

انتخابی برای نجات هوای شهر

اسقاط خودروهای فرسوده

تعتیلی ادارات و مدارس به دلیل آلودگی هوا، بار دیگر نقش خودروهای فرسوده در بحران کلانشهرها را یادآور شده؛ معضلی که حل آن نیازمند حمایت مالی از طرح های جایگزینی با هدف

حمایت از صاحبان خودروها است.

به گزارش ایرنا، وسایل نقلیه با سهم حدود ۶۵ درصد، بیشترین سهم را در انتشار ذرات معلق کوچک تر از ۲.۵ میکرون را دارند و متهم ردیف اول آلودگی هواد در کلانشهرها بخصوص در فصول سرد سال هستند که در سال های اخیر به معضلی در زندگی شهروندان تبدیل شده و زندگی روزمره آنان را تحت تاثیر قرار داده است.

این گروه از خودرو نه تنها پیشتاز آلودگی هوا هستند، بلکه به دلیل فناوری های قدیمی مصرف سوخت بالایی هم دارند که طوری که مصرف سوخت آنها به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر حتی بیش از ۱۰ لیتر است یعنی هم بنزین به عنوان یک کالای برخوردار از یارانه سرشار دولت را هدر می دهند و هم با احتراق ناقص سوخت، آلودگی را به روی های شهروندان تزریق می کنند.

به دلیل همین مشکلات در قانون هوای پاک تاکید شد که باید سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده از رده خارج شوند و در کنار آن تولید خودروهای برقی و برقی- بنزینی متناسب با احکام سیاستهای کلی محیط زیست صورت در دستور کار قرار گیرد؛ موادی قانونی که در برنامه هفتم توسعه نیز بر آن تاکید شده است.

با این وجود، واقعیت های آماری بیانگر آن است که این الزام قانونی در مسیر اجرا چندان موفق نبوده است؛ طبق آمارها از سال ۱۳۸۶ که اسقاط خودروهای فرسوده آغاز شده، تنها ۲ میلیون و ۵۶۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شده است.

در طول این سال ها اسقاط خودرو با فراز و نشیب های زیادی همراه بوده است اما از سال های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۲ کمترین میزان اسقاط خودرو رقم خورد؛ است یعنی در مجموع به زیر ۲۰۰ هزار دستگاه رسیده است. در مقابل بیشترین آمار اسقاط خودرو به سال ۱۳۹۳ با ۳۳۰ هزار و ۱۹ دستگاه خودرو و ۱۴۳ با ۳۴۹ هزار و ۲۵۶ دستگاه باز می گردد یعنی ثبت بالاترین رکود اسقاط سالانه خودروی فرسوده در تاریخ کشور به سال ۱۴۰۳ می رسد.

بر اساس آخرین آمار اعلامی پلیس راهور فراجا، در کشور ۴۱ میلیون و ۲۰۶ هزار و ۱۲۸ دستگاه خودرو درحال تردد در کشور داریم که بیشترین سهم خودروها در مرحله اول به خودروهای سواری ۲۲ با ۴۴۵ میلیون و ۶۴۵ هزار دستگاه و در مرحله دوم به موتورسیکلت ۱۳ با ۶۶۴ میلیون و ۶۶۴ هزار دستگاه بر می گردد. بیشترین استان ها با تردد وسائط نقلیه، تهران، اصفهان، خراسان رضوی، فارس و آذربایجان شرقی هستند که هر چند ۵۰ درصد خودروهای فرسوده تنها در این پنج استان هستند. یعنی همان استان هایی که بیشتر درگیر آلودگی هوا هستند، بیش از سایر استان ها خودروی فرسوده در خود جای داده اند. بررسی وضعیت خودروهای فرسوده در کل کشور نشان می دهد که حدود ۵۰ درصد خودروهای در حال تردد یعنی چیزی حدود ۲۲ میلیون و ۱۰۲ هزار دستگاه در کشور فرسوده است. در بخش خودروهای سواری هفت میلیون و ۵۵۲ هزار و ۷۲۰ دستگاه و در بخش موتور سیکلت ۱۱ میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه است.

هر چند هدفگذاری اسقاط خودرو در برنامه هفتم توسعه سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه بوده است اما در سال گذشته با اینکه رکورد نزدیک به ۲ دهه را شکسته، به رقم ۳۴۹ هزار دستگاه رسیده است و از ابتدای امسال تا کنون نیز ۱۴۵ هزار دستگاه اسقاط شد.

بررسی عملکرد اسقاط خودرو در سال جاری نشان می دهد که بیشترین سهم اسقاط خودروها به سواری با ۱۲۰ هزار و ۵۱۵ دستگاه، وانت با ۹ هزار و ۶۴۴ دستگاه، تاکسی با پنج هزار و ۲۱۹ دستگاه و کامیونت با چهار هزار و ۸۷۴ دستگاه می رسد و مابقی اسقاط به خودروهای کامیون کشنده، کامیون، مینی بوس، اتوبوس، کامیونت ون و آمبولانس اختصاص یافته است.

رکورد اسقاط خودرو شکسته شد

بر اساس گزارش های ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی، اسقاط ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو در طی ۲۰ ماه گذشته منجر به کاهش ۱۰ درصد کاهش آلایندهی، صرفه جویی ۱.۵ میلیارد لیتر بنزین و بازیافت متوسط ۶۰۰ کیلو انواع مواد با ارزش مصرفی می شود.

در کنار اسقاط خودروها طرحی و اجرای فرایند اسقاط و نوسازی موتورسیکلت فرسوده برای اولین بار در کشور واخذ تأییدیه پلیس راهداری برای اسقاط ۹ هزار دستگاه آغاز شده است که این امر نیز تاثیر قابل توجهی در کاهش آلایندهی ها به همراه خواهد داشت.

وزارت صنعت، معدن و تجارت به دنبال ایجاد راهکارهای تشویقی و تسهیلاتی برای سوق دادن جامعه به سمت اسقاط خودروهای فرسوده است در همین راستا زیر ساخت برخط سامانه نوسازی و اسقاط خودروهای فرسوده و ارتباط با ۲۲ نهاد مرتبط صورت گرفته است.

همچنین اختصاص درصدی از طرح های فروش خودرو سازان به خودروهای فرسوده نیز می تواند نقش مهمی در جذب مردم به سمت از رده خارج کردن خودروها کمک کند هر چند انتظار می رود به خاطر قیمت بسیار بالای جایگزینی خودروی فرسوده با نو، تسهیلاتی نیز به مردم ارائه شود تا بخشی از هزینه های خرید ا جبران کند.

سرمایه گذاری در اسقاط

درباره میزان مصرف سوخت و آلایندهی خودروهای فرسوده محمدصادق حاتمئ رئیس ستاد و مدیر نوسازی ناوگان حمل و نقل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) می گوید: نزدیک به ۸.۳ میلیارد لیتر بنزین در سال توسط خودروهای فرسوده در دسته سواری و وانت مصرف می شود.

به گفته وی، میزان مصرف خودروهای فرسوده، با توجه به مصرف بنزین غیراستاندارد، سالانه حدود ۳.۲ میلیارد لیتر بنزین مازاد است که در صورت جایگزینی و از رده خارج شدن می تواند منجر به صرفه جویی در مصرف بنزین شود. حاتمئ عنوان می کند که در صورت سرمایه گذاری در اسقاط و نوسازی ناوگان خودروهای فرسوده از محل صرفه جویی مصرف سوخت، ضمن کاهش ۷۰ درصدی ناآرژای بنزین به کاهش آلایندهی نیز کمک می کند.

به گفته وی در صورتی که صرفه جویی اری صرف سرمایه گذاری برای نوسازی ناوگان شود، سرعت از رده خارج کردن خودروهای فرسوده نیز افزایش می یابد.

آرمان ملی – صدیقه بهزادپور:

و برگشت ها و تایید و تکذیب های نهایی سرانجام به اعلام خبر سه رخ شی شدن بنزین در واپسین ساعات کار اداری روز سه شنبه از ۶ سال پس از آخرین تغییر قیمت بنزین، با وجود اینکه سهمیه اول و دوم بنزین بدون تغییر پا برجاست، سهمیه سوم با نرخ ۵۰۰۰ تومان به صورت شانوار اصلاح شد. خبری که بلافاصله مخالفت برخی از نمایندگان مجلس و کارشناسان را به دنبال داشت. به اعتقاد این افراد، افزایش قیمت بنزین در طرح بودجه سال جاری جایی نداشته و دولت در رویکردی یکجانبه این خبر را اعلام کرده است و تاکید کردند که حتما جزئیات و ابهامات آن را مورد بررسی قرار خواهند داد. برخی از کارشناسان معتقدند افزایش قیمت دو هزار تومانی بنزین در مجموع، نه آورده ای برای دولت خواهد داشت نه سهمی در کاهش قاچاق بنزین خواهد داشت، اما بیشترین نتیجه آن احتمالا پرهیز از شوک به اقتصاد و معیشت خانواده ها و اجرای تدریجی افزایش قیمت بنزین خواهد بود که البته آنهم باید با نظارت کامل و دقیق به منظور پرهیز از موج گرانی شدید در شرایط کنونی انجام شود.

تحلیل افزایش قیمت

به گزارش «آرمان ملی»، رضا پدیدار رئیس کمیسیون انرژی و محیط زیست اتاق بازرگانی تهران در این باره گفت: آنگونه که از ظواهر امر برمی آید معلوم است که دولت درباره طرح سه نرخ کردن بنزین مشورتی با کسی انجام نداده است، چرا که بسیاری از نمایندگان مجلس هم از زمان اعلام طرح تا کنون با آن مخالفت کرده اند. در این راستا، نمایندگان مخالف با این طرح، نگرانی های خود را در خصوص تبعات اقتصادی و اجتماعی این تصمیم ابراز کرده اند، چرا که معتقدند که افزایش قیمت بنزین به عنوان یکی از مهم ترین کالاهای اساسی، تاثیر مستقیم بر زندگی روزمره مردم دارد و هرگونه تغییر در آن باید با دقت و بررسی های جامع صورت گیرد. بر این اساس، بعضی نمایندگان مجلس برخی از موارد این طرح را مورد مخالفت قرار داده و تاکید کرده اند که در بودجه امسال، عدم افزایش قیمت بنزین را مورد تاکید قرار داده بودند. از این نشان زنند که این است که تصمیمات دولت ممکن است با برنامه ریزی های قبلی و توافقات انجام شده در مجلس همخوانی نداشته باشد و این موضوع می تواند به چالش هایی در روند اجرایی این طرح منجر شود. او افزود: برای ارزیابی این طرح نیاز به اطلاعات و منابعی داریم تا در بایم که میزان تولید، سبد مصرف و حد فاصل این دو که میزان واردات بنزین را تشکیل می دهد، چقدر است تا بتوانیم تحلیل مناسبی در خصوص منابع مورد نیاز برای واردات و در نتیجه میزان افزایش قیمت مناسب داشته باشیم. اما این اطلاعات در حال حاضر در اختیار بخش خصوصی و کارشناسان نیست. از این رو اینکه آیا این طرح به درستی اعلام شده یا خیر، منطقی نیست، اما در مجموع برداشت نهایی می تواند این باشد که؛ به نظر می رسد دولت در خصوص طرح افزایش قیمت بنزین و سه رخ شی شدن آن، مشورتی با نمایندگان مجلس و دیگر ذینفعان انجام نداده است. این موضوع به وضوح از اظهارات برخی نمایندگان مجلس قابل مشاهده است که به عدم مشورت دولت در این زمینه اشاره دارند. این مسئله همچنین در مورد بنزین سوپر نیز صادق است. اگر بخواهیم عرضه بنزین سوپر را داشته باشیم، باید بدانیم که متقاضیان این نوع بنزین در جامعه چقدر هستند و بر اساس آن تولید و عرضه کنیم. قیمت گذاری که خواهیم داشت باید به گونه ای باشد که در سبد مالی مردم تاثیر مثبت بگذارد و برای دولت نیز کارآمد باشد. بدون دسترسی به این اطلاعات، تصمیم گیری در این زمینه با چالش های جدی مواجه خواهد شد.

حمایت از ثبات قیمت

پدیدار اضافه کرد: آنچه که باید به آن توجه کنیم اینکه، قیمت تمام شده بنزین و فرآورده های نفتی در طول سال ها افزایش یافته است، اما آنچه که باید به عنوان قیمت نهایی در عرضه صورت گیرد تقریبا تغییری ایجاد نشده است در حقیقت با استفاده از یارانه درصد برآمده که هزینه های جانبی عرضه آن مقدار از بنزینی که در مجموع باید عرضه شود، جبران شود و دولت برای جبران این افزایش قیمت، یارانه ای را به قیمت تمام شده ای که بعد از عرضه به فروش می رسد، اختصاص می دهد. این رویکرد به نوعی از منابع ملی خزانه کاسته و در واقع کار درستی نیست. اگرچه این یارانه ها ممکن است تا حدی به حمایت از اقشار آسیب پذیر کمک کند، اما در عین

«آرمان ملی» در گفت وگو با رضا پدیدار بررسی می کند

پرونده بنزین بسته شد؟



پیش از هر تصمیمی در خصوص افزایش قیمت بنزین، ضروری است که زیرساخت ها در این حوزه

بهبود یابند. بهبود کیفیت خودروها و مصرف سوخت باید در اولویت باشد تا بتوانیم به یک سیستم

حمل و نقل پایدار و کارآمد دست یابیم

بنزین است و به تدریج فرهنگ مصرف بهینه را در جامعه نهادینه کند. این اقدام، اگرچه ممکن است در ابتدا با واکنش های منفی از سوی مردم مواجه شود، اما می تواند به عنوان یک گام غیرتهاجمی و تدریجی در راستای رسیدن به قیمت گذاری تک نرخی بنزین در آینده محسوب شود. در واقع، این سیاست می تواند به دولت کمک کند تا بدون ایجاد شوک های اقتصادی شدید، به تدریج قیمت ها را تنظیم کند و به یک نظام قیمت گذاری منطقی تر دست یابد. در نهایت، موفقیت این سیاست به نحوه مدیریت و اطلاع رسانی دولت به مردم و همچنین بهبود زیرساخت ها و کیفیت خدمات حمل و نقل عمومی بستگی دارد.

اگر دولت بتواند این موارد را به خوبی مدیریت کند، احتمالا این تغییرات می تواند به نفع جامعه و اقتصاد کشور باشد.

حذف سهمیه نولپاک ها

او همچنین درباره حذف سهمیه بنزین برای خودروهای نوشماره بدون پلاک قبلی گفت: این اقدام نیز در راستای تلاش دولت برای اجرای تدریجی تک نرخ شی شدن بنزین صورت می گیرد و دولت سعی می کند این طرح را بدون شوک و ناگهانی و پرهیز از تبعات آن اجرا کند و در این مسیر می توان گفت که اقدامی درست صورت گرفته است. رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی تهران درباره احتمال اجرایی شدن این طرح گفت: با توجه به تاکید نمایندگان مجلس بر اینکه افزایش قیمت بنزین با توجه به پیش بینی های صورت گرفته، بودجه سال جاری جایی نداشته است، به نظر می رسد که این افزایش قیمت به صورت مستقل از سوی دولت انجام شده است. این موضوع می تواند چالش هایی را برای دولت ایجاد کند، زیرا اگر مجلس با این افزایش قیمت مخالفت کند، ممکن است اجرای آن به تعویق بیفتد یا تغییراتی در آن ایجاد شود. در نهایت، این رویکرد نیاز به تصویب مجلس دارد و بدون حمایت قانونی، نمی تواند به طور مؤثر اجرا شود. بنابراین، دولت باید به دقت به نظرات و پیشنهادات نمایندگان مجلس توجه کند تا تلاش کند تا با ایجاد یک توافق مشترک، این اصلاحات را به پیش ببرد. این همکاری می تواند به ایجاد یک نظام قیمت گذاری پایدار و منطقی تر در حوزه سوخت منجر شود و در نهایت به نفع اقتصاد کشور باشد.

واکنش های متفاوت

اما مالک شرعئی عضو کمیسیون انرژی مجلس به دو ناعدالتی در مصوبه بنزینی دولت اشاره کرده و معتقد است که خانواده ای که چند خودرو به نام چند عضو خود دارد، برای همه خودروها سهمیه ۱۵۰۰ تومانی دارد، اما خانواده ای که با قرض و وامانی بزند؛ فقط سهمیه این طرح به ضرر CNG است و همچنین خودروهای گازسوز نصف می شود (برقی و LPG خیر)، از طرفی نرخ سو ۵۰۰۰ تومانی تقریبا هیچ اثری بر مصرف و قاچاق ندارد. از سوی دیگر، مجید شاکری دیگر کارشناس نیز در این

جزئیات مصوبه بنزینی دولت

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران با تشریح مصوبه دولت درباره بنزین گفت: زمان دقیق سه رخ شی شدن بنزین را شورای اطلاع رسانی دولت اعلام خواهد کرد. کرامت ویس کرمی شامگاه سه شنبه در گفت و گوی تلویزیونی با موضوع «بررسی مصوبه هیئت دولت درباره اصلاح قیمت سوخت» اظهار داشت: حدود ۴۰ درصد از سوخت گیری بنزین در کشور با کارت اضطراری جایگاه ها انجام می شود که معادل حدود ۵۳ میلیون لیتر در روز است.

وی افزود هدف اصلی مصوبه هیات وزیران استفاده حداکثری از کارت سوخت شخصی شهروندان است. ویس کرمی با تأکید بر اینکه حداقل استفاده باید از کارت اضطراری جایگاه ها باشد، گفت: براساس این مصوبه، نرخ بنزین با استفاده از کارت اضطراری جایگاه ها ۲ هزار تومان افزایش می یابد که زمان دقیق اجرای این طرح اطلاع رسانی می شود؛ اقدامی که با هدف تشویق مردم از کارت سوخت شخصی اجرا می شود.

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران با بیان اینکه اگر از کارت سوخت شخصی استفاده شود تا ۸۰ درصد مردم به کارت اضطراری سوخت نیاز ندارند، بیان کرد: با این اقدام استفاده از کارت اضطراری به ۲۰ درصد کاهش می یابد. ویس کرمی از راه اندازی سامانه ای برای افراد کمزور به خودرو خبر داد و گفت: قرار است بر اساس این سامانه، افراد دارنده چند خودرو با تکمیل فرم خوداظهاری، خودروی مورد نظر که بنزین سهمیه ای را دریافت کند را انتخاب کنند و باقی خودروهای شخص مالک مشمول بنزین سهمیه ای نمی شوند.

وی با بیان اینکه سه میلیون نفر در کشور مالک ۷ میلیون خودرو هستند که باید اطلاعات مربوط به جزئیات مالکیت آنها از فراجا اخذ شود، تاکید کرد: در این زمینه اطلاع رسانی لازم به مردم انجام خواهد شد.

ویس کرمی با تأکید بر اینکه هیچ خودرویی بدون کارت هوشمند سوخت باقی نمی ماند، بیان کرد: دولت با ۱۸۰ هزار خودروی پلاک کرده است، سهمیه ۳ هزار تومانی خودروهای دولتی صفر می شود و باید با کاردتی به آنها تعلقی می گیرد با نرخ ۵ هزار تومانی سوخت تأمین کند.

وی با اشاره به اینکه این مصوبه بر تشویق و توسعه صنعت سی ان جی نیز تأکید کرده است. اظهار کرد: با آغاز ثبت نام راه اندازی تبدیل خودروهای شخصی تک سوز به دوگانه سوز، حدود ۱۹ هزار ثبت نامی جدید داشته ایم که ۸۰ درصد این خودروها، خودروهای شخصی بوده اند. ظرفیت بسیار خوبی در حوزه سی ان جی وجود دارد؛ نمونه ای که می توانیم روزانه حداقل ۳۵ میلیون لیتر سی ان جی عرضه کنیم اما متأسفانه هم اکنون تنها روزانه ۱۶ میلیون لیتر سی ان جی مصرف می شود.

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران با اشاره به اینکه سهمیه های اول و دوم بنزین به خودروهای نوشماره، دولتی، مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و خارجی وارداتی اختصاص نمی یابد، افزود: برخی گمان می کنند کارت سوخت به این خودروها تخصیص داده نمی شود در صورتی که تنها سهمیه اول و دوم این خودروها حذف می شود؛ این خودروها سهمیه ای ماهیانه با مجموع حجمی دو سهمیه (۱۶۰ لیتر) با قیمت ۵ هزار تومان دریافت می کنند.

ویس کرمی با اعلام اینکه در چند روز اخیر، تقاضای کارت شخصی ۱۳ تا ۱۳ هزار به ۱۷ تا ۲۰ هزار رسیده است، تأکید کرد: مردم به استفاده از کارت شخصی روی آورده اند که هدف این مصوبه است.

وی با اشاره به برگزاری ده ها نشست در کمیسیون اقتصاد دولت برای موضوع انتقال سهمیه سوخت از کارت های هوشمند به کارت های بانکی مالکان خودروها گفت: در آیین نامه گفته شده که پس از دو ماه از زمان اجرای آن، آیین نامه اجرایی تدوین و از سوی هیئت وزیران تصویب و ابلاغ شود که متولی تدوین آیین نامه وزرات امور اقتصاد و دارایی است. اما هنوز آیین نامه اجرایی به وزارت نفت ابلاغ نشده است و بدون آن قابل اجرا نیست.

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران در ادامه به موضوع سهمیه تاکسی های اینترنتی پرداخت و گفت: بر اساس مصوبه دولت، این خودروها بسته به نوع فعالیت سهمیه مشخصی دارند که وزارت کشور با همکاری وزارت اطلاعات، وزارت نفت و سازمان برنامه و بودجه مکلف است در سه ماه سامانه ای برای شناسایی و تخصیص سهمیه اعتباری ریالی ایجاد کند. ویس کرمی با بیان اینکه این سهمیه اعتباری به معنای جبران مابه التفاوت نرخ آزاد جایگاه (۵ هزار تومان) و نرخ دوم (۳ هزار تومان) است، اظهار کرد: به این ترتیب، برای هر لیتر مصرفی تاکسی های اینترنتی، ۲ هزار تومان اعتبار در کارت بانکی آن ها شارژ می شود و این اعتبار صرفا برای سوخت گیری در جایگاه ها قابل استفاده است. از این رو، تاکسی های اینترنتی نباید نگران افزایش قیمت ناشی از تغییر نرخ ها باشند، زیرا مابه التفاوت را به صورت اعتباری جبران می شود.