

<https://azadmedia.az/iqtisadiyyat/87787-havamza-da-xeyir-cibimiz-d-xeyir-elektromobil-surmy-dyrmi.html?fbclid=IwAR3bAiCI-L4hxX-IdKsDSra38JkTLdI1FNd6c97cr5p6cq4WqU0zxhdjpiI>

## HAVAMIZA DA XEYİR, CİBİMİZƏ DƏ XEYİR?! ELEKTROMOBİL SÜRMƏYƏ DƏYƏRMİ?

*Raminə Eyvazqızı*



Çoxumuzun xatırlamaq istəmədiyi, pandemiya vaxtı atmosfer elə "sağalmışdı" ki, sanki kainatın havası dəyişmişdi. Xüsusiyə, qapanmalar zamanı, ara-sıra elan edilən havadakı zərərli qazların xeyli azalması, həm bizi sevindirirdi, həm də ... Arzulamazdıq ki, həmin zaman gəlsin, əsla, amma insanlar bu sınaqdan sonra sanki bir az kobud desək, tərbiyələndilər. Atmosferin kirlənməsinə başlıca səbəbin elə dayanmadan hərəkətdə olan nəqliyyatın olduğunu yəqin etdilər. Bir neçə ildir, dünyada yanacaq ilə işləyən

avtomobillərin sayını azaltmaq , hətta istehsal edilən belə maşınları yavaş- yavaş sıradan çıxarmaq hədəflənir.

Tarixə baxsaq, ilk praktiki elektrik avtomobil 1880-ci illərdə istehsal edilib, 19-cu əsrin sonu, 20-ci əsrin əvvəlləri populyar olsa da, daxili yanma mühərriklərinin inkişafı və kütləvi ucuz benzin istehsalı elektrik avtomobillərinin istifadəsinin azalmasına səbəb olub. 2008-ci ildən etibarən batareyaların inkişafı, neftin dəyərləşməsi, ekoloji mühit qayğıları və havaya buraxılan zəhərli qazların azaldılması istəyi elektrik avtomobillərinin istehsalında yeni bir dalğa yaratdı. Xeyli ölkənin yerli hökumətlər elektrik maşınlarının kütləviləşməsi üçün güzəştli kreditlər, vergi güzəştləri və s. tətbiq etməyə başladılar. Hazırda 50-yə yaxın elektromobil modeli var.

İndi nüfuzlu“Tesla” ilə yanaşı bir çox tanınmış avtomobil istehsalçıları bu məsələdə fəaliyyət istiqamətini dəyişərək, “yanacağa yox” deyirlər.

Ekoloji təmiz sayılan elektromobillərin istehsalı və istifadəsi ilə bağlı ciddi qərarlar verən ölkələr də var. Belə ki, 2025-ci ildən etibarən Norveç və Hollandiya təmənilə yanacala işləyən avtomobillərin istehsal və satışını qadağan edən qərar qəbul edib.

Eyni ilə 2030-cü ildə Almaniya, 2040-cü ildə Fransa və İngiltərə benzinlə işləyən avtomobillərin satış və istehsalını dayandıracaq. 2030-cu ildə Hindistanda ancaq elektromobillər satılacaq.

### **Bizimkilər istəklidir, hökumətin güzəşt təklifləri də ki, öz yerində**

Bir neçə il əvvəl sosial şəbəkədə lətifəyə bənzər real hadisə olmuşdu. Deməli, orta yaşlı şəxs taksi sifariş edib, ünvanı getdiyi yerdə xəbər tutanda ki, maşın enerji ilə işləyir, dərhal maşından yarıyıldı enmişdi. İndi belə avtomobillərə etibar və baxış xeyli dəyişib.

Dünyadan geri qalmayan Azərbaycanda elektromobillərə və hibrid maşınlarla maraqla ilbəl artır. Hətta bazarı araşdıranda görürsən ki, avtosalonlarda təklif olunan maşınlar arasında münasib qiymətə avtomobillərə tələbat var. Eləcə də, bir neçə ölkədən belə maşınları birbaşa alıcıya çatdıran kiçik biznes xidmətləri də mövcuddur.

Ötən il Azərbaycan Mərkəzi Bankının təsdiqlədiyi “Kredit riskləri, o cümlədən iri kredit riskləri ilə bağlı prudensial normativ və tələblərə dair Qayda”elə 2022-ci ilin oktyabrın 1-dən qüvvəyə mindi.

Qaydalara əsasən, Azərbaycanda kreditlə istehsal tarixi 3 ildən az olan elektromobil almaq istəyənlər onun dəyərini 10%-i qədər ilkin ödəniş etməlidir. İstehsal tarixi 3 ildən çox olan elektromobillərin kreditləşdirilməsi üçün isə ilkin ödəniş tələbi 40% -dir.

Həmçinin, hibrid mühərrikli avtomobil nəqliyyatı vasitələri üzrə kreditin rəsmiləşdirilməsi üçün istehsal tarixi 1 il və yaxud ondan az olduqda ilkin ödəniş 20%, 1-3 il olduqda 40%, 3 ildən çox olduqda isə 50% təşkil edir.

Beləliklə, hökumətin verdiyi qərar alıcılar və sürücülər üçün elektromobillərin və hibrid avtomobillərin yeni qaydada kreditləşdirilməsinə dəstək verir, bu da sözsüz, avtomobil bazarında əməlli -başlı dirçəlməyə səbəb olur.

Sosial Strateji Tədqiqatlar və Analitik Araşdırmalar İB-nin rəhbəri İlqar Hüseynlinin sözlərinə görə, hökumətin belə avtomobillərin artması üçün etdiyi güzəşt və imkanlar indiki zaman üçün qənaətbəxş hesab oluna bilər:

“Son dövrlər xüsusən inkişaf etmiş ölkələrində, elektrikli və hibrid tipli avtomobillərə sürətli keçid var. Bunun əsas səbəbi ekoloji vəziyyətin elə bir həddə gəlib çatmasıdır ki, insanlıq, bəşəriyyət məcburdur ki, bu sistemə keçsin. Bu mənada “yaşıl enerji” siyasəti, iri layihələr ətraf mühitin və insanlığın qurtarıcısı ola bilər.

Bəzən elektromobillərlə bağlı fikir ayrılığı da olur. Belə ki, doğrudan da elektrik enerjisi alınanda elektrik stansiyalarda yanacaq sərf olunur. Su, günəş, külək elektrik stansiyaları mövcuddur. Bu istiqamətdə də dünya üzrə proseslər gedir, eləcə də ölkəmizdə. Bu baxımdan elektromobillərin daha da geniş tətbiq olunması, ölkəyə gətirilməsi daha çox təşviq edilir, nəinki hibrid avtomobillərin. Ötən ilin yanvar ayından bəri hibrid və elektrikli avtomobillərdə əlavə dəyər verigisi (ƏDV) müddətli azad edilib. Qeyd olunan müddətin uzadılmasına çalışılmalıdır. Eyni zamanda, kreditlə verilən avtomobillərdə bu məsələnin tətbiq edilməsi bir daha ölkəyə hibrid və elektrikli avtomobillərinin gətirilməsinin təşviqi yönündə atılmış mühüm addımdır. Bu gətirilən avtomobillərdə də görürsünüz ki, 3-2 ilə qədər müddət qoyulub. Bu o deməkdir ki, ölkəyə köhnəlmiş,

sıradan çıxmış avtomobillər deyil, yeni avtomobillər gətirilməsi tövsiyə olunur, ona şərait yaradılır”, ekspert vurğulayıb.

Əslində, elektromobillər üçün ilkin ödəniş üçün 10-20 % çox kiçik bir rəqəmdir. Normal avtomobillərdə 40-50 %-dən başlayır. Amma elektrikli, hibrid avtomobillərdə bu istiqamətdə təşviqin aparılması həqiqətən də ekoloji fəlakətdə yaranmış bu çıxılmaz vəziyyətdən bir qurtuluş yoludur.

Hesablamalar göstərir ki, 2018-ci ildən etibarən Azərbaycana çoxsaylı elektrik və hibrid avtomobillərin gətirilməsi ölkədə belə nəqliyyata marağı əhəmiyyətli şəkildə artırır. Qiymətlərin münasib, yanacaq sərfiyyatının az olması təcrübəli sürücülər tərəfindən də təşviq olunur.

### **Elektromobillər doğrudanmı, ətraf mühitin qurtarıcısıdır?**

Elektriklə işləyən avromobillərlə bağlı kiçik də olsa mübahisələr hələ də var. Bəzi mütəxəssislər belə maşınların ekoloji təmizliyinə şübhə ilə yanaşır. Səbəbsə, enerji sərfiyyatının da itki olduğunu bildirirlər. Halbuki, Avropa yaxın bir neçə ildə ənənəvi kömür şaxtalarını, kömür elektrik stansiyalarını bağlamaq və bərpa olunan senerji stansiyalarının sayını artırmağı hədəfləyib. Hətta Norveçdə 99 % stansiyalar məhz bu qəbildən obyektlərə çevrilib.

Digər məqamlardan biri, elektomobillərin batareyasının utilizasiya edilməsi məsələsidir. Misal üçün, Almaniya, Finlandiya təbiətə zərər vermədən bu sahədə təcrübəli ölkələr sayıla bilər. Maşınların istifadəyə yararlı olmayan təkərinə gəlincə, hər il dünyada, onsuzda, ətraf mühitə 1 milyondan çox təkər atılırsa, elektomobil burada tək “təqsirkar” sayılmamalıdır.

Vacib məqam odur ki, hazırda nüfuzlu şirkətlər belə avtomobillərin istehsalında bərpaedilən və ya təkrar emaldan çıxan plastic məhsullardan istifadəni önə çıxarır. Ekoloji standartlar enerji üçün günəş panellərindən istifadəni də diktə edir.

Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirinin müşaviri Rasim Səttarzadə müsahibə zamanı bildirib ki, ətraf mühitin xeyirinə verilən hər qərarda biz də həmrəy olmalıyıq:

“Atmosfer onillərdir, işlənmiş qazların təsirindən əziyyət çəkir, ekoloji təmiz sayılan elektromobillər bu mənada təbliğ olunmalıdır. Bu məsələdə enerji təhlükəsizliyi məsələsi prioritet olmalıdır, alternativ enerji mənbələrinə yenə də müraciət edilsə, yaxşı olardı. Hər yeni texnologiya çıxanda onun qəbulu və mübahisəsi zaman alır. Məsələn, vaxtiylə külək enerji stansiyaları qurulanda, qurğuların pərinin quşlar üçün təhlükəli olduğunu deyirdilər, amma bu bizim hədəfimiz yanında cüzi zərərdir. Buna görə də, elektromobillərin batareyasının utulizasiyası məsələsi, enerjiyə qənaət kimi məqamlar bu nəqliyyatı təşviq etməyə mane olmamalıdır. Hər halda Azərbaycanda son illərdə dizel və yanacaqın ətraf mühitə vurduğu zərər məlumdur. Bir də ki, dünyanın aparıcı maşın istehsalçıları bu gün elektromobil üçün öz istehsal texnologiyasını dəyişirsə, deməli, bu ciddi məsələdir. İndi inkişaf etmiş ölkələrdə benzin və dizel yanacağı ilə işləyən avtonəqliyyat növlərindən istifadənin azaldılması və tədricən qadağan edilməsi istiqamətində tədbirlər görülür. Bu həm də o deməkdir ki, müəyyən müddətdən sonra artıq həmin avtomobillərin bir çoxu inkişaf etməkdə olan ölkələrin bazarlarına yönələcək. Ümid edirəm ki, hökumət bu axının da qarşısını alacaq, tədbirləri davam etdirəcək”, R. Səttarzadə əlavə edib.

Mütəxəssislər bildirir ki, bu gün ölkədə atmosfer havasına atılan çirkləndirici maddələrin 75 %-dən çoxu məhz avtomobil və maye yanacağı ilə işləyən mühərriklərin payına düşür. Hesablamalara görə, ölkədə avtomobil nəqliyyatından atmosfer havasına il ərzində atılan zərərli maddələrin miqdarı 700 min tona yaxındır. Bütün mənbələrdən atmosfərə atılan zərərli tullantıların 59,5 faizini karbon oksidi, 25 faizini karbohidrogenlər, 12 faizini azot oksidi, 0,1 faizini kükürd anhidridi, qalan hissəsini isə digər çirkləndirici maddələr təşkil edib.

**Həşiyə:** Havanın çirklənməsinin ən təhlükəlisi və xoşagəlməyəni qaz, tüstü, duman və toz qarışığı olan smoqdur. Smoq- havanın Yer səthində yaxın hissəsinin tüstü və his qarışığı olan qatı duamn ilə çirkləməsidir, xüsusilə, böyük sənaye şəhərlərində nəqliyyat vasitələrinin çox sıx olduğu ərazilər üçün xarakterikdir. Smoqun tərkibində olan ən

zəhərli qaz avtomobillərin buraxdığı dəm qazı hesab olunur. Smoq zamanı havada zərərli maddələrin şiddətli konsentrasiyası yaranır ki, bu da bəzən ölümlə nəticələnir.

### **Norveç hər 1000 nəfərə düşən elektrikli maşın sayında öndədir**

Dünyada 5,1 milyondan çox elektromobil və hibrid avtomobilindən istifadə olunur və bu avtomobillərin 80 %-i ABŞ, Çin, Yaponiya, Hollandiya və Norveç kimi ölkələrin payına düşür. Böyük Britaniyada isə elektromobil avtomobillər aksiz və yol vergilərindən azaddırlar, istehlakçılara müxtəlif güzəşt və maddi dəstək təklif edilir, genişmiqyaslı enerjidoldurma məntəqələri qurulub. Öz həyətlərində şarj məntəqəsi quraşdıran elektrik və hibrid avtomobil istifadəçiləri isə istifadə etdikləri elektrik enerjisinə görə 20 faiz əvəzinə 5 faiz vergi ödəyir. Türkiyədə də elektromobil sahiblərinə verilən güzəştlər çoxsaylıdır. Burada elektromobil istifadəçilərinə avtomobillərin mühərrik gücünə görə genişmiqyaslı güzəştli vergi dərəcəsi tətbiq olunur, çoxlu sayda şarj məntəqələri quraşdırılır və bu sahədə nəzərəcarpacaq irəliləyişlər əldə edilib. Elektromobillərin istifadəsinə dəstək vermək məqsədilə onların idxalçılarına və alıcılara dövlət tərəfindən subsidiyalar verilir.

Norveç isə hər 1000 nəfərə düşən elektromobil sayına görə dünyada ən yüksək göstəriciyə malikdir. Burada istismar müddətinin bitməsinə az qalmış, havanı çirkləndirən nəqliyyat vasitələrinin istifadəsi qadağan edilir.

### **Qlobal elektrikli avtobus bazarının 98%-i Çinin payına düşür**

"AZEGLOB Consulting Group" şirkətinin Şanxay Ofisi üzrə rəhbəri Vüsal Quliyevin sözlərinə görə, dünyanın ən böyük elektromobil bazarı olan Çində əhalinin bu maşınları əldə edilməsini asanlaşdırmaq üçün, hökumət sistemətik tədbirlər görür. "Daxili yanma mühərriki ilə təchiz olunmuş nəqliyyat vasitələrinin əldə olunması üçün yüksək vergilər tətbiq olunsada (misal üçün, Çinin ən böyük şəhəri olan Şanxayda daxili yanma mühərriki ilə təchiz olunmuş nəqliyyat vasitələri üçün nəzərdə tutulmuş dövlət qeydiyyat nişanının qiyməti 15.000 dollardan başlayır), elektromobil almaq istəyən

sürücülər üçün dövlət güzəştli şərtlərlə kredit ayırmaqla yanaşı, əlavə subsidiyalar da təklif edir. Üstəlik, elektromobil sahibləri üçün parkinq qiymətlərində də endirimlər nəzərdə tutulub. Ümumiyyətlə, şəxsi avtomobillərdən əlavə, Şanxay şəhərinin ictimai nəqliyyat vasitələri son 5 ildə tamamilə elektriklişdirilib. Ekologiyanın mühafizəsi bir yana, böyük şəhərlərdə səs kirliliyinin qarşısının alınması baxımından da olduqca əhəmiyyətli üsuldur. Qlobal elektrikli avtobus bazarının 98%-i Çinin payına düşür. Maşın bazarının da sürətlə elektriklişməsi şəhərin ümumi atmosferinə müsbət təsir edir. Xülasə, 30 milyonluq Şanxay 5 milyonluq Bakıdan daha səssizdir”, V. Quliyev vurğulayıb.

### **Bəs, qiymətlər ucuzlaşacaqdı?**

Dövlət Gömrük Komitəsindən alınan məlumata görə, 2023-cü ilin yanvar-oktyabr ayları ərzində Azərbaycana ümumilikdə 98 milyon 299,79 min dollar dəyərində 2 425 ədəd elektromobil idxal olunub.

2022-ci ilin yanvar-oktyabr ayları ilə müqayisədə ölkəyə idxal olunan elektromobillərin sayı 6,6 dəfə və ya 2 057 ədəd artıb.

Dəyər ifadəsində 85 milyon 553,5 min dollar və ya 7,7 dəfə artım baş verib.

2022-ci ilin müvafiq dövründə Azərbaycana 12 milyon 746,32 min dollar dəyərində 368 ədəd elektromobil idxal edilib.

Hesabat dövründə 1 ədəd elektromobilin idxal qiyməti təxminən 40 min 536 dollar, keçən ilin eyni dövründə 34 min 637 dollara bərabər olub. Beləliklə, qiymətlər 5 min 899 dollar və ya 17% bahalaşmışdır.

### **Elektromobillər necə “qidalanırlar” ?**

Qiymətdən sonra alıcının növbəti sualı bu olur. İllər əvvəl ilk elektromobillərin qiyməti 60-70 min arasında dəyişirdisə, son illər xeyli ucuz qiymətə ( təqribən 13-20 min manata)maşınlar təklif olunur. Elə şarj stansiyaları da ötən illərlə nisbətdə xeyli artıb. İndi

ayrı-ayrı avtomobil dillerləri olan stansiyalarla yanaşı, bir çox ictimai yerlərdə də maşına enerji yükləmək olar.

Şarj stansiyaları da beynəlxalq standartlara görə tənzimlənir. Azərbaycanda 35 belə stansiya var ki, onun da 25-i paytaxtdadır. Enerji yükləmə sürətinə, maşın modelinə görə fərqlidir.

Ölkədə ən keyfiyyətli və müasir standartlı enerji yükləmə stansiyaları “Azpetrol” yanacaq doldurma stansiyalarındadır, hər halda istifadəçilər belə deyir. Bölgələr və paytaxt üzrə 20 məntəqə üzrə enerji yükləmə xidməti var. Qiymətlərə gəlinə, ilk 30 dəqiqə üçün 3,50 manat, ikinci yarım saat üçün 2,20 manatdır.

Qeyd edim ki, elektromobillər üçün xüsusi mobil tətbiq də var, bu sürücünün ona yaxın ünvandakı xidmətdən istifadəsini asanlaşdırır.

Şarj aparatlarını şəxs öz evində də quraşdırma bilər. Hətta xarici ölkələrdə özəl şarj xidməti göstərən və enerji satışı biznesi də var. Misal üçün, Türkiyədə 3500-ə yaxın belə özəl stansiya var.

### **Elektromobillər usta xərcini xeyli azaldır**

Əslində elektromobillə hibridin fərqi biz diqqət etsək, görürük ki, hibrid də elə benzin və dizel mühərriklərdən ibarətdir. Sadəcə onlarda əlavə elektrik mühərriki yerləşdirilib. Bəzi hərəkətlərdən, əyləcdən elektrik yığıraq qısa bir məsafədə hibrid motoru avtomobili hərəkətə gətirə bilər. Elektromobildə isə tamamilə elektrikli bir sistemdir. Demək olar ki, elektrik enerjisi ilə yüklənir və sırf elektrik enerjisi ilə hərəkət edir.

Təcrübəli maşın ustası Emin Məmmədovun sözlərinə görə, elektromobillərin təmir məsələsi digər avtomobillərə görə, qeyri-adi deyil: “Eyni maşın hissələri var, amma yağ, su, antifilizi dəyiməyə ehtiyac yoxdur, batareya və əyləc sistemi gec xarab olur, öz-özünə enerjisinin 30%-i qayıdır. Artıq şarj aparatı da satılır və ya xüsusi məntəqələrdə enerji təminatını etmək mümkündür. Hətta artıq, poverbanklar da istifadədədir. Bu baxımdan elektromobillərə maraq artıb və əvvəlki illərlə müqayisədə insanlar qəbul etməyə başlayıblar. Elektromobillər 5-8 il ərzində



zəmanətlidir, elektomobillərin batereiyası el dilində desək “ölmür”, bu yenə də sürücünün keyfiyyətli və səmərəli istifadəsindən asılı olaraq dəyişir.

Ustaya ehtiyaca gəlincə, maşın hər 20 min km-lik sürüşdən sonra texniki baxışa, yoxlamaya gəlsə, yaxşı olardı.”

### ***Raminə Eyvazqızı***

*Bu məqalə İsveçrə İnkişaf Agentliyi tərəfindən dəstəklənən “Azərbaycan: vətəndaşların global istiləşmə ilə mübarizəyə necə töhfə verə biləcəyi barədə məlumatlılığın artırılması” layihəsi çərçivəsində hazırlanıb. Layihənin icraçısı Sahibkarlığa və Bazar İqtisadiyyatının İnkişafına Yardım Fondudur*