

مراکز اسقاط خودروهای فرسوده ساقط شد

کوتاهی دولت در اجرای قانون، ۲۱۶ مرکز را تعطیل کرده و ۸۰ هزار گواهی اسقاط خاک می خورد

۲۴۰ هزار دستگاه خواهد رسید.

زیست محوری به جای خودرو و محوری
محمد درویش مدیر کل سابق مشارکت های مردمی سازمان حفاظت محیط زیست و کسی که حدود سه دهه فعالیت های محیط زیستی دارد اساسا موضوع را از زویه دیگری مورد بررسی قرار می دهد. دغدغه اصلی محمد درویش در این زمینه ترافیک شهری و آلودگی زیست محیطی متعاقب آن است که وسایل نقلیه اعم از فرسوده و جدید باعث ایجاد آن می شود. باتوجه به این دیدگاه، او اسقاط خودروهای فرسوده را راه حل مناسبی برای کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوای نامی داند؛ بلکه معتقد است اساسا باید رویکرد حاکم بر مدیریت شهری در کشور تغییر کند و مادامی که فهم و درک مدیران شهری از شیوه حل مسائل ترافیکی مبتنی بر ساخت بزرگراه ها و پل های متعدد باشد، این مسائل نه تنها حل نخواهد شد، بلکه روز به روز بر مشکلات افزوده می شود. بنا به گفته درویش، تعداد خودروهای موجود در کلان شهرها حدود هفت برابر ظرفیت معابر عمومی است که این موضوع باعث شده است در کلان شهر تهران به صورت روزانه حدود ۲۱ میلیون ساعت و در کلان شهر مشهد حدود ۹ میلیون ساعت، زمان شهرودان در ترافیک تلف شود. تغییر رویکرد مدیریت شهری از خودرومحوری به زیست محوری موضوعی است که او به عنوان راه حل از آن یاد می کند. به عبارت دیگر درویش معتقد است علاوه بر توسعه زیرساخت های حمل و نقل عمومی مانند مترو و افزایش هزینه استفاده از خودروی شخصی، باید فضای شهر را به گونه ای طراحی کنیم که برای استفاده از وسایلی مانند دوچرخه مناسب شوند. به عنوان نمونه او از کشور هلند نام می برد که در آن با تغییر رویکرد مدیریت شهری استفاده از دوچرخه برای تردد در شهر به حدی رسیده است که حتی سران و مدیران هلند نیز به آن روی آورده اند. او در نهایت چندان امیدوار به ایجاد این تغییر نیست چرا که معتقد است در سازمان های مرتبط فسادسیستماتیک باعث شده متخصصان مجالی برای حضور پیدا نکنند.

تیتیرا انتخاب کردید؟
شاید انتخاب تیتیرا صورتی که اعضای فراسیون محیط زیست مجلس، یعنی محمد زاتابش و جبار کوچکی نژاد حاضر به گفت و گو می شدند آسان تر بود اما به هر حال تلاش شد تا در این گزارش به خودروهای فرسوده و مسائل پیرامون آن ها تا اندازه ای پرداخته شود. برای نمونه از تعطیلی مراکز اسقاط و بیکاری کارگران گرفته تا مشکلات مدیران مراکز. از قرار دادن هزینه نوسازی بر دوش مردم گرفته تا ایجاد انگیزه اقتصادی در مردم برای روی آوردن به اسقاط. از فسادسیستماتیک، تا ورود قوه قضاییه و مجلس. از «من به عنوان رئیس انجمن اسقاط»، تا رعایت منافع ملی. از زیست محوری تا تجارت آلودگی هوا!! از چربیدن زور خودرو ساز به دولت، ۲۱ میلیون ساعت تلف شدن عمر از خودرو محوری، تا این که «یک کشور نباید تسلیم خودرو سازی های داخلی شود». به نظر شما کدام یک از این موضوعات می توانست باتوجه به میزان اهمیت به عنوان تیتیرا گزارش انتخاب شود؟ فرسودگی خودرو و پیامدهایش یا فرسودگی انسان؟



فرسودگی خودرو بسیار حائز اهمیت می داند. به اعتقاد او هر مقدار هم نظارت بر خودروهای تولیدی و سایر خودروهای در حال تردد تقویت شود، تا زمان وجود عناصر بیش آلایندگی ناوگان وسایل نقلیه، بخش زیادی از انتشار آلایندگی بدون تغییر خواهد ماند. او معتقد است فرایند اسقاط نباید تنها به واسطه اعمال جریمه و عوارض عملی شود و باید علاوه بر افزایش هزینه های استفاده از وسایل نقلیه فرسوده، به طریقی میل و رغبت صاحبان این وسایل را برای اسقاط خودروهای شان بیشتر کرد. میرزایی معتقد است هم اکنون ارزش گواهی اسقاط خودرو و هادر بازار حدود ۲/۵ میلیون تومان است که در قیاس با ارزش ریالی این خودروها بسیار پایین تر است، به همین دلیل صاحبان آن ها میلی برای اسقاط خودروهایشان ندارند. ارزش گواهی اسقاط صرفا بر اساس عرضه و تقاضای بازار تعیین می شود بنابراین اگر مشتریان این گواهی افزایش یابد، ارزش آن نیز افزایش خواهد یافت. هم اکنون مصرف این برگه هاسفارداد خودروهاست که آن هم به دلیل ممنوعیت ثبت سفارش به صفر رسیده است. اومی میزان آلایندگی خودروهای فرسوده توضیحاتی نگران کننده ارائه داد: «تاکنون مطالعات و اندازه گیری دقیقی از میزان سهم ناوگان فرسوده در آلودگی هوای شهرها صورت نگرفته است اما این را می دانیم که یک خودروی بیش آلایندگی مطابق تعریف استاندارد خودرویی است که بیش از دو تا سه برابر حد مجاز آلایندگی منتشر کند. خودروهای فرسوده نیز در همین دسته بندی جای می گیرند و تا ۲۰ برابر خودروهای در حال تردد تولید آلایندگی می کنند و تا حدود ۲/۵ برابر خودروهای معمولی، مصرف سوخت دارند. هم اکنون حدود ۷ درصد خودروهای کل کشور فرسوده هستند بنابراین می توان گفت بین ۲۰ تا ۳۰ درصد انتشار آلایندگی ناوگان، سهم خودروهای فرسوده است. در طول زمان نیز سهم این ناوگان با درصد فرسودگی ناوگان تعیین می شود. قطعاً اگر فرایند اسقاط اجرایی نشود سال به سال بر درصد فرسودگی ناوگان اضافه می شود و به این ترتیب سهم آلایندگی آن ها نیز افزایش می یابد. به عنوان مثال شهر تهران در سال ۱۱۵،۹۷ هزار خودروی سواری فرسوده داشت که در صورت اجرایی نشدن طرح اسقاط، این تعداد در سال ۱۴۰۰ به حدود

فعالیت داشته اند، شده است. جمله پایانی گفت و گو با او از این قرار بود: «یک کشور نباید تسلیم خودرو سازهای داخلی شود.»

بازار تجارت آلودگی هوا
دکتر مسعود تجربی معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست، منطق فرایند اسقاط را قابل قبول می داند اما وا بسته کردن فرایند اسقاط را به عملکرد دوار دکنندگان و تولید سوخت، کاهش آلودگی هوا، کاهش تلفات جاده ای و بهبود زندگی اجتماعی شهروندان می شود. او معتقد است با وجود این که برای این مسئله ملی و حیاتی باید تمام نهاد های ذی نفع دولتی و خصوصی، حضور همه جانبه داشته باشند اما در واقع ما شاهد مانع تراشی برخی مجموعه های دولتی مانند خودرو سازان هستیم. او مدعی است که خودرو سازان به دلیل این که گمان می کنند در فرایند اسقاط ضرر مالی متحمل می شوند، از اجرای قانون سرباز می زنند. قانونی که بر اساس آن باید خودرو سازان به ازای تولید تعدادی خودروی جدید یک خودرو را از چرخه فعالیت خارج کنند. به نظر مصطفی جودی، توجیه خودرو سازان و سیکلت سازان برای اجرائکردن قانون به این دلیل است: «آن ها می گویند که اگر بخواهیم گواهی های اسقاط را به عنوان مشارکت در فرایند اسقاط خودرو از مراکز اسقاط خودرو خریداری کنیم، عملا ضرر اقتصادی خواهیم کرد، پس در نتیجه برای جبران ضرر باید قیمت تمام شده خودروهای تولیدی و جدید خود را افزایش دهیم. در واقع این به معنی آن است که خودرو سازان قصد دارند هزینه نوسازی ناوگان حمل و نقل را بر دوش مصرف کننده قرار دهند، در صورتی که در همه جای دنیا این خودرو سازان هستند که مسئول خروج خودروهای فرسوده اند، او می گوید در حالی که وارد کنندگان خودروهای خارجی که در واقع خودروهای با کیفیت تری وارد چرخه حمل و نقل می کنند حاضر به پرداخت هزینه هستند، اما خودرو سازان داخلی که به محصولات آن ها نقد وارد است، حاضر به پرداخت هزینه ای نیستند. مصطفی جودی مدعی است این مانع تراشی ها باعث تعطیلی مراکز اسقاط و ربی بیکاری سه هزار نیروی کار مستقیم و حدود ۲۰ هزار نیروی کار غیر مستقیم که در شبکه اسقاط خودرو در کشور

آلایندگی ۲۰ برابری خودروهای فرسوده
محمد مهدی میرزایی قمی، رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم، اسقاط خودروهای فرسوده را به دلیل مسائل زیست محیطی، افزایش ایمنی ناوگان در حال تردد و همچنین اجرای قانون سن



که ما حاضر به واگذاری تمام گواهی های اسقاط به صورت یک جا با قیمت هر واحد دو میلیون و ۵۰۰ هزار تومان هستیم تا شاید با بازگشت نقدینگی این چرخه به حرکت درآید. او در پایان ورود قوه قضاییه به موضوع را تنها راه امید فعلی می داند تا شاید با ایجاد الزام برای اجرای قانون توسط خودرو سازها، فرایند اسقاط خودرو مجددا سامان گیرد.

بیکاری ۳۰۰۰ نیروی کار
مصطفی جودی از اعضای انجمن اسقاط خودرو، نوسازی ناوگان حمل و نقل را جزو منافع کلان کشور می داند چرا که باعث صرفه جویی در مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا، کاهش تلفات جاده ای و بهبود زندگی اجتماعی شهروندان می شود. او معتقد است با وجود این که برای این مسئله ملی و حیاتی باید تمام نهاد های ذی نفع دولتی و خصوصی، حضور همه جانبه داشته باشند اما در واقع ما شاهد مانع تراشی برخی مجموعه های دولتی مانند خودرو سازان هستیم. او مدعی است که خودرو سازان به دلیل این که گمان می کنند در فرایند اسقاط ضرر مالی متحمل می شوند، از اجرای قانون سرباز می زنند. قانونی که بر اساس آن باید خودرو سازان به ازای تولید تعدادی خودروی جدید یک خودرو را از چرخه فعالیت خارج کنند. به نظر مصطفی جودی، توجیه خودرو سازان و سیکلت سازان برای اجرائکردن قانون به این دلیل است: «آن ها می گویند که اگر بخواهیم گواهی های اسقاط را به عنوان مشارکت در فرایند اسقاط خودرو از مراکز اسقاط خودرو خریداری کنیم، عملا ضرر اقتصادی خواهیم کرد، پس در نتیجه برای جبران ضرر باید قیمت تمام شده خودروهای تولیدی و جدید خود را افزایش دهیم. در واقع این به معنی آن است که خودرو سازان قصد دارند هزینه نوسازی ناوگان حمل و نقل را بر دوش مصرف کننده قرار دهند، در صورتی که در همه جای دنیا این خودرو سازان هستند که مسئول خروج خودروهای فرسوده اند، او می گوید در حالی که وارد کنندگان خودروهای خارجی که در واقع خودروهای با کیفیت تری وارد چرخه حمل و نقل می کنند حاضر به پرداخت هزینه هستند، اما خودرو سازان داخلی که به محصولات آن ها نقد وارد است، حاضر به پرداخت هزینه ای نیستند. مصطفی جودی مدعی است این مانع تراشی ها باعث تعطیلی مراکز اسقاط و ربی بیکاری سه هزار نیروی کار مستقیم و حدود ۲۰ هزار نیروی کار غیر مستقیم که در شبکه اسقاط خودرو در کشور

مسعود خدادادی- تردد خودروهای فرسوده در سطح کلان شهرها، موضوعی است که این روزها بسیار مشاهده می شود. محمد حسین گودرزی رئیس هیئت مدیره انجمن اسقاط خودروهای فرسوده به نقل از راهور ناجا مدعی است هم اکنون حدود دو میلیون و ۲۰۰ هزار خودروی فرسوده به غیر از ناوگان عمومی در کلان شهرها در حال تردد هستند. با در نظر گرفتن مصرف بیش از حد سوخت توسط این خودروها به علت فرسودگی، وضعیت آلودگی هوادر کلان شهرها نگران کننده به نظر می رسد. بر اساس ماده ۸ قانون هوای پاک مصوب ۱۳۹۶/۴/۲۵ تمامی اشخاص حقیقی و حقوقی مالک وسایل نقلیه موتوروی اعم از سبک، نیمه سنگین، سنگین و موتور سیکلت مکلف اند وسایل نقلیه خودرو را پس از رسیدن به سن فرسودگی از رده خارج کنند. برای تسهیل در اجرای این قانون مراکز ای با عنوان مراکز اسقاط خودروی فرسوده شروع به فعالیت کردند تا روند ا دور خارج کردن خودروهای فرسوده عملی شود. پس از گذشت مدتی از شروع به کار این مراکز، اکنون مدت هاست که فعالیت بیشتر آن ها به حالت تعطیل درآمده است. تعطیلی که فرایند اسقاط خودرو را تبدیل به کلاف سردرگمی کرده است. طبق گفته مصطفی جودی از اعضای انجمن اسقاط خودرو هم اکنون حدود ۸۰ هزار گواهی اسقاط در مراکز اسقاط وجود دارد که دولت، وارد کنندگان، خودرو سازان و سیکلت سازان در این باره واکنشی نشان نداده اند. این که اساسا فرایند اسقاط خودرو چگونه است و همچنین تعلیق اجرای قانون مصوب هیئت وزیران به چه دلایلی بوده و چه پیامدهایی دارد موضوعاتی هستند که تلاش شده در این گزارش به آن ها پرداخته شود. در طی تهیه این گزارش دوتن از اعضای فراسیون محیط زیست مجلس یعنی محمد زاتابش و جبار کوچکی نژاد حاضر به گفت و گو نشدند.

تعطیلی ۲۱۶ مرکز اسقاط
اسقاط خودروهای فرسوده یعنی خارج کردن آن ها از چرخه حمل و نقل. برای نایل آمدن به این مهم مراکز اسقاط خودرو، وسایل نقلیه فرسوده را از مالکان آن ها خریداری می کنند و مبلغی به آن ها می پردازند. بر همین اساس در ازای اسقاط هر وسیله نقلیه، یک گواهی اسقاط صادر می شود که دارای ارزش مالی است. بر اساس قانون گواهی های اسقاط که در اختیار مراکز اسقاط قرار دارد، باید توسط خودرو سازان و سیکلت سازان یا وارد کنندگان وسایل نقلیه خریداری شود، به عبارت دیگر خودرو ساز داخلی موظف است به ازای تولید سه خودروی جدید، یک خودروی فرسوده را با خرید گواهی اسقاط از مراکز اسقاط، از رده خارج کند. همچنین وارد کنندگان خودرو نیز موظف اند برای شماره گذاری هر خودروی وارداتی، باتوجه به ظرفیت موتور آن، چندین گواهی اسقاط خودرو از مراکز اسقاط خودرو خریداری کنند. به این ترتیب چرخه اسقاط وسایل نقلیه فرسوده، برای مالکان، مراکز اسقاط خودرو و تولید کنندگان و وارد کنندگان منافع را در نظر می گیرد. برای مالکان ایجاد انگیزه مالی از طریق فروش خودرو و همچنین تبدیل آن به خودروی جدید. برای مراکز اسقاط از طریق فروش گواهی ها و برای تولید کنندگان نفع اقتصادی حاصل از فروش دایم

مخاطبان خوب صفحه، شماره بعدی دار کوب را می توانید شنبه ۲۳ شهریور بخوانید.

شغل دوم، درآمد اول

کارگاه

کلاس

صفر تا صد بورس ایران

+ پشتیبانی ۳ ماهه

۴۰ ساعت در ۷ هفته

سه شنبه ۲۰-۱۸ و پنجشنبه ۲۰-۱۶

مدرس:

میترا اتاتاری

پیش نیاز:

ندارد

با گذراندن این کلاس می توانید

در بازار سهام ایران خرید و فروش کنید

بورس پیشرفته

+ پشتیبانی ۳ ماهه

۳۲ ساعت در ۴ هفته

یکشنبه و چهارشنبه ۲۰-۱۶

مدرسین:

میترا اتاتاری و مصطفی خاتعلی زاده

پیش نیاز:

آشنایی با تحلیل تکنیکال مقدماتی

در این کارگاه با بازارهای جهانی آشنا می شوید و

تحلیل تکنیکال پیشرفته بر مبنای سبک تحلیلی

رفتارشناسی سهم (price action) را می آموزید



مرکز آموزش تخصصی رسانه

ثبت نام حضوری و تلفنی

مشهد

بلوار شهید صادقی (سازمان آب)

صادقی ۱۸ - شماره ۲۵

تلفن: ۳۷۰۰۹۲۲۵

ساعت پاسخگویی: ۱۸-۱۰

ثبت نام اینترنتی

www.edu-kh.ir