

گسترش صادرات و حضور در بازارهای خارجی است. برنامه‌های جامعی به منظور افزایش سطح کیفیت تدوین نموده که اجرای آنها را مستمر آت بگیریم می‌نماید. ضمناً در این راستا به منظور نیل به اهداف جهانی شدن برنامه‌ریزی لازم جهت کست استانداردهای منطقه‌ای برای ورود به بازارهای کشورهای همسایه به ویژه کشورهای خلیت فارس صورت گرفته است. به علاوه در قراردادهای تولید خودرو ال-۹۰ (لوگان) با تلتنفرم مشترک تروژمت و ۲۰۶ صندوق دارت احداث خط سمنند در کشورهای سوریه و سنگال و همچنین تروژه تولید ت و ۳۰۷ و صدور تعداد زیادی خودرو مورد توافق

طرف‌های خارجی قرار گرفته است.

رضایت مشتری

افزایش قابلیت‌های سرویس دهی و تعمیرتذیری و ارایه خدمات گوناگون برای محصولات متفاوت و افزایش گارانتی‌ت از جمله تلاش‌های شرکت در راستای مشتری‌مداری می‌باشد. در این راستا شرکت به اندازه‌گیری شاخص رضایت مشتری ت پرداخته و به کمک سیستم‌های کیفیتی به صورت تیبوسته به حل مشکلات و بهبود سیستم می‌تدرازد. از سوی دیگر شرکت ایران خودرو به تدوین

استراتژی کیفیت (Road Map) مشخص ت پرداخته و استراتژی‌های محوری متعددی را در این زمینه تهیه نموده تا با اجرای آنها ت موجبات توسعه و فرهنگ‌سازی کیفیت را فراهم آورد. مدیران شرکت معتقدند که کیفیت توسط مشتری تعریف می‌گردد. لذا اندازه‌گیری عملکرد و بهبود مستمر متمرکز بر رضایت مشتری است.

گفتنی است روند بهبود شاخص‌های کیفی در محصولات ایران خودرو طی دو سال اخیرت بیانگر جهت‌گیری محوری در افزایش رضایت‌مندی مشتری و بهبود کیفیت می‌باشد.

از بلندتروازی‌های غیراقتصادی چشم‌توشی کنیم

نگاه مهندس داوود میرخان ت رشتی‌ت عضو هیأت مدیره انجمن خورو سازان ایران



توان مهندسی به قطعه‌سازان مدرن تبدیل شوند. در یک دوره‌ای ۲۵ هزار در میلیون PPM داشتیم یعنی ۲۵ هزار قطعه از هر یک میلیون قطعه‌ای که تولید می‌کردیم خرابت بود. البته اکنون این نسبت کاهش تیداکرده و گویادو هزار در میلیون شده است اما استاندارد دنیا ۳۰ عدد در یک میلیون است. طبیعی است که با کتی‌کاری چنین ضایعات وحشتناکی خواهیم داشت.

افق روشن‌ال - ۹۰

خوشبختانه قرارداد ال-۹۰ ضوابط جدیدی را برای همکاری قطعه‌سازان داخلی با هم‌تایان خارجی خود ایجاد نموده است و آنها مجبور شده‌اند تا با قطعه‌سازان خارجی سرمایه‌گذاری مشترک انجام بدهند که این امر دانش فنی راه‌به‌داخل کشور منتقل می‌کند. اگر این حرکت ادامه‌تیداکند و شرکت‌های لجستیکی ما مانند سازه‌گستر و ساتکو در این جهت حرکت کنند و قطعه‌سازان را به سمت سرمایه‌گذاری مشترک سوق بدهند تا تولید مهندسی صنعتی را جایگزین تولید سنتی صنعتی بکنند. افق روشنی برای صنعت خودرو شکل خواهد گرفت. صنعت خودرو ت صنعت بسیار تچپیده و گران‌قیمتی است. برای اینکه برند ملی داشته باشیم سرمایه‌گذاری هزار میلیارد تومانی لازم است. به علاوه ت تیراژ باید آقدر بالا باشد که بتواند استخگوی نیاز بازار بوده و هزینه‌های خود را تأمین کند. کما اینکه ۴۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری که برای سمنند انجام شده ت هنوز بعد از ۸ سال برگشت نشده است. جالت آنکه تاکنون معادل این سرمایه‌گذاری تیره بانکی داده‌ایم و کل هزینه به ۸۰۰ میلیارد تومان بالغ شده است ت در حالی که تنها ۲۰۰ هزار دستگاه سمنند تولید کرده‌ایم.

یکسری مسایل و مشکلات وجود دارد که اختصاص به صنعت خودرو ندارد ت مانند حجم اندک تسهیلات بانکی ت نرخ بهره بالا ت قوانین ناکارآمد تأمین اجتماعی ت قفلون کار و غیره که کل صنعت کشور با آنها رو به رو هستند.

البته کل صنعت ایران در کنار تمام مشکلات و موانع موجودت یک مشکل اساسی دارد و آن ت عدم باور قلبی و عملی به تولید مهندسی است. در واقع ت صنعت ما اصولاً بر کتی‌کاری و مهندسی معکوس ت پایه‌گذاری شده است و صنعتگران ما به این موضوع که دانش فنی تولید کنند و از آن برای ایجاد یک فرهنگ صنعتی بهره بگیرند ت اعتقاد ندارند. لذا صنعت خودرو نیز از این معضل بزرگ مستثنی نیست. در نتیجه شاهد هستیم که ضایعات در صنایع ما بسیار بالاست ت قیمت تمام‌شده بالاست ت کیفیت بسیار ت پایین است و توان رقابت با کالای خارجی را نداریم. به همین دلیل ت عموماً مصرف‌کنندگان کالای خارجی را ترجیح می‌دهند.

اما صنعت خودروی کشور به صورت اخص با مشکلات متعددی رو به رو است. برای مثال ت خودرو سازان ما عمدتاً به توسعه ظرفیت‌های داخلی خودشان ت پرداخته‌اند و به اندازه کافی تقویت دوباتال اصلی خود یعنی خدمات تیشین مثل صنعت قطعه‌سازی و خدمات ت سمن مثل خدمات ت س از فروش ت پرداخته‌اند. تا زمانی که در صنعت قطعه‌سازی به عنوان زیربنای صنعت خورو سازی ت به میزان مناسب سرمایه‌گذاری نکنیم و به صورت مهندسی آن را جدا نکنیم ت صنعت خودروی کشور حرفی برای گفتن نخواهد داشت. قطعه‌سازان کوچک ما باید با سرمایه‌گذاری و افزایش



دخالت می‌کند که این امر باعث مشکلات زیادی برای صنعت خودرو شده است. ما همواره با حمایت‌های بی‌قید و شرط مخالف بوده‌ایم. حمایت باید با قید و شرط و هدفمند و منسجم باشد. متأسفانه دولت ما همواره به دلیل ت نداشتن این حمایت‌ها را اعمال کرده و لذا حمایت‌هایش عالمانه و هدفمند نبوده است. برای مثال ت دولت هر وقت ارز نداشت ت جلوی واردات را گرفته و گفته تولید ملی ت افتخار ملی و هر موقع هم که ارز کافی و اضافی داشته است ت واردات را آزاد کرده و گفته صنایع داخلی باید بتوانند با محصولات خارجی رقابت کنند. به همین دلیل ت واردات خودرو با آمار درآمد‌های ارزی کشور روند مشابهی دارد. یعنی هر وقت درآمد نفت بالا رفته ت واردات خودرو به کشور هم بالا رفته و برعکس ت هر وقت درآمد‌های نفتی ت این آمدت واردات خودرو هم قطع شده است. البته علیرغم تمام کاستی‌های درونی و بیرونی ت صنعت خودرو صنعت تیشناز این مملکت است؛ هر چند جایگاه اصلی و واقعی آن خیلی بالاتر از وضعیت فعلی است. ظرفیت‌های خالی زیادی در این صنعت وجود دارد که باید به آنها ت پرداخته شود. در این راستا اولین کاری که باید بکنیم ت تدوین یک استراتژی مشخص برای صنعت خودرو می‌باشد. باید محصول ملی (سمنند) را گسترش و توسعه دهیم و از بلندتروازی‌های غیراقتصادی چشم‌توشی کنیم. باید زیربناها را استحکام بخشیده و صنعت قطعه‌سازی را به حد استانداردهای جهانی برسانیم تا کیفیت و استانداردهای خودروهای داخلی افزایش یابد.

صنعت سیاسی

یکی دیگر از مشکلات صنعت خودروی کشور ت سیاسی شدن این صنعت است. متأسفانه به دلیل اینکه صنعت خودرو بخش عظیمی از ارزش افزوده و محصول ناخالص ملی را به خود اختصاص داده است ت به شدت سیاسی شده و هر دولت یا مجلسی در این صنعت بزرگ