

نسخه تازه دولت برای خروج فرسوده‌ها از جاده و هوای پاک

خودروهای بالای ۲۰ سال ممنوع ورود به کلانشهرها می‌شوند؟



محمّد ایران

گزارش

کروه خودرو

این تمام ماجرا نیست. در واقع در آیین نامه قبلی نیز مسئله عدم ورود خودروهای فرسوده به کلانشهرها وجود داشت. همچنین ماجرای سهمیه سوخت نیز تغییری نکرده فقط افرادی که دارای خودروی فرسوده هستند باید به ستاد اسقاط اعلام کنند تا معافیت ۵ساله برای عدم سهمیه سوخت‌شان صادر شود. سال‌هاست مسأله آلودگی هوای کلانشهرها، تبدیل به معضل بزرگ مسئولان این حوزه برای حل این موضوع شده است.

سیاست‌نوسازی ناوگان فرسوده در روزهای اخیروارد مرحله تازه‌ای شده است: دولت با اصلاح سازوکار اسقاط و کنار هم قرار دادن مشوق‌های مالی، محدودیت‌های تردد و ابزار مدیریت سوخت، مسیر خروج خودروهای فرسوده از چرخه حمل‌ونقل را سرعت می‌دهد: اقدامی که هدف آن کاهش آلودگی، کنترل مصرف بنزین و فراهم کردن زمینه نوسازی ناوگان کشور است.



اصصال نیز تا این لحظه نسبت به سال گذشته سه درصد کمتر بوده است. مدیرعامل شرکت برق منطقه‌ای غرب با بیان اینکه روند افزایش مصرف برق منطقی نیست، و توسعه نیروگاه‌ها برای پاسخگویی به این افزایش مصرف در هیچ کجای دنیا صرفه اقتصادی ندارد. خاطرنشان کرد: اینکه برای افزایش مصرفی که در سه ماه از سال رخ می‌دهد نیروگاهی بسازیم که در ۹ ماه دیگر سال بدون استفاده بماند، هیچ توجیهی ندارد.

ثبت پیک ۱۰۴۰ مگاواتی مصرف برق در کرمانشاه
الفتی نیا اشارهای هم به وضعیت مصرف برق در استان کرمانشاه داشت و اظهار کرد: پیک مصرف برق امسال در کرمانشاه در هفتم مرداد و به میزان ۱۰۴۰ مگاوات رخ داد.

وی از افزایش سه درصدی پیک مصرف برق در کرمانشاه نسبت به سال گذشته خبر داد و تأکید کرد: امیدواریم زودتر از دوره اوج مصرف امسال خارج شویم و شاهد ثبت ارقام بالاتری نباشیم.

تا پایان سال ۳۰ مگاوات به ظرفیت نیروگاه‌های خورشیدی کرمانشاه اضافه می‌شود

مدیرعامل شرکت برق منطقه‌ای غرب از اقدام‌های صورت گرفته در کرمانشاه برای توسعه نیروگاه‌های خورشیدی و شناسایی ساختمان‌های مستعد برای احداث این نیروگاه‌ها یاد کرد و ادامه داد: با وجود تئوپوگرافی خشن استان، اراضی مستعد زیادی در مقیاس‌های بزرگ چند هزار هکتاری در نفت‌شهر و سومار تا اراضی کوچک مقیاس سه و پنج هکتاری برای احداث نیروگاه‌های خورشیدی شناسایی کرده‌ایم.

الفتی نیا حلقه مفقوده شناسایی اراضی مستعد تا راه‌اندازی نیروگاه‌های خورشیدی را پای کار آمدن سرمایه‌گذاران اعلام کرد و ادامه داد: این در حالیکت که سرمایه‌گذاری در حوزه نیروگاه‌های خورشیدی توجیه اقتصادی دارد و نرخ بازگشت سرمایه آن نیز بین سه تا چهار سال و از بسیاری از سرمایه‌گذاری‌های دیگر کمتر است.

وی یادآور شد: به علاوه سرمایه‌گذاران در حوزه

اسقاط از مسیر قانون به اجرا

اصلاحیه آیین نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو در مردادماه امسال ابلاغ شد. اهمیت این اصلاحیه در آن است که اسقاط را از یک فرآیند پراکنده به زنجیره‌ای منسجم‌تر میان تولید، واردات، گواهی اسقاط و جایگزینی خودروهای فرسوده تبدیل می‌کند.

آمار اسقاط شتاب گرفته است

فرشاد مقیمی، معاون وزیر صمت و رئیس هیأت عامل ایدرو، ۲۶ تیرماه اعلام کرد، طی سه سال گذشته ۶۷۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده اسقاط شده است؛ رقمی که به گفته او معادل ۲۵ درصد کل اسقاط انجام‌شده در ۲۰ سال اخیر است. این روند در حالی دنبال می‌شود که در برنامه هفتم پیشرفت، اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه هدفگذاری شده است. بنابراین سیاست جدید دولت صرفاً خروج چند هزار دستگاه خودروی قدیمی از چرخه تردد نیست، بلکه ایجاد ظرفیت پایدار برای رسیدن به یک هدف سالانه مشخص است.

تردد محدود، هوای پاک‌تر

یکی از محورهای مهم اصلاحیه، تعیین محدودیت برای خودروهایی است که به سن فرسودگی رسیده‌اند. برای خودروهای سواری بنزینی با عمر بیش از ۲۰ سال، محدودیت‌هایی در تردد، نقل‌وانتقال و تعویض پلاک در کلانشهرها پیش‌بینی شده است.

پلیس راهور نیز در چارچوب مقررات جدید، موظف به اعمال سازوکار قانونی مربوط به این خودروها خواهد بود.

این سیاست محیط‌زیست اهمیت ویژه‌ای دارد: زیرا خودروهای قدیمی‌تر از فناوری‌های قدیمی کنترل آلودگی برخوردارند و فرسودگی موتور و قطعات می‌تواند مصرف سوخت و انتشار آلوده‌ها را افزایش دهد.

سوخت به اهرم نوسازی تبدیل می‌شود

در بخش دیگری از سیاست جدید، خودروهای فرسوده از دریافت سهمیه سوخت تا نرخ اول و دوم محروم می‌شوند. با این حال، این موضوع به معنای حذف مطلق کارت سوخت نیست. مطابق توضیحات منتشرشده درباره آیین‌نامه، صدور یا فعال‌سازی کارت سوخت برای خودروهای مشمول به ثبت‌نام مالک در سامانه جایگزینی و رعایت ضوابط مربوط وابسته است. به این ترتیب، دولت از سیاست سوخت محدودیت‌های تردد و ابزار مدیریت سوخت، مسیر خروج خودروهای فرسوده از چرخه حمل‌ونقل را سرعت می‌دهد: اقدامی که هدف آن کاهش آلودگی، کنترل مصرف بنزین و فراهم کردن زمینه نوسازی ناوگان کشور است.

مشوق مالی برای جایگزینی

فرشاد مقیمی، رئیس هیأت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) از ارائه تسهیلات ۱۲ میلیاردی برای نوسازی تاکسی‌های برقی، یک میلیاردی برای تاکسی‌های دوگانه‌سوز، ۱۵ میلیاردی برای اتوبوس و ۴۰۰ و ۵۰۰ میلیون تومانی برای موتورسیکلت خبر داد. همچنین او از ارائه تسهیلات یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومانی برای نوسازی تاکسی‌های برقی، یک میلیارد تومانی برای تاکسی‌های دوگانه‌سوز، ۱۵ میلیارد تومانی برای اتوبوس و تسهیلات ۴۰۰ و ۵۰۰ میلیون تومانی کم‌بهره برای موتورسیکلت‌ها با بازه بازپرداخت ۳۶ و ۶۰ ماهه خبر داد و گفت: «برنامه اسقاط و نوسازی بر یک میلیون خودروی فرسوده در کلانشهرها متمرکز می‌شود.»

زنجیره‌ای که باید کامل شود

موفقیت این سیاست به یک عامل وابسته نیست: مراکز اسقاط، خودروسازان، بانک‌ها، پلیس، وزارت صمت و دستگاه‌های مرتبط با سوخت باید در یک زنجیره هماهنگ عمل کنند. دولت در اصلاحیه جدید تلاش کرده مسئولیت‌ها و الزامات اسقاط را روشن‌تر کند و با افزایش تقاضا برای گواهی اسقاط، ظرفیت این صنعت را فعال نگه دارد. در این میان، دسترسی واقعی مالکان به تسهیلات و خودروهای جایگزین، اهمیت تعیین‌کننده دارد.

اسقاط: همزمان برای هوا و سوخت

خروج خودروهای فرسوده به معنای حذف یک خودروی قدیمی از خیابان نیست. این اقدام می‌تواند مصرف سوخت را کاهش دهد، انتشار آلوده‌ها را کنترل کند و با جایگزینی خودروهای جدیدتر، ایمنی ناوگان را نیز ارتقا دهد. ورود خودروهای اسقاطی به چرخه بازیافت، امکان بازگشت بخشی از مواد و قطعات به چرخه اقتصادی را فراهم می‌کند. این رویکرد همچنین می‌تواند به کاهش تدریجی فشار بر شبکه توزیع سوخت کمک کند؛ زیرا خودروهای جدیدتر، در صورت برخورداری از فناوری و استاندارد مناسب، برای پیمایش مشابه به سوخت کمتری نیاز دارند. در نتیجه، همزمانی سیاست‌های محیط‌زیستی و انرژی، اجرای طرح را به بخشی از برنامه مدیریت پایدار حمل‌ونقل شهری تبدیل می‌کند. دولت با اتکا به تجربه اسقاط ۶۷۰ هزار دستگاه در سه سال و هدفگذاری سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه در برنامه هفتم، مسیر نوسازی را وارد مرحله‌ای منسجم‌تر کرده است. اگر محدودیت‌های قانونی با مشوق‌های مالی و اجرای دقیق سامانه جایگزینی همراه شود، این سیاست می‌تواند از یک برنامه اداری به اقدامی مؤثر برای کاهش آلودگی هوای کلانشهرها، مدیریت مصرف بنزین و نوسازی ناوگان کشور تبدیل شود.

اسقاط خودروی فرسوده قابلیت اجرایی دارد



برش

مرتضی مصطفوی، دستیار ویژه نایب‌رئیس کنفدراسیون اتاق‌های بازرگانی و صنایع آسیا و اقیانوسیه و کارشناس ارشد اقتصاد سیاسی خودرو در گفت‌وگوی اختصاصی با «ایران» درباره تأثیرات اسقاط خودرو در شرایط فعلی می‌گوید: «نکته اول اینکه خودرو جزو معدود اختراعات بشری است که تأثیرات چندبعدی در فضای کشور دارد؛ هم اقتصادی، هم سیاسی، هم صنعتی، هم اجتماعی و هم زیست‌محیطی در این مجموعه قرار می‌گیرد. به همین دلیل، پرداختن به موضوع خودرو و سیاست‌گذاری در این حوزه نیازمند یک نگاه جامع است. اگر بخواهیم در حوزه خودرو حرکتی جامع انجام دهیم، باید تمام ابعاد را که گفتم در نظر بگیریم و جزیره‌ای نگاه نکنیم. در واقع باید یک سند ملی برای این موضوع تعریف کنیم که با تغییرات سیاسی، دولت‌ها و جناح‌های سیاسی تغییر نکند. بنابراین، نکته اول این است که خودروسازی یک مقوله چندوجهی است و به یک سند و راهبرد جامع و مانع نیاز دارد. نکته دوم این است که این سند جامع و مانع باید یک مدیریت واحد هم داشته باشد. یعنی هم باید یک برنامه چندوجهی و جامع داشته باشیم و هم مجری و راهبر اصلی این برنامه باید یک سیاست‌گذار، تصمیم‌گیر و مجری واحد باشد. نمی‌توانیم یک سند داشته باشیم و در عین حال شورای نگهبان، مجمع تشخیص مصلحت، پلیس و ده‌ها نهاد دیگر در آن دخالت کنند و هر سازمانی هم نظر متفاوتی داشته باشد. بنابراین، نکته دوم این است که باید یک مدیریت واحد داشته باشیم. با توجه به دو نکته‌ای که گفتم، نکته سوم این است که این برنامه جامع و مانع، با اجرای یک مدیریت واحد، باید صنعت خودروی ما را به سمتی ببرد که علاوه بر کاهش هزینه‌های اجتماعی، سیاسی، اقتصادی و زیست‌محیطی، برد فراملی هم داشته باشد. یعنی وارد حوزه صادرات شویم و کیفیت را افزایش دهیم. اگر قرار باشد برنامه‌ای داشته باشیم که صنعت خودرو را به سمت جایک‌سازی، کاهش هزینه، افزایش بهره‌وری و ارتقای کیفیت ببرد، یکی از موضوعاتی که باید به آن بپردازیم، ایجاد رقابت است.»

این کارشناس حوزه خودرو تأکید کرد: «اگر بخواهیم به این سمت برویم، دو راه داریم: یا باید فضای کشور را رقابتی کنیم و با سیاست‌گذاری درست، انگیزه ایجاد کنیم تا صنعت خودرو به این سمت حرکت کند، یا باید از قوه قهریه استفاده کنیم و صاحبان و ذی‌نفعان صنعت خودرو را مجبور کنیم که کاهش هزینه، افزایش بهره‌وری و ارتقای کیفیت را دنبال کنند. البته هر از گاهی برخی سیاست‌ها می‌تواند به این سمت رفت‌اند؛ مثل همین بحث اسقاط خودرو. در این موضوع هم تلاش کردیم، آن‌هم با یک نگاه یک‌وجهی یا بسیار محدود، با انگیزه ایجاد کنیم یا محدودیت‌هایی ایجاد کنیم تا افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه اتفاق بیفتد. ماجرای اسقاط خودرو را هم می‌توان در همین چارچوب تحلیل کرد.»

مزایای اسقاط خودرو

مرتضی مصطفوی درباره مزایای اسقاط خودروهای فرسوده می‌گوید: «اسقاط خودرو اتفاق بسیار خوبی است و باید انجام شود و قابلیت اجرا هم دارد. با این حال، مستلزم آن است که این موضوع را در بستر یک سند جامع ببینیم و تمام تبعات قبل و بعد از آن را همزمان در نظر بگیریم تا به نتیجه‌ای که می‌خواهیم برسیم. برای مثال، نمی‌توانیم به اسقاط خودرو بپردازیم و بگوییم موضوعات دیگری هم وجود دارد، اما درباره بنزین و کیفیت آن بحث نکنیم. از طرف دیگر، باید به موتورهایی که در خودروهای داخلی استفاده می‌شوند نیز بپردازیم. یعنی باید همه این موضوعات را به صورت جامع و مانع و در کنار یکدیگر ببینیم. بنابراین، جمع‌بندی من این است، موضوعی که اکنون دولت در نظر

گرفته و به آن پرداخته، اتفاق خوبی است، اما باید در چارچوب یک سند جامع قرار بگیرد. دوم، باید یک مدیریت واحد داشته باشیم. سوم، این سیاست باید با ایجاد رقابت و در صورت لزوم، استفاده از برخی سیاست‌های دستوری، به کاهش هزینه‌های اجتماعی و اقتصادی، بهبود حساب‌های مالی و افزایش کیفیت و بهره‌وری منجر شود. در نهایت، باید بتوانیم بگوییم صنعت خودرو در مسیر توسعه قرار گرفته است.»



اجرای ۲۷۶۰ میلیارد تومان پروژه برای پایداری شبکه برق

وی در ادامه اشارهای هم به پروژه‌های در دست اجرا برق منطقه‌ای غرب داشت که در غرب کشور با سرمایه‌گذاری هفت همت و در استان کرمانشاه ۲۷۶۰ میلیارد تومان در دست اجراست و افزود: این پروژه‌ها شامل پست‌های برق در نقاط مختلف و همچنین مرکز جدید دیسپاچینگ شرکت برق منطقه‌ای غرب است.

الفتی نیا خاطرنشان کرد: اجرای این پروژه‌ها به معنای افزایش ظرفیت تولید برق در استان نیست، بلکه زمینه پایداری و قابلیت اطمینان بیشتر در صنعت برق و همچنین افزایش تاب‌آوری را فراهم می‌کند. مدیرعامل شرکت برق منطقه‌ای غرب به پروژه منصوب سفر رئیس‌جمهور در شرکت برق منطقه‌ای غرب با ارزش یک همت نیز اشاره کرد و گفت: این پروژه شامل مشارکت با منطقه ویژه اقتصادی اسلام‌آبادغرب برای ایجاد پست برق در این منطقه بود که چون منطقه ویژه اسلام‌آباد غرب همراهی نکرد، آن را با ساخت پست برق برای قطار شهری کرمانشاه جایگزین کردیم.

در مرزهای اربعین یک دقیقه خاموشی نداشتیم

مدیرعامل شرکت برق منطقه‌ای غرب از تأمین پایدار برق در ایام اربعین نیز یاد کرد و گفت: در این ایام حتی یک دقیقه خاموشی در مرزهای غرب کشور شامل کرمانشاه، کردستان و ایلام شاهد نبودیم.

الفتی نیا با اشاره به اهمیت پایداری برق در ایام اربعین در مرزها، تأکید کرد: بروز خاموشی حتی برای زمان کوتاه در مرزها با توجه به گرمای هوا و ازدحام جمعیت می‌توانست به فاجعه تبدیل شود.

با وجود خسارت گسترده، شبکه برق در جنگ رمضان پایدار بود

مدیرعامل شرکت برق منطقه‌ای غرب اشارهای هم به خسارت گسترده به صنعت برق کشور در جنگ رمضان داشت و عنوان کرد: با وجود این خسارت گسترده در پایداری شبکه برق برای مردم سرزند بودیم. هرچجا ترکشی آسیب می‌کرد قطعا به دنبال آن آسیب به تأسیسات برق داشتیم و گاهی کارکنان صنعت برق زودتر از نیروهای نظامی و انتظامی در محل آسیب‌ها حضور داشتند و برای پایداری شبکه تلاش می‌کردند.

الفتی نیا نرخ بازگشت شبکه در زمان حوادث ناشی از جنگ در بخش توزیع را حدود ۳۰ دقیقه و در بخش انتقال را حداکثر سه ساعت اعلام کرد و یادآور شد، در برخی موارد مردم اصلا متوجه آسیب وارده به شبکه نبودند و تلاش می‌کردیم شبکه پایدار و بدون خاموشی باشد.