



Kockázatközpontú rendszerszemlélet az autóiparban, vitaindító gondolatok

A kockázatelemzés és a kockázatközpontú rendszerszemlélet.

Az autógyárak elvégezték helyettünk a munka dandárját?

Az azonosított kockázatokra hozott **rendszerszintű intézkedések összességét** nevezzük irányítási rendszernek a 2015-ben kiadott ISO 9001 -es szabvány megjelenésétől kezdve – ha igazán korszerűen akarunk fogalmazni. A minőségügyi szakmában dolgozók csupán kisebb hányadát zavarta meg az a tény, hogy a „kockázat” és „lehetőség” szavak az szabványban mindig egymás mellett bukkannak fel és az általuk képviselt tartalmak előjelének értéke is csak nézőpont kérdése lehet. Az **ISO 9001:2015 A4-es melléklete**, amellet, hogy igazán jól érvel a kockázatalapú gondolkodásmód értéke mellett és motivációs energiákat és ébreszthet az olvasóban, a következőt írja:

„ (...) A 6.1. szakasz követelményei szerint a szervezet felelős azért, hogy alkalmazza a kockázatalapú gondolkodásmódot, és azokért a tevékenységekért, amelyeket a kockázatokkal kapcsolatban végez, beleértve azt, **hogyan dokumentált információt őriznek-e meg bizonyítékként** a kockázatok meghatározásáról. „

Ennek (többszöri) újra olvasása és értelmezése után várt számomra egyre inkább sürgetővé az új ISO/TS 16949 megjelenése, mely 2016-ban IATF 16949 néven meg is érkezett.

Arra voltam kíváncsi, hogy milyen választ lehet adni egy, majdnem a fantázia regények kódéneke magasságáig felemelkedő gondolatra, mely szerint, a kockázatok meghatározásának és rendszerszintű megelőzésének dokumentált bizonyítékait nem a rendszer robusztusságának evidenciáiként kell kezelnünk. Sőt az sem baj ha nincsenek ilyenek. Elég a jó eredmény.

A válasz jó egy évet késett, de méltó volt az autóipari beszállítói láncot jellemző arrogáns, technokrata és üzleti hangulatra, íme a számomra top 3 mondás:

- az ISO 9001 nem kér kötelező dokumentált eljárásokat, az IATF minimum 21 helyen
- az ISO 9001 nem kér Minőségirányítási Kézikönyvet, az IATF igen
- az ISO 9001 nem kéri megnevezni ki érkezik a központi minőségügy helyére („vezetőség képviselője”) az IATF igen, kihangsúlyozza a kompetens folyamatgazda szerepét

Az IATF 16949 a kockázatok meghatározásának követelményét is pontosítja, logikai sorrendbe helyezi és kidomborodik az RPDCA dinamikája, mely szerint a tervezés csak a feltárt kockázatok súlyának ismeretében tűnik értelmes lépésnek. Kötelező dokumentált információként előírja, az autóipari rendszerek eredményességét adó mutatószámok tükrében elkészített, kockázatsúlyozást: a selejteket, visszahívásokat, visszajelzéseket, termék auditok például ilyen mérőszámok. Az ezen mérőszámokra ható rendszerszintű okok és kockázatok súlyát figyelembe véve, megelőző intézkedéseket kell hozni. Rendszerszintűeket, az (újra)előfordulást elkerülendő – mondja és megpróbál még az **ISO 9001 Szervezeti Ismeretek** pontjában körülírt cégkultúra irányába is kitekinteni.



Kockázatközpontú rendszerszemlélet az autóiparban, vitaindító gondolatok

Az IATF előírásában egyértelműen felismerhető azon határozott szándék sikeres gyakorlatba ültetése, mely szerint, az autóipar kulcsszereplőinek bevonásával azonosított, legnagyobb kockázatokat azonosítani kell és rendszerszintű dokumentált szabályozással kell kezelni.

Lehet, hogy nem nekünk kell rádöbbernünk arra egy csapatmunkában végzett kockázatelemzés céljából összehívott megbeszélésen, hogy a munkatársaink képzettségének, motivációjának vagy akár az alapanyag hibáinak milyen súlyos hatása is lehet a termékeink és szolgáltatásaink megfelelőségének kimenetelére. Elég, ha elolvassuk az IATF irományát és láthatjuk, hogy ezekre (is) rendszerszintű megelőző intézkedéskét kell hoznunk.

És mi van, ha a klasszikus 6M módszertan szerint listázzuk a kötelező dokumentált előírásokat? Akár a kockázatok nélkül is tanulságos lehet, hisz azokat könnyen oda lehet gondolni az első oszlop elé, akár egész magas súlyozással is.

6M – megközelítés	Dokumentált Folyamat Vagy Kötelező rendszerdokumentáció (RD)
Man Ember	Tréning igények felmérése Auditorok kompetenciája Motiváció és tudatosság
Measure Mérés	Mérőeszközök kezelése Újramunkált termék igazolása Javított termék igazolása NOK termék kezelése Poka -Yoke módszertanok Belső Audit
Method Módszer	Termékbiztonság felügyelete Mérnöki specifikációk kezelése A Minőségtervezés folyamata Speciális karakterisztikák kezelése Alternatív folyamat felügyelet Változások kezelése Folyamatos fejlesztés Helyesbítő tevékenységek
Material Alapanyag	Beszállító kiválasztása Beszállító termék ellenőrzése Beszállított alapanyagok, alkatrészek jogszabályi megfelelősége Beszállító teljesítményének értékelése
Machine Gép	Karbantartási rendszer (RD) Szerszám menedzsment (RD)
Milleu Környezet	Vészhelyzeti terv (RD) Infrastruktúra tervezés (RD)



Kockázatközpontú rendszerszemlélet az autóiparban, vitaindító gondolatok

Kijelenthető, hogy autógyárak által felkért szakértők elvégezték helyettünk a rendszerszintű kockázatelemzést? Ez akár bármely (ipari) tevékenység esetén lehetne kiindulási alap?

“Csupán” be kell(ene) vezetni a napi gyakorlatba?



Kese László
Gépészmérnök (1997)
Minőségügyi Mérnök (2002)
EOQ auditor (2019)

Autóipari minőségügyi pályafutásom 1995-ben kezdődött, egy tatabányai kis japán tier 1# beszállítónál vettem részt a technológia magyarországi fejlesztésében operatív és minőségügyi vezetői munkakörben, ahol az első általam kidolgozott autóipari MIR rendszert (QS 9000) 1996-ban tanúsították. 2005-ig voltam alkalmazotti vezetői beosztásban, összesen 3 multinacionális cégnél, azóta önálló vállalkozói tevékenység keretében több tucat ISO 9001, ISO/TS 16949 és IATF 16949 rendszerépítést koordináltam és támogattam oktatási, auditálási és tanácsadási tevékenységemmel. Párhuzamosan, több mint 10 éve, saját vállalkozásként, aktív résztvevője vagyok az autóipari beszállítói láncnak, ahol különböző alkatrészek gyártását, utómunkáját, ellenőrzését végezzük a Nissan, Ford, Mercedes különböző típusaihoz. Vallom és hiszem autóipari módszertanok létfontosságát, kedvenc oktatói témaköröm az APQP és FMEA. Jelenleg a legtöbb energiámat a BeeMotive Network Kft. úttörő oktatási és rendszerépítési módszereinek kifejlesztésébe fektetem, szeretnék részese lenni annak a szükséges és megújulást hozó generáció váltásnak, mely a magyarországi autóipar vezetői rétegében napjainkban megy végbe.

www.beemotive.net
laszlo.kese@beemotive.net