

استاندارد / کیفیت

۷۹/۱۱/۱۰-همبستگی-نمایندگان مجلس خرید دانش فنی از خارج کشور در سال ۸۰ را به شرطی مجاز دانستند که با تشخیص وزارت علوم دانش فنی مورد نیاز آن در داخل کشور وجود نداشته باشد.

۸۰/۱/۲۱- جمهوری - وزیر صنایع بخاطر پایین بودن کیفیت خودروهای تولیدی، از مردم **عذر خواهی** کرد.

۸۰/۱۰/۱۵- ابرار اقتصادی - در سال ۲۰۰۱ ژاپن **۹ میلیارد دلار دانش فنی** صادر کرد که ۵۰٪ آن مربوط به صنعت خودرو است.

۸۱/۱/۲۵- ایران - جهانگیری: موسسه استاندارد را موظف کرده‌ایم تا **استانداردهای ملی** در بخش خودرو را مطابق با استانداردهای اروپا تدوین کند تا خودروسازان و قطعه‌سازان مکلف به رعایت آنها شوند.

۸۱/۲/۱۶- خراسان - ندیمی: به یک تعبیری می‌گویند که **تنها پیکان نیست که پیکان است بلکه کیفیت همه چیز در کشور ما پیکانی است**. (این سخن سخن ترکان بود)

۸۱/۴/۶- آزاد- قلعه بانی: به دلیل این که شرکتهای خارجی حاضر به سرمایه‌گذاری در کشور ما نیستند بسیاری از مجموعه‌ها توسط کارشناسان ایرانی و با استفاده از **مهندسی معکوس** ساخته می‌شود.

۸۱/۸/۷- جهان اقتصاد- دکتر اسحاق ثابت: موسسه استاندارد **فاقد تجهیزات** لازم برای بررسی کیفیت تولیدات است.

۸۱/۸/۱۴- جهان اقتصاد- ویسه در جمع پیمانکاران عمده صنایع دریایی این مضمون را عنوان کرد: **تجربه خودروسازان را فراموش نکرده و هیچگاه بر سر کیفیت معامله نکنید**.

۸۱/۸/۲۵- آسیا - کیا داود اسفندیاری: به برکت حسن دقت و اجرای دقیق وظایف از سوی موسسه استاندارد، بازرگانان هندی، چینی، تایوانی و ترکیه بازار قطعات یدکی خودرو و موتور سیکلت ایران را قبضه کرده‌اند.

۸۱/۱۰/۱۲- همشهری - جهانگیری: نباید به نام حمایت از صنایع هر کالایی با هر کیفیتی را به مصرف کننده تحمیل کرد.

۸۲/۵/۲۷- ابرار اقتصادی - مهندس حاجی خانی مدیر تضمین کیفیت ایران خودرو و پروژه شش سیگما: با اجرای روش **شش سیگما**، کیفیت محصولات تولیدی این شرکت در سال جاری ۵۰ درصد افزایش خواهد یافت.

۸۲/۶/۱- جهان اقتصاد - دکتر منطقی: در فناوری تولید ایران خودرو با خودروسازان معتبر دنیا فاصله اندکی دارد

۸۲/۷/۱۰- ویژه نامه هم اندیشی مدیران گسترش صنعت - پورمجیب: کیفیت خدمات پس از فروش به کیفیت خودرو، و کیفیت خودرو به کیفیت قطعه بستگی دارد.

سایکو	نرم جهانی	
نسبت صادرات به فروش	۲٪	۱۵٪
PPM	۷۰۰۰	۱۰۰
متوسط خواب سرمایه	۹ هفته	۱ هفته
انحراف از تحویل بموقع	۱۲٪	۵٪
کاهش قیمت در سال	۲٪	۵٪
متوسط زمان تکوین	۵ سال	۲ سال

۸۲/۷/۲۱ - خبر - دکتر محمد علی اخوان: **اداره کل خودرو** و نیروی محرکه موسسه استاندارد **سال ۸۰** تشکیل شد که وظیفه اش تدوین استانداردهای خودرو و خدمات آن را بر عهده دارد.

۸۲/۸/۱۰ - خبر - رجال: مطابقت نداشتن کیفیت تولید داخلی با استانداردهای جهانی را رد نمی کنیم اما نمی توانیم بپذیریم تمام اشکالات خودروهای داخلی به علت قطعات ساخت داخل است.

۸۳/۲/۲۹ - رسالت - دکتر آروند عضو هیات مدیره قطعه سازان: **کیفیت و قیمت** محصولات تولیدی ایران از مشابه کره ای آن **بهتر** است و در مقایسه با قطعات آلمانی نیز قیمت تمام شده محصولات ایران ۱۵ تا ۲۰ درصد

ارزانتر است. [ده خط بالا تر میزان ضایعات در یک میلیون قطعه تولیدی ۷۰۰۰ اعلام شده]

۸۴/۰۳/۲۵ - دنیای اقتصاد: جی دی پاور (**J.D POWER**) موسسه آماری آمریکا: خودرو سازان کره ای، طی شش سال گذشته ۵۷ درصد مشکلات کیفی خودروهای خود را از بین بردند.

C/100		
۲۰۰۴	۱۹۹۸	
۱۱۷	۲۷۲	تعداد مشکلات (در ۱۰۰ خودروی تحویل شده)
۴۰	۶۱	تعداد نواقص فنی (در ۱۰۰ خودروی تحویل شده)
۱۴	۲۵	تعداد موارد ایمنی (در ۱۰۰ خودروی تحویل شده)

۸۴/۰۷/۰۶ - خراسان - طهماسبی، وزیر صنایع و معادن: **خودروسازان ما باید ۹۰ درصد استانداردهای جهانی** را رعایت کنند.

۸۴/۰۸/۱۹ - جهان صنعت - علی اصغر کیهانی، مدیرعامل مجتمع تولیدی تحقیقاتی ایران فریمکو: به علت استاندارد نبودن و تعویض مکرر جداول کنار خیابانها، سالانه بیش از ۸۰۰ هزار تن سیمان دور ریخته می شود.

۸۴/۱۲ - نشریه مطالعات استراتژیک - دکتر توفیق، رئیس موسسه استاندارد:

• تاکنون رعایت ۵۱ استاندارد در بخش خودرو اجباری شده که مطابق با استانداردهای روز دنیا هستند و اکثر آنها به بحث ایمنی اختصاص دارند. ولی اجرای آنها برای خودروهایی که از قدیم تولید می شدند - مانند پیکان - امکان پذیر نیست.

• برای استاندارد سازی خودروهای قدیمی تا پایان برنامه چهارم توسعه فرصت داریم و به این ترتیب خط تولید خودروها یا باید با استانداردهای روز مطابقت داشته باشد و یا متوقف شوند.

● از دیدگاه موسسه استاندارد بسیاری از کارخانه های خودروسازی داخل باید تعطیل شوند. ولی این کار به دلیل نیاز کشور و همچنین مسائل اقتصادی امکان پذیر نیست. مسائل ایمنی و فنی خودرو درصد کمی از دلیل تصادفات را شامل می شود.

● با انتقاد از عدم تخصیص اعتبار کافی توسط دولت به موسسه استاندارد در جهت ایجاد آزمایشگاه های بزرگ برای تست خودرو باید گفت که، هم اکنون آزمون برخی محصولات و قطعات خودرو در کشور وجود ندارد.

● بحث ایجاد شرکت تست جاده ای توسط خودروسازان نیز حدود سه سال است که مطرح شده ولی تا به حال حتی مشکل زمین آن نیز برطرف نشده است.

۸۵/۲ و ۸۵/۲/۱۹-جهان صنعت-منطقی،مدیرعامل ایران خودرو

● در پاسخ به سؤال همیشگی: چرا همچنان کیفیت محصولات این شرکت در سطح بالایی نیست؟ این موضوع سه مقوله دارد که یک بخش آن مربوط به کارخانه است که ۲۰ تا ۳۰ درصد کار را رقم میزند،مقوله دیگر مربوط به قطعه سازی است که حدود ۷۰ درصد کار را شامل میشود و مقوله آخر نیز این است که وقتی خودرو تولید شد با چه کیفیتی به دست مصرف کننده میرسد.

● در پایان ۱۰ سال باید کیفیت تولیدات این شرکت **حداقل معادل کیفیت خودروهای کره ای** و با قیمت مناسب باشد.

۸۵/۳/۳۱-جهان صنعت-توفیق،رئیس موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران:

● به جهت تسریع در روند تدوین استانداردهای ملی از این پس تشکلهای صنفی و تخصصی و دستگاه های اجرایی برابر با موافقتنامه های جداگانه،مجری تدوین استانداردها خواهند شد.

● تعداد استانداردهای ملی ایران حدود ۸۷۰۰ بوده که ۱۰ درصد آن اجباری و ۹۰ درصد بقیه تشویقی است همچنین این میزان در کشور انگلیس ۲۲ هزار،در کشور آلمان ۲۷ هزار و در روسیه نیز ۲۲ هزار استاندارد است.

● در کشورهای پیشرفته مساله ای به عنوان استاندارد اجباری دیده نمی شود.

● برای جبران فاصله میان تعداد استانداردهای ایران با کشورهای پیشرفته با توجه به توان اندک موسسه دو راهکار اندیشیده شده که یکی از آنها واگذاری مساله تدوین استاندارد به تشکل های علمی و صنفی و دیگری مشارکت دادن دستگاههای اجرایی است.

● در هیچ جای دنیا اجرای استانداردها با موسسه استاندارد نیست ولی در ایران این موسسه استاندارد است که باید بر اجرای استانداردهای نظارت کند.

● در کشورهای پیشرفته صنعت تابعی از نوآوری بوده و موجب ایجاد استانداردهای جدید میشود.

● ولی در کشورهای توسعه یافته این استانداردها هستند که صنعت را به دنبال خود میکشند.

● بیشتر چالشهای و مشکلات فراروی صنعت ایران از جهت گیری های کلان اقتصاد درون گرا در دهه های اخیر ناشی شده است.

• نتیجه آن، توسعه نیافتگی و به روز نشدن فناوری، بهره وری کم، مقیاس غیر اقتصادی تولید و گسترش نیافتن فرهنگ صنعتی است.

• مشتری مداری و توجه به خواست مشتریان به ویژه بعد از کیفیت، خدمات پس از فروش، قیمت و ... از اصول مهم بازار رقابتی است.

• حمایت از مصرف کننده یکی از اهداف اصلی استاندارد می باشد.

۸۵/۰۵/۱۲-جهان صنعت-دکتر رجال، رئیس انجمن قطعه سازان:

• خدمات پس از فروش از اساسی ترین مشکلات صنعت خودرو است.

• علت بدنامی صنعت خودرو کوتاهی در خدمات پس از فروش است و متأسفانه به مشتری رسیدگی نمی شود این در حالی است که در بخش کیفی از پیشرفته ترین کنترل کیفیت بهره می بریم و با سیستم های تولید دنیا همگام هستیم. [میزان قطعات ردی (ضایعاتی) در حد چند هزار، و ارقام C/100 نشانه کیفیت !! است؟]

۸۵/۹/۲۵-دنیای خودرو-علی غفوری:

• گفته میشود از ۲۸ هزار کشته جاده ها و خیابانها و صدها هزار مجروح ناشی از تصادفات حدود ۴۰ درصد آن مربوط به سوانحی است که یک طرف آن موتورسیکلت ها است.

• موتورسیکلت ها گویا در ایران متولی خاص ندارد. در حالیکه این صنعت اکنون گردش مالی چند هزار میلیارد تومانی در سال دارد و دهها هزار کارگر و میلیون ها مصرف کننده از خدمات آن بهره مند میشوند.

عظیم گودرزی، عضو کمیته تدوین استراتژی صنعت خودرو و موتورسیکلت و عضو کمیته فنی موتورسیکلت وزارت صنایع و معادن:

• تاکنون بالغ بر ۲۰۰ پروانه بهره برداری برای کارخانه های تولید موتورسیکلت صادر شده در حالیکه تنها حدود ۶۰ واحد آنها فعال هستند.

• حتی موتورسیکلت های نو در ایران ۲ برابر متوسط جهانی مصرف دارند (متوسط جهانی آن ۲ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر برای موتورهای ۱۱۰ تا ۱۵۰ سی سی است) اما محصولات ایرانی در حدود ۴ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر بنزین مصرف میکنند. آمار سازمان بهینه سازی مصرف سوخت نیز نشان می دهد که در ایران موتورسیکلت ها حدود ۵/۵ میلیون لیتر مصرف در روز دارند.

• در سال گذشته از ۷۰۰ هزار موتورسیکلت تولیدی کشور تنها ۱۰۰ هزار دستگاه استاندارد بود به عبارت دیگر حدود ۶۰۰ هزار دستگاه تولیدات این صنعت از نظر معیار تولید صدا، مصرف سوخت و ایمنی غیراستاندارد هستند.

• از ۶۰ استاندارد تعریف شده در صنعت موتورسیکلت فقط ۱۰ فقره از آن اجباری است.

۸۵/۹/۲۷-سرمایه-جهانگرد، معاون کیفیت ایران خودرو:

• تعداد محدودی از خودروهای پژو ۲۰۶ SD تولید شده در این شرکت به دلیل ناکارآمدی نرم افزار ECU که وظیفه کنترل وضعیت و کارکرد موتور خودرو را دارد در ارتفاعات چالوس، دچار مشکل شده و ایران خودرو

تلاش میکند با فراخوان صاحبان آنها، این نقص را برطرف کند. برخی از کارشناسان میگویند، این نقص فنی در شیب های تند کوتاه و یا در شیب های ملایم اما طولانی نیز باعث خاموش شدن این خودرو خواهد شد.
۸۵/۱۱/۸-دنیای اقتصاد:

حجت الاسلام اختری و کاتوزیان ضمن دیدار و گفتگو با منوچهر منطقی، مدیرعامل ایران خودرو با روند اقدامات این شرکت برای حل مشکلات ناشی از نقص فنی خودروی ۴۰۵ آشنا و جدیت کارشناسان این شرکت را مورد تمجید قرار دادند.

در این جلسه مجیدی معاون حقوقی امور مجلس وزارت صنایع، کابلی مدیرکل خودرو وزارت صنایع و مودب شعار مدیرکل مجلس وزارت صنایع و معادن حضور داشتند.

۸۵/۱۱/۱۲-دنیای اقتصاد-قلعه بانی، مدیرعامل سایپا:

● پراید براساس استانداردهای ایران در حال تولید است.

● کمربندهای ایمنی مورد تایید موسسه استاندارد هستند، مگر آنکه استاندارد را پلیس تعیین کند. هرکسی نمی تواند در هر زمینه ای اظهارنظر کند. موضوع را باید به اهل فن آن سپرد و این مقوله مربوط به موسسه استاندارد است و این موسسه نیز تاکنون به ما اعلام نکرده که این خودرو و کمربند آن غیراستاندارد است.

۸۶/۳/۱-جهان صنعت-ساسان مهرکیان، مدیرعامل شرکت فهامد(بازرسی ایران خودرو):

● بیش از ۱۸ شرکت بازرسی با ۵۷۴ بازرس بر تولیدات قطعه سازان کشور نظارت داشته و مانع ورود قطعات معیوب به خطوط تولید میشوند، این شرکتها هر کار ۴۳۸ سازنده با تولید ۶۰۷۹ قطعه نظارت دارند.
● عملکرد شرکت های بازرسی باعث شده آمار قطعات مردود شده در محل سازندگان، چهار برابر افزایش یابد و مانع ورود این قطعات به خط تولید شود.

۸۷/۱۲/-اعتماد-

● امتناع وزارت صنایع و معادن از اعطای تندیس سیمین جایزه بهره وری و تعالی سازمانی به ایران خودرو،

این شرکت را واداشت تا طی بیانیه ای اعلام کند ایران خودرو و ۱۷ شرکت تابعه اش در اعتراض به این اقدام وزارت صنایع و معادن از حضور در مراسم اعطای جوایز خوداری می نمایند.

۸۸/۲/۱۶-دنیای اقتصاد-فیضی، مدیرکل ارزیابی عملکرد بازرسی و پاسخگویی به شکایات وزارت صنایع-

● نوع شکایات مردم تغییر کرده به طوریکه در گذشته شکایات مردم مربوط به پایین بودن کیفیت خودروها بود، اما در حال حاضر مردم در خصوص مشکلات دیگری از جمله خدمات پس از فروش، تاخیر در زمان تحویل خودرو و .. به این وزارتخانه شکایت می کنند.

● سال گذشته تندر ۹۰ بیشترین شکایت را به خود اختصاص داد. دو عامل عمده در این شکایات تاخیر در تحویل در زمان تحویل و قیمت تندر E2 بودند.

۸۸/۲/۱۷-سرمایه-نجم الدین، مدیرعامل ایران خودرو-

● خدمات پس از فروش را به گونه ای متحول می کنیم که مردم طعم شیرین آن را بچشند

۸۸/۷/۷-دنیای اقتصاد-مهدی غضنفری، وزیر بازرگانی - مصرف کننده و تشکل‌های خاص آن، باید خواسته‌ها، کیفیت و کمیت مدنظر خود و ... را تبیین کند و ما در این زمینه نیازمند تشکلیم در این زمینه هم ما جای خالی نهادسازی و انجمن‌های حمایت از مصرف کننده را شاهدیم.

• ما می‌خواهیم از ورود **کالاهای بی کیفیت** جلوگیری کنیم. در این راستا هم به تشکل‌های تخصصی نیازمندیم. عدم ثبت سفارش کالاهای غیر استاندارد مهم است؛ اما تشکل‌های یاد شده می‌توانند به ما کمک کنند تا غیراستانداردها را تشخیص بدهیم.

• از اتاق ایران می‌خواهم تا در چیدمان ساختار تشکلی به وزارت بازرگانی کمک کند که در غیر این صورت وزارت بازرگانی تشکل‌ها را راه‌اندازی خواهد کرد و نباید بعداً گله‌مندی پیش بیاید.

• اگر تشکل‌های توزیع کننده شناسنامه دار باشند، به هیچ وجه کار توزیع کالاهای قاچاق را انجام نمی‌دهند