

به بهانه واردات ده هزار خودرویی تمام برقی

آیا زیر ساخت ها برای حضور تمام برقی ها آماده است ؟

نوشته ؛ کامران طالبی فرد ، دکترای بازاریابی ، مشاور صنعت خودرو

در ماه گذشته سامانه اختصاصی ثبت نام خودروهای تمام برقی شروع به کار کرد و در اولین دور از ثبت نام خودروهای وارداتی تمام برقی حدود یکصد و بیست هزار نفر برای خرید خودروهای تمام برقی تقاضا دادند و اقدام به بلوکه کردن مبلغ یکصد میلیون تومان کردند البته بعدا مشخص شد حداکثر ظرفیت برای واردات خودروی برقی ده هزار دستگاه در سال جاری است و در واقع از بین این یکصد و بیست هزار نفر تنها به ده هزار نفر خودروی برقی تعلق خواهد گرفت خودروهای برقی عرضه شده شامل چند خودروی چینی و همچنین دو مدل فولکس و آئودی کراس اورر بودند که البته آنها هم بر طبق عرف خودروهای وارداتی جدید مونتاژ یا تولید چین هستند اما موضوع این مطلب آنستکه آیا زیر ساخت های لازم برای استفاده از این خودروها در کشور وجود دارد یا خیر ؟

در مطالب قبلی در مجله ماشین به موضوع اهمیت منابع تولید برق برای خودروهای تمام برقی پرداختیم در آن مطالب به این موضوع اشاره شد که توسعه استفاده از خودروهای تمام برقی در صورتی به نفع محیط زیست خواهد بود که تولید الکتریسیته لازم آنها از منابع تجدید پذیر همانند نیروگاه های آبی ، خورشیدی ، زمین گرمایی یا حداقل اتمی صورت پذیرد و در صورت استفاده از نیروگاه های با سوخت فسیلی توسعه خودروهای برقی در میان مدت و دراز مدت نفعی برای محیط زیست نخواهد داشت . اکنون بیش از نود درصد تولید الکتریسته در کشور ما متاسفانه توسط همین منابع فسیلی و در نیروگاه های حرارتی با سوخت فسیلی صورت می پذیرد پس از لحاظ زیست محیطی توسعه استفاده از خودروهای تمام برقی منفعت چندانی برای حفظ محیط زیست و بخصوص گرمایش زمین و سطح آلایندهگی هوا ندارد اما حال اگر فرض را بر این بگذاریم که هدف قانونگذار از توسعه استفاده از

خودروهاي الكتريكي نه اهداف زيست محيطي بلکه کاهش مصرف بنزين در کشور بوده است در مرحله بعد با اين سوال روبرو مي شويم که آيا زير ساخت هاي کشور داراي ظرفيت مناسب براي استفاده از خودروهاي تمام برقي مي باشند ؟ در ذيل به اختصار به مهمترين متغيرهاي تاثيرگذار بر استفاده و سودمندی از خودروهاي تمام برقي مي پردازيم ؛

۱ . ايستگاه هاي شارژ شهري

يکي از مهمترين متغيرهاي تاثير گذار بر خودروهاي تمام برقي تعداد و پراکندگي ايستگاه هاي شارژ شهري يا ايستگاه هاي عمومي شارژ خودرو هاي برقي است که در واقع نقش همان جايگاه هاي بنزين را براي خودروهاي بنزيني بازي مي کند در حال حاضر تنها ايستگاه هاي قابل بهره برداري شارژ عمومي براي خودروهاي برقي در شهر تهران قرار دارد و تعداد اين ايستگاه ها به تعداد انگشتان يك دست هم نيست و از لحاظ ظرفيت و از لحاظ پراکندگي نمي توانند به هيچ عنوان نظر مصرف کنندگان خودروهاي برقي را جلب نمايند در واقع اين چند ايستگاه بصورت محدود براي اجراي پايلوت طرح توسعه استفاده از خودروهاي برقي ساخته شده اند و جوابگوي همين ده هزار خودروي برقي که قرار است به بازار عرضه شوند هم نخواهند بود .

۱.۲ ايستگاه هاي شارژ بين شهري

در حالي که در کشورهاي که توسعه استفاده از خودروهاي تمام برقي را در دستور کار خود قرار داده اند شاهد توسعه روزانه ايستگاه هاي شارژ شهري و بين شهري هستيم در کشور ما هنوز هيچ ايستگاه شارژ بين شهري براي خودروهاي برقي احداث نشده است در اين صورت استفاده از خودروهاي برقي محدود به استفاده در کلان شهر تهران خواهد بود و در بهترين حالت خريداران خودروهاي برقي با توجه به بيشترين برد خودروهاي برقي مي توانند تا شهرهاي شمالي کشور (مازندارن و گيلان) يا استان هاي جنوبي تهران مانند قزوین و کاشان تردد نمايند .

۳. مشکلات تامین الکتریسیته در شبکه برق سراسری

با وجود داشتن توانایی ساخت نیروگاه های تولید برق اما بدلیل عدم سرمایه گذاری در ساخت نیروگاه در طول دو دهه گذشته هر سال شاهد افزایش ناپذیری در تولید و مصرف برق هستیم بخصوص این وضعیت در تابستان تشدید می شود. همچنین در زمستان نیز کمبود گاز و ناپذیری گازی سبب از کار افتادن نیروگاه های حرارتی تولید برق با استفاده از گاز طبیعی می شود که در نتیجه منجر به کاهش تولید برق در شبکه سراسری می شود با این وضعیت ورود هزاران دستگاه خودروی تمام برقی به بازار و استفاده آنها از شبکه برق سراسری می تواند فشار بر این شبکه را افزایش و سبب بیشتر شدن افت شبکه و در نتیجه خاموشی ها شود. آیا مسئولین در مورد عواقب ورود خودروهای برقی، تدابیر لازم برای افزایش تولید برق را اندیشیده اند یا اینکه ورود خودروهای تمام برقی فعلا به همین ده هزار دستگاه محدود خواهد شد؟

۴. ضعف در اطلاع رسانی

یکی از مشکلات اساسی در توسعه استفاده از خودروهای تمام برقی ضعف در اطلاع رسانی در مورد این نوع از خودروها است به نظر می آید تقریبا اکثریت مصرف کنندگان اطلاعات مناسبی درباره کارایی و مزیت های اصلی خودروهای برقی ندارند و بیشتر افراد تنها به امید کسب سود و بدلیل قیمت پایین خودروهای برقی وارداتی نسبت به خودروهای بنزینی به دلیل پایین بودن تعرفه گمرکی و بطور کلی مزیت قیمتی آنها، اقدام به ثبت درخواست خرید خودروهای برقی کرده اند.

۵. خدمات پس از فروش

عرضه خودروهای تمام برقی نیازمند شبکه مجزا و آموزش دیده خدمات پس از فروش است که دارای کارشناسان و تکنسین های دوره دیده جهت تعمیر و نگهداری این نوع خودروها باشند حال باید دید آیا شرکت های وارد کننده خودروهای برقی توانایی و نیروی انسانی لازم جهت

ارائه این خدمات پس از فروش را دارند یا فقط در مرحله اول اقدام به واردات خودروهای برقی آنهم بطور غیر مستقیم از طریق بازار چین کرده اند و هنوز تدابیر اساسی برای خدمات پس از فروش این خودروها اندیشیده نشده است .

حال باید دید که ضعف در این متغیرهای نامبرده شده تا چه حد می تواند در موفقیت یا عدم موفقیت خودروهای برقی در بازار و در نگاه مصرف کنندگان تاثیر بگذارد ؟ پاسخی که قطعاً بعد از گذشت حداقل شش ماه تا یکسال از عرضه خودروهای تمام برقی به بازار و استفاده روزانه از آنها دریافت خواهیم کرد.