اقتصاد سرآمد
سه شنبه ۷ اسفند ۱۳۹۷ - شماره ۴۴۴

تولید ۲۸۳۰ میلیون کیلووات ساعت برق از منابع تجدیدپذیر

از تیرماه سال ۸۸ تا ابتدای اسفندماه سال جاری حدود دو میلیارد و ۸۳۰ میلیون کیلووات ساعت برق از محل انرژی‌های نو تولید شده که این میزان باعث صرفه‌جویی ۶۲۳ میلیون لیتری مصرف آب در کشور شده است. از تیرماه سال ۱۳۸۸ تا ابتدای اسفندماه سال جاری، دو میلیارد و ۸۳۰ میلیون کیلووات ساعت از منابع تجدیدپذیر انرژی تولید شده که این میزان تولید برق از محل انرژی‌های تجدیدپذیر توانسته از انتشار حدود یک میلیون و ۹۵۳ هزار تن گاز گلخانه‌ای بکاهد. همچنین این میزان تولید انرژی‌های نو باعث شده ۸۰۴ میلیون مترمکعب از مصرف سوخت‌های فسیلی در کشور که جزو عوامل اصلی آلایندگی هوا در کشور است، کاسته شود. گفتنی است، این میزان تولید انرژی‌های نو باعث صرفه‌جویی ۴۲۳ میلیون لیتری مصرف آب در سال‌های اخیر شده است که سهم بهمن‌ماه به تنهایی حدود ۱۷ میلیون لیتر بوده است. هم‌اکنون ۴۴۵ مگاوات نیروگاه تجدیدپذیر درون کشور در حال احداث است و ظرفیت نصب شده انرژی‌های نو کشور به حدود ۷۰۰ مگاوات رسیده است. همچنین تاکنون ۹۸ نیروگاه تجدیدپذیر مگاواتی در کشور نصب شده و ۶۷ نیروگاه مگاواتی دیگر نیز در حال احداث است. براساس این گزارش انرژی‌های تجدیدپذیر موجب اشتغال ۴۳ هزار و ۷۰۰ نفر به صورت مستقیم و غیرمستقیم در کشور شده و حجم سرمایه‌گذاری غیردولتی در این بخش به بیش از ۱۰۲ هزار میلیارد ریال رسیده است.

ایران گوی رقابت را از همسایه جنوبی ربود

سرآمد حدود ۱۷ سال است که چراغ توسعه میدان گازی پارس جنوبی، بزرگ‌ترین میدان گازی مشترک بین ایران و قطر، روشن شده است. چراغی که در ابتدا در طرف ایران کم نور بود و فقط سوسو می‌زد اما حدود هفت سال است که با تندتر شدن روند توسعه این میدان مشترک، نور آن نیز پررنگ‌تر شده و تلالو آن از قطر نیز پیشی گرفته است.

به گزارش اقتصاد سرآمد، میدان گازی پارس جنوبی، بزرگ‌ترین منبع گازی جهان است که بر روی خط مرزی مشترک ایران و قطر در خلیج فارس و به فاصله ۱۰۰ کیلومتری ساحل جنوبی ایران قرار گرفته است. در سال ۱۳۶۹ با حفر نخستین چاه اکتشافی در این میدان و بر اساس نتایج حاصل از لرزه‌نگاری، وجود گاز مورد تأیید قرار گرفت. وسعت این میدان ۹۷۰۰ کیلومتر مربع بوده که بخش متعلق به ایران به ۳۷۰۰ کیلومتر است. به عبارت دیگر تنها حدود یک سوم این میدان متعلق به ایران است.

چرا توسعه پارس جنوبی اهمیت دارد؟

بزرگ‌ترین منبع گازی جهان بودن، بیش‌تر شدن نقش گاز طبیعی در سبد انرژی جهان در آینده و مشترک بودن این میدان با همسایه جنوبی کشورمان در کنار یکدیگر قرار گرفته و لزوم توسعه این میدان را اهمیت بخشیده است. آخرین چشم‌انداز مجمع کشورهای صادرکننده گاز که در دسامبر ۲۰۱۸ منتشر شده، حاکی از آن است که طی ۲۳ سال آینده، تقاضای جهانی برای گاز طبیعی ۵۰ درصد افزایش خواهد یافت و طبق برآوردهای انجام شده، آمریکا، روسیه، چین و ایران، چهار عرضه‌کننده اصلی گاز خواهند بود اما در حال حاضر ۲۲ درصد انرژی جهانی از گاز تأمین می‌شود که این میزان در سال ۲۰۴۰، به ۲۶ درصد می‌رسد. این در حالی است که تقاضا برای نفت از ۳۲ درصد به ۲۹ درصد کاهش خواهد یافت. از سوی دیگر با توجه به این که میدان گازی پارس جنوبی بین ایران و قطر مشترک است و ماهیت میادین مشترک به این صورت است که نمی‌توان برای آن‌ها مرزی تعیین کرد، بنابراین چنانچه هر کدام از کشورها که در میدانی مشترک هستند، نتوانند برداشت کنند، کشور مقابل به راحتی می‌تواند سهم دیگری را هم برداشت کند. به عبارت دیگر اگر ایران سهم خود را توسعه ندهد، این ثروت ملی به راحتی نصیب قطری‌ها خواهد شد.

سهم ایران از پارس جنوبی چقدر است؟

بر اساس آخرین برآوردهای انجام شده، ذخیره درجای گاز پارس جنوبی در طرف ایران، حدود ۱۴.۲ تریلیون مترمکعب و هم‌چنین دارای ذخیره‌ای بالغ بر ۱۹ میلیارد بشکه میعانات گازی است. با توجه به وسعت این میدان توسعه آن در فازهای مختلف مطابق با برنامه‌های پنج ساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایران و با هدف تأمین تقاضای رو به رشد گاز طبیعی، اعم از مصارف داخلی و تزریق آن به میادین نفتی به‌منظور صیانت از مخازن و هم‌چنین صادرات گاز در دولت‌های یازدهم و دوازدهم دستور کار وزارت نفت قرار گرفت.

مقایسه ایران و قطر در برداشت از پارس جنوبی

تعداد چاه‌های در حال بهره‌برداری از میدان مشترک پارس جنوبی در مردادماه ۱۳۹۲ در ایران ۱۱۰ و در قطر ۴۰۱ حلقه بوده است. این میزان در اسفندماه سال ۱۳۹۶ در ایران به ۲۵۲ رسید و در قطر همان ۴۰۱ حلقه چاه ماند. تولید روزانه گاز غنی از این میدان در مردادماه سال ۱۳۹۲ در ایران ۲۸۵ میلیون مترمکعب و در طرف قطری ۵۶۶ میلیون مترمکعب بود که این میزان تا اسفندماه سال ۱۳۹۶ در قطر ثابت ماند و در ایران به ۵۷۰ میلیون مترمکعب رسید.

اما برداشت گاز از میدان گازی پارس جنوبی، از سال ۱۳۸۰ در ایران و قطر آغاز شد و تا شش سال بعد همتراز بود، اما پس از آن، به مدت هشت سال قطر در برداشت گاز از بزرگ‌ترین میدان گازی جهان از ایران پیشی گرفت و در حالی که ظرفیت تولید گاز قطر در میدان پارس جنوبی در آن هشت سال، به ۶۰۰ میلیون مترمکعب رسید، ظرفیت تولید ایران ۲۸۵ میلیون مترمکعب در روز بود. تولید گاز طبیعی از میدان گازی پارس جنوبی هم از سال ۱۳۸۰ با تولید حدود دو میلیون مترمکعب در روز در طرف ایرانی آغاز شده که در نتیجه بهره‌برداری از فازهای این میدان، میزان تولید گاز غنی ایران از این میدان مشترک، در حال حاضر از قطر پیشی گرفته و به بیش از ۶۰۰ میلیون مترمکعب در روز رسیده است.

جزئیات برداشت تجمعی گاز غنی از پارس جنوبی طی هفت سال گذشته

برداشت تجمعی گاز غنی از میدان پارس جنوبی در سال ۱۳۹۰، ۸۴.۵ میلیارد مترمکعب، در سال ۱۳۹۱ بیش از ۸۸ میلیارد مترمکعب، در سال ۱۳۹۲، ۹۶.۳ میلیارد مترمکعب، در سال ۱۳۹۳، ۱۱۳ میلیارد مترمکعب، در سال ۱۳۹۴، ۱۳۱.۵ میلیارد مترمکعب، در سال ۱۳۹۵ بیش از ۱۵۵ میلیارد مترمکعب، در سال ۱۳۹۶ بیش از ۱۸۱ میلیارد مترمکعب بوده است و پیش‌بینی می‌شود این میزان در سال جاری به بیش از ۱۹۳ میلیارد مترمکعب برسد.

هم‌چنین ظرفیت برداشت از لایه‌های نفتی پارس جنوبی که در مردادماه سال ۱۳۹۲ در طرف ایران صفر بود، در اسفندماه سال ۱۳۹۶ به ۲۵ هزار بشکه در روز رسید. این میزان در طرف قطری در مردادماه سال ۱۳۹۲، ۳۰۰ هزار بشکه در روز بود که تا اسفندماه سال ۱۳۹۶ بر همین میزان باقی ماند.

آخرین خبر از فازهای پارس جنوبی

میدان گازی پارس جنوبی در طرف ایرانی به‌طور کلی در ۲۷ فاز برای توسعه تعریف شده است که ۲۱ فاز تا سال گذشته به مدار آمده و طبق برنامه‌ریزی‌ها تا پایان سال جاری، سه فاز دیگر در دریا و چهار فاز در خشکی به مدار خواهند آمد و سه میلیارد فوت مکعب (۸۵ میلیون مترمکعب) به تولید پارس جنوبی افزوده خواهد شد. اما فازهای ۱۳ و ۲۲ تا ۲۴ از معدود فازهای باقی مانده میدان گازی پارس جنوبی هستند که هنوز به بهره‌برداری نرسیده‌اند و پازل توسعه آن‌ها در حال تکمیل است. آمار و ارقام حاکی از آن است که طرح توسعه فاز ۱۳ برای تولید ۵۶ میلیون مترمکعب گاز غنی و طرح توسعه فازهای ۲۲ تا ۲۴ پارس جنوبی برای برداشت روزانه ۵۶ میلیون مترمکعب گاز ترش طراحی شده‌اند. در این راستا آخرین اخبار حاکی است که با بهره‌برداری از واحدهای تولید گاز مایع، زنجیره محصولات پالایشگاه فاز ۱۳ پارس جنوبی تکمیل شد. به عبارت دیگر همزمان چهار ردیف شیرین‌سازی گاز، واحدهای تولید اتان، میعانات گازی و گوگردانه‌بندی شده در مدار تولید قرار دارند و با بهره‌برداری از واحدهای یاد شده و هم‌چنین تولید گاز مایع، زنجیره محصولات پالایشگاه فاز ۱۳ پارس جنوبی تکمیل شد. هم‌اکنون تولید فرآورده‌های گازی این طرح از مرحله اول (فاز ۱۳A) کاملاً محقق شده است. با راه‌اندازی دو سکوی باقیمانده و ارسال گاز ترش به پالایشگاه خشکی که هم‌اکنون تمامی واحدهای فرایندی آن عملیاتی شده است، مرحله دوم (فاز ۱۳B) فاز ۱۳ پارس جنوبی عملیاتی شده و میزان تولید محصولات این طرح به ظرفیت اسمی تعیین شده خواهد رسید. هم‌چنین دومین سکوی فازهای ۲۲ تا ۲۴ پارس جنوبی پس از بارگیری و انتقال به دریا، ۲۵ بهمن ماه، در موقعیت خود در خلیج فارس نصب شد و پس از اتمام مراحل نصب سازه‌های پل و مشعل با توجه شرایط جوی حداکثر در مدت دو هفته، بهره‌برداری و تولید گاز از این سکو آغاز می‌شود. با بهره‌برداری از این سکو، روزانه ۱۴.۲ میلیون مترمکعب معادل یک دوم یک فاز استاندارد گازی پارس جنوبی به توان تولید گاز کشور افزوده می‌شود. ماه گذشته نیز، سکوی اصلی فاز ۲۲ پارس جنوبی با همین میزان ظرفیت، به تولید رسیده و گاز آن به پالایشگاه این طرح گازی ارسال شده بود. بر اساس این گزارش، ایران در حالی از قطر در برداشت از پارس جنوبی پیشی گرفته است که تنها یک سوم این میدان در طرف ایرانی قرار دارد. البته با راه‌اندازی فازهای مذکور ایران با سرعت بیش‌تری در جهت برداشت گام برداشته و گوی رقابت را از همسایه جنوبی خواهد ربود. ایسنا

چالش‌های پیش روی انتقال خزر بررسی می‌شود

سرآمد رئیس مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر با اشاره به ضرورت بررسی پیامدهای محیط زیستی انتقال آب دریای خزر، تبعات اقتصادی و اجتماعی این طرح و معاهدات و تعاملات منطقه‌ای مربوط به آن از برگزاری نشست چالش‌ها و فرصت‌های انتقال آب دریای خزر خبر داد.

به گزارش اقتصاد سرآمد، معصومه بنی‌هاشمی با اشاره به اینکه دریای خزر به عنوان بزرگ‌ترین آبگیر بسته دنیا در منطقه ژئوپلتیک بسیار مهم اوراسیا قرار دارد، گفت: پنج کشور آذربایجان، ایران، ترکمنستان، قزاقستان و روسیه کشورهای ساحلی پیرامون این دریاچه هستند. دریای خزر، کانون بیضوی ژئواستراتژیک میان قاره آسیا و اروپا است که شش درصد ذخایر گاز و چهار درصد منابع نفتی دنیا در این منطقه تمرکز دارد.

وی با بیان اینکه دریای خزر با طول ۱۲۰۰ کیلومتر به موازات نصف‌النهار کشیده و این موضوع سبب تاثیر عوامل اقلیمی مختلف و شرایط هیدرولوژیک متنوع در آب‌های ساحلی آن شده است، اظهار کرد: کشیدگی دریا در جهت نصف‌النهاری و خصوصیات مورفومتری دریا سبب تقسیم آن از نظر طبیعی به سه بخش شمالی، میانی و جنوبی شده است و هر یک دارای ویژگی هندسی خاصی است.

رئیس مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر، شوری بسیار کم آب دریای خزر (معادل ۳۰ درصد آب اقیانوس‌ها) سبب توجه کشورهای حاشیه آن برای استفاده از منابع آب غیر متعارف خزری شده است. در حال حاضر نیز با روند افزایش جمعیت و تغییرات آب و هوایی و تغییر در الگوی مصرف، زندگی انسان‌ها به سمتی پیش می‌رود که تأمین آب به مهم‌ترین دغدغه حیات در سال‌های آینده تبدیل خواهد شد. در این شرایط شناسایی منابع آبی جدید، کاهش اتکا به منابع آبی زیرزمینی و توجه به مصرف بهینه از رویکردهای مورد توجه جهت مدیریت منابع آب به شمار می‌رود.

بنی‌هاشمی با بیان اینکه در این میان فرایند نمک‌زدایی از آب دریا و استفاده از آن به عنوان یکی از راهکارهای موثر و عملی برای جبران کمبود منابع آبی در زمان حال و آینده در نظر گرفته شده است، تصریح کرد: بر اساس مطالعات انجام شده توسط انجمن بین‌المللی آب شیرین‌کن (IDA)، در حال حاضر حدود ۱۵۰۰۰ واحد شیرین‌سازی با ظرفیت ۷۱.۷ میلیون متر مکعب در روز در جهان وجود دارد که حدود ۶۰ درصد از آب ورودی به این واحدها، آب دریا است. در کشور ما نیز استفاده از آب‌های مشرف به سواحل شمالی یکی راهکارهای مطرح است.

وی تاکید کرد: در راستای اجرای راهکار استفاده از آب‌های مشرف به سواحل شمالی، طرح انتقال آب خزر به فلات مرکزی ایران مطرح و ضمن انجام مطالعات و ارائه پیشنهادات، موافقت‌ها و مخالفت‌هایی را در محافل علمی و جامعه در زمینه پیامدهای محیط زیستی، تأثیرات آن بر منابع آب دریا، معاهدات و تعاملات منطقه‌ای، ملاحظات انتقال آب بین حوضه‌ای و نیز تبعات اجتماعی و اقتصادی به همراه داشته است. از آنجا که رسالت موسسات تحقیقاتی، روشنگری و اطلاع‌رسانی و ایجاد فضای تعامل جهت ارائه نظرات کارشناسانه و علمی پیش‌روی تصمیم‌گیران و مسئولان است، موسسه تحقیقات آب، چهارمین نشست تخصصی خود را به «انتقال آب دریای خزر، فرصت‌ها و چالش‌ها» اختصاص داده است. این نشست با حضور اساتید و محققان این حوزه در سالن اجتماعات موسسه تحقیقات آب برگزار خواهد شد.

با موافقت نمایندگان:

پرداخت عوارض مصرف برق برای خرید تضمینی حاصل از تبدیل پسماندهای عادی به انرژی

سرآمد نمایندگان مجلس شورای اسلامی با پرداخت عوارض حاصل از مصرف برق برای خرید تضمینی برق حاصل از تبدیل پسماندهای عادی به انرژی موافقت کردند.

به گزارش اقتصاد سرآمد، نمایندگان در نشست علنی نوبت مجلس شورای اسلامی در جریان بررسی بخش هزینه‌ای لایحه بودجه ۹۸ با بند (د) تبصره (۶) لایحه بودجه سال ۹۸ موافقت کردند.

در جریان بررسی این بند احمد بیگدلی نماینده خدابنده در مجلس پیشنهادی برای افزودن عبارت «جابه‌جایی تیر برق در روستاها» را مطرح کرد که با ۱۲۰ رأی موافق، ۶۲ رأی مخالف و ۳ رأی ممتنع از ۲۲۸ نماینده حاضر در جلسه مورد موافقت قرار گرفت.

همچنین حبیب اله دهمرده نماینده مردم زابل، زهک و هیرمند پیشنهاد افزودن «و احداث نیروگاه بادی در منطقه محروم سیستان» به این بند از تبصره (۶) را مطرح کرد که با ۱۴۵ رأی موافق، ۴۱ رأی مخالف و ۲ رأی ممتنع از ۲۲۷ نماینده حاضر در جلسه مورد موافقت قرار گرفت.

در بند (د) تبصره (۶) آمده است: عوارض موضوع ماده (۵) قانون حمایت از صنعت برق کشور مصوب ۱۳۹۴/۸/۱۰ به میزان ده‌درصد (۱۰٪) مبلغ برق مصرفی در سقف هجده هزار و ششصد میلیارد (۱۸,۶۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال تعیین می‌شود و مشترکان روستایی و چاه‌های کشاورزی از شمول حکم این بند معاف می‌باشند. منابع حاصله پس از مبادله موافقتنامه با سازمان برنامه و بودجه کشور و تخصیص صددرصد (۱۰۰٪) آن توسط این سازمان برای موارد مطروحه در قانون فوق با اولویت روستاها و جابه‌جایی تیر برق در روستاها و مناطق دامداری و عشایری و خرید تضمینی برق حاصل از تبدیل پسماندهای عادی به انرژی و احداث نیروگاه بادی در منطقه محروم سیستان صرف می شود.

انرژی

بومی‌سازی تجهیزات حساس شبکه؛ گام بلند صنعت برق در خودکفایی صنعتی کشور

سرآمد مدیرکل دفتر فنی و نظارت شبکه انتقال شرکت توانیر گفت: بومی‌سازی تجهیزات حساس شبکه برق، گام بلند صنعت برق در خودکفایی صنعتی کشور محسوب می‌شود.

به گزارش اقتصاد سرآمد، «هاشم علیپور» با بیان مطلب فوق اظهار داشت: روند ساخت این تجهیزات طی مدت ۲ سال تعریف شده و با اخذ تاییدیه های کامل از آزمایشگاه‌های معتبر همراه است و در کنار آن نرم افزارهای مورد نیاز اتوماسیون شبکه نیز بومی سازی شده و چند شرکت داخلی موفق شدند، نرم افزار خود را به صورت صنعتی در پروژه های پست‌های فوق توزیع برق کشور با موفقیت اجرا و به طور کاربردی مورد بهره برداری قرار دهند.

وی ادامه داد: پروژه‌های مختلفی با دانشگاه‌ها و مراکز علمی جهت ساخت رله‌های اصلی شبکه مانند رله‌های دیستانس و دیفرانسیل ترانسفورماتورها و خطوط قدرت و دستگاه‌های تست پیشرفته آن در حال انجام است که با اجرای این پروژه‌ها، تقریبا تمام تجهیزات حساس شبکه انتقال و فوق توزیع برق بومی‌سازی می‌شود.

مدیرکل دفتر فنی و نظارت شبکه انتقال شرکت توانیر تصریح کرد: رله های نسل جدید با توجه به قابلیت‌های بالا و عملکرد مناسب لازم است جایگزین برخی از رله های قدیمی در مناطقی از شبکه شود که این مهم در قالب برنامه های اصلاح و بهینه سازی دفتر در حال انجام است.

علیپور بومی سازی تجهیزات Hi-tech مانند رله‌های حفاظتی و دستگاه‌های تست پیشرفته آن را از سیاستهای کلان صنعت برق کشور برشمرد و با اشاره به گام‌های موثر صنعت برق در این مسیر گفت: تقریباً تمامی رله های فیدرهای فشار متوسط مانند رله‌های جریانی، اتصال زمین، فرکانسی، ولتاژی و وصل مجدد کاملا بومی سازی شده و پروژه های مختلفی با دانشگاه‌ها و مراکز علمی جهت ساخت رله‌های اصلی شبکه در حال انجام است که با ساخت این تجهیزات، تقریباً تمامی تجهیزات حساس شبکه انتقال و فوق توزیع در کشور بومی‌سازی و تولید می‌شود.

احداث جایگاه سوخت در پیاده‌رو منطقه ۲ تهران!

سرآمد معاون نظارت شورای شهر تهران با انتقاد از انعقاد قراردادی در شهرداری منطقه ۲ برای ساخت جایگاه سوخت کوچک‌مقیاس بدون تصویب شورا، گفت: مطالعات ترافیکی به خوبی صورت نگرفته به گونه‌ای که شرکت احداث‌کننده ، جایگاه پیاده‌روی موجود در خیابان را برای احداث سازه مورد استفاده قرار داده است.

به گزارش اقتصاد سرآمد، افشین حبیب‌زاده در تذکر پیش از دستور خود گفت: براساس بررسی‌هایی که معاونت نظارت شورا در مورد تحویل زمین به بخش خصوصی برای احداث جایگاه سوخت کوچک‌مقیاس انجام داد مشخص شد که ایراداتی وجود دارد، براساس مصوبه شورای پنجم واگذاری حق بهره‌برداری هر ملک باید به صورت لایحه به شورا بیاید و در صحن شورا به تصویب برسد، اما قرارداد احداث جایگاهی در منطقه ۲ توسط سازمان سرمایه گذاری انجام شده که تاکنون هیچ نسخه‌ای از قرارداد در اختیار مناطق قرار نگرفته است.

وی با بیان این‌که ۲۰ روز پیش در این خصوص تذکر دادیم اما هنوز نسخه‌ای از این قرارداد در اختیارمان قرار نگرفته است، اظهار کرد: متاسفانه بررسی‌ها نشان داد که در ساخت برخی از این جایگاه‌های سوخت، مطالعات ترافیکی به خوبی صورت نگرفته و شرکت احداث‌کننده جایگاه پیاده‌روی موجود در خیابان را برای احداث سازه مورد استفاده قرار داده و تردد شهروندان را با مشکل مواجه کرده است.

خبر

مقصر افزایش مصرف بنزین کیست؛ مردم یا خودروسازان؟

سرآمد معاون سابق مرکز پژوهش های مجلس گفت: «مردم نباید تاوان خودروهای غیر استاندارد و پرمصرف را بدهند؛ این خودروها علاوه بر مصرف بالا دارای آلایندگی نیز هستند».

به گزارش اقتصاد سرآمد، مصرف بالای سوخت در کشور و نگرانی از پیشی گرفتن تقاضا از عرضه، از چالش های مهم ماه های اخیر بوده است، بطوری که برای مدیریت مصرف بنزین، طرح ها و پیشنهادات مربوط به سهمیه بندی و حتی افزایش قیمت نیز مطرح شده است.

دولت و مجلس تاکنون هیچ طرحی را برای سهمیه بندی سوخت و بنزین تصویب نکرده و تنها اقدام جدی آنها، بسترسازی برای استفاده اجباری از کارت های سوخت بوده است.

درباره چرایی رشد مصرف سوخت در کشور از عوامل مختلفی نام برده می شود که از مهم ترین آنها می توان به نرخ ارزان، مصرف بی رویه، قاچاق و کیفیت پایین خودروها اشاره کرد.

در میان این عوامل، آنچه که تاکنون کمتر بدان پرداخته شده سهم خودروهای بی کیفیتی است که استانداردهای مصرف سوخت را رعایت نکرده و بیش از استانداردهای جهانی سوخت مصرف می کنند.

وضعیت خودروهای تولید داخل در مصرف سوخت به حدی است که در آخرین مرحله توزیع برچسب های انرژی که امسال انجام شد، هیچ خودرویی نتوانست بالاترین نشان کیفیت یعنی برچسب (A) را دریافت کند و همچنین هشت خودرو نیز نتوانستند اصلا هیچ رتبه‌ای از برچسب انرژی را اخذ کنند.

مردم نباید تاوان خودروهای بی کیفیت را بدهند

«محمدرضا محمدخانی» معاون سابق مرکز پژوهش های مجلس گفت: در بحث مصرف سوخت باید بارهایی که بر دوش مردم گذاشته شده است برداشته شود که از جمله آنها می توان به هزینه های اضافی ناشی از عرضه خودروهای پرمصرف و بی کیفیت داخلی اشاره کرد.

وی با بیان اینکه مردم در سال های گذشته گروگان خودروسازان بوده اند، افزود: خودروسازان باید ناچار شوند که خودروهای استاندارد تولید کنند، مردم نباید تاوان خودروهای بی کیفیت را بدهند.

افزایش ۴۰ درصدی مصرف بنزین توسط خودروهای بی کیفیت داخلی

در این ارتباط، معاون سابق مرکز پژوهش های مجلس بر ضرورت افزایش استاندارد و کیفیت خودروهای داخلی اشاره کرد و اظهار داشت: اگر امروز همه خودروهای تولید داخل را جمع‌آوری و به جای آنها خودروهای استاندارد خارجی را وارد کنند، به یکباره ۴۰ درصد از مصرف بنزین در کشور کاسته می شود.

وی تصریح کرد: این درست نیست که از یک سو مردم مجبور به استفاده از خودروهای بی کیفیت باشند و از سوی دیگر ناچار شوند که هزینه های مربوط به مصرف سوخت بالای این خودروها را بپردازند.

محمدخانی با انتقاد از خودروسازان گفت: خودروسازان با وجود کیفیت پایین تولیدات خود، هر وقت که دلشان بخواهد اقدام به افزایش قیمت خودروهامی کنند.

زنگنه: مشکل بنزین را باید در کارخانه های خودروسازی جستجو کرد

بی توجهی خودروسازان به کیفیت مصرف سوخت خودروها نیز چندی پیش توسط وزیر نفت مورد انتقاد قرار گرفت، بیژن زنگنه در نشست خبری ۱۶ بهمن امسال گفت: بارها گفته‌ام مشکل بنزین را در کارخانه‌های خودروسازی دنبال کنید.

وزیر نفت با بیان اینکه مصرف بنزین در کشور بالاست، تصریح کرد: مشکل مصرف بالا، مردم نیستند زیرا مردم خودرویی را که به آنها عرضه شده است را استفاده می کنند؛ بنابراین روش‌های غیرقیمتی نیز برای ساماندهی و مدیریت مصرف وجود دارد.

بی توجهی خودروسازان به استانداردهای مصرف سوخت

تولید و تردد خودروی غیراستاندارد، پرمصرف و آلاینده در کشورهای دیگر، قابل پذیرش نیست و برای آنها جریمه‌های سنگینی در نظر گرفته می شود؛ هدف از وضع جریمه و عوارض برای خودروهای غیر استاندارد این است که تولید و استفاده از آنها صرفه اقتصادی نداشته باشد.

اما در کشورمان به دلیل انحصارهای در نظر گرفته شده برای صنعت خودروسازی و حمایت های بی دریغ از این صنعت، خودروسازان توجهی به کیفیت تولیدات ندارند، بطوری که به دلیل فناوری پایین علاوه بر آلایندگی زیاد، سوخت زیادی نیز مصرف می کنند.

پیش از این، «مریم مهدی نژاد» رییس امور استاندارد و تدوین معیار در بخش حمل و نقل شرکت بهینه سازی مصرف سوخت به خبرنگار ایرنا گفت: بیشتر خودروهای داخلی به دلیل کیفیت پایین، دارای آلودگی زیاد و مصرف بالای سوخت هستند؛ بطوری که در سال ۱۳۹۶ میانگین مصرف سوخت خودروهای کشور ۷,۷ لیتر به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر بود.

مهدی نژاد اضافه کرد: در اتحادیه اروپا در سال ۲۰۱۵ میانگین مصرف سوخت ۵,۵ لیتر به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر بوده که قرار است در سال ۲۰۲۰ به ۴,۱ دهم لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر کاهش یابد.

وی گفت: در حالی میزان صرف سوخت خودروها در کشور بسیار بالاست که سرانه مالکیت خودرو در ایران نسبت به سایر کشورها در حد پایین قرار دارد.

مهدی نژاد یادآور شد: در ایران به ازای هر یک هزار نفر ۲۰۰ دستگاه خودرو وجود دارد؛ در حالی که این سرانه در آمریکا ۷۹۷ و در ایتالیا ۶۷۹ است.

وی ادامه داد: مشکل دیگر خودروهای ما «پایداری پایین» آنهاست، یعنی اینکه پس از ورود به ناوگان جاده‌ای به سرعت و به راحتی مصرف سوخت آنها از حالت عادی خارج شده و بالا می رود.

هیچ خودروی داخلی، استاندارد کامل مصرف سوخت را ندارد

برای خودروها نیز مانند لوازم برقی و خانگی، برچسب مصرف انرژی تعریف شده است که مرحله نخست آن در سال ۱۳۹۴ و مرحله دوم این طرح از اول تیر ۱۳۹۷ اجرا شد.

در مرحله جدید واگذاری برچسب های مصرف انرژی به خودروهای تولید داخل که امسال اجرا شد هیچ خودرویی نتوانست در زمینه مصرف انرژی، برچسب (A) را دریافت کند؛ در واقع بالاترین امتیاز کسب شده توسط خودروهای داخلی نشان (B) بود.