

پیش‌بینی اسقاط ۲ برابری خودروهای فرسوده

به گفته رئیس مرکز هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست، با اجرای اصلاحیه آیین‌نامه اسقاط وسایل نقلیه (ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو)، انتظار می‌رود میزان اسقاط خودروهای فرسوده در کشور حداقل ۲ برابر وضعیت فعلی شود تا علاوه بر کاهش آلودگی هوا، در کاهش ناترازی سوخت نیز اثرگذار باشد.

به گزارش ایرنا، احمد طاهری، رئیس مرکز هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست با تأکید بر اهمیت اسقاط ناوگان فرسوده افزود: اسقاط خودروهای فرسوده علاوه بر کاهش آلودگی هوا، می‌تواند در کاهش ناترازی و واردات سوخت و خروج ارز از کشور و افزایش تولید و درآمد کشور نیز مؤثر باشد. وی اظهار کرد: یکی از مهم‌ترین محورهایی که در کلانشهرهای کشور می‌توان برای کاهش آلودگی هوا روی آن اقدام کرد، بحث اسقاط ناوگان فرسوده است. این موضوع نه تنها روی آلودگی هوا، بلکه روی بقیه چالش‌های مهم کشور نیز می‌تواند تأثیرگذار باشد. وی افزود: اگر ما بحث ناترازی سوخت و آلودگی هوا را به‌عنوان ۲ چالش اصلی کشور قلمداد کنیم، موضوع اسقاط ناوگان فرسوده در هر ۲ مورد می‌تواند کاملاً اثرگذار باشد، با کاهش ناترازی سوخت، قطعاً کاهش واردات را هم خواهیم داشت و می‌توان به تأمین سوخت سایر بخش‌ها نیز کمک کرد تا افزایش تولید کشور را به همراه داشته باشد.

طاهری ادامه داد: در نتیجه، هم به دلیل کاهش واردات سوخت و هم کاهش خروج ارز از کشور و هم در راستای افزایش تولید، می‌تواند ارزآوری و افزایش درآمد کشور را به همراه داشته باشد، در نتیجه این از موضوعاتی است که برای کشور در شرایط حاضر اهمیت زیادی دارد.

رئیس مرکز هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست گفت: در این راستا یکی از مهم‌ترین محورهایی که سازمان محیط زیست در دولت چهاردهم در دستور کار داشت و از اولین جلسه کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا در دولت چهاردهم نیز به آن پرداخت، بحث اسقاط ناوگان فرسوده بود و پیگیری‌هایی که برای اصلاح روند اسقاط در کشور انجام داد. وی افزود: این پیگیری‌ها و اقدامات باعث شد افزایش قابل ملاحظه‌ای را در اسقاط خودروهای فرسوده داشته باشیم، به‌طوری که در سال ۱۴۰۳ رکورد تاریخی سالانه اسقاط کشور را با حدود ۳۵۰ هزار اسقاط توانستیم بشکنیم و در حال حاضر هم از ابتدای سال ۱۴۰۲ میزان اسقاط کشور از ۶۰۰ هزار فراتر رفته است.

طاهری تصریح کرد: این در حالی است که در کل بازه زمانی بعد از تصویب قانون هوای پاک (سال ۱۳۹۶) تا ابتدای سال ۱۴۰۳ حدود ۲۰۰ هزار وسیله نقلیه اسقاط شده بود و این افزایش، یک افزایش کاملاً قابل ملاحظه است. وی گفت: درست است که افزایش قابل ملاحظه‌ای داشتیم، اما با توجه به اینکه حجم ناوگان فرسوده کشور در حال حاضر تعداد بسیار زیادی است و بخشی هم برمی‌گردد به عدم اسقاط ناوگان فرسوده در سال‌های قبل، باعث شده که نیاز کشور به مراتب بیشتر از مقداری باشد که در حال حاضر اسقاط می‌شود.

رئیس مرکز هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست ادامه داد: یکی از مهم‌ترین محل‌هایی که باعث ایجاد فضای اسقاط در کشور می‌شد و در حال حاضر هم جاری و ساری است، ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو است که تکلیف می‌کند به ازای هر ۴ خودرو تولیدی در کشور باید یک خودرو اسقاط شود. وی تأکید کرد: این قانون درست است که بر اساس آخرین مصوبه هیأت وزیران از سال ۱۴۰۲ در دستور کار قرار داشت، اما نواقصی داشت که لازم بود حتماً رفع شود، ما در کارگروه ملی آلودگی هوا چندین بار این مسئله را مطرح کردیم و آنجا مصوب شد که کارگروهی ذیل کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا تشکیل شود و به این موضوع بپردازد.

طاهری اظهار کرد: این کارگروه تشکیل شد و طی جلساتی که داشتیم توانستیم اصلاحیه‌ای برای این مصوبه تهیه کنیم که به تصویب هیأت وزیران رسید و ابلاغ شد.

وی گفت: بر اساس این ابلاغیه جدید انتظار داریم میزان اسقاط در کشور به شکل قابل ملاحظه‌ای افزایش یابد و شاهد این باشیم که حداقل میزان اسقاط به ۲ برابر وضعیت فعلی برسد.

رئیس مرکز هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست ادامه داد: البته باید بگویم با توجه به اینکه مهم‌ترین مصرف‌کننده گواهی‌های اسقاط، تولیدکنندگان و واردکنندگان وسایل نقلیه هستند، در حال حاضر به علت شرایط کشور، چون میزان تولید دچار نوسان شده، شاید این موضوع به میزان اسقاط هم سرایت داشته باشد.

وی افزود: اما به طور کلی در شرایط عادی کشور انتظار داریم حداقل میزان اسقاط ۲ برابر وضعیت فعلی شود که می‌تواند هم تکلیفی که بر عهده دولت در قانون برنامه هفتم گذاشته شده مبنی بر ۵۰۰ هزار اسقاط در سال را برآورده کند و هم حداقل در کلانشهرها اثرگذاری بیشتری را روی موضوعات مرتبط با اسقاط، مانند آلودگی هوا و ناترازی سوخت داشته باشد.

طاهری درباره مهم‌ترین تغییرات ایجاد شده در آیین‌نامه گفت: یکی از این موارد، بحث اطمینان از اصلاح فرآیندهای اجرای اسقاط به ازای تولید وسایل نقلیه در کشور بود که این اطمینان را ایجاد کند به ازای هر ۴ دستگاه تولیدی در هر زیرگروه کاربری شامل سواری، موتورسیکلت و ناوگان دیزل، حتماً یک دستگاه خودرو از رده خارج شود.

خودرو و قلمعه

صفت از وضعیت بازار خودرو ۱۴۰۵ گزارش می‌دهد

خودرو در دوراهی رکود و گرانی



بازار خودرو در بهار و تابستان ۱۴۰۵ بیش از آنکه یک مسیر مشخص قیمتی را تجربه کند، میان چند نیروی متضاد در نوسان بوده است. از یک‌سو افزایش هزینه تولید، رشد قیمت کارخانه، وابستگی بخشی از صنعت به ارز و قطعات وارداتی و ابهام در سیاست‌های واردات، فشار هزینه‌ای بر بازار ایجاد کرده و از سوی دیگر، کاهش قدرت خرید خانوار و تداوم رکود معاملاتی، مانع از شکل‌گیری تقاضای قدرتمند شده است. در چنین فضایی، کاهش یا افزایش چندروزه قیمت برخی مدل‌ها الزاماً به معنای تغییر روند بازار نیست؛ زیرا بخش مهمی از خریداران همچنان در انتظار روشن‌تر شدن شرایط اقتصادی و قیمت‌ها هستند. همزمان، واردات خودرو نیز با وجود رشد نسبت به سال‌های قبل، هنوز نتوانسته ساختار بازار را به شکل محسوسی تغییر دهد. پرسش اصلی این گزارش **صفت** این است که بازار خودرو در نیمه نخست ۱۴۰۵ تحت تأثیر کدام عوامل بوده و آیا مجموعه سیاست‌های تولید، قیمت‌گذاری و واردات توانسته فاصله میان قیمت، عرضه و قدرت خرید مصرف‌کننده را کاهش دهد؟

مسئله خودرو فقط مسئله تولید نیست

این داده اهمیت یک مسئله را برجسته می‌کند. اگر سیاست افزایش قیمت بدون اصلاح ساختار هزینه و افزایش بهره‌وری دنبال شود، ممکن است تنها سطح قیمت‌ها را بالا ببرد و اثر محدودی بر تولید واقعی داشته باشد.

در سوی دیگر، تولید خودروهای ناقص نیز یکی از مشکلاتی بوده که خودروسازان در دوره‌های مختلف با آن مواجه شده‌اند. سایپا در مردادماه از کاهش ۶۹ درصدی خودروهای ناقص خبر داد و اعلام کرد بیش از ۴۰ روز تولید خودروی ناقص در این شرکت متوقف بوده است. کاهش خودروهای ناقص از این جهت اهمیت دارد که فاصله میان تولید روی خط و خودرو قابل تحویل را کاهش می‌دهد. در صنعت خودرو، صرف ثبت تولید کافی نیست؛ خودرو باید تکمیل، فاکتور و به دست مشتری برسد.

از این منظر، اصلاح صنعت خودرو باید چندلایه باشد. نخست باید زنجیره تأمین پایدارتر شود تا تولید از کمبود قطعه آسیب نبیند. دوم، سرمایه‌گذاری در فناوری و بهره‌وری باید جدی‌تر دنبال شود. سوم، ساختار قیمت‌گذاری باید به‌گونه‌ای باشد که هم هزینه واقعی تولید را پوشش دهد و هم مانع شکل‌گیری شکاف بزرگ میان کارخانه و بازار شود.

در نهایت، صنعت خودرو برای عبور از وضعیت فعلی به افزایش تیراژ صرف نیاز ندارد. افزایش تیراژ زمانی ارزش اقتصادی دارد که همراه با کاهش هزینه، افزایش کیفیت، کاهش مصرف سوخت، ارتقای ایمنی و ایجاد امکان رقابت باشد. در غیر این صورت، افزایش تعداد خودروهای تولیدی بدون اصلاح ساختار می‌تواند تنها حجم مشکلات مالی صنعت را بزرگ‌تر کند.

صنعت خودرو زیر فشار هزینه

صنعت خودرو در نیمه نخست ۱۴۰۵ با مجموعه‌ای از مسائل قدیمی و جدید روبه‌رو بوده است. از یک‌سو، خودروسازان برای ادامه تولید با افزایش هزینه مواد اولیه، قطعات، دستمزد و نهاده‌های وارداتی مواجه‌اند و از طرف دیگر، بازار داخلی دیگر مانند دوره‌های رونق گذشته ظرفیت جذب افزایش‌های مداوم قیمت را ندارد. این دوگانه، سیاست‌گذار را در موقعیتی قرار داده که هر تصمیم درباره قیمت خودرو می‌تواند پیامدهایی برای تولیدکننده و مصرف‌کننده داشته باشد.

یکی از نکات مهم در بررسی وضعیت اسمال، وابستگی ارزی صنعت خودرو است. حتی با وجود افزایش داخلی‌سازی در دو خودروساز بزرگ، وابستگی به ارز به‌طور کامل از بین نرفته است. بررسی وضعیت ارزی ایران خودرو و سایپا نیز نشان می‌دهد داخلی‌سازی بیشتر، لزوماً به معنای حذف نیاز ارزی نیست. بخشی از مواد، قطعات و تجهیزات همچنان به ارز وابسته‌اند و همین مسئله باعث می‌شود تغییرات نرخ ارز در هزینه تولید منعکس شود.

در چنین شرایطی، افزایش قیمت کارخانه از دید خودروسازان راهی برای جبران رشد هزینه‌هاست. سایپا اعلام کرد افزایش قیمت محصولاتش از ابتدای مرداد اجرایی خواهد شد و ایران خودرو نیز فهرست قیمت جدید خود را منتشر کرد. اما افزایش قیمت به تنهایی نمی‌تواند تضمین‌کننده افزایش تولید باشد.

گزارش‌های فعالیت ماهانه منتشرشده درباره سه خودروساز بزرگ نشان می‌دهد تولید سواری ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو در چهار ماه نخست سال ۱۴۰۵ حدود ۱۸۹ هزار دستگاه بوده است.

واردات و بازار؛ آیا رقابت در راه است؟



افزایش رقابت، کنترل فشار قیمتی و ایجاد دسترسی واقعی برای مصرف‌کننده، در کنار آن، تولیدکننده داخلی نیز باید از حمایت دائمی فاصله بگیرد و به سمت رقابت‌پذیری حرکت کند. بازار خودرو زمانی از وضعیت فعلی خارج می‌شود که مصرف‌کننده انتخاب واقعی داشته باشد و هیچ تولیدکننده‌ای صرفاً به دلیل محدود بودن گزینه‌های بازار، از رقابت مصون نماند.

سخن پایانی

این بازار نیستند. سیاست‌گذار باید مجموعه این متغیرها را در کنار هم ببیند و هدف را از مدیریت روزانه قیمت‌ها به سمت اصلاح ساختار بازار تغییر دهد.

بازار خودرو زمانی به ثبات می‌رسد که تولیدکننده امکان برنامه‌ریزی داشته باشد، واردات به شکل پایدار و رقابتی انجام شود و مصرف‌کننده بتواند با قدرت خرید واقعی انتخاب کند. در چنین شرایطی، قیمت خودرو نه محصول کمبود مصنوعی و شکاف میان کارخانه و بازار، بلکه نتیجه رقابت، عرضه کافی و هزینه واقعی تولید خواهد بود. تا رسیدن به این نقطه، هر کاهش یا افزایش مقطعی قیمت را باید تنها یک نوسان در بازاری دانست که هنوز مسئله اصلی خود را حل نکرده است.

بدون قدرت خرید نتیجه محدودی خواهد داشت. خودروی خارجی زمانی می‌تواند بخشی از مشکل بازار را حل کند که قیمت نهایی آن برای بخش قابل‌توجهی از مصرف‌کنندگان قابل‌دسترس باشد. در غیر این صورت، واردات تنها بخش بالاتر بازار را تحت‌تأثیر قرار خواهد داد و مسئله خودروهای اقتصادی همچنان پابرجا می‌ماند.

در نتیجه، سیاست واردات باید همزمان سه هدف را دنبال کند:

بازار خودرو در بهار و تابستان ۱۴۰۵ بیش از هر چیز تصویری از یک تعادل ناپایدار است؛ قیمت‌ها بالااست، اما تقاضای مؤثر ضعیف است؛ تولید ادامه دارد، اما هزینه‌های آن سنگین است؛ واردات افزایش یافته، اما هنوز به اندازه‌ای نیست که ساختار بازار را دگرگون کند. بنابراین آرایش مقطعی قیمت‌ها را نباید با حل شدن مشکلات بازار اشتباه گرفت. رکودی که از کاهش قدرت خرید خانوار ناشی می‌شود، با تعادل واقعی تفاوت دارد.

مسیر اصلاح بازار خودرو از یک تصمیم منفرد عبور نمی‌کند. افزایش قیمت کارخانه بدون افزایش بهره‌وری، واردات بدون ایجاد رقابت، افزایش تولید بدون ارتقای کیفیت و کنترل قیمت بدون توجه به هزینه‌های واقعی، هیچ‌کدام به تنهایی پاسخگوی مشکلات



قیمت‌ها در بازار خودرو برخی مقاطع عقب‌نشست، اما کاهش معاملات و افت قدرت خرید اجازه نداد بازار به رونق برسد



قیمت‌ها در بازار خودرو برخی مقاطع عقب‌نشست، اما کاهش معاملات و افت قدرت خرید اجازه نداد بازار به رونق برسد



افزایش قیمت کارخانه، تداوم واردات مشکلات تولید هنوز نتوانسته‌اند فاصله میان نیاز مصرف‌کننده و ساختار بازار خودرو را کاهش دهند



افزایش قیمت کارخانه، تداوم واردات مشکلات تولید هنوز نتوانسته‌اند فاصله میان نیاز مصرف‌کننده و ساختار بازار خودرو را کاهش دهند