

«فرهیختگان» به بررسی وضعیت فرسودگی ناوگان خودروها و سهم اسقاط خودرو در رفع ناترازی سوخت می‌پردازد

نیمی از خودروها فرسوده‌اند!



سیداحسان حسینی خبرنگار

بررسی روند عرضه و تقاضای بنزین و گازوئیل نشان می‌دهد که بعد از برق و گاز، این دو حامل انرژی نیز دچار ناترازی و کمبود شده‌اند. کمبود برق و گاز را می‌توان با قطع‌ی این انرژی برای صنایع و یا بخش خانگی مدیریت کرد، اما این ماجرا برای بنزین و گازوئیل قابل پیاده‌سازی نیست. زیرا فقط کافی است که چند جایگاه سوخت برای مدت کوتاهی بنزین یا گازوئیل نداشته باشند تا کشور دچار بحران شود. هم‌اکنون تعمیق ناترازی بنزین و گازوئیل به قدری بغرنج شده که حتی رئیس‌جمهور و رئیس مجلس علناً در رسانه به آن اذعان می‌کنند. معمولاً دولت‌ها و مجالس سعی می‌کنند به دلیل حساسیت جامعه و حفظ محبوبیت خود، حرفی از قیمت سوخت در کشور نزنند، اما حال مسعود پزشکیان و محمدباقر قالیباف به اجبار به بیان صورت مسئله می‌پردازند. مثلاً رئیس‌جمهور در آخرین اظهارنظر خود می‌گوید: «هیچ منطقی وجود ندارد که بنزین را با دلار آزاد بخریم و با سوئید به مردم بفروشیم. پول گندم، نهاده و حقوق بازنشسته را نداریم، آن وقت بنزین را بالای ۵۰ تومان می‌خریم.» محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس نیز در اینباره عنوان می‌کند: «برای واردات بنزین لیتری ۴۰ هزار تومان و فروش آن به قیمت ۳ هزار به ۱۵۰۰ تومان، اگر گنج قارون هم داشتیم، کم می‌آوردیم.»

ناترازی بنزین و گازوئیل در ۱۴۰۶ چه خواهد شد؟

در تصویر ۱، میزان ناترازی بنزین و گازوئیل از سال ۱۳۹۱ تاکنون آورده شده و تا سال ۱۴۰۶ تغییرات میزان ناترازی برآورد شده است. براساس اسناد منتشر شده از وزارت نفت، در سال ۱۴۰۲ دولت مجموعاً روزانه ۱۱ میلیون لیتر بنزین و ۴ میلیون لیتر گازوئیل واردات کرده و یا با قیمت وارداتی از داخل تأمین کرده است. رقم ناترازی بنزین و گازوئیل در تصویر ۱، بر مبنای تولید متعارف و استاندارد پالایشگاه‌ها محاسبه شده است. همانطور که در تصویر ۱ می‌بینید، با تداوم روند فعلی، میزان کمبود روزانه بنزین و گازوئیل تا سال ۱۴۰۶ به ترتیب معادل ۳۷ و ۱۸٫۸ میلیون لیتر خواهد شد. به بیان دیگر، دولت چهاردهم باید در سال ۱۴۰۶ حدود ۱۴ میلیارد دلار صرف واردات این دو فرآورده کند. با قیمت فعلی دلار در بازار توافقی، این میزان ارزی برای ناشی از سوخت، معادل ۹۰۰ هزار میلیارد تومان است که بیش از ۲ برابر بودجه عمرانی کشور در سال جاری می‌باشد. در این بین، یکی از راهکارهای اصلی برای رفع ناترازی سوخت، اسقاط خودروهای فرسوده بنزینی و دیزلی در کشور است. اما اجرای این راهکار چه تأثیری در بهینه‌سازی مصرف دارد؟ در ادامه گزارش به این سوال پاسخ می‌دهیم.

۵۳ درصد از ناوگان در حال ترده ایران فرسوده‌اند

طبق گزارش وزارت صمت (تصویر ۲)، از سال ۱۳۴۵ تا تابستان سال ۱۴۰۲ مجموعاً حدود ۳۰ میلیون خودروی سواری و تجاری عرضه شده و به وضعیت تردد رسیده است که از این میزان ۲٫۲ میلیون دستگاه اسقاط شده‌اند. به بیان دیگر، نسبت اسقاطی به کل عرضه فقط ۱۴ درصد بوده است. همچنین طبق گزارش ستاد نوسازی ناوگان ایدرودر تیر ۱۴۰۳، کل ناوگان خودرویی کشور شامل ۳۵ میلیون دستگاه است و تعداد ناوگان فرسوده به ۱۸٫۷ میلیون دستگاه می‌رسد. یعنی هم‌اکنون ۵۳ درصد از ناوگان در حال تردد کشور، فرسوده‌اند!

فرسودگی ۹۰ درصد از موتورسیکلت‌های کشور

در تصویر ۳، تعداد وسایل نقلیه فرسوده به تفکیک ناوگان آورده شده است. طبق آمار وزارت صمت، در حال حاضر ۱۱ میلیون و ۲۰۰ هزار موتورسیکلت فرسوده در کشور در حال تردد هستند. تعداد خودروهای سواری فرسوده نیز ۶٫۵ میلیون دستگاه است. وانت‌ها نیز با ۵۱۸ هزار دستگاه فرسوده، بیشترین سهم از تعداد کل ناوگان فرسوده کشور را در اختیار دارند. در تصویر ۴، میزان فرسودگی هر ناوگان به درصد آورده شده است. طبق این تصویر، ۹۰ درصد از موتورسیکلت‌ها، ۸۶ درصد از مینی‌بوس‌ها و ۸۲ درصد از اتوبوس‌های درون‌شهری فرسوده هستند. توجه داشته باشید که سوخت مصرفی موتورسیکلت‌ها، تاکسی‌ها، وانت، خودروهای دولتی و سواری شخصی «بنزین» بوده و سوخت مصرفی کامیون و کامیونت، اتوبوس درون‌شهری و برون‌شهری و مینی‌بوس «گازوئیل» است.

اسقاط خودروها به بیش از ۲۸۰ هزار دستگاه می‌رسد؟

با توجه به اهمیت اسقاط خودروهای فرسوده، قوانین مختلفی بر این موضوع تأکید کرده‌اند. طبق قانون ساماندهی صنعت خودرو، خودروسازان برای تولید ۴ خودرو یا موتورسیکلت باید گواهی اسقاط یک خودرو یا موتورسیکلت را فراهم کنند. همچنین برای واردات هر

جوابیه وزارت اقتصاد به «فرهیختگان»:

سیاست ارزی دولت به حذف رانت و کاهش نوسانات ارزی می‌انجامد

مرکز روابط عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت امور اقتصادی و دارایی در پاسخ به مطلب نهم‌دی ماه‌سال جاری روزنامه «فرهیختگان» با عنوان «شیفت امارات یا تصمیم غلط؟» جوابیه‌ای ارسال کرده است. در این جوابیه آمده است: بر اساس قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور و قانون بانک مرکزی «نظام ارزی شناور مدیریت شده» باید مبنای اقدام برای سیاست‌گذاری ارزی قرار گیرد؛ تکلیف قانونی که در سال‌های گذشته با تعدد نرخ‌های بازار رسمی ارز اجرا نشده بود و عملاً توفیقی نیز در کاهش و اگرایی بین نرخ ارز بازار غیررسمی با نرخ‌های اعلامی

خودرو یا موتورسیکلت باید گواهی اسقاط یک خودرو یا موتورسیکلت فراهم شود. مثلاً طبق بند ف تبصره ۷ قانون بودجه ۱۴۰۱، ۱۰ درصد از محصولات عرضه شده در فرقه‌کشی خودرو باید به خودروهای فرسوده به شرط تحویل گواهی اسقاط تخصیص یابد. در قانون برنامه هفتم پیشرفت نیز بر اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار ناوگان فرسوده تأکید شده است. اما با وجود قوانین متعدد، اسقاط خودروهای فرسوده با فراز و نشیب‌های زیادی همراه بوده است. در تصویر ۵، میزان اسقاط خودروها از سال ۸۶ تاکنون و طبق آمار مرکز پژوهش‌های مجلس آورده شده است. رکورد تعدد اسقاط خودرو به سال ۹۳ بر می‌گردد که بیش از ۳۳۷ هزار خودروی فرسوده اسقاط شدند. در سال ۹۸ نیز فقط ۶٫۸ هزار خودروی فرسوده اسقاط شدند و این سال، پایین‌ترین میزان اسقاط را به نام خود ثبت کرده است. از سال ۱۴۰۰، مجدداً اسقاط خودروها در مسیر احیای قرار گرفته، به طوری که تا نیمه سال ۱۴۰۳ به میزان ۱۴۰٫۳ هزار دستگاه خودروی فرسوده اسقاط شده و با ادامه روند فعلی در نیمه دوم، میزان کل اسقاط در سال جاری می‌تواند تا بیش از ۲۸۰ هزار دستگاه افزایش یابد. بدین ترتیب سال ۱۴۰۳ بعد از سال ۱۳۹۳ بیشترین تعداد اسقاط خود را ثبت خواهد کرد.

با اسقاط خودروها سرعت ناترازی سوخت ۱۵ درصد کم می‌شود

اما اسقاط خودروها چه ظرفیتی برای رفع ناترازی بنزین و گازوئیل دارد؟ گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس با عنوان «آسیب‌شناسی وضعیت اسقاط وسایل نقلیه فرسوده در کشور و ارائه راهکارهای پیشنهادی» به بررسی این موضوع می‌پردازد و می‌نویسد: «طبق محاسبات صورت‌گرفته جایگزینی خودروهای فرسوده با خودروهای نو موجب کاهش مصرف ۵ لیتری بنزین به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر می‌شود. با احتساب مسافت ۲۰۰۰۰ کیلومتری طی شده در هر سال برای هر خودرو، جایگزینی هر خودروی فرسوده موجب کاهش مصرف ۱۰۰۰ لیتری بنزین در هر سال خواهد شد.»

بدین ترتیب با احتساب قیمت هر لیتر بنزین معادل ۷۰۰ سنت (دلار) تردد هر خودروی فرسوده سالانه موجب خسارت ۷۰۰ دلاری در حوزه سوخت خواهد شد. طبق این گزارش، ظرفیت واقعی اسقاط خودروها، سالانه ۳۰۰ هزار دستگاه است که به معنای صرفه‌جویی ۲۱۰ میلیون دلاری در بخش سوخت کشور است.

مرکز پژوهش‌های مجلس می‌نویسد: «اسقاط هر خودرو به طور متوسط موجب بازافت ۲۵۰ کیلوگرم آهن خالص خواهد شد که می‌تواند

فولاد موردنیاز برای ساخت ۳ میلیون مترمربع واحد مسکونی را تأمین کند که معادل ساخت ۵۰ هزار واحد مسکونی ۶۰ متری است. احیای اسقاط خودروهای فرسوده موجب فعال شدن دوباره ۲۲۰ مرکز اسقاط راکد موجود در کشور خواهد شد که به معنای ایجاد اشتغال مستقیم ۱۱۰۰۰ نفری در این مراکز است. علاوه بر این با توجه به زنجیره فعالیت این صنعت، هم‌زمان با شروع این طرح در بخش‌های حمل‌ونقل، ذوب‌آهن، قطعه‌فروشی، مراکز معاینه فنی و ... اشتغال غیرمستقیم قابل توجهی ایجاد خواهد شد.»

در تصویر ۶، میزان صرفه‌جویی بنزین و گازوئیل با اسقاط هر خودرو در ناوگان مختلف آورده شده است. طبق آمار، اسقاط حدود ۷٫۵ میلیون خودروی فرسوده منجر به صرفه‌جویی روزانه ۲۳٫۵ میلیون لیتر سوخت شامل بنزین و گازوئیل خواهد شد و سالانه ۶ میلیارد دلار برای کشور ارزآوری (ناشی از صادرات سوخت صرفه‌جویی شده) به همراه خواهد داشت.

البته باید توجه داشت ظرفیت اسقاط خودروها در ایران سالی ۳۰۰ هزار دستگاه است. یعنی برای اسقاط ۷٫۵ میلیون خودرو به ۲۵ سال زمان نیاز است. طبق برنامه هفتم پیشرفت قرار است ظرفیت اسقاط خودروها به ۵۰۰ هزار دستگاه در سال افزایش یابد. بدین ترتیب زمان اسقاط این تعداد خودروی فرسوده به ۱۵ سال کاهش خواهد یافت. با فرض اجرای برنامه هفتم پیشرفت، اسقاط خودروهای فرسوده می‌تواند سالانه به میزان ۱٫۵ میلیون لیتر در مصرف بنزین و گازوئیل صرفه‌جویی کند؛ این اتفاق در حالی است که هر سال به میزان حداقل ۱۰ میلیون لیتر به ناترازی بنزین و گازوئیل افزوده می‌شود. یعنی با فرض تحقق برنامه هفتم می‌توان گفت تشدید ناترازی بنزین و گازوئیل در هر سال حداقل ۸٫۵ میلیون لیتر (به جای ۱۰ میلیون لیتر) افزایش می‌یابد؛ عددی که هر چند به تنهایی کافی نیست اما می‌تواند به عنوان بخشی از برنامه جامع رفع ناترازی بنزین مورد توجه قرار گیرد.

اسقاط خودروهای فرسوده چگونه روی ریل می‌افتد؟

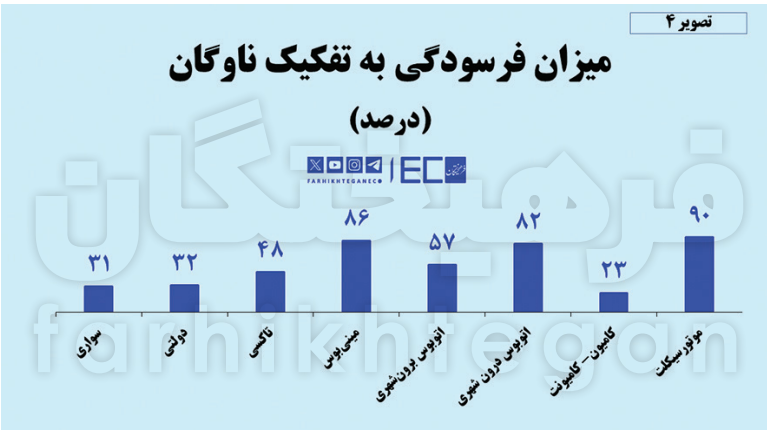
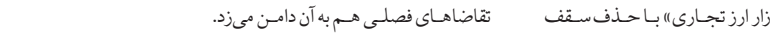
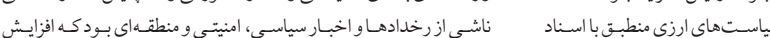
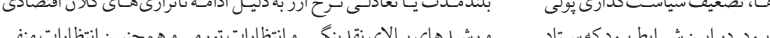
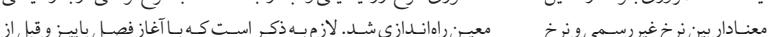
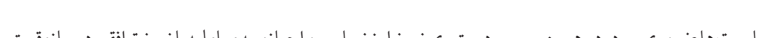
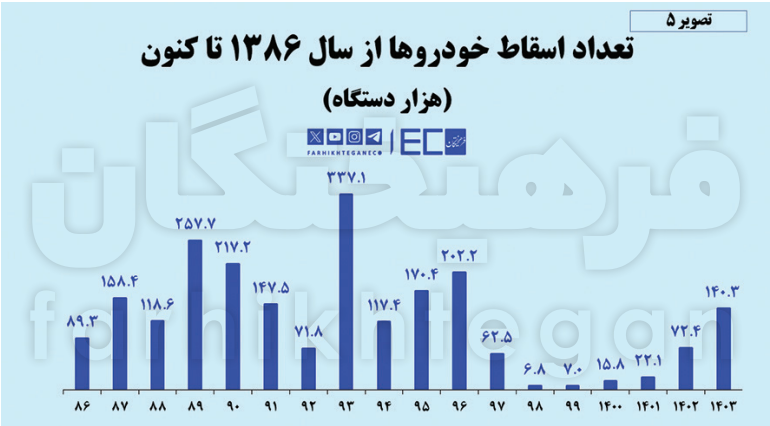
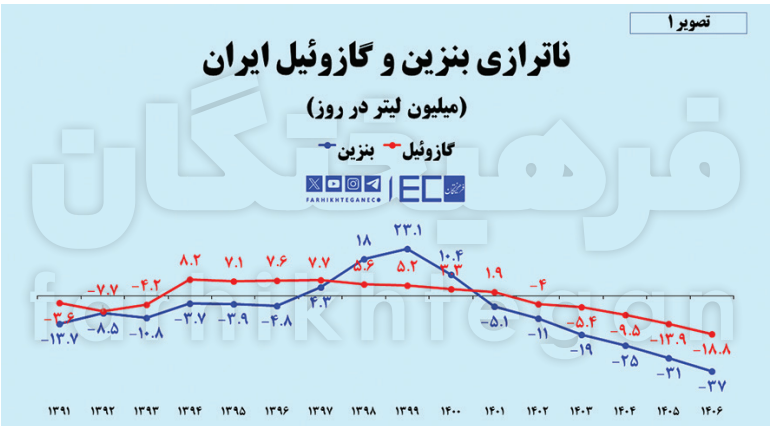
رسول سلیمانی، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «فرهیختگان» درباره راهکارهای تقویت فرایند اسقاط خودرو عنوان می‌کند: «طبق آیین‌نامه ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، خودروی سواری بالای ۲۰ سال باید اسقاط شود. شیوه‌کار بدین صورت است که دارنده خودروی فرسوده، آن را به مرکز اسقاط می‌فروشد و این مرکز، خودرو را اسقاط می‌کند.» وی افزود: «بابه‌زای اسقاط هر

خودرو با تأیید پلیس، تعدادی گواهی اسقاط به مراکز اسقاط خودرو داده می‌شود. مثلاً اگر خودروی ۲۰ تا ۲۵ ساله اسقاط شود، مرکز ۳ گواهی اسقاط می‌گیرد. اگر خودروی ۲۵ تا ۳۰ ساله اسقاط شود، مرکز ۲ گواهی اسقاط می‌گیرد... طبیعی است که مرکز اسقاط هر چه بتواند گواهی اسقاط بیشتری دریافت کند، خودروی فرسوده را نیز با قیمت بالاتری از دارنده خریداری می‌کند.»

سلیمانی اظهار داشت: «هم‌اکنون هر گواهی اسقاط حدود ۳۵ میلیون تومان ارزش دارد. مثلاً اگر یک خودروی ۲۰ تا ۲۵ ساله اسقاط شود، مرکز اسقاط سه گواهی اسقاط دریافت می‌کند که ۱۰۵ میلیون تومان ارزش دارد. خود لاشه خودرو نیز حدود ۱۵ میلیون تومان می‌تواند درآمدزایی داشته باشد. در نتیجه اسقاط هر خودرو حدود ۱۲۰ میلیون تومان ارزش دارد و مرکز اسقاط معمولاً این خودروی فرسوده را کمتر از ۱۰۰ میلیون تومان از دارنده خودرو خریداری می‌کند تا از این فاصله قیمتی سود برد.»

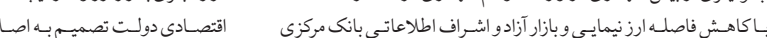
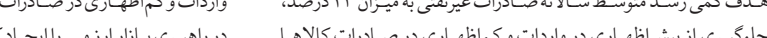
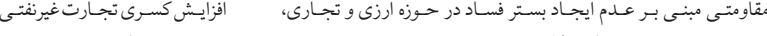
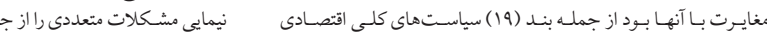
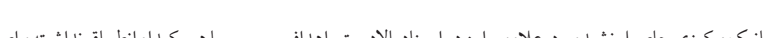
این کارشناس صنعت خودرو گفت: «از طرف دیگر خودروسازان داخلی واردکنندگان خودرو الزام‌شده‌اند که باید به ازای تولید ۴ خودرو، یک گواهی اسقاط و به ازای واردات هر خودرو یک گواهی اسقاط از مراکز اسقاط خریداری کنند. در نتیجه اگر می‌خواهیم اسقاط خودروهای فرسوده زیاد شود، باید تقاضا برای خرید گواهی اسقاط را بالا ببریم، تا قیمت گواهی اسقاط افزایش یابد و مراکز اسقاط و دارنده خودروی فرسوده انگیزه اسقاط را پیدا کنند.» وی گفت: «می‌توانیم دارنده خودروی فرسوده را نیز با ارائه تسهیلات برای خرید خودروی نو تشویق کنیم. مثلاً ۲۰ درصد از خودروهای نو را فقط به دارندگان خودروهای فرسوده و اسقاط‌شده اختصاص دهیم و بین این افراد قرعه‌کشی کنیم. از سال ۱۴۰۴، سالی یک میلیون خودروی فرسوده به ناوگان کشور اضافه خواهد شد و باید سرعت عمل داشته باشیم.»

سلیمانی گفت: «پیشنهاد می‌شود ضریب خرید گواهی اسقاط به ازای واردات هر خودرو را افزایش دهیم. مثلاً واردکنندگان برای واردات هر خودرو مجبور باشند به جای خرید یک گواهی اسقاط، ۲ الی ۴ گواهی اسقاط را خریداری کنند.» این کارشناس صنعت خودرو گفت: «تولیدکنندگان داخلی هم باید ملزم به خرید گواهی اسقاط باشند، اما اکنون به جای این کار، قانون را دور می‌زنند و ۱٫۵ درصد از قیمت خودروی تولیدی را به حساب صندوق توسعه فناوری پیشرفت وزارت صمت واریز می‌کنند. نکته جالب اینکه ۱۰ هزار میلیارد تومان در این صندوق جمع شده ولی یک ریال برای حمایت از دارندگان خودروهای فرسوده و ارائه تسهیلات به آنها صرف نشده است.»



نوع وسیله نقلیه	تعداد فرسوده (هزار دستگاه)	صرفه‌جویی سالانه سوخت در هر خودرو (لیتر)	صرفه‌جویی با اسقاط همه ناوگان (میلیون لیتر در روز)	صرفه‌جویی ارزی (میلیون دلار)
خودروی شخصی و وانت	۷۰۱۸	۱۰۰۰	۱۹.۲	۴۹۱۲
خودروی عمومی	۱۹۰	۱۰۰۰	۰.۶	۱۲۳
کامیون، کامیونت، کشنده	۲۵۰	۴۵۰۰	۳.۱	۷۸۷
مینی‌بوس	۶۹	۲۰۰۰	۰.۴	۹۷
اتوبوس	۱۸	۴۵۰۰	۰.۲	۵۷
مجموع			۲۳.۵	۶

میلیون لیتر در روز



دستوری نرخ ارز نیمايي و اجازه به معامله به نرخ توافقی در بازه قیمتی معین راه‌اندازی شد. لازم به ذکر است که با آغاز فصل پاییز و قبل از اتخاذ سیاست‌های ارزی، نرخ غیررسمی ارز روند رو به رشد خود را از ۶۰ هزار تومان آغاز کرده بود که به دلایلی همچون روند افزایشی نرخ بلندمدت یا تعدلی نرخ ارز به دلیل ادامه ناترازی‌های کلان اقتصادی و رشد‌های بالای نقدینگی و انتظارات تورمی و همچنین انتظارات منفی ناشی از رخدادها و اخبار سیاسی، امنیتی و منطقه‌ای بود که افزایش تقاضاهای فصلی هم به آن دامن می‌زد.

بانک مرکزی حاصل نشده بود. علاوه بر این در اسناد بالادستی اهدافی مورد توجه قرار گرفته بود که سیاست‌های ارزی سال‌های گذشته در مغایرت با آنها بود از جمله بند (۱۹) سیاست‌های کلی اقتصادی مقاومتی مبنی بر عدم ایجاد بستر فساد در حوزه ارزی و تجاری، هدف کمی رشد متوسط سالانه صادرات غیرنفتی به میزان ۲۳ درصد، جلوگیری از بیش‌اظهاری در واردات و کم‌اظهاری در صادرات کالاها با کاهش فاصله ارز نیمايي و بازار آزاد و اشراف اطلاعاتی بانک مرکزی بر جریان‌های ارزی در برنامه هفتم پیشرفت که سیاست‌گذاری ارزی

با هیچ‌کدام انطباق نداشته و اصلاح سیاست‌ها ضروری بود. در همین حال تعدد نرخ‌های رسمی و اختلاف معنادار بین نرخ غیررسمی و نرخ نیمايي مشکلات متعددی را از جمله ایجاد رانت، تضعیف بازار رسمی، افزایش کسری تجارت غیرنفتی به رقم ۱۷ میلیارد دلار، بیش‌اظهاری در واردات و کم‌اظهاری در صادرات کالاها، تضعیف سیاست‌گذاری پولی در راهبری بازار ارز و... را ایجاد کرده بود. در این شرایط بود که ستاد اقتصادی دولت تصمیم به اصلاح سیاست‌های ارزی منطبق با اسناد بالادستی و تکالیف قانونی کرد و «بازار ارز تجاری» با حذف سقف