

کارشناسان اثرات تولید خودروی دو گانه‌سوز در ایران را تشریح کردند

افزایش درآمدهای بنزینی با تنوع سبد انرژی

گزارش

مسئولان وزارت تخانه‌های صمت و نفت تفاهمنامه‌ای به امضا رساندند که بر اساس آن قرار است ایران خودرو، ۴۵ هزار خودروی دو گانه‌سوز تولید کند؛ اقدامی که از نگاه جلیل سالاری، معاون وزیر نفت در امور پالایش و پخش ۸۰ میلیون دلار صرفه جویی برای کشور ایجاد می‌کند. بر اساس این تفاهم قرار است وزارت نفت، منابع مالی مورد نیاز برای دو گانه‌سوز کردن خودروها را تأمین کند. آن‌طور که کارشناسان حوزه انرژی می‌گویند، متنوع سازی سبد انرژی در صنعت خودروی ایران به عنوان کشوری که انرژی‌های متنوعی در اختیار دارد، سبب می‌شود امکان مانور برای تأمین سوخت، به‌ویژه در بخش حمل‌ونقل عمومی افزایش یابد. کارشناسان بر این باورند در فضولی که کمبود گاز نداریم، استفاده از گاز مایع می‌تواند زمینه صادرات بنزین مازاد به عنوان محصولی که نسبت به گاز در بازارهای جهانی قیمت مناسب‌تری دارد را فراهم کند، اما آنها تأکید می‌کنند که باید قبل از اجرای هر سیاستی، روی فرهنگ مردم کار کرد تا در راستای منافع جمعی گام بردارند.

افزایش انرژی می‌یابد، شاید در آن زمان -اگر تولید بنزین افزایش نیابد- نیاز به واردات داشته باشیم. به اعتقاد او، برای کنترل مصرف بنزین در کشور، بهتر است که پروژه‌های دیگری مانند هیبریدی کردن خودروها در اولویت قرار گیرند؛ زیرا ایران در تأمین گاز بخصوص در فصل زمستان هم دچار مشکل است. در این فصل فعالیت بسیاری از صنایع به خاطر کمبود گاز متوقف می‌شود.

این استاد دانشگاه صنعتی شریف عنوان می‌کند: «مصرف گاز فقط در مواقعی از سال می‌تواند کمک کند. در تابستان و اواخر بهار گاز کمتری مصرف می‌شود و این سوخت نسبت به بنزین برای خور دوهایی که مسافر کشی می‌کنند، ارزان‌تر است؛ بنابراین در این فصول می‌توان برای سوخت خودروها از آن استفاده کرد.» او می‌گوید: «اگر می‌خواهیم در حمل‌ونقل مانتفاعات مثبتی افتد، باید به سمت هیبریدی کردن خودروها و بالا بردن کیفیت بنزین حرکت کنیم. کیفیت بنزین در ایران بسیار پایین است.»

تولید خودروی برقی زود است

اگر چه در مراسم امضاء قرارداد تولید خودروهای دو گانه‌سوز، مهدی صادقی نیار کی معاون وزیر صمت از تولید خودروهای برقی در کشور هم خبر می‌دهد، اما صبحی معتقد است: «تولید خودروی برقی برای ایران زود است، زیرا ما زیر ساخت لازم را در کشور نداریم؛ مگر اینکه اتوبوس و ماشین‌های درون شهری برقی شوند. این موضوع بسیار مفید است، تاکسی‌ها هم می‌توانند برقی شوند، اما هیبریدی شدن آنها بهتر از برقی شدن است؛ زیرا هم سوخت استفاده می‌کنند و هم از برق استفاده خواهند کرد.» او یادآور می‌شود: «نوع دیگری از هیبریدی وجود دارد که با هیدروژن کار می‌کند اما مناسب ایران نیست، منظور از خودروهای هیبریدی آن دسته از خودروهایی است که هیبریدی ترکیب بنزین و باتری دارند. استفاده از این نوع خودروها در دنیا آغاز شده است. مصرف بنزین در این دسته از خودروهای هیبریدی کاهش می‌یابد، زیرا قسمتی از نیاز خود را از باتری تأمین کرده و مانند خودروی الکتریکی عمل می‌کنند.» این استاد دانشگاه صنعتی شریف می‌گوید: «به کمک خودروهای هیبریدی میزان مصرف سوخت بین ۳۵ تا ۴۰ درصد کاهش می‌یابد. در سال‌های اخیر تعدادی خودروهای هیبریدی را به کشور وارد کرده‌اند و هنوز هم این خودروها در ایران وجود دارند. برخی خودروهای شخصی را هم به صورت هیبریدی وارد کرده‌اند. البته به نظر می‌رسد چون این خودروها برای ایران ساخته نشده بودند، باتری‌های‌شان مشکل پیدا کرد و مستهلک شد. ضمن آنکه تاکسی‌های هیبریدی خیلی کمتر از قسمت برقی استفاده می‌کنند.» او در پاسخ به این پرسش که در شرایط کمبود گاز چرا به سمت دو گانه‌سوز کردن خودروها رفته‌ایم، بیان کرد: «به صنایع پتروشیمی و فولاد اعلام شده که اگر هوا سرد شود، گاز‌های صنایع قطع می‌شود. این هشدار، کمبود گاز را نشان می‌دهد.»

صبحی می‌گوید: «۲۰ تا ۲۲ درصد سوخت حمل‌ونقل ما گازی است. اگر این میزان در حمل‌ونقل استفاده نشود، باید بنزین وارد کنیم که گران‌تمام می‌شود. بنزین بسیار گران‌تر از گازوئیل و نرخ آن سه برابر قیمت انرژی معادل است.»



سبک اضافه شود.» سالاری با اشاره به در دستور کار قرار گرفتن تبدیل کارگاهی هزار و ۴۶۰ خودرو به (CNG) سوز، گفت: «بالغ بر ۳۰۰ کارگاه فعال در این حوزه وجود دارد و تاکنون ۱۵۰ هزار خودرو تبدیل شده است. همچنین ۶۵۰ هزار دستگاه نیز در دست اجرا قرار گرفته است که از این مسیر ۱۸۰ میلیون لیتر در مصرف سوخت صرفه جویی شده است.»

رهایی از واردات بنزین

بر اساس آمارهای ارائه شده از سوی مسئولان وزارت نفت، گازسوز کردن خودروها، صرفه جویی قابل توجه مالی برای کشور به همراه دارد. آیا دو گانه‌سوز کردن خودروها، مزایای دیگری هم برای ایران می‌تواند داشته باشد؟ بدالله صبحی استاد دانشگاه صنعتی شریف و کارشناس انرژی در گفت‌وگو با آتی‌نو در باره اثرات دو گانه‌سوز کردن خودروها بیان می‌کند: «تنها مزیت دو گانه‌سوز کردن خودروها، صرفه جویی در مصرف بنزین است.»

او ادامه می‌دهد: «بنزین سوخت گرانی در بازارهای بین‌المللی است. در صورت صرفه جویی در مصرف آن، امکان صادرات این فرآورده نفتی برای ایران فراهم می‌شود. ضمن اینکه نیاز به واردات نیز کم می‌شود. گازسوز کردن خودروها به لحاظ آلودگی نیز شرایط بهتری برای کشور ایجاد می‌کند.» به گفته صبحی، ایران در آستانه وارد کردن بنزین قرار دارد. در دوره کرونا توانستیم بنزین صادر کنیم و در حال حاضر هنوز بنزین به کشور وارد نمی‌شود اما در آستانه نیاز به واردات قرار داریم. اگر افزایش تقاضا برای بنزین ایجاد شود، مانند عید که با افزایش سفرها، تقاضا برای

نیمه آذر ماه بود که قرارداد تولید ۴۵ هزار خودرو دو گانه‌سوز با حضور مسئولان وزارت صمت، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و گروه صنعتی ایران خودرو به امضا رسید. آن‌طور که در خبرها آمده، این قرارداد بر اساس مصوبه شورای اقتصاد و اجرای طرح حمایت از تولید و تبدیل کارخانه‌ای و کارگاهی خودروهای عمومی، تاکسی، ون (تاکسی)، وانت و مسافربر شخصی بنزینی به سی‌ان‌جی سوز امضا شد. هدف از انعقاد این قرارداد نیز افزایش درآمدهای حاصل از فروش بنزین، رعایت حقوق شهروندی و الزام‌های محیط زیستی اعلام شد. بر اساس اخبار منتشر شده، از ۴۵ هزار خودرو پایه گازسوز که در شرکت ایران خودرو تولید می‌شود، ۴۰ هزار خودروی تولیدی تاکسی و ۵ هزار خودرو نیز وانت خواهد بود. وزارت نفت به شرکت خودرو ساز ۵۰۵ دلار به ازای تولید هر وانت دو گانه‌سوز و ۴۲۵ دلار به ازای تولید هر تاکسی دو گانه‌سوز پرداخت می‌کند.

صرفه جویی ۸۰ میلیون دلاری

به گفته جلیل سالاری، معاون وزیر نفت در امور پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی از طریق جایگزینی سی‌ان‌جی (گاز طبیعی فشرده) با بنزین، در مصرف روزانه ۱۸۰ هزار لیتر بنزین صرفه جویی شده است. مقدار صرفه جویی حاصل از جایگزینی سی‌ان‌جی با بنزین در کشور به دنبال اجرای مصوبه شورای اقتصاد حدود ۸۰ میلیون دلار بوده است. او اضافه می‌کند: «جایگزینی (CNG) با بنزین و ظرفیت‌سازی در این حوزه در دستور کار قرار گرفته و اکنون ظرفیت ایجاد شده در بخش (CNG) بیش از نواگان است. البته اقداماتی نیز انجام شد که تعداد خودروهای حمل‌ونقل



لیلامرگن

روزنامه‌نگار

بر اساس آمارهای ارائه شده از سوی مسئولان وزارت نفت، گازسوز کردن خودروها، صرفه جویی قابل توجه مالی برای کشور به همراه دارد

نکته

مشکل آفرینی افزایش قیمت خودروهای تاکسی

اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور در پی افزایش‌های ۲۴ میلیون تومانی قیمت خودروی تاکسی توسط خودروسازان واکنش نشان داد و نسبت به این وضعیت اعتراض کرد.

مرتضی ضامن‌سی مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور در پی افزایش قیمت خودروهای مورد استفاده در حوزه تاکسیرانی اظهار داشت: «نوسازی تاکسی‌های فرسوده با مشکلاتی مانند افزایش بی‌رویه قیمت خودرو و از سوی دیگر، بحث پرداخت نشدن تسهیلات از سوی بانک‌ها و به‌رو شده که فرایند نوسازی را با مشکلات جدی همراه کرده است.»

وی افزود: «روند نوسازی تاکسی‌های فرسوده به دلیل افزایش بی‌دربی قیمت خودرو از سال ۱۳۹۷ روندی کند و قطره چکانی داشته است. ماز سال ۱۳۹۶ تا تابستان امسال شاهد افزایش ۳۱۶ درصدی قیمت خودروی پژو و ۳۶۹ درصدی قیمت خودروی سمند بودیم که با این نوسان قیمت و بدون تسهیلات ارزاقیمت، رانندگان توان مالی برای تهیه خودرو با این قیمت رانداشته و ندارند.»

مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور خاطر نشان کرد: «در حال حاضر حدود ۱۷۸ هزار تاکسی به سن فرسودگی رسیده‌اند، درحالی‌که از ابتدای سال ۹۵ طرح نوسازی تاکسی‌های فرسوده کلید خورد و در این طرح ما موفق به نوسازی ۸۲ هزار و ۹۰۹ هزار دستگاه تاکسی فرسوده شدیم، اما همچنان این درصد از تاکسی‌ها نیاز به نوسازی دارند.»

وی در اعتراض به افزایش قیمت خودرو گفت: «ما در کشور از تاکسی به عنوان وسیله شبه حمل‌ونقل همگانی استفاده می‌کنیم. این در حالی است که ما کرایه این ناوگان حمل و نقل عمومی را به دلایل مختلف اجتماعی و تأثیر آن بر زندگی مردم همواره کنترل کرده و چارچوب نظارتی نیز بر آن حاکم است؛ لکن در بخش حمایت از تاکسیران در زمان خرید خودرو همانند خرید خصوصی و خودرو شخصی با آن برخورد می‌کنیم و در این بین نکته‌ای که مغفول مانده، حمایت از قشر زحمتکش تاکسیرانانی است که دارای تاکسی فرسوده بوده و امیدوار به تعویض و نوسازی خودروی خود هستند.»

مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور ادامه داد: «تغییر فصلی افزایش قیمت خودرو، آن هم به میزان اعلامی، مشکلاتی را به دنبال دارد. از ابتدای آذرماه صدور پیش‌فاکتور برای راننده‌ها به دلیل اصلاح قیمت متوقف شد و این اصلاح قیمت با افزایش ۱۸ درصدی صورت پذیرفت؛ به طوری که خودروی سمند ۲۴ میلیون تومان و خودروی پژو ۲۱ میلیون تومان افزایش قیمت داشت و این اضافه مبلغ برای راننده تاکسی که هرچه داشته فروخته تا بلکه خودروی فرسوده خود را نوسازی کند قطعا سخت است و تأمین مابه‌التفاوت جدید برای راننده به نوعی در زمان اندک، غیرممکن و قابلیت اجرای فرایند نوسازی از او سلب می‌شود.»

وی گفت: «با توجه به رویکرد دولت جدید در حمایت از اقشار آسیب‌پذیر، از مسئولان مربوطه در دولت درخواست می‌کنیم در چارچوب تکالیف قانونی تعریف شده و با نگاه ویژه در حمایت از زحمتکشان عرصه حمل‌ونقل شهری نسبت به پیش‌بینی سیاست‌های حمایتی در این بخش اقدام کنند.»

رئیس مرکز ملی راهبردی کشاورزی و آب اتاق ایران خبر داد

درخواست برای مشارکت ذی‌نفعان در شورایعالی آب

گزارش

رئیس مرکز ملی راهبردی کشاورزی و آب اتاق ایران از درخواست این مجموعه برای مشارکت ذی‌نفعان در جلسات شورایعالی آب و تصمیم‌سازی در حوزه آب خبر داد. محمدحسین شرعیتمدار در گفت‌وگو با آتی‌انالاین بیان کرد: «بحران آب در کشور از زمانی پیاپری شد که ذی‌نفعان از تصمیم‌سازی‌ها کنار گذاشته شدند. این ذی‌نفعان شامل جوامع مدنی و بخش خصوصی بودند.»

رئیس مرکز ملی راهبردی کشاورزی و آب اتاق ایران افزود: «از دهه ۴۰، تصمیم‌سازی درباره مسائل آب در قالب تشکیل وزارتخانه به دولت واگذار شد و از آن زمان پایه بحران آب شکل گرفت. به این ترتیب

مردم هم از حضور در تصمیم‌سازی‌ها، برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری درباره منافع خود کنار گذاشته شدند.»

به گفته شرعیتمدار، هم‌زمان با تصویب لایحه تشکیل وزارت جهاد کشاورزی و از دهه ۸۰، مهندس کشاورز پیشنهاد تشکیل شورایعالی آب را مطرح کرد، اما در حال حاضر در این شورا هم بخش خصوصی و ذی‌نفعان آب حضور ندارند و این شورا به محلی برای گرد هم آمدن بخش‌های مختلف دولت تبدیل شده است.

وی افزود: «به همین منظور در نامه‌ای که به امضاء رئیس اتاق بازرگانی ایران رسیده است، به رئیس‌جمهور پیشنهاد دادیم تا در شورایعالی آب،

زمینه حضور ذی‌نفعان ایجاد شود؛ یا اینکه حداقل امکان حضور اتاق ایران به نمایندگی از طرف بخش خصوصی، فراهم شود.»

رئیس مرکز ملی راهبردی کشاورزی و آب اتاق ایران گفت: «بخش دولتی هیچ تصمیمی در جهت کاهش بحران آب کشور نمی‌تواند بگیرد و نیاز به همفکری با ذی‌نفعان دارد.» وی اضافه کرد: «درخواست اتاق ایران دو ماه قبل به دفتر ریاست جمهوری ارسال شد. این پیشنهاد به وزارت نیرو ارسال شده تا پس از بررسی، نتیجه به اتاق ایران اعلام شود.» شرعیتمدار گفت: «اگر می‌خواهیم مسائل آب حل شود، باید از حضور ذی‌نفعان استفاده کنیم. تازمانی که ذی‌نفعان و کسانی که مسائل آب به آن‌ها مربوط می‌شود در

تصمیم‌سازی‌ها حضور نداشته باشند، کار بسیار پیچیده می‌شود.»

وی راهکار مدیریت بحران آب در کشور را متعادل شدن مصرف در تمام بخش‌ها اعلام کرد و افزود: «برداشت آب باید طی یک زامبندی حساب شده کاهش یابد.»

رئیس مرکز ملی راهبردی کشاورزی و آب اتاق ایران عنوان کرد: «در کنفرانسی که آخر اردیبهشت ماه سال ۱۴۰۱ با عنوان اقتصاد آب برگزار می‌شود، موضوع تخصیص جدید آب بررسی خواهد شد. می‌خواهیم بدانیم از چه طریقی می‌توان میزان برداشت آب فردی که موتورپمپ دارد، در عین اینکه معیشت‌اش تأمین می‌شود را کاهش داد.»