

۳ سال است گزارش وضعیت کیفیت خودروهای وارداتی و تولید داخل منتشر نمی‌شود

کیفیت خودرو هم محرمانه است؟



یابند رحیمی خبرنگار

یکشنبه نهم اردیبهشت بود که ویدئویی از یک دستگاه اتومبیل ایکس ۵۵ پرو در محور قم به کاشان منتشر شد. این خودروی حدود ۱٫۵ میلیارد تومانی درحالی‌که از کنار بزرگراه عبور می‌کرد ناگهان چپ کرد و اکسل خودرو از هم پاشید! زیاد از این ماجرا نگذشته بود که مدیران خودرو اطلاعاتیه‌ای منتشر و در آن اعلام کرد مردم نگران نباشند و این شرکت موضوع را بررسی خواهد کرد و تخریب وجهه خود را برنخواهد تابید و از همه درخواست کرد موضوع را بزرگنمایی نکنند. پس از چندروز سکوت نهادهای نظارتی، روز گذشته سازمان ملی استاندارد ایران اعلام کرد به علت وجود نقص فنی در برخی خودروهای مدل ایکس ۵۵ پرو تولیدی شرکت مدیران خودرو تا اطلاع ثانوی شماره‌گذاری این خودرو متوقف می‌شود. مهدی انگورج، مدیرکل دفتر تخصصی ارزیابی انطباق صنایع، حمل‌ونقل و ماشین‌آلات سازمان ملی استاندارد ایران در نامه‌ای به پلیس راهور ناجا اعلام کرد برابر بررسی‌های فنی به‌عمل آمده و با توجه به مفاد استاندارد ملی ایران به شماره ۶۹۲۲ درخصوص وجود نقص ایمنی بحرانی، ضمن تعلیق اعتبار تایید نوع خودروی مذکور، ضروری است شماره‌گذاری آن متوقف شود. اما کارشناسان در گفت‌وگو با «فرهیختگان» می‌گویند گرچه نباید اعتبار معنوی خودروسازان را تخریب کنیم، اما ضروری است نهادهای نظارتی و ازجمله سازمان استاندارد به این موضوع ورود کنند و همچنین مهم‌تر از همه اینکه، گزارش ارزیابی ایمنی و کیفیت خودروها در کشور به اطلاع مشتریان و مردم برسد، گزارشی که از آذرماه ۱۴۰۰ انتشار آن توسط وزارت صمت متوقف شده است.

اطلاعیه یا تهدید؟

مدیران خودرو در اطلاعیه‌ای تحت عنوان «اطلاعیه شماره یک شرکت مدیران خودرو درخصوص حادثه خودرو ایکس ۵۵ پرو» اعلام کرد: «شرکت مدیران خودرو به محض اطلاع از حادثه واژگونی خودروی ایکس ۵۵ پرو که در مسیر قم به کاشان دچار سانحه شد با تشکیل تیم فنی متشکل از واحدهای مختلف برای بررسی صحت و سقم موضوع و اطلاع از اوضاع مصدومان اقدامات لازم را اعمال و تیم مذکور را به محل حادثه برای بازدید از خودرو و دلجویی از سرشنینان خودرو به محل گسیل داشته و در کوتاه‌ترین فرصت ممکن اطلاعات جامعی از کم و کیف این اتفاق را در راستای تسویر افکار عمومی و قاطبه مشتریان محترم که سرمایه اصلی و ماندگار شرکت هستند اطلاع‌رسانی خواهد کرد.»

اما آنچه به محل بحث برخی رسانه‌ها و بعضاً فعالان رسانه‌ای تبدیل شده بخش دوم این اطلاعیه است که در آن عنوان شده: «لذا این شرکت هرگونه حاشیه‌پردازی و تخریب اعتبار معنوی این شرکت را برنتابیده و به موازات بررسی اتفاق و جلب رضایت مشتری در صورت اثبات قصور احتمالی در فرآیند تولید با جبران مافات همزمان نسبت به پیگیری حقوقی عوامل آشکار و نهان در بزرگ‌نمایی آنچه اتفاق افتاده را نیز معمول خواهد داشت.»

در مقابل این بیانیه مدیران خودرو، برخی فعالان مجازی این بیانیه تهدیدآمیز را با بیانیه چری خطاب به مردم مازنی مقایسه کرده‌اند که در متن آن آمده است: «شرکت چری اتومبیل‌سازی متعهد به ارائه راه‌های حمل‌ونقل ایمن و قابل اعتماد است و ما اطمینان حاصل می‌کنیم که تمام خودروهای ما دارای بالاترین استانداردهای ایمنی باشند. مشکل گزارش شده توسط یکی از مشتریان که اخیراً در فیسبوک سروصدا به پا کرده، طبق تشخیص مایک مورد خاص و یکباریه بود. ما با تعویض قطعه محور عقب و انجام آزمایشات جامع کنترل کیفیت روی خودروی آسیب دیده، به‌سرعت به این



خودروی درجه ۳ و چینی وارد ایران می‌شود!

حسین رحیمی نژاد، کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با «فرهیختگان» درخصوص اتفاق اخیر اظهار داشت: «خبر شکستن محورچرخ یکی از خودروهای وارداتی بهانه‌ای شد تا بیشتر در مورد انواع این جنس محصولات ساخت کشور چین که هرچند ناوشسته و ناگفته ولی در عمل به‌صورت انحصاری توسط به اصطلاح مونتاژکاران وارد کشور و به مردم فروخته می‌شوند بررسی اجمالی داشته باشیم. این محصول صرفاً نماینده گروهی از محصولات چینی با ویژگی‌ها و کیفیت مشابه است که با اسامی و تحت برندهای مختلف توسط چند شرکت ایرانی ارائه می‌شوند و مطالبی که عنوان می‌شود، صرفاً درخصوص این خودرو یا این برند نیست بلکه وجه مشترک همه این محصولات وارداتی است. در حال حاضر کشور چین با تولید حدود ۳۰ میلیون خودرو در سال، با اختلاف فراوان نسبت به آمریکای ۱۰ میلیونی و ژاپن ۸ میلیونی، رکورددار بیشترین آمار تولید خودرو در جهان است. چنین آماری در نگاه اول این ذهنیت را القا می‌کند که خودروسازان چینی در جهان جایگاه منحصربه‌فرد و باارزشی در این صنعت دارند، اما اگر مساله جمعیت این کشور را در نظر بگیریم و بدانیم که بازار هدف بیش از ۸۵ درصد این محصولات، مصرف‌کننده داخلی این کشور است، می‌توانیم نتیجه‌گیری معتدل‌تری داشته باشیم. وی افزود: «در ایران شرکت‌هایی که آنها را به‌عنوان مونتاژکار می‌شناسیم و البته گاهی به اشتباه خودروساز نیز خوانده می‌شوند، سال‌هاست در ایران محصولات چینی را وارد کشور می‌کنند اما نام برنده‌های برتر و درجه یک چین در میان محصولات انتخابی آنها نیست و عمدتاً با شرکت‌های درجه دو و سه چینی کار می‌کنند. در مواردی خودروهای درجه یک چینی مثل چانگان، جیلی و هاوال در تعداد اندک وارد شده‌اند که آن هم توسط دو شرکت خودروساز، یعنی ایران خودرو و سایپا بوده است ولی مونتاژکاران و واردکنندگان همواره به همان شرکت‌های درجه چندی می‌اکتفا کرده‌اند که جایگاهی در بازار جهانی ندارند و این محصول خیرساز و حادثه‌ساز نیز جزء همان دسته است.»

سرکلاف کجاست؟

رحیمی نژاد تصریح کرد: «محصولات وارداتی که اخیراً در بازار ایران عرضه شده‌اند امکانات و ویژگی‌های مشابهی با برندهای اصطلاحاً لاکچری ژاپنی و اروپایی مانند لکسوز و آئودی دارند، درحالی‌که قیمت‌شان در بازار جهانی یک پنجم آنهاست. در بازار جهانی محصولات متعارف لکسوز با قیمت ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار دلار و محصولات این شرکت‌های درجه چندی چینی با قیمت ۱۰ تا ۲۰ هزار دلار به فروش می‌رسند. اما سوال اینجاست که چگونه دو محصول با ظاهر و امکانات مشابه اختلاف قیمت حدود پنج برابری دارند؟ لکسوز گرانفروش است یا چینی‌ها در راه رضای خدا محصولات‌شان را با قیمت پایین عرضه می‌کنند؟ هیچ کدام؛ چراکه حاشیه سود خودروسازان مطرح کمتر از ۱۰ درصد است و به‌عنوان مثال تولید محصولی که لکسوز با قیمت ۹۰ هزار دلار عرضه می‌کند، بیش از ۸۰ هزار دلار برای این شرکت هزینه داشته است. احتمالاً پاسخی که به ذهن من و شما می‌رسد این است که در کشور چین نیروی کار ارزان است و تولید همه چیز کمتر از بقیه کشورها هزینه خواهد داشت.»

وی ادامه داد این پاسخ در این مورد به دو دلیل نادرست است؛ دلیل اول اینکه این گزاره ارزانی نیروی کار مربوط به دهه‌های قبل است و امروزه دستمزد یک کارگر ماهر در کشور چین بیش از هزار دلار در ماه یعنی حدود ۶ برابر حداقل دستمزد در ایران است. دلیل دوم هم اینکه در قیمت تمام‌شده محصولات می‌ماند خودرو سه‌م مربوط به نیروی انسانی کمتر از ۱۰ درصد است و نقش چندانی در قیمت محصول ایفا نمی‌کند. بازیگر اصلی قیمت تمام‌شده خودرو در همه جای جهان قیمت قطعات است که آن هم عمدتاً مربوط به مواد اولیه و اجزای

۳ سال است گزارش وضعیت کیفیت خودروهای وارداتی و تولید داخل منتشر نمی‌شود

کیفیت خودرو هم محرمانه است؟

مساله رسیدگی کردیم، ما می‌توانیم تایید کنیم که این موضوع با موفقیت حل شده است. شرکت چری اتومبیل‌سازی این موضوع را جدی می‌گیرد، زیرا ایمنی مشتری بالاترین اولویت ماست. ما برای اطمینان از شفافیت کامل و پاسخگویی درمورد موضوع، با تأمین‌کننده قطعات تماس گرفتیم و تجزیه و تحلیل دقیقی در این باره انجام داده‌ایم. اکنون می‌توانیم تایید کنیم که ۶۰۰ خودرو به دلیل ازقای تأسیسات شرکت تولیدکننده به‌طور بالقوه تحت تأثیر قرار گرفته‌اند (به احتمال بالاتر تحت تأثیر این مساله قرار گرفته‌اند) شرکت چری اتومبیل‌سازی به‌عنوان یک اقدام احتیاطی، برای بازرسی دقیق به منظور حل تمام مسائل فنی قطعات، با شناسه همه مشتریانی که طبق شماره شناسایی خودرو (VIN)، اتومبیل آنان آسیب دیده تماس خواهد گرفت. ما می‌خواهیم به مشتریان اطمینان دهیم که هیچ خودروی دیگری تحت تأثیر این مشکلات قرار نگرفته است. چری اتومبیل‌سازی همچنان بر حفظ ایمنی مشتریان خود و اطمینان از آسایش خاطر آنها تمرکز کامل دارد. علاوه بر این، وبسایتی برای رسیدگی به این اقدام احتیاطی برای همه مشتریان OMODA۵ وجود خواهد داشت تا مشتریان تایید کنند خودروهای آنها تحت تأثیر قرار نگرفته‌اند. رضایت مشتری مهم‌ترین اولویت ماست. شرکت چری متعهد است که بهترین خودروها را تولید کند و بهترین خدمات را به مشتریان خود ارائه دهد.»

گزارش‌های ارزیابی خودرو محرمانه شده‌اند؟

یکی از موضوعات قابل تاملی که در حادثه اخیر واژگونی خودروی ایکس ۵۵ پرو در مسیر قم به کاشان رخ داد، عدم پاسخگویی مسئولان دولتی، شرکت مدیران خودرو و درمجموع کم‌توجهی به افکار عمومی درمورد دلایل این حادثه بود. اما موضوع مهم‌تر از این، توقف انتشار گزارش ارزیابی کیفی خودرو از آذرماه سال ۱۴۰۰ به بعد است. گزارش مذکور که توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران



مردم باید از استاندارد خودرو مطلع شوند

امیرحسن کاکایی، عضو هیات علمی دانشکده خودرو دانشگاه علم و صنعت در گفت‌وگو با «فرهیختگان» درخصوص حادثه جاده قم می‌گوید: «در دنیایی که دولت‌های متمرکز دارد، مردم از طریق استانداردها و مجوزهای دولت‌ها از ایمنی هر کالایی مطمئن می‌شوند. به‌طور مشخص کشورهای پیشرفته و در حال توسعه پیشرفته مشخصات موسسات استاندارد دارند. ایران از این لحاظ حتی کشور پیشرفته به شمار می‌رود؛ یعنی ما برای خودمان استاندارد ملی داریم. چین و کشورهای عضو اتحادیه اروپا نیز چنین استاندارد را تعریف کرده‌اند. نظام بین‌المللی ایزو نیز وجود دارد. از آنجایی که خودرو وسیله‌ای است که می‌تواند جان افراد را به خطر بیندازد، در اکثر کشورهای پیشرفته دنیا خیلی جدی به آن پرداخته می‌شود. برخی کشورهای دنیا مثل کشورهای عضو اتحادیه اروپا، سازمان‌های مردم‌نهادی دارند که به خودروها امتیاز می‌دهند؛ برای مثال جایی به نام یورونکپ (EuroNCAP) در اروپا علاوه بر استاندارد، خودروها را براساس ستاره رده‌بندی می‌کند. مردم برحسب موجودی خود برای خرید تصمیم‌گیری می‌کنند. البته ایمنی خودرو به تنهایی مهم نیست، بلکه ایمنی خودرو در کنار ایمنی جاده‌ها و رفتار راننده مهم است. به همین جهت در همه جای دنیا رانندگی مستلزم داشتن گواهینامه در سطح مختلف است.»

تجربه مشابه تاکاتا

کاکایی افزود: «ایمنی به دو نوع ایمنی طراحی خودرو و ایمنی و کیفیت تولید خودرو تقسیم می‌شود. به‌عنوان مثال در ایران تا چند سال گذشته خودرو یک بار برای تولید اینبو مجوز و تاییدیه نو استاندارد دریافت می‌کرد. در سال‌های اخیر به علت نوسانات تولید طی روند تکاملی استانداردسازی خودروها چیزی تحت عنوان cop تعریف شده، براین اساس فرضاً از هر ۱۰ هزار خودرو تعداد از خودروهای تولید شده به‌طور رندوم انتخاب شده و مورد تست قرار می‌گیرد و اگر این تست‌ها به هر دلیلی انجام نشد یک سری اقدامات اصلاحی صورت می‌گیرد. قابل توجه است که بعضاً پیش می‌آید در شرکتی مانند تویوتا یک طرح جدید ارائه می‌کند که با مشکل مواجه می‌شود. این شرکت با سرعت آنالیز می‌کند و در صورت بروز خطا نسبت به ایجاد تغییر اقدام می‌کند. نمونه معروف این موضوع شرکت تاکاتا است که سال‌ها به‌عنوان یکی از غول‌های تولیدکننده ایربگ فعالیت و با مجموعه‌های بزرگی از جمله تویوتا همکاری می‌کرد. در یک مقطع زمانی ایربگ‌های تاکاتا با مشکل مواجه شد که در نتیجه آن افراد در اثر عمل نکردن ایربگ‌های ۷ عدد خودرو کشته شدند. ضمن انتشار فراخوان توسط تویوتا، تاکاتا به خاطر پرداخت هزینه خسارت‌های وارده‌شده به مردم و همچنین خسارت‌های مربوط به فراخوان و اصلاحات به علاوه خسارتی که به نام تویوتا وارد کرده بود اعلام ورشکستگی کرد.»

پلیس به مردم گزارش دهد

کاکایی تکمیل کرد: «ایمنی غیرفعال که مربوط به طراحی داخل خودرو می‌شود و ایمنی قطعات قابل تعویض مانند ترمز دو بخش اساسی ایمنی را تشکیل می‌دهند. در اینجا به سیستمی نیاز داریم که مراقب باشد استانداردها در بازار لوازم یدکی و قطعات و خدمات پس از فروش رعایت می‌شود؛ چراکه در همان زمینه در تمام دنیا پتانسیل تقلب وجود دارد. درباره اکسل خودرو x۵۵ اطلاعات دقیقی ندارم اما باید توجه داشت که اکسل یک قطعه پلتفرمی به شمار می‌رود که جزئی از ساختار خودرو است و منطقاً

نباید ایراد داشته باشد و معمولاً هم به بازار یدکی مربوط نمی‌شود. تا زمانی‌که گزارش فنی منتشر نشود امکان اظهار نظر دقیق وجود ندارد اما از سوی دیگر نیز این احتمال وجود دارد که خودرو دستکاری شده باشد؛ برای مثال بعضاً افرادی شاسی خودرو را به‌طور غیرقانونی پایین یا بالایی‌ترند که بر ایمنی تأثیر می‌گذارد. مدیران خودرو فراخوانی برای بررسی یک به یک خودروها منتشر کرده است. باید دقت داشت شرایط برخی جاده‌ها و رانندگی افراد بد است و ممکن است پیش از لحظه تصادف اتفاقی رخ داده باشد. با در نظر داشتن اینکه دولت چین به‌شدت به دنبال که معروفیت در دنیا است و شرکت چری بزرگ‌ترین صادرکننده خودرو چین به شمار می‌رود، بعید می‌دانم جرات کوتاهی در ایمنی را داشته باشد. ایمنی شوخی بردار نیست. در صورتی که نتایج بررسی‌ها اثبات کند اشتباه از شرکت چری بوده، باید خسارت سنگینی پرداخت کند. انتظار داشتم پلیس در اینباره اظهار نظر کند؛ اما هنوز در این پدیده ورود نکرده است. درنهایت در زمینه ایمنی، نظارت پلیس راهنمایی رانندگی ایمنی را تضمین می‌کند، گزارش تخصصی تهیه کرده و حتی در صورت نیاز از تردد خودرو جلوگیری می‌کند.»

خودرو هم سیاسی شده!

امیرحسین کاکایی پیرامون عدم انتشار گزارش‌های ایمنی کارشناسی خودرو تصریح کرد: «این موضوع دو علت دارد؛ علت اصلی این موضوع به این مهم بازمی‌گردد که صنعت و بازار خودرو در مملکت ما بیش از حد سیاسی شده است. از همین روی هر اتفاقی که در این زمینه رخ می‌دهد همه می‌خواهند درباره آن نظر بدهند، تخریب کنند و بعضاً سوء استفاده کنند. متأسفانه این موضوع روبه‌روز نیز بدتر می‌شود. طبق اصل ۴۴ دولت باید در حوزه خودروسازی حکمران باشد و بخش خصوصی متصدی؛ از آنجایی که این دو موضوع با یکدیگر ترکیب شده، حکمران در برخی زمان‌ها از خودروساز دفاع می‌کند و نمی‌گذارد سیستم گزارش‌دهی درست کار کند. حتی ممکن است این گزارش‌ها وجود داشته باشد اما مردم نمی‌توانند اعتماد کنند. این موضوع مثل این است که در ساختمان‌سازی، طراح، ناظر، سازنده و مالک ساختمان یک نفر باشد؛ در این شرایط حداقل ناظر ساختمان باید توسط یک نهاد ملی تعیین شود. در نتیجه حتی در برخی جاها که ما واقعاً سیستم‌های گزارش‌دهی خوبی داریم، به آن اعتماد نداریم.»

۳۰ خودروساز داریم!

کاکایی در ادامه گفت تولید خودرو در دنیا، در دسته صنعتی‌ترین تولیدات به شمار می‌رود و از ساخت تلفن همراه و حتی بعضاً هواپیما سخت‌تر است؛ چراکه تولید هواپیما محدودتر از اتومبیل است. ایمنی خودرو بسیار مهم است؛ چراکه به همه مربوط است. اگر یک موبایل منفجر شود یک نفر آسیب می‌بیند اما یک خودرو خراب می‌تواند یک اتوبوس را به ته دره ببرد. این موضوع نیازمند شکل‌گیری یک تمدن و فرهنگ صنعتی توسط نهادها، ساختارها و قوانین است. متأسفانه طی ۵۰ سال گذشته به علت دولتی بودن این حوزه و وجود روابط میان صنعت خودرو و مسئولان ساختار صنعتی شکل نگرفته است. از جمله این موارد ساختاری می‌توان به موضوع آزمون‌ها و نهادهای نظارتی مستقل اشاره کرد. در یک مقطعی حدود پنج خودروسازی در کره جنوبی وجود داشت که به واسطه تحولاتی در دهه ۹۰، چهار خودروساز ورشکسته شدند؛ در آخر هیوندا باقی‌ماند که چری را خریداری کرد و به هیوندا کیا تغییر نام داد.

دولت نیز از ورشکستگی چهار خودروساز دیگر جلوگیری نکرد. در ایران نه تنها از ورشکستگی جلوگیری نمی‌شود، انجمن خودروسازان رسماً ۳۷ عضو دارد. ۱۱۰ پروانه بهره‌برداری داریم. از سوی دیگر نیز کشوری با تولید ۱٫۵ تا ۲ میلیون خودرو، به واسطه عدم صرفه اقتصادی یک مرکز آزمون جاده‌ای ندارد. ما به جای اینکه یک هیوندا داشته باشیم که با تولید به میزان ۸ میلیون خودرو به سراسر دنیا صادرات دارد، ۳۰ خودروساز داریم که بالاترین تیراژ یکی از خودروهای ما (پراید) ۵۰۰ هزار خودرو بوده است. بزرگ‌ترین خودروساز ما حداکثر ۸۰۰ هزار خودرو تولید کرده است. وقتی مقیاس اقتصادی نمی‌شود، ساختارهای حرفه‌ای نظارتی و رقابت نیز شکل نمی‌گیرد. سازمان ملی استاندارد ما به علت ضعف مالی و اقتصادی برخی آزمایشات را به آزمایشگاه‌هایی می‌سپارد که بعضاً متعلق به شرکت تولیدکننده است.»