

تولید ناترازی در کارخانه خودروسازی

درحالی که خودروهای بی کیفیت داخلی ناترازی بنزین، آلودگی هوا و تلفات تصادفات را تشدید می کنند، نسخه اصلاحی مصرف سوخت فقط برای جیب مردم پیچیده می شود

گزارش روز



روزنامه

ارقام بی پرده از ناترازی بنزین

آمارهای رسمی به خوبی ابعاد ناترازی بنزین را نشان می دهند. مصرف روزانه بنزین کشور به ۱۳۵ میلیون لیتر رسیده؛ درحالی که تولید پالایشگاه ها حدود ۱۱۲ میلیون لیتر و تولید پتروشیمی ها هم حدود ۹ میلیون لیتر و در مجموع ۱۲۱ میلیون لیتر است. یعنی هر روز ۱۴ میلیون لیتر کسری داریم که باید یا با واردات جبران شود یا از ذخایر راهبردی برداشت شود. اسماعیل سقاب اصفهانی، رئیس سازمان بهینه سازی و مدیریت راهبردی انرژی، در گفت وگوی اخیر خود به صراحت اعلام کرد که مصرف ایران باید در محدوده ۵۰ تا ۶۰ میلیون لیتر باشد و بخش مهمی از فاصله عظیم کنونی به کیفیت کم و مصرف زیاد خودروهای داخلی بازمی گردد. به عبارت دیگر، بخش بزرگی از ناترازی در همان وسیله ای ساخته می شود که بنزین را می سوزاند. اما با وجود این تشخیص، هر سه سناریو پیشنهادی او درباره چگونگی تقسیم بنزین موجود است، نه درباره چگونگی کاهش نیاز کشور به آن از طریق اصلاح خودروسازی.

نقش پررنگ خودروهای بی کیفیت در ناترازی بنزین

آنچه تصویر واقعی تری از بحران به دست می دهد، نسبت های سرانه مصرف در ایران و مقایسه آن با دیگر کشورهاست. مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی در گزارشی به همین موضوع پرداخته و مصرف سرانه بنزین در ایران را تقریباً دوبرابر متوسط جهانی اعلام کرده است. با استناد به این گزارش، به ازای هر نفر روزانه حدود ۹۵ لیتر بنزین در کشور مصرف می شود؛ درحالی که این رقم در سطح جهان به مراتب کمتر است. همچنین داده های این گزارش نشان می دهد افزایش مصرف بنزین در سی سال گذشته در ایران حدود ۴۵ درصد بوده است؛ درحالی که کشورهای ترکیه،

آلمان و فرانسه در همین بازه زمانی رشد منفی در مصرف بنزین را تجربه کرده اند و توانسته اند مصرف خود را کنترل کنند. در اروپا این امر سبب بسته شدن بعضی واحدهای پالایشگاهی شده است و بعضی دیگر از پالایشگاه ها نیز تغییر فرایند داده اند و به پالایشگاه های زیستی تبدیل شده اند. اما در ایران، مسیر معکوس طی شده است و با وجود افزایش تولید پالایشگاهی، همچنان نیاز به واردات یابدراست از ذخایر راهبردی احساس می شود.

دلیل اصلی مصرف زیاد بنزین در کشور، به ادعای همین گزارش، به خودروهای بی کیفیت داخلی بازمی گردد. متوسط مصرف خودروهای تولید داخل بین ۱۲ تا ۱۳ لیتر در هر صد کیلومتر است؛ درحالی که استاندارد جهانی برای خودروهای هم رده حدود چهار لیتر برآورد می شود. به عبارت دیگر، خودروهای داخلی نزدیک به سه برابر استاندارد جهانی سوخت مصرف می کنند. این یعنی بخش بزرگی از ناترازی، نه در جایگاه های سوخت،

که در کارخانه های خودروسازی رقم می خورد. اما آمار مصرف سوخت، فقط بخشی از روایت خودروهای بی کیفیت داخلی است. گزارش مرکز پژوهش ها با جزئیات بیشتری به ابعاد دیگر این بحران پرداخته و نشان داده است این مصرف زیاد سوخت، فقط یکی از پیامدهای کیفیت نامطلوب خودروهای داخلی است. خودروسازی کشور در درجه نخست به دلیل ساختار دولتی و مالکیت عمومی و در درجه دوم باگسترش تحریم های بین المللی و خروج شرکای خارجی، درعمل ازگردونه فناوری روز دنیا عقب مانده است و محصولات بی بازار عرضه می شوند که نه تنها مصرف سوخت زیادی دارند، بلکه از ایمنی و کیفیت مطلوب نیز بی بهره اند. نتیجه؟ هزینه سنگین این محصولات بی کیفیت، علاوه بر قیمت تمام شده خودرو، از پارانه های پنهان سوخت و فشار بر ترازنامه انرژی کشور پرداخت می شود.

بدیهی است اگر مصرف زیاد خودروهای داخلی اصلاح شود و شهروندان میان خودروهای پرمصرف و کم مصرف حق انتخاب داشته باشند، چه بسا دیگر نیازی به واردات بنزین و مصرف ارزی کلان در این زمینه نباشد. تجربه بسیاری از کشورها نشان می دهد در راستای اهداف زیست محیطی، تولید و استفاده از خودروهای بنزینی به تدریج کاهش یافته و محصولات هیبریدی و برقی جایگزین آن ها شده است. از همین جاست که باید نسخه واقعی حل بحران ناترازی بنزین را پیچید؛ نسخه ای که در باطرراحی بنیادین صنعت خودروسازی و اصلاح زنجیره شکل گیری کیفیت از طراحی تا تأمین قطعات خلاصه می شود.

آلودگی هوا، ره آورد خودروهای بی کیفیت

مصرف زیاد سوخت، فقط یک روی سکه بی کیفیتی خودروهای

هر بار که فاصله میان تولید و مصرف بنزین بیشتر می شود، یکی از موضوع های ابتدایی که روی میز تصمیم سازان می آید، بحث سهمیه و قیمت است. این روزها هم دوباره بحث تغییر سهمیه ها، نرخ سوم و مدل های تازه مدیریت مصرف بنزین داغ شده است. زنگ خطر ناترازی که مدت ها است به صدا درآمده، حالا بگر گوش همگان را کرده است. رسانه های تحلیل سه سناریو پیشنهادی دولت برای مدیریت ناترازی سوخت و تأیید و تکذیب هایش پرداخته اند، اما دولت هنوز از تصمیم نهایی برای افزایش عمومی قیمت بنزین سخن نگفته است. با این حال، همین زمزمه ها بار دیگر این پیام را به جامعه داده که قرار است بخشی از هزینه ناترازی از جیب مصرف کننده پرداخت شود. پرسشی که شاید کسی پاسخ درستی برای آن ندارد. این است که وقتی خود مسئولان حوزه انرژی تأکید می کنند که بخش بزرگی از مصرف زیاد بنزین به خودروهای بی کیفیت داخلی بازمی گردد، چرا راهکارهای ارائه شده فقط به نحوه تقسیم بنزین موجود محدود می شود و هیچ کس سراغ اصلاح صنعت خودروسازی نمی رود؟ چرا همیشه نسخه اصلاح از سمت مردم شروع می شود؟



یورو ۷ به موضوعاتی مانند لنت ترمز و سایش لاستیک نیز ورود کرده اند. زیرا این موارد در آلاینده های ذرات معلق بسیار مؤثرند. اما در ایران هنوز هیچ الزامی برای بررسی این دو مورد در خودروها وجود ندارد. نمونه عینی این بحران را می توان در کلان شهر مشهد مشاهده کرد؛ شهری که روزانه افزون بر یک میلیون دستگاه خودرو در آن تردد می کند. محمد پدیرا، رئیس اداره محیط زیست، سلامت و ایمنی شهرداری مشهد، به تازگی در گفت وگو با ایرنا اعلام کرده است که در سال جاری ۴ هزار و ۳۷۴ دستگاه خودرو آلاینده در این کلان شهر شناسایی و پایش شده اند و پیراید همچنان در صدر جدول خودروهای آلاینده و دودزا قرار دارد.

بنابراین، خودروهای بی کیفیت داخلی، به طور هم زمان، هم ناترازی بنزین را تشدید می کنند و هم آلودگی هوا را.

تصادفات؛ وقتی ایمنی قربانی انحصار می شود

اما داستان خودروهای بی کیفیت داخلی فقط به مصرف زیاد بنزین و آلودگی هوا ختم نمی شود. ایمنی آن ها نیز پرشش برانگیز است. بر اساس اعلام سازمان پزشکی قانونی کشور، در سال ۱۴۰۴، ۱۹ هزار و ۵۴۰ نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست داده اند. این رقم در سال ۱۴۰۳، ۱۹ هزار و ۳۲۵ نفر بود. یعنی هر روز حدود ۵۳ نفر در جاده ها و خیابان های ایران کشته می شوند؛ عددی که گویای یک فاجعه ملی است. خراسان رضوی هم عمدتاً در این میان رتبه سوم بیشترین فوتی ها را دارد. سردار رادان، فرمانده کل انتظامی کشور، به صراحت اعلام کرده که ۵۰ تا ۶۰ درصد تصادفات فوتی به خودروهای ناایمن مربوط است. یعنی حدود ۱۰ تا ۱۲ هزار نفر از این جان باختگان، قربانی خودروهایی هستند که نتوانسته اند از جان سرنشین محافظت کنند.

ریشه ناکارآمدی؛ از کارخانه تا حکمرانی صنعتی

درحالی که مصرف زیاد سوخت، آلودگی هوا و تلفات جانی، هزینه های آشکار خودروهای بی کیفیت داخلی است، فعالان صنعت، نمایندگان مجلس و کارشناسان، هر یک روایت متفاوتی از ریشه این بحران ارائه می دهند. ما هم در شهر آرا پیش تر در گزارشی با عنوان «کم کاری در کیفیت، بازی با جان مردم» به واکاوی همین موضوع پرداخته ایم. در آن گزارش نوشتیم که انجمن خودروسازان، قیمت گذاری دستوری را مانع اصلی ارتقای کیفیت می داند و می گوید خودروسازان با بدهی هزاران میلیارد تومانی به قطعه سازان و افزایش بی رویه قیمت مواد اولیه، درعمل توان سرمایه گذاری در کیفیت را ندارند. از سوی دیگر، فعالان صنعت قطعه سازی، تحریم ها و پلتفرم های سی ساله را عامل عقب ماندگی فناوریانه می دانند؛ به گونه ای که خودروها

نه از موتور روز بروز دارند و نه از ایمنی و آپشن های مطلوب. در این میان، نمایندگان مجلس روایت دیگری دارند. آنان معتقدند افزایش قیمت خودرو نه تنها به بهبود کیفیت نینجامیده، بلکه تولید بی کیفیت را تشدید و خودرو را به کالایی سرمایه ای برای دلالتان تبدیل کرده است. آن ها بر لزوم واردات مدیریت شده، ایجاد فضای رقابتی و انتخاب مدیران متخصص تأکید دارند. در کنار این مناقشات، بهای سنگین این ناکارآمدی را جامعه می پردازد. هر کشته در تصادفات، بیش از ۸ میلیارد تومان خسارت مستقیم و غیرمستقیم به کشور تحمیل می کند و تصادفات ۷ درصد از تولید ناخالص ملی را می بلعد.

البته اسماعیل شجاعی، کارشناس اقتصاد سیاسی، نیز اوایل مرداد در گفت وگو با مهر، لایه ای عمیق تر را به این مناقشات اضافه کرد. او شکست صنعت خودرو را «شکست حکمرانی صنعتی» دانست. به باور او، مشکلات را باید در سه سطح به هم پیوسته دید؛ حکمرانی (کیفیت نهادها و قواعد بازی)، سیاست گذاری (تصمیمات دولت در حوزه های ارزی، تجاری و صنعتی) و بنگاه. او با تشبیهی گویا گفت: حکمرانی جاده است، سیاست گذار راننده و خودروساز خودرو. اگر جاده ناهموار باشد و راننده مهارت کافی نداشته باشد، تعویض خودرو را هکشان نیست. او تأکید کرد که تمرکز صرف بر کیفیت خودرو، بدون اصلاح نظام حکمرانی، این صنعت را به سرانجام نمی رساند.

از ناترازی بنزین تا ناترازی معیشت

خودروهای بی کیفیت داخلی، هر روز سه بحران به هم پیوسته را دامن می زند؛ ناترازی بنزین، آلودگی هوا و تلفات جانی. هزینه این سه بحران رانه خودروسازان، بلکه مردم می پردازند، با بنزین گران تر، هوای آلوده تر و قربانیان تصادفات. با این حال، هر بار سخن از ناترازی به میان می آید، نسخه ها به سمت سهمیه و قیمت می رود، نه به سمت کیفیت خودرو که یکی از دلایل اصلی وضعیت کنونی است. سقاب اصفهانی چندی پیش به نقل از مسعود پزشکیان، رئیس جمهور، گفته است که «ا اجازه دهید فحش بخورم اما مسائل کشور را حل کنیم». در پاسخ به این گفته معاون رئیس جمهور باید گفت که درباره بنزین، مسئله فقط فحش خوردن شما نیست؛ مسئله، معیشت مردمی است که هر تغییر در قیمت یا سهمیه بندی، سید هزینه ماهانه شان را جابه جامی کند. همان طور که پیش تر در گزارش شهر آرا با موضوع «صورت حساب ناترازی بنزین» گفته شد، افزایش قیمت سوخت، علاوه بر رانندگان تاکسی، از طریق کرایه حمل و نقل عمومی و قیمت کالاها، دامن گیر خانوارهای بدون خودرو نیز خواهد شد و اثر آن خیلی فراتر از همان لیتر مصرف شده می رود. در نهایت اینکه مردم بنزین نمی خورند؛ خودروها بنزین می سوزانند و سیاست گذاری تعیین می کند چه خودرویی در خیابان باشد.