

یادداشت

حاشیه بر افزایش ۹ برابری تعرفه خودروهای هیبریدی

فرشاد توماج*

حاشیه‌های ایجادشده حول محور اعداد بودجه در هفته گذشته به بحث افزایش ۹ برابری تعرفه وارداتی خودروهای هیبریدی رسید. سرریز شدن بحث‌های کارشناسان این صنعت و فعالان محیط زیست، بالاخره محمداقرب نوبخت، رئیس سازمان برنامه‌بودجه را وادار به ارائه توضیحاتی در این باره کرد که نفس این پاسخ‌گویی، خود رسمی نسبتا جدید و تحسین‌شدنی است. در نشست خبری‌ای که با موضوع اشتغال در بودجه سال ۹۷ در هفته گذشته انجام شد، آقای نوبخت در توجیه چرایی این افزایش، بالاخره مخالفت با تأمین مبالغی به تکنولوژی، ادعا کردند: «آنچه در عمل می‌تواند موجب کاهش آلودگی هوا شود، خودروهای برقی‌ای هستند که تعرفه آنها صفر است. خودروهای هیبریدی سوخت بنزین هم دارند و از یک سرعتی به بالا از برق استفاده می‌کنند که این سرعت عموما برای این نوع افزایش، بنابراین کمک چندانی به کاهش آلودگی هوا در شهر نمی‌کنند». همچنین در ادامه تأکید کردند این سیاست تعرفه پایین، «ایجاد زانت خواهد کرد، که در نتیجه موجب تصمیم به افزایش تعرفه خودروهای هیبریدی شد.

بررسی این توضیحات، نکات جالبی را درباره میزان صحت و دقت کارشناسی آن آشکار می‌کند: ۱- برخلاف آنچه آقای نوبخت ادعا کرده‌اند، موتور الکتریکی خودروهای هیبریدی در داخل شهر و در شرایطی که سرعت ماشین پایین و تعداد ترمز بالا است، بیشترین میزان بهره‌وری و بالاترین سطح صرفه‌جویی در سوخت را دارد. در بیرون شهر و در سرعت‌های یکنواخت بالا است که موتور احتراق به قسمی در قیاس با موتور الکتریکی خودروی هیبریدی، قابلیت رقیابت پیدا می‌کند که حتی به آنجا می‌تواند منتهی شود که موتور الکتریکی از کار خارج شود تا هم باتری برای شرایط بهتر شارژر بماند و هم حداکثر کارایی از مجموعه پشرانه ماشین به دست آید. به عبارتی، برخلاف آنچه آقای نوبخت توضیح داد، اتفاقا کارکرد اصلی خودروهای هیبریدی در کاهش مصرف سوخت و کاهش تولید آلاینده در شرایط استفاده شهری و در شهرهای پرتراфик است.

۲- دوباره برخلاف ادعای آقای نوبخت، این خودروهای برقی نیستند که باعث کاهش آلودگی هوا خواهند شد؛ حداقل با توجه به شکل تولید برق ایران. برخلاف بسیاری از کشورها که سرمایه‌گذاری عظیمی در بخش تولید الکتریسیته پاک کرده‌اند، نگاهی به گزارش سازمان توانیر آشکار می‌کند که بیش از ۹۰ درصد برق تولیدی ایران، محصول فعالیت نیروگاه‌هایی است که با کستروهای، برق سوخت‌های فسیلی کار می‌کنند. به عبارتی، برق تولیدی ایران در یک چرخه کامل تولید تا مصرف، اگر نکوییم بیشتر، اما به اندازه خود سوخت فسیلی کثیف و آلاینده است. از طرف دیگر، با توجه به پایین‌تر بودن بازده موتورهای الکتریکی فعلی نسبت به مشابه احتراقی خودروهایی که از این سوخت‌ها استفاده می‌کنند، تا ۵۰ درصد می‌توانند از هم‌عرض بنزینی خود آلوده‌کننده‌تر باشند. برتری اتومبیل‌های هیبریدی این است که بخشی از انرژی مورد نیاز برای شارژ باتری را از خود موتور احتراقی تأمین می‌کنند؛ امکانی که خودروهای کامل الکتریکی آن را ندارند. این در کنار نبود زیرساخت‌های لازم برای استفاده از اتومبیل‌های برقی، حتی در شهری با مختصات تکنولوژیک تهران است که واردات، فروش و استفاده از آن را برای شهروندان دشوار می‌کند.

۳- مسئله سوم که آقای نوبخت اشاره کرده‌اند، رانت‌زابدن تعرفه پایین این خودروست که نگارنده متوجه منظور آقای نوبخت نمی‌شود.

ادامه در صفحه ۷

کارشناسان در گفت‌وگو با «شرق» نظرات غیرکارشناسی نوبخت درباره خودروهای هیبریدی را رد کردند

اشتباه‌لی‌پی آقای سخنگو

بر اساس گفته‌های یک مقام مسئول در وزارت صنعت، افزایش در آمد دولت انگیزه اصلی برای افزایش تعرفه خودروهای هیبریدی بود



هیبریدی برسیدم. خسرو تاج در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید: در موضوع تغییرات نظام تعرفه‌ای متناسب با نوع کالا، افرادی که در آن رشته کالایی صاحب‌نظر هستند، اظهار نظر می‌کنند؛ بنابراین اگر در بخش خودروهای هیبریدی اظهار نظری شده و تصمیمی اتخاذ شده، اهل فن آمده‌اند و با توجه به میزان سوخت و درصد سوخت بنزین و کارنوئل در این خودروهای دوگانه‌سوز (هیبریدی) اظهار نظر کرده‌اند.

به گفته او هرچه قدرت موتور افزایش یابد، تعرفه خودروهای هیبریدی به‌واسطه بالا رفتن احتراق داخلی سوخت فسیلی نیز افزایش می‌یابد. البته این درباره خودروهایی با قدرت موتور زیر ۲۵۰۰ سی‌سی است؛ زیرا بالاتر از این میزان قدرت موتور، واردات خودرو و در هر نوعی که باشد، ممنوع است. خسرو تاج با رد افزایش ۱۱ برابری تعرفه برخی خودروهای هیبریدی می‌گوید: آنچه اکنون رخ داده بین ۳۵ تا ۴۰ درصد تعرفه خودروهای هیبریدی با خودروهای بنزین‌سوز یا گازوئیل‌سوز تفاوت وجود دارد و افزایش ۱۱ برابری تعرفه نیز در کار نیست. وقتی از این مقام مسئول جزئیات بیشتر را می‌پرسیم، می‌گوید: ما در سطح معاون وزیر با این تشکیلات مان هیچ‌وقت وارد این جزئیات نمی‌شویم! البته او در انتهای سخنان خود، ارتباط با مدیرکل صنایع خودرو و نیرومحرکه وزارت صنعت، معدن و تجارت دارند. خودروهای هیبریدی یک موتور برقی دارند و یک موتور بنزین‌سوز. موتور بنزین‌سوز دقیقا مانند خودروهای دیگر عمل کرده و هر سطحی که آنها آلاینده دارند، ایجاد آلاینده می‌کند، از این منظر حرف آقای نوبخت درست است؛ اما نکته اینجاست که خودروهای هیبریدی واقعی، ۲۰ تا ۳۰ درصد می‌توانند کاهش مصرف سوخت دهند. ضمن اینکه در شهرهای بزرگی مانند تهران، عمده رانندگی در سرعت‌های پایین، پشت چراغ قرمز و در ترافیک سنگین است. در این شرایط خودروهای هیبریدی واقعا ایده‌آل هستند و آلاینده‌ی بسیار کمی دارند؛ زیرا در این حالت، موتور هیبریدی‌ها در ابتدای کار و در سرعت پایین همواره با برق فعالیت می‌کند و اگر به بزرگراه برود، بنزین می‌سوزاند. حسینی ادامه می‌دهد: این واقعیت برعکس گفته‌های آقای نوبخت است و احتمالا اشتباه‌لی‌پی کرده‌اند (با دانه) و مشاوران‌شان اطلاعات غلط به او داده‌اند. او در تلاش برای توجیه افزایش تعرفه‌ها برای تأمین بودجه دولت بوده که این اشتباه را مرتکب شده است.

این کارشناس با بیان اینکه سه مرحله برای تناسب بین خودروهای هیبریدی و آلاینده‌ی می‌توان در نظر گرفت، می‌افزاید: دسته اول، خودروهای هیبریدی عادی (برق- بنزین) هستند که در ایران بسیارند. دسته دوم، خودروهای پلاگین هیبریدی هستند که دو شاخه دارند و می‌توان آنها را با برق شارژ کرد؛ درعین حال موتور بنزینی هم دارند. دسته سوم خودروهای کاملا برقی هستند که دیگر ارتباطی با بنزین ندارند. این سه نوع، به ترتیب به سمت کم‌آلاینده‌ی پیش می‌روند.

خسرو تاج هم سخنان نوبخت را رد کرد
از مجتبی خسرو تاج، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت، درباره علت افزایش ۱۱ برابری تعرفه خودروهای هیبریدی پرسیدم. می‌گویند: ما در نهایت وارد کشور شد، خودروهایی هیبریدی بود که قدرت موتور الکتریکی آنها از موتور احتراقی بنزین یا گازوئیل پایین‌تر بود؛ درحالی‌که وقتی می‌خواهد آلاینده‌ی نداشته باشد، خودرو یا باید از احتراق داخل استفاده کند یا اگر استفاده می‌کند، فقط از شارژر باتری استفاده کند؛ اما در عمل این‌گونه نبود. او البته می‌افزاید: نمی‌خواهم بگویم آنچه وارد کشور شده، از خودروهای بنزینی بدتر هستند، خیلی قطعا بهتر هستند، اما آن اثری را که ما در باره کاهش آلودگی هوا از آن انتظار داشتیم، اتفاق نیفتاد؛ بنابراین در جلسات تصمیم‌گیری شد که کاری کنیم تا افراد تشویق شوند خودروهای هیبریدی با موتور قوی الکتریکی یا خودروهای کاملا برقی وارد کنند. این تصمیم هم‌زمان با افزایش تعرفه خودروهای وارداتی گرفته شد.

مدیرتارز، انگیزه اصلی بود
مدیرکل صنایع خودرو و نیرومحرکه وزارت صنعت، معدن و تجارت همچنین در پاسخ به اینکه آیا حمایت

از تولید داخل، انگیزه افزایش تعرفه خودروهای هیبریدی بود یا خیر، از انگیزه اصلی برای افزایش تعرفه خودروهای هیبریدی یاد می‌کند: حمایت از تولید داخل در واردات مطرح است. باتوجه به اینکه سالی حدود دو میلیارد دلار خروج ارز فقط برای خودروهای وارداتی داریم، بانک مرکزی اعلام کرد با توجه به محدودیت‌های ارزی، اولویت در استفاده از ارز با کالاهای غیر از خودرو است؛ اینجا بحث افزایش تعرفه ایجاد شد. او در اینجا به ماجرای چگونگی افزایش تعرفه‌ها اشاره کرده و می‌گوید: تعرفه خودروهای هیبریدی قبلا پنج درصد و خودروهای سوخت فسیلی ۴۰ درصد بود. در نتیجه بین ۳۰ تا ۳۵ واحد، اختلاف داشتیم و اکنون هم تفاوت را حفظ کردیم. قناتی می‌افزاید: این در حالی است که تعرفه خودروهای برقی همچنان صفر است و پایه ۵ را پرداخت می‌کنند. این مقام مسئول همچنین در اظهار نظری عجیب، از رونمایی ساینا برقی اظهار بی‌اطلاعی می‌کند و می‌گوید: اطلاع ندارم؛ ما رونمایی نکردیم. شرکت‌های خودروساز هر بار طراحی جدیدی دارند. نه به مرحله تولید رسیده نه تأییدنامه گرفته، شاید پروژه‌ای به‌نام ساینا برقی احتمالا در سایا آغاز شده باشد اما من در جریانش نیستم. مشخصات خودرو را ندارم و نیز موتور آن را نیز نمی‌شناسم. خودروی هیبریدی‌ای به درد جامعه ما می‌خورد که بتواند در زمان استفاده از باتری حداقل ۴۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد و نیاز به موتور احتراق داخلی نداشته باشد. او قول صددرصد می‌دهد که هیچ‌گونه حمایت از تولید داخلی برای محصولی که می‌خواهد جدید وارد بازار شود، در کار نیست؛ چراکه اگر قرار بر این بود، دو سال پیش خودروی هیبریدی ایران خودرو رونمایی شد و آقای رئیس‌جمهور هم در هیئت دولت با آن تردد کرد. اگر قرار بر این مسئله بود، همان موقع این اتفاق می‌افتاد.

با اصلاح تعرفه خودروهای هیبریدی از شأن مسئولان کم نمی‌شود

ساسان قربانی، کارشناس خودرو و عضو پیشین شورای سیاست‌گذاری خودرو در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید: از چند منظر باید به این موضوع نگاه کرد. از یک منظر که به آلودگی محیط‌زیست برمی‌گردد؛ خودروهای هیبریدی چیزی است بین خودروهای بنزینی و خودروهای کاملا برقی.

ادامه در صفحه ۷

نگاه

اثرات روانی افزایش قیمت خودروهای وارداتی

احمد فرهادی . کارشناس خودرو

● قیمت خودروهای خارجی متورم شده است. می‌گفتند این تورم مربوط به انسداد ۱۶۲ روزه سایت سفارش خودرو بود، اما بعد از باز شدن سایت سفارش خودرو، قیمت‌ها نه تنها تغییری نکرد که حتی در برخی از موارد افزایش نیز یافت. به‌طوری‌که امروزه قیمت ۳۰۰ میلیون برای برخی از خودروهای مدل سال ۲۰۱۸ نظیر: تویوتا رافور، تیگوان فولکس، سورتو گیاموتور، ساناتافه هیوندای، کولوس رنو و اوتلندر میتسوبیشی خارج از تصور نیست. حال آنکه همین خودروها در مدت مشابه سال قبل حدود ۲۰۰ تا ۲۴۰ میلیون تومان قیمت می‌خوردند.

در دلایل چرایی این افزایش قیمت، بی‌گمان تعرفه‌های جدید واردات خودرو و افزایش قیمت دلار بی‌تأثیر نبوده است. بنابر مصوبه هیئت دولت در بخش خودروهای بنزینی، سه ردیف تعرفه در نظر گرفته شده است؛ خودروهای تا حجم موتور هزار و ۵۰۰ سی‌سی که تا پیش از دستورالعمل جدید تعرفه آنها ۴۰ درصد بود، از این به‌بعد مشمول تعرفه ۵۵ درصدی می‌شوند؛ خودروهای با حجم موتور هزار و ۵۰۰ تا دوهزار سی‌سی که تعرفه قبلی آنها ۴۰ درصد تعیین شده بود، در ضوابط جدید مشمول تعرفه ۷۵ درصدی شده‌اند و تعرفه واردات خودروهای با حجم موتور ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی نیز که در چهار سال گذشته ۵۵ درصد بود، حالا ۹۵ درصد تعیین شده است. از سوی دیگر افزایش نرخ دلار هم در این تورم بی‌تأثیر نبوده است، به‌طوری‌که از اوایل تابستان تاکنون حدود ۱۵ درصد افزایش قیمت داشته است. نکته مهمی که در این میان باید در نظر گرفت، اثرات روانی این افزایش قیمت است. برخی معتقدند این افزایش قیمت تأثیری بر حال‌روز عمده مردم ندارد و فقط دامن قشر خاصی را می‌گیرد که درآمد بالایی دارند. اما در طرف مقابل عده دیگری هم می‌گویند اقبال‌ساز یک جامعه به‌مثابه طرف به‌هم‌مرتبط هستند؛ بنابراین هرگونه فقط محدود به همان بخش نمی‌ماند. به نظر می‌رسد که این تحلیل در جامعه ما معتبرتر است. افزایش قیمت خودرو به هر دلیلی که باشد، از نظر روانی بار زیادی را به اقبال‌ساز کم‌درآمد وارد می‌کند. ادامه در صفحه ۷

آغاز یک سرمایه‌گذاری سودمند

فروش اوراق گواهی سپرده مدت دار ویژه سرمایه‌گذاری عام با مجوز بانک مرکزی



تضمین پرداخت اصل وجه و سود علی‌الحساب ۱۶٪ سالیانه یکساله با نام قابل انتقال به غیر | معاف از مالیات نرخ باز خرید قبل از سررسید ۱۴ درصد سالیانه | پرداخت سود در مقاطع ماهانه ۲۳ لغایت ۲۸ دی ماه در تمامی شعب موسسه اعتباری ملل

کم شنوایی و سمعک

کمپانی فوناک سوییس، از برترین برندهای جهان و ارائه‌کننده کوچکترین، پیشرفته‌ترین و زیباترین سمعکها است. نتیجه پیشرفت های فناوری، ارائه طیف وسیعی از سمعک های داخل گوشی و پشت گوشی و با قابلیت های مختلف است که انتخاب را دشوار می سازد. در این شرایط، حضور و همراهی یک کارشناس شنوایی شناس کار آزموده، کمک شایانی برای شما خواهد بود، چرا که بهترین و مجهزترین سمعک ها نیز اگر به درستی تنظیم نشوند، کارایی لازم و رضایت شما را به دنبال نخواهند داشت.

« ۲ سال گارانتی بین المللی و ۵ سال خدمات پس از فروش در سراسر جهان »

بیش از ۳۷۰ نماینده فعال در سراسر کشور

جهت اطلاع از نزدیکترین مرکز ارزیابی شنوایی و تجویز فوناک با ما تماس بگیرید

ندا سمک آشنا، نماینده انحصاری فوناک سوییس

www.Phonak.ir

۰۶۰۷۰۵۳۸۸