

چالش‌های کیفیت در صنعت خودرو؛ زنجیره تأمین، مدیریت و آینده‌ای که نزدیک است

صنعت خودرو نیازمند تغییر پارادایم است

رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران در نشست تخصصی کارگروه کیفیت زنجیره تأمین صنعت خودرو بر لزوم تحول اساسی در نگرش و راهبرد این صنعت مطابق با تحولات جهانی تأکید کرد.



نشست تخصصی «کارگروه کیفیت در زنجیره تأمین صنعت خودرو» انجمن مدیریت کیفیت ایران، روز شنبه ۲۰ دی‌ماه ۱۴۰۴ با حضور جمعی از مدیران، متخصصان و فعالان صنعت خودرو، قطعه‌سازی، خدمات پس از فروش، اعضای هیئت‌مدیره انجمن در محل انجمن مدیریت کیفیت ایران برگزار شد.

این نشست با هدف بررسی عمیق چالش‌های ساختاری کیفیت در صنعت خودرو، تبیین نقش زنجیره تأمین در شکل‌گیری کیفیت محصول نهایی، واکاوی ریشه‌های فرهنگی، مدیریتی و اقتصادی مسائل کیفی، و نیز طرح دیدگاه‌های متنوع و بعضاً انتقادی از سوی ذی‌نفعان اصلی صنعت برگزار گردید.

در این جلسه، آقای مهندس فرزین انتصاریان رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران، به همراه نمایندگان شرکت‌های خودروساز، قطعه‌ساز، شرکت‌های بازرسی و ارزیابی کیفیت، مدیران صنعتی و کارشناسان مستقل، دیدگاه‌ها، تجربیات و تحلیل‌های خود را در فضایی صریح و کارشناسی مطرح کردند. محتوای ارائه‌شده در این نشست، بازتاب‌دهنده طیفی از دغدغه‌ها از سطح سیاست‌گذاری کلان و آینده‌نگری فناورانه تا مسائل اجرایی، فرهنگی و عملیاتی در خطوط تولید، زنجیره تأمین و خدمات پس از فروش است.

در این جلسه، آقای مهندس فرزین انتصاریان، رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران، به طرح دیدگاه‌ها و تحلیل‌های خود پیرامون وضعیت کنونی صنعت خودرو، تحولات جهانی، الزامات کیفیت در عصر انقلاب صنعتی چهارم و نقش کیفیت سازمانی در آینده این صنعت پرداخت و با اشاره به ضرورت تعریف یک راهبرد هماهنگ برای همه کارگروه‌ها در انجمن گفت: باید تصویر بلندمدت‌تری در ذهن داشته باشیم و ببینیم کجای صنعت جهانی ایستاده‌ایم.

وضعیت کنونی و چالش‌های بنیادی

وی با اشاره به اشتغال حدود ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار نفر در این صنعت مشکل اصلی را در نوع نگرش مدیریتی دانست و مثال زد: زمانی به مدیرعامل یک خودروساز گفتم تا وقتی فکر می‌کنی ۱۸ هزار پرسنل داری و نه ۴۰۰ هزار نفر (شامل کلیه نیروهای مستقیم و غیرمستقیم زنجیره تأمین) صحبت از کیفیت بی‌فایده است. صنعت خودرویی با این نگرش به جایی نمی‌رسد.

دیدگاه به آینده و تحولات جهانی

انتصاریان با طرح پرسشی درباره «دورنمای» صنعت خودرو در آینده به تحولات شگرف جهانی اشاره کرد: صنعت خودرو در حال رقابت با شرکت‌هایی مانند گوگل است. خودروهای خودران در حال گسترش هستند و نمونه‌هایی مانند تسلا مدل‌های کسب‌وکار و حتی تعمیر و نگهداری را متحول کرده‌اند. در چین آسمان خراش‌ها در ۱۹ روز ساخته می‌شوند. آیا ما برای این آینده آماده‌ایم؟

وی افزود: پیش‌بینی من این است که در بازه ۱۰ سال آینده، خودروهای خودران به‌طور گسترده جایگزین خواهند شد و این تنها یک تغییر فناورانه نیست، بلکه تحولی اجتماعی است که بر مشاغل، ترافیک، شهرسازی و فرهنگ تأثیر می‌گذارد.

کیفیت در عصر انقلاب صنعتی چهارم

رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران با تأکید بر نقش انقلاب صنعتی چهارم (دیجیتال)، گفت: در این انقلاب، کیفیت از نسل چهارم (تمرکز بر محصول) به نسل پنجم (کیفیت سازمانی و توجه به همه ذی‌نفعان از جمله جامعه و محیط زیست) حرکت کرده است. هدف فقط کاهش عیب محصول نیست، بلکه کاهش هزینه از طریق اتوماسیون، هوش مصنوعی، بینایی ماشین و کلان‌داده است.

وی هشدار داد: ما هنوز درگیر مسائل اولیه مانند عیب‌یابی محصول هستیم، درحالی که دنیا از این مرحله عبور کرده. بزرگ‌ترین معضل صنعت خودروی ایران قیمت تمام شده بالا و بی‌برنامگی است، نه حقوق نیروی کار.

تغییر نگاه و نقش کارگروه تخصصی

انتصاریان خطاب به اعضای کارگروه خودرو انجمن مدیریت کیفیت ایران تأکید کرد: ما در اینجا نباید درگیر مسائل پیش‌پاافتاده و روزمره شویم. نقش ما ارائه راهکارهای علمی، پژوهشی و بلندمدت است. ما باید دورنما ارائه دهیم و مسیر آینده را نشان دهیم. اینجا جایگاه پژوهشی و هدایت فکری است.

وی با بیان اینکه ما در جایگاه مدیرعامل خودروساز صحبت نمی‌کنیم که بگوییم «من این کار را می‌کنم» افزود: تأثیرگذاری بر بدنه دولتی و صنعتی با نقد مستقیم میسر نیست، بلکه با پژوهش، تولید محتوا و روشنگاری علمی حاصل می‌شود. ما مدافع بهبود و تعالی این صنعت هستیم، نه منتقد صرف. باید کمک کنیم تا همه اجزا بهتر شوند.

لزوم تغییر پارادایم از کیفیت محصول به کیفیت سازمانی

رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران تصریح کرد: صنعت خودروسازی کشور برای خروج از چالش‌های فعلی و همگامی با تحولات جهانی، نیازمند یک تغییر پارادایم اساسی از کیفیت محصول به کیفیت سازمانی است.

وی افزود: باید از نگاه سنتی و محدود به رفع عیوب فنی عبور کنیم و کیفیت را در تمامی فرآیندهای سازمان، از مدیریت زنجیره تأمین تا تأثیر بر جامعه و محیط زیست، تعریف کنیم. انتصاریان با بیان اینکه این گذار، یک الزام استراتژیک برای بقا در عصر صنعت چهارم محسوب می‌شود، تأکید کرد: آینده متعلق به خودروهای برقی، خودران و متصل است و ما برای رقابت در این عرصه، به زیرساخت‌های دیجیتال و نگرش سیستمی نیاز داریم.

درجا زدن صنعت خودروی ایران در کیفیت ۳

رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران با اشاره به ضرورت کاهش هزینه تمام‌شده خاطرنشان کرد: راه حل اصلی، به‌کارگیری فلسفه‌هایی مانند تولید ناب و سیستم جاست‌این‌تایم برای حذف اتلاف است، نه کاهش دستمزد نیروی کار.

وی گفت: متأسفانه صنعت ما هنوز در مرحله «کیفیت سه» یعنی تمرکز بر بازرسی و رفع عیب متوقف مانده، در حالی که باید به سمت «کیفیت چهار» با محوریت هوش مصنوعی و تحلیل داده، و نهایتاً «کیفیت پنج» با محوریت رفاه اجتماعی و توسعه پایدار حرکت کند.

حلقه مفقوده سازمان باکیفیت است

انتصاریان در بخش دیگری از سخنان خود، حلقه مفقوده را مدیر و سازمان باکیفیت عنوان کرد و اظهار داشت: سازمان بی‌کیفیت نمی‌تواند محصول باکیفیت تولید کند. این تحول نیازمند اراده‌ای راسخ و فراتر از تغییرات مقطعی مدیریتی است.

وی در پایان صحبت‌های خود بر نقش راهبردی انجمن مدیریت کیفیت به عنوان یک اتاق فکر مستقل تأکید و وظایفی چون آینده‌پژوهی، انجام پژوهش‌های کاربردی، ایجاد گفت‌وگو بین ذینفعان و مستندسازی علمی مشکلات برای ارائه به سیاست‌گذاران را برای کارگروه‌های تخصصی برشمرد.

تحلیل: سخنان رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران نشان از یک نگاه تحول‌خواهانه در مواجهه با معضل دیرینه کیفیت در صنعت خودرو دارد. تأکید انتصاریان بر کیفیت سازمانی به جای کیفیت محصول به معنای عبور از درمان نشانه‌ها به سمت درمان ریشه بیماری‌های سازمانی است. موفقیت این نقشه راه منوط به همراهی و باور مدیران ارشد صنعت و فراهم آوردن بسترهای نهادی برای تبدیل انجمن مدیریت کیفیت از یک نهاد مشاوره‌ای به یک بازیگر اثرگذار در سیاست‌گذاری کلان است.

بحران کیفیت در خط تولید خودرو / فرهنگ کیفیت زیر آمار گم شده است

امیرمدرس طهرانی نماینده شرکت بهمن موتور و فعال صنعت خودرو با انتقاد از خروجی بی کیفیت خطوط تولید، علت اصلی را وجود نیروی انسانی ناشایست و اولویتهای به آمار بر کیفیت دانست و از ضعف جدی در تأیید صلاحیت مدیران کیفیت سخن گفت.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، نماینده شرکت بهمن موتور در نشست کارگروه تخصصی کیفیت در صنعت خودرو با اشاره به بیش از دو دهه فعالیت در این صنعت، به بیان چالش‌های موجود پرداخت. ایشان با تأکید بر ارتباط مستقیم کیفیت محصولات با شایستگی نیروی انسانی، گفت: هرگاه شاهد خروج محصول بی کیفیت از خط تولید هستیم، این نشان‌دهنده وجود نقص در یکی از حلقه‌های اساسی است. متأسفانه امروزه شاهد موارد نادرست بیشتری نسبت به گذشته هستیم و بسیاری از افراد در جایگاه‌هایی قرار گرفته‌اند که شایستگی آن را ندارند. تنها با داشتن منابع انسانی توانمند و باکیفیت می‌توان انتظار خروجی باکیفیت از خط تولید داشت.

وی در ادامه با اشاره به اهمیت اولویت‌بندی کیفیت افزود: در دوره‌هایی حتی مدیر تولید ما نگران‌تر از مدیر کیفیت نسبت به مسئله کیفیت بود. آنچه من مشاهده می‌کنم این است که زیرساخت فکری لازم در صنعت ما، گاهی زیر آمار و نرخ تولید گم می‌شود و این نیازمند توجه و کمک فوری است.

آقای مدرس طهرانی در بخش دیگری از صحبت‌های خود به سازوکار تأیید صلاحیت مدیران کنترل کیفیت اشاره و آن را دارای اشکال دانست و تصریح کرد: سازمان استاندارد ابزاری برای تأیید صلاحیت مدیران کیفیت دارد، اما متأسفانه این فرآیند به درستی اجرا نمی‌شود. امروزه به راحتی و صرفاً با ارائه چند سند و مدرک، فردی در مدت کوتاهی به عنوان مدیر کیفیت تأیید صلاحیت می‌گیرد. درحالی که اگر زیرساخت و فرهنگ کیفی واقعی در صنعت نهادینه شود، می‌تواند کمک حال ما باشد.

وی در انتها با نقد رویکرد صوری موجود، پیشنهاد خود را ارائه داد: در حال حاضر سازمان استاندارد الزاماتی مانند گذراندن دوره‌های سالیانه را تعیین کرده، اما اثربخشی و کنترل عملی آن مطلوب نیست. اتفاقی که می‌افتد، غالباً محدود به دریافت مدرک است، مشابه روندی که در اخذ گواهی‌های ایزو شاهد هستیم؛ بدون آنکه اعتقادی به مبانی آن وجود داشته باشد. به نظر من باید بر روی فرهنگ کار کرد یا از ابزارهای استاندارد به صورت جدی و با نظارت نهادهای تخصصی مانند انجمن‌های مربوطه استفاده کرد تا این موتور به حرکت درآید و به صنعت کمک کند.

کیفیت خودرو؛ زنجیره تأمین مقصر اصلی یا خودروساز؟

مجید عباسی نماینده شرکت پارس خودرو؛ با تأکید بر سهم ۸۰ درصدی زنجیره تأمین در کیفیت خودروها، گفت: تمرکز انتظارات بر خودروساز نادرست است. وی همچنین پرسید: آیا کیفیت محصول نهایی به معنای رضایت همه ذینفعان است؟

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، آقای عباسی در نشست کارگروه تخصصی کیفیت در صنعت خودرو با اشاره به سابقه بیست ساله شرکت پارس خودرو در حوزه کیفیت به بیان دیدگاه‌های خود پرداخت.

وی بیان کرد: به نظر من معضلی که همواره وجود داشته و در این جلسه نیز احساس می‌شود، این است که انتظار کیفیت منحصرأ از خودروساز می‌رود، در حالی که براساس آخرین پژوهش انجام شده در مرکز پژوهش‌ها در سال ۱۴۰۲ که توسط دکتر آزادی منتشر شد، اشاره شده است که کیفیت خودرو بیش از آنکه در مرحله خودروسازی شکل گیرد، در زنجیره تأمین شکل می‌گیرد.

این مدیر خودروساز اضافه کرد: در واقع حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد کیفیت در همین بخش تعیین می‌شود. آنچه در کارخانه خودروسازی اتفاق می‌افتد، عمدتاً فرآیندهایی مانند جوش کاری، بستن پیچ‌ها و افزودن قطعات است و حتی با حرکت به سمت تولید خودروی برقی، حجم عملیات مونتاژ از ۲۰ تا ۳۰ درصد کمتر هم می‌شود. بنابراین، سهم کیفیت در مرحله خودروسازی حتی پایین‌تر نیز می‌آید.

آقای عباسی افزود: تمرکز اصلی در صنعت خودرو باید بر بحث طراحی و تأمین باشد. متأسفانه همه تمرکز و انتظار بر مدیرعامل خودروساز است، در حالی که کیفیت نهایی در انتهای زنجیره تجلی می‌یابد و ما خودروسازان اغلب نتیجه کیفیتی را می‌خوریم که ۸۰ تا ۹۰ درصد آن پیش از این مرحله شکل گرفته است. این یک بحث کلیدی است.

وی ادامه داد: بحث دیگر این است که باید کیفیت را به عنوان حداقل‌های استاندارد در نظر گرفت. استانداردهای ۸۵ گانه ما در برخی موارد سخت‌گیرانه‌تر از بسیاری نقاط جهان است. خودروهای ما عمدتاً استانداردهای پایه مانند CE و IE را دارا هستند و می‌توان ادعا کرد که حداقل‌های کیفیت را رعایت می‌کنند. اما در مورد مرغوبیت، باید بپذیریم که نسبت به خودروهای چینی و اروپایی، مرغوبیت کمتری داریم.

این مدیر در ادامه خاطرنشان کرد: آنچه در شاخص‌های اندازه‌گیری مانند تعداد خطا در صد کیلومتر اول یا یک ماه اول تحویل مشتری مشاهده می‌شود، نشان‌دهنده وضعیت کیفی اولیه محصول است. اما اصلی‌ترین مشکل در دوام خودرو نمایان می‌شود که ریشه آن نیز به طراحی و زنجیره تأمین بازمی‌گردد.

آقای عباسی تصریح کرد: اگر هدف ما بهبود کیفیت در صنعت خودرو است، باید بر این حوزه‌ها تمرکز کنیم. کیفیت در مرحله طراحی و تأمین ایجاد می‌شود، باید مرغوبیت را از کیفیت تفکیک کنیم، مسئولیت‌ها را به‌طور کمی به بخش‌های مربوطه واگذار نماییم و بر فنون کمی مدیریت کیفیت تمرکز کنیم.

وی در پایان با طرح پرسشی تأمل‌برانگیز افزود: «سوالی که برای من مطرح است، این است که آیا کیفیت صرفاً از سازمانی با کیفیت خارج می‌شود؟ هر سازمانی چندین ذی‌نفع دارد: مشتری، کارکنان، جامعه و شرکت اپل محصولاتش را در چین تولید می‌کند؛ کیفیت محصول نهایی بسیار بالاست و مصرف‌کننده راضی است، اما آیا کارکنان چینی یا جامعه چین از این شرکت راضی هستند؟

این مدیر یادآور شد: در مدل‌های کیفیت مانند EFQM، سازمانی که بتواند رضایت همه ذی‌نفعان را فراهم کند، سازمان باکیفیتی تلقی نمی‌شود. امروز همه از محصول باکیفیت یک شرکت خاص تعریف می‌کنند، اما آیا از رضایت تأمین‌کنندگان و کارکنان آن شرکت نیز اطلاع داریم؟

نماینده شرکت پارس خودرو تصریح کرد: اگر مقصود تنها کیفیت محصول نهایی باشد، تمرکز بر فنون کمی راهگشاست. اما اگر هدف در نظرگیری همه ذی‌نفعان باشد، باید از مدل‌های جامع‌تر بهره برد. این پرسشی است که همواره برای من مطرح بوده است.



اعتراف بی‌سابقه مدیر خودرویی؛

ما در بازی‌های بالادستی گرفتار شدیم / بنزین ایران، خودروهای ما را بدنام کرد

امیرذکری توانا نماینده شرکت گواه؛ با اشاره به چالش‌های فنی و کیفیتی، از تناقض استانداردهای اعلامی و واقعی خودروها پرده برداشت و گفت: مدار سوخت خودروها بر اساس بنزین ایران تنظیم شد، درحالی که استاندارد یورو چهار عنوان شده بود؛ این موضوع باعث بدنامی برای من شده است.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، آقای امیرذکری توانا نشست کارگروه تخصصی کیفیت در صنعت خودرو گفت: ما در بازی‌های بالادستی که عرضه شد، قرار گرفتیم. اکنون من محصولی را مثال می‌زنم که سال گذشته

فاقد ارزش لازم بود و مشکل داشت. در نهایت، نمونه‌ای از بنزین ایران گرفته شد و مدار سوخت آن بر اساس بنزین یورو تنظیم شد.

وی تصریح کرد: ما در اعلامیه فنی خود استاندارد یورو چهار را عنوان کرده بودیم، اما در عمل مدار خودرو بر اساس بنزین ایران اصلاح شد و این موضوع باعث بدنامی برای من شده است. این اتفاقات در حال رخ دادن است و گام بعدی نیز در حوزه خدمات مطرح می‌شود.

امیرذکری توانا نماینده شرکت گواه گفت: من نمی‌خواهم وارد مسائل بازرگانی شوم، اما محدودیت‌های واردات پیش آمده و در حوزه خدمات، ناچارم از منابع مختلف استفاده کنم تا تنها نیاز مشتری برطرف شود. موضوع تخصیص ارز به شرکت‌های خدماتی از ابتدای سال جاری محقق نشده است. اصلاً مقوله بازرگانی داستان دیگری است.

آقای امیرذکری توانا مشکل دیگر صنعت خود را در حوزه کیفیت به ویژه در خودروهای سنگین دانست و افزود: راننده‌ای که با فرهنگی خاص ۵۰ سال رانندگی کرده، اکنون با محصولات جدید مانند واگن بوز یا محصول استراتژیک ایران یعنی پروژه بنز دماغ‌دار مواجه می‌شود.

وی ادامه داد: مدار سوخت این خودروها تغییر کرده، سیستم گاز آن‌ها اصلاح شده و حتی استاندارد ۸۵ نیز داراست، اما راننده با همان فرهنگ قبلی قصد کار دارد و تمایل به اعمال تغییرات دارد که موجب سوختن مدارهای خودرو می‌شود. سپس به تعمیرکاری مراجعه می‌کند که خود فاقد تجربه مهندسی لازم است و دستکاری‌هایی انجام می‌دهد که به خودرو آسیب می‌زند.

این مدیر صنایع خودرویی با بیان اینکه بخش دیگری از مشکل مربوط به اتوبوس‌های شرکت واحد است که به صورت مکرر خراب می‌شوند، گفت: علت این است که راننده صبح‌ها به پایانه می‌رود و حال و حوصله کافی ندارد. اگر پشت ماشین بنشینیم، می‌بینیم دستکاری‌هایی در مدار خودرو انجام داده است و خودرو استارت نمی‌خورد.

آقای امیرذکری توانا نماینده شرکت گواه؛ توضیح داد: بحث اینجاست که کاربر ما توقع زیادی دارد، اما این موضوع ربطی به بی‌کیفیتی خودروها ندارد. می‌خواهم بگویم در بسیاری از موارد، بی‌دقتی و سهل‌انگاری صد درصد باعث بی‌کیفیتی می‌شود و خودرو به خودی‌هیچ نقشی در این اتفاق ندارد.

هشدار یک مدیر؛

تولید بدون آموزش موجب اتلاف منابع است

محسن عظیم‌لو با تأکید بر لزوم تسلط فنی پیش از بهره‌برداری از تجهیزات هشدار داد: تولید بدون آموزش موجب اتلاف منابع است.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، آقای محسن عظیم لو با اشاره به ضرورت بهره‌برداری صحیح از تجهیزات اعلام کرد: تا زمانی که کاربرد یک سیستم جدید را به‌درستی فرا نگرفته‌اید، استفاده از آن فاقد توجیه است. تولید بدون تسلط فنی موجب اتلاف منابع خواهد شد.

وی اضافه کرد: در گام نخست، می‌بایست نسبت به راه‌اندازی مناسب و به‌کارگیری استاندارد آن اقدام کنید و اعلامیه فنی مربوطه صادر خواهد شد.

محسن عظیم لو در ادامه با تأکید بر لزوم رفع نواقص ادامه داد: در ودائع عملکرد دستگاه‌ها رصد نمی‌شود. مهندس مسئول ماشین‌آلات گزارش داده که علاوه بر مشکلات فنی، اشکالاتی در بخش ساختمان نیز وجود دارد. ما به‌صورت رسمی الزام کرده‌ایم که یک تا ۲ روز آموزش اپراتوری توسط دفتر فنی به پرسنل ارائه شود. لازم است نسبت به اعزام نیروها برای این دوره اقدام فوری انجام پذیرد.



پرهیز از گزارش‌های ۷۰۰ صفحه‌ای بی‌ثمر / تأکید بر راهکارهای ساختاریافته برای جلسات نتیجه‌بخش

جواد علی نژاد مدیرعامل شرکت فنرلول ایران؛ با اشاره به تجربه شکست خورده یک کمیته تخصصی با گزارش ۷۰۰ صفحه‌ای بی‌نتیجه، بر لزوم تعریف مأموریت، اختیارات و اهداف عملیاتی برای تیم‌ها تأکید کرد و گفت: باید در چارچوب واقعی اختیارات، گام‌های مؤثر برداشت.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، آقای جواد علی نژاد؛ در نشست کارگروه تخصصی کیفیت در صنعت خودرو بر ضرورت تدوین راهکارهای ساختاریافته در سه حوزه فنی، مدیریتی و فرهنگی، آموزشی تأکید کرد و گفت: ما در شرکت خود برای هر موضوعی، راهکار مشخصی ارائه می‌دهیم.

وی افزود: اما پیش از هر اقدامی لازم است تیمی با شناسنامه و مأموریت تعریف شده تشکیل شود. این تیم باید پاسخگوی پرسش‌های اساسی باشد: مأموریت تیم چیست؟ حدود اختیارات آن کجاست؟ اهداف در سال ۱۴۰۵ کدام‌اند؟ و در هر جلسه دقیقاً درباره چه موضوعی باید صحبت کنیم؟

این مقام آگاه گفت: همچنین هر عضو باید بداند پیش از جلسه چه مدارکی را تهیه کند و خروجی هر نشست چه خواهد بود. هدف نهایی این است که جلسات به نتیجه عملی و بهبود واقعی بینجامد.

وی با اشاره به تجربه قبلی در یک کمیته تخصصی اضافه کرد: در یکی از کمیته‌هایی که حضور داشتم، با وجود تهیه گزارش ۷۰۰ صفحه‌ای تحقیقی و حضور نمایندگان مجلس و دادستانی، در نهایت اتفاق محسوسی رخ نداد. این تجربه نشان می‌دهد که باید واقع‌بین باشیم و تنها در چارچوب اختیارات تعریف شده عمل کنیم. به عنوان مثال، آیا در آن کمیته می‌توانستیم درباره واردات خودرو تصمیم بگیریم یا مدیرعامل یک شرکت را تغییر دهیم؟ خیر. بنابراین باید بر اساس توان و اختیارات واقعی، اهدافی مشخص و قابل دستیابی تعریف کنیم تا بتوانیم گام‌های مؤثر و بهبودبخشی برداریم.

مدیرعامل شرکت فنرلول ایران؛ در پایان با تأکید بر نقش انجمن‌های تخصصی تصریح کرد: هنگام حضور در چنین محافلی، باید نگاه انجمنی و جمع‌محور داشته باشیم. شخص من نیز به عنوان عضوی از انجمن مدیران، خود را موظف می‌دانم که خطمشی و سیاست‌های کلان مؤسسه و مدیرعامل را مدنظر قرار دهم و در چارچوب آن فعالیت کنم. در غیر این صورت، نمی‌توان انتظار دستاورد ملموس داشت.

روایت متفاوت یک مدیر از تبعیض در استانداردهای کیفیت خودرو؛

چرا «ال ۹۰» کنار رفت و «پراید» و «تیبا» ماندند؟

محسن عیسایی فعال صنعت خودرو با اشاره به تولید همزمان خودروی باکیفیت «ال ۹۰» و خودروهای دیگری مانند تیبا و پراید، از تفاوت آشکار در اجرای سیاست‌های کیفیت برای این محصولات انتقاد کرد و گفت: سیاست‌ها به سمت تولیدات دیگر سوق داده شد.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، آقای محسن عیسایی در نشست کارگروه تخصصی کیفیت در صنعت خودرو گفت: در همان دوره‌ای که تولید تیبا، کوئیک و پراید آغاز شد، خودروی ال ۹۰ نیز تولید می‌گردید. ال ۹۰ در آن زمان بهترین محصول موجود محسوب می‌شد، اما سیاست‌ها به سمت تولیدات دیگر سوق داده شد.

وی افزود: لازم به ذکر است که ال ۹۰ از خارج از کشور و به طور مشخص از فرانسه وارد شد. آنچه قصد بیان آن را دارم، تأکید بر این موضوع است که سیاست‌های کلان بر کیفیت به عنوان اولویت نخست تأکید داشتند، به گونه‌ای که قطعه‌سازان ملزم به رعایت استانداردهای مشخصی بودند.

این کارشناس صنعت خودرو تصریح کرد: با این حال، در عمل شاهد رویکردی متفاوت در قبال تولیدات مختلف بودیم؛ به عنوان مثال، برای تیبیا و پراید الزامات به شکل دیگری تعریف و اجرا شد. آنچه برای ما اهمیت دارد، خواسته‌ها و استانداردهای مدنظر مجموعه‌ی خود است، نه تمایزات ظاهری در اجرای سیاست‌ها.

آقای محسن عیسایی ادامه داد: در همین راستا پیشنهاد می‌کنم که از یکی از مدیران عامل صنعت خودروسازی دعوت به عمل آوریم تا دیدگاه‌های خود را در مورد کیفیت و تولید ارائه کنند. ما در اینجا بر موضوع کیفیت تأکید داریم، اما شنیدن دیدگاه‌های مرتبط با تولید نیز حائز اهمیت است. حضور حداقل یکی از مدیران عامل و گفت‌وگو با ایشان می‌تواند سودمند باشد، چرا که نظرات تخصصی آنان در این حوزه از وزنه‌ی ویژه‌ای برخوردار است.

کارشناس خودرو:

سود تولید هر خودرو در ایران فقط ۶ دلار / قیمت‌ها در یونان ۲۰ درصد ارزان‌تر است

امیرحسین خطیبی مدیرعامل شرکت پل آستارا صنعت با انتقاد از وضعیت تولید و قیمت‌گذاری خودرو در کشور، از سود ناچیز ۶ دلاری برای هر خودرو در ایران خبر داد و گفت: همین امر باعث شده تأمین‌کنندگان قطعات نیز با مشکل مواجه شوند. در یونان قیمت خودرو ۲۰ درصد ارزان‌تر است و سود هر خودرو در چین ۱۹۷ دلار و در مراکش بیش از ۲۰۰ دلار است.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، آقای امیرحسین خطیبی در نشست کارگروه تخصصی کیفیت در صنعت خودرو به تشریح چالش‌های تولید و قیمت‌گذاری خودرو در ایران پرداخت.

وی با اشاره به حاشیه‌های موجود، بر ضرورت توجه به مسائل اساسی‌تر تأکید کرد و گفت: مسئله اینجاست که چرا در این برهه به دنبال توجیه‌گری می‌گردیم. اگر شما توجیه بخواهید، من هم حاضر به توضیح هستم.

این کارشناس با مقایسه قیمت خودرو در ایران و دیگر کشورها بیان کرد: در یونان قیمت خودرو ۲۰ درصد ارزان‌تر است. حتی نمونه‌هایی وجود دارد که همین الان ارزان‌تر هستند.

آقای امیرحسین خطیبی با اشاره به هزینه نیروی انسانی در تولید خودرو، اعداد قابل تأملی ارائه داد: در چین برای هر خودرو ۱۹۷ دلار و در مراکش کمی بیش از ۲۰۰ دلار به نیروی کار تعلق می‌گیرد، اما در ایران این رقم تنها حدود ۶ دلار برای هر خودرو است.

وی با بیان اینکه خودرو در ایران به عنوان یک کالای خودرویی در سطح جهانی موضوعی پیچیده و روز است، افزود: به نظر می‌رسد برخی ذینفعان ترجیح می‌دهند در این باره سخن نگویند.

این کارشناس صنعت خودرو همچنین به سود تولید اشاره کرد و گفت: سود حاصل از تولید هر واحد خودروی مورد بحث، هزار دلار است. برای برابری با سود یک دستگاه فراری، باید ۱۱۳ دستگاه از این محصول را فروخت.

آقای امیرحسین خطیبی در پایان هشدار داد: نتیجه این وضعیت این است که نه تنها خودرو ارزان نیست، بلکه سود قابل توجهی هم از تولید آن عاید کشور نمی‌شود و همین امر حتی تأمین‌کنندگان قطعات را نیز با مشکل مواجه کرده است.

مدیر صنعت خودرو:

خودروهای خودران در ایران در سطح ابتدایی هستند / جاده‌های ما برای فناوری‌های بالا آماده نیست

امیرحسین خطیبی مدیرعامل شرکت پل آستارا صنعت با اشاره به سطح پایین خودروهای خودران وارداتی به ایران تأکید کرد که بدون نوسازی جاده‌ها و ارتقای زیرساخت‌ها، دستیابی به سطوح بالای خودران در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نیست. به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، آقای امیرحسین خطیبی، کارشناس صنعت خودرو در نشست کارگروه تخصصی کیفیت در صنعت خودرو به تحلیل وضعیت خودروهای خودران و چالش‌های توسعه آن در ایران پرداخت.

وی با اشاره به سطح‌بندی خودروهای خودران از صفر تا چهار، گفت: خودروهای وارداتی فعلی عمدتاً در سطوح پایین قرار دارند و برای ارتقا به مراحل بالاتر، نیازمند به‌روزرسانی جاده‌ها و ایجاد زیرساخت‌های لازم هستیم که این فرآیند در زمان کوتاه محقق نمی‌شود.

این مدیر صنعتی با بیان ضرورت هماهنگی بین سطح خودرو و کیفیت جاده‌ها، افزود: حتی خودروهای موجود در بازار ایران مانند چانگان در سطح دو خودران طبقه‌بندی می‌شوند و افزایش آپشن‌های کنترلی می‌تواند به ارتقای این سطح کمک کند.

آقای امیرحسین خطیبی با مقایسه ایران و کشورهای پیشرو در این عرصه مانند آمریکا و چین، اظهار داشت: در حالی که مراکز اصلی توسعه فناوری خودروهای خودران در کشورهایی مانند آمریکا متمرکز است، صنعت خودروی ایران به سمت مونتاژ پیش رفته است. سهم ایران در تولید جهانی حدود یک میلیون و دویست هزار دستگاه است، اما چین از نظر فناوری و نوآوری بسیار پیش‌تاز است.

وی در ادامه با اشاره به خودروی آی‌توش، تأکید کرد: این خودرو در سطح چهار خودران نیست و بیشتر در حد نمونه اولیه است، زیرا برای بهره‌برداری کامل نیازمند جاده‌های به‌روز است.

این مدیر خودروسازی در پایان با اشاره به تحولات حوزه باتری خودروهای الکتریکی، خاطرنشان کرد: باتری‌های فعلی عمدتاً لیتیومی هستند، اما فناوری چین به سمت باتری‌های سدیمی در حرکت است که در صورت تحقق انقلابی در این حوزه ایجاد خواهد کرد. متأسفانه ایران در این زمینه با سرعت مطلوب پیش نمی‌رود.

محمدرضا نجفی منش رییس انجمن صنایع همگن قطعه سازی تهران:

آینده‌نگری و تمرکز بر کیفیت کلید خروج از عقب‌ماندگی است

محمدرضا نجفی منش مدیرعامل آسیا لنت در تشریح دیدار اخیر مسئولان با یکی از اعضای انجمن، بر لزوم توأمان سازی بهبود کیفیت تولید داخلی و آینده‌نگری در تحولات دیجیتال و هوشمندسازی تأکید کرد و هشدار داد: توقف در حل مسائل ابتدایی به معنای پایان کار و پیشی گرفتن رقباست.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، آقای نجفی منش عضو هیات مدیره انجمن مدیریت کیفیت ایران؛ در نشست کارگروه تخصصی کیفیت در صنعت خودرو با تأکید بر اهمیت کیفیت گفت: واقعیت این است که جامعه ما هنوز اعتماد کامل به تولید داخلی ندارد و یکی از دلایل اصلی آن مسئله کیفیت است.

وی اضافه کرد: اگر کیفیت مطلوب‌تری ارائه می‌دادیم، هم اعتماد جامعه را بیشتر جلب می‌کردیم و هم می‌توانستیم نیازهای افراد را به درستی برآورده سازیم. بر این اساس، اولویت نخست من، نهادینه‌سازی همان اصول اولیه و تثبیت‌شده‌ای است که همگان با آن آشنا هستند، اما هنوز به طور کامل محقق نشده است.



مدیرعامل آسیا لنت در خصوص ساختارهای کیفیت توضیح داد: جامعه‌ای می‌تواند کیفی باشد که مدیریت آن کیفی باشد. در همین راستا در قالب کمیته‌ای در انجمن کشوری تهران مشغول فعالیت هستیم. هدف ما جذب و به‌کارگیری افراد باکیفیت است.

آقای نجفی منش افزود: این پرسش مطرح است که آیا مسئول کیفیت ما خود از کیفیت لازم برخوردار است یا خیر؟ زیرا اگر فرد مسئول واجد کیفیت مناسب نباشد، طبیعتاً محصول کیفی نیز از دست او بیرون نخواهد آمد. بنابراین درخواست کرده‌ام که حداقل در سطح استان تهران کار را آغاز کنیم و سپس به سطوح بالاتر تعمیم دهیم.

وی در بخش دیگری از سخنان خود، به ضرورت آینده‌نگری اشاره کرد و گفت: آینده به سمت دیجیتالی‌شدن، هوشمندسازی و تغییر الگوهای مالکیت پیش می‌رود. دیگر بحث مالکیت به شکل سنتی معنا ندارد؛ امروزه یا فردی سرویسی را فرامی‌خواند یا با فشار یک دکمه محصولی در اختیارش قرار می‌گیرد. مباحث کاملاً جدیدی در حال شکل‌گیری است.

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازان استان تهران با یادآوری اینکه در مورد سرویس خودرو نیز تحولات بزرگی رخ داده است، اضافه کرد: دیگر لزوماً نیازی به مراجعه به تعمیرگاه نیست؛ بلکه خدمات به صورت سیار و از راه دور ارائه می‌شود. به هر حال، ما دو کار باید انجام دهیم: نخست، اطمینان حاصل کنیم که آنچه را که دنیا تاکنون داشته است، ما نیز داریم و دوم به آینده و تحولات آن توجه جدی داشته باشیم.

آقای نجفی منش در پایان با اشاره به اهمیت حمایت از تولید داخلی و پرهیز از عقب‌ماندگی خاطرنشان کرد: فراموش نکنیم که همه کشورها حتی پیشرفته‌ترین آن‌ها بر حمایت از صنایع خود تأکید دارند. اگر من صنعت خودم را حمایت نکنم، دیگران این کار را خواهند کرد. آن‌ها نیز به این نتیجه رسیده‌اند که حفظ و ارتقای جامعه خود امری حیاتی است. بنابراین ما باید هم‌پای جهان حرکت کنیم و از قافله عقب نمانیم.

محسن عظیم لو کارشناس حوزه خودرو:

با انحصارزدایی و بازار آزاد «خودروساز» می‌شویم نه «باشگاه خودروسازان»

محسن عظیم لو کارشناس صنعت خودرو با بیان اینکه مخالفتی با تولید داخلی ندارد، تأکید کرد: در سایه بازار رقابتی و ایجاد انگیزه، می‌توانیم به یک خودروساز واقعی با قطعه‌سازی پیشرفته و زنجیره تأمین قدرتمند تبدیل شویم، نه صرفاً گردآورنده‌ای از خودروسازان. وی ژاپن پس از جنگ جهانی دوم را الگویی موفق برای کنار گذاشتن انحصار و رسیدن به جایگاه جهانی دانست.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، آقای محسن عظیم لو در نشست کارگروه تخصصی کیفیت در صنعت خودرو درباره آینده صنعت خودروی کشور تشریح کرد. وی گفت: بنده به هیچ‌وجه مخالف تولید داخلی یا موارد مشابه نیستیم و اعتقاد راسخ دارم که ما می‌توانیم به یک خودروساز تبدیل شویم، نه صرفاً به باشگاهی از خودروسازان.

این کارشناس با اشاره به ظرفیت‌های موجود در کشور افزود: به طور مشخص، ما می‌توانیم دارای قطعه‌سازی بسیار پیشرفته در سطح جهان باشیم و زنجیره تأمین بسیار مطلوبی را ایجاد کنیم. این ظرفیت وجود دارد.

آقای عظیم‌لو حمایت خود از بازار آزاد را راهبردی برای محقق شدن این هدف خواند و توضیح داد: حمایت همیشگی اینجانب از بازار آزاد، دقیقاً به این دلیل است که می‌توانیم خودروساز و قطعه‌ساز شویم، چرا که در شرایط حاضر انگیزه لازم برای این امر وجود ندارد. من همواره معتقد بوده‌ام که اگر این انگیزه فراهم شود، متخصصان بسیار توانمندی را در همه حوزه‌ها می‌شناسم که می‌توانند مجموعه‌ای را برای راه‌اندازی یک خودروسازی واقعی تشکیل دهند.

وی در ادامه با اشاره به تجربه تاریخی ژاپن پس از جنگ جهانی دوم خاطرنشان کرد: در آن زمان، پیشنهاد تشکیل یک گروه خودروسازی واحد برای رقابت در یک کلاس مشخص مطرح شد، اما خودروسازان ژاپنی گفتند «خیر» و راه مستقل خود را در رقابت با بزرگان جهانی انتخاب کردند. کنار گذاشتن انحصار جواب داد.

این کارشناس در پایان تصریح کرد: در مقابل، ما سال‌هاست که انحصار را تجربه می‌کنیم و نتیجه آن را به وضوح می‌بینیم. اینجانب صد درصد حامی تولید داخلی و حرکت به سمت خودروساز شدن هستیم.

محمدرضا نجفی منش مدیر صنعت قطعه‌سازی خودرو:

سایپا با چک‌های برگشتی ۳۸ هزار میلیارد تومانی قطعه‌سازان را در تنگنا قرار داده است

محمدرضا نجفی منش مدیرعامل آسیا لنت و فعال صنعت قطعه‌سازی خودرو با اشاره به بهبود سیستم‌های مدیریت تولید در ایران خودرو، تأکید کرد مشکل اصلی این صنعت، پرداخت‌های معوق و بی‌ثباتی مدیریتی در سایپا است که با وجود دولتی بودن، نزدیک به ۳۸ هزار میلیارد تومان چک برگشتی دارد و تولید این شرکت را با کاهش ۳۷ درصدی مواجه کرده است.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، آقای نجفی منش در نشست کارگروه تخصصی کیفیت در صنعت خودرو با اشاره به اقدامات صورت گرفته در بخش‌های مختلف این صنعت گفت: خوشبختانه روی این موضوعات کار شده و در حال حاضر اکثر شرکت‌هایی که به ویژه با ایران خودرو همکاری دارند، در زمینه سیستم‌های مدیریت تولید و تأمین به‌روز عمل می‌کنند. مشکل اصلی ما در حال حاضر با گروه سایپا است که با وجود دولتی بودن، پرداخت‌های خود به قطعه‌سازان را به موقع انجام نمی‌دهد و این مسئله موجب ایجاد مشکل برای فعالان این حوزه شده است.

وی با بیان نمونه‌ای از موفقیت‌های ایران خودرو افزود: سیستم Just in Time که در ایران خودرو عملیاتی شده، به خوبی عملکرده است؛ به طوری که هم قطعه‌سازان مواد اولیه را به اندازه دریافت کرده‌اند و هم مدیریت تولید بهبود یافته است. زمانی که با این شرکت همکاری داشتیم، این شیوه کاملاً جا افتاده بود و نقش مشاوران نیز بسیار کمک‌کننده بود. در حال حاضر ایران خودرو در حال تقویت و توسعه همین سیستم است و واحدهای مرتبط با آن با مشکل خاصی مواجه نیستند.

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی استان تهران با اشاره به مشکلات مالی سایپا تأکید کرد: عمده مشکل ما با سایپا است که حدود ۳۷ تا ۳۸ هزار میلیارد تومان چک برگشتی و مطالبات معوق دارد و این وضعیت، مجموعه‌های بسیاری را

با چالش مواجه کرده است. ما حتی نامه‌های مفصلی به مراجع مربوطه ارسال کرده و تأکید کرده‌ایم که ایران خودرو با تغییر مدیریت از دولتی به خصوصی، در بازه یک‌ساله از بهمن‌ماه سال گذشته تا پایان آذرماه امسال، نزدیک به ۱۷ درصد رشد تولید داشته است؛ آن هم در شرایط پیچیده اقتصادی و تحریمی. در نقطه مقابل، شرکت سایپا با کاهش ۳۷ درصدی تولید مواجه شده است.

آقای نجفی منش در پایان با اشاره به لزوم تسریع در تغییر مدیریت سایپا خاطرنشان کرد: دولت باید هرچه سریع‌تر این موضوع را سامان دهد. اعتقاد بنده این است که تا زمانی که مدیریت در دست بخش دولتی باشد، کارایی لازم را نخواهیم داشت. مدیر شایسته و کاردان باید حضور یابد. در حال حاضر در سایپا طی پنج تا هشت سال گذشته، بیش از هفت مدیرعامل تغییر کرده‌اند و این نشان از نبود ثبات مدیریتی دارد.

جواد علی نژاد مدیرعامل فنرلول ایران و فعال صنعت خودرو:

بقای خودروسازی داخلی در گرو شفافیت و خروج از بحران کیفیت است

مدیرعامل فنرلول ایران با تأکید بر لزوم نگاه جامع به مسئله کیفیت و نقش کلیدی شفافیت در این مسیر، هشدار داد: مباحث ایدئولوژیک گاه مانع تمرکز بر تولید و کیفیت می‌شود و بقای صنعت خودرو در صورت عدم حمایت‌های لازم با خطر مواجه است.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، آقای جواد علی نژاد مدیرعامل فنرلول ایران؛ در تشریح راهکارهای ارتقای کیفیت خودروهای داخلی، بر ضرورت شفافیت و نگاهی جامع به این مقوله تأکید کرد.

وی در سخنان خود بر ضرورت شفافیت و نگاهی جامع به مقوله کیفیت در صنعت خودروسازی تأکید کرد و گفت: از آنجا که اعضای این کارگروه در بطن فعالیت‌های صنعت قرار دارند، بررسی همه جانبه موضوعات در دستور کار است. ما از نخستین جلسه متعهد به برقراری شفافیت کامل شدیم، زیرا این مسیر، مسیر جهانی ارتقای کیفیت است.

این فعال صنعت خودرو با تأیید وجود مشکلات در محصولات نسل اول داخلی، افزود: مسئله اصلی، زیرساخت‌های مرتبط با نسل اول است؛ جایی که شفافیت، فرهنگ کیفیت و حاکمیت فرآیندها باید استقرار یابد. برای نمونه، ژاپن پس از جنگ جهانی دوم، با وجود تمام چالش‌ها، عزم ملی برای ارتقای کیفیت شکل گرفت. اما در ایران گاه مباحث ایدئولوژیک مانع از تمرکز بر تولید و کیفیت می‌شود؛ همان‌طور که ممکن است بر قطعی اینترنت نیز تأثیر گذارد.

آقای علی نژاد در ادامه به دو دیدگاه کلان برای حل مسئله اشاره کرد: یک دیدگاه، نگاه اکوسیستمی است که کیفیت را حاصل زنجیره‌ای از تأمین کننده مواد اولیه، قطعه‌ساز، خودروساز، بازار پس از فروش و بازخوردهای مشتری می‌داند. در این اکوسیستم، نقش رسانه بسیار حائز اهمیت است. متأسفانه تحلیل ما نشان می‌دهد که سواد رسانه‌ای صحیحی در حوزه خودرو وجود ندارد.

وی ادامه داد: برخی رسانه‌ها کیفیت را به درستی نمی‌شناسند و گاه اخبار، متأثر از منافع خاصی منتشر می‌شود. حتی این موضوع به یک مزیت انتخاباتی تبدیل شده است. ما باید برای آگاهی بخشی به عموم مردم و حتی تصمیم‌گیرانی که ممکن است درک فنی عمیقی از تولید نداشته باشند، برنامه داشته باشیم.

مدیرعامل فنرلول ایران؛ با بیان اینکه دیدگاه دوم، نگاه محصول‌محور است، گفت: محصول از مرحله استانداردسازی، تکوین، نقشه‌کشی و طراحی شکل می‌گیرد. اگر طراحی به درستی انجام نپذیرد، سخن گفتن از کیفیت بی‌معناست. ما در مجموعه خود، جایگاه ویژه‌ای برای طراحی قائل شده‌ایم و پتانسیل‌های خوبی در این زمینه مشاهده کرده‌ایم. مراحل بعدی شامل نمونه‌سازی، تولید انبوه و تداوم آن است که استانداردهایی مانند ایزوها بر آن نظارت می‌کنند.

آقای جواد علی نژاد مراحل پیش‌بینی‌شده برای ارتقا را در چهار گام تشریح کرد: خروج از بحران کنونی، تثبیت شرایط موجود، توسعه محصول و فناوری، و در نهایت حرکت به سمت صادرات. باید بپذیریم که در شرایط رقابتی شدیدی قرار داریم. امروزه در خیابان‌های شهر، خودروهای کرهای، ژاپنی و چینی به وفور دیده می‌شوند و بحث اصلی، بقای صنعت خودروی داخلی در صورت عدم حمایت‌های لازم است. البته مقایسه قیمت‌ها نشان می‌دهد که خودروهای داخلی هنوز برای قشر قابل توجهی از جامعه گزینه خرید هستند.

وی در پایان با اشاره به تجربه شخصی در مدیریت رسانه‌ای یک خودروساز بزرگ خاطرنشان کرد: موضوع رسانه و مدیریت داده بسیار حائز اهمیت است. رویکرد صحیح این است که داده‌های واقعی و عملکرد واقعی شرکت‌ها مبنای اطلاع‌رسانی قرار گیرد. تمامی اقدامات و تصمیمات این کمیته نیز باید به شکل شفاف و صحیح رسانه‌ای شود، زیرا رسانه نقش حیاتی در آگاهی‌بخشی و همراه‌سازی افکار عمومی دارد.

نماینده شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران

پایگاه داده قوی داریم، اما محدودیت‌های اداری مانع بهره‌برداری می‌شود

عباس هاشمی نماینده شرکت ISQI با اشاره به وجود یک پایگاه داده بسیار قوی در یک سازمان مرتبط از محدودیت‌های اداری و برخوردهای مانع‌تراش برای استفاده عملی از این داده‌ها انتقاد کرد و گفت: حتی وزارتخانه مربوطه نیز تمایلی به تحمل تبعات بیان واقعیت‌ها ندارد.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، آقای عباس هاشمی در جلسه کارگروه تخصصی کیفیت در صنعت خودرو در سخنانی به تشریح یکی از موانع مهم در این صنعت پرداخت.

وی عنوان کرد: در یک سازمان تخصصی ما دارای یک پایگاه داده بسیار قوی و ارزشمند هستیم که سال‌ها بر اساس آن فعالیت کرده‌ایم. اما در عمل به دلیل برخی محدودیت‌های اداری و دست‌پاگیر امکان بهره‌برداری کامل از بخش قابل توجهی از این اطلاعات فراهم نیست.

این کارشناس افزود: به بیان ساده ما اطلاعات و ابزار لازم برای پیگیری و اقدام داریم، مشروط بر آنکه وزارتخانه مربوطه مجوزهای لازم را صادر کند. اما متأسفانه حتی در حیطه اقدامات داخلی نیز با برخوردهای محدودکننده مواجه می‌شویم.

آقای عباس هاشمی با بیان اینکه بیان واقعیت‌ها تبعاتی دارد، خاطرنشان کرد: ما واقعیت را می‌گوییم و تبعات آن را متحمل می‌شویم. جالب اینکه حتی خود وزارتخانه نیز تمایلی به تحمل این تبعات ندارد و ترجیح می‌دهد مسئولیت بر دوش ما باشد. علی‌رغم همه این محدودیت‌ها اطلاعات در اختیار ذی‌نفعان قرار خواهد گرفت.

رونمایی از پروژه جدید با شعار «جرم برابر»

عباس هاشمی نماینده شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران ISQI با اشاره به عملکرد ممتاز شرکت‌های مرتبط و شاخص بالای ۳۰۰ از اجرای طرحی جدید خبر داد که در آن اصل «جرم برابر» حاکم بوده و هرگونه ادعای غیرمستند و بازاریابی غیرواقعی رد شده است.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، آقای عباس هاشمی در نشست کارگروه تخصصی کیفیت در صنعت خودرو بر برخورداری کامل از اطلاعات و داده‌های مربوطه تأکید کرد و گفت: ما از تمامی اطلاعات شرکت‌های مرتبط برخورداریم. عملکرد این شرکت‌ها بسیار ممتاز بوده و شاخص اصلی ما، عدد سیصد است. این در حالی است که شاخص برخی دیگر، به طور مثال، صد می‌باشد. ما کلیه اطلاعات خدمات پس از فروش خود را از بیست سال گذشته تاکنون به طور کامل ثبت و نگهداری کرده‌ایم.

وی در ادامه با اعلام آغاز یک طرح جدید افزود: هم‌اکنون در حال تعریف و راه‌اندازی یک پروژه جدید هستیم که در آن اصل «جرم برابر» سرلوحه کار قرار خواهد گرفت. لازم به توضیح است که در این زمینه ما از هرگونه بازاریابی غیرواقعی یا ادعاهای غیرمستند پرهیز خواهیم کرد.

لزوم ایجاد سیستم پیشگیرانه در صنعت خودرو / تأکید عضو هیات مدیره انجمن مدیریت کیفیت ایران بر نهادینه‌سازی مدیریت کیفیت فراتر از رفع عیب

دکتر نسرين وفایی با اشاره به تمرکز فعلی خودروسازی‌ها بر رفع عیوب پس از رسیدن محصول به دست مشتری بر ضرورت ایجاد و استقرار یک سیستم پیشگیرانه در تمامی حوزه‌های طراحی، تولید و خدمات پس از فروش تأکید کرد و آن را رسالت اصلی کارگروه کیفیت خواند.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، دکتر نسرين وفایی عضو هیات مدیره انجمن مدیریت کیفیت ایران در جلسه کارگروه تخصصی کیفیت در صنعت خودرو گفت: نکته‌ای که در جلسات قبلی نیز به طور جدی مورد بحث قرار گرفت، این است که ما همگی بر رفع عیوب اتفاق افتاده، چه در فرآیندهای خودروسازی‌ها و چه بر اساس اطلاعات دریافتی از استانداردهای بین‌المللی (ایزو)، متمرکز شده‌ایم. عیوبی که اتفاق افتاده و به دست مشتری رسیده است.

وی تصریح کرد: تمامی تیم‌های کیفیت خودروسازی‌ها بر این حوزه متمرکزند و در حیطه خدمات پس از فروش نیز وضع به همین منوال است. یک رویکرد پیشگیرانه واقعی در هیچ‌کجا وجود ندارد؛ چه به دلیل فقدان بستر لازم و چه به دلیل عدم شکل‌گیری فرهنگ آن.

عضو هیئت‌مدیره انجمن مدیریت کیفیت ایران توضیح داد: در مورد این کارگروه، فکر می‌کنم باید جهت‌گیری آن را به سمتی هدایت کنیم که حداقل در حوزه‌ای که آقای مهندس نجفی‌منش نیز بر آن تأکید داشتند، یعنی نهادهای سازشی رفع مسائل و مشکلات، گام برداریم.

این کارشناس صنعت خودرو اضافه کرد: اولویت و رسالت اصلی این انجمن در این مسیر، ایجاد یک سیستم پیشگیرانه در حوزه‌های خودروسازی، قطعه‌سازی و خدمات پس از فروش است. این سیستم باید در قالب رویکردها و راهکارهای مشخصی تدوین و در اختیار خودروسازان کشور قرار گیرد.

قائم‌مقام مدیرعامل شرکت آروا:

بزرگ‌ترین خیانت به کیفیت توسط گروه کیفیت خودرو انجام شد

قائم‌مقام مدیرعامل شرکت آروا با انتقاد از رویکرد صوری و ابزاری به مقوله کیفیت در صنعت خودرو گفت: ما خودمان را گول زدیم و از فلسفه واقعی کیفیت فاصله گرفتیم. به نظر شخصی من، که شاید اشتباه هم باشد، بزرگ‌ترین خیانت به کیفیت را گروه کیفیت خودرو مرتکب شده است.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، علی نادعلیان وفایی در جلسه کارگروه تخصصی کیفیت در صنعت خودرو و در سخنانی انتقادی تأکید کرد: به نظر شخصی من که شاید اشتباه هم باشد، بزرگ‌ترین خیانت به کیفیت را گروه کیفیت خودرو مرتکب شده است.

وی با اشاره به سابقه ۱۰ ساله خود در حوزه قطعه‌سازی افزود: در این ۱۰ سال ما به سمت ابزارها و سیستم‌هایی رفتیم که حتی خودمان هم به آن‌ها اعتقاد واقعی نداشتیم. هرگاه صحبت از کیفیت شد، فقط به این پرداختیم که «ام‌اس» یا «ای‌سی‌سی» را چگونه انجام دهیم، در حالی که هیچ شرکت قطعه‌سازی‌ای در تمام این سال‌ها موضوعات اصلی کیفیت را به درستی درک و پیاده‌سازی نکرده است.

نادعلیان با بیان اینکه اکنون در جایگاه قائم‌مقام گروه آروا فعالیت می‌کند، ادامه داد: تمام اقداماتی که ما در گروه آرمان در چهار سال گذشته انجام دادیم، مبتنی بر این بود که همه متخصصان خودرو را به پارک‌های فناوری آوردیم و تنها بر روی کارهایی متمرکز شدیم که به آن‌ها اعتقاد داشتیم. ما تمام الزامات را اجرا کردیم و دقیقاً بر اساس همان باورها عمل کردیم؛ «نه‌هزاره»‌ای که به آن اعتقاد داشتیم را محقق ساختیم و نتیجه خوبی هم گرفتیم.

وی در ادامه صحبت‌های خود تأکید کرد: امروز در «آرتم» شاهد سیستم‌های ساده و کارآمد هستیم، نه جلسات کیفیت پر حاشیه با فیگورهای عریض و طویل. ما بر یک روش جمع‌وجور اما مؤثر ایستادیم و همان را اجرا کردیم.

قائم‌مقام مدیرعامل آروا با اشاره به ضرورت بازگشت به اصول پایه گفت: به نظر من باید یک پله به عقب برگردیم. هفته پیش در انجمن منابع انسانی گفتم که اگر همه مدیران منابع انسانی ایران را جمع کنیم و پرسیم چقدر با جامعه‌شناسی آشنا هستند، احتمالاً خواهیم دید که همه فقط در مدل‌ها و چارچوب‌های ظاهری گیر کرده‌اند. همین‌طور اگر مالی‌های شرکت را جمع کنیم، می‌بینیم که دانش اقتصادی عمیقی وجود ندارد.

نادعلیان در پایان با تأکید بر لزوم تغییر نگرش اضافه کرد: باید به فلسفه وجودی کیفیت بازگردیم. به قول آقای دکتر آریان، این تغییر باید از «مایندهست» و ذهنیت شروع شود. ما باید نگرش خود را درباره کیفیت تغییر دهیم و سپس آن را اجرا کنیم، نه اینکه صرفاً با کنار هم چیدن دویست گراف و نمودار، ادای کیفیت‌سازی درآوریم.

وی ادامه داد: متأسفانه امروز اتفاقی که می‌افتد، این است که سعی می‌کنیم حرف‌هایی را بزنیم و کارهایی را انجام دهیم که دیگران دوست دارند بشنوند و این رویکرد به حاکمیت ما نیز رسوخ کرده است.

رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران:

مشکل اصلی در مدیریت کیفیت، فرهنگی است / باید از کلی‌گویی پرهیز و اصول کیفیت را اجرا کنیم

رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران با اشاره به چالش‌های موجود در حوزه‌های کیفیت بر لزوم پرهیز از کلی‌گویی و حرکت به سمت اجرای عملی اصول کیفیت تأکید کرد.

به گزارش روابط عمومی انجمن مدیریت کیفیت ایران، فرزین انتصاریان در نشست کارگروه تخصصی که با حضور جمعی از متخصصان و مدیران کیفیت در تاریخ ۲۰ دی ۱۴۰۴ برگزار شد، گفت: برخی افراد در حوزه‌هایی مانند کیفیت، TQS و FMEA موفق نبوده‌اند. باید از کلی‌گویی پرهیز کرد. بنده تأکید کردم که ما اغلب به جای اجرای واقعی به شوخی و بحث‌های نظری می‌پردازیم. واقعیت این است که اگر به اصول کیفیت معتقدیم، باید همان را اجرا کنیم. به قول معروف، این اصول بسیار پیشرفته‌تر از مواردی است که برخی مطرح می‌کنند. باید کیفیت را در ذهن و عمل جا بیندازیم.

وی با بیان اینکه «مشکل اصلی فرهنگی است»، در خصوص آموزش مهارت‌ها تصریح کرد: کلیه خدمات و وظایفی که برای مدیران کیفیت و کنترل کیفیت برمی‌شمرید، صرفاً از طریق آموزش محقق نمی‌شوند، چه آموزش توسط سازمان استاندارد باشد یا دانشگاه، زیرا مشکل اصلی فرهنگی است. مهارت در گرو اجرا است و مکانیزم خاص خود را می‌طلبد.

رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران از برنامه‌های انجمن مدیریت کیفیت ایران برای تربیت مهارتی مدیران کیفیت خبر داد و افزود: انجمن مدیریت کیفیت ایران برنامه‌هایی در این زمینه دارد که انشالله توسط مسئول مربوطه تشریح خواهد شد که چگونه می‌توان مدیران کیفیت را به صورت مهارتی تربیت کرد تا سیستم بهبود یابد.

موفقیت پایدار؛ جلب رضایت متوازن کلیه ذی‌نفعان

انتصاریان در تشریح «موفقیت پایدار» گفت: موفقیت پایدار به معنای جلب رضایت متوازن کلیه ذی‌نفعان است. متوازن به معنای تعیین وزن مناسب هر یک است. تجربه جهانی نشان می‌دهد مسیر توسعه ابتدا از کمیت می‌گذرد (مانند چین و ژاپن در دوره‌ای: حجم بالا، کیفیت پایین، قیمت پایین)، سپس به اثربخشی (کیفیت و رضایت مشتری) می‌رسد و در نهایت به کارایی و دیگر ابعاد مانند مسئولیت اجتماعی و محیط زیست توجه می‌کند.

وی مراحل تحقق اثربخشی را برشمرد و ادامه داد: نخستین مرحله اثربخشی، حذف نقص است. پس از آن، بهبود ویژگی‌ها و جنبه‌های جانبی مطرح می‌شود و سپس بازگشت به کارایی اتفاق می‌افتد. موفقیت پایدار نیازمند تعادل و توالی این مراحل است. حتی شرکتی مانند اپل نیز چالش‌هایی داشته است. نکته کلیدی، تعیین وزن معیارهای مؤثر بر موفقیت و حرکت گام‌به‌گام به سوی پایداری است.

زنجیره تأمین جزئی از برند است

رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران در بخش دیگری از سخنان خود، با انتقاد از نگاه محدود به برند، خاطرنشان کرد: برند خودرو صرفاً به تولیدکننده اصلی محدود نمی‌شود، بلکه کل زنجیره تأمین، از جمله تأمین‌کنندگان، بخشی از آن هستند. اگر سازمانی ۱۸ هزار پرسنل دارد، این دیدگاه که فقط کارکنان مستقیم مهم‌اند، اشتباه است. صاحبان کسب‌وکار باید درک کنند که تمامی فعالان زنجیره تأمین، در حکم کارکنان آن سازمان هستند. فرهنگ کیفیت باید در تمام بخش‌ها، از تولید و مونتاژ تا خدمات پس از فروش، جاری شود.

وی با اشاره به ضعف در استفاده از داده‌های خدمات پس از فروش، گفت: اگر مشتری خودرویی را چندین بار برای تعمیر بیاورد و مشکل حل نشود، به برند آسیب می‌زند. متأسفانه گاهی گزارش‌های خدمات پس از فروش به تصمیم‌گیری‌های تولید راه نمی‌یابند. داده‌های خدمات پس از فروش بسیار ارزشمندند.

انتصاریان با پذیرش وجود برخی محدودیت‌های خارج از کنترل در صنایعی مانند خودرو، افزود: البته در حوزه‌ای مانند خودرو، برخی محدودیت‌های خارج از کنترل صنعت (مانند کیفیت بنزین) وجود دارد. اما این‌ها واقعیت‌هایی هستند که باید مدیریت شوند، نه بهانه‌ای برای توقف تلاش. نمی‌توان گفت اول پالایشگاه را درست کنید تا ما خودرو بسازیم.

وی بر لزوم تمرکز بر حوزه‌های قابل اصلاح تأکید و مثال زد: ایده کلی در انجمن این است که به جای تمرکز بر مشکلات کلی، بر حوزه‌هایی که می‌توانیم درست کنیم، متمرکز شویم. برای مثال، در آلمان، شبکه گسترده‌ای از تعمیرگاه‌های مجاز، پشتیبان فروش خودروهای معتبر است. در حالی که در ایران ممکن است نمایندگی‌های فروش زیاد باشد، اما شبکه خدمات پس از فروش قوی و یکپارچه کمتر دیده می‌شود.

نماینده‌گی اعضا و استفاده از ظرفیت انجمن

انتصاریان در پایان سخنانش با یادآوری نقش حامی‌گری انجمن، خطاب به حاضرین گفت: اینجانب به عنوان رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران، نماینده اعضای انجمن هستیم. اعضای هیئت مدیره و کلیه اعضا در تصمیم‌گیری‌ها نقش دارند. شما نیز به عنوان اعضا و فعالان این حوزه، می‌توانید از ظرفیت انجمن برای پیشبرد اهداف کیفیت در کشور استفاده کنید. حتی می‌توانید با نامه‌نگاری به مراجع ذی‌صلاح مانند مجلس شورای اسلامی، موضوعات تخصصی را مطرح کنید و انجمن می‌تواند پشتیبان این تعاملات باشد.

وی درباره چالش قیمت‌گذاری خودرو نیز با اشاره به پیچیدگی محاسبه هزینه تمام‌شده به دلیل نرخ‌های متفاوت ارز، انرژی، نیروی انسانی و مواد اولیه اضافه کرد: نمی‌توان آن را با نمونه‌های خارجی مقایسه ساده‌ای کرد. این یک چالش ساختاری است.

انتصاریان در حاشیه این نشست از حاضرین خواست تا مواضع خود را بیان کنند تا «تعصب جای خود را به همکاری دهد» و بر اهمیت احساس مسئولیت فردی هر شخص حتی در جایگاه معاون یک سازمان تأکید کرد.



جمع‌بندی

مجموع مباحث مطرح‌شده در نشست کارگروه کیفیت در زنجیره تأمین صنعت خودرو نشان می‌دهد که مسئله کیفیت در این صنعت، فراتر از یک چالش فنی یا محصول‌محور، به یک مسئله چندبعدی و ساختاری تبدیل شده است. سخنان ارائه‌شده از سوی حاضران، بر وجود گسست‌هایی عمیق در حوزه فرهنگ سازمانی، نظام مدیریت، سیاست‌گذاری، زنجیره تأمین، آموزش نیروی انسانی، زیرساخت‌های فناورانه و حتی فضای رسانه‌ای صنعت خودرو دلالت دارد.

تأکید مکرر بر نقش تعیین‌کننده زنجیره تأمین، کیفیت طراحی، شایستگی مدیران کیفیت، ضعف رویکردهای پیشگیرانه، نگاه آماری و صوری به کیفیت، و نیز فاصله معنادار میان استانداردهای اعلامی و واقعیت‌های عملیاتی، نشان می‌دهد که تمرکز صرف بر کنترل و رفع عیب، پاسخگوی مسائل انباشته این صنعت نیست. در کنار این موارد، چالش‌های اقتصادی،

قیمت‌گذاری، ساختار مالکیتی، انحصار، ناپایداری مدیریتی و محدودیت‌های بالادستی نیز به‌عنوان عوامل تشدیدکننده بحران کیفیت مورد اشاره قرار گرفتند.

در عین حال، این نشست حامل پیام‌های روشنی برای مسیر آینده بود؛ از ضرورت تغییر پارادایم از «کیفیت محصول» به «کیفیت سازمانی»، استقرار سیستم‌های پیشگیرانه، توجه به رضایت متوازن ذی‌نفعان، بهره‌گیری از داده‌ها و فناوری‌های نوین، تا نقش‌آفرینی جدی انجمن‌های تخصصی به‌عنوان اتاق فکر مستقل و واسط میان صنعت، جامعه و سیاست‌گذاران.

به نظر می‌رسد خروج صنعت خودرو از وضعیت کنونی، مستلزم عزم مشترک، شفافیت، بازگشت به فلسفه واقعی کیفیت و پرهیز از رویکردهای نمایشی است؛ مسیری که بدون اصلاح نگرش‌ها، تقویت سرمایه انسانی و پذیرش مسئولیت جمعی، قابل تحقق نخواهد بود. کارگروه کیفیت انجمن مدیریت کیفیت ایران می‌تواند با تداوم این گفت‌وگوهای تخصصی و تبدیل آن‌ها به راهکارهای مستند و اجرایی، نقشی مؤثر در شکل‌دهی به این گذار ایفا کند.

