

ایسکانیوز گزارش می دهد؛

خودروسازان زیر منگنه سازمان استاندارد

فاز اول اجرای استانداردهای اجباری ۸۵ گانه مربوط به صنعت خودرو، دی ماه سال گذشته اجرا شد که با حواشی بسیاری همراه بود.

به گزارش خبرنگار گروه اقتصادی ایسکانیوز؛ برخی از وارداتی‌ها با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو شدند و البته مشکلاتی نیز برای برخی داخلی‌ها به وجود آمد. نکته ترسناک این است که از ابتدای دی ماه سال جاری بخش‌های اصلی این استانداردها به اجرا درخواهد آمد و بخش بزرگی از این صنعت قابلیت فراهم آوردن آن را ندارند.

حالا با توجه به اینکه سازمان استاندارد به‌شدت پای این استانداردهای جدید ایستاده و حداقل آن‌طور که می‌گوید قصد ندارد از آن عقب‌نشینی کند، اوضاع خودروسازان بزرگی که سال‌ها محصولاتشان را با روال قبلی تولید کرده‌اند، ابهام‌برانگیز شده است. از آنجایی که استانداردهای خودرویی ایران که با کد ۶۹۲۴ شناخته می‌شود برگرفته از استانداردهای اروپا با کد ۴۶/۲۰۰۷ است، تفسیر و تعبیر برخی از آیتم‌های جدید که حتی در خارج از کشور و مبدا تاییدکننده یک آپشن به حساب می‌آید، محل اعتراض بسیاری شده است.

روال تصویب استانداردهای خودرویی در حوزه یورو و اتحادیه اروپا، تایید و بررسی آن در کمیسیون اروپا با حضور کارشناسان سیاسی، اقتصادی، محیط‌زیست و حتی نمایندگانی از خودروسازان است. بعد از تعیین آیتم‌های جدید استاندارد، بخشی از آن به‌صورت پایلوت توسط خودروسازان مطرح این حوزه آزمایش می‌شود تا نقاط تاریک و روشن آن مشخص شود. به همین دلیل است که اجرای این پروسه شاید چیزی حدود ۳ سال به طول بیانجامد تا لیست استانداردهای فوق برای کلیه خودروها اجباری شود.

از سویی دیگر، کشورهای اروپایی که در حال حاضر بخش بزرگی از تولیدات سراسری خودرو در دنیا را شامل می‌شوند، درباره استانداردهای جدید رویکرد بازاریابی نیز دارند. بدین معنی که مجموعه مدیران صنعتی این حوزه در تلاش هستند تا با وضع قوانین جدید نه‌تنها موجب افزایش کیفیت تولید، کاهش آلاینده‌گی و بهبود مصرف سوخت خودروهایشان شوند، بلکه راه را برای رقابت با تولیدات آسیایی و آمریکایی نیز هموار می‌کنند.

حال اجرای نسخه اروپایی برای بازار و صنعتی که هنوز درگیر مشکلات عدیده پایه‌ای و کلیشه‌ای است، جای سوال بسیاری دارد. اروپایی‌هایی که برای اجرای آیتم‌های جدید خود اتاق فکر دارند و سپس آیتم‌ها را به‌صورت آزمایشی، بررسی می‌کنند و درنهایت برای اجرای آن باز زمانی مشخصی تعیین می‌کنند. عدم بررسی هزینه‌های مهندسی و مطالعات مربوط به ارزش نهایی که در گام بعد از اجرا شدن این استانداردها به‌وجود می‌آید، می‌تواند توازن را در بازاری که خود هنوز درگیر مشکلات زیرساختی است، بدتر کند. فتح قلعه استانداردهای به‌روز اروپایی بدون درنظر گرفتن ابزار و تجهیزات لازم، تنها با در نظر گرفتن اینکه قصد داریم خودروهایمان را از نظر کاغذی شبیه به نمونه‌های مطرح دنیا کنیم، به‌نوعی سقوط آزاد محسوب می‌شود.

فارغ از بحث چند و چون تدوین، مبحث دیگری که اجرای استانداردهای جدید را با چالش روبه‌رو می‌کند، روند و چگونگی اجرای آن‌ها است. مسیری که در طی آن خودروسازان تنها نخواهند بود. وزارت نفت، وزارت راه، وزارت صنعت و سیستم‌های بانکی نیز باید در آن

حضور داشته باشند. بررسی روند اجرای استانداردهای جدید نشان می‌دهد که ۱۵ آئتم از ۸۵ آئتم فوق تنها مربوط به دینامیک خودرو روی جاده است. ناگفته پیداست که شرایط کیفی جاده‌های کشور با نمونه‌های اروپایی آن هرگز قابل مقایسه نیست.

در انتها آنچه روی سخت‌گیری بیش از حد سازمان استاندارد به‌عنوان متولی کیفی خودروهای تولیدی و وارداتی صحنه می‌گذارد، بخش‌های مربوط به ارزیابی تامین و تهیه استانداردهای جدید است. این در شرایطی است که کشور هم‌چنان با فضای باز اقتصاد جهانی روبه‌رو نشده و هم‌چنان بخشی از تحریم‌های یک‌جانبه به‌منوال قدیم اجرا می‌شود. از سویی دیگر چالش‌های بزرگ ارزی، با تحکم و دستور بالادستی است که کمی در ظاهر فروکش کرده‌اند. این بحث از آنجایی مطرح می‌شود که برای تهیه بخش عمده‌ای از این استانداردها باید دست به دامان قطعه‌سازان شد. حال آنکه می‌دانیم هنوز بسترهای لازم برای نزدیکی بنگاه‌های تولید قطعه و مجموعه‌های خودرو در داخل کشور به‌منظور نزدیکی به سطوح اروپایی فراهم نشده است.