

خروج طبقه متوسط از بازار صفر کیلومترها به بهانه ایمن سازی

تله گذاری با استانداردهای ۸۵ گانه



شروین اشیدری: قصه استانداردهای خودرویی در ایران، روایتی غریب از تحقق یک هدف درست با بدترین ابزار ممکن است. پروژه‌ای که از زمستان ۱۳۹۵ با ارتقای استانداردهای ۸۵ گانه به ۸۵ گانه کلید خورد تا امنیت جاده‌ها را هم‌تراز با ضوابط اروپایی کند، امروز در کف بازار مصرف، به کاتالیزوری برای نابودی سگمنت خودروهای اقتصادی تبدیل شده است. خروجی چک‌لیست ۸۵ گانه سازمان ملی استاندارد، به جای وادار کردن خودروساز به توسعه پلتفرم‌های ایمن و ارزان، حذف بی‌جایگزین ارزان‌ترین گزینه‌های مصرف‌کننده طبقه متوسط و جهش نجومی قیمت‌ها بود. پارادوکس ماجرا اینجاست؛ الزاماتی که قرار بود تلفات تصادفات را بکاهد، با بیرون راندن طبقات فرودست از بازار صفر کیلومترها و راندن آن‌ها به سمت خودروهای کارکرده و فرسوده دهه‌های قبل، به ضد هدف خود تبدیل شد.

این گزارش صمت، بررسی کالبدشکافانه پشت‌پرده یک سیاست‌گذاری صنعتی است؛ جایی که استاندارد نه عصابی دست کیفیت که اهرم جدید خودروسازان برای افزایش قیمت و تحکیم انحصار شد.

از تعلیق تحریمی تا ضرب‌الاجل‌های کاغذی

داستان ۸۵ گانه با یک رویای بزرگ آغاز شد. اسفندماه ۱۳۹۵ بود که شورای عالی استاندارد اعلام کرد استانداردهای اجباری صنعت خودرو از ۵۵ مورد به ۸۵ مورد افزایش خواهد یافت؛ برنامه‌ای بلندپروازانه که مقرر شد تا دی‌ماه ۱۳۹۷ به‌صورت کامل اجرایی شود. اما ورود به گرداب تحریم‌های سال ۱۳۹۷ و تنگنای ارزی زنجیره تامین، خط بطلانی بر این آرمان‌گرایی کشید. کار تا جایی پیش رفت که در فروردین ۱۴۰۰، سازمان ملی استاندارد رسماً از تعلیق ۹ استاندارد حیاتی خودرویی خبر داد.

سراب داخلی سازی ماژول‌های ایمنی

استانداردهایی که اتفاقاً ستون فقرات ایمنی فعال بودند؛ از سامانه کنترل پایداری الکترونیکی (ESC) و سیستم ترمز خودکار اضطراری (AEBS) گرفته تا سامانه هشدار انحراف از مسیر (LDWS) و حفاظت از عابر پیاده. این تعلیق دوساله، فرصتی طلایی برای بازطراحی ساختار پلتفرم‌های ملی بود اما در شهریور ۱۴۰۲ ورق برگشت. سازمان ملی استاندارد با صدور ضرب‌الاجل‌های سفت‌وسخت اعلام کرد سامانه‌ها بین ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ دلار ارزیبر مستقیم هر دستگاه

یکی از محورهای مسکوت‌مانده در مناقشه استانداردهای ۸۵ گانه، میزان ارزیبر تجهیزات است که برای پاس کردن این استانداردها به خودروها افزوده شد. سامانه‌هایی چون کنترل پایداری الکترونیکی (ESP/ESC)، پایش فشار باد تایرها (TPMS) و سنسورهای نور و باران، بخش عمده‌ای از این چک‌لیست را تشکیل می‌دهند.

سؤال اصلی این است: آیا زنجیره قطعه‌سازی داخلی توان تولید این قطعات پیشرفته مکانرونیکی را داشت؟

استانداردهای خودرویی را می‌توان سنگ‌بنایی مهم برای ادامه مسیر ارتقای ایمنی خودروها و کاهش حوادث جاده‌ای دانست

اهمیت استاندارد ۸۵ گانه

ایمنی و محدودکننده‌های عملکردی خودرو می‌تواند در جلوگیری از رفتارهای پرخطر و کاهش پیامدهای حوادث نقش داشته باشد. وی ادامه داد: با این حال، تحلیل حوادث جاده‌ای به بررسی مجموعه‌ای از عوامل نیاز دارد؛ عواملی همچون وضعیت و کیفیت راه‌ها، میزان فرسودگی خودروها، شرایط اجتماعی و رفتاری رانندگان و سایر مؤلفه‌های مؤثر بر ایمنی ترافیک. ازاین‌رو، بدون دسترسی به داده‌های جامع و تحلیل‌های آماری در سطح کلان، نمی‌توان با قاطعیت سهم دقیق استانداردهای ۸۵ گانه را در کاهش حوادث جاده‌ای مشخص کرد.

این پژوهشگر و مدرس ایمنی صنعتی تصریح کرد: با وجود این محدودیت، استانداردهای خودرویی را می‌توان سنگ‌بنایی مهم برای ادامه مسیر ارتقای ایمنی خودروها و کاهش حوادث جاده‌ای دانست؛ مشروط بر آنکه اجرای آن‌ها با نظارت مؤثر، ارزیابی دقیق و پایش مستمر عملکرد خودروها همراه باشد.

گودرزی با تأکید بر ضرورت ایجاد تعادل میان هزینه تولید و الزامات ایمنی گفت: در صنعت خودرو، نه می‌توان ایمنی را فدای ارزان‌تر تمام شدن تولید کرد و نه می‌توان هر افزایش قیمتی را به نام ارتقای ایمنی توجیه کرد. مسیر درست، اجرای استانداردهای

که استانداردهای تعلیق‌شده باید مجدداً احیا شوند و خودروهایی که توانایی انطباق با این قواعد را ندارند، باید بی‌درنگ از خطوط تولید محو شوند. نتیجه روی کاغذ پیروزی اقتدار نظارتی بود اما در کف کارخانه‌ها به زلزله‌ای بی‌صدا انجامید. خطوط تولید پراید، تیبا، سمند، پژو ۴۰۵ و در نهایت پژو پارس یکی پس از دیگری متوقف شدند؛ خودروهایی که با تمام نقدهای فنی به ساختارشان، تنها پناهگاه خریدارانی با درآمدهای محدود برای دسترسی به یک وسیله نقلیه صفر کیلومتر بودند.

خودرو را افزایش داد. در شرایطی که کشور درگیر انضباط ارزی بود، خودروساز این هزینه ارزی را در فرمول قیمت تمام‌شده گنجاند و به جیب مصرف‌کننده منتقل کرد. این یعنی به نام ارتقای استانداردهای ملی، عملاً تیراژ واردات قطعات الکترونیکی مونتاژی چین بالا رفت، بی‌آنکه دانش فنی بومی در سطح زیرسیستم‌های اصلی خودرو شکل بگیرد. استاندارد در اینجا، به جای توسعه مهندسی، به مجرای برای ارزیبر بیشتر زنجیره تولید بدل گشت.

مسئولیت خودروساز تنها تولید و فروش خودرو نیست و مسئولیت نهادهای نظارتی نیز صرفاً به تدوین و ابلاغ استانداردها محدود نمی‌شود



مؤثر، نظارت قابل اعتماد، انتشار اطلاعات شفاف و پاسخ‌گویی درباره هزینه‌ها و نتایج حاصل از اجرای این استانداردهاست. وی خاطرنشان کرد: ارزش واقعی یک استاندارد، نه به تعداد بندهای آن، نه صرفاً به گواهینامه‌ای که بر اساس آن صادر می‌شود و نه به هزینه‌ای که به قیمت نهایی خودرو اضافه می‌کند، بلکه به میزان حفاظتی بستگی دارد که در لحظه وقوع حادثه برای جان انسان‌ها فراهم می‌سازد.

این کارشناس ایمنی صنعتی در پایان با اشاره به مسئولیت مشترک خودروسازان و نهادهای نظارتی تأکید کرد: مسئولیت خودروساز تنها تولید و فروش خودرو نیست و مسئولیت نهادهای نظارتی نیز صرفاً به تدوین و ابلاغ استانداردها محدود نمی‌شود؛ هر دو باید در برابر کیفیت و عملکرد ایمنی محصول پاسخگو باشند. همچنین، مصرف‌کننده حق دارد بداند خودرویی که خریداری می‌کند، تا چه اندازه از او و خانواده‌اش در برابر خطرات قابل پیشگیری محافظت خواهد کرد.

اقتصادی، توسعه واقعی داخلی‌سازی ماژول‌های ایمنی، و مهم‌تر از همه، باز کردن درهای رقابت در بازار خودرو. مادامی که استاندارد ابزاری برای تنظیم قیمت باشد و نه تضمین کیفیت مهندسی، خروجی این چک‌لیست‌های پرطمطراق، چیزی جز خالی‌تر شدن سفره خریداران و پرتر شدن جیب واسطه‌های انحصار نخواهد بود.

پاک کردن صورت‌مسئله به جای طراحی پلتفرم

بزرگ‌ترین گره کوری که رگولاتور خودرویی کشور از آن غفلت کرد، اقتصاد مقیاس و پلتفرم خودروی اقتصادی بود. وقتی رگولاتور اروپایی استانداردهای سخت‌گیرانه مانند الزامات کمیسیون اقتصادی سازمان ملل – UNECE را پیاده می‌کند، خودروسازان جهانی با تکیه بر تیراژهای چندمیلیونی و پلتفرم‌های مدرن ماژولار، آپشن‌های جدید را با حداقل هزینه اضافه سرشکن می‌کنند، اما در صنعت خودروی بسته و انحصاری ایران، این اتفاق رخ نداد.

خودروساز داخلی وقتی با ضرب‌الاجل استاندارد ۸۵ گانه روبه‌رو شد، به جای آنکه دست به سرمایه‌گذاری سنگین در تحقیق و توسعه برای طراحی اتاق و شاسی جدید بزند، ساده‌ترین و کم‌دردس‌ترین راه را برگزید: توقف خط تولید مدل‌های ارزان‌قیمت، ارتقای صوری برخی خودروها با افزودن چند سنسور و پوزشن لایت، و سپس ارسال پرونده به شورای رقابت و سازمان حمایت برای دریافت مجوز قیمت‌گذاری محصول جدید.

به‌این‌ترتیب، استاندارد ۸۵ گانه عملاً تبدیل به بهترین کاتالیزور برای جهش قیمتی کارخانه‌ها شد. کفی که پیش از این برای خودروهای صفر کیلومتر وجود داشت، در یک بازه زمانی دوساله دود شد و به هوا رفت. گزارش‌های کارشناسی بازوی پژوهشی مجلس شورای اسلامی نیز صراحتاً نشان می‌دهد که هرچند ارتقای استانداردهای ایمنی ضرورتی غیرقابل‌انکار است، اما به دلیل ضعف در جبران هزینه‌ها و عدم معرفی پلتفرم‌های ارزان‌قیمت جایگزین، عملاً بخش قابل‌توجهی از جامعه که توان خرید خودروهای میانی‌رده را ندارند، از بازار رسمی پاس زده شدند.

معضل ارزی تست تصادف

اما لایه پنهان‌تر و تکان‌دهنده‌تر در اجرای استانداردهای اجباری، فقر تاریخی زیرساخت‌های آزمون در کشور بود. استاندارد الزام می‌کند، اما آیا آزمایشگاه مرجع آن در داخل وجود دارد؟ تا همین اواخر، کشور از داشتن یک مرکز جامع آزمون تصادف محروم بود؛ در حالی که استانداردهای حفاظت از سرنشین مانند برخورد از جلو بر اساس ECE R۹۴، برخورد از بغل بر اساس ECE R۹۵ و تست ضربه از عقب ECE R۳۴ نیازمند تجهیزات پیشرفته پرتابگر و ثبت ضربه است.

نتیجه این کمبود چه بود؟ خودروسازان ناچار بودند برای دریافت تاییدیه نوع (Type Approval)، نمونه‌های فیزیکی خودروها را بارگیری کرده و به آزمایشگاه‌های اروپایی نظیر آلمان و اسپانیا، یا در سال‌های تحریم به چین ارسال کنند.

طبق مصاحبه‌های مدیران تخصصی حوزه آزمون با خبرگزاری‌های رسمی تنها انجام این سه تست اجباری تصادف در خارج از کشور، بدون احتساب هزینه‌های لجستیک، ترخیص، رفت‌وبرگشت کانتینرها و کارشناسان، هزینه‌ای معادل ۵۰ هزار یورو برای هر پلتفرم با تغییر طراحی روی دست تولیدکننده می‌گذاشت.

هرچند در سال‌های اخیر نخستین مرکز تخصصی آزمون تصادف بخش خصوصی با سرمایه‌گذاری سنگین چند هزار میلیارد تومانی در سفادشت راه‌اندازی شد تا هزینه آزمون‌ها به حدود ۴۰ هزار یورو کاهش یابد و از خروج بخشی از این ارز جلوگیری شود، اما واقعیت این است که صنعت خودرو یک دهه تمام تاوان سنگین فقدان این زیرساخت را با ارزهای نفتی پرداخت کرد. الزام به استاندارد که خود برای آزمون‌دش زیرساخت ملی نداشتید، جز تحمیل هزینه‌های پنهان ارزی به قیمت نهایی خودرو و معطلی ماه‌ها در صف تاییدیه‌ها چه حاصلی برای خریدار نهایی داشت؟

استاندارد روی پلتفرم ۴۰ ساله

تراژدی فنی استانداردهای ۸۵ گانه آنجاست که ناظران فنی تلاش کردند استانداردهای طراحی‌شده برای خودروهای پلتفرم ۲۰۲۰ اروپا را روی سازه‌هایی تزیق کنند که متعلق به دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ میلادی هستند. پراید ریشه در مزدا ۱۲۱ اواخر دهه ۸۰ داشت و پژو ۴۰۵ خودروی سال ۱۹۸۸ اروپا بود. اسکت‌بندی فلزی، صلیبیت اتاق، ستون‌های A و B و نقاط جذب ضربه در این اتاق‌ها به‌گونه‌ای ساخته نشده بودند که بتوانند آزمون‌های جدید حفاظت از عابر پیاده یا ضربه جانبی را بدون تغییر بنیادین شاسی پاس کنند. وقتی رگولاتور اصرار کرد که روی همین اتاق‌ها استانداردهای مدرن پیاده شود، نتیجه چه شد؟ نصب دی‌لایت، سنسور فشار باد یا هشدارهای بصری پشت آمپر؛ تغییراتی که عمداً جنبه الکترونیکی و حاشیه‌ای داشتند و هیچ تغییری در استحکام ورق بدنه یا مهندسی جذب انرژی تصادف ایجاد نکردند. در واقع، استانداردهای ۸۵ گانه بیشتر به بزرگ فنی شباهت پیدا کرد تا بازسازی واقعی مهندسی ایمنی. خودروساز با هزینه بسیار پایین، چند آپشن الکترونیکی را روی موتورهای قدیمی سوار کرد، اما به همین بهانه نام تیب جدیدی برای خودرو برگزید و افزایش قیمت چشمگیری را رقم زد؛ درحالی‌که ستون‌های اتاق در تصادفات جاده‌ای همچنان همان رفتار شکننده دهه‌های قبل را به نمایش می‌گذارند.