

دلیل باز نشدن ایربگ خودروهای داخلی در تصادفات

نایب رئیس کمیسیون صنایع مجلس در مورد تصادف بهیهان و اینکه ایربگ حتی یک خودرو از ۵۹ خودروی درگیر باز نشده می‌گوید: این موضوع در مورد خودروهای داخلی عجیب نیست و با صرف ورود سازمان ملی استاندارد یا سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان مشکل خودروسازان ما حل نمی‌شود. این موضوع می‌تواند بابتی باشد برای اینکه بالاخره به فکر حل اصل مشکل باشند.

به گزارش سایت خبری پرسون، علی جدی نایب‌رئیس کمیسیون صنایع مجلس گفت: سازمان ملی استاندارد یک آزمایشگاه مناسب برای آزمایش خودرو ندارد، این سازمان وظیفه داشت که آزمایشگاهی برای خودرو تاسیس کند، در جاده قم زمینی هم برای این کار اختصاص داده شد تا در مورد تخریب و تصادف خودرو آزمایش‌ها انجام شود، اما سازمان ملی استاندارد چندین سال است که هنوز این پروژه را به نتیجه نرسانده است.

وی افزود: صرف جریمه مشکل خودروسازی ما را حل نمی‌کند؛ اگر ما می‌خواهیم اصل مشکل را حل کنیم باید به سمت رقابتی کردن خودروسازی و تقویت بخش خصوصی در این حوزه برویم. واردات در حدی که کسری تولید داریم برای ایجاد رقابت هم می‌تواند کمک کند. مجموع این عوامل می‌تواند باعث شود خودروساز حس کند که رقیبی دارد و از نظر کیفیت و کمیت مقایسه می‌شوند. در این صورت خودروساز سعی می‌کند که به سمت اصلاح کیفیت، قیمت و خدمات پس از فروش برود.

جدی تصریح کرد: اینکه ما همه راه‌ها را بسته‌ایم و هیچ مقایسه‌ای وجود ندارد، نه خودروی خارجی وارد می‌شود و نه بخش خصوصی را تقویت می‌کنیم و عملاً به شکل انحصاری بازار در اختیار این خودروسازان است، دیگر انگیزه‌ای برای بهتر شدن ندارند چراکه بازار برای خودروهای خود دارند، قرعه‌کشی انجام می‌شوند و همه مردم در صف هستند؛ لذا انگیزه‌ای برای بهتر شدن ندارند و برای حل مشکل باید به سمت رقابتی کردن تولید خودرو برویم و علاوه بر واردات، بخش خصوصی را هم تقویت کنیم. این راه حلی است که باید پیش گرفته شود در غیر این صورت در هر مقطعی مشکلی پیش می‌آید، می‌گوییم خودروسازی مشکل دارد، حل هم نمی‌کنیم و تفاوتی هم در حال مردم نخواهد داشت.

چرا خودروهای ایرانی ناایمن هستند؟

امیرحسین کاکایی مدیر گروه قوای محرکه دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت با اشاره به اینکه تقصیر قطعه‌سازان در حوادث و سوانح رانندگی اخیر به هیچ عنوان مورد بحث قرار نگرفته است، گفت: اینکه در تصادفات اخیر ایربگ خودروها عمل نکرده، نیاز دارد که سازندگان ایربگ در این زمینه پاسخگو باشند، برای مثال در ژاپن که یک تصادف رخ داد شرکت تویوتا به عنوان سازنده خودرو و شرکت ساکاتا به عنوان تولیدکننده ایربگ پاسخگو بودند، اما شرکت ساکاتا مسئولیت اصلی این موضوع را قبول کرد و با پرداخت غرامت ۷ نفر جان باخته این تصادف ورشکسته شد.

وی افزود: راهکار جلوگیری از بروز چنین حوادثی این است که در مورد قطعات تولید شده در صنعت خودرو به خصوص قطعاتی که در بحث ایمنی به کار می‌روند، باید دقت بسیار کامل و جامعی در مورد آن‌ها صورت گیرد، یعنی در بحث تحقیق، توسعه و همچنین آزمون ایمنی و کیفیت باید بسیار سختگیری انجام شود، که متأسفانه چنین مسائلی تاکنون پیگیری نشده است.

کاکایی اظهارداشت: در گذشته قطعاتی که در کشور تولید می‌شدند، تحت لیسانس یک شرکت خارجی بود و این تولیدکنندگان مسئولیت کیفیت و اصالت قطعه تولیدی خود را بر عهده می‌گیرند، اما در چند سال اخیر به دلیل مشکلات تحریم‌ها و همچنین مطرح شدن نهضت داخلی‌سازی قطعات، خیلی از افراد بدون اینکه از صلاحیت لازم در این حوزه برخوردار باشند، آمدند و با شراکت با چینی‌ها قطعاتی را مونتاژ کردند، در صورتی که در بحث تولید فقط مباحث مالی مطرح نیست و باید از نظام تضمین کیفیت سفت و سختی برخوردار بود.

این استاد دانشگاه با اشاره به اینکه بر اساس ماده ۵۶ برنامه ششم توسعه کشور سازمان استاندارد و وزارت صمت باید امکانات تست ایمنی خودرو را توسعه دهند، اضافه کرد: زمانی که خودرو در مرحله تحقیق و توسعه، طراحی و تولید قرار دارد، باید آزمون‌های ایمنی و طراحی در دستور کار قرار گیرد، اما متأسفانه در کشور ما چنین امکاناتی وجود ندارد، هزینه‌های مربوط به تحقیق و توسعه و آزمون‌های ایمنی و تصادف بسیار بالا است و زمانی این هزینه‌ها صرفه اقتصادی دارد که تیراژ تولید بالا باشد، اما به دلیل تیراژ کم تولید در کشور معمولاً این آزمون‌ها و تست‌های تضمین کیفیت و تصادفات جاده‌ای در ایران آنچنان که باید و شاید مورد توجه قرار نمی‌گیرند.

منبع: فرارو