

ایسکانیوز از راهکارهای الگوسازی از خودروسازان مهم خارجی گزارش می دهد؛

درست کپی کنیم!

صنعت خودروسازی جهان روز به روز پیشرفت بیشتری را تجربه می کند و برندهای خودرویی مطرح جهان هر ساله به تعداد مشتریان خود می افزایند؛ این در حالی است که جریان تولید خودروی کشورمان، راکد مانده و در جای خود آرام گرفته است.

به گزارش گروه علم و فناوری ایسکانیوز، هر ساله شرکت های خودروسازی بزرگ جهان برای سود بیشتر و کسب رضایت مشتری بر کیفیت خودروهای خود افزوده و تغییرات مثبتی را در محصولاتشان ایجاد می کنند. تغییراتی نظیر به روز شدن طراحی خودروها با معرفی نسل جدید یک مدل، به روز شدن پیشرانه، افزایش کیفیت قطعات، بالا رفتن دقت در مسائل مونتاژی و دیگر موارد مشابه که نتیجه همه این اقدامات و طرح ها، افزایش رضایت مشتریان یک خودروساز و کاهش تعداد فراخوان ها و مرجوع شدن خودروهاست؛ به طوری که آمار تعداد فراخوان های سالیانه این شرکت ها به شکل عجیبی پایین است. این در حالی است که ما در کشور با مشکلات مونتاژی، فنی و کیفی بسیار بیشتری به نسبت شرکت های اروپایی، آمریکایی و آسیای شرقی روبرو هستیم.

آمار و ارقام در این باره چه می گویند؟

چندی پیش مدیرعامل وبسایت . فهرستی در رابطه با خودروهایی با بیشترین تعداد فراخوان در جهان منتشر کرد که مطالعه آن خالی از لطف نیست. این نقص های فنی و مونتاژی که در نهایت منجر به فراخوان اتومبیل هایی از برندهای مطرح فعال در این عرصه شده اند، سروصدای نسبتاً زیادی به پا کرده و موجبات عذرخواهی برخی شرکت های ذکر شده در این لیست و همچنین اضافه شدن مراحل کنترل کیفی جدیدی به خطوط تولید این کارخانه ها را فراهم آوردند. حال شاید پرسید چه برندهای خودرو سازی در این لیست وجود دارند و چه تعداد خودرو از طرف مشتریان به کارخانه مرجوع داده شده اند؟ باید گفت صدرنشین این لیست که بیشترین تعداد فراخوان را از آن خود کرده است شرکت خودروسازی مرسدس بنز آلمان است که از هر صد هزار خودروی کلاس فروخته شده این کمپانی در سال، تنها شش مورد فراخوان ثبت شده دارد و این بدترین آمار یک خودروساز در این عرصه می باشد! رتبه دوم را خودروی آمریکایی جی ام سی سیرا با سه و نیم خودرو در اختیار دارد و رتبه سوم از آن بی ام و است که کمتر از سه خودرو از صد هزار خودروی سری ۴ این کمپانی مرجوع شده اند! اگر قرار بود این بررسی به صورت جهانی صورت بگیرد، جای خودروسازان داخلی کشورمان با توجه به مشکلات مونتاژی و برقی فراوان شایع، در کجای این فهرست قرار داشت؟ جالب است بدانید بهترین آمار را هیوندای اکسنت کره ای با یک دهم فراخوان دارد؛ یعنی به عبارتی در ازای هر یک میلیون خودروی هیوندای اکسنت تنها یک مورد مرجوعی داریم. نکته اصلی سال تاسیس برند خودرویی هیوندای موتور است که به سال ۱۹۶۷ میلادی باز میگردد. این شرکت پس از ۵۰ سال، در سال گذشته موفق به فروش نزدیک به صد و هفتاد هزار هیوندای الانترا در بازار آمریکا شده و از ارزشمندترین برندهای خودرویی جهان به شمار می رود؛ این در حالیست که هیوندای قدمت کمتری نسبت به بسیاری از خودروسازان داخلی کشور ما دارد.

در ایران محصولات گروه خودروسازی رنو که حالا به دلیل تحریم های آمریکا و پایبند نبودن این خودروساز فرانسوی به قراردادش با شرکت طرف قرارداد، دیگر در کشور تولید نمی شود، همیشه داری بیشترین کیفیت بین رقبای هم‌رده خود بوده و توانسته بود رضایت مشتریان را با توجه به دوام فنی و کیفیت بالای قطعات کاملا به دست آورد.

فلیپ مارتین، مدیر ارشد کیفیت محصولات رنو در ایران طی مصاحبه ای گفته بود: تندر ۹۰ در سطح کیفی بسیار خوبی قرار دارد و این محصول توانسته است از کلیه روش های موجود برای اندازه گیری سطح کیفی خودرو با موفقیت عبور کند. روشی که ما برای اندازه گیری سطح کیفی خودروها از آن استفاده می کنیم (استاندارد ارزشیابی خودرو) نام دارد که پیش از تحویل خودرو به مشتری انجام می شود و این روش چند سالی است که در شرکت پارس خودرو مورد استفاده قرار می گیرد.

مدیر ارشد کیفیت محصولات رنو در ادامه تاکید کرده بود: هدف گذاری بین المللی شرکت رنو از نظر نمرات منفی در کلیه کشورهای تولید کننده محصولات این شرکت، عدد ۳ است که این هدف گذاری در موارد چالشی به عدد ۵/۲ کاهش می یابد؛ نکته مهم اینجاست که نمره منفی محصولات تولید شده در ایران ۶/۱ است که این نمره منفی از استاندارد جهانی شرکت رنو نیز پایین تر است!

این صحبت ها در حالی انجام شده است که خودروی تندر ۹۰، در اروپا با نام داجیا لوگان به عنوان خودرویی اقتصادی برای کشاورزان رومانیایی طراحی شده بود و شرکت داجیا نیز یک شرکت رومانیایی است که زیرمجموعه رنو است. رنو نیز در آمریکا بازاری ندارد و نمی توان این شرکت را با شرکت های خودروسازی بزرگ جهان مقایسه کرد. پس در سایر خطوط تولید و در رابطه با بقیه خودروهای تولید داخل چه می گذرد که مشتریان این گونه از عدم رعایت نکات ساده کیفی در خودروهای داخلی صحبت می کنند؟

چه راهکاری برای این وضعیت وجود دارد؟

با توجه به نکات گفته شده، حالا این پرسش مطرح می شود که برای افزایش کیفیت فنی، بهبود طراحی ظاهری و اضافه کردن آپشن های بیشتر به خودروها برای راحتی سرنشینان چه کارهایی می توان انجام داد؟ برندهای بزرگ خودروسازی در جهان به طور کل پایبند به اصل خودکفایی و استفاده از نیروهای داخلی هستند. این در حالی است که اعتماد کامل به نیروهای جوان کشور در بین خودروسازان داخلی وجود نداشته و خودروسازان همیشه ترجیح داده اند به جای استفاده از علاقمندان و ایده پردازهای صنعت خودرو از طراحان و مهندسان داخلی خود شرکت استفاده کنند. در حالی که شرکت بزرگی مانند فورد آمریکا هنوز هم برای پست های مهم در این شرکت از میان فارغ التحصیلان رشته های مربوط به صنعت خودرو در کشور آمریکا، آگهی استخدام ثبت می کند! به مرور زمان و با تربیت و آموزش نیروهای جوان علاقمند به این صنعت، فورد توانست طی سال ها خودروهای خود را ۱۰۰ درصد داخلی سازی کند و بستری برای ایجاد شغل و پیشرفت صنعت خودروسازی آمریکا فراهم کرد؛ بستری که تا امروز باعث شده این شرکت در صدر جدول بزرگترین خودروسازان این کشور قرار گیرد. خودروسازان ایرانی نیز به تازگی به فکر راه اندازی سیستمی اینچینی افتاده و بحث داخلی سازی و استفاده از قطعه سازان و مهندسين و فارغ التحصيلان را در دستور کار قرار داده اند و اگر این ماجرا ادامه داشته باشد و جدی گرفته شود، خونی تازه به رگ

های این صنعت بی جان تزریق خواهد شد.

خطوط تولید نیز به اندازه کافی پیشرفته نیستند و سیستم‌های مدیریتی درستی روی بخش‌های مختلف تولید خودرو مستقر نمی‌باشند. باید بودجه لازم برای طراحی دوباره خطوط تولید تأمین شده تا تولید به بهترین شکل ممکن ادامه یابد. یکی از دلایل موفقیت و کیفیت بالای خودروی رنو در ایران، استفاده از خط تولید مورد تأیید این شرکت بوده است.

در این میان باید از واردات قطعات خودرو نیز تا حد زیادی جلوگیری شود. قطعات وارد شده اغلب کیفیت بالایی نداشته و به همین دلیل است که صنعت خودروی کشور در شیبی رو به پایین قرار گرفته است و به مرور زمان از کیفیت قطعات خودروهای داخلی ما کاسته می‌شود.

علاوه بر این‌ها موضوع دیگر، بخش ضعیف و پر از نقص کنترل کیفی محصولات داخلی است. شرکت آئودی آلمان ۴ تا ۵ مرحله کنترل کیفی برای محصولات خود در نظر گرفته است و تقریباً امکان خارج شدن خودرو با مشکل مونتاژی از کارخانه وجود ندارد. مراحل کنترل کیفی این شرکت ممکن است ساعت‌ها به طول بیانجامد اما کارمندان آئودی باید حتماً از بی‌عیب بودن خودروهای خروجی اطمینان حاصل کنند. با الگو قرار دادن شرکت‌های بزرگ و دشوارتر ساختن خروج خودروها از مرحله کنترل کیفی می‌توان تا حد زیادی از مشکلات مختلف مونتاژی خودروها و در نتیجه از مرجوع شدن آن‌ها به کارخانه جلوگیری کرد.

و در پایان...

خودروسازان مطرح جهان طی سال‌های اخیر با پشت سر گذاشتن مشکلات زیاد، برنامه‌ریزی‌های دقیق و اعتماد کامل به نیروهای متخصص، کاربردی و مفید داخلی خود، به رغم این‌که بعضاً همزمان با صنعت خودروسازی کشورمان کارشان را آغاز کرده بودند، توانستند به پیشرفت فوق‌العاده‌ای در این زمینه دست پیدا کنند. ممکن است صنعت خودروسازی ایران در حال حاضر توان رقابت با غول‌های ژاپنی، آلمانی، انگلیسی و سایر کشورها را نداشته باشد؛ اما مطمئناً با برنامه‌ریزی‌های دقیق و الگوبرداری از شرکت‌های موفق این صنعت، شاید فوراً نه؛ ولی به تدریج حتماً خواهد توانست که به مراحل بالاتری در این زمینه دست یابد.

انتهای پیام/