

## استانداردهای ۸۵ گانه‌ی خودرو

نوشته‌ی: مه‌ران قومی نژاد  
کارشناس خودروسازی  
m.ghominezhad@ikco.ir

و مدت دوساله‌ی تطابق، فرصت ارائه‌شده کافی به نظر می‌رسد، به‌علاوه‌ی این واقعیت که بدنه‌ی خودروسازی در صنعت کشور، بخشی به‌شدت سیاسی‌ست و دور از ذهن به نظر می‌رسد که خبر تغییرهای ماهیتی استانداردهای اجباری را پیش از ابلاغ رسمی نمی‌دانسته است؛ بنابراین به‌یقین فرصت آنان برای تطابق لازم، بیش از فرصت‌های ارائه‌شده بوده است. اگر چنانچه صرفاً از فرصت‌های رسمی برای ایجاد تغییرها بهره برده است، دلیل آن چیزی جز بدنه‌ی پراینرسی این صنعت و میل کم به درک تغییرها نبوده است.

اما به تمامی این موضوع با دیدگاه دیگری نیز می‌توان نگاه کرد. به نظر می‌رسد سازمان ملی استاندارد به‌عنوان متولی کیفیت در صنعت کشور قصد دارد مسؤلیت‌های خود را با بالا بردن کمیت نظارت‌ها جبران کند که به نظر این راهبرد لزوماً درست نیست. در افهام جامعه‌ی ایران، آنچه از واژه‌ی استاندارد در ذهن مردم و حتی مسؤولان بدنه‌ی تصمیم‌گیر کشور متبادر می‌شود، بسیار به مفهوم کیفیت نزدیک است، حال آن‌که این دو مفهوم کاملاً از یکدیگر متفاوت هستند. استاندارد بیشتر به معنی "داشتن حداقل شرایط" است، اما محصول با کیفیت، به‌ویژه اگر خودرو باشد، به معنی "بالتر بودن، نسبت به شرایط کمترین میزان قابل‌پذیرش" است.

برنامه‌ی سازمان ملی استاندارد در جهت افزایش آزمون‌های اجباری به ۸۵ استاندارد، یک برنامه‌ی زمان‌بندی‌شده طی دو سال بود که اعلام رسمی آن به صنایع خودروسازی در زمستان سال ۱۳۹۵ صورت گرفت. بر اساس این برنامه خودروسازان موظف شدند برخی از استانداردهای جدید را تا زمستان سال ۱۳۹۶ و بخش دوم و نهایی را تا زمستان سال ۱۳۹۷ اجرایی کنند.

به نظر می‌رسد صرف زمان دو سال برای خودروسازان تا رسیدن به هدف‌های کمی سازمان ملی استاندارد، زمان مناسبی باشد، ولی نکته‌ی مهمی که نباید از نظر پنهان بماند این واقعیت است که سطح تغییرها در الزامات سازمان استاندارد، تنها محدود به تعداد آزمون‌ها نمی‌شود. در واقع بخش مهمی از الزامات جدید، مربوط به تغییرهای استانداردهای مرجع و صرف هزینه‌ی زمانی و مالی‌ست که باید برای تطابق با ویرایش‌های جدید و تغییر از استانداردهای ملی به مقررات اروپایی صرف کنند. از این‌رو با فرارسیدن آخرین فرصت‌های زمانی، از دیدگاه‌های متفاوتی می‌توان به برنامه‌ی زمان‌بندی سازمان ملی استاندارد و اصولاً دلیل وجودی این تغییرها نگاه کرد. در دیدگاه نخست، با اشاره به افزایش حدود ۳۰ استاندارد

را در نظارت کیفی در صنعت خودرو پُررنگ نشان دهد؛ درحالی‌که آنچه مشتریان خودرو، به‌عنوان صدمه و هزینه‌ی اضافی در زندگی خود پرداخت می‌کنند، صرفاً از جانب خودرو نیست. ساختارهای اشتباه هندسی در شهرسازی، جاده‌های برون‌شهری بسیار خطرناک، سوخت غیراستاندارد و ... همه از نمونه‌هایی هستند که چون صاحبان حقیقی ندارند، شامل موضوع‌هایی مانند شکایت مشتری و حقوق قانونی کاربر نمی‌شوند، اما درکل تأثیر آن‌ها در سلامت و ایمنی دارندگان خودرو و عموم مردم مؤثرتر از خودِ خودرو است. تقریباً میزان صدمه‌هایی که انسان شهرنشین، از حضور در ترافیک سنگین چند کیلومتری اتوبانی می‌بیند، بیشتر از آن‌که به استاندارد آلاینده‌ی خودرو بستگی داشته باشد، به مدت‌زمان انتظار در پدیده‌ی ترافیک و انتشار آلاینده‌های محیطی که در حرکت‌های خزشی ترافیک و حضور طولانی‌مدت در معرض آلاینده‌ی به‌وجود می‌آیند، وابسته است.

استفاده از سوخت غیراستاندارد، زنجیره‌ی معیوب برطرف کردن آلاینده‌های پتروشیمی از چرخه‌ی مصرف، جاده‌های غیراستاندارد و ... همه عامل‌هایی هستند که مشتریان خودرو در ایران، در وهله‌ی نخست، هزینه‌های اضافی مالکیت خودرو و شهرنشینی خود را برای آن‌ها پرداخت می‌کنند. ولی به نظر می‌رسد خودرو به‌عنوان محصول نهایی و کاربر غایی همه‌ی این مشکل‌ها، متهم ردیف اول است که این منطقی نیست.

البته روشن است که خودروسازان باید از تمامی توان خود در جهت ارتقای کیفی محصولات‌شان تلاش کنند، اما پرسش اینجاست که چرا سازمان ملی استاندارد ضابطه‌های سخت‌گیرانه‌ی خود را به‌طور متناسب در صنایع اجرایی نمی‌کند و چرا دیوار خودروسازان از همه کوتاه‌تر است. درحال خودروسازان علاوه بر اطاعت از ابلاغیه‌های سازمان ملی استاندارد، از اجرای ضابطه‌های سخت‌گیرانه‌تر در صنایع وابسته، اعم از قطعه‌ها و سوخت کاملاً استقبال می‌کند *IRMA*

امروزه مشتری ایرانی با داشتن حق انتخاب بسیاری از محصولات خودرویی تولید خارج از کشور، مفهوم دیگری از کیفیت این محصول صنعتی دارد و اگر برندهایی مانند تویوتا و بنز و هیوندا و ...، نشان کیفیت برتر دارند، به‌دلیل آن است که این صنعت در کشور تولیدکننده‌ی این خودروها، هدف‌هایی بسیار بالاتر از استانداردهای جهانی را نشانه گرفته است. افزایش الزامات حداقلی، نمی‌تواند تصویری که دارنده‌ی خودرو از خودروسازان و سازمان ملی استاندارد- به‌عنوان تولیدکننده‌ی کیفیت و ناظر کیفی- دارد را عوض کند. البته ممکن است در صنایع دیگر اوضاع کمی فرق کند، زیرا اوضاع کیفی تولیدات صنایع دیگر، به میزان چشم‌گیری فربه و غیراستاندارد است و این احتمال وجود دارد که افزایش کمی الزامات، به رضایت بیشتر مصرف‌کنندگان منتهی شود. صنایع غذایی، پوشاک، نفت و گاز در سطح پالایش و محصولات جانبی از این جمله‌اند.

به‌طور مشخص پرسش اساسی این است که آیا سازمان ملی استاندارد از توانایی صنعت خودرو و قابلیت تغییرپذیری آن در این مدت تخمینی داشته است؟ آیا این سازمان برآوردی از افزایش وابستگی خودروسازان به خارج از کشور و صرف هزینه‌های گزاف، آن هم در این اوضاع اسفبار اقتصادی داشته است؟ آیا این سازمان به این واقعیت که ارتقای کمی لزوماً (در بیشتر موارد قطعاً)، به معنی ارتقای سطح کیفی محصولات نیست اشراف دارد؟

بدنه‌ی صنعت کشور و قابلیت‌های محصولات صنعتی که صرفاً در سطح حداقل قابل‌پذیرش تولید شوند و تغییرهای محتوایی استانداردهای جاری گذشته، برنامه‌ی زمان‌بندی مرحله‌ای‌تر و با هدف‌های میانی بیشتری را طلب می‌کرد.

با کمی بازگشت به موضوع نخست، به‌نظر می‌رسد سازمان ملی استاندارد، به‌عنوان متولی کیفیت در صنعت کشور، درنظر دارد با افزایش مسؤلیت‌های قانونی خودروسازان، نقش خود