

## استاندارد/کیفیت

- ۷۹/۴/۲۰- گسترش صنعت- طاهری مدیرعامل ساپکوبا. اجرای پروژه های متعدد در جهت ارتقاء کیفیت سازندگان داخلی نرخ برگشت قطعات ضایعاتی از به ۲۰/۵٪ در سال ۷۵ به ۲/۵٪ در سال گذشته رسیده
- ۷۹/۷/۱۳- ابرار اقتصادی - رئیس استاندارد- دوست حسینی: ۵ هزار استاندارد ملی در کشور وجود دارد که عمر ۶۰٪ آنان بیش از ۱۰ سال است. به روز کردن این استانداردها ۸ سال بطول میانجامد.
- ۷۹/۱۰/۱۲- ابرار اقتصادی- دوست حسینی: استاندارد قطعات خودرو از سال آینده اجباری میشود.
- ۷۹/۱۱/۱۰- همبستگی- نمایندگان مجلس خرید دانش فنی از خارج کشور در سال ۸۰ را به شرطی مجاز دانستند که باتشخیص 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 عذرخواهی 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 کرده ایم تا استانداردهای ملی در بخش خودرو را مطابق با استانداردهای اروپا تدوین کند تا خودروسازان و قطعه سازان مکلف به رعایت آنها شوند.
- ۸۱/۲/۱۶- خراسان - ندیمی: میگویند 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 سرمایه گذاری در کشور ما نیستند بسیاری از مجموعه ها توسط کارشناسان ایرانی و با استفاده از مهندسی معکوس ساخته می شود.
- ۸۱/۶/۲۴- ابرار اقتصادی - سید ابریشمی - رییس موسسه استاندارد: **از اول دی ماه امسال استاندارد خودرو در تولید ماشین های سواری در کشور اجرا می شود.** ۵۵ استاندارد اروپایی انتخاب شده که پس از تصویب در کمیته ملی به عنوان استاندارد ملی خودرو شناخته خواهند شد
- 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.
- ۸۱/۱۰/۱۲- همشهری - جهانگیری: نباید به نام حمایت 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 — پورمجیب: کیفیت خدمات پس از فروش به کیفیت خودرو، و کیفیت خودرو به کیفیت قطعه بستگی دارد.

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

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 است..

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

۸۲/۱۰/۴ - خبر - شریعتی: خوشبختانه ضایعات (برگشتی) قطعات خودرو پراید از یک درصد هم کمتر است. { یعنی ۱۰۰۰۰ در میلیون در حالی که استاندارد کمتر از ۵۰۰ می باشد }

۸۳/۲/۲۹ - رسالت - دکتر آرونند 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 قطعه 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
2004	1998	
117	272	تعداد مشکلات (در 100 خودروی تحویل شده)
40	61	تعداد نواقص فنی (در 100 خودروی تحویل شده)
14	25	تعداد موارد ایمنی (در 100 خودروی تحویل شده)

۸۴/۰۷/۰۶ - خراسان - طهماسبی، وزیر صنایع و معادن: خودرو سازان 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.

• 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 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-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.

۸/۱۱/۸۵-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.

۱۲/۱۱/۸۵-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 کمر بند آن غیراستاندارد است.

۱/۳/۸۶-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 با بر 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.

۱۲/۱۲/۸۷-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.

۱۶/۲/۸۸-دنیای اقتصاد-فیضی، مدیر کل 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.

۱۷/۲/۸۸- سرمایه- نجم الدین ، مدیر عامل ایران خودرو-

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

۱۶/۶/۸۸-دنیای اقتصاد- مهدی پورهاشم، مدیر کل استاندارد تهران

• قاضی یکی از شعبه های دادگاه عمومی شهر تهران یکی از وارد کنندگان متخلف را که از سوی اداره کل استاندارد استان تهران به جعل علامت استاندارد و عرضه کالای غیر استاندارد ۱۲۸ هزار عدد شیر سیلندر گاز غیر استاندارد محکوم شده بود، به پرداخت تنها ۱۰۰ هزار تومان جریمه نقدی بدل از حبس و ۱۰ هزار تومان جزای نقدی مقرر در قانون( در مجموع ۱۱۰ هزار تومان) محکوم کرد.

۷/۷/۸۸-دنیای اقتصاد-مهدی غضنفری، وزیر بازرگانی -ما می خواهیم از ورود کالاهای بی کیفیت جلوگیری کنیم. در این راستا هم به تشکل های تخصصی نیازمندیم. عدم ثبت سفارش کالاهای غیر استاندارد مهم است؛ اما تشکل های یاد شده می توانند 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 راه اندازی خواهد کرد و نباید بعداً گله مندی پیش بیاید.
- اگر تشکل های توزیع کننده شناسنامه دار باشند، به هیچ وجه کار توزیع کالاهای قاچاق را انجام نمی دهند . ۸۸/۷/۱۸ - جهان صنعت - نظام الدین برزگری، رییس سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران -
- به هیچ وجه آلودگی در سوسیس و کالباس وجود نداشته و در کالباس مرغ زیر ذره بین، پوست مرغ دیده شده که مطابق با استاندارد نیست اما پوست مرغ آدم کش و آلوده نیست و در منزل نیز به مصرف افراد می رسد اما مطابق استاندارد نباید این قسمت در کالباس وجود داشته باشد.
- در کالباس گوشت نباید رگ و پی وجود داشته باشد، این اشکال جزئی است اما آلوده و **آدم کش** نیست. ۸۸/۸/۱۶ - دنیای اقتصاد - نظام الدین برزگری، رییس موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران -
- اجباری شدن نصب ایربگ (کیسه هوا) در مرداد ماه امسال ابلاغ شد و با گذشت دوماه و اندی اجباری شدن ABS نیز از سوی شورای عالی استاندارد ابلاغ شد، که پس از **طی کردن سایر مراحل قانونی** مانند چاپ سه نوبت آگهی در روزنامه ها به خودروسازان ابلاغ خواهد شد. مرندي مقدم، قائم مقام نظارت بر اجرای استاندارد و سیستم های کیفی -
- موسسه استاندارد سعی دارد تا طی دوهفته آینده **چاپ آگهی** برای ترمز ABS و ایربگ (کیسه هوا) را به صورت همزمان آغاز کند .
- به طور قطع در سال جاری طرح نصب ترمز ضد قفل و کیسه هوا آغاز نخواهد شد .
- در خصوص سال آینده نیز باید برنامه ریزی کرد به همین دلیل نمی توان در این خصوص تاریخ دقیقی ارائه کرد. تیراژ تولید خودرو در کشور بالا است، به همین دلیل پس از ابلاغ، باید به خودروسازان فرصت داده شود تا در صورتی که بخواهند در داخل قطعه تولید کنند و پس از نصب و انجام مراحل تست نسبت به خرید قطعه سفارش گذاری کنند و در غیر این صورت برای واردات قطعه ثبت سفارش کنند که گذراندن تمام این مراحل زمان بر است.
- ۸۸/۱۰/۱۵ - دنیای اقتصاد، مرندي مقدم، مدیر کل نظارت بر اجرای استاندارد در حال حاضر، آزمایشگاه ها و مراکز تست موجود در کشور از تجهیزات لازم برای تست خودروهای داخلی برخوردار نیستند، از سوی دیگر پروژه راه اندازی مرکز تست جاده ای و تست تصادف که در سال ۸۱ در کشور کلید خورد با گذشت ۷ سال هنوز به اتمام نرسیده ۸۸/۱۰/۱۶ - جهان صنعت - هاشمی، رییس پلیس راهور ناجا -
- متأسفانه سیاست گذار، تولید کننده و تایید کننده استاندارد خودرو در کشور جزء یک خانواده هستند و به راحتی به خودروهای تولید داخل استانداردهای ایمنی عطا می شود.

۸۸/۱۰/۲۱- دنیای اقتصاد- وحید مرندی مقدم، مدیر کل نظارت بر اجرای استاندارد موسسه استاندارد

• موسسه استاندارد پیشنهاد اجباری شدن **امکان نصب** ایربگ در خودروهای داخلی را به شورای عالی استاندارد ارائه کرده بود، اما شورای عالی استاندارد در مصوبه ابلاغی به جای اجباری شدن امکان نصب ایربگ در خودروهای داخلی **نصب این سیستم** بر روی تمام خودروهای داخلی را اجباری کرده که به همین منظور نیز موسسه استاندارد طی نامه‌ای به شورا خواستار **بررسی مجدد** مصوبه شده است.

۸۸/۱۱/۱۷- ایسنا- **فراخوان** اتومبیل‌های معیوب توسط تویوتا **شوگ** ایجاد کرد.

شرکت	سال	میلیون دستگاه	نقص در
فورد	۱۹۹۶	۸/۰	برق و موتور
	۲۰۰۹	۱۴/۰	کنترل خودرو
جنرال موتور	۱۹۷۱	۶/۷	موتور
	۱۹۸۱	۵/۸	
	۲۰۰۴	۴/۰	
تویوتا	۲۰۰۸	۵/۶	
	۲۰۰۸	آمریکا ۱/۸ اروپا	

۸۹/۲/۱۴- دنیای اقتصاد- برزگری، رییس موسسه استاندارد-

• امسال تمام کالاهای وارداتی را مشمول استاندارد اجباری می‌کنیم..

• سال گذشته بیش از ۲۳۳۳ مورد استاندارد تدوین شد. که ۳۳۳ مورد بیشتر از برنامه است.

• در سال ۸۶ بیش از ۳۰ درصد استانداردها در خارج از سازمان تدوین شده است. این میزان در سال ۸۸ به ۶۰ درصد رسید

۸۹/۳/۱۳- جهان صنعت- مرتضی امامی، معاون برنامه ریزی و تدوین استاندارد

• بر اساس مصوبه دولت از سال جاری همه کالاها و اقلام **وارداتی** مشمول **استاندارد اجباری** خواهند شد.

• حدود **۱۸ هزار فرآورده** که در ۱۵ هزار واحد تولیدی و خدمات کشور تولید می‌شود مشمول استاندارد اجباری هستند

• این طرح تا تصویب در مجلس، **ضمانت اجرایی** ندارد.

• تا سال گذشته بیش از ۱۵ هزار استاندارد در کشور تدوین شده و امسال نیز تدوین ۲۵۰۰ استاندارد در دستور کار قرار دارد که در صورت تصویب، هزار مورد از آن تجدیدنظر و ۱۵۰۰ مورد نیز استاندارد جدید است.

• سازمان استاندارد ایران بیش از ۷۰۰ آزمایشگاه همکار در سطح کشور ایجاد کرده است که سال گذشته حدود ۷۰ درصد نمونه‌ها و آزمون‌های سازمان استاندارد در این آزمایشگاهها انجام شده است.

● ۱۲ هزار مسوول کنترل کیفیت تایید صلاحیت شده در واحدهای تولیدی کشور در حال فعالیت هستند

۸۹/۳/۶- جهان صنعت- برزگری، رییس موسسه استاندارد-

● اعضای شورای سیاست گذاری خودرو برای نظام مند شدن دریافت قطعه از قطعه سازان، تاکید داشتند که قطعه سازان باید کیفیت قطعات خود را تضمین کنند و این گونه نباشد که انبار خودروسازان از قطعات بی کیفیت پر شود و در نهایت این خودروسازان باشند که به خاطر **قطعات بی کیفیت** پاسخ گو باشند.

۸۹/۴/۹- جهان صنعت- نظام الدین برزگری، رییس موسسه استاندارد

● از اول تیر ۸۹، هر گونه کالای وارداتی کشور باید قبل از ثبت سفارش، گواهی استاندارد دریافت کند و گرنه اجازه ورود به کشور را نخواهد داشت.

● از این به بعد ملاک استاندارد سازی قانونی است که ۲۳ خرداد ماه از سوی رییس جمهور به ما ابلاغ شده و قوانین قبلی دیگر مورد نظر نخواهد بود. مثلاً در گذشته برخی کالاها دارای استاندارد اجباری بودند و برخی هم می توانستند استاندارد تشویقی بگیرند. لیستی ۵۲۰ تایی و ۱۰۹ تایی برای استانداردها وجود داشت که تمام اینها جمع شده و با توجه به قانون جدید همه کالاها مشمول استاندارد خواهد شد. بنابراین از این پس مفهومی به نام استاندارد اجباری نخواهیم داشت و استانداردها در سطح تمامی کالاهای تولیدی و وارداتی عمومی خواهد شد

۸۹/۷/۲۴- جهان صنعت- سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران در دوره زمانی برنامه چهارم توسعه، ۸۱۷۱

استاندارد ملی را تدوین و تجدید نظر کرد. [رقم برنامه سوم توسعه ۳۶۸۲ استاندارد بود]

۸۹/۸/۲۲- دنیای اقتصاد-

● طبق مصوبه اخیر شورای سیاست گذاری خودرو، حداکثر تا دو سال آینده آزمایشگاه های تست تمام استانداردهای ۵۵ گانه خودرویی باید در کشور ایجاد شود.

● در حال حاضر امکانات تست کامل ۳۹ استاندارد خودرویی در کشور وجود دارد، امکانات ۱۲ تست نیز باید تکمیل شده و تجهیزات چهار تست به طور کامل **ایجاد** شود.

● تجهیز آزمایشگاه های تست استانداردهای ۵۵ گانه خودرویی نیاز به حدود ۲۳ میلیارد تومان سرمایه گذاری دارد که مقرر شد از **محل وجوه اداره شده** وزارت صنایع و معادن تامین شود.

۸۹/۹- اندیشه گستر سایپا- فراخوانهای سال ۲۰۱۰ شرکتهای خودرو ساز

ماه	شرکت	تعداد (هزار دستگاه)	نقص - تولید در سال
ژانویه	تویوتا	۵۶۰۰	سیستم شتاب
ژانویه	هوندا	۶۴۶	سویچ پنجره
فوریه	تویوتا	۴۳۷	
فوریه	هوندا	۴۳۸	کیسه هوا
فوریه	سوزوکی	۴۳۲	تهویه هوا
مارس	GM	۱۳۰۰	۲۰۱۰-۲۰۰۵
مارس	GM	۵۴۰۰	ترمز ۲۰۱۰-۲۰۰۸

آوریل	تویوتا	جریمه ۱۶ میلیون دلاری به خاطر تاخیر در فراخوان
آوریل	تویوتا	۸۷۰
ژوئن	پورشه	۱۱
ژوئن	کرایسلر	۶۰۰
ژوئن	GM	۱۵۰۰
جولای	تویوتا	سیستم هدایت
آگوست	GM	۲۴۳
آگوست	تویوتا	موتور- ۲۰۰۸-۲۰۰۵
اکتبر	ب. ام. و.	ترمز- تولید ۲۰۰۲-۲۰۱۰
اکتبر	رولزرویس	۵/۸
اکتبر	دایهاتسو	شیشه
اکتبر	تویوتا	۶۰۰

۸۹/۹/۲۸- دنیای اقتصاد- کیوان وزیری، نماینده مدیر عامل ایران خودرو در کسب استاندارد

همه محصولات این شرکت از ۱۶ خرداد ۸۷ دارای کنیستر و کاتالیست هستند.

۸۹/۱۰/۴- دنیای خودرو- سرانجام پس از مذاکرات بسیار شرکت تویوتا پذیرفت جریمه ۳۲ میلیون دلاری بابت تاخیر

در پذیرش عیب خودروهای تویوتا، و اعلام **فراخوان** هایش را به دولت آمریکا پردازد.

۸۹/۱۰/۸- دنیای اقتصاد-

• در حال حاضر از مجموع ۱۳ شرکت و دو هزار و ۳۳۳ نمایندگی خدمات پس از فروش در مجموع ۱۸۰

تعمیرگاه مجاز خودروهای سبک ۱۰٪ در رتبه چهار قرار گرفته‌اند.

• ۵۳۳ تعمیرگاه نیز در رتبه سه (۳۱٪)، ۸۲۷ نمایندگی در رتبه دو (۴۷٪) و تنها ۵۷ نمایندگی در رتبه یک (۳٪)

قرار دارند. ۹ درصد بدون رتبه هستند.

• تعداد تعمیرگاه‌های دارای رتبه چهار در سال گذشته ۶۵۵ مرکز بوده که از مجموع نمایندگی‌های مذکور در

سال جاری ۴۷۵ نمایندگی توانسته‌اند با ارتقای رتبه از خطر حذف شدن رهایی یابند، اما مابقی نمایندگی‌های

ارتقا نیافته طبق این آیین‌نامه باید از ابتدای مهر ماه از شبکه خدمات پس از فروش خودروسازان حذف شوند.

• به نمایندگی‌های دارای رتبه چهار دو ماه فرصت داده شده تا نسبت به ارتقای رتبه نمایندگی خود اقدام کنند

که در صورت عدم ارتقا، نمایندگی‌های مذکور از بهمن ماه لغو مجوز خواهند شد.

• از ابتدای مهر ماه سال آینده نیز نمایندگی‌های دارای رتبه سه باید از شبکه خدمات پس از فروش خودروسازان

حذف شوند. در حال حاضر ۵۳۳ نمایندگی دارای رتبه سه هستند.

۸۹/۱۱/۴- دنیای اقتصاد- پور مجیب، معاون کیفی شرکت ایران خودرو

• ما در مورد گیربکس، مشکلات ریشه‌ای داشتیم، اما با پروژه‌هایی که تعریف کرده‌ایم، از سال آینده

گیربکس محصولات ایران خودرو هیچ مشکلی نخواهند داشت. حساسیت ما روی گیربکس به حدی است که به

مشتریان اعلام کرده‌ایم اگر سیستم گیربکس خودرو آنها مشکل داشته باشد، به جای تعمیر، کل این سیستم را **تعویض می‌کنیم**.

• **۱۷۸ پروژه ارتقای کیفیت** در سال جاری در دستور کار قرار گرفت تا رضایت مشتریان در تمام حوزه‌ها تامین شود در حال حاضر تمام خودروهای ما در سطح کیفی «خیلی خوب» و «خوب» قرار دارند که از این نظر نیز نسبت به برنامه‌ریزی وزارت صنایع جلو هستیم.

• افزایش کیفیت محصولات به شکلی است که هم اکنون **تعداد مراجعه** به نمایندگی‌های این شرکت برای دریافت خدمات پس از فروش امسال ۳۰ درصد کاهش یافته است.

• از ابتدای سال آینده، با قطعه سازان گرید C قرارداد نخواهیم بست، ما برای قطعه‌سازانی که کیفیت تولیدات آنها مطابق انتظار ما نبوده، جریمه در نظر می‌گیریم و در این مورد، تاکنون حدود ۶۰۰ میلیون تومان جریمه اخذ شده است

• برای ما قطعه چینی و غیرچینی فرقی نمی‌کند و مهم، **کیفیت آن قطعه** است. البته چون وزارت صنایع مخالف استفاده از قطعات چینی است، ما هیچ قطعه‌ای که دارای ریشه چینی باشد، به کار نمی‌بریم

• محصولات ما از سال آینده مطابق با استاندارد یورو ۴ به تولید خواهند رسید که با شرایط سوخت کشور، آسیب خواهیم دید.

۸۹/۱۱/۴- دنیای اقتصاد- بهروز ریاحی، دبیر نخستین جشنواره ملی تجلیل از تلاشگران کیفیت

• ما با ۸۰۰۰ مسئول کنترل کیفیت در کشور و با حدود ۱۳ هزار ممیز و مشاور کیفیت به **بلوغی** رسیدهایم که می‌توانیم **الگوی کیفیت اسلامی- ایرانی** را به جهان معرفی کنیم.

۸۹/۱۲/۲۳- دنیای اقتصاد- سردار احمدی مقدم، فرمانده نیروی انتظامی ( **استاندارد** )

• سال ۸۹ سال نصب ترمز ضد قفل بر روی خودروها بود و سال ۹۰ باید سال نصب کیسه هوا بر روی خودروها باشد.

• برخی کارخانجات خودروسازی باید **دندان سودجویی** را بکشند و دستگاه‌های نظارتی نیز در بحث ایمنی خودروها باید وارد شده و تعادلی بین سود خودروسازان و **مصالح مردم** برقرار کنند.

• به ازای هر ۱۳ تا ۱۴ تصادف در کشور یک کشته داریم. در ژاپن به ازای هر ۵۰۰ تصادف یک نفر کشته می‌شود.

• **امن‌ترین** خودروی کشورمان نسبت به ناامن‌ترین آن **۲۰ برابر تلفات کمتری** دارد.

• امسال توانستیم ترمز ضد قفل را اجرایی کنیم در سال آینده نیز **طبق جدول زمان‌بندی** که آهنگ منطقی داشته و توان تولید نیز در آن لحاظ شده باشد، نصب کیسه هوا را در خودروهای تولیدی اجباری خواهیم کرد.

• پیمایش خودروها در ایران سالانه حدود **۲۰ هزار کیلومتر** است در حالی که این رقم در اروپا حدود **۵ هزار کیلومتر** است. اروپایی‌ها بیشتر تنها برای **تفریح** خود از خودروی شخصی استفاده می‌کنند.

۹۰/۱/۱۵- شرق- شفیعی، دبیر شورای عالی ترافیک کشور

● بر اساس مصوبه سال گذشته شورای عالی ترافیک کشور از سال جاری با توجه به توان خودروسازان تاکسی های فاقد کیسه هوا و ترمز ضد قفل شماره گذاری نمی شود

۹۰/۱/۱۵- سرهنگ رستمی، رییس شماره گذاری راهور ناجا

● بر اساس مصوبه شورای عالی استاندارد نصب کیسه هوا از ابتدای سال جاری الزامی است و پلیس نیز خود را ملزم به اجرای این قانون می داند، اما در خصوص اجرای آن همانند ABS باید **برنامه ریزی** صورت گیرد، به همین منظور طی روزهای آینده جلسه ای با حضور رییس راهور ناجا برگزار خواهد شد.

۹۰/۱/۱۷- خیرگزاری فارس- برزگری، رییس سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

● ما نمی توانیم برای نصب ایربگ مهلت جدیدی بدهیم مگر اینکه شورای عالی استاندارد این مهلت را بدهد. در صورتی که مشکلاتی مبنی بر عدم تامین کافی ایربگ بدلیل برخی مسائل بین المللی وجود داشته باشد شورای عالی استاندارد در مورد آن تصمیم گیری خواهد کرد

۹۰/۱/۲۰- نشریه کارآمد- دکتر ظهیری، مدیر عامل ایساکو (استاندارد

در سال گذشته ۲۶ نمایندگی مجاز ایران خودرو **نغو امتیاز** شدند و ۴۷ نمایندگی **تعلیق** شدند.

۸۹/۱/۲۰- دنیای خودرو- ظهیری، مدیر عامل ایساکو

● تعداد فراخوان های انجام شده در سال گذشته ۸ مورد بوده است.

● فراخوان های ایران خودرو توسط امداد خودرو انجام شده و بر اساس شماره شناسایی خودروهای مورد فراخوان با مشتریان تماس برقرار و از آنان درخواست می شود که به نمایندگی های مشخص مراجعه کنند. بعد از فراخوان هم بار دیگر با مشتری تماس گرفته می شود.

۹۰/۱/۲۰- گسترش صنعت- دکتر ظهیری، مدیر عامل ایساکو

میانگین مراجعه در دوره گارانتی (بار)	خودرو
۱/۳	تندر ۹۰
۱/۳	سوزوکی گراند ویتارا
۱/۵	خانواده پژو ۲۰۶
۱/۹	پژو پارس
۱/۹	پیکان وانت
۱/۹	پژو ۴۰۵
۲	خانواده سمند
۲/۲	آردی

۹۰/۱/۲۳- جهان صنعت- نرخ تعرفه خدمات آزمایشگاهی موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران و

آزمایشگاه های همکار برای هر ساعت کار معادل ۱۸۰ هزار ریال تعیین شد. این مصوبه از سوی رحیمی، معاون اول رییس جمهوری برای اجرا ابلاغ شده است

- طرح COP ( تست تطابق تولید) با یک سال تاخیر در تمام خطوط تولید شرکت های خودروساز آغاز شد.
- با اجرای این طرح قطعات **بی کیفیت** از خطوط تولید خودروسازان حذف خواهد شد و اجرای آن به معنای تطابق محصول نهایی با نمونه اولیه و عدم تخطی خودروسازان از استانداردهای مدنظر است که این امر به **ثبات تولید** تعبیر می شود نه رشد کیفیت.

بهادر کاظمی- معاون نظارت بر اجرای استانداردهای موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی

- با اجرای این طرح امکان تخطی قطعه سازان از تولید برخی از قطعات **بی کیفیت** نیز گرفته خواهد شد و به این طریق قطعه سازان ملزم به تولید قطعه بر اساس استانداردهای ۵۵ گانه خواهند شد.
- در روش COP محصول نهایی به صورت مستمر توسط کارگران شرکت های خودروساز در خطوط تولید مورد ارزیابی قرار می گیرد.
- موسسه استاندارد نیز به صورت **اتفاقی** بازرسانی را برای گرفتن ممیزی و نظارت بر اجرای این طرح به خطوط تولید می فرستد تا به این طریق امکان تخطی از شرکت های خودروساز گرفته شود.
- شفیعی- معاونت مهندسی سایپا- این طرح به معنی **رشد کیفیت** نیست، بلکه اجرای آن به معنی عدم تخطی از نمونه اولیه و کنترل پیوسته محصولات است.. این طرح در دنیا تنها روی خطوط تولید و خدمات پس از فروش اعمال می شود، اما در کشور ما علاوه بر موارد مذکور قطعات ورودی را نیز مورد ارزیابی قرار می گیرد.

۹۰/۱/۳۰- جهان صنعت- سردار مومنی، رییس پلیس راهور ناجا

- قانون جدید جرایم رانندگی بعد از چهار دهه بازننگری اساسی شد.
- و دروسازان از زمان ابلاغ قانون جدید شش ماه فرصت دارند تا خودروهای تولیدی خود را به **کمر بند ایمنی صندلی عقب** مجهز کنند. همچنین سایر خودروها ی در حال تردد نیز بر اساس زمان بندی باید به کمر بند ایمنی صندلی عقب مجهز شوند.
- اعتبار بر گه معاینه فنی از دو سال به پنج سال افزایش پیدا کرده است و تمامی خودروهای صفر کیلومتر تا پنج سال به داشتن بر گه معاینه فنی نیاز ندارند.
- بر اساس تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون جدید اگر بر اساس نظر کارشناسان ، نقص راه یا وسیله نقلیه سبب تصادف شده باشد خسارت وارده برابر قانون از نهاد متخلف گرفته می شود.
- اگر عابر پیاده از مسیر مشخص شده یا خط کشی عبور نکند و راننده هم به تمامی مقررات راهنمایی و رانندگی عمل کرده باشد در قانون جدید عابر پیاده مقصر شناخته می شود.

۹۰/۲/۱- شرق-

- طبق قانون جدید، همه خودروها باید تا شش ماه دیگر کمر بند ایمنی صندلی عقب داشته باشند و سرنشینان عقب خودروها کمر بندشان را ببندند. رانندگان تا کسی با این بخش از قانون جدید راهنمایی و رانندگی بیشترین مشکل را دارند و اجرای آن را **غیر ممکن** می دانند..

- بستن سه کمر بند در صندلی عقب **غیرممکن** است. در داخل شهر اگر بخواهیم چنین کاری انجام دهیم برای پیاده و سوار شدن هر مسافر چه قدر باید معطل شویم تا کمر بند را باز و بسته کنند؟
  - در کارت همه خودروهای سواری عنوان شده، مجاز به سوار کردن چهار نفر در خودرو هستند.
  - بر اساس قانون، سوار شدن سه نفر در صندلی عقب، **غیرقانونی** است. از طرفی نصب و استفاده از سه کمر بند ایمنی در صندلی عقب خودرو با **هیچ یک از استانداردهای جهانی** همخوانی ندارد و غیرممکن می نماید.
  - اجرای قانون مهم تر از خود قانون است. داشتن کلاه ایمنی برای راکب و ترک نشین موتوسیکلت ها طبق قانون قبلی هم الزامی بود اما هیچ وقت این قانون اجرا نشد
- ۹۰/۲/۳- همشهری- سردار احمدی مقدم، رییس پلیس کشور

• نصب کیسه هوا روی خودروها تا **۲۰ درصد از مرگ و میر ناشی از تصادفات شدید** رانندگی جلوگیری می کند.

• سال ۹۰ باید سال نصب کیسه هوا روی خودروها باشد، برخی کارخانجات خودروسازی باید **دندان سودجویی را بکشند**.

• امن ترین خودروی کشورمان نسبت به ناامن ترین **۲۰ برابر تلفات کمتری** دارد.

۹۰/۲/۶- همشهری- دنیای اقتصاد - سردار احمدی مقدم

- کیسه هوا یکی از **تجهیزات وارداتی** است و امیدوارم تولید داخل آن نیز انجام گیرد.
- تیراژ خودروهای داخلی بالاست و بر این اساس در تلاشیم با همکاری وزارت صنایع و خودروسازان همانند ترمز ضد قفل، **جدول زمانی** را در خصوص نصب کیسه هوای خودروها تهیه و ابلاغ کنیم.
- قانون نصب کیسه هوا روی خودروها تا پایان سال جاری و با چند ماه تاخیر امسال به مرحله اجرا گذاشته میشود و قطعاً تا پایان امسال تمامی خودروها تولید داخل به کیسه هوا مجهز خواهند شد
- نظر روزنامه-اینکه در حال حاضر تنها یک کارخانه تولید ایربگ آن هم با ظرفیت ۵۰۰ هزار و تولید ۲۵۰ هزار عدد در کشور فعال است و **خودروسازان در تامین این قطعه ایمنی از خارج نیز با محدودیت‌هایی مواجه هستند**، واقعیتی است که از سال گذشته از سوی خودروسازان مطرح و انجمن خودروسازان هم بر آن تاکید داشت. حال پس از گذشت چندین ماه اظهارنظر مشکلات خودروسازان در این زمینه محرز و تصمیمات با توجه به کمبودها و چالش‌های موجود اتخاذ شده است.

۹۰/۲/۶- دنیای اقتصاد- هیوندای ۱۹ هزار و ۲۱۱ دستگاه از خودروهای سوناتای مدل ۲۰۱۰ خود را به دلیل **نقص فنی** از بازار جمع‌آوری میکنند این شرکت ۸ هزار دستگاه از خودروهای تاسون خود را نیز از بازار جمع‌آوری خواهد کرد .

• رنو سامسونگ قصد دارد ۳۸ هزار و ۷۴۲ دستگاه از خودروهای خود را با مدل ۲۰۱۰ از بازار کره جمع‌آوری کند . **کیسه ایمنی هوا** این خودروها دچار مشکل است.

۹۰/۲/۷- گسترش صنعت- بهادر کاظمی، معاون نظارت و اجرا بر استانداردهای موسسه استاندارد

• مشکلاتی که در تامین ایربگ برای تامین کنندگان وجود دارد موجب شد تا وزارت صنایع و شورای عالی استاندارد با درخواست خودروسازان مبنی بر نصب ایربگ بر اساس **جدول زمان بندی** موافقت کنند و به همین منظور جدول زمان بندی برای نصب این سیستم روی خودروهای داخلی تدوین شد.

۹۰/۲/۱۰- دنیای اقتصاد- سرهنگ محمد رضا مهماندار، فرمانده پلیس راه کشور- استاندارد

• از امروز با اجرای قانون جدید **بستن کمر بند ایمنی برای تمام سرنشینان خودروها در جاده‌های برون شهری** الزامی است. خودروهایی که در صندلی عقب کمر بند ندارند تا اول آبان مهلت دارند نسبت به نصب کمر بند ایمنی اقدام کنند.

۹۰/۲/۱۹- خبرگزاری ایسنا- مومنی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی- استاندارد

• بر اساس **نهایی شدن جدول زمان بندی نصب کیسه هوا**، تا اواسط سال جاری نصب کیسه هوا برای خودروهای تولیدی به اتمام رسیده و **تا پایان اسفند ماه دو کیسه هوا** در تمامی خودروهای تولیدی نصب خواهد شد.

• در تلاشیم **چند خودرو پر خطر و نایمن** شامل روآ، وانت نیسان و وانت پیکان را امسال از چرخه تولید خارج کنیم.

۹۰/۲/۲۴- دنیای اقتصاد- محسن صالحی نیا، مدیر کل دفتر صنایع ماشین سازی و نیرو محرکه

• در جلساتی که با معاون اول رییس جمهور برگزار شد مقرر گردید تا علاوه بر پشتیبانی خدمات پس از فروش، ارائه مجوز COP نیز از سوی واردکنندگان الزامی شود که پس از تصویب، این آیین نامه به وزارت بازرگانی به منظور اجرا ابلاغ شد.

• واردکننده باید گواهی شرکت سازنده، تایید نوع، کیفیت، شماره و کد مربوط را نیز برای ثبت سفارش ارائه کند.

۹۰/۲/۲۸- دنیای اقتصاد-

• خودروسازان اعلام کرده اند، خودروهای سواری تولید داخل از لحاظ ساختاری، چهار نفره هستند و اگر قرار به نصب کمر بند ایمنی پنجم در آنها باشد، باید تغییراتی را در قسمت سرنشینان عقب خودروها اعمال کرد. پرسش اینجاست که آیا از لحاظ فنی می توان قسمت عقب خودروهای تولید داخل را به سه کمر بند ایمنی تجهیز کرد؟ آیا اصلا خودروهایی مانند پراید که فضای کوچک و محدودی دارند، قابلیت نصب کمر بند سوم را دارا هستند؟  
وزیری، مدیر اجرا و نظارت بر اخذ استانداردهای ایران خودرو- خودروسازان بر اساس ظرفیت تایید شده خودرو از سوی راهور ناجا، اقدام به نصب کمر بند ایمنی می کنند و چون غالب ظرفیت ها در ایران چهار نفر است، همین تعداد کمر بند روی خودروها نصب می شود. اگر قرار باشد کمر بند ایمنی پنجم نیز در خودروها نصب شود، این کار حتما باید با رعایت استانداردها و نکات ایمنی صورت گیرد. و برای عملی شدن چنین طرحی، **بین شش ماه تا یک سال زمان نیاز است.**

مهماندار- فرمانده پلیس راه کشور-قانون هیچ استثنایی در این مورد قائل نیست و به همین دلیل، خودروها باید به اندازه ظرفیت خود، کمر بند ایمنی داشته باشند.

• در مورد خودروهایی که ظرفیت چهار سرنشین دارند ولی پنج سرنشین سوار می کنند، پس از آنکه بررسی های لازم از سوی موسسه استاندارد، وزارت صنایع و راهور ناجا انجام شود، آنها نیز باید به کمر بند ایمنی عقب مجهز شوند. در سال گذشته بیش از دو هزار نفر سرنشین عقب جان خود را به دلیل نبستن کمر بند ایمنی از دست داده اند

جهانگیری، معاون فنی مهندسی ناجا- تجهیز صندلی عقب خودروها به سه کمر بند ایمنی، باید از سوی موسسه استاندارد تایید و سپس بر اساس قانون در این مورد عمل شود.

۹۰/۳- ماهنامه اندیشه گستر- بخش شکایات مشتریان شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران از مجموع شکایات سال گذشته ۵۸/۸ درصد به کیفیت، ۲۵/۳ درصد به خدمات پس از فروش، ۱۰ درصد به خدمات فروش و ۵/۹ درصد به سوانح مربوط می شود

۹۰/۳/۱- دنیای اقتصاد- سید حسین هاشمی، رییس کمیسیون صنایع و معادن مجلس-

• خودروها اگر با استانداردهای جهانی و آن چیزی که در تمام دنیا عرف است، تولید شوند به طور قطع نیازی به معاینه فنی سالانه نیست.

• در کشوری مانند ژاپن پس از پنج سال آن را از رده خارج می کنند و با ارائه تسهیلات زمینه خرید یک خودروی جدید دیگر را فراهم می کنند.

۹۰/۳/۳- جهان صنعت- مهدی غضنفری، وزیر بازرگانی و سرپرست وزارت صنایع

استاندارد نباید به گونه ای عمل کند که واردات و تجارت کالا در کشور مختل شود

۹۰/۳/۴- شرق- محسن صالحی نیا، مدیر کل ماشین سازی و نیرو محرکه-

در صورت تصویب برنامه نصب ایربگ روی خودروهای سواری در شورای عالی استاندارد امکان نصب دو ایربگ روی خودروهای سواری تا پایان امسال فراهم می شود و علاوه بر این برنامه نصب ایربگ روی خودروهای سنگین در حال تدوین است.

۹۰/۳/۵- شرق- محمد جواد محمدی زاده، رییس سازمان محیط زیست-

• دولت و مجلس شورای اسلامی در تلاش برای باز گرداندن معاینه فنی خودروها به صورت سالانه هستند. اگر مجلس نتواند در این خصوص کاری انجام دهد دولت آماده است لایحه ای دو فوریتی به مجلس تقدیم کند تا معاینه فنی خودروها سالانه صورت گیرد.

• امیدواریم تا پایان سال ۹۰ سوخت کشور به استاندارد جهانی برسد. در صدد هستیم با خودروسازان به توافق برسیم که استاندارد تولید خودرو در پایان ۹۱ به یورو ۵ برسد

• طبق قانون جدید اخذ جرایم رانندگی، بایشهاد نیروی انتظامی خودروهای نو در ایران تا ۵ سال از دریافت معاینه فنی معاف شده اند.

۹۰/۳/۱۰- دنیای اقتصاد - شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران -

• سال گذشته به **شکایت ۲۵۱۸ دستگاه** خودرو رسیدگی شد. ۲۲۰۶ شکایت به خودروهای سبک، ۳۰۶

شکایت به خودروهای سنگین و شش شکایت به موتورسیکلت تعلق داشت

• از مجموع شکایات سال گذشته ۵۸/۸ درصد به کیفیت، ۲۵/۳ درصد به خدمات پس از فروش، ۱۰ درصد به خدمات فروش و ۵/۹ درصد به سوانح مربوط می‌شود. شکایات فوق در میانگین زمانی **۲۸ روز** رسیدگی شده که نسبت به سال قبل تر ۱۵ روز کاهش نشان می‌دهد.

تامین **رضایت نسبی** شامل رفع عیب، جایگزینی خودرو، پرداخت خسارت و غیره در خودروهای سبک از ۶۲ تا ۷۳ درصد در خودروسازان مختلف متغیر بوده است. در خودروسازان سنگین نیز ۳۲ تا ۴۵ درصد رضایت شاکی پس از رسیدگی وجود داشته است.

۹۰/۳/۱۲ - دنیای اقتصاد - اسماعیلیان، رییس بخش تحقیقات مشتری شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران

• میانگین رضایت مشتری در **حوزه فروش** از سال ۸۷ تا ۸۹ از عدد ۶۱۹ به ۶۴۴ افزایش یافته است.

• در شرکت ایران خودرو در سه سال اخیر از عدد ۵۹۲ به عدد ۶۳۸ ارتقا یافته است.

• در حوزه رضایت مندی مشتریان از **خدمات پس از فروش** دامنه ۶۲۰ تا ۶۳ در سالهای اخیر در حال

تغییر بوده است.

رضایت مندی مشتریان در **کیفیت محصول** از سال ۱۳۸۷ تا کنون از امتیاز ۶۲۸ به ۶۳۸ ارتقا یافته است.

۹۰/۳/۱۲- دنیای اقتصاد- راهور ناجا به دلیل **تک ایربگ بودن تندر ۹۰** مدل E1 به پارس خودرو ایراد گرفتند و این شرکت نیز تولید تندر ۹۰ مدل E1 را از دستور کار خود خارج کرد و از این پس فقط تندر ۹۰ مدل E2 به بازار عرضه خواهد شد.

• تندر روزگاری قرار بود به عنوان محصول ارزان وارد بازار کشور شده و قیمتی زیر ۱۰ میلیون تومان داشته باشد.

۹۰/۳/۱۲- دنیای اقتصاد- شرکت خودروسازی تویوتا موتورز ژاپن اعلام کرد این شرکت بیش از ۱۰۰ هزار مدل

خودروی پیروس را به سبب نقص فنی در قسمت فرمان و گیربکس این خودروها فراخوان داد.

• این شرکت همچنین ۳۳۶۳۶ دستگاه خودرو کوچک ای کیو را فراخوانده است.

۹۰/۳/۲۸- جهان صنعت -

مزدا موتور ژاپن اعلام کرد که حدود ۴۹۴۵۰۰ دستگاه خودرو کوچک مزدا ۳ اکسلارا در سراسر جهان جمع آوری می‌کند تا نقص فنی در بخش برق رسانی این خودروها را که نمی‌تواند از کار کردن شیشه پاک کن جلوگیری کند رفع کند. هیچ حادثه ای تا کنون به علت این نقص فنی گزارش نشده است. این فراخوان شامل آن دسته از خودروهایی مزدا ۳ است که بین ماه ژانویه سال ۲۰۰۸ و ماه ژوئیه سال ۲۰۱۰ تحویل داده شده اند.

- برای جلوگیری از **بیماری خطرناکی** که جان ماموران راهنمایی و رانندگی را در مخاطره قرار داده باید از طریق مبالغی که بابت اخذ جریمه نصیب پلیس می شود فکری کرد چرا که افسران راهنمایی و رانندگی تا آخر **عمر ریه هایشان** را مملو از هوای آلوده کرده و از این موضوع متضرر می شوند.

۹۰/۳/۲۹- دنیای اقتصاد

- تعداد نمایندگی های مجاز خودرو از ۹۰۰ در سال ۱۳۸۰ به حدود دو هزار و ۳۰۰ نمایندگی در سال ۱۳۸۹ رسیده است. ابتدای دهه ۸۰، به ازای هر چهار هزار و ۵۰۰ دستگاه خودرو در کشور، یک نمایندگی مجاز وجود داشته و این نسبت در سال گذشته به یک نمایندگی در ازای شش هزار و ۱۳۰ دستگاه خودرو رسیده است.
- علی اکبر محرابیان وزیر پیشین صنایع و معادن، در یکی از روزهای سال ۸۸ سرزده به بازدید یکی از نمایندگی های مجاز رفته و صفی طولانی را در آنجا مشاهده می کند. وی که ظاهرا از این موضوع ناراحت می شود، در جلسه شورای سیاست گذاری دستور می دهد تعداد نمایندگی ها افزایش بیابد؛ بنابر الزام وزارت صنایع، تا پایان امسال تعداد نمایندگی های مجاز در کشور باید به حدی برسد که به ازای هر چهار هزار دستگاه خودرو، یک نمایندگی خدمات پس از فروش وجود داشته باشد. این الزام در قالب آیین نامه ارتقای خدمات پس از فروش مطرح شده.

سعید تاجیک- مدیر خدمات پس از فروش شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد- عرضه کنندگان خودرو باید بدانند که نیاز مشتریان در کدام مناطق جغرافیایی بیشتر است و بر همین اساس اقدام به توسعه نمایندگی ها کنند. توسعه نامتناسب با نیاز، نه تنها مشکلی از مشتریان برطرف نمی کند، بلکه باعث کاهش مراجعه مشتریان به نمایندگی های یک منطقه و **عدم توجیه اقتصادی** احداث نمایندگی خواهد شد و در نهایت جز صرف هزینه گزاف، نتیجه ای نخواهد داشت.

حسینی پژوه- مدیر امور نمایندگی سایپا- با توجه به افزایش کیفیت خودروها و احتمالا ثبات تولید، ممکن است چند سال دیگر نمایندگی های جدید روی دستمان بماند.

۹۰/۳/۳۱- جهان صنعت -

برزگری- رییس موسسه استاندارد- **از اول مردادماه امسال** استاندارد ۴۱ ۴۲ مربوط به برجسب سوخت خودروها به صورت کامل اجرایی خواهد شد.

براساس برنامه زمان بندی شده، خودروسازان تا پایان امسال مهلت دارند ایربگ را روی تمامی

محصولاتشان نصب کنند در غیر این صورت از شماره گذاری محصولات آنها جلوگیری خواهد شد

بهادر کاظمی، معاون نظارت بر اجرای استاندارد موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران- **از ابتدای دی ماه**

**امسال** طبق برنامه زمان بندی شده، تمام خودروهای تولید داخل باید دارای **دست کم یک ایربگ**

باشند.

**تا پایان امسال نیز نصب دو ایربگ روی خودروهای تولید داخل اجرایی می‌شود** و اگر خودروسازان این برنامه را رعایت نکنند، خط تولید آنها متوقف می‌شود.

سردار مومنی، رییس پلیس راهور ناجا- در صورتی که شرکت خودروساز (سایپا) **تا یک ماه آینده** نسبت به نصب کیسه هوا روی خودرو پراید اقدام نکند از **شماره گذاری این خودرو** جلوگیری می‌کنیم. رییس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی دو روز پیش از مهلت یک ماهه به خودرو پراید برای نصب کیسه هوا خبر داده بود

۹۰/۴/۱۵- دنیای اقتصاد- کیوان وزیری، مدیر اجرا و نظارت بر استانداردهای ایران خودرو

• محصولات ایران خودرو از **ابتدای سال آینده** با استاندارد زیست محیطی **یورو ۴** عرضه می‌شوند و **امیدواریم تا سال ۹۳ استاندارد یورو ۵ نیز اخذ شود**. فاز مطالعاتی و اجرایی برای رسیدن به استاندارد یورو ۵ از سال آینده آغاز می‌شود که به مدت ۲ سال طول می‌کشد.

• ایران خودرو در ۱۴ شهریور سال ۸۹ موفق شد تمامی استانداردها را در **همه فرایندهای** تولید خودرو لحاظ کند که موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران این موارد را مورد تایید قرار داده است.

۹۰/۴/۳۰- دنیای اقتصاد برزگری، رییس موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران

مشکل دو محصول سایپا به واشری که در سامانه ترمز آنها استفاده می‌شود مربوط است که به علت بی کیفیت بودن آن روغن ترمز خودرو به مرور تخلیه می‌شود. پس از اعلام این موسسه به سایپا برای رفع عیب دو محصول که از ۲۱ تا ۱۶ خرداد وارد بازار کرده به نمایندگی‌ها فراخوان داده است که به زودی این فراخوان عمومی می‌شود.

۹۰/۵/۱- دنیای اقتصاد- بهادر کاظمی- معاون نظارت و اجرا بر استانداردهای موسسه استاندارد

• خودروسازان تنها تا پایان سال جاری برای نصب ایربگ مهلت دارند.

• نصب یک ایربگ از ابتدای دی ماه، و نصب دو ایربگ تا پایان سال جاری برای تمام خودروها اجباری خواهد بود.

• بررسی‌های کارشناسی که صورت گرفت نشان داد خودروسازان با مشکل **تامین ایربگ** مواجه هستند به همین دلیل جلساتی با شرکتهای ایربگ ساز برگزار شد و جدول زمان بندی نیز بر همین اساس تدوین شد.

۹۰/۵/۱- شرق- نورافکن، رییس بخش مکانیک و خودرو موسسه استاندارد

• هم شرکت سایپا و هم شرکت IEI که مسئول انجام تست تطابق تولید محصولات سایپا است، در ماجرای اشکال فنی در برخی محصولات سایپا دخیل هستند. هفته آینده برای روشن شدن این موضوع و برخورد با **مقصران** جلسه ای تشکیل خواهیم داد.

۹۰/۵/۵- گسترش صنعت- بهادر کاظمی- مدیر نظارت بر اجرای استاندارد

• امسال **استانداردهای جدیدی** در صنعت خودرو جهان مطرح شده که شامل ۶۷ نوع استاندارد است. هم اکنون ۵۱ استاندارد اجباری از این تعداد در ایران اجرایی شده است.

۹۰/۵/۴- جهان صنعت- شرکت هوندا موتور ژاپن از قصد خود برای فراخوان حدود ۲۰۰ هزار خودرو ساخت این شرکت به علت نقص قطعات موتور خبر داد. این شرکت اعلام کرد ۶۳ مورد گزارش نقص موتور از مشتریان دریافت کرده است

۹۰/۵/۱۶- گسترش صنعت- شرکت هوندا دو میلیون و ۴۹۰ هزار دستگاه خودروهای تولیدی خود را به علت نقص در سیستم نرم افزاری فراخوان داد که مربوط به هوندا آکورد تولید سال ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۰ می باشد