



www.testmag.ir

مهندس محمود منا نجفی منش

عضو هیئت مدیره انجمن قطعه‌سازان ایران:

آقای مهندس نجفی منش لطفاً در ابتدا از خود و سوابق تحصیلی و کاریتان بفرمایید.

در سال ۱۳۵۰ در دانشگاه صنعتی شریف آغاز به تحصیل و سال ۱۳۵۶ فارغ‌التحصیل شدم. بعد از اتمام دوران دانشجویی در شرکت ساراول در واحد ریخته‌گری و ماشین‌سازی مشغول به فعالیت شدم. بعد از انقلاب هم مدتی با دانشگاه صنعتی شریف در دفتر ارتباط صنعت با دانشگاه همکاری می‌کردم. بعد از مدتی به عنوان مدیر عامل اقدام به راه‌اندازی شرکت پولیران در زمینه ریخته‌گری فولاد کرده و توانستم با تلاش همکاران، این شرکت را راه‌اندازی و به مرحله تولید برسانیم. ناگفته نماند که این شرکت در زمان خود جزء موفق‌ترین شرکت‌ها در این حوزه بود. همکاری من با این مجموعه به عنوان مدیر عامل ۸ سال به طول انجامید. در دهه ۶۰ که در حوزه صنعت ریخته‌گری فعالیت داشتم همزمان جزء موسسین و عضو انجمن و سندیکای ریخته‌گران ایران بودم. مدتی بعد با ورود به صنعت خودرو جزء بنیانگذاران و هیئت موسس انجمن قطعه‌سازان شدم و در شش دوره با رای اکثریت اعضا به عنوان عضو هیئت مدیره انجمن مشغول به فعالیت می‌باشم. همچنین سه دوره در اتاق بازرگانی به عنوان نماینده تهران و در اتاق مشترک ایران و فرانسه به عنوان عضو ثابت حضور داشته و به موازات در شرکت ایتراک در جایگاه رئیس هیئت مدیره خدمت می‌کنم.

در حوزه تولید قطعات خودرو در سال ۶۷ در سمت مدیر عامل، گروه فنر لول را راه‌اندازی کردیم که هم اکنون مشغول به فعالیت می‌باشد و درصدد هستیم که بتوانیم پروژه‌های بزرگتری را در این مجموعه به انجام برسانیم. علاوه بر این در کنار کار خود واحدهای دیگری را نیز ایجاد کردیم. از جمله شرکت آسیا لنت پارس و شرکت اتحاد طلایی آسیا می‌باشد که عمدتاً در زمینه خدمات پس از فروش فعالیت دارند. همچنین دو مجموعه کارخانه آجر را که یکی در گرگان و دیگری در مشهد قرار دارند به همراه یکی از

ادعای تولیدکنندگان مبنی بر کیفیت بالای محصولات خود بدون انجام آزمون و اندازه‌گیری بی‌معناست.

شرکاء که در این زمینه تخصص داشتند؛ راه اندازی کردیم که اکنون جزء گروه ما می باشند. جالب است بدانید، در سال ۱۳۷۵ ما اولین مجموعه ای بودیم که موفق به اخذ گواهینامه ی کیفیت ISO 9000 در ایران شدیم. همچنین برای اولین بار گواهینامه ی استانداردهای سیستم مدیریت کیفیت در صنایع خودروسازی (QS9000) که بعدها تبدیل به ISO/ TS 16949 شد و کیفیت محیط زیست ISO 14000 را در کشور دریافت کردیم.

چند سالی است که صنعت خودروسازی به دلایلی مختلف به سوی تنوع محصولات جدید روی آورده است. همانگونه که مستحضریست استفاده از امکانات و فناوری روز دنیا در این محصولات همیشه یکی از اهداف استراتژیک و دغدغه آنها بوده است. با این وجود متأسفانه انتقال دانش از شرکت های صاحب نام و دانش متناسب با حجم واردات صورت نمی گیرد. برای مثال این خلأی که در حوزه ی سیستم های آزمون وجود دارد نتوانسته تولید داخل را در تامین نیازهای استاندارد و الزامات سازمان های ذیربط برآورده نماید. برای خوانندگان شاید جالب باشد بدانند نظر حضرت تعالی و برنامه های انجمن قطعه سازان در خصوص تامین نیازهای مربوط به دانش محصولات وارداتی چیست و آیا انجمن گامی عملی در این خصوص برداشته است یا خیر؟

ما همیشه توجه خیلی خاص و ویژه ای به این مقوله که جناب عالی فرمودید داشته ایم و همچنان از این خط مشی پیروی می کنیم. البته شرکت های خارجی دانش خود را عرضه می کنند و دستورالعمل های مربوطه را در اختیار سازندگان و تولیدکنندگان قرار می دهند و حتی نوع آزمون ها و چگونگی عملکرد آنها را نیز شرح می دهند اما این تیم های مهندسی و کارشناسان متخصص ما هستند که باید با تکیه بر دانش فنی و توانمندی های خود سعی در پیشبرد اهداف و برنامه های صنعت خودروسازی داشته باشند. لذا من خرده ای بر آنها نمی گیرم. برای مثال شرکت پژو و رنو در آغاز به کار خود در ایران بخش زیادی از دانش فنی خود را نیز به کشور انتقال دادند. در حال حاضر نیز این شرکت ها معادل استانداردهای جهانی قطعه سازی به فعالیت خود ادامه می دهند. به عبارتی دیگر پیروی از استانداردهای بین المللی به صورت یکپارچه در تمام شعبات این مجموعه ها در سرتاسر جهان بخشی از اهداف بلند مدت آنها می باشد. بنابراین این قدم اول بستگی به پهنای فنی صنعت ما دارد که بخواهیم تا چه حد از این دانش حسن استفاده را ببریم و برای انجام آن مبادرت ورزیم.

آن بحث دومی که شما مطرح کردید در خصوص تنوع محصولات، چون مدیریت صنعت خودروسازی ما به عهده ی بخش دولتی بود و متأسفانه تغییرات مدیریتی در فواصل کوتاه مدت اتفاق می افتاد بسیاری از برنامه ریزی ها به نتیجه ی مطلوب نمی رسید. به همین سبب در شورای سیاست گذاری خودرو به اتفاق مابقی همکاران طرحی را پی ریزی کردیم که بر اساس آن یک خودرو با طراحی و تولید داخلی بیش از ۱۰ سال به بازار عرضه نشود و همچنین یک خودروساز خارجی بیش از ۷ سال تولید خود را ادامه ندهد و اگر خودرو قصد ورود به بازار ایران را داشت از مدت تامین قطعاتش بیش از ۲ سال نگذشته باشد. این مسئله نشان دهنده ی این است که مشتریان خواهان کیفیت مطلوب در کنار تنوع در طراحی محصولات هستند. برای مثال می توان به زمانی اشاره کرد که خودروی مدل تندر طراحی و به بازار عرضه شد که توانست رضایت نسبی مشتریان خود را جلب کند در عین حال که از کیفیت بالایی نیز برخوردار بود؛ طراحی متنوعی هم داشت. این موضوع در نمونه های دیگر مانند خودرو دنا وجود دارد.

علت این که مجموعه های خودروسازی دیر به این نتیجه رسیدند چه بود؟

به خاطر ماهیت مدیریتی بخش دولتی است. طولانی ترین زمانی که برای یک مدیر عامل در واحدهای خودروسازی داشتیم نزدیک هفت سال بود. بقیه ی مدیران دو سال، سه سال، چهار سال در این جایگاه بیشتر حضور نداشتند. کاملاً مسلم است که برای یک مدیر، برنامه ریزی با چشم انداز یک ساله راحت و روان نیست. ضمن اینکه مدیران خودروسازی نیاز به تیم مهندسی و کادر کارشناسی دارند. برای برنامه ریزی به منظور تامین زیرساخت های مهندسی، اهداف بلند مدت و تعیین جایگاه مناسب افراد متناسب با برنامه های محول

شده نیاز به زمان زیادی است. در حال حاضر با توجه به شرایط پیش آمده و قانون اصل ۴۴ خصوصی سازی امیدواریم که دولت به این نتیجه برسد که خودروسازی هم به صورت کامل به بخش خصوصی واگذار شود. نکته ی دوم که جا دارد به آن اشاره کنم بحث شرکای تجاری یا joint venture های بین المللی است. زمانی که شریک تجاری رنوپارس ایجاد یک جهش بسیار خوبی در صنعت را شاهد بودیم. مدتها قبل از آن پژو وارد بازار داخلی ایران شد. اما او به قصد مشارکت وارد نشده بود بلکه فقط هدفش انتقال دانش فنی بود. از زمانی که همکاری با شرکت رنو را آغاز کردیم این شرکای تجاری نیز به وجود آمدند و توانستیم یک گام بسیار خوبی به جلو برداریم. شرکت پژو که زمانی ادعا می کرد هرگز یک دلار در ایران سرمایه گذاری نخواهد کرد امروز به این نتیجه رسیده است که با شرکت ایران خودرو وارد همکاری و مذاکره شود. زیرا به زمینه ی گسترده ی بازار در ایران پی برده است. بنده این اطمینان خاطر را دارم که با توکل بر خدا اگر تحریم های اعمال شده برداشته شود مسیر روشن و موفقیت خوبی را پیشرو خواهیم داشت. البته ناگفته نماند در همین شرایط تحریم نیز ما توانسته ایم با قطعه سازان بزرگی چون شرکت ولو (Valeo)، بوش (BOSCH) و سایرین همکاری گسترده ای داشته باشیم و تقریباً موفق هم بوده ایم. یعنی در حقیقت ما با فناوری بین المللی و روز دنیا ارتباط برقرار کرده و در حال تولید هستیم. حتی توانستیم دامنه ی صادراتمان را توسعه بخشیم. برنامه ای که برای افق ۱۴۰۴ پیش بینی کرده ایم، این است که بتوانیم سه میلیون خودرو تولید کنیم؛ که از این میزان حدود یک میلیون دستگاه اختصاص به بخش صادرات داشته باشد. همچنین حدود شش میلیون دلار قطعه را نیز صادر کرده ایم. اگر این برنامه ریزی عملیاتی شود نیازمند به سرمایه گذاری جدید هستیم که در این صورت شرکت های قطعه ساز باید تا پنج برابر تولید امروز خود ظرفیت تامین این زنجیره را داشته باشند تا بتوانند هم نیاز بازار داخلی را برآورده نمایند و هم پاسخگوی بخش خدمات پس از فروش باشند. هدف نهایی ما وارد شدن به عرصه های بین المللی است. لازمه ی این حرکت بزرگ کسب دانش روز دنیا و استفاده از پتانسیل شرکت های قطعه سازی با نام و آوازه ی جهانی می باشد.

یکی از دلایل عدم موفقیت خودروسازان در توسعه زیرساخت های مهندسی و انتقال تکنولوژی به خاطر ماهیت مدیریتی بخش دولتی است. طولانی ترین زمانی که برای یک مدیر عامل در واحدهای خودروسازی داشته ایم نزدیک به هفت سال بود. بقیه ی مدیران دو سال، سه سال و چهار سال در این جایگاه بیشتر حضور نداشتند. کاملاً مسلم است که برای یک مدیر، برنامه ریزی با چشم انداز یک ساله راحت و روان نیست.

خودروسازان جهت تامین نیازهای جامعه که همواره متوجهی محصولات با قابلیت های و فناوری روز دنیا می باشد؛ چه برنامه ای دارند؟

در اینجا باز هم بحث تکراری بودن محصولات مطرح می شود. در سال ۶۸ محصولات پژو به بازار ایران ورود پیدا کردند و بسیار هم مورد توجه و استقبال مصرف کنندگان قرار گرفتند. تولید این محصولات ۲۵ سال در ایران به طول انجامید. اما بعد از این همه سال پژو تولید خود را متوقف کرد. اما خودروسازان و قطعه سازان همچنان به این روند تولید تکراری محصولات خود ادامه می دهند. این روند تولید باعث قیاس مصرف کنندگان بین خودروها با طراحی قدیمی و خودروهای جدید با امکانات بهتر می شود. برای مثال می توان به خودروی پیکان اشاره کرد. در زمان خود خودروی مناسب و کاملی بود اما با استمرار طولانی مدت تولید آن مردم به نوعی از آن دلزده شدند. همچنین مثال دیگری که می توان به آن اشاره نمود آن است که مشتریان ما خواهان خودروهای اتوماتیک با قابلیت های بالا هستند و این را یک ضعف در صنعت خودروسازی کشور می دانند که پس از سال ها تولید همچنان خودروی تولید شده نتوانسته است از قابلیت های متداول و موجود در دنیا برخوردار باشد. البته در این خصوص لازم است به این نکته اشاره کنم که خودروسازها در بخش تامین قطعاتی مانند گیربکس اتوماتیک با مشکل مواجه هستند و ریشه ی این

برنامه‌ی مدونی در گروه خودروسازی برای ارتقای کیفیت محصولات وجود دارد؟

مسلماً، هم در وزارتخانه و هم در مجموعه‌های خودروسازی وجود دارد و این بحث مطرح شده است و مرتباً از طریق شرکت بازرسی کیفیت و سازمان ملی استاندارد در حال پایش است. شاید سالانه ۵۰۰ تا ۶۰۰ پروژهی بهبود تعریف شده و سعی می‌شود که این مشکل را مرتفع سازند.

آقای مهندس یکی از ضعف‌های عمده در صنعت خودرو عدم امکان انجام آزمون‌هایی است که از سوی سازمان ملی استاندارد الزام شده است و آنهم به دلیل عدم وجود آزمایشگاه‌های تخصصی است. مانند آزمون‌های شبیه‌ساز تصادف یا آزمون‌های جاده‌ای. این مسئله باعث وابستگی بسیار زیاد خودروسازان به آزمایشگاه‌های خارج از کشور است. برای پرکردن این خلاء و برطرف کردن موانع موجود چه برنامه‌ای را در دست دارید؟

سوال خیلی جامع و کلیدی پرسیدید. در مقطعی از زمان قرار بود که مرکز آزمون جاده‌ای ایجاد شود. اما به خاطر مسائل و مشکلات موجود و عدم تمایل وزارتخانه در دولت قبل این پروژه متوقف شد. از زمان تصدی جناب مهندس نعمت‌زاده در وزارتخانه دو حرکت کلیدی انجام شد. یکی اینکه ستاد سیاست‌گذاری و نظارت بر صنعت خودرو مجدداً احیا شد. این ستاد در گذشته نیز فعالیت داشت اما عملکرد مطلوبی در پی‌نداشت. اولین جلسه‌ای که ما خدمت جناب آقای نعمت‌زاده رسیدیم از ایشان خواهش کردیم با توجه به اینکه تولید خودرو ۲۰ درصد از ارزش تولید صنعت داخل را تشکیل می‌دهد در هر ماه یکبار جلسات ستاد برای پیشبرد اهداف مورد نظر برگزار شود که ایشان نیز استقبال کردند. در حال حاضر با حمایت ایشان هر دو هفته یکبار این جلسات تشکیل می‌شود. از اولین دستوراتی که ایشان ابلاغ کردند طراحی و عملیاتی کردن آزمون جاده‌ای بود که خوشبختانه با همراهی بخش خصوصی این پروژه اجرایی شد. قصد ما تبدیل آزمون‌های فرمول وان به آزمون جاده‌ای بود که ایشان تاکید کردند که علاوه بر آن آزمون، کشور به یک مرکز آزمون جاده‌ای هم نیاز مبرم دارد. بنابراین با یکسری از تغییرات این پروژه به مرحله‌ی اجرا درآمد. آقای مهندس فرشاد که مدیران خوب شرکت ایتراک بودند به عنوان مدیر عامل شرکت آزمون جاده‌ای قبول مسوولیت کردند. اولین قدم در اجرای این پروژه تامین زمین مورد نیاز بود که مدت‌ها با فرمانداری آن منطقه دچار مشکل بودند که البته باز هم با همکاری جناب مهندس نعمت‌زاده این مانع مرتفع گردید. من معتقد هستم که طبق برنامه‌ریزی‌های انجام شده و با همکاری مشاوران آلمانی مهرماه سال ۹۴ فاز اول آن که در اتوبان قم واقع است به مرحله بهره‌برداری خواهد رسید.

یک بخش دیگر هم مربوط میشود به استانداردهای پنجاه و پنج گانه ایمنی که شاید تعدادی از آن برای کل صنعت کشور نیاز نباشد. برای مثال می‌توان به آزمون شبیه‌ساز تصادف (Crash Test) اشاره کرد که به دلیل هزینه‌ی بالای آن اگر یک مرکز هم در این خصوص فعال باشد می‌تواند پاسخگوی نیازهای خودروساز باشد. البته این اقدام را هم انجام دادیم و با گروه‌های سایپا، ایران خودرو، بازرسی کیفیت، مرکز تحقیقات ایران خودرو، شرکت ایران خودرو دیزل و سایر شرکت‌ها جلسات متعددی را ترتیب دادیم و با بررسی آزمون‌ها و پیاده‌سازی آنها به صورت مکتوب تمامی نواقص و کمبودها را استخراج کرده و در نهایت به این نتیجه رسیدیم که برای تکمیل آزمون‌ها مبلغی نزدیک به بیست و پنج میلیون دلار سرمایه نیاز است. این طرح به تصویب شورای سیاست‌گذاری خودرو رسید که در حال حاضر در مرحله اخذ وام از محل صندوق ذخیره‌ی ارزی و بانک صنعت و معدن می‌باشد. اگر این کار عملیاتی شود ما استانداردهای پنجاه و پنج گانه و تمام آزمون‌های لازم را در ایران خواهیم داشت. در این فاصله شرکت‌های قطعه‌ساز هم شروع به تجهیز و توسعه‌ی بخش آزمایشگاه و تجهیزات حوزه‌ی فعالیت خود کردند. حتی برخی از آنها به عنوان آزمایشگاه همکار اداره‌ی استاندارد تعیین شدند. خوشبختانه با نظارت سازمان ملی استاندارد کمتر آزمون‌ی وجود دارد که نتوانیم آن را انجام دهیم و مجبور باشیم از امکانات خارجی استفاده کنیم. باید همین جا به این نکته هم اشاره کنم که حتی مراکز دانشگاهی نیز کمک بسیار شایانی به قطعه‌سازان ارائه داده‌اند.

مشکلات به خاطر وجود تحریم‌هایی است که در صنعت ما وجود دارد. در این شرایط قطعه‌سازان مجبورند از طریق منابع غیر اصلی نیاز خود را مرتفع کنند و با اینکه در این مسیر زحمات زیادی را متحمل شده‌اند اما کار خود را متوقف نکرده‌اند. ضمن اینکه در این مدت ما توانستیم یک بخش عمده‌ای از مواد اولیه خود را در کشور به مرحله‌ی تولید برسانیم. به عنوان مثال ما توانستیم بیش از ۸۰ درصد از ورق‌های فلزی مورد نیاز خودروهایی کشور را توسط مجموعه‌ی فولاد مبارکه تامین کنیم. همچنین بخش عمده‌ای از نیازهای مواد شیمیایی را در مجموعه‌ی پتروشیمی‌های داخلی تولید کرده‌ایم.

در حوزه‌ی کیفیت اگر هدف ما ارتقای آن باشد باید از طراحی اصولی آغاز کنیم. یعنی در انتخاب مواد اولیه توجه ویژه‌ای داشته باشیم و در بخش تولید که کیفیت بر عهده‌ی خودروساز است؛ نظارت عمقی ایجاد شود. اگر مواد اولیه با کیفیت و طراحی خوب به خودروساز تحویل داده شود مطمئناً خودرویی با کیفیت نیز تولید می‌شود.

در اوایل تولید خودروی پراید استقبال زیادی از سوی مردم وجود داشت و الان هم شاهد آن هستیم. شما مشاهده می‌کنید تعداد این خودرو نسبت به دیگر خودروها بسیار زیاد است. در حال حاضر بیش از شش میلیون دستگاه پراید در حال گردش است و اغلب در رسانه‌ها می‌شنویم که بیشترین آمار تصادفات مربوط به رانندگان خودروی پراید می‌باشد. چون بیشترین تعداد خودروها در جاده‌های ایران را این خودرو شامل می‌شود. یعنی اگر نسبت آن را حساب کنیم، حجم تولید این محصول به مشکلاتی که انعکاس می‌یابد غیر عادی نیست. متأسفانه صنعت ما از عدم خودباوری عمومی رنج می‌برد و همین مانعی برای توسعه‌ی زیرساخت‌های مهندسی است. ما نه تنها در صنعت خودرو بلکه در کلیه‌ی صنایع داخلی این پدیده‌ی منفی را شاهد هستیم. این موضوع دارای دو علت اساسی است. اولین علت آن است که واردات خودروهای خارجی را موجه جلوه دهند. در آماري که در سال گذشته داشتیم شاهد سود هزار و پانصد میلیارد تومانی از طریق واردات خودرو بودیم. از این هزار و پانصد میلیارد تومان ده درصد آن برابر است با صد و پنجاه میلیارد تومان. یک درصدش می‌شود پانزده میلیارد تومان و یک دهم درصدش می‌شود یک و نیم میلیارد تومان. اگر تنها همین مبلغ را خرج تبلیغات منفی کنند قطعاً عملیاتی می‌شود. نمونه‌ی دیگری آنکه صادرات خودروی پراید به بازار عراق با اقبال بسیار خوبی روبه‌رو شد. اما در مطبوعات، رادیو و تلویزیون از همین تولید ملی آنقدر انتقادات شدیدی شکل گرفت که باعث به وجود آمدن ذهنیت منفی مشتریان عراقی شد و در همان زمان دامنه‌ی خرید خود را کاهش دادند. البته در کوتاه مدت دوباره مبادلات خود را توسعه دادند. علت دوم که می‌توانم به آن اشاره کنم بی‌دقتی در تامین مواد از منابع خرید است. به عنوان مثال خودروساز در تامین مواد اولیه‌ی خود صرفاً نباید به قیمت آن توجه کند. بلکه باید به کیفیت هم توجه خاصی داشته باشد. البته تاکید می‌کنم نقش تحریم‌هایی که دامن‌گیر صنعت کشور بوده است راه را برای خرید مواد اولیه‌ی با کیفیت از منابع اصلی با مشکل رو به کرده است.

متأسفانه صنعت ما از عدم خودباوری عمومی رنج می‌برد و همین مانعی برای توسعه‌ی زیرساخت‌های مهندسی است. ما نه تنها در صنعت خودرو بلکه در کلیه‌ی صنایع داخلی این پدیده‌ی منفی را شاهد هستیم.

با وجود کنترل‌های گسترده‌ای که واحدهای ذیربط در وزارتخانه، شرکت‌های بازرسی کیفیت و سازمان ملی استاندارد اعمال می‌کنند؛ افت معناداری را در صنعت خودرو شاهد نبوده‌ایم. در واقع با وجود نمره‌های آدیتی که خودروهای تولید داخل کسب نموده‌اند این امر نباید باعث توقف برنامه‌های توسعه‌ی کیفی گردد. من همیشه به این اصل معتقد بودم که اگر روزی از کیفیت تولید محصولات خود راضی باشیم آن روز روز مرگ تولید ماست. چون به سرانجام کار کیفی رسیده‌ایم و اصولاً کیفیت سرانجام ندارد. یک راه بی‌پایان است که ما باید به طور دائم این راه را طی نماییم و به جلو گام برداریم.



◀ **نظارت بر انجام این فعالیتها زیر نظر چه واحدی انجام می شود؟**
شورای سیاست گذاری و نظارت بر صنعت خودرو و همچنین مدیر کل صنایع خودرو و نیرو محرکه آقای مهندس قناتی به صورت مستمر آن را پایش می کنند. گزارشات مربوطه در شورای سیاست گذاری صنعت خودرو قرائت شده و شخص وزیر محترم نیز به شدت پیگیر فعالیت های مذکور می باشند. البته چون بنده هم عضو شورای سیاست گذاری خودرو هستم و هم رئیس هیات مدیره شرکت ایتراک، با علاقه این کار را دنبال می کنم تا بتوانیم انشالله به نتیجه دلخواه برسیم.

◀ **جهت کاهش آلاینده های خودرو و محیط زیست چه تدابیری اندیشیده شده است؟**

در این زمینه سازمان محیط زیست فشارهای زیادی را اعمال کرد و جلسات مستمری نیز تشکیل شد. در حقیقت حرکت ما به سوی استانداردهای یورو ۴ بر اثر فشارها و خواسته های سازمان محیط زیست بوده و مسلماً خواسته ای منطقی است. اما به جهت محدودیت های تولید سوخت یورو ۴ در بعضی موارد باعث خرابی و بروز مشکل در خودرو نیز شده است. اما به هر حال الزام درستی بود که از جانب اداره محیط زیست به وزارت صنایع ابلاغ شد و خوشبختانه به نتیجه هم رسید. اما با وجود آنکه همچنان سوخت به حد کفایت در سطح کشور در دسترس نیست؛ با توجه به فرمایشات جناب دکتر معظمی، معاونت محترم وزارت نفت تا پایان سال ۹۵ برای استاندارد یورو ۴، نه تنها دیگر وارد کننده ی بنزین نخواهیم بود بلکه صادرات هم خواهیم شد. میزان گوگرد موجود در گازوئیل مصرفی کشور که به اختصار PPM (واحد اندازه گیری گوگرد در گازوئیل بر حسب مقدار ذره باقی مانده در هر یک میلیون ذره سوخت) گفته می شود بسیار زیاد است که این مورد هم برای خودروها و هم برای محیط زیست مضر است. اگر اصلاحات لازم بر روی این سوخت نیز به انجام رسد؛ یک بخش زیادی از آلاینده های این حوزه کاهش می یابد. یک بخش دیگری که ما خیلی به آن اصرار داریم خروج خودروهای کاربراتوری است. خودروهای کاربراتوری تقریباً پنجاه برابر یک خودروی معمولی آلاینده ای ایجاد می کند.

با کمترین هزینه می توان خودروهای انژکتوری را جایگزین خودروهای کاربراتوری کرد و میزان آلاینده ای را تا حد زیادی کاهش داد. بخش سوم که از اهمیت زیادی برخوردار است از رده خارج کردن خودروهای فرسوده است که بیشترین بار آلاینده ای را در کشور دارند. به هر حال این جلسات به صورت مداوم در وزارتخانه تشکیل می شود و بر روی طرح های مختلف بررسی های عمیقی انجام می شود. با توجه به فرمایش مقام معظم رهبری مبنی بر اینکه محیط زیست را نباید از بین ببریم بر روی تمامی طرح ها، بررسی های لازم و عمیقی در حال اجراست. امیدواریم با پایان گرفتن تحریم ها بتوانیم مسیر را هموار کنیم.

◀ **نقش فناوری های آزمون و اندازه گیری را در ارتقای سطح ایمنی خودرو و حفظ محیط زیست چگونه ارزیابی می کنید؟**

کیفیت در واقع برآورده سازی خواسته های مشتریان است. تولیدکنندگان امکان عرضه ای محصول به بازار را بدون انجام آزمون های تخصصی ندارند. به عبارت دیگر ادعای تولیدکنندگان مبنی بر کیفیت بالای محصولات خود بدون انجام آزمون و اندازه گیری بی معناست. در اینجا می توان به نقش مهم واحدهای مرجع نظارتی مانند سازمان ملی استاندارد و یا مهندسی متد در شرکت های خودروساز اشاره نمود که اطمینان لازم جهت برآورده سازی نیازهای کیفی و استاندارد را در آزمایشگاه تولیدکنندگان بدهند. برای مثال ما قصد خرید یک وسیله ای اندازه گیری ابعادی برای قطعات بسیار کوچک از کشور ژاپن را داشتیم اما آن شرکت از مبادله با ما امتناع کرد. به همین دلیل با واسطه ای یک شرکت آلمانی توانستیم این خرید را انجام دهیم. اگر همان شرکت در ایران دارای نمایندگی بود ما متحمل زحمت و هزینه ای زیاد نمی شدیم. مباحث مربوط به سیستم ها و تجهیزات آزمون و اندازه گیری هزینه دارد. اما به نسبت هزینه ای تولید زیاد نیست. به عنوان مثال شخصی که یک کارخانه ای چند میلیاردی را راه اندازی می کند دیگر صرف هزینه ای چند صد میلیون تومانی بابت واحد آزمایشگاه برای وی خیلی مشکل آفرین نخواهد بود. همچنین برای کالیبراسیون و صحت گذاری تجهیزات از طریق سازمان

ملی استاندارد، شرکت‌های خصوصی و دانشگاه‌ها اقدامات خوبی صورت گرفته است. در مباحث مربوط به ابزارهای کنترل کیفیت نیز مانند SPC، MSA و سایر ابزارها، فعالیت‌های زیادی انجام پذیرفته است. به هر حال سیستم‌های آزمون و اندازه‌گیری پل ارتباطی بین محصولی است که تولید شده است یا می‌بایست تولید شود.

تولیدکنندگان امکان عرضه‌ی محصول به بازار را بدون انجام آزمون‌های تخصصی ندارند. به عبارت دیگر ادعای تولیدکنندگان مبنی بر کیفیت بالای محصولات خود بدون انجام آزمون و اندازه‌گیری بی‌معناست.

دیدگاه شما با توجه به این که حضرت‌تعالی در حوزه‌ی تولید قطعات خودرو نیز مشغول به فعالیت هستید در حمایت از آزمایشگاه‌های داخلی و سازندگان تجهیزات آزمون چیست؟

من همیشه به این موضوع اعتقاد داشته‌ام زمانی که ما خودمان ظرفیت و توانمندی تولید را در کشور داریم نباید به سراغ منابع خارجی برویم. به هر حال این صنعت هم باید به تعالی برسد. به عنوان مثال در استانداردهای پژو برای قطعه فنر لول اکسل خودرو آزمون وجود دارد که به صورت همزمان نیرو باید در چند جهت به قطعه وارد شده و این مقادیر نیرو باید اندازه‌گیری و ثبت شوند. اهمیت این آزمون بسیار بالاست. نتایج این آزمون نقش موثری در کیفیت عملکرد کمک فنر دارد و هرگونه اختلالی در این خصوص می‌تواند باعث روغن‌ریزی و خرابی کمک فنر گردد. مدت‌ها این مشخصه از چشم ما دور بود. تصمیم گرفتیم تجهیزات آزمون مربوطه را تامین و در اختیار واحدهای مربوطه قرار دهیم. با توجه به آنکه امکان تهیه‌ی دستگاه در داخل کشور وجود نداشت مجبور شدیم از منابع معتبر خارجی تهیه کنیم. البته قیمت دستگاه خیلی گران نبود اما به خاطر کمبود امکانات ما قادر به ساخت آن نبودیم. برای این منظور به سراغ یک شرکت آلمانی رفتیم و آن شرکت با توجه به اطلاعات فنی و طرح اولیه‌ی ما که در اختیارش گذاشته بودیم آن دستگاه را ساخت و جالب است بدانند که همان دستگاه را در یک نمایشگاه بین‌المللی به عنوان یک دستاورد جدید به معرض نمایش گذاشت. در واقع می‌خواهم به این نکته اشاره کنم که اگر نقشه و مفهوم کار را داشته باشیم ساخت دستگاه کار پیچیده‌ایی نخواهد بود.

چرا اشتیاق چندانی در تولیدکنندگان در خصوص تامین تجهیزات آزمون و اندازه‌گیری وجود ندارد؟

در حقیقت این وظیفه‌ی واحدهای کنترل کیفیت است که باید آنها را به انجام این امر الزام کنند. باید از آنها بخواهند که به طور مداوم محصولات تولیدی خود را مورد آزمون و پایش قرار دهند. حتی در مواردی باید آنها را تحت فشار قرار دهند و اصولاً این فشار باید از طرف مشتریان و خریدارانی مانند شرکت‌های ساپکو، سازه‌گستر، مگا موتور باشد. این مشتریان هستند که باید کیفیت را کنترل و از آن اطمینان پیدا کنند. اگر چنین باشد دیگر برای سازندگان راهی به جز تجهیز واحدهای آزمایشگاهی وجود نخواهد داشت. زمانی که مجموعه‌های خریدار اطلاعات کمی و کیفی را در اختیار سازندگان قرار داده و بعد به نحوه‌ی انجام آزمون‌ها را نیز به آنها شرح دهند؛ بسیاری از مشکلات در این زمینه حل خواهد شد.

نقش و حمایت دولت برای توسعه‌ی آزمایشگاه‌ها را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

نقش دولت در این خصوص بسیار کلیدی است. چندین بار هم این موضوع را پیشنهاد داده‌ایم که درصدی از مالیاتی که این شرکت‌ها پرداخت می‌کنند تحت نظارت دولت صرف هزینه در واحد تحقیق و توسعه و آزمایشگاه‌های مربوطه شود. زیرا اگر طرحی برای این موضوع در نظر گرفته شود بی‌شک برای جامعه نیز سود بزرگی در پی خواهد داشت. اما متأسفانه به این پیشنهاد پاسخی مناسبی داده نشده است. البته برای بهبود فضای کسب و کار و رفع مشکلات تولید، مفاد و تبصره‌هایی در نظر گرفتند اما هنوز عملیاتی نشده است. پیش‌بینی می‌کنیم اگر این زمینه برای بهبود شرایط فراهم شود پیشرفت

چشم‌گیری در این حوزه ایجاد می‌شود. امیدواریم که این اتفاق خوشایند صورت پذیرد. ما طرح را به مجلس شورای اسلامی فرستادیم و در آنجا هم مصوب شد. در حال حاضر در مرحله‌ی بررسی شورای نگهبان می‌باشد که انشا الله پس از تایید آن عملیاتی خواهد شد.

یکی از ضعف‌های موجود در صنعت خودرو سطح پایین دانش فنی متناسب با تکنولوژی مصرفی است. به نظر حضرت‌تعالی با توجه به رشد سریع واردات محصولات جدید و همچنین برداشته شدن تحریم‌ها، استانداردهای داخلی ظرفیت این توسعه را خواهند داشت؟

اساساً استانداردها را به سه گروه تقسیم می‌شوند: استانداردهای بین‌المللی، ملی و کارخانه‌ای؛ استانداردهای کارخانه‌ای از نظر توانمندی و کارایی از سطح و درجه‌ی بالاتری برخوردارند بعد از آن استاندارد ملی قرار دارد و سپس استاندارد بین‌المللی است. در حال حاضر در کشور برای تمام اقلام صنعت خودرو استاندارد کارخانه‌ای وجود دارد که اگر همان استانداردها را ملاک کار قرار دهیم مشکلی اساسی نخواهیم داشت. زیرا استانداردهای کارخانه‌ای ما نشأت گرفته از استانداردهای پژو، کیا و رنو است که استانداردهای قوی هستند. پس در این خصوص هم نیمی از مشکلات ما حل شده است و عذری در خصوص پایین بودن سطح استاندارد ها وارد نیست.

آینده صنعت خودروسازی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

طبق برنامه‌ریزی‌های انجام شده تا سال ۱۴۰۴ رقم تولیدات خودرو را باید حداقل به سه میلیون دستگاه برسانیم و مقام یازدهم را در دنیا به دست آوریم. همچنین باید بتوانیم در حوزه‌ی صادرات به شکل جدی ورود پیدا کنیم. خوشبختانه به این سمت حرکت کرده‌ایم و تا اندازه‌ی زیادی هم توفیق داشته‌ایم. موانعی هم بر سر این راه وجود دارد که باید برداشته شود. یکی از این موانع بحث قیمت‌گذاری است که دولت نباید در قیمت‌گذاری دخالت کند. در حال حاضر مذاکراتی هم در این خصوص انجام شده است. مورد دوم، بهبود فضای کسب و کار و رقابت‌پذیری است. به عبارت دیگر قطعه‌سازان ما با بهره‌ی بانکی ۳۰ درصدی توانایی رقابت با کشورهای مانند چین را که دارای بهره‌ی بانکی ۴ درصدی است؛ ندارند. در واقع بیست درصد از هزینه‌های تمام شده‌ی خودرو، فقط صرف بهره‌های بانکی آن می‌شود. صنایع ما بهره‌های بانکی بسیار بالایی را متحمل می‌شوند. اینها موانعی هستند که خودمان باید آنها را از سر راه برداریم تا بتوانیم به سطح بین‌المللی برسیم. از طرفی باید ساختار صنعتی خود را تغییر دهیم. واحدهای کوچک قطعه‌سازی را با هم ادغام کرده و مجموعه‌های کلان (مگا ساپلایر) را تشکیل دهیم. این تغییر در بالا رفتن توان فنی مهندسی و کاهش قیمت تمام شده تولیدات تاثیر به سزایی دارد.

قطعه‌سازان ما با بهره‌ی بانکی ۳۰ درصدی توانایی رقابت با کشورهای مانند چین را که دارای بهره‌ی بانکی ۴ درصدی است؛ ندارند. در واقع بیست درصد از هزینه‌های تمام شده‌ی خودرو، فقط صرف بهره‌های بانکی آن می‌شود.

چرا تا حال حاضر این برنامه به صورت جدی اجرایی نشده است؟

در مقطعی از زمان خودروسازان مسیر درستی را انتخاب نکردند. آنها همواره تمایل داشته‌اند که تعداد تامین‌کنندگان را افزایش دهند. چراکه معتقد هستند افزایش تعداد منابع تامین ریسک تامین قطعات را کاهش می‌دهد. در صورتی که این کار اشتباه است و به نظر می‌رسد از نظر فرهنگی در هر دو حوزه‌ی سازندگان و مشتریان باید به رشد و بلوغ لازم برسند. در حال حاضر تمام خودروسازان جهان برای یک مدل خودروی خود با بیش از یک تامین‌کننده کار نمی‌کنند. از مرحله‌ی طراحی گرفته تا رسیدن به تولید. به عنوان مثال گردش مالی شرکتی مانند بوش شاید از دو شرکت پژو و رنو هم بیشتر باشد در حالی که مشاهده می‌کنیم با یکدیگر در حال مشارکت هستند و با مشکلی هم مواجه نمی‌شوند.

در آخر امید داریم با حمایت‌ها و وعده‌های دولت جناب آقای دکتر روحانی و برنامه‌ریزی‌های کارآمد و همچنین برداشته شدن تحریم‌ها بتوانیم طرح‌ها و اهداف کلان خودمان را جامعه‌ی عمل ببوشانیم.