گزارش خبری

هشدار جدی به خریداران خودرو



گروه خودرو
editor@smtnews.ir

همه فکر می‌کردند با ایجاد سامانه متمرکز، بازی خالی‌فروشی خودرو تمام می‌شود؛ اما واقعیت چیز دیگری است ؛ در حالی که قوه قضاییه کمر بسته تا زنجیره پنهانی سودهای میلیاردی را قطع کند، نیمی از شرکت‌های خودرویی با یک حرکت عجیب، از ورود به این سامانه خودداری کردند.

چرا قدرت نظارتی بر زنجیره توزیع خودرو، از کار افتاده است؟

خالی‌فروشی خودرو که در سال های اخیر از یک تخلف کوچک به یک صنعت سوداگر تبدیل شده است؛ به طوری که شرکت‌های خودروساز با فروش خودروهای پیش‌فروش شده به قیمت‌های نجومی در بازار آزاد، سودهای میلیاردی می‌برند و مصرف‌کننده واقعی در صف‌های بی‌پایان می‌ماند اما قوه قضاییه با هدف پایان دادن به این هرج‌ومرج، دستور ایجاد یک سامانه متمرکز پیش‌فروش را صادر کرد .

سخنگوی قوه قضائیه در نشست خبری اخیر خود اعلام کرد: در بحث خودرو برخی شرکت‌ها خالی فروشی می‌کردند یا در تحویل تقصیر داشتند که باعث مشکلاتی برای مردم می‌شد. به همین دلیل دادستانی به این مسئله ورود کرد تا امکان شفافیت و استعلام عمومی برای خریداران فراهم شود. در جلساتی که با مسئولین وزارت صمت برگزار شد و مقرر شد که سامانه متمرکز پیش فروش خودرو راه اندازی شود. به ۱۶۰ شرکت نامه زدیم که حتما باید در این سامانه عضو شوند و تا کنون ۸۲ شرکت عضو سامانه شدند.

به گزارش تابناک ، اما سوال مهم اینجاست که آیا با ایجاد سامانه این مشکل حل خواهد شد؟ این درحالی است که ایجاد سامانه، تنها نیمی از مسیر است و مشکل اصلی از اینجا شروع می‌شود که به دلیل ضعف نظارتی اگر وزارت صمت همچنان نظارت دقیقی بر زنجیره توزیع نداشته باشد، شرکت‌ها به راحتی سامانه را دور می‌زنند همچنین اگر راهی برای شناسایی خریداران واقعی از واسطه‌های سوداگر پیدا نشود، سامانه فقط یک کاغذ بازی خواهد بود!

روشی که در آن شرکت‌های خودروساز با فروش خودروهای پیش‌فروش شده به قیمت‌های بسیار بالاتر در بازار آزاد، سودهای کلان و غیرقانونی کسب می‌کنند. با گسترش بی‌رویه این پدیده، قوه قضاییه وارد میدان شده و با دستور ایجاد یک سامانه متمرک ، قصد دارد زنجیره پنهان این تجارت را قطع کند. اما سوال اصلی اینجاست که آیا این سامانه می‌تواند حفره‌های نظارتی وزارت صمت را پوشش دهد یا تنها یک لایه حفاظتی جدید است که باز هم دور زده خواهد شد؟

همچنین تجربه نشان داده است که خالی‌فروشی زمانی شکوفا می‌شود که تقاضا بسیار بالاتر از عرضه باشد و نظارت ضعیف حاکم باشد اما در سال‌های اخیر، مشخص شده است که شرکت‌های خودرویی نه تنها از قوانین پیش‌فروش تخلف کرده‌اند، بلکه با ایجاد شبکه‌های غیررسمی، خودروها را به جای مشتریان واقعی، به واسطه‌ها و هیئت‌های سوداگر فروخته‌اند و این حجم از تخلف نشان‌دهنده یک شکاف بزرگ در نظارت وزارت صمت است؛ جایی که کنترل بر چرخه از کارخانه تا تحویل به مشتری به شدت ضعیف شده و شرکت‌ها به جای پاسخگویی به بازار، به دنبال شکار سود در بازار آزاد هستند.

> تجربه نشان داده است که خالی‌فروشی زمانی شکوفا می‌شود که تقاضا بسیار بالاتر از عرضه باشد و نظارت ضعیف حاکم باشد

چرا نیمی از شرکت‌ها از سامانه جدید فرار می‌کنند؟

خالی‌فروشی با این روش بود که معمولا شرکت های خودرویی با دور زدن سیستم‌های رسمی و فروش خودروها به واسطه‌ها در بازار آزاد، سودهایی به دست می‌آورند که چندین برابر سود فروش رسمی است اما عضویت در سامانه متمرکز قوه قضاییه به معنای شفاف شدن تعداد پیش‌فروش‌ها، زمان تحویل و هویت خریداران است که برای شرکت‌هایی که زنجیره سودآوری‌شان بر پایه پنهان‌کاری و پیش‌فروش‌های غیررسمی بنا شده است این سامانه نه یک ابزار تسهیل‌کننده، بلکه یک سد نظارتی است که سودهای میلیاردی آن‌ها را تهدید می‌کند.

اما دلیل دیگر احتمالی عدم تمایل شرکت ها به سامانه ترس از برخورد قانونی و جریمه‌های احتمالی است به طوری که ثبت‌نام در سامانه به معنای پذیرش مسئولیت حقوقی در برابر هر پیش‌فروشی است و حالا بسیاری از این شرکت‌ها متعهد به پیش‌فروش‌هایی شده‌اند که توان تأمین آن‌ها را ندارند یا تعداد آن‌ها را بیش از ظرفیت واقعی خود اعلام کرده‌اند بنابراین ورود به سامانه متمرکز، تمام این تخلفات را برای قوه قضاییه مستند و قابل ردیابی می‌کند.

بنابراین، تا زمانی که این شرکت‌ها احساس کنند هزینه تخلف کمتر از سود خالی‌فروشیاست، با هر بهانه‌ای از عضویت در سامانه طفره خواهند رفت.

نباید از تکیه بر خلأهای نظارتی غافل شد. شرکت‌هایی که هنوز عضو نشده‌اند، احتمالاً بر این باورند که این سامانه تنها یک اقدام موقت یا «نمادین» است و در نهایت، همانند بسیاری از سامانه‌های نظارتی پیشین در وزارت صمت، بدون ضمانت اجرایی و برخورد قاطع رها خواهد شد. آن‌ها با تماشای رفتار ۸۲ شرکت اول، در حال بررسی این هستند که آیا واقعاً برای عدم عضویت جریمه‌ای در کار است یا خیر.

بنابراین عضو نشدن نیمی از شرکت‌ها، نشان‌دهنده این است که ترس از قانون هنوز جای خود را به طمع سود نداده است. بنابراین گرچه ایجاد سامانه کارگشا است، اما تا زمانی که قدرت برخورد با تخلف‌کنندگان و شفافیت در زنجیره توزیع برقرار نشود، خالی‌فروشی فقط نام خود را عوض می‌کند، اما همچنان در لباس دیگر به کار خود ادامه می دهد.





هر خودروی فرسوده ۶۶۴ کیلوگرم مواد قابل بازیافت دارد



بازیافت خودروهای فرسوده علاوه بر کاهش آلایندگی و مدیریت پسماند، ظرفیت قابل توجهی برای تأمین مواد اولیه صنایع ایجاد کرده است؛ ظرفیتی که می‌تواند وابستگی به منابع خام را کاهش دهد.

اسقاط خودروهای فرسوده علاوه بر خروج خودروهای آلاینده و غیراستاندارد از چرخه تردد، ظرفیت اقتصادی قابل توجهی برای تأمین مواد اولیه صنایع مختلف ایجاد می‌کند؛ به‌طوری‌که از هر خودروی فرسوده می‌توان مقادیر قابل توجهی فولاد، آلومینیوم، مس، پلاستیک، شیشه، لاستیک و سایر مواد قابل استفاده را بازیابی و مجدداً به چرخه تولید بازگرداند.

بررسی ترکیب مواد موجود در خودروهای فرسوده نشان می‌دهد هر خودرو حاوی حدود ۴۰۰ کیلوگرم فولاد، ۱۲۰ کیلوگرم پلاستیک و پلیمر، ۶۸ کیلوگرم لاستیک و مواد الاستومری، ۳۰ کیلوگرم آلومینیوم، ۲۶ کیلوگرم شیشه، ۱۵ کیلوگرم باتری سرب‌اسیدی یا لیتیومی و ۵ کیلوگرم مس است. همچنین در هر خودرو حدود ۱۶ کیلوگرم تا ۱۸ لیتر سیالات و روغن‌ها وجود دارد که در فرآیند بازیافت قابل جمع‌آوری و مدیریت است.

این ترکیب نشان می‌دهد خودروهای فرسوده تنها مجموعه‌ای از قطعات مستهلک و غیرقابل استفاده نیستند، بلکه منبعی از مواد اولیه ارزشمند به شمار می‌روند که با جداسازی و فرآوری اصولی می‌توانند در صنایع فولاد، فلزات، پتروشیمی، پلاستیک، شیشه و لاستیک مورد استفاده مجدد قرار گیرند.

▣ بازیافت ۴۴۲ هزار تن مواد اولیه از خودروهای فرسوده

طی سه سال گذشته، با اسقاط ۶۸۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده، حدود ۴۴۰ هزار تن مواد قابل بازیافت به دست آمده که ارزش اقتصادی آن بیش از ۲۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود. این میزان مواد بازیافتی می‌تواند ۲۵ درصد از قراضه مورد نیاز صنعت فولاد کشور را تأمین کند.

در این میان، فولاد با ۲۶۶ هزار تن بیشترین سهم را در مجموع مواد قابل بازیافت دارد. پس از فولاد، پلاستیک و پلیمر با ۸۰ هزار تن در جایگاه دوم قرار دارند. همچنین ظرفیت بازیافت لاستیک و مواد مرتبط با آن ۴۵ هزار و ۳۰۰ تن، آلومینیوم ۲۰ هزار تن، شیشه ۱۷ هزار و ۳۰۰ تن، سرب ۱۰ هزار تن و مس ۳ هزار و ۴۰۰ تن اعلام شده است.

بازگشت این مواد به چرخه تولید می‌تواند ضمن کاهش نیاز به استخراج و تأمین مواد خام جدید، بخشی از نیاز صنایع داخلی به مواد اولیه را از طریق منابع بازیافتی تأمین کند.

▣ مراحل تبدیل خودروهای فرسوده به مواد اولیه قابل استفاده

فرآیند بازیافت خودروهای فرسوده با تحویل خودروی فرسوده به مراکز مربوط آغاز می‌شود. در مرحله نخست، مواد خطرناک موجود در خودرو حذف و جداسازی می‌شوند تا از ورود ترکیبات آلاینده و آسیب‌زا به محیط زیست جلوگیری شود.

در مرحله بعد، قطعات سالم و قابل استفاده خودرو از سایر اجزا جدا شده و برای فروش مجدد و استفاده در بازار قطعات یدکی آماده می‌شوند. پس از جداسازی قطعات قابل استفاده، بخش‌های باقی‌مانده خودرو وارد مرحله خردایش می‌شوند تا امکان تفکیک مواد مختلف فراهم شود.

در ادامه، مواد حاصل از خردایش بر اساس نوع و جنس به گروه‌های مختلف تقسیم می‌شوند. در بخش فلزات، فولاد، آلومینیوم و مس از یکدیگر تفکیک شده و در بخش مواد غیرفلزی نیز فرآیند جداسازی پلاستیک، شیشه و لاستیک انجام می‌شود. در نهایت، مواد تفکیک‌شده برای انجام فرآیندهای تکمیلی و بازیافت آماده شده و می‌توانند مجدد به‌عنوان مواد اولیه در صنایع مختلف مورد استفاده قرار گیرند.

▣ اقتصاد چرخشی؛ تبدیل خودروهای فرسوده به منابع جدید تولید

اهمیت بازیافت خودروهای فرسوده تنها به ارزش اقتصادی مواد استخراج‌شده از آنها محدود نمی‌شود، بلکه بازیافت خودروهای فرسوده می‌تواند نقش مهمی در کاهش مصرف منابع طبیعی، مدیریت پسماندهای صنعتی و افزایش بهره‌وری مواد اولیه داشته باشد

این فرآیند می‌تواند نقش مهمی در کاهش مصرف منابع طبیعی، مدیریت پسماندهای صنعتی و افزایش بهره‌وری مواد اولیه داشته باشد.

به گزارش مهر، در الگوی اقتصاد چرخشی، مواد و قطعات به‌جای آنکه پس از پایان عمر مصرفی یک محصول به پسماند تبدیل شوند، با استفاده از فرآیندهای جداسازی، بازیافت و فرآوری مجدد وارد چرخه اقتصادی می‌شوند. خودروهای فرسوده نیز از این منظر ظرفیت قابل توجهی برای تأمین مواد اولیه دارند؛ چراکه بخش مهمی از اجزای آنها قابلیت استفاده مجدد یا بازیافت را داراست.

از سوی دیگر، جداسازی قطعات سالم پیش از خردایش، امکان استفاده مجدد از قطعات را فراهم می‌کند و تفکیک فلزات و مواد غیرفلزی نیز مانع از هدررفت مواد ارزشمند می‌شود. مدیریت صحیح باتری‌ها، روغن‌ها و سایر مواد خطرناک نیز در کنار بازیافت سایر اجزای خودرو، اهمیت ویژه‌ای در کاهش پیامدهای زیست‌محیطی این فرآیند دارد.