



مکانیزم از رده خارج نمودن خودروهای فرسوده در ایران و جهان

محمد علی طاهری

در حال تردد عمری بالای ۱۰ سال دارند و به همان نسبت از مصرف سوخت بالاتری نیز برخوردارند. این مسأله باعث شده است که بهره‌وری مصرف بنزین در ایران تنها ۳۵ درصد باشد و به عبارتی ۶۵ درصد از هر لیتر بنزین به هدر می‌رود.

مقایسه متوسط مصرف سوخت روزانه هر خودرو در کشورهای مختلف

کشور	متوسط مصرف روزانه (لیتر)
فرانسه	۱/۹
آلمان	۲/۵
ژاپن	۲/۵
انگلیس	۳/۵
کانادا	۶/۵
آمریکا	۷/۳
مکزیک	۷/۸
ایران	۱۰/۷۵

منبع: سازمان حمل و نقل و ترافیک استان تهران

میانگین مصرف سوخت خودروهای در حال تردد در ناوگان حمل و نقل سبک ایران به مراتب بیشتر از کشورهای پیشرفته است. متوسط مذکور در کشورهای پیشرفته ۷ لیتر و در ایران ۱۳ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است.

علت اصلی این مسأله نیز آن است که بیش از نیمی از تولیدات خودرو در ایران متعلق به پیکان بوده است که از دهه ۷۰ میلادی خارج از رده محسوب می‌شده است. سایر محصولات تولیدی صنعت خودروسازی کشور نیز به جز ۲ الی ۳ محصول دچار مشکل مصرف بالا هستند. در این خصوص اطلاعات مربوط به طبقه‌بندی سنی خودروهای سواری ناوگان سبک کشور از سال ۱۳۴۷ به بعد نشان می‌دهد که ۴ درصد خودروهای در حال تردد عمری بیش از ۳۰ سال، ۱۸ درصد بین ۲۵ تا ۳۰ سال، ۱۸ درصد بین ۲۰ تا ۲۵ سال، ۸ درصد بین ۱۵ تا ۲۰ سال و ۴ درصد بین ۱۰ تا ۱۵ سال دارند. به عبارتی می‌توان گفت: بیش از ۵۰ درصد خودروهای

بدین شکل است که دارندگان خودروهای فرسوده، ابتدا از طریق سایت‌های اینترنتی تعیین شده مشخصات کامل خودروی خود را وارد سیستم کرده و سپس نوع خودروی دریافتی خود را انتخاب می‌کنند. پس از مدتی دارنده خودروی فرسوده از سوی خودروسازی که خودروی جدید انتخاب شده متعلق به آن است فرا خوانده می‌شود. خودروی فرسوده توسط شرکت خودروساز، خریداری شده و مابه‌التفاوت آن از دارنده خودروی فرسوده اخذ می‌گردد. چنین سیستمی برای از رده خارج کردن خودروهای فرسوده بار مالی فراوانی را گریبانگیر دولت و خودروساز می‌کند و از طرفی هم دارنده خودروی فرسوده را در انتخاب خودروی جدید با محدودیت روبه‌رو می‌کند، زیرا خودروی فرسوده تنها از طریق همان شرکت خودروسازی که خودرو متعلق به آن است خریداری شده و افراد ملزم به خرید

طبق نتایج به دست آمده از یک طرح مطالعاتی از سوی سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت در خصوص ۳۲۳ دستگاه خودروی ساخت داخل و وارداتی، مشخص شد که:

- ۱- بیش از ۵۴ درصد خودروهای سواری ناوگان حمل و نقل کشور (پیکان‌ها) مصرف سوختی بین ۱۶ تا ۱۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر در شرایط رانندگی شهری دارند.
- ۲- بیش از ۱۲ درصد خودروهای سواری ناوگان حمل و نقل کشور (وارداتی) مصرف سوختی بین ۱۴ تا ۲۰ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر در شرایط رانندگی شهری دارند.
- ۳- حداقل مصرف سوخت شهری خودروهای دودیفرازیسیل در حال تردد در ناوگان شهری کشور بیش از ۲۰ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است.
- ۴- وانت بارهای ناوگان حمل و نقل (به تعداد ۹۵۰ هزار دستگاه) مصرف سوختی بین ۱۷ تا ۲۲ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر در شرایط رانندگی شهری دارند.

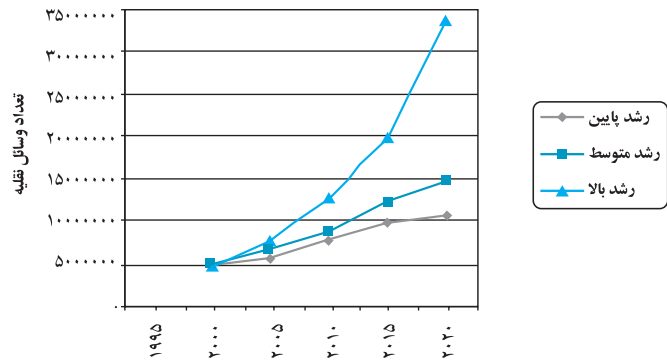


پیش‌بینی‌های ارائه شده در مورد ناوگان خودروی ایران نشان‌دهنده افزایش سریع تعداد خودروها به خصوص در بخش خودروهای سواری می‌باشد. این پیش‌بینی‌ها بر اساس سه نرخ رشد پایین، متوسط و بالا انجام گرفته است. بر اساس نرخ رشد متوسط خودروها در ناوگان حمل و نقل ایران که طی ۵ سال گذشته به دست آمده است، تعداد خودروها تا سال ۲۰۲۰ از به ۱۵ میلیون دستگاه خواهد رسید. متناسب با افزایش تعداد خودروها مصرف سوخت نیز افزایش پیدا خواهد کرد.

با توجه به ضرورت خارج کردن خودروهای فرسوده به دلیل مصرف زیاد بنزین و آلودگی محیط زیست آن‌ها، دولت با همکاری خودروسازان داخلی اقدام به جایگزینی آن‌ها با خودروهای جدید نموده است، اما همواره اجرای این طرح با کندی و مشکلات فراوانی همراه بوده است. یکی از مهم‌ترین دلایل کندی اجرای این طرح، کمبود منابع مالی است. جایگزینی خودروهای فرسوده در ایران



نمودار رشد خودرو در ایران



منبع: رشد خودرو در ایران بر اساس نرخ رشد تخمینی گرفته شده از EIA

۲- هندوستان: در مورد خارج نمودن خودروهای فرسوده، نظامی برای انجام این کار در این کشور وجود ندارد به دلیل این که خودرو در این کشور کم است و افراد کمی توانایی سوار شدن آن را دارند، خارج نمودن خودرو برای آن‌ها مفهومی ندارد. سرانه خودرو به ازای هر هزار نفر در این کشور ۹ دستگاه می‌باشد. سفیر که خودروی ملی آن‌هاست بسیار قدیمی بوده و به دهه هفتاد میلادی برمی‌گردد و هنوز به عنوان خودروی مقامات عالی رتبه و تاکسی‌های آنان مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۳- ونزوئلا: شرایطی مشابه ایران دارد. به دلیل گران بودن خودرو در این کشور و ارزان بودن سوخت، مردم همچنان از خودروهای قدیمی و فرسوده حتی مربوط به دهه ۸۰ میلادی استفاده می‌کنند و تمایلی برای از رده خارج نمودن خودروهای خود ندارند. دولت نیز برنامه‌ای برای خارج کردن خودروهای فرسوده ندارد.

۴- عربستان سعودی: خودروهای فرسوده در این کشور توسط شرکت‌های خودرو سازی هر سال خریداری شده و با خودروهای جدید دیگر جایگزین می‌شوند. عربستان سعودی حتی صادرات خودروهای دست دوم به کشورهای آفریقایی و آسیای میانه دارد. در نتیجه به طور پیوسته خودروهای جدید جایگزین خودروهای فرسوده می‌شوند.

۵- امارات متحده عربی: با توجه به فرهنگ این کشور و نبود وسایل حمل و نقل عمومی، درآمدهای بالا و تهیه ارزان و آسان خودرو در این کشور، خودروها در این کشور سریعاً به خودروهای جدید جایگزین می‌شوند. در این کشور خودرویی که بالای ۱۰ سال عمر کند وجود ندارد چون در فاصله زمانی کمی با خودروهای جدید معاوضه می‌شود و خودرو سازان آن‌ها را جمع‌آوری می‌کنند. صادرات خودروهای دست دوم از این کشور به کشورهای آفریقایی، جنوب شرق آسیا و حتی آسیای میانه زیاد است.

همانگونه که در مطالب فوق شرح داده شد در اکثر کشورهای جهان دولت دخالتی در از رده خارج نمودن خودروهای فرسوده ندارد، بلکه شرایط اقتصادی، قوانین و مقررات موجود در آن کشور و نسبت قیمت، قطعه، تغییرات، سوخت و خودرو تعیین کننده این مسأله است که چه زمانی دیگر صرفه اقتصادی در نگهداری خودرو وجود نداشته و باید از رده خارج شود. از مهم ترین این شرایط می‌توان به قیمت سوخت، وضعیت حمل و نقل عمومی، قیمت خودرو، قوانین مربوط به مالیات‌ها، بیمه، معاینه فنی خودروها و محیط زیست اشاره نمود.

خودروهای همان شرکت هستند. این در حالی است که در اکثر کشورها از رده خارج شدن خودروها بدون حتی دخالت دولت صورت می‌گیرد. نگاهی گذرا به مکانیزم از رده خارج کردن خودروهای فرسوده در کشورهای دیگر جالب خواهد بود.

۱- کشورهای نظیر آلمان، ژاپن، کانادا، انگلستان و فرانسه:

در خارج نمودن خودروهای فرسوده در کشورهای صنعتی، دولت نقشی ندارد و معمولاً خودروها بر اساس یک مکانیزم از رده خارج می‌شوند. این مکانیزم از این قرار است که نگهداری خودرو بر اساس عوامل زیر صرفه اقتصادی نداشته و مردم، خود (حتی با هزینه خویش) دستور اوراق و پرس خودرو را می‌دهند:

(۱) چون خودروهای جدید تا ۳ سال گارانتی دارند، نیازی به معاینه فنی ندارند. ولی بعد از ۳ سال، باید هر سال هزینه معاینه فنی بپردازند و هزینه معاینه فنی بر اساس حجم موتور و افزایش سنوا ت باید پرداخته شود یعنی هر چه حجم موتور و عمر آن بالاتر باشد، هزینه معاینه فنی بیشتر می‌شود.

(۲) مالیات‌های زیست محیطی بر اساس تعداد سرنشین، حجم موتور و سنوا ت آن تعیین می‌شود.

(۳) هزینه تعمیرات خودرو بسیار سنگین است.

(۴) به دلیل ارزان بودن و آسان تهیه کردن خودرو انگیزه نگهداری و استفاده از خودروهای قدیمی بسیار پایین است. (۵) خودرو سازان تا ۱۰ سال خودروهای شرکت خود را معاوضه و در ازای آن خودروی جدید تحویل می‌دهند.

(۶) هزینه بیمه با افزایش عمر خودرو بیشتر می‌شود

(۷) فرسودگی موتور و کاربراتور میزان مصرف سوخت که بسیار گران است را بالا می‌برد.