

## زیرساخت ارتقای خودروهای ایرانی به استاندارد های ۸۵ گانه مهیا نیست

کارشناسان خودرو معتقدند هنوز شرایط و زیرساخت های لازم برای ارتقای خودروهای ایرانی به استاندارد های ۸۵ گانه مهیا نیست و پافشاری مسئولان سازمان ملی استاندارد بر این موضوع، جز هدر دادن درآمدهای ارزی و از دست رفتن تولید و اشتغال فایده ای نخواهد داشت.

به گزارش گروه اقتصادی ایسکانیوز؛ برخی خودروسازان که در هفته های گذشته از تریبون های مختلف به مخالفت با استانداردهای جدید خودرویی که اعلام شده، پرداختند و حتی شرکت های بزرگ و صاحب نامی همچون بنز و هیوندایی را از پاس کردن این استانداردها ناتوان توصیف کردند.

آنان خواستار اعمال تغییرات و تعدیل در این استانداردها شده بودند، اما طی روزهای گذشته نیره پیروزبخت رئیس سازمان ملی استاندارد ایران با پافشاری بر مواضع پیشین این سازمان، رعایت استانداردهای خودرویی طبق زمان بندی اعلام شده را الزامی عنوان کرد. به گفته او، سازمان ملی استاندارد در اجرای استانداردهای جدید کاملا شفاف و مطابق برنامه اعلام شده عمل خواهد کرد و در چگونگی اجرای این استانداردها با توجه به بسترهای موجود، با خودروسازان همکاری می کند.

پیروزبخت بیان داشت: از همه خودروسازان خواسته شده در برنامه اجرایی دقیق خود چگونگی اجرای استانداردهای مذکور را به این سازمان گزارش کنند.

به گفته او، استانداردهای خودرویی از سال ۲۰۱۴ در اتحادیه اروپا دچار تغییر شد که مورد تایید سازمان ملل نیز قرار گرفته و همین استانداردها ملاک عمل سازمان ملی استاندارد است؛ این استانداردها از سال ۱۳۹۱ به خودروسازان اعلام شده است و درباره برنامه زمانی اجرای این استانداردها توافق شده است.

او اضافه کرد: این توافق در شورای سیاستگذاری خودرو با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت و نمایندگان خودروسازان در سال ۱۳۹۵ مورد تصویب قرار گرفته است.

### \*\* دیدگاه کارشناسان صنعت خودرو

برخی کارشناسان خودرو معتقدند همه خودروسازان در این که باید به سمت استانداردهای جدید بروند متحدانظرند، اما برای تحقق این مهم باید زیرساخت های لازم را فراهم و عوامل اجرایی مورد نیاز را هماهنگ کرد.

به اعتقاد آنان، باید در وهله نخست به بررسی این مساله پرداخت که آیا توانایی لازم برای پاس کردن این استانداردها در کشور وجود دارد یا خیر؟ و سپس آنها را به خودروسازان دیکته کرد.

یکی از کارشناسان اظهار داشت: روزانه افزون بر ۸۰ میلیون لیتر سوخت در کشور توسط خودروها مصرف می شود و حدود پنج سال (از سال ۹۲) است که سوخت با استاندارد یورو ۴ در کشور عرضه می شود؛ هرچند این موضوع نیز جای بحث دارد و تاکنون هیچگاه مدارک و مستنداتی در این زمینه ارائه نشده است.

او که خواست نامش فاش نشود، ادامه داد: فناوری مربوط به جایگاه های سوخت کشورمان نیز فناوری ۱۵۰۴ و متعلق به ۴۰ سال پیش اروپاست؛ در این زمینه نیز نتوانسته ایم از نظر سخت افزاری با فناوری های روز جهان هماهنگ شویم.

به گفته این کارشناس، در خوشبینانه ترین حالت فقط ۲۳ میلیون از ۸۰ میلیون لیتر سوخت مصرفی روزانه کشور از استاندارد یورو ۴ برخوردار است.

او اضافه کرد: موتورهای جدیدی که در کشور طراحی شده یا وارد می شوند، باید بستری برای صیانت از آنها وجود داشته باشد، اما در چنین شرایط شاهدیم بطور نمونه حتی خودروهایی نظیر بنز، بی.ام. دابلیو، پورشه و لکسوس که عمر مفید کاتالیست آنها دستکم ۱۰ ساله است، به ۲ سال کاهش می یابد.

این کارشناس با اشاره به ایراد داشتن بازرسی های فنی در کشور، خاطرنشان کرد: بر این اساس، طراحی های جدید که انجام می شود نیز عقیم مانده و بتدریج از بین می روند.

یکی دیگر از کارشناسان خودرویی، موضوع مهندسی ترافیک را مورد توجه قرار می دهد و می گوید: مهندسی ترافیک کنونی هشت کلانشهر کشور مربوط به بیش از ۵۰ سال پیش است؛ استانداردهای جدید جهانی در این زمینه سرعت بیش از ۹۰ کیلومتر در ساعت را برای خودروها پیش بینی کرده، اما سرعت خودروها در مهندسی ترافیک و روانسازی ترافیک کنونی کشور بین پنج تا ۳۰ کیلومتر در ساعت است.

او نیز خواست که نامش فاش نشود، افزود: این مسئله بر تجمع آلایندهای خودروها و شدت آلودگی هوا در شهرهای بزرگ می افزاید. این کارشناس همچنین با اشاره به وضعیت جاده های کشور، خاطرنشان کرد: عدم برخورداری از در کشور که پیشرفته ترین استاندارد سطوح آسفالت در جهان است، سبب شده تا عمر سیستم های تعلیق خودرویی در کشورمان پایین بیاید و این مساله و وجود حفره ها و چاله های فراوان در سطح جاده ها حتی بهترین خودروهای تولیدی جهان را دچار مشکل کرده است.

به اعتقاد او، امروز با یک معادله چند مجهولی در کشورمان مواجه ایم که اگر حل شود، آنگاه استانداردهای ۸۵ گانه خودرویی مفهوم می یابد؛ در غیر این صورت جز خروج ارز از کشور و از دست رفتن تولید داخلی و اشتغال ثمره ای نخواهد داشت.

یکی دیگر از کارشناسان با اشاره به سیستم بانکی کشور، اظهار کرد: در بسیاری کشورهای توسعه یافته شاهدیم بانک ها در خرید خودروهایی نظیر بنز، بی.ام. دابلیو، پورشه و غیره به مشتریان کمک کرده و اصطلاحاً مشارکت (فاینانس) می کنند، اما سیستم بانکی کشورمان از طراحی های چند صد میلیونی حمایت نمی کند.

او نیز خواستار عدم ذکر نامش شد، گفت: بر این اساس رفتن به سمت استانداردهای ۸۵ گانه از کشتش پذیری لازم برخوردار نیست. این کارشناس حوزه خودرو تصریح کرد: امروز برای طراحی یک پلتفرم جدید با قطعات و خطوط تولید جدید، هزینه ای افزون بر ۵۰ هزار میلیارد ریال مورد نیاز است که دستکم ۷۰ درصد آن نیازمند صرف دلار و ارز است.

او ادامه داد: وقتی استانداردهای جاده ای نداریم، در عمل چهار مورد از استانداردهای ۸۵ گانه مد نظر سازمان ملی استاندارد حذف می شود، وقتی در موضوع مهندسی ترافیک چندین دهه از جهان عقب هستیم و خودروهای ما گرفتار در ترافیک هستند، دیگر نصب سنسورهایی که دید راننده و شرایط تصادف را هشدار می دهند معنی نخواهد داشت.

به گفته این فعال بخش خودرو، چنین استانداردهایی فقط هزینه خدمات پس از فروش مشتریان را افزایش داده و بتدریج از جذابیت خودروها خواهد کاست.

او تصریح کرد: تحقق این استانداردها، در وهله نخست نیازمند همکاری، هماهنگی و مساعدت دستگاه های متولی از جمله وزارت کشور، نفت، صنعت، معدن و تجارت، امور اقتصادی و دارایی، سازمان بهینه سازی مصرف سوخت، سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان ملی استاندارد و بانک هاست.

اجرای فاز نخست استانداردهای جدید اجباری خودرو از روز نخست دی ماه ۱۳۹۶، تولید و واردات برخی از خودروهای غیر استاندارد را از دستور کار خودروسازان خارج کرد.

خودروهای ۳۱۵ سدان، ۵۵۰، تیگو ۵، سایپا ۱۳۱ و سایپا ۱۳۲ دوگانه سوز، سایپا ۱۴۱ بنزینی و دوگانه سوز، آریو ۱۵۰۰ سی سی، پژو پارس با موتور، وانت تک کابین و دو کابین مزدا و کارا ۱۷۰۰ (بنزینی و دوگانه سوز)، آسا ۵۰، لیفان ۶۲۰، لیفان ۵۰، لیفان ۶۰، جک ۵، هیوندای ۱۰ و برخی از خودروهای سنگین جاده ای از دستور کار خودروسازان خارج شد.

تا ابتدای دی ماه امسال خودروسازان باید مدارک استاندارد ۵۵ گانه را به سازمان ملی استاندارد تحویل می دادند و همه خودروهایی که قادر به پاس کردن این استانداردها نبودند، از دور خارج شوند.

از این تاریخ به بعد، هر خودرویی از خوروهای یاد شده اگر بخواهد مجدد به خط تولید بازگردد، باید استانداردهای ۶۳ گانه را پاس کند؛ یعنی علاوه بر استانداردهای پیشین، هشت استاندارد دیگر نیز اضافه شده است. این مهلت تا اول دی ماه سال آینده (۹۷) برای این خودروها باقیست، اما از ابتدای زمستان آینده به بعد پشت سر گذاشتن ۸۵ استاندارد الزامی است و ۲۲ استاندارد دیگر نیز اضافه خواهد شد.

منبع: ایرنا