

اسقاط سالانه ۷۰۰ هزار خودرو فرسوده به شرط تامین منابع



فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل به یکی از چالش‌های جدی در حوزه مصرف سوخت، آلودگی هوا و ایمنی تردد تبدیل شده است؛ وضعیتی که ضرورت جایگزینی خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده را بیش از پیش نمایان کرده است. ادامه فعالیت وسایل نقلیه فرسوده، علاوه بر افزایش هزینه‌های نگهداری و مصرف انرژی، سهم قابل توجهی در انتشار آلاینده‌های شهری دارد و فشار مضاعفی بر شبکه حمل‌ونقل و منابع انرژی وارد می‌کند. از سوی دیگر، کندی روند نوسازی باعث شده بخش قابل توجهی از ناوگان کشور همچنان با عمر بالا در حال فعالیت باشد. در چنین شرایطی، فعال شدن ظرفیت‌های موجود در چرخه اسقاط و تسریع فرآیند جایگزینی ناوگان می‌تواند هم به کاهش آلودگی و مصرف سوخت کمک کند و هم زمینه نوسازی تدریجی حمل‌ونقل کشور را فراهم آورد؛ اما تحقق این هدف به منابع مالی پایدار و سازوکار اجرایی مؤثر نیاز دارد.

به گزارش تسنیم، رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده از افزایش ظرفیت اسقاط خودروهای فرسوده کشور تا حدود ۷۰۰ هزار دستگاه در سال خبر داد و گفت: با اصلاح آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، انتظار می‌رود روند اسقاط و نوسازی ناوگان شتاب بیشتری بگیرد.

محمد صادق حاتمی در پانزدهمین جلسه کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا گفت: در حال حاضر حدود ۲۲۰ مرکز اسقاط در کشور فعال است و از نظر ظرفیت اسقاط، امکان اسقاط حدود ۷۰۰ هزار دستگاه در سال وجود دارد؛ بنابراین نگرانی اصلی در این بخش، ظرفیت اسقاط نیست بلکه تامین منابع و اجرای فرآیند نوسازی است.

وی افزود: از سال ۱۳۸۵ تاکنون حدود ۲ میلیون و ۶۷۰ هزار دستگاه خودرو و وسیله نقلیه در کشور اسقاط شده که بیش از ۶۸۰ هزار دستگاه آن طی سه سال اخیر انجام شده است.

رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده گفت: در سه سال گذشته حدود ۱۵۰ هزار دستگاه نیز نوسازی شده است؛ در حالی که طی ۱۷ سال قبل از آن، کمتر از ۳۰ هزار دستگاه نوسازی در کشور انجام شده بود.

حاتمی با اشاره به وضعیت ناوگان فرسوده کشور افزود: حدود ۱.۹ میلیون خودرو سواری و حدود ۱۱ میلیون موتورسیکلت فرسوده در کشور وجود دارد و بیش از ۱۱۴ هزار دستگاه ناوگان سنگین نیز در سن فرسودگی قرار دارند که باید برای نوسازی آنها برنامه‌ریزی شود.

وی ادامه داد: براساس برنامه‌ریزی انجام شده، هدف اسقاط تا سال ۱۴۰۶، سالانه حدود ۷۰۰ هزار دستگاه است و برای امسال نیز اسقاط حدود ۲۵۰ هزار دستگاه در برنامه قرار گرفته است.

رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده با اشاره به تقاضای نوسازی ۹۶ هزار دستگاه ناوگان حمل‌ونقل عمومی گفت: در این طرح، نوسازی حدود ۷۰ هزار موتورسیکلت کار، ۳۰ هزار تاکسی دوگانه‌سوز و ۶ هزار تاکسی برقی هدف گذاری شده است.

حاتمی با بیان اینکه محدودیت منابع مالی اجرای کامل این اهداف را با چالش مواجه کرده است، تصریح کرد: در حال حاضر حدود ۳ همت منابع باقی مانده و با منابع موجود، امکان نوسازی تمامی ۹۶ هزار دستگاه وجود ندارد و برای اجرای کامل تعهدات، حدود ۲۲ همت منابع مالی دیگر مورد نیاز است. وی افزود: تاکنون حدود هزار و ۷۰۰ تاکسی برقی در تهران و بیش از ۲ هزار و ۲۶۰ تاکسی دوگانه‌سوز در کشور تحویل شده است. همچنین در حوزه موتورسیکلت‌های فرسوده، پس از رفع مشکل احراز اصالت و اطلاعات ناوگان، فرآیند اسقاط آغاز شده و تاکنون بیش از ۳۰۰ موتورسیکلت جدید تحویل شده است.

رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده درباره اولویت‌بندی نوسازی ناوگان نیز گفت: سهم ناوگان فرسوده از کل ناوگان، میزان مصرف سوخت، میزان آلودگی، جمعیت شهر، ضریب مواجهه با آلودگی هوا و سهم منابع متحرک در انتشار آلاینده‌ها از جمله شاخص‌های مورد نظر برای تعیین اولویت نوسازی است.

حاتمی تأکید کرد: براساس این شاخص‌ها، در مرحله نخست شهرهای تهران، اصفهان و مشهد برای نوسازی موتورسیکلت‌های کار و خودروهای سواری در اولویت قرار گرفته‌اند و در صورت تصویب در کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا، اجرای طرح در این شهرها دنبال خواهد شد.

خودرو و قلمعه

editor@smtnews.ir

از کم و کیف استانداردهای خودرویی گزارش می‌دهد

۱۲۲ استاندارد؛ سکوی تحول یا دیوار حذف؟



قرار است از مهر ۱۴۰۶، خودروهای ایرانی با فهرست بلندتری از الزامات روبه‌رو شوند؛ اما افزایش استانداردها زمانی ارزشمند است که فقط تعداد بندهای یک فهرست را بیشتر نکند، بلکه چیزی را در خودرویی که مردم سوار می‌شوند تغییر دهد. فاصله میان ۸۵ و ۱۲۲ استاندارد را نمی‌توان صرفاً الزام تازه یا چند تجهیز جدید دانست؛ بخشی از این الزامات می‌تواند به قلب طراحی خودرو، معماری الکترونیکی، ایمنی بدنه، ترمز، سامانه‌های کمک‌راننده و حتی فرآیند تولید بازگردد. همین موضوع، اجرای استانداردهای جدید را برای صنعتی که با محدودیت سرمایه، فناوری قدیمی، زبان انباشته و فشار هزینه‌های تولید دست‌وپنجه نرم می‌کند، به یک آزمون جدی تبدیل کرده است. از یک‌سو، سخت‌گیری بیشتر می‌تواند بهانه‌ای برای پایان دادن به تولید خودروهای قدیمی و آغاز دوره‌ای تازه در توسعه محصول باشد و از سوی دیگر، اگر بدون تامین مالی و برنامه فناوری اجرا شود، ممکن است به کاهش عرضه و افزایش قیمت منجر شود؛ اتفاقی که دسترسی مردم به خودرو ایمن‌تر را دشوار می‌کند. حالا پرسش اصلی این است که آیا ۱۲۲ استاندارد قرار است صنعت خودرو را واقعاً نوسازی کند یا فقط فهرست خودروهایی را که دیگر امکان تولید ندارند، بلندتر خواهد کرد؟ **سایت خبری** در این گزارش نگاهی دارد به تأثیر اجرای این اقدامات بر کیفیت خودرو که در ادامه می‌خوانید.

استاندارد خودروها در خیابان نمایان می‌شود

شد. تجهیز خودرو به سامانه‌های ایمنی و فناوری‌های جدید، هزینه توسعه و تولید را افزایش می‌دهد و در نهایت بخشی از این هزینه به قیمت خودرو منتقل می‌شود. بنابراین سیاست‌گذار باید میان دو هدف مهم تعادل ایجاد کند: افزایش سطح ایمنی و کیفیت خودرو و حفظ امکان دسترسی مردم به محصول ایمن‌تر. در نهایت، موفقیت استانداردهای جدید را نه با تعداد بندهای فهرست مقررات، بلکه با نتیجه‌ای که در خودروهای تولیدی دیده می‌شود باید سنجید. استاندارد موفق آن است که کیفیت طراحی، ایمنی، دوام و فناوری خودرو را یک پله بالاتر ببرد و همزمان صنعت را به سمت توسعه محصول هدایت کند. معیار نهایی نیز روشن است؛ خودرویی که روی کاغذ استاندارد است، کافی نیست، محصول باید در جاده و در زندگی واقعی نیز کیفیت خود را ثابت کند.

همان سطح را حفظ کنند. اینجااست که نقش نظارت مستمر اهمیت پیدا می‌کند. استاندارد باید از مرحله دریافت مجوز آغاز شود و تا خط تولید، بازار و حتی دوره استفاده از خودرو ادامه داشته باشد.

از سوی دیگر، استانداردهای جدید زمانی می‌توانند به تحول صنعتی منجر شوند که خودروساز آنها را بخشی از برنامه توسعه محصول بدانند، نه مانعی برای ادامه تولید. صنعت خودرو برای عبور از محصولات قدیمی به سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، تجهیزات جدید، آزمون‌های دقیق، زنجیره تامین توانمند و نیروی انسانی متخصص نیاز دارد. در غیر این صورت، ممکن است ارتقای استاندارد تنها به افزایش هزینه تولید یا حذف برخی محصولات منجر شود، بدون آنکه نسل تازه‌ای از خودروها وارد بازار شود. البته نباید از هزینه‌های این مسیر برای مصرف‌کننده نیز غافل

۱۲۲ استاندارد؛ آزمون بزرگ صنعت خودرو

نیز اظهار کرد: تغییر واقعی پلتفرم یکی از گران‌ترین پروژه‌های صنعت خودرو است و موضوع تنها طراحی یک بدنه جدید نیست. آریاراد افزود: توسعه شاسی، قوای محرکه، معماری الکترونیکی، تست‌های تصادف، آزمون‌های دوام، کالبراسیون، قالب‌ها، خطوط تولید و زنجیره تامین جدید، همگی بخشی از این فرآیند هستند. بنابراین اگر استانداردهای جدید واقعاً به تغییر طراحی خودرو منجر شوند، اجرای همزمان چند پروژه مستقل برای خودروسازان ایرانی از نظر مالی بسیار سنگین خواهد بود. وی خاطرنشان کرد: شرایط تحریم، محدودیت‌های شدید بین‌المللی و زبان انباشته خودروسازان نیز این فشار را بیشتر می‌کند و می‌تواند صنعت خودرو را با چالش‌های تازه‌ای مواجه کند.

همکاری فناورانه به جای واردات صرف

آریاراد در ادامه گفت: در چنین شرایطی، سناریوی محتمل‌تر حرکت به سمت همکاری فناوریانه، خرید پلتفرم، مهندسی مشترک یا انتقال فناوری است و این موضوع لزوماً به معنای واردات کامل خودرو نیست. همکاری با شرکت‌های خارجی می‌تواند فرصتی برای ارتقای فناوری صنعت خودرو باشد، اما اگر سیاست صنعتی مناسبی وجود نداشته باشد، همین مسیر ممکن است وابستگی فناوری را افزایش دهد. این کارشناس حوزه خودرو تأکید کرد: راه‌حل مطلوب این است که فناوری خارجی برای ایجاد توان طراحی داخلی مورد استفاده قرار گیرد، نه اینکه صرفاً به خرید محصول یا پلتفرم خارجی محدود شود.

هزینه استاندارد در نهایت به مصرف‌کننده می‌رسد

آریاراد درباره هزینه اجرای ۳۷ استاندارد جدید نیز اظهار کرد: از نظر اقتصادی، در نهایت مصرف‌کننده پرداخت‌کننده اصلی این هزینه است. خودروساز ممکن است در مقطعی بخشی از هزینه را از سود خود کم کند یا دولت برای مدتی مشوق و تسهیلات در نظر بگیرد، اما در بلندمدت هزینه تحقیق و توسعه، قطعات جدید، آزمون‌ها، سرمایه‌گذاری، قالب و خطوط تولید وارد قیمت تمام‌شده خودرو خواهد شد. کارشناس حوزه خودرو در ادامه خاطرنشان کرد: مسئله مهم‌تر، کشتش قیمتی بازار است. اگر استانداردهای جدید باعث افزایش قابل توجه قیمت خودرو شوند و بخشی از خانوارها دیگر توان خرید خودرو جدید را نداشته باشند، ممکن است نتیجه اجتماعی سیاست حتی متناقض شود؛ یعنی خودروهای جدید ایمن‌تر شوند، اما مردم برای مدت طولانی‌تری خودروهای قدیمی خود را حفظ کنند. به گفته وی، سیاست‌گذار باید میان ایمنی خودرو و دسترسی مردم به خودرو ایمن، تعادل برقرار کند.

سخن پایانی

تحت تأثیر قرار گیرد؛ زیرا افزایش قیمت خودرو می‌تواند توان خرید خانوارها را کاهش دهد و استفاده طولانی‌تر از خودروهای قدیمی را به‌دنبال داشته باشد. بنابراین موفقیت این سیاست به هماهنگی میان استاندارد، تامین مالی، فناوری، قطعه‌سازی و رقابت وابسته است. نظارت بر عملکرد واقعی خودرو نیز باید در کنار الزامات فنی تقویت شود تا خودروساز نتواند صرفاً با اضافه کردن چند تجهیز، الزامات جدید را پشت‌سر بگذارد. در نهایت، ارزش ۱۲۲ استاندارد زمانی مشخص خواهد شد که خروجی آن خودرویی جدیدتر، ایمن‌تر و با فناوری بالاتر باشد؛ نه صرفاً خودرویی که توانسته فهرستی طولانی‌تر از الزامات را روی کاغذ پاس کند.

شهان صفایی
editor@smtnews.ir

استانداردهای جدید باید به توسعه محصول منجر شوند، نه فقط حذف خودروهای قدیمی

هزینه ارتقای ایمنی در نهایت به قیمت خودرو و توان خرید مصرف‌کننده گره می‌خورد