

زیرساخت یا صرفه اقتصادی؛ مشکل اصلی خودروهای برقی در ایران کجاست؟

وعده بر زمین مانده واردات برقی‌ها



کارشناس صنعت خودرو: بهتر است دولت بودجه واردات خودرو برقی را به واردات اتوبوس برقی و یا حتی تولید اتوبوس دیزل در داخل اختصاص دهد که بدون شک این اقدام اثرگذارتر است

هرچند این پول هم از جیب مردم داده می‌شود و اصولاً همین اتفاق است که قیمت خودرو را بالا می‌برد.

این کارشناس صنعت خودرو افزود: بنابراین این تعهدات دستوری نیستند؛ بلکه باید شرایط اقتصادی فراهم شود تا این اتفاق انجام گیرد.

اما چرا شرایط اقتصادی فراهم نمی‌شود؟ نخست به این علت که دولت پولی ندارد و چنانچه پولی برای ایجاد زیرساخت ایستگاه شارژ هم داشته باشد، آیا خودرو برقی طرفدار پیدا می‌کند؟ مگر ما طی ۲۰ سال گذشته برای خودروهای گازسوز زیرساخت فراهم نکردیم و مگر قرار نبود بیش از ۳۰درصد خودروهای ما گازسوز شوند، اما چرا چنین نشد؟ دولت همه این موارد را فراهم کرد و خودروسازان هم توان تولید خودروگازسوز را پیدا کردند، اما امروز ایستگاه‌های گاز درحال ورشکستگی هستند و روزبه‌روز خریدار خودرو گازسوز کاهش پیدا می‌کند. شاید بگوییم دولت باید زمینه استفاده از آن را فراهم می‌کرد که باید پرسید زمینه چگونه فراهم می‌شود؟ در دنیای پیشرفته این گونه است که از سوخت مالیات دریافت و آن را برای فناوری‌های نوین هزینه می‌کنند و برای تهیه خودرو برقی یارانه می‌دهند، اما در کشور ما به سوخت بارانه می‌دهیم و این دقیقاً برعکس آن چیزی است که در دنیای مدرن رخ می‌دهد و تا زمانی که به سوخت بارانه می‌دهیم، استفاده از خودرو گازسوز صرفه اقتصادی

فرزانه زراعتی | وعده واردات خودروهای برقی و هیبریدی از سال ۱۴۰۲ مطرح شده و تقریباً سال ۱۴۰۳ بوده که واردات این خودروها آغاز شد.

از آن سال تاکنون وعده‌های بسیاری داده شده و دولت مدام بر حمایت از این اتفاق به منظور کاهش آلاینده‌گی‌ها و کمک به وضعیت محیط زیست و کاهش مصرف سوخت تأکید کرده است؛ حتی تعرفه درنظر گرفته شده برای خودروهای وارداتی برای سال جاری که ۱۰۰درصد درنظر گرفته شده بود را اعمال نکرد و همان ۱۵درصد برای خودروهای هیبریدی و ۴درصد برای خودروهای برقی را برای سال جدید به تصویب رساند.

به‌تازگی هم سخنگوی دولت در اظهاراتی بیان کرد حمایت از واردات خودروهای کم‌مصرف در دستور کار دولت است، اما آنچه مشخص است اینکه روند واردات این خودروها بسیار کند است تا جایی که گفته می‌شود تا انتهای بهار سال جاری تعداد خودروهای برقی موجود در کشور حدود ۱۰هزار دستگاه بود که به‌نظر نمی‌رسد این عدد تاکنون تغییر خاصی کرده باشد و این درحالی است که براساس آنچه معاون وزیر صمت اعلام کرده یکی از اهداف برنامه هفتم توسعه، عرضه ۵۰۰هزار دستگاه خودرو برقی و هیبریدی در کشور تا پایان دوره است که تاکنون از این تعداد تنها ۱۰هزار دستگاه محقق شده و به‌نظر می‌رسد با این سرعت کند و لاک پستی رسیدن به این هدف در این تاریخ دور از ذهن باشد.

■برنامه‌های ما از ابتدا ناقص و ناقض بوده‌اند

امیرحسن کاکایی، کارشناس صنعت خودرو درخصوص علل بر زمین ماندن این وعده دولت، ضمن بیان اینکه دولت باید از تصدی‌گری خودرو بیرون بیاید، ابراز کرد: قرار نیست دولت وارد کننده و یا توسعه‌دهنده حتی در بخش زیرساخت به طور مثال ساخت ایستگاه شارژ باشد؛ بلکه دولت فقط تسهیل‌کننده است و اتفاقاً به عقیده بنده تاکنون از جیب شهروندان اقدام به ساخت ایستگاه کرده است.

وی ضمن تأکید بر اینکه برنامه‌ها از ابتدای امر ناقص و حتی ناقض بوده‌اند؛ این جمله را هم که دولت متعهد به واردات خودروهای برقی و فراهم کردن زیرساخت سوخت آن است را نادرست خواند؛ چراکه اصلاً نحوه تحقق این تعهد در بودجه تعریف نشده است و گفت: اتفاقاً یکی از مشکلات برنامه هفتم توسعه این است که عنوان شده دولت باید تا پایان برنامه هفتم به اسقاط سالی تا ۵۰۰هزار دستگاه خودرو برسد؛ آیا دولت می‌تواند به زور خودروهای اسقاطی را از مردم تحویل بگیرد؟ بی‌شک خیر؛ دولت باید بازاری را فراهم کند تا مصرف‌کننده تمایل پیدا کند خودرو فرسوده را کنار بگذارد و خودرو نویی که به صرفه هم باشد را دریافت کند. کاکایی اضافه کرد: خودرو فرسوده زمانی از چرخه خارج می‌شود که دولت این خودرو را از مردم خریداری کند، کماینکه دولت درحال حاضر هم همین کار را انجام می‌دهد یعنی تولیدکننده و واردکننده هر کدام سهمی برای بحث اسقاط خودروهای فرسوده بدهند،

گزارش تحلیلی

رونق واسطه‌گری و نابرابری روزافزون، زنگ خطر برای بخش تولید کشور

اقتصاد رانتی؛ مانع مزمن توسعه در ایران



محمدزاده | افزایش نابرابری در دسترسی به منابع و رونق واسطه‌گری در سال‌های اخیر، ضربات جبران‌ناپذیری بر تولید ملی وارد کرده است. ریشه این اختلال را باید در پدیده‌ای جست‌وجو کرد که اقتصاد ایران را از مسیر مولد منحرف کرده یعنی رانت.

پایان دادن به اقتصاد رانتی مهم‌ترین پیش‌نیاز توسعه پایدار است؛ زیرا در ذات خود سازوکاری ضدشفافیت، ضدعدالت و ضدنوآوری دارد. در ادبیات اقتصادی، «رانت» به هرگونه درآمدی گفته می‌شود که بدون خلق ارزش افزوده یا تلاش مستقیم مولد، تنها بر پایه دسترسی انحصاری، اطلاعات غیرعمومی یا نفوذ نهادهای حکومتی حاصل می‌شود. در تعریف کلاسیک، رانت همان درآمد مازادی است که بیش از حد قابل لازم برای ترغیب تولید بدست می‌آید و در اقتصادهای وابسته به منابع طبیعی، همچون ایران نفتی، به عامل اصلی اختلال در نظام توسعه تبدیل می‌شود.

■اقتصادی که به جای رقابت، بر رابطه بنا شده است

اقتصاد رانتی نظامی است که بخش عمده ثروت ملی نه از تولید، تجارت یا رقابت سالم؛ بلکه از توزیع امتیاز، یارانه و انحصارهای دولتی تأمین می‌شود. در چنین ساختاری، بازیگران اقتصادی به جای سرمایه‌گذاری در بخش‌های مولد، به «جست‌وجوی رانت» روی می‌آورند؛ یعنی نفوذ در فرایندهای تصمیم‌گیری دولتی برای کسب سهمیه، معافیت مالیاتی، ارز ترجیحی یا قرارداد انحصاری. نتیجه آن تغییر معیار موفقیت از «تولید کارآمد» به «ارتباط مؤثر» است. اهمیت مقابله با رانت در این نکته نهفته است که این پدیده بنیادهای توسعه، عدالت اجتماعی و حاکمیت قانون را تضعیف می‌کند. اقتصاد رانتی مستعد تمرکز ثروت، کاهش شفافیت و فروپاشی انگیزه برای تحول ساختاری است. در ایران، این ساختار به اشکال گوناگون خود را نشان داده است: از رانت منابع طبیعی گرفته تا رانت سیاسی، اطلاعاتی و نهادهی.

■چه‌راهی گوناگون رانت در اقتصاد ایران

رانت منابع طبیعی، شایع‌ترین نوع رانت در اقتصادهای متکی به منابع زیرزمینی است. در این حالت، ارزش فروش نفت، گاز یا مواد معدنی بسیار فراتر از هزینه تولید است و این مازاد ارزش بدون ارتباط مستقیم با بهره‌وری نیروی کار یا سرمایه نصیب دولت می‌شود. پیامد این وضعیت، نادیده گرفتن سایر بخش‌های تولیدی و شکل‌گیری نوعی وابستگی مزمن به درآمدهای نفتی است؛ وابستگی‌ای که بیماری هландی، تضعیف کشاورزی، نوسان ارزی و نبود نظام مالیاتی شفاف را در پی دارد.

رانت سیاسی و دولتی از مسیر دسترسی به فرایندهای تصمیم‌گیری

و چنانچه قرار باشد ۱/۵ میلیون دستگاه خودرو هم تولید شود در این صورت سالانه یک میلیون دستگاه خودرو فرسوده در کشور افزایش می‌یابد، بنابراین هر اقدامی هم که انجام دهیم مصرف سوخت افزایش می‌یابد.

به عقیده کاکایی این انتظاری که در مردم برای واردات خودروهای برقی ایجاد شده، دنبال نخودسیاه فرستادن آنان است.

■اما راه‌حل چیست؟

این کارشناس صنعت خودرو در ادامه به ارائه راه‌حل پرداخت و گفت: راه‌حل مشکل فعلی شهرهای ما نه خودرو برقی که خودروهای جمعی هستند. به این معنا که همان پولی که قرار است دولت برای واردات خودروهای برقی هزینه کند به واردات اتوبوس برقی و افزایش واگن مترو و افزایش تاکسی‌های جمعی اختصاص دهد. در این صورت دولت می‌تواند به شهروندان بگوید که از خودرو شخصی استفاده نکنید؛ چراکه به‌اندازه کافی حمل‌ونقل عمومی را ارتقا داده است. اما وقتی حمل‌ونقل عمومی به‌اندازه کافی در دسترس نباشد باوجود اینکه دولت طرح زوج‌وفرد را هم اجرا می‌کند بازهم مصرف سوخت کاهش نمی‌یابد؛ چراکه مردم یا طرح را خریداری و یا از تاکسی‌های اینترنتی استفاده می‌کنند و یا حتی ممکن است جرمیه را به جان بخرند و با ماشین شخصی تردد کنند، بنابراین عملاً مصرف سوخت کاهش نمی‌یابد.

وی تأکید کرد: برخی عنوان می‌کنند با واردات خودروهای برقی قیمت‌ها کاهش و اقبال به سمت استفاده از این خودروها افزایش و درنتیجه مصرف بنزین کاهش می‌یابد. در پاسخ باید گفت همین افراد روزگاری همین وعده را برای واردات خودروهای ۵ هزار دلاری داده و گفتند چنانچه وارد شود قیمت کاهش می‌یابد، اما آیا با واردات، کاهش قیمت خودرو را به چشم دیدیم؟ آیا اصلاً خودرو ۵ هزار دلاری برای واردات وجود داشت؟ برخی می‌گویند دولت مالیات دریافت نکند تا خودرو گران نشود؛ درپاسخ باید گفت پس دولت از چه راهی خود را تأمین کند؟

کاکایی با اشاره به اینکه اقتصاد خودرو برقی در کشور ما جواب نمی‌دهد، گفت: خودرو هیبریدی منطقی‌تر است و بازار کشش واردات آن را دارد. خودرو هیبرید می‌تواند طی سه تا چهار سال آینده ۳۰درصد سبد را تأمین کند و این برنامه‌ای است که خودروسازان هم پیاده می‌کنند، البته این نوع خودروها هم سقف دارند و نمی‌توان مدعی شد به‌طور کامل جایگزین خودروهای بنزین‌سوز می‌شوند کم‌اینکه خودروهای گازسوز جایگزین خودروهای بنزین‌سوز نشدند.

این کارشناس صنعت خودرو در پایان اظهار کرد: بنابراین خودرو برقی کشش ندارد و چنانچه دولت اصرار به واردات آن داشته باشد فقط پول مردم دور ریخته خواهد شد، آن هم با برقی که با مازوت تولید می‌شود. بنابراین به‌عقیده بنده بهتر است همان پول در دولت به واردات اتوبوس برقی و یا حتی تولید اتوبوس دیزل در داخل اختصاص دهد بی‌شک این اقدام اثرگذارتر است.

دستوری، به‌ویژه در بخش انرژی، خود به رانت بزرگی تبدیل می‌شود.

در چنین شرایطی، بخش قابل توجهی از تولید ناخالص داخلی بیش از آنکه تابع بهره‌وری باشد، به قیمت جهانی نفت و قدرت نفوذ داخلی وابسته است.

■۶راهبرد نهادی برای برچیدن سازوکار رانت

عبور از این ساختار نیازمند بازسازی جدی در حکمرانی اقتصادی است. راهکارها شامل چند محور کلیدی است: نخست شفاف‌سازی کامل اطلاعات و حذف رانت اطلاعاتی از طریق ایجاد سامانه‌های عمومی برای انتشار فوری قراردادهای دولتی، تخصیص یارانه‌ها و گزارش عملکرد نهادهای شبه‌دولتی.

دوم، اصلاح بودجه و کاهش وابستگی نفتی با استقرار نظام مالیاتی جامع، حرکت به سمت مالیات بر درآمد و ثروت و تشکیل صندوق ثروت ملی مستقل از دولت که براساس قوانین سختگیرانه شفافیت اداره شود.

سوم، رقابتی‌سازی بازار و رفع انحصارها از طریق تسهیل صدور مجوز و خصوصی‌سازی واقعی. هنگامی‌که مجوزها و معافیت‌ها به ابزار قدرت بدل شوند، تولید مولد از عرصه خارج می‌شود. پنجه واحد واقعی باید جایگزین هزار مسیر اداری شود تا امکان اعمال نفوذ از بین برود. چهارم، تقویت نهادهای نظارتی مستقل و مصون از فشار سیاسی، با تضمین بودجه کافی و حمایت حقوقی از افشاگران فساد.

پنجم، اصلاح مقررات از مسیر دولت الکترونیک؛ دیجیتالی‌سازی فرایندهای مالیاتی، گمرکی و تجاری، تماس مستقیم میان متقاضی و مقام اداری را حذف می‌کند و راه رانت را می‌بندد. ششم، توانمندسازی جامعه مدنی و رسانه‌ها؛ چراکه نظارت عمومی مؤثرترین ابزار در برابر شکل‌گیری منافع رانتی است. آزادی دسترسی به اطلاعات و حمایت از خبرنگاران اقتصادی باید جزئی از راهبرد رسمی دولت باشد.

■گذار به اقتصاد دانش‌بنیان؛ شرط خروج از چرخه رانت

می‌توان گفت اقتصاد رانتی دام تاریخی کشورهایی است که دارایی طبیعی را به‌جای توان نهادی نشانده‌ند. پایان دادن به این چرخه، درک رفتاری می‌طلبد نه فقط اقتصادی؛ رانت محصول ضعف حکمرانی و فقدان پاسخ‌گویی است. تا زمانی‌که منافع گروهی از طریق نفوذ بر قانون تأمین شود، مسیر توسعه مولد به حاشیه رانده خواهد شد. گذار به اقتصاد دانش‌بنیان و رقابتی مستلزم دولت در برابر ملت است. این استقلال نهادی و پاسخ‌گویی پیوسته دولت در برابر ملت است. این مسیر گرچه زمانبر است، تنها گز ینه تضمین‌کننده رشد عادلانه و کاهش وابستگی‌های آسیب‌زا برای دهه‌های آینده خواهد بود.

آنان قابل مقایسه نیست و چنانچه دولت هم بخواهد سیاست‌ها را اصلاح کند این اجازه به او داده نمی‌شود.

این کارشناس صنعت خودرو با طرح این پرسش که فرض کنید دولت تصمیم می‌گیرد یک میلیون خودرو برقی نو وارد شهر تهران کند دراین صورت مصرف سوخت افزایش خواهد یافت یا کاهش؟ توضیح داد: آیا چنانچه این تعداد خودرو وارد شود به همین میزان هم خودرو فرسوده از چرخه خارج می‌شود و آیا دولت پول خرید این تعداد خودرو فرسوده را خواهد داشت و یا اینکه می‌تواند جلورود خودروهای شهرستان به تهران را بگیرد یا امکان استفاده از موتورسیکلت را به صفر برساند؟ بنابراین این فرض محال است. چنانچه فرض کنیم یک میلیون خودرو برقی وارد تهران شود بدون درنظر گرفتن دیگر تمهیدات که اتفاقاً خیلی گران هم هستند، عملاً مصرف سوخت افزایش خواهد یافت؛ چراکه ترافیک افزایش می‌یابد.

وی اضافه کرد: در بالاترین رقیی که در برنامه هفتم توسعه دیده شده اسقاط ۵۰۰هزار خودرو در سال است

ندارد. درخصوص خودرو برقی هم همین‌گونه است و چنانچه شرایط فراهم باشد، برای مصرف‌کننده صرفه اقتصادی نخواهد داشت درنتیجه این طرح به سرنوشت خودروهای گازسوز دچار خواهد شد.

■نمی‌گذاریم زیرساخت استفاده از برقی‌ها فراهم شود

به باور وی، علت اینکه پرونده خودروهای برقی به‌جایی نخواهد رسید نبود زیرساخت نیست؛ بلکه علت در اقتصادی نبودن آن است. بنابراین تعهدی که بر گردن دولت انداخته شده به‌واقع دست دولت نیست. به طور مثال چنانچه دولت بخواهد اقتصاد خودرو برقی را درست کند باید قیمت بنزین را اصلاح کند که در این صورت نمی‌گذاریم و مشاهده می‌کنید طی روزهای اخیر با افزایش قیمت بنزین چه برخوردهایی شد. به‌عقیده کاکایی؛ ما امروز چیزهای متناقضی از دولت می‌خواهیم و مدام ایران را با دیگر کشورها مقایسه می‌کنیم که قیاس نادرستی است؛ سیاست‌های ما با