



مالیات خودروهای برقی را صفر کنید



محمد بیات

عضو هیأت علمی دانشگاه

سالانه بیش از ۲۰ هزار نفر در اثر آلودگی هوا جان خود را از دست می دهند که هزینه اقتصادی آن حدود ۸میلیارد دلار است. با افزودن این هزینه به مبالغ بالا منافع اقتصادی حاصل از برقی کردن خودروها در سال بیش از ۳۰ میلیارد دلار می شود که با سود حاصل از برقی سازی خودروهای دیزلی چند میلیارد دلار دیگر به این عدد اضافه خواهد شد.

خودروهای برقی می توانند به افزایش درآمد و توسعه زیرساخت های برق کمک کنند. همچنین با فراهم شدن زیرساخت می توانند با تحویل برق به شبکه در ساعات پیک یکنواخت کردن نمودار مصرف را در پی داشته باشند و از خاموشی ها در ساعات پیک جلوگیری کنند.

دولت باید مالیات خودروهای برقی را صفر کند. اگر بابت هر خودروی برقی ۲۵۰۰ دلار یارانه پرداخت شود این مبلغ در کمتر از دو سال برمی گردد و در سال های بعدی عمر خودرو حدود ۱۵ هزار دلار در منابع انرژی یا ارزی صرفه جویی می شود. از طرف مقابل باید در نظر داشت که تحویل هر خودروی درون سوز حدود ۱۵۰۰ دلار در سال به اقتصاد ملی آسیب می زند.

مصرف بنزین تا بیش از ۱۲۰ میلیون لیتر در روز نیز گزارش می شود و هرروز با ورود خودروهای جدید در حال افزایش است. به هر نسبت که مصرف بالاتر رود، برقی سازی خودروها منافع بیشتری خواهد داشت. در اینجا مصرف روزانه بنزین ۱۱۰ میلیون لیتر در نظر گرفته می شود. همچنین، به طور متوسط هر خودرو در ۱۰۰ کیلومتر ۱۰ لیتر بنزین مصرف می کند. بنابراین کل مسافتی که روزانه خودروهای بنزینی در کشور طی می کنند یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون کیلومتر می شود. از طرفی خودروهای برقی به طور متوسط به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر ۱۸ کیلووات ساعت انرژی مصرف می کنند. البته در خودروهای برقی اقتصادی جدید چینی مصرف تا حدود نصف این مقدار نیز گزارش می شود که منفعت های بیشتر خودروهای برقی را نشان می دهد. بنابراین انرژی الکتریکی لازم برای مسافت یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون کیلومتری که روزانه خودروهای بنزینی در کشور طی می کنند، ۱۹۸ گیگاوات ساعت خواهد بود. با تقسیم این انرژی به ۲۴ ساعت توان الکتریکی لازم برای تولید این انرژی برابر ۸۲۵۰ مگاوات ساعت به دست می آید.

در نتیجه با برقی شدن تمام خودروهای بنزینی موجود در کشور تنها حدود ۸۰۰ مگاوات به توان مصرفی شبکه اضافه می شود که با شارژ شدن خودروهای برقی در ساعات غیر پیک این انرژی هم اکنون قابل تأمین است و نیازی به ایجاد ظرفیت تولید جدید نخواهد بود. همچنین مصرف انرژی مزاد شبکه، به افزایش درآمد وزارت نیرو و توسعه صنعت برق کمک خواهد کرد. به علاوه امکان فروش برق به شبکه توسط خودروهای برقی در ساعات پیک وجود دارد.

با فرض اینکه روزانه ۱۱۰ میلیون لیتر بنزین در کشور مصرف می شود و با فرض ۷۰ سنت برای قیمت بنزین در هر لیتر، بنابراین هزینه بنزین در هر روز ۷۷ میلیون دلار و در هر سال ۲۸ میلیارد دلار است.

از طرف دیگر با فرض ۹ سنت برای قیمت برق مصرفی در هر کیلووات ساعت و با در نظر گرفتن ۱۹۸ گیگاوات ساعت برق لازم برای کل خودروهای بنزینی، هزینه روزانه مصرف برق خودروها حدود ۱۸ میلیون دلار و هزینه مصرف سالانه آن ها حدود ۶.۵ میلیارد دلار خواهد بود. در نتیجه در صورت برقی شدن کلیه خودروهای بنزینی هزینه انرژی از ۲۸ میلیارد دلار به ۶.۵میلیارد دلار کاهش می یابد و کمتر از یک چهارم می شود. خودروهای برقی در ترافیک یا در حالت توقف انرژی مصرف نمی کنند و برعکس خودروهای درون سوز، یعنی مصرف آن ها در شهر کمتر از خارج شهر است. مزایا ممکن است صرفه جویی در انرژی حتی بیشتر از این مقدار باشد.

اگر خودرویی سالانه ۲۴ هزار کیلومتر حرکت کند، هزینه سوخت آن با بنزین حدود ۱۶۸۰ دلار و با برق حدود ۳۸۹ دلار می شود. در نتیجه با برقی شدن هر خودرو حدود ۱۲۰۰ دلار در سال صرفه جویی خواهد شد.



آلوده کلانشهر تهران نعمتی است، اما کارشناسان معتقدند که عدم وجود پمپ های انرژی کافی (حتی در تهران) باعث ایجاد مشکلات بیشتری برای صاحبان این خودروها و البته سازمان بزرگ شهرداری خواهد شد.

دستگاه اتوبوس با هر کیفیتی، ۱۰ دستگاه اما با کیفیت بالا وارد کرد.»

این مقام مسئول توضیح داد: «هر عقل سلیمی می گوید واردات اتوبوس های برقی را باید به تدریج انجام داد؛ چرا که چیزی که هنوز امتحان خود را پس نداده و تست و آزمایش نشده، باید در مرحله آزمایشی به تعداد محدودی وارد شود تا ضمن آسیب شناسی و آزمایش، نقص و مشکلات آن سنجیده شود و در مرحله بعدی با چشمان بازتر این طرح را اجرا کنیم.»

علیخانی با بیان اینکه در حال حاضر دنیا به سمت حمل و نقل پاک در حرکت است، گفت: «برای اجرای چنین طرح هایی زیرساخت لازم برای آن ها باید دیده شود. مسلماً اگر این طرح به درستی اجرا شود، مردم خوشحال خواهند شد و هیچ کسی نمی تواند درباره آن انتقادی مطرح کند.» به گفته او ابتدا باید حداکثر صد دستگاه اتوبوس برقی وارد شود و اگر در تست ها و آزمایش ها قبول شد و مشکلی نداشت، در مرحله بعدی چندین هزار دستگاه دیگر به ناوگان اتوبوسرانی اضافه شود.

البته در این میان کارشناسان دیگری هم هستند که همچنان معتقدند، تصور اینکه همه چیز به همین راحتی انجام خواهد شد و پروژه خودروهای برقی در ایران نیز به آسانی قابل انجام است، درست نیست. از نظر آن ها نه تنها مشکلات و چالش های متعددی در حوزه زیرساختی برای برقی کردن خودروها (از جمله تاکسی و اتوبوس) وجود دارد، بلکه زیرساخت ها و بسترهای تولید و توزیع برق نیز در ایران با چالش های فراوانی روبه رو است. در کنار همه آن ها قدرت خرید مردم و مشکلات اقتصادی برای خرید این خودروها را نیز باید در نظر گرفت.

به همین دلیل است که بسیاری از کارشناسان معتقدند، پروژه برقی کردن خودرو و وسایل حمل و نقل عمومی پیش شرط هایی برای تحقق دارد که باید نخست آن ها را در دستور کار قرار داد.

مسئولین حوزه شهری مطرح کردند

واردات خودروهای برقی اقدامی تدریجی

واردات خودروهای برقی با وجود استقبال اولیه همچنان در هاله ای از ابهام قرار دارد. نکته اینکه علیرضا زاکانی، شهردار تهران با سفر به چین و بررسی وضعیت خودروهای برقی آن، تصمیم به بهره گیری از انرژی سبز داشت که البته برای هوای

گزارش



فرانک جوادی

روزنامه نگار

برقی سازی تاکسی ها و اتوبوس های شهری موضوعی است که از سال پیش در دستور کار شهرداری تهران قرار گرفته است. براساس اعلام شهردار تهران انعقاد قرارداد برای ورود ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس برقی، ۲۵ هزار دستگاه تاکسی برقی، ۱۰ هزار ون و ۱۰۰ هزار موتور برقی گام مهمی است که در سفر به چین برای برقی سازی ناوگان حمل و نقل پایتخت برداشته شده است.

انتظار واردات گسترده خودروهای برقی

در این میان سید جعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران می گوید: «با توجه به این که ما هنوز با مسائل و چالش های برقی چندان آشنا نیستیم، باید به صورت تدریجی و نرم به این موضوع ورود کنیم تا کم کم زیرساخت ها فراهم شود و با مشکلات، مسائل و چالش های این حوزه آشنا شویم. این که ناگهان حجم انبوهی خودروی برقی وارد شود، ممکن است ما را با مشکلاتی روبه رو کند که پیش بینی های لازم را درباره آن نکرده باشیم.»

رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران معتقد است اگر این خودروها تدریجی وارد شود، البته اتفاق خوبی است و باید از آن استقبال کرد.

شتاب زدگی در واردات ممنوع

این در حالی است که رئیس اسبق کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران به شدت نگران چنین وعده هایی بوده و نظرش با بسیاری دیگر از کارشناسان متفاوت است. محمد علیخانی، رئیس اسبق کمیسیون مذکور می گوید: «برای برقی کردن ناوگان اتوبوسرانی در پایتخت

گفت وگو

● به نظر شما برقی کردن خودرو در ایران و پروژه هایی مانند واردات تاکسی و اتوبوس های برقی چه چالش ها و مشکلاتی دارد و چرا تاکنون این طرح ها به نتیجه نر سیده است؟

خودروهای برقی در ایران پروژه ای است که بایستی به آن به عنوان یک طرح بلندمدت نگر بسته شود. این شتاب زدگی و برخورد های عجولانه و هیجانی جز دلسرد کردن مردم هیچ سود و فایده دیگری ندارد؛ چرا که بعضاً شاهد بودیم برخی مسئولان اعلام کردند که تا پایان سال ۱۴۰۲ حدود ۸۰ هزار دستگاه تاکسی برقی وارد کشور شده و در کلانشهرها توزیع خواهد شد. حال با وجود گذشت بیش از دو ماه از سال جدید، حتی یک تاکسی برقی در تهران یا دیگر کلانشهرها مشاهده نمی شود.

در کشوری که بنزین ارزان است و زیرساخت های توزیع برق در آن مشکل دارد، چگونه پروژه ای مانند برقی کردن خودروها به نتیجه خواهد رسید؟ در حال حاضر برای تولید و توزیع برق در کشور مشکلات و چالش های بسیاری داریم. از سوی دیگر مسائل فرهنگی صورت نگرفته، سوبسید و تشویقی وجود ندارد، همچنین ارگان ها و متولیان امر با یکدیگر هماهنگی لازم را ندارند. بنابراین به این نتیجه می رسیم که چنین وعده و وعید هایی تنها باعث بی اعتمادی در مردم می شود. پروژه خودروهای برقی به یک روند بلندمدت و برای فرهنگ سازی و نهادینه کردن نیاز دارد که با تصمیم های یک شبه، پشت اتاق های در بسته و بدون در نظر گرفتن مسائل اجتماعی و روانی جامعه امکان پذیر نیست. نتیجه اجرای چنین پروژه هایی آن هم به صورت عجولانه این می شود که در سامانه جامع خودروی برقی می آید، اما هیچ کس از آن استقبال نمی کند. بنابراین این موضوع، چیزی نیست که با زور و اجبار بتوان به جامعه و مردم تحمیل کرد بلکه باید به یک گزینه و انتخاب مردم در بلندمدت تبدیل شود.

وقتی زیرساخت های لازم برای استفاده از خودروهای برقی مانند زیرساخت های لازم برای فست شارژ (شارژ سریع) در کشور فراهم نیست، وقتی همچنان از نظر مسائل فرهنگی این موضوع را برای مردم نهادینه نکرده اید، وقتی که هنوز از نظر مزیتی این پروژه برای مردم توجیه نشده، وقتی هنوز مسائل توزیع برق در

باید موارد و نکات متعددی مورد بررسی و آزمایش قرار گیرد. اگر می خواهیم این طرح با موفقیت در تهران اجرایی شود، عقل سلیم حکم می کند که شتاب زده عمل نکنیم.»

او در این باره می افزاید: «تدوین سند توسعه و انجام مطالعات اولیه، پیش نیاز هر پروژه و طرحی است. همواره همه متخصصان و کارشناسان بر این نکته تأکید دارند که شرط انجام هر کار و اجرای هر پروژه ای، این است که قبل از آن مطالعات مورد نیاز انجام گیرد و سندن مطالعه آن در دسترس باشد تا مسئولان بتوانند براساس آن به درستی تصمیم بگیرند.»

علیخانی اضافه می کند: «درباره طرحی مانند برقی کردن ناوگان اتوبوسرانی در پایتخت نیز شورای عالی ترافیک، شورای شهر و دست اندکاران مختلفی هستند که باید در این زمینه تصمیم گیری کنند. تجربه نشان داده تا زمانی

تاکسی ها و اتوبوس های برقی نیازمند زیرساخت هستند

بابک صدرايي، کارشناس بازار خودرو درباره مشکلات امروز پروژه برقی کردن خودرو در ایران با «آتی‌نو» به گفت‌وگو نشست

که مشروح آن را در ادامه می خوانید.



● نکته دیگری که وجود دارد و به آن اشاره کردید، مسئله زیرساخت هاست. در این زمینه گفته می شود که در تهران تنها چهار جایگاه شارژ خودروهای برقی ایجاد شده و در دیگر کلانشهرها اصلاً جایگاهی وجود ندارد. به نظر شما در کشورهای دیگر چگونه طرح و پروژه خودروهای برقی اجرا شده که بتوان از آن الگوبرداری کرد؟

البته نباید به این مسئله این گونه نگاه کرد که پروژه خودروهای برقی در سایر کشورها مشکلی ندارد.

در حال حاضر در همه دنیا این پروژه مشکلات و چالش های خاص خود را نشان داده است. در این زمینه بهترین نظر را در بین خودروسازان، مدیرعامل تویوتا داشته که می گوید: «باید در حوزه خودرو یک سید متنوع محصولات از جمله خودروهای بنزینی، دیزلی، هیبریدی و برقی داشته باشیم.» دومین مسئله این است که در ایران تولید و توزیع برق به یک مشکل و چالش تبدیل شده است. در برخی مواقع و پیک هایی تولید برق ما در کشور با مشکل مواجه می شود که می توان به افت ولتاژ برق یا افت تولید برق در برخی مقاطع در تابستان و زمستان اشاره کرد.

موضوع دیگر این که اگر فرض کنیم در ایران ۱۰۰ هزار دستگاه خودروی برقی وجود داشته باشد، سیستم برق کشور چگونه می خواهد عمل کند؟ در یک مجتمع

ساختمان ها و برق ساختمان ها مشکل دارد، چگونه می توان انتظار داشت که مردم برای خودرویی که هیچ زیرساختی ندارد و آینده ای برای آن متصور نیستند و از سوی دیگر هیچ هماهنگی بین ارگان ها و دستگاه های متولی وجود ندارد، صف بکشند و از آن استقبال کنند. به عبارت دیگر در چنین شرایطی که به برخی از چالش های آن اشاره کردم، هر قدر وعده وعید به مردم بدهیم، حاصلی ندارد جز اینکه این پروژه را از نظر مردم بیش از پیش شکست خورده نشان دهیم.

● چرا وعده هایی که داده شده، روی کاغذ باقی مانده و عملی نمی شود؟

ببینید، همین وضعیت درباره طرح های مختلفی مانند خودروهای برقی، واردات خودرو، تاکسی و اتوبوس برقی وجود دارد و کاملاً مشهود است. اینکه چندین و چند وعده را روی کاغذ بیاوریم و بخواهیم آن را به رسانه ها و مردم اعلام کنیم، مسئله ای جداگانه است، اما موضوع دیگر این است که برای عملی کردن این وعده ها چه استراتژی بلندمدتی وجود دارد و می خواهیم به چه شکل و روشی زیرساخت های آن را فراهم کنیم. این دو فرضیه کاملاً متفاوت هستند. به عبارت دیگر هر قدر فاصله بین وعده و عمل ما در هر پروژه ای بیشتر باشد، از دید جامعه و از نگاه مردم آن پروژه شکست خورده است.