

بنزین در تله خودروهای فرسوده

فرسوده‌ها با مصرف دوبرابری، سالانه ۳۳ میلیارد لیتر بنزین مازاد می‌سوزانند، اما سناریوهای بنزینی دولت، راهی برای خروج آن‌ها از چرخه، ارائه نداده‌اند

گزارش روز



روزنامه

ماجرای ناترازی بنزین به نقطه‌ای رسیده است که دیگر نمی‌شود ریشه‌هایش را فقط در پالایشگاه و مخزن سوخت جست و جو کرد؛ بنزین حال‌در کشور مازادله‌ای است که مجهول‌های متعددی همچون مصرف بی‌رویه، خودروهای بی‌کیفیت داخلی، قاچاق سوخت و ناوگان فرسوده‌رادر خود جای داده‌است. اما شاید یکی از مجهول‌های بزرگ این معادله، خودروهایی باشند که سال‌ها از عمر مفیدشان گذشته‌است و همچنان در خیابان‌های شهر تردد می‌کنند.

بحث سناریوهای بنزینی دولت همچنان داغ است؛ از مرداد ماه که سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی از سه سناریوی مدیریت سوخت رونمایی کرد تا امروز که نرخ سوم بنزین به ۱۰ هزار تومان افزایش یافته‌است، اما در همه این سناریوها، جای خالی خودروهای فرسوده‌ای که هر روز، بنزین مازادی می‌سوزانند، دیده می‌شود.

آمارهای رسمی حکایت از آن دارند که از حدود ۴۲ میلیون دستگاه خودرویی که در کشور در رفت و آمد هستند، ۲۲ میلیون دستگاه فرسوده‌است؛ این حجم گسترده از فرسودگی، علاوه بر آلودگی هوا، مصرف سوخت را هم افزایش می‌دهد؛ خودروهای فرسوده در هر ۱۰۰ کیلومتر حدود ۲۲ تا ۲۴ لیتر بنزین مصرف می‌کنند، در حالی که مصرف خودروهای نو داخلی به طور میانگین، بین ۸ تا ۱۰ لیتر است. این یعنی خودروهای فرسوده حدود دوبرابر خودروهای جدید، سوخت مصرف می‌کنند و هریک از آن‌ها سالانه حدود ۱۵۰۰ لیتر بنزین، بیشتر از یک خودرو استاندارد می‌سوزانند؛ نتیجه آنکه حاصل این مصرف اضافی، رقمی سرسام‌آور است؛ حدود ۳۳ میلیارد لیتر بنزین در سال. این رقم از ضرب ۲۲ میلیون خودرو فرسوده در ۱۵۰۰ لیتر مصرف اضافی سالانه هر کدام به دست آمده است؛ عددی که براساس میانگین پیمایش سالانه (حدود ۱۵ هزار کیلومتر) و اختلاف مصرف هر خودرو فرسوده با یک خودرو استاندارد، محاسبه شده‌است. البته سهم خودروهای نو داخلی در ناترازی بنزین نیز قابل چشم‌پوشی نیست؛ مصرف سوخت آن‌ها نیز دست‌کم دوبرابر استاندارد جهانی (چهار لیتر) است و مادر گزارش پیشین شهر آرا با تیتر «تولید ناترازی در کارخانه خودروسازی» به این موضوع پرداخته‌ایم. حال‌اما از زاویه‌ای دیگر به ماجرای ناترازی بنزین می‌پردازیم و پرونده اسقاط خودروهای فرسوده را زیر ذره بین می‌گذاریم تا آن‌را با شاخص برنامه هفتم توسعه بسنجیم.

اسقاط فقط ۲/۶ میلیون خودرو در ۱۸ سال

به طور متوسط هر سال یک میلیون خودرو جدید وارد بازار می‌شود. برنامه هفتم توسعه، اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار خودرو فرسوده را هدف‌گذاری کرده‌است. به عبارتی، به ازای هر دو خودرو جدید، باید یک خودرو از رده خارج شود، اما آمارها نشان می‌دهد این عدد هنوز فاصله قابل توجهی با واقعیت دارد. گزارشی که بازوی پژوهشی مجلس به تازگی منتشر کرده‌است، حکایت از آن دارد که در سال ۱۴۰۳ حدود ۳۵۰ هزار خودرو اسقاط شد، اما این رقم در سال ۱۴۰۴ با کاهش ۴۱/۷ درصدی به ۲۰۴ هزار دستگاه رسید. به زبان ساده کشورمان در سال ۱۴۰۴، کمتر از ۴۱ درصد هدف سالانه برنامه هفتم را محقق کرده‌است؛ یعنی حدود ۲۹۶ هزار دستگاه کمتر از عددی که باید در یک سال از چرخه تردد خارج می‌شدند. البته مسئله حتی قدیمی‌تر از این است. اسقاط خودروهای فرسوده از سال ۱۳۸۶ آغاز شده‌است، اما در همه این سال‌ها، فقط ۲ میلیون و ۵۶۰ هزار دستگاه خودرو از چرخه خارج شده‌اند. روند اسقاط در این سال‌ها، هیچ‌گاه پایدار نبوده و همواره با فرازونشیب‌های زیادی همراه بوده‌است. در سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۲، جمع اسقاط خودروها به زیر ۲۰۰ هزار دستگاه در سال رسید و این یعنی یک رکود طولانی در خروج خودروهای فرسوده. نتیجه این روند، انباشت بیش از ۱۳ میلیون خودرو فرسوده در ناوگان حمل و نقل بوده‌است. در مقابل، بیشترین آمار اسقاط خودرو در دو مقطع، ثبت شده‌است؛ سال ۱۳۹۳ با ۳۲۰ هزار و ۱۹۰ دستگاه و سال ۱۴۰۳ با ۳۴۹ هزار و ۳۵۶ دستگاه. سال ۱۴۰۳ بالاترین رکورد اسقاط سالانه خودرو فرسوده در تاریخ کشور را به نام خود ثبت کرده‌است. اما جهش سال ۱۴۰۳ بیشتر شبیه یک خروج موقت از رکود طولانی اسقاط است تا نشانه‌ای از حل مسئله؛ زیرا یک سال بعد، دوباره تعداد اسقاط کاهش یافته و به ۲۰۴ هزار دستگاه رسیده‌است.

خراسان رضوی در فهرست بیشترین دارندگان خودرو فرسوده

پیش از ادامه ماجرا، بیایید نگاهی به وضعیت تردد خودروهای فرسوده در خراسان رضوی بیندازیم. براساس آخرین داده‌های رسمی منتشرشده، خراسان رضوی یکی از پنج استانی است که بیشترین خودرو فرسوده را در کشور دارد. هرچند عدد مشخص و دقیقی در این زمینه در دست نیست، اما خراسان رضوی در این فهرست، در کنار استان‌های تهران، اصفهان، فارس و آذربایجان شرقی قرار گرفته‌است؛ یعنی همان استان‌هایی که بیش از دیگران، درگیر آلودگی هوا هستند. این پنج استان در مجموع ۵۰ درصد خودروهای فرسوده کشور را در خود جای داده‌اند.

نگاهی به وضعیت خودروهای فرسوده کشور

۴۲ میلیون دستگاه

کل خودروهای در حال تردد

۲۲ میلیون دستگاه

خودروهای فرسوده

۱۶ تا ۲۲ لیتر

مصرف بنزین هر خودروی فرسوده در ۱۰۰ کیلومتر

گره‌های کور اسقاط

برای فهم این فاصله عمیق هدف‌گذاری برنامه هفتم توسعه با آمار واقعی اسقاط، باید نگاهی به گره‌های این زنجیره انداخت. گره اول، اقتصاد اسقاط برای مالک است؛ خودرو فرسوده برای بسیاری از خانواده‌ها، دارایی اضافی یا سرمایه‌ای نیست، بلکه وسیله اصلی رفت و آمد یا منبع درآمد آن‌هاست. حال‌افرض کتید مالک یک پیراید بیست ساله، با ۶۰ میلیون تومان گواهی اسقاط، می‌خواهد خودرویی بخرد که قیمت پایه‌اش از یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان شروع می‌شود. حتی اگر وام ۴۰۰ میلیونی هم بگیرد، هنوز باید حدود ۸۰۰ میلیون تومان از جیب بگذارد. یعنی فرقی نمی‌کند که هدف از اسقاط، کاهش مصرف سوخت باشد یا نوسازی ناوگان؛ تا زمانی که مالک نتواند فاصله میان ارزش گواهی اسقاط و قیمت خودرو جایگزین را پر کند، سیاست اسقاط، در عمل، تبدیل می‌شود به یک تصمیم اقتصادی غیرممکن. گره دوم را می‌توان سازوکار گواهی اسقاط دانست؛ قانون سامان دهی صنعت خودرو و آیین‌نامه ماده ۱۰، خودروسازان را موظف کرده‌است به ازای تولید هر چهار دستگاه خودرو، یک گواهی اسقاط از مراکز اسقاط خریداری کنند و شماره‌گذاری خودروها را منوط به ارائه این گواهی‌ها کرده‌است. اما گزارش مرکز پژوهش‌ها نشان می‌دهد که در سال ۱۴۰۴، با وجود افزایش تولید خودروهای مونتاژی، عملاً میزان اسقاط کاهش یافته‌است. حسن کریمیان، رئیس انجمن کارفرمایی مراکز اسقاط کشور، آخر مهرماه پارسال، دلیل این ناترازی را کمبود نقدینگی در شرکت‌های خودروسازی و نبود خریدار برای گواهی‌های اسقاط اعلام کرده بود. خودروسازان هنگام فروش خودرو، هزینه گواهی اسقاط را از مشتری دریافت می‌کنند، اما در پرداخت آن به مراکز اسقاط، با تأخیرهای طولانی عمل می‌کنند و این تأخیر باعث کمبود شدید نقدینگی مراکز اسقاط و کندی چرخه اسقاط شده‌است. گره سوم هم مسئله نوسازی و جایگزینی خودروهای فرسوده‌است. اسقاط وقتی مؤثر است که با ورود خودروهای استاندارد و کم‌مصرف همراه شود. خودروهای تولید داخل بین ۱۰ تا ۱۲ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر مصرف دارند، در حالی که استاندارد جهانی حدود ۴ لیتر است. اگر خودرو فرسوده را با خودرویی عوض کنیم که از قطعات وارداتی ساخته شده‌است و بنزین زیادی می‌سوزاند، بخش قابل توجهی از دستاورد اسقاط از بین می‌رود. اینجاست که ماجرای مونتاژکاران خصوصی، خود را نشان می‌دهد. براساس گزارش مرکز پژوهش‌ها، ارزشی هر خودرو تولیدی در ایران خودرو حدود ۳ هزار دلار و در سایپا حدود ۲/۵ هزار دلار است، اما این رقم در شرکت مدیران خودرو به بیش از ۱۴ هزار دلار و در گروه بهمن، به بیش از ۱۲ هزار دلار می‌رسد، با وجود این ارزشی سرسام‌آور، سهم این شرکت‌ها از تولید کشور به حدود یک چهارم کل تولید می‌رسد. انتظار می‌رود مونتاژکاران با ارزشی چندبرابری و داخلی‌سازی حداقلی، سهم متناسب‌تری در فرایند اسقاط خودروهای فرسوده داشته باشند.

هزینه نوسازی؛ از جیب خریدار نهایی

محمد حسین گودرزی، نایب رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای فرسوده کشور، اردیبهشت امسال، با اشاره به ناترازی موجود در فرایند اسقاط، گفته بود: طبق نص صریح قانون، مقرر شده اسقاط در ازای از رده خارج شدن یک خودرو فرسوده، چهار دستگاه خودرو جدید شماره‌گذاری شود، اما شواهد نشان می‌دهد این عدد به دوازده خودرو افزایش یافته که مصادیق بارز تخلف از قانون‌گذار است. او درباره دلایل کاهش آمار اسقاط خودروهای فرسوده طی سال گذشته و امسال، گفت: علت اصلی این کاهش، نبود قوانین به روز، نداشتن یک آیین‌نامه مصرح و صحیح است که موجب شده‌است سیاست‌گذاری‌ها در این حوزه به درستی اجرا نشود. دولت برای پر کردن همین خلأ، اصلاحیه آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون سامان دهی صنعت خودرو را در ۱۲ مرداد ۱۴۰۵ ابلاغ کرده‌است؛ این اصلاحیه که از ۱۲ شهریور ۱۴۰۵ لازم‌الاجرا شده، خودروهای سواری بنزینی با عمر بیش از بیست سال را رسماً فرسوده اعلام کرده و مجموعه‌ای از محدودیت‌های سخت‌گیرانه را برای آن‌ها وضع کرده‌است؛ سهمیه بنزین با نرخ اول و دوم قطع می‌شود، تردد در کلان‌شهرها با جریمه‌های هوشمند دوربین‌ها ممنوع می‌شود و خودروهای فرسوده، اجازه فعالیت در تاکسی‌های اینترنتی و خدمات حمل و نقل عمومی را ندارند. اما این سیاست تنبیهی، در غیاب پشتوانه مالی، نقد‌های جدی را برانگیخته‌است. سمیه رفیعی، رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس، هم شهریور امسال، با اشاره به ضعف اجرای قانون اسقاط، تأکید کرده‌است که «دولت باید در فرایند اسقاط و نوسازی ناوگان دکنار مردم باشد، نه خودروسازان.» نکته جالب توجه اینکه بهای گواهی اسقاط خودرو از ۳۵ به ۶۰ میلیون تومان جهش یافته و خودروسازان بلافاصله پس از ابلاغ این اصلاحیه، قیمت محصولات خود را افزایش داده‌اند؛ به گونه‌ای که ایران خودرو، خودروهای سواری ۲۲ میلیون تومان و خودروهای مونتاژی را ۱۴۷ میلیون تومان گران کرده و سایپا نیز قیمت چهار محصول خود را بین ۳۰ تا ۱۸۰ میلیون تومان افزایش داده‌است؛ این یعنی بار هزینه نوسازی ناوگان، به جای دولت و خودروسازان، بر دوش خریدار نهایی افتاده‌است. خودرو فرسوده برای بسیاری از خانواده‌ها، به ویژه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی، وسیله اصلی تأمین معاش آن‌هاست. ادامه روند فعلی و اجرای این سیاست‌های تنبیهی، بدون در نظر گرفتن توان اقتصادی، می‌تواند فشار بیشتری به سبد معیشت این خانواده‌ها وارد کند.

غفلت از اسقاط در سناریوهای بنزینی

مصرف روزانه بنزین در کشور، حدود ۱۲۵ میلیون لیتر است و در مقابل، میزان تولید حدود ۱۲۱ میلیون لیتر است و همین اختلاف هم سبب شده‌است دولت از سناریوهای بنزینی خود رونمایی کند؛ سناریوهایی که عرضه به اندازه تولید داخلی، توزیع سهمیه‌ای تولید موجود و فروش مازاد با نرخ آزاد، و اختصاص بخشی از سوخت به حمل و نقل عمومی و توزیع باقی‌مانده میان مردم را به عنوان گزینه‌های روی میز مطرح کرده‌اند اما در میان آن‌ها، نقشی برای اسقاط خودروهای فرسوده در نظر گرفته نشده‌است. همه این‌ها در حالی است که محمود مشهدی شریف، رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو، در سال ۱۴۰۳ گفته بود که با اسقاط خودروهای فرسوده در کشور، ۱۱۳۳ میلیون لیتر در مصرف سوخت، صرفه جویی می‌شود. آمارهای رسمی که در سال گذشته منتشر شده‌است، نیز حکایت از آن دارد که با اسقاط خودروهای فرسوده از ابتدای سال ۱۴۰۲ تا پایان سال ۱۴۰۳، ۱/۳ میلیارد دلار درآمد ارزی داشته‌ایم. با این حال از مجموع حدود ۴۲ میلیون خودرو در حال تردد در کشور، ۲۲ میلیون دستگاه فرسوده هستند. از این ۲۲ میلیون، بیش از ۱۳ میلیون دستگاه حاصل انباشت سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۲ است؛ سال‌هایی که چرخه اسقاط عملاً متوقف شد و مجموع اسقاط سالانه به زیر ۱۰۰ هزار دستگاه رسید؛ یعنی خودروهایی که باید سال‌ها پیش بازنشسته می‌شدند، همچنان در خیابان‌ها تردد می‌کنند و بنزین مازادی می‌سوزانند. ارزی که می‌توانست با خروج این خودروها، صرفه جویی شود یا به عنوان منابعی برای نوسازی ناوگان هزینه شود، حالا در موتورهای فرسوده می‌سوزد و بخشی از ناترازی بنزین را رقم می‌زند. اسقاط خودروهای فرسوده، مسئله‌ای است که مستقیم به جیب دولت، سفره مردم و هوایی که تنفس می‌کنیم، گره خورده‌است. بی‌تردید اسقاط به تنهایی نمی‌تواند ناترازی بنزین را حل کند اما ادامه اسقاط نشدن خودروهای فرسوده، یکی از حلقه‌های ناآرامی مصرف را دست نخورده باقی می‌گذارد.

۱۵۰۰ لیتر

مصرف مازاد سالانه هر خودروی فرسوده

نسبت به خودروی استاندارد

۳۳ میلیارد لیتر

کل بنزین مازاد مصرفی سالانه خودروهای فرسوده در کشور