

وزیر علیه خودروسازان

دایره انتقاداتی که به خودروسازان داخلی وارد است بسیار گسترده‌تر از مواردی است که مشتریان مطرح می‌کنند؛ حالا از نمایندگان مجلس شورای اسلامی گرفته تا سازمان ملی استاندارد و حتی وزیر صمت درباره نامطلوب بودن تولیدات شرکت‌های خودروساز شکایت کرده و بارها تذکر داده‌اند.

به گزارش سایت خبری پرسون، وزارت صمت که متولی کنترل استاندارد و کیفیت خودرو در کشور است بارها از روش‌های مختلف برای کنترل قیمت و بالابردن استاندارد استفاده کرده است. وزیر صنعت، معدن و تجارت در آخرین اظهارات خودرویی گفته است: «متأسفانه صنعت خودروسازی ایران در طول سال‌های گذشته از نظر کیفیت و قیمت عملکرد و روند مناسبی نداشته است.» اما با وجود اینکه در کشور ما صنعت خودروسازی به‌ویژه پس از انقلاب اسلامی همواره در زمره صنایع مادر و استراتژیک بوده و صنعت خودروسازی به‌عنوان دومین شاخص مهم اقتصاد ملی پس از صنعت نفت و گاز همواره مورد توجه و حمایت سیاست‌گذاران قرار گرفته است.

لیکن نگاه‌های غیرکارشناسی و کوتاه‌مدت باعث شده این صنعت استراتژیک با مشکلات جدی مواجه باشد و خودروهای تولیدی از جهات مختلفی مانند کیفیت، تنوع، ایمنی و قیمت از وضعیت مطلوبی برخوردار نبوده و نتوانسته است رضایت مشتریان داخلی خود را تامین کند.

رهبر انقلاب در بازدید از شرکت ایران خودرو در سال ۱۳۸۹ بخش اصلی توصیه‌های عالمانه را به تاکید بر افزایش کیفیت اختصاص دادند که متأسفانه این رهنمود در عمل، اجرایی نمی‌شود. مجلس شورای اسلامی در راستای ارتقای کیفیت تولید خودرو و کاهش مصرف سوخت در مورخ ۱۳۸۹/۲/۲۶ «قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی» را تصویب و مطابق این قانون، وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف شد ظرف مهلت سه‌ماه از تاریخ تصویب قانون، برنامه و سیاست‌های مرتبط با ارتقای کیفیت تولید خودرو، کاهش مصرف سوخت، اجرای استانداردهای ۵۱ گانه و استانداردهای موردنیاز قطعه‌سازی و نیز استانداردهای ایمنی و آلاینده‌گی را تهیه و پس از تصویب هیأت وزیران به مراکز ذی‌ربط ابلاغ کند. اما آنطور که از شواهد پیداست هیچ خبری از عمل نیست.

ماجرای تصادف بهبهان

سیدرضا فاطمی‌امین، وزیر صمت هم در جریان بازدید از خودروهای آسیب‌دیده از حادثه تصادف زنجیره‌ای بهبهان - اهواز با ابراز تاسف از وقوع این حادثه تلخ افزود: ۵۸ خودرو در این حادثه آسیب دیدند که تنها ۱۷ خودرو کیسه‌هوا داشتند و از این ۱۷ خودرو کیسه هوای یک خودرو فعال شده است. باید دید که از این ۱۷ خودرو چند خودرو کیسه‌هوای روشن داشتند چون معمولاً ناآگاهی وجود دارد و در بعضی از خودروها کیسه‌هوا خاموش است. باید درمورد الزامات ایمنی و کیفیت خودرو باید بیشتر دقت کنیم. فاطمی‌امین ادامه داد: وزارت صمت تاکید ویژه در افزایش تولید و متعادل شدن قیمت خودرو در کشور دارد، ضمن اینکه کیفیت خودروها باید قابل قبول باشد. درخصوص تصادف زنجیره‌ای جاده بهبهان - اهواز مکاتباتی با وزیر راه و شهرسازی انجام شده تا در کمیسیون ایمنی راه‌ها این حادثه رانندگی به‌دلیل تعداد بالای خودروها به‌دقت بررسی شده و عوامل این حادثه کارشناسی شود. وزیر صنعت، معدن و تجارت با تاکید بر بررسی کیفیت خودروهای آسیب‌دیده در این حادثه همچنین پیگیری تخلفات صورت‌گرفته، ادامه داد: درخصوص کیفیت خودروهای تولید داخل یا خودروهای وارداتی بی‌کیفیت نیز بیشتر از گذشته توجه خواهیم کرد.

سیاست‌های غلط در خودروسازی

حامد نیک‌آیین، کارشناس خودرو می‌گوید: «رشد فزاینده قیمت خودروهای تولیدی داخل طی سالیان اخیر و برخی سیاستگذاری‌های اشتباه در این حوزه، مسائل امروز خودروسازان را به وجود آورده است. متأسفانه خودروسازان داخلی هیچ حمایتی از مصرف‌کننده نمی‌کنند و این نارضایتی در عمده محصولات‌شان دیده می‌شود؛ البته هستند محصولاتی با قیمت بالا که مشتری از آن راضی هستند. خودروسازان باید خیلی زود در به‌روزرسانی و جلب‌نظر مشتریان اقدام کنند.» این کارشناس می‌افزاید: «دولت باید واردات خودرو را آزاد سازد. اگر این کار انجام گیرد خودروسازان مجبور می‌شوند تحولات خود را آغاز کنند. پایین بودن کیفیت خودروها و قطعات، ایمنی پایین و آلاینده‌گی بالا از عمده مسائل و مشکلات خودروسازان بوده است و شکایات واصله گویای این واقعیت است که محصولات تولیدی دو گروه خودروسازی ایران خودرو و سایپا از کیفیت مطلوب برخوردار نبوده و مشکلاتی را برای مشتریان به‌وجود آورده‌اند.»

۳۰۰ هزار مصدوم سالانه

طبق گزارش پلیس راهنمایی و رانندگی، ۴۰ درصد تصادفات جاده‌ای در کشور ما از نوع واژگونی است. ضعف در ساختار بدنه خودروهای تولید داخل از مهم‌ترین عوامل شدت بخشیدن به صدمات وارده و افزایش جان‌باختگان سوانح رانندگی شناخته شده است و همچنین با وجود الزامی بودن استفاده از سامانه ترمز ضد قفل (ABS) از سال ۱۳۸۸ برای خودروها، سایر سامانه‌های ایمنی نیز از قبیل سامانه کنترل پایداری الکترونیکی (ESP)، سامانه هشدار بین خطوط، سامانه ترمز اضطراری (EBS) و ... در حجم وسیعی از تولیدات داخلی به‌کارگیری نشده است.

حدود ۵۰ درصد از مرگ‌های غیرطبیعی ارجاعی به مراکز پزشکی قانونی در سال ۱۳۹۵ ناشی از حوادث وسایل نقلیه بوده و عامل ضربه به سر نیز دلیل

اصلی فوت ۵۶ درصد از جان باختگان اعلام شده است. از مجموع ۱۶۲۱۲ فوتی ناشی از حوادث رانندگی مربوط به سال ۱۳۹۷، ۵۴۴۱ نفر با خودروی پراید و ۳۶۸۶ نفر با پژو ۴۰۵ فوت شده‌اند که خودروهای مذکور به حکایت آمار، از ایمنی مناسب برای محافظت از جان رانندگان و سرنشینان خود برخوردار نیستند. همچنین این سوانح سالانه بیش از ۳۰۰ هزار مصدوم به جا می‌گذارد. هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم ناشی از تصادفات رانندگی سالانه حدود هفت درصد از تولید ناخالص ملی کشور را تشکیل می‌دهد.

طبق گزارش رییس کل بیمه مرکزی در سال‌های ۱۳۹۵ حدود ۷۹ هزار میلیارد ریال، در سال ۱۳۹۶ حدود ۹۰ هزار میلیارد ریال و در سال ۱۳۹۷ مبلغ ۱۱۵ هزار میلیارد ریال بابت خسارات مالی و جانی بیمه شخص ثالث و مازاد پرداخت شده است. علاوه بر کیفیت و ایمنی پایین، خودروهای تولید داخل در مقایسه با خودروهای وارداتی از مصرف سوخت بالاتر و آلایندگی بیشتری نیز برخوردارند. از مجموع تکالیف متعدد و تاثیرگذار در زمینه آلودگی هوا، فقط تولید خودرو با استاندارد یورو ۴ بدون توجه به عدم امکان تامین سوخت در جایگاه‌های سراسر کشور اجرایی شده است.

تصادف خودروها در جاده بهبهان شاید نقطه عطفی در صنعت خودروسازی انحصاری کشور باشد و حساسیت افکار عمومی و رسانه‌ها به این مساله موجب شود تا حتی تاکیدات ۱۱ ساله رهبر معظم انقلاب از بابت افزایش کیفیت خودروهای داخلی مورد توجه قرار بگیرد؛ اتفاقی که نفع اقتصادی و اجتماعی آن نیز به‌طور مستقیم به جامعه و دولت بازمی‌گردد.

منبع: صبح نو