

زنگ خطر چینی‌ها برای دنیا!

BAHAR KAVIR

فروردین و اردیبهشت ۱۴۰۳
۵۸ صفحه
شماره ۱۴

بهار کبیر

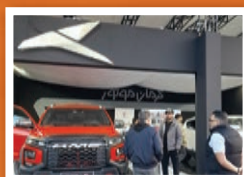
نشریه داخلی شرکت کرمان موتور



کرمان موتور در جهت اهداف راهبردی خود
در آزمونی بزرگ سربلند خواهد شد



کاپیتان جدید
کرمان موتور



رودشوهای کرمان
موتور؛ فروردین ۱۴۰۳
به روایت تصویر



عملکرد امداد کرمان
موتور در ایام نوروز



بهار که‌بیر

BAHAR KAVIR

نشریه داخلی شرکت کرمان موتور

فروردین و اردیبهشت ۱۴۰۳، ۵۸ صفحه، شماره ۴

صاحب امتیاز: شرکت کرمان موتور

سر دبیر: مریم نجفی

امور اجرایی: مطالعات و توسعه بازار

طراح گرافیک: نرگس پاینده داری نژاد

نشانی: تهران، کیلومتر ۱۶ جاده مخصوص کرج، ابتدای بلوار

کرمان خودرو، بلوار ارگ، ساختمان اداری مصدف

تلفن تماس: ۰۲۱-۴۲۷۲۴

نمابر: ۰۲۱-۴۲۷۲۴

پست الکترونیک: info@kermanmotor.ir

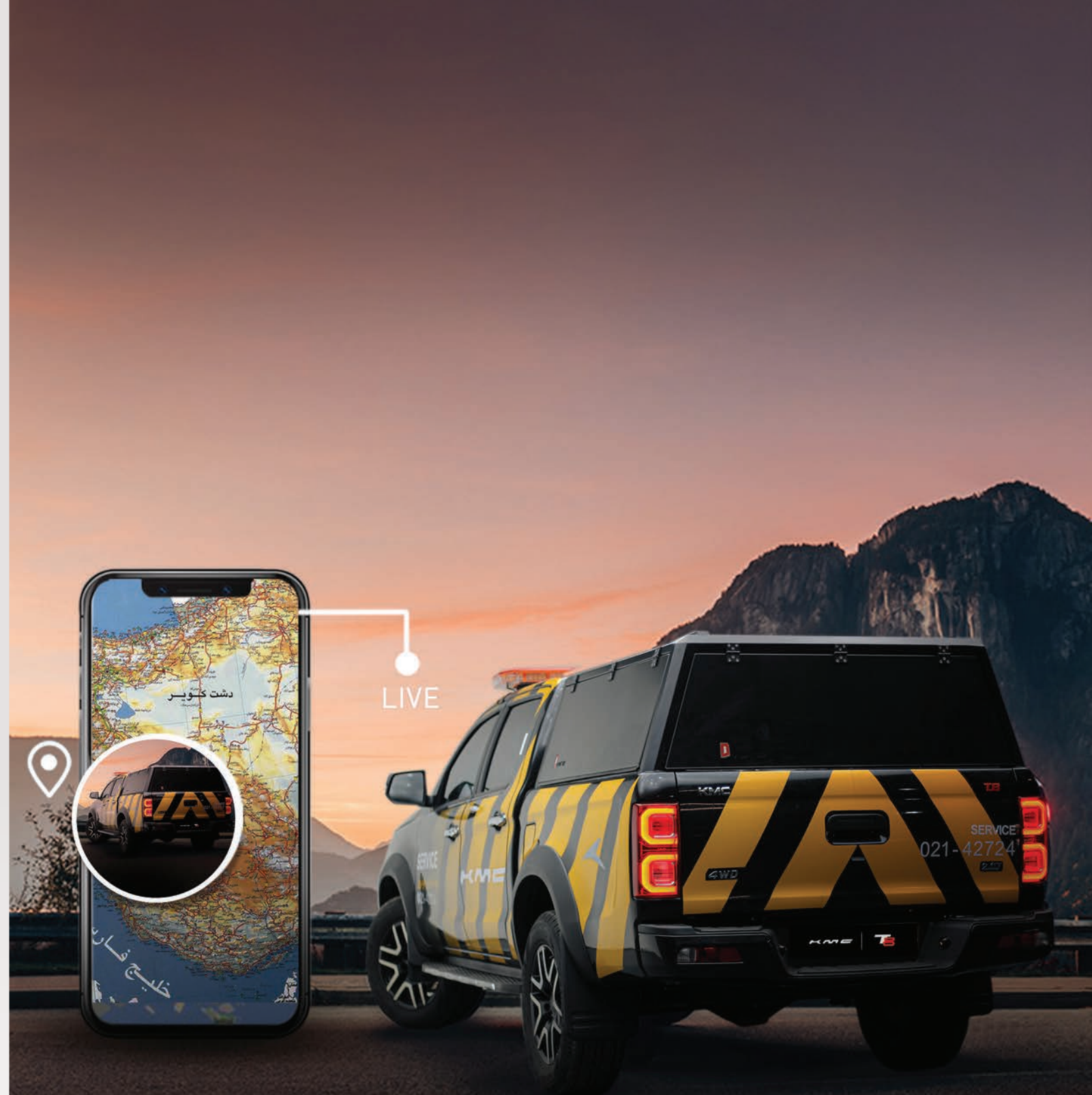
● استفاده مطالب با ذکر منبع بلامانع است.



- ۴ کرمان موتور در جهت اهداف راهبردی خود در آژ مونی بزرگ سر بلند خواهد شد
- ۶ گزیده اخبار کرمان موتور در بهار سال ۱۴۰۳
- ۸ عملکرد امداد کرمان موتور در ایام نوروز
- ۱۰ رودشویهای کرمان موتور؛ فروردین ۱۴۰۳ به روایت تصویر
- ۱۲ زنگ خطر چینی‌ها برای دنیا
- ۱۹ شبکه نمایندگان فروش و خدمات پس از فروش کرمان موتور
- ۲۰ KMC EJ7 حال و هوایی ویژه دارد
- ۲۶ نمایشگاه خودروی ژنو ۲۰۲۴؛ برقی‌ها در صف ورود
- ۳۲ رنو سنیک خودروی سال ۲۰۲۴ اروپا
- ۳۳ کاپیتان جدید کرمان موتور
- ۳۶ فناوری V2G در خودروهای برقی چیست؟
- ۴۰ ۲۰۰ سال با نسل نوی خودروها!
- ۵۰ توسعه پایدار از طریق افزایش مسئولیت‌پذیری
- ۵۲ مفهوم مسئولیت اجتماعی
- ۵۴ اقتصاد چرخشی؛ ضرورتی برای رسیدن به توسعه پایدار
- ۵۶ فرهنگی



www.kermanmotor.ir



مرکز تماس 021-42724

کرمان موتور در جهت اهداف راهبردی خود در آزمونی بزرگ سربلند خواهد شد

ERP سیستمی که تلاش می کند با ایجاد فرهنگی جدید مبتنی بر برنامه ریزی منابع، فعالیت های بنگاه را به سمت دیجیتال شدن برده و با جمع آوری داده های لازم و تضمین یکپارچگی آنها به سمت خلق محصولات با تأکید بر بهینه سازی مثلث QCD و افزایش رقابت پذیری حرکت دهد. بر همین اساس مجموعه کرمان موتور با پیاده سازی این تفکر و سیستم به سمت تولیدی خواهد رفت که بی شک کیفیت بالاتر، قیمت تمام شده بهینه تر تحویل موفق تر و رضایت مندی بیشتر ذی نفعات را در پی خواهد داشت.

Enterprise Resource Planning

ERP به معنای برنامه ریزی منابع سازمان است. منابع به چه معنا است؟ چرا باید برنامه ریزی اش کنیم؟ سازمان به چه می گوئیم؟ چرا منابعش باید برنامه ریزی شود؟ منابع از ساختمان و تجهیزات و نرم افزارها و سخت افزارها تا افراد و پول و مشتری و به طور کلی ذینفعان سازمان و از همه مهمتر زمان را در بر می گیرد. اما چرا برای این منابع برنامه ریزی می کنیم؟ فراموش نکنیم سازمان ها پیچیده و بزرگ می شوند اگر این برنامه ریزی صورت نگیرد، شاهد هدررفت منابع بسیاری خواهیم بود و در نهایت برای کاری که صورت می گیرد باید هزینه بسیاری پرداخت کرد. این هزینه بر کل مؤلفه های سازمان تاثیر می گذارد و از همه مهمتر هزینه و زمان است.



محمدی معاونت هوشمندسازی کسب و کار شرکت کرمان موتور تصریح کرد: زمان را نمی توان با هیچ منبع دیگری عوض کرد و عدد و رقم به آن داد، چون جزو منابعی است که وقتی رفت، دیگر از دست رفته است. وی در همین زمینه اظهار کرد: اگر ما نتوانیم از زمان خود به خوبی استفاده کنیم، شاید نتوانیم هفته آینده زمانی را برای کار امروز داشته باشیم. اما اگر منابع مالی را از دست بدهیم اگر چه سخت ولی شاید بتوانیم آن را جبران کنیم. زمانی که نفرمان را از دست دهیم، شاید يك نفر دیگر پیدا کنیم جای آن فرد کار کند، ساختمانمان خراب شود، می توانیم ساختمان را بسازیم، بازسازی اش کنیم، يك ساختمان دیگر بگیریم، اما زمان رفت، یعنی رفت. بنابراین مهمترین منبع هر سازمانی زمان است و تمام برنامه ریزی منابع سازمان را هم در بر می گیرد. بنابراین مهمترین منبع يك سازمان که می تواند بیش از هر منبع دیگری ارزش ایجاد کند، زمان است. باید همه چیز را با محك زمان اندازه گرفت.

محمدی درباره اجرای ERP در شرکت کرمان موتور بیان کرد:

از نظر مفهومی مدیران در هر سازمانی و در هر لحظه مشغول برنامه ریزی منابع هستند و در این حوزه سامانه های پیاده شده بر اساس مفهوم برنامه ریزی منابع و در خدمت مدیران قرار می گیرد. ERP چند ویژگی دارد. اولین و بزرگ ترین ویژگی آن این است که شما مجموعه ای از سیستم های یکپارچه را با هدف برنامه ریزی در کنار یکدیگر دارید. حال این به چه معنا خواهد بود؟ معنی آن این است که نباید ناسازگاری، عدم یکپارچگی و افزودگی اطلاعات نامتقارن وجود داشته باشد. درواقع در زمان مناسب اطلاعات مناسب و درست در اختیار قرار می گیرد. این سیستم تضمین می کند که شما در حال فعالیت یکپارچه هستید. مدیریت تغییرات سازمانی (OCM) از دیگر موضوعاتی است که در ERP به آن پرداخته می شود. محمدي درباره این موضوع افزود: دراین باره باید کمی سطح را ارتقاء داده و ERP را یک فرهنگ دانست. در نتیجه زمانی که آن را فرهنگ بدانیم، یعنی در تمامی سازمان نفوذ دارد. درواقع فارغ از برنامه ریزی نفوذ فرهنگی ایجاد می کند. به این معنا که وقتی شما يك فرهنگی را مستقر می کنید، خرده فرهنگ ها باید با این فرهنگ خود را تنظیم کنند. اگر قرار باشد فرایندهایی که امروز در سازمان جاری هستند با فرهنگ و روش های پیشنهادی ERP، خود را تنظیم کنند، یا منطبق با آن هستند که خوب است، یا نه که حتماً دلیلی دارد و باید آن دلیل شناسایی شود. درواقع برای آنکه با آن انطباق مناسب داشته باشد لازم است، برخی تغییرات رخ دهد که گاهی می تواند حتی برون سازمانی باشد.

وقتی بر اساس روش های پیشنهادی در پروژه پیاده سازی ERP سازمان شما تغییر می کند شاید لازم باشد تغییرات در چارت سازمانی اتفاق بیفتد، فرایندها بازنگری شوند، نقش ها باز تعریف شوند و به طور کلی نیاز به بازآفرینی سازمان وجود داشته باشد، شاید لازم باشد افراد آموزش های جدیدی ببینند.

براساس این اتفاق مدل فکری افراد تغییر خواهد کرد و فرآیند محور خواهد شد. اما این در حالی ست که مقاومت در برابر تغییر در ایران کمی بالا است. محمدي درباره این مقاومت اظهار کرد: ما چند مؤلفه در مفهوم مقاومت داریم، عادت، سطح عمومی دانش، سهولت به کارگیری از سیستم های موجود و تغییرات سریع سازمانی از مؤلفه های مهم هستند.

مؤلفه دیگر زمان اجرایی شدن ERP است. محمدي درباره این تصریح کرد: این کار و اجرا شدن ERP تمام نمی شود. همه باید هم ذهن شوند. این که در آن جلسات کارشناسی چه کسی درست می گفت و چه کسی غلط می گفت، باید به نقطه ای برسیم که راجع به ERP یک معنی در ذهن افراد شکل بگیرد.

از مؤلفه های دیگر فاصله بین دفتر مرکزی و کارخانجات شرکت کرمان موتور است. وی درباره این موضوع اظهار کرد: این در ذات هر پروژه ای امکان دارد.

با همه این مؤلفه ها و مشکلات با حمایت مدیریت ارشد شرکت و بیش از یکسال تلاش سخت پروژه از ابتدای فروردین ۱۴۰۳ فعال شد.

محمدي روند پروژه را این گونه مطرح کرد: در مرحله نخست برگزاری جلسات شناخت بود تمام تلاش این بود که سیستم هیچ تغییری نداشته باشد؛ سیستم همان سیستم بین المللی باشد، یعنی اگر طراحان سیستم هم بیايند سیستم طراحی خودشان را ببینند. ما در سیستم زیر پنج درصد تغییرات داشتیم که عمدتاً هم در گزارش بود. مرحله دوم و شاید پراهمیت ترین بخش کار جمع آوری داده های پایه (Master Data) سیستم بود، مرحله بعدی آموزش و در نهایت تست سیستم انجام شد. سیستم در ابتدای فروردین به بهره برداری رسید. چه موقع تمام می شود؟ هیچ وقت. ما فارغ از متدولوژی سه فاز تعریف کردیم. یک فاز استقرار داریم که الان مستقر شده است، دوم فاز پایدارسازی است که ممکن است شش ماه تا یکسال طول بکشد، تا سیستم پایدار شود. و فاز بلوغ داریم که این فاز بلوغ از همان اول فاز استقرار شروع می شود و ادامه دارد یعنی چه؟ یعنی سازمان يك موجود زنده و منعطف است، که تغییر می کند، افراد می آیند و می روند، تکنولوژی عوض می شود، بازار تغییر می کند. بنابراین از این به بعد هم ادامه دارد و فرهنگ و مفهوم ERP بخشی جدایی ناپذیر از سازمان خواهد بود و در جهت اجرای صحیح تغییرات و پروژه های تغییر و بهبود به سازمان کمک خواهد کرد.

اما محمدي در پایان با یک نکته مهم این طور جمع بندی می کند که واقعیت این است که با همدلی و هم ذهنی تمام اعضای تیم بزرگ کرمان موتور، این پروژه موفق می شود و تردیدی وجود ندارد. به چند دلیل: از جمله آنکه رهبران سازمان و مدیران ارشد پای این کار هستند. دوم این که همه به این نیاز رسیدند. سومین نکته این است که يك تیم بزرگ در سازمان تجهیز شد و با همراهی مدیران میانی دامنه نفوذمان در سازمان خیلی بزرگ است، ضریب نفوذمان هم در سازمان خیلی بزرگ است، یعنی بسیاری از افراد به مدل ERP فکر می کنند، دغدغه های خود را می بینند که می شود برآورده شود. درواقع دغدغه های آنها دیده می شود. وقتی دیده شود، برطرف می شود. چرا این ها مهم است؟ برای این که به این جمله برسیم. واقعاً در پایان باید تشکر کنیم از همه افرادی که در این پروژه کار می کنند؛ چه مستقیم و چه غیر مستقیم، چه مدیر ارشد و چه فردی که پای کار دارد دیتا وارد می کند. این مهمترین بخش تجربه در حدود يك سال گذشته است که افراد با همدلی بخواهند کاری انجام دهند، ما باید به سمت نظام دیجیتال حرکت کنیم و این یعنی دیتا بیايد سر جای خودش بنشیند و بتوان بر اساس دیتا بتوانم مدل سازی کنم.

گزیده اخبار کرمانده‌تهر در بهار سال ۱۴۰۳



با امضای توافق نامه همکاری بین شرکت کرمان موتور و سازمان تاکسیرانی شهر تهران، گام دیگری در جهت ورود تاکسی‌های برقی به این ناوگان صورت پذیرفت. صبح روز یکشنبه مورخ ۲۶ فروردین ماه ۱۴۰۳،



KMC E-TAXI

ثبت نام طرح جایگزینی تاکسی های فرسوده با تاکسی برقی کرمان موتور

شرکت کرمان موتور در همکاری با تاکسیرانی شهر تهران، اقدام به فروش جک E50A برای طرح جایگزینی با تاکسی‌های فرسوده کرد. قیمت قطعی جک E50A توسط کرمان موتور یک میلیارد و ۳۲۵ میلیون تومان اعلام شد. همچنین در این طرح ۲۵ میلیون تومان تخفیف به رانندگان تاکسی اعطا شد. پیش پرداخت برای ثبت نام این خودرو ۴۰۰ میلیون تومان

(شامل آورده راننده و مبلغ حاصل از اسقاط تاکسی فرسوده) بود و شرکت کرمان موتور هم وام ۶۰۰ میلیون تومانی به رانندگان اختصاص داد.



کی ام سی E7J وارد سامانه عرضه خودروهای وارداتی شد

بعد از به روزرسانی سامانه فروش خودروهای وارداتی، خودروی برقی کرمان موتور KMC E7J برای فروش به مشتریان اضافه شد. KMC E7J محصول برقی کرمان موتور



کی ام سی A5 در یک قدمی بازار

A5 به عنوان کراس اوور جدید خود برای بازار ایران، با در دست داشتن شبکه خدمات پس از فروش گسترده، قطعاً سبب آرامش خاطر مشتریان این خودرو خواهد بود. در کنار شبکه خدمات رسانی گسترده شرکت کرمان موتور، در نظر گرفتن گارانتی ۵ سال یا ۱۵۰ هزار کیلومتری برای KMC A5 نیز مهر تأیید دیگری برای انتخاب این خودرو توسط مشتریان خواهد بود.

SWM G01F است که سابقه حضور کوتاه مدت در بازار ایران را در کارنامه دارد. کراس اووری جذاب و خوش چهره با طراحی اسپرت و جوان پسند در کنار امکانات ایمنی و رفاهی گسترده که سبب محبوبیت آن در زمان عرضه شده بود. اما در این بین، نبود شبکه خدمات مناسب سبب شد تا برخی مشتریان در خصوص این خودرو دچار تردید و ابهام شوند. در همین راستا شرکت کرمان موتور با انتخاب

شرکت کرمان موتور از روز شنبه مورخ ۲۲ اردیبهشت ماه فروش خودروی کی ام سی A5 را در راستای گسترش تنوع سبد محصول و نیز جلب حداکثری رضایت مشتریان آغاز می نماید، این کراس اوور اسپرت و جوان پسند با قیمت مصوب دوازده میلیارد و هشتصد و شصت و پنج میلیون ریال و تحویل ۶۰ روز کاری روانه بازار می گردد. کی ام سی A5 در اصل نسل جدید خودروی

کالیبراسیون خودروی کی ام سی X5 با تکیه بر دانش فنی بومی در شرکت کرمان موتور



در تولید خودروهای مجهز به فناوری های جدید، کالیبراسیون ماژول ها و سیستم های الکترونیکی که بر روی نحوه عملکرد و کارایی خودرو تأثیرگذار است، فرآیندی مهم در زمینه تولید و ارائه خودرو به بازار هدف تلقی می گردد. در میان بخش های مختلفی از خودرو که باید با شرایط بازار هدف سازگار شوند، هماهنگی موتور و گیربکس از اهمیت بیشتری برخوردار است. زیرا در صورت عدم انجام دقیق فرآیند



آغاز فعالیت خط تولید گیربکس CVT در ارگ جدید بم

محركه کرمان خودرو در منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید بم نموده است. آیین افتتاحیه این مجموعه، در هفته جاری با حضور مقامات عالی رتبه وزارت صنعت، معدن و تجارت و مقامات محلی استان کرمان و شهرستان بم برگزار خواهد شد.

شرکت کرمان موتور در راستای گسترش عمق ساخت داخل قطعات و مجموعه های مورد استفاده در محصولات خود، اقدام به راه اندازی کارخانه تولید گیربکس CVT با همکاری یک شرکت معتبر اروپایی در مجموعه قوای



از مهم‌ترین اقدامات، افزایش رضایت مشتریان از خدمات امدادی، کاهش مدت انتظار پاسخگویی و کاهش زمان انتظار رسیدن امدادگر به خودرو است، در همین راستا با افزایش تعداد کارشناسان پاسخگو در مراکز تماس، مدت انتظار پاسخگویی ۱۲٪ و با افزایش تعداد پایگاه‌های امدادی، مدت زمان انتظار رسیدن امدادگر به خودرو مشتریان، به میزان ۱۷٪ نسبت به سال گذشته کاهش یافت. طبق اظهار این شرکت در روزهای ذکر شده، ۹۵۰۰ تماس با خطوط امداد خودرو این شرکت گرفته شد که از این تعداد ۲۵۰۰ مورد نیاز به اعزام خودرو و مراجعه به نمایندگی بوده است.

همچنین به تمامی تماس‌های مشتریان کرمان موتور که برای دریافت خدمات امدادی و یا مشاوره با واحد امداد این شرکت برقرار شده است، پاسخ داده شده که از این تعداد، بخش عمده مشاوره در حوزه‌های نحوه عملکرد آپشن‌های خودرو، شرایط گارانتی و سرویس‌های ادواری، نحوه اخذ خدمات از نمایندگی‌های شیف‌ت نرورزی ارائه شده است.

در این طرح، ۹۹ نمایندگی خدمات پس از فروش و ۱۱۹ پایگاه امداد جاده‌ای به خدمت‌رسانی پرداختند.

طبق اعلام کرمان موتور و با توجه به سیستم پایش دقیق شبکه خدمات و امداد رسانی در ایام نوروز، بیشترین تماس‌ها با واحدهای امداد این شرکت از استان‌های تهران، البرز، مازندران، گیلان، فارس و خراسان رضوی بوده است که پایگاه‌های امدادی مطابق با پیش‌بینی‌های انجام شده و شناسایی مسیرهای مواصلاتی و جاده‌های پر تردد تعیین گردیده بود. استقرار خودرو و پایگاه امدادی در مناطق کویری و شهرهای دور افتاده و جاده‌های صعب‌العبور کشور با توجه به حضور پیکاپ T8 مورد توجه و رضایت مشتریان قرار گرفت.

طرح امداد نوروزی کرمان موتور در تعطیلات نوروزی سال ۱۴۰۳، با پوشش حداکثری جاده‌ها و راه‌های بین شهری کشور و استفاده از تمام ظرفیت‌های موجود، به انجام رسید.

به منظور رفاه حال مشتریان گرامی و با توجه به شروع سفرها هم‌زمان با فرارسیدن نوروز ۱۴۰۳، طرح امداد نوروزی از ۲۶ اسفند ماه سال گذشته آغاز تا ۱۴ فروردین ماه مشغول به خدمت‌گذاری بود. در طرح نوروزی سال ۱۴۰۳، با برنامه‌ریزی دقیق و اجرای کامل اقدامات طراحی شده امکان ثبت رکوردهای جدید و چشم‌گیری در راستای افزایش رضایت مشتریان برای این شرکت مقدور شد. یکی



عملکرد **امداد کرمان موتور** در ایام نوروز
از دریا تا کویر پشتیبان شما ایم

! خزرشهر



! اپال



! نمک‌آبرود



! نارنجستان



! برج میلاد



رودشوهای
کرمان موتور؛
فروردین ۱۴۰۳
به روایت تصویر

! خلیج فارس



! برند سنتر





دنګ خطر چینی ها برای دنیا!



هجدهمین نمایشگاه خودرو پکن از ۶ تا ۱۵ اردیبهشت ماه و با حضور بی‌سابقه برندهای چینی برگزار شد و افراد سرشناسی مانند ایلان ماسک نفر اول کمپانی تسلا و یکی از ثروتمندترین افراد دنیا نیز بخاطر اهمیت نتوانستند قید بازدید از این نمایشگاه را بزنند.

نمایشگاه بین‌المللی خودرو پکن ۲۰۲۴ با شعار "عصر جدید، خودرو جدید" و با حضور برندهای مطرح خودروسازی دنیا برگزار شد. در این نمایشگاه بیشترین تعداد خودروهای برقی و هیبریدی به نمایش در آمده بود. یکی از تفاوت‌های اصلی نمایشگاه خودرو دو سالانه پکن ۲۰۲۴ با سال‌های قبل، عدم حضور برندهای سوپراسپرت و مطرح و شناخته شده اروپایی نظیر مکلارن، بوگاتی، پگانی، فراری، آستون مارتین و... بود.

که این موضوع نشان می‌دهد که بازار چین به خوبی توسط شرکت‌های نوپا و جدید خودروسازی چینی در حال توسعه است و حالا مشتریان سروقت خودروهای تولید کشور خود می‌روند. خودروهایی که از نظر تکنولوژی، طراحی، امکانات و تجهیزات ایمنی و رفاهی حرف‌های زیادی برای گفتن داشتند. نمایشگاه دوسالانه خودرو پکن از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است و می‌توان آن را به عنوان یکی از مهم‌ترین نمایشگاه‌های بین‌المللی خودرو در دنیا عنوان کرد. جایی که برندهای خودرویی می‌دانند می‌توانند سهم قابل توجهی از بازار را به خود اختصاص دهند.

در نمایشگاه امسال بیش از ۲۷۰ خودروی جدید برقی معرفی شد. ۱۱۷ خودروی جدید هم توسط بیش از ۲۵ شرکت رونمایی شدند. که این موضوع نشان‌دهنده پیشرفت صنعت خودروسازی در دنیا بخصوص چین است. جایی که دقیقاً ۱۰ سال پیش خبری از خودروهای برقی نبود و سهم قابل توجهی از بازار را برندها مطرح اروپایی نظیر فولکس واگن، مرسدس بنز و بی‌ام‌و به خود اختصاص داده بودند. اما امسال نمایشگاه خودرو پکن نشان داد که چینی‌ها با دست پر وارد بازی با بزرگان خودروسازی دنیا شده‌اند.

در نمایشگاه خودرو پکن امسال، برند قدیمی و شناخته شده JAC به مناسبت ۶۰امین سالگرد تأسیس برند خود از جدیدترین محصول کانسپت خود با نام دی فاین رونمایی کرد. تا نشان دهد آینده خودروهای تولیدی این شرکت در چه راستایی قرار دارد. چک علاوه بر رونمایی از کانسپت تمام برقی دی فاین، خودروهای مختلفی





نظیر پیکاپ T9 برقی، کراس اوور X8، هاپک E30X، ون RF8، کراس اوور QX PHEV را نیز به معرض دید عموم قرار داد.

خودروسازان دیگر چینی نظیر شیائومی، بی وای دی، ام جی، هونگچی، جتور، چری، آی کار، دانگ فنگ، نتا، بایک نیز با محصولات جدید خود در این نمایشگاه حضور یافته بودند.

از جمله برندهای شناخته شده غیرچینی که در این نمایشگاه حضور داشتند می‌توان به رولزرویس اشاره کرد. رولزرویس در این نمایشگاه سه خودرو گوست، فانتوم و اسپکتر برقی را به نمایش گذاشته بود. همچنین در روبروی این غرفه، برند لامبورگینی با دو خودرو روئلتو پلاگین هیبرید و اوروس SE هیبرید حضور داشت. این اولین بار بود که از لامبورگینی اوروس هیبرید رونمایی می‌شد.

خودروساز لوکس بنتلی نیز با ۴ خودروی جدید خود در این نمایشگاه حاضر شد. گل سرسید نمایشگاه را می‌توان بنتلی باتور عنوان کرد. بنتلی در کنار باتور، سه خودروی بنتلیگا مولینیر، کانتیننتال جی تی سی Green Room و فلاینگ اسپور را نیز به معرض دید عموم گذاشته بود. در کنار غرفه بنتلی نیز، تیونر معروف ایرانی یعنی "منصوری" نیز به ون‌های لاکچری خود و یک نسخه خاص از مرسدس بنز G63AMG حضور داشت.

مرسدس بنز هم دست پر به این نمایشگاه آمده بود و از مرسدس بنز AMG GT63S E هیبرید و مرسدس بنز G580 برقی رونمایی کرد. البته در غرفه مرسدس بنز مدل‌های لوکس میباخ S680 نیز حضور داشت. از دیگر برندهای غیرچینی که در این نمایشگاه حضور داشتند می‌توان به بی ام و،

شورولت، بیوک، هیوندای، لکسوس، نیسان، فورد، کادیلاک، جنسیس، اینفینیتی، مینی، مزدا، تویوتا، پورشه، ولوو، هوندا، کیا، آئودی، فولکس واگن، لوتوس، جگوار لندروور و... نیز اشاره کرد.

چینی‌ها در این نمایشگاه با حضور بی‌سابقه خودروهای برقی و جدید خود رنگ خطر بزرگی را برای دیگر برندهای خودرویی درآوردند. آنها به دنیا نشان دادن که پیشرفت در کوتاه‌ترین زمان ممکن یعنی چی! استقبال چینی‌های از خودروهای پلاگین هیبرید و تمام برقی باعث شده تا خودروسازان دنیا برای بقا در این بازار بی‌انتها، به ساز مشتریان خود به خوبی برقصند.

باید دید آینده خودروهای برقی در چین و دیگر کشورهای دنیا چگونه رقم می‌خورد.



شبکه نمایندگان فروش و خدمات پس از فروش کرمان موتور

کرمان موتور به صورت مستمر در حال گسترش شبکه نمایندگان فروش و خدمات پس از فروش، با هدف ارایه خدمات بهتر به خریداران است و در طی ۲ ماه گذشته نیز ۲ نمایندگی به این شبکه اضافه شده است.

- کد ۱۲۰۴، آقای منوچهر عطایی، اردبیل - مشکین‌شهر
- کد ۱۷۸۱، آقای مهدی بهرامی، تهران - تهران





KMC EJ7

حال و هوایی ویژه دارد

.....
خودروی برقی جدید به نام EJ7 در
حاشیه نمایشگاه دستاوردهای صنعتی
دولت در سال ۱۴۰۲ معرفی شد که حال و
هوایی متفاوت نسبت به نسخه بنزینی
J7 دارد.
.....



طراحی خودروی برقی جدید KMC EJ7 کرمان موتور

قسمت سپر و جلوپنجره این خودرو به دلیل ماهیت الکتریکی‌اش، طراحی متفاوتی نسبت به خودروهای بنزینی دارد و اثری از جلوپنجره‌های مرسوم در خودروهای بنزینی در آن دیده نمی‌شود.

با این حال، فرم و شکل کلی بدنه EJ7 دقیقاً مشابه J7 است و همانند برادر بنزینی خود، خطوط و شکل بدنه و سقف آن تا حدی یادآور محصولات شرکت کیا و به ویژه کیا اپتیما است. طراحی داخلی و داشبورد EJ7 نیز از سبک طراحی T شکل محصول J7 الهام گرفته و عنصر اصلی آن نمایشگر عمودی

بزرگی است که در مرکز داشبورد قرار گرفته است. شرکت جک از همین سبک طراحی داخلی T شکل در محصولات JV، T8pro و تا حدودی پیکاپ T9 نیز استفاده کرده است. البته در محصولاتی مانند X6، X7 و X8 سبک طراحی داخلی متفاوتی به کار رفته است.

مشخصات فنی EJ7

از نظر مشخصات فنی، EJ7 مجهز به یک موتور الکتریکی روی محور جلو است که حداکثر قدرت آن معادل ۱۹۲ اسب بخار عنوان شده و گشتاور آن نیز ۳۴۰ نیوتن متر است. با یک بار شارژ کامل، حداکثر مسافت قابل طی شدن توسط این خودرو ۴۰۲ کیلومتر اعلام شده است. EJ7 در مدت زمان ۹/۴

ثانیه می‌تواند به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

امکانات رفاهی و ایمنی EJ7

از لحاظ امکانات رفاهی و ایمنی، خودروی EJ7 مجهز به ۴ عدد کیسه هوا، سیستم کروز کنترل، دوربین دید عقب، سنسورهای پارک جلو و عقب،

سقف پانوراما با قابلیت باز شدن، سیستم ورود و استارت بدون کلید، سیستم کنترل پایداری و کشش، سیستم پایش فشار باد لاستیک‌ها، سیستم تهویه هوای اتوماتیک یک منطقه‌ای، صفحه نمایشگر، ترمز پارک الکتریکی، سیستم نگهدارنده خودرو و سایر موارد است.



KMC EJ7 KMC EJ7 KMC EJ7



Renault 5 E-Tech electric
world premiere



نمایشگاه خودروی رنو ۲۰۲۴؛

برقی‌ها در صف ورود

نمایشگاه خودروی رنو پس از چهار سال وقفه به علت همه‌گیری کرونا، بالاخره سال ۲۰۲۴ فعالیت خود را آغاز کرد. اما در بدو اعلام خبر بازگشایی رنو ۲۰۲۴، برندهای بین‌المللی خودرو مانند خودروسازان آلمانی، ژاپنی، کره‌ای و... از شرکت در آن به دلایل مختلف امتناع کردند. در نتیجه، این نمایشگاه با چهار برند رنو و داجیا از فرانسه و رومانی و دو برند چینی ایم‌جی و بی‌وای‌دی و انبوهی از استارت‌آپ‌ها و خودروسازان خاص کوچک افتتاح شد. با وجود غیبت اکثر خودروسازان در رنو ۲۰۲۴، نمایشگاه جذابیت خود را با برگزاری رویدادهای مختلفی که به همت برگزارکنندگان بر پا شد، حفظ کرد. رویدادهایی از قبیل: تست درایو، کارگاه‌های آموزش طراحی و معرفی خودروی سال اروپا و همچنین به نمایش گذاشتن انبوهی از خودروهای کران‌بهای کلاسیک. اما مهم‌ترین رویدادهای نمایشگاه چه بودند؟

۱. رونمایی از خودروی جذاب رنو ۵ برقی

محصول قدیمی یکی از ستاره‌های رونمایی‌شده در رنو بود. طراحی زیبا برگرفته از مدل موفق دهه ۷۰ میلادی و بازگشت رنو ۵ به همان سبک و سیاق قدیمی، اما به صورت برقی، بدون شک مهم‌ترین خبر این نمایشگاه بود. پس از رونمایی از این خودرو، موجی از واکنش‌های مثبت، فضای خبری

رنو ۵ برقی، به‌عنوان یک رترو دیزاین (Retro Design) طرحی بر مبنای

جهان خودرو را فراگرفت؛ جو نمایشگاه تحت تأثیر این رونمایی قرار گرفت و خبرنگاران برای دیدن و معرفی این خودرو ساعت‌ها منتظر بودند. کیفیت بالایی طراحی رنو ۵ برقی که به صورت جالبی طراحی مدرن و سنتی را ترکیب کرده است، توجه همگان را به خود جلب کرد. سال ۲۰۲۱، رنو با معرفی یک کانسپت، به احیای مدل ۵ خود در قالب یک هاچ‌بک الکتریکی امیدوار شد؛ اکنون زمان معرفی نسخه تولیدی این خودرو فرا رسیده است. این معرفی به شکلی کاملاً منطبق با کانسپت ارائه‌شده در سال ۲۰۲۱ انجام شد. همانند نمای بیرونی، داخل رنو ۵ برقی نیز دارای طراحی نوستالژیکی است که به گذشته این خودرو ادای احترام می‌کند. «کابین رنو ۵ الکتریکی: تلفیقی از نوستالژی و مدرنیته.

نمایشگر لمسی و دریچه‌های تهویه با طراحی رترو. نمایشگر اطلاعاتی-سرگرمی ۱۰ اینچی با زاویه رو به راننده. دریچه‌های تهویه مشابه رنو ۵ قدیمی، زیر نمایشگر. رنگ و لعاب زرد: روکش پارچه‌ای صندلی‌ها و پانل درها به رنگ زرد بیرونی. گریپلک فرمان و صفحه آمپر: گریپلک فرمان سه‌پره با دکمه‌های مختلف و دکمه استارت. صفحه آمپر دیجیتالی ۷ یا ۱۰ اینچی. (بسته به تیپ) طراحی داخلی رنو ۵ الکتریکی به خوبی حس نوستالژی را با المان‌های مدرن ترکیب می‌کند. این کابین، فضایی جذاب و دلنشین را برای راننده و سرنشینان فراهم می‌آورد. «این خودرو از نظر فنی دو نسخه خواهد

داشت که هریک دارای این ویژگی‌ها هستند «باتری ۴۰ کیلووات ساعت (وزن: ۱۳۵۰ کیلوگرم) با برد حرکتی ۳۰۰ کیلومتر در ساعت، ۹۵ اسب بخار و ۲۱۵ نیوتن‌متر گشتاور. «باتری ۵۲ کیلووات ساعت (وزن: ۱۴۵۰ کیلوگرم)، با برد حرکتی ۴۰۰ کیلومتر، ۱۵۰ اسب بخار و ۲۴۵ نیوتن‌متر گشتاور. قابلیت شارژ سریع: «باتری ۴۰ کیلووات ساعت: ۸۰ کیلووات. «باتری ۵۲ کیلووات ساعت: ۱۰۰ کیلووات. شارژ ۱۵ تا ۸۰ درصد در ۳۰ دقیقه. (به جز نسخه ۹۵ اسب بخاری) «تعليق عقب: چنداتصال. «قیمت اروپا: از ۲۵ هزار یورو.



۳. رونمایی ام‌جی ۳ جدید

نسل جدید ام‌جی ۳ پس از هفت سال در نمایشگاه ژنو رونمایی شد. این خودرو در کل اروپا به فروش خواهد رسید. این هاچ‌بک کوچک شهری، ۴.۱ متر طول دارد و عرض آن ۱.۷ متر است که نسبت به نسل قبلی کشیده‌تر و عریض‌تر شده است. این خودرو در دو تیپ SE و تروفی به بازار عرضه خواهد شد که از دوربین دید عقب و مجموعه‌ای از سیستم‌های کمک‌راننده مثل گروز کنترل تطبیقی، هشدار برخورد جلو و دستیار حفظ حرکت میان خطوط بهره می‌برند. مهندسان ام‌جی از نظر فنی یک موتور بنزینی ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی را با یک موتور برقی کوچک که توسط یک باتری ۱.۸۳ کیلووات‌ساعتی تلفیق می‌کند به بازار عرضه خواهند کرد. هرچند قیمت خودرو هنوز مشخص نشده است، اما احتمال قیمت ۲۰ هزار یورویی دور از انتظار نیست.

یک خودروی الکتریکی مقرون‌به‌صرفه و کاربردی برای رانندگی در شهر بودیم. S04 با طراحی جمع‌وجور و شعاع حرکتی مناسب، نیازهای بسیاری از رانندگان را برآورده می‌کند.» این خودرو با ابعاد ۲.۳۳ متر طول، ۱.۳۹ متر عرض، ۱.۵ متر ارتفاع و وزن ۴۰۰ کیلوگرم می‌تواند به حداکثر سرعت ۸۵ کیلومتر در ساعت برسد. رنج حرکتی این خودرو ۱۲۰ کیلومتر است و قیمت در نظر گرفته‌شده برای آن حدود ۱۲ هزار یورو خواهد بود.

بازار خودروهای کوچک شهری، بازاری است که شرکت‌های بزرگی مانند سیتروئن، اوپل، الی، میکرو و رنو در آن حضور دارند. به نظر می‌آید مانند محصولات این شرکت‌ها، نانوکار الکتریکی سایلنس نیز برای همه جذاب نخواهد بود؛ اما می‌تواند گزینه ایده‌آلی برای رانندگان تنها یا زوج‌هایی باشد که به‌دنبال مزایای خودرویی با فلسفه موتورسیکلت هستند؛ اما با قابلیت‌های خودرو. کارلوس سوتلو، مدیرعامل سایلنس می‌گوید: «ما به‌دنبال ایجاد

۴. نانوکار سایلنس S04

یکی دیگر از شرکت‌های حاضر در ژنو، شرکت اسپانیایی تولیدکننده اسکوتر برقی است. این شرکت علاوه بر اسکوتر برقی، خودروی کوچکی به نام S04 را به نمایش گذاشت؛ این نانوکار دارای قابلیت ویژه تعویض لحظه‌ای باتری است. درواقع در ایستگاه‌های مخصوص شارژ، راننده به‌جای انتظار برای شارژ کردن، باتری کوچکی را که زیر صندلی اوست، عوض می‌کند.



۲. دیدار با بی‌وای‌دی یانگ وانگ U8 در اروپا

این شاسی‌بلند چهار موتور برقی دارد که توان تولیدی‌شان به رقم فوق‌العاده ۱۱۸۰ اسب بخار و گشتاور ۱۲۸۰ نیوتن‌متر می‌رسد که در کمتر از ۴ ثانیه، این خودروی ۴ تُنی را به سرعت صد کیلومتر می‌رساند. جالب است بدانید که برد حرکتی U8 بالای ۱۰۰۰ کیلومتر است. نحوه عملکرد موتور این خودرو بدین شکل است که موتور بنزینی نقشی در به حرکت درآوردن آن ندارد و فقط وظیفه شارژ باتری را دارد. یانگ وانگ U8 یک خودروی EREV

است. این شاسی‌بلند چهار موتور برقی دارد که توان تولیدی‌شان به رقم فوق‌العاده ۱۱۸۰ اسب بخار و گشتاور ۱۲۸۰ نیوتن‌متر می‌رسد که در کمتر از ۴ ثانیه، این خودروی ۴ تُنی را به سرعت صد کیلومتر می‌رساند. جالب است بدانید که برد حرکتی U8 بالای ۱۰۰۰ کیلومتر است. نحوه عملکرد موتور این خودرو بدین شکل است که موتور بنزینی نقشی در به حرکت درآوردن آن ندارد و فقط وظیفه شارژ باتری را دارد.

یکی دیگر از خودروهای موردتوجه در نمایشگاه ژنو، خودروی یانگ وانگ U8 از خودروسازی بی‌وای‌دی چین بود. این خودرو، محصول لوکس و معروف BYD است. این اولین حضور خودروسازان چینی در تاریخ نمایشگاه ژنو است که با دستی پر وارد میدان رقابت در اروپا شده‌اند. این خودروی عظیم‌الجثه که توان شناور شدن در آب و خزیدن روی زمین را دارد، یکی از اعجوبه‌های خودروسازی چین و جهان است که مورد توجه حاضرین در نمایشگاه قرار گرفت.



۵. داجیا داستر جدید

داستر که در ایران و برخی از کشورها با نام برند رنو عرضه می‌شود، از جمله خودروهای اقتصادی است که در این نمایشگاه برای نخستین بار به نمایش گذاشته شد. داستر در دسته کراس‌اوورهای اقتصادی قرار می‌گیرد که البته این بار با ظاهری به‌روزشده، جذابیت بیشتری به خود گرفته است. داستر ۲۰۲۴ در ظاهر به کانسپت بیگستر شبیه است که سال گذشته معرفی شد. طول بدنه این نسل نیز ۴.۳۴ متر است؛ اما عرض آن به ۱.۸۱ متر افزایش پیدا کرده است. درمقابل، ارتفاع سقف به ۱.۶۶ متر کاهش یافته است. در نسل جدید



داستر، فاصله کف اتاق تا زمین، ۷ میلی‌متر رشد دارد. تغییرات در کابین داجیا داستر ۲۰۲۴ به‌قدری چشمگیر است که نمی‌توان هیچ نقطه اشتراکی با نسل قبلی پیدا کرد. داشبورد زاویه‌دار این نسل، جنسی از پلاستیک مقاوم دارد و در قسمت میانی میزبان یک نمایشگر ایستاده ۱۰.۱ اینچی قرار گرفته است. این نمایشگر لمسی و ادوات زیر آن برای بهبود ارگونومی، کمی به سمت راننده زاویه دارند. پشت فرمان نسل جدید داستر، یک نمایشگر دیجیتال با اندازه‌ای برابر با ۷ اینچ قرار دارد. اگر با دقت به تصاویر کابین دقت کنید، المان‌های ۷ شکل را در دریچه سیستم

تهویه مطبوع نیز خواهد دید. رنو نسل قبلی داستر را براساس پلتفرم B0 طراحی و تولید کرده بود؛ اما نسل جدید این کراس‌اوور همانند نیسان جوک و رنو کلیو از پلتفرم CMF-B بهره می‌برد. از آنجایی‌که این پلتفرم پیشرفته‌تر از پلتفرم B0 است، به احتمال زیاد نسل جدید داستر از نظر کیفیت سواری در سطح بالاتری خواهد بود. نسل جدید داجیا داستر با موتور ۴ سیلندر ۹۹ اسب‌بخاری، در مدل پایه عرضه می‌شود. این مدل دوگانه‌سوز است و می‌تواند با سوخت LPG نیز کار کند. باک بنزین آن ۵۰ لیتری است و مخزن LPG نیز ظرفیتی برابر با ۵۰ لیتر دارد.

داجیا ادعا می‌کند نسل سوم داستر با باک و مخزن پر، قادر است تا ۱۳۰۰ کیلومتر مسافت را پشت سر بگذارد. داستر با پیشرانۀ هیبرید نرم نیز قابل‌انتخاب خواهد بود. این پیشرانۀ شامل موتور ۱.۲ لیتری توربو، موتور برقی ۴۸ ولتی و باتری ۰.۹ کیلووات ساعتی می‌شود و مدل مجهز به آن چهار چرخ محرک است. برای رانندگی با این نسخه ۵ حالت تعریف شده است که عبارت‌اند از: خودکار، برف، گل‌ولای، آفرود و اقتصادی. احتمالاً قیمت این خودرو هنگام عرضه ۲۰ هزار یورو خواهد بود.

۶. لوکس تمام‌برقی IM6

IM برندی لوکس از زیرمجموعه‌های برند ام‌جی، خودروی فوق‌العاده جذاب تمام‌برقی سدانی را به نمایشگاه آورد و مستقیماً خود را در برابر تسلا قرار داد. محصولی که علاوه بر زیبایی ظاهری بالا، از توانایی‌های فنی خوبی نیز برخوردار است. شرکت سازنده ادعا می‌کند که L6 جدید می‌تواند در کمتر از ۳ ثانیه از صفر به ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. باید دید تسلا، تایکان و سایر سدان‌های لوکس الکتریکی چه پاسخی خواهند داشت! دو نسخه اولیه برای L6 در نظر گرفته شده است: یک نسخه با برد بیش از ۸۰۰ کیلومتر که از باتری حالت جامد

استفاده می‌کند و دیگری با برد بیش از ۵۹۵ کیلومتر که از باتری لیتیوم مجهز به آخرین فناوری‌های روز خواهند بود. این فناوری‌ها شامل سیستم‌های پیشرفته کمک‌راننده، خدمات آنلاین، قابلیت‌های هوشمند و سایر امکاناتی‌اند که از سدان‌های لوکس الکتریکی انتظار می‌رود. در حال حاضر، IM خودروی مشابهی را با نام L7 برای بازار چین تولید می‌کند. ورود IM به بازار اروپا تا سال ۲۰۲۵ به تعویق افتاده است. در آن زمان، این شرکت قصد دارد با سدان‌های لوکس و SUVهای بزرگ‌تر که در بخش گران‌تر بازار خودروهای الکتریکی قرار می‌گیرند، رقابت کند.





کاپیتان جدید کرمان موتور



— رنو سَنیک — خودروی سال ۲۰۲۴ اروپا

رنو سَنیک E-Tech با کسب ۳۲۹ امتیاز و شکست رقبای خود به عنوان خودروی سال ۲۰۲۴ انتخاب شد. برنده این جایزه، روز دوشنبه ۲۶ فوریه طی مراسمی که در نمایشگاه بین‌المللی خودروی ژنو (سوئیس) برگزار شد، اعلام گردید. در دور اول رأی‌گیری که نوامبر گذشته انجام شد، سَنیک به عنوان یکی از هفت فینالیست این رقابت انتخاب شد. رقبای دیگر این خودرو عبارت بودند از: بامو سری ۵، BYD Seal، کیا EV9، پژو E-۳۰۸/۳۰۰۸، تویوتا C-HR و ولوو EX۳۰. هیئت داوران این جایزه متشکل از ۵۸ روزنامه‌نگار حوزه خودرو از ۲۲ کشور مختلف بود. سَنیک با کسب ۳۲۹ امتیاز مقام اول را به دست آورد و به این ترتیب، به هفتمین خودروی رنو تبدیل شد که موفق به کسب عنوان معتبر «خودروی سال» شده‌اند. خودروهای رنو ۱۶ (۱۹۶۶)، رنو ۹ (۱۹۸۲)، کلیو (۱۹۹۱)، سَنیک (۱۹۹۷)، مگان (۲۰۰۳) و کلیو (۲۰۰۶) پیش از این موفق به کسب این جایزه شده بودند.

رنو سَنیک E-Tech برقی، یک خودروی تمام‌الکتریکی است که بر مبنای پلتفرم متوسط AmpR که قبلاً CMF-EV نامیده می‌شد) توسعه یافته است. این خودرو برای افراد شاغل که به دنبال





طراحی داخل می‌توان به غربیلک فرمان خوش‌فرم، صفحه‌آمپر تمام‌دیجیتال با خوانایی بالا و گرافیک مناسب و ارگونومی کابین اشاره کرد. صندلی‌های بزرگ و جادار با قابلیت حمایت مناسب از بدن سرنشین، به‌ویژه در ناهمواری مسیرهای آفرودی نیز از دیگر ویژگی‌های مثبت کابین کی‌ام‌سی T9 است. ردیف عقب هم به اندازه‌کافی جادار است و حتی افراد بلندقد در این قسمت با محدودیت مواجه نخواهند شد.

امکانات KMC T9

همان‌طور که انتظار داریم در این خودرو نسبت به جک T8 تجهیزات بیشتری در نظر گرفته شده است. از جمله تجهیزات و امکانات کی‌ام‌سی T9 می‌توان به این موارد اشاره کرد: هفت کیسه‌هوا، سیستم کنترل پایداری و کنترل کشش، ترمزهای دیسکی به‌همراه ABS و EBD، ترمز اضطراری، کروز کنترل تطبیقی، سیستم هشدار

برخورد از جلو، رادار بین خطوط، رادار گرم‌کن، سیستم سرگرمی به‌همراه نمایشگر، سیستم ورود و استارت بدون کلید، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک و سانروف.

نمای روبرو، شباهت زیادی با خودروی پیکاپ GMC Canyon دارد. چهره‌جک T9 از المان‌هایی مثل جلوپنجره‌بزرگ و چراغ‌های جداگانه در کناره‌ها استفاده می‌کند که بسیار گیرا به نظر می‌رسد؛ طوری که به‌خوبی حس سرسخت بودن خودروهای آفرودی را به بیننده القا می‌کند.

نمای بغل به واسطه خط شانه‌ای برجسته و فلاپ‌های مشکی‌رنگ دور گلگیرها و یک رکاب مشکی از سادگی خارج شده است. قطر بزرگ لاستیک‌ها کاملاً متناسب با ابعاد خودروست و رول بار قسمت عقب هم نمایی اسپرت به استایل کلی بدنه بخشیده است.

طرح داخل کابین جک T9 با کی‌ام‌سی T8 کاملاً متفاوت است. نمایشگر لمسی در قسمت وسط داشبورد خودنمایی می‌کند و زیبایی خاصی ارائه می‌دهد.

فرم داشبورد عمدتاً از خطوط صاف و اشکال هندسی تشکیل شده است که تطابق زیادی با سلیقه کاربران چنین خودروهایی دارد. از دیگر ویژگی‌های

با وجود آنکه کمپانی جک چند موتور بنزینی، دیزلی و برقی را آماده کرده است، اما در بازار ایران فقط نمونه بنزینی این خودرو حضور خواهد داشت. در KMC T9 یک موتور ۲ لیتری توربو شارژ هم وظیفه تأمین نیروی محرک را بر عهده دارد. این پیشرانۀ TGD I می‌تواند حدود ۲۲۱ اسب بخار قدرت و ۳۹۰ نیوتن‌متر گشتاور خلق کند. در کنار آن، یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک، ساخت کمپانی ZF وجود دارد.

مصرف سوخت ترکیبی این موتور حدود ۹.۵ لیتر در صد کیلومتر ارزیابی شده و شتاب صفر تا صد آن چیزی بیشتر از ۱۴ ثانیه است. قابلیت یدک‌کشی آن نیز حدود ۳ تن خواهد بود. هنوز مشخص نشده است که کدام ترکیب فنی در لیست مشخصات نهایی KMC T9 قرار خواهد گرفت.

بررسی طراحی KMC T9

ظاهر KMC T9 براساس پیکاپ‌های بزرگ آمریکایی طراحی شده است و از

شرکت کرمان موتور بعد از عرضه کی‌ام‌سی T8 به‌عنوان اولین وانت پیکاپ دو دیفرانسیل خود و به‌منظور رقابت با پیکاپ‌های بزرگ آفرودی بازار، یک پیکاپ تقریباً بزرگ به نام جک T9 را با عنوان KMC T9 در اختیار خریداران داخلی قرار می‌دهد.

این سبک وانت پیکاپ بزرگ در بازار آمریکا مشتریان زیادی دارد و فورد F150 ستاره اصلی آن محسوب می‌شود. در ادامه به بررسی کی‌ام‌سی T9 پرداخته‌ایم تا بدانید وانت پیکاپ جدید کرمان موتور چه ویژگی‌هایی دارد. این پیکاپ در کشور چین به کلاس وانت پیکاپ‌های دو دیفرانسیل بزرگ تعلق دارد. این خودرو که در بازار ایران با عنوان کی‌ام‌سی T9 عرضه خواهد شد، از لحاظ ظاهری و مشخصات فنی قابلیت بالایی دارد.

مشخصات فنی KMC T9

بررسی KMC T9 را با نگاهی به مشخصات فنی آن شروع می‌کنیم.

فناوری V2G در خودروهای برقی چیست؟

با گسترش استفاده از پیشرفته‌های الکتریکی و باتری‌های حجیم، کاربردها و تکنولوژی‌های جدیدی برای خودروهای برقی معرفی می‌شود که فناوری V2G یکی از آن‌هاست. این فناوری یکی از مزایای بزرگ خودروهای برقی به حساب می‌آید. البته در حال حاضر، همه

مدل‌های موجود از V2G سود نمی‌برند و تنها شماری از مدل‌های جدید دارای این فناوری هستند.

فناوری V2G چیست؟

نام فناوری V2G از عبارت انگلیسی Vehicle-to-Grid برگرفته شده است.

وقتی خودرو را به پریز متصل می‌کنید، باتری آن با استفاده از شبکه برق شارژ می‌شود؛ اما در فناوری V2G برعکس این اتفاق می‌افتد؛ یعنی برق از باتری به سمت شبکه جریان پیدا می‌کند. درواقع، می‌توان این قابلیت را مشابه شارژ معکوس دانست. با کمک این





قابلیت جریان برق بین شبکه و باتری به نوعی دوطرفه می‌شود.

چرا فناوری V2G اهمیت دارد؟

شاید در نگاه اول، قابلیت انتقال برق از باتری به شبکه، برای دارندگان مدل‌های برقی خیلی جذاب نباشد؛ اما این قابلیت می‌تواند با ایجاد تعادل و بهره‌برداری بیشتر از انرژی‌های نو در مقابله با تغییرات اقلیمی، نقش مؤثری ایفا کند. البته تحقق این امر در اصل وابسته به سه فاکتور دیگر است که عبارت‌اند از کربن‌زدایی، افزایش راندمان انرژی و برقی‌سازی.

برای کربن‌زدایی از صنایع مختلف، باید به سمت مهار انرژی خورشیدی و انرژی بادی رفت. در سوخت‌های فسیلی، انرژی در قالب یک ماده ذخیره شده است؛ اما در انرژی خورشیدی یا بادی، انرژی در قالب ماده ذخیره نمی‌شود. از این‌رو، انرژی به‌دست‌آمده از این منابع یا باید همان لحظه با ورود به شبکه مصرف شود، یا در جایی مثل باتری ذخیره شود.

در صنعت خودرو، می‌توان روی باتری مدل‌های برقی برای ذخیره‌سازی انرژی الکتریسیته حساب باز کرد؛ مخصوصاً که شمار این مدل‌ها با سرعت بالایی رو به افزایش است. بد نیست بدانید، طبق آمار سال ۲۰۲۲، چهارده درصد از کل خودروهای صفر کیلومتر دنیا، با پیش‌رانه برقی به دست مشتریان رسیده‌اند. این رقم در سال ۲۰۲۰ فقط پنج درصد بود. پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ تعداد خودروهای برقی در خیابان‌های جهان به چیزی حدود ۲۵۰ میلیون دستگاه افزایش یابد؛ این یعنی ۲۵۰ میلیون منبع انرژی سیار. محققان تخمین می‌زنند در عرض ۲۰ سال آینده، تا ۶ درصد از الکتریسیته تولیدی کره زمین در باتری‌ها ذخیره خواهد شد.

در حال حاضر، دو شرکت نیسان و تسلا به تولید باتری‌های حجیم برای استفاده خانگی مشغول‌اند. این باتری‌ها با پنل‌های خورشیدی قابل‌شارژ هستند و می‌توان از آنها به‌عنوان شارژر خودروهای برقی نیز استفاده کرد. بدیهی است که این کار وابستگی به شبکه برق شهری را کاهش می‌دهد و باعث صرفه‌جویی در هزینه‌ها و همچنین

ایجاد تعادل بهتر بین تولید و مصرف انرژی می‌شود.

فناوری V2G چطور کار می‌کند؟

بهره‌برداری از فناوری V2G زمانی امکان‌پذیر است که باتری خودرو به اندازه کافی دارای شارژ باشد. در این صورت، مالک می‌تواند برق اضافی را به شبکه برگرداند. ناگفته پیداست در صورت کم بودن میزان شارژ باتری، خود مالک به برق نیاز پیدا خواهد کرد!

در فناوری V2G یک دستگاه مخصوص، برق را از باتری خودروی برقی دریافت می‌کند و آن را به شبکه انتقال می‌دهد. برق دریافتی به این شیوه در نزدیک‌ترین نقطه‌ای که نیاز وجود دارد، مورد استفاده قرار می‌گیرد.

مزایای فناوری V2G چیست؟

به‌طور خلاصه موارد زیر مهم‌ترین مزایای فناوری V2G هستند:

- « کاهش هزینه‌ها
- « ارزش افزوده برای خودروهای برقی
- « امکان معامله با شرکت‌های تأمین‌کننده انرژی و کسب درآمد
- « افزایش پایداری شبکه برق

اما اگر بخواهیم دقیق‌تر وارد جزئیات شویم، باید بگوییم در صورت استفاده هوشمندانه از فناوری V2G هزینه قبض برق مالکان خودروهای برقی کاهش می‌یابد. معمولاً در ساعات اوج مصرف، هزینه برق مصرفی با تعرفه بالاتری محاسبه می‌شود. با شارژ کامل باتری خودروی الکتریکی در زمان‌های عادی، می‌توان در ساعات اوج مصرف به جای برق شبکه از باتری خودرو برای تأمین انرژی استفاده کرد. اگر این کار در مقیاسی گسترده و توسط شمار زیادی از دارندگان خودروهای برقی انجام شود، ضمن صرفه‌جویی در هزینه‌ها، از تحمیل فشار مضاعف به شبکه در زمان‌های خاص جلوگیری می‌شود. در چنین حالتی، ارزش یک خودروی برقی، دوچندان می‌شود.

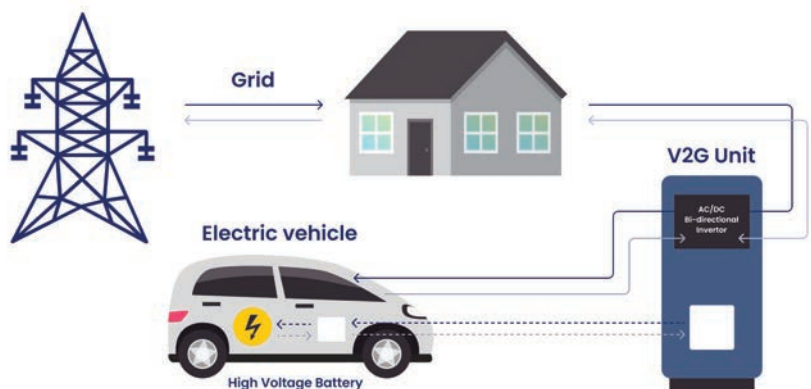
با کمک فناوری V2G مالکان خودروهای برقی می‌توانند از فروش برق به شبکه یا شرکت‌های فعال در حوزه انرژی درآمدزایی کنند. البته این نوع تجارت برای کمپانی‌هایی که دارای ناوگانی پرتعداد از خودروهای

الکتریکی هستند، کارآمدتر خواهد بود.

فناوری V2G چگونه گسترش می‌یابد و به یک جریان اصلی تبدیل می‌شود؟

تا زمان تبدیل شدن فناوری V2G به یکی از ابزارهای اصلی برای مدیریت انرژی، کمی فاصله داریم و باید تحقیقات بیشتری در این زمینه انجام شود. در حال حاضر، شرکت‌های مختلفی سخت‌افزارهای لازم برای بهره‌برداری از فناوری V2G را تولید می‌کنند. این امر باعث شده از نظر فرم و اندازه پورتهای تفاوت‌هایی وجود داشته باشد. علاوه‌براین، از لحاظ

اضافه کرده است؛ پژو، سیتروئن، فورد، هیوندای و فولکس واگن نیز محصولات برقی جدید را با این قابلیت وارد بازار خواهند کرد. با این حساب باید گفت، تجهیز خودروهای برقی به فناوری V2G رو به افزایش است و به‌تدریج بر شمار مدل‌های مجهز به آن افزوده خواهد شد. فناوری V2G می‌تواند نقشی کلیدی در زمینه مدیریت انرژی ایفا کند. اما لازمه این امر، ایجاد همکاری عمیق بین خودروسازان و بخش انرژی است. در مقطع کنونی، صنعت خودرو در ابتدای انقلاب بزرگی قرار دارد که نتیجه آن، نوع ارتباط این صنعت با بخش انرژی را دگرگون خواهد کرد.



از سوی دیگر، اکنون افزایش راندمان بخش انرژی، بیش از هر زمان دیگری مورد تأکید قرار گرفته است. با افزایش راندمان و بهره‌برداری هرچه بیشتر از انرژی‌های تجدیدپذیر، ایجاد تعادل بین میزان تولید، مصرف و یا حتی ذخیره‌سازی انرژی، دوچندان اهمیت پیدا می‌کند. اینجاست که می‌توان روی باتری میلیون‌ها خودروی برقی حساب باز کرد.

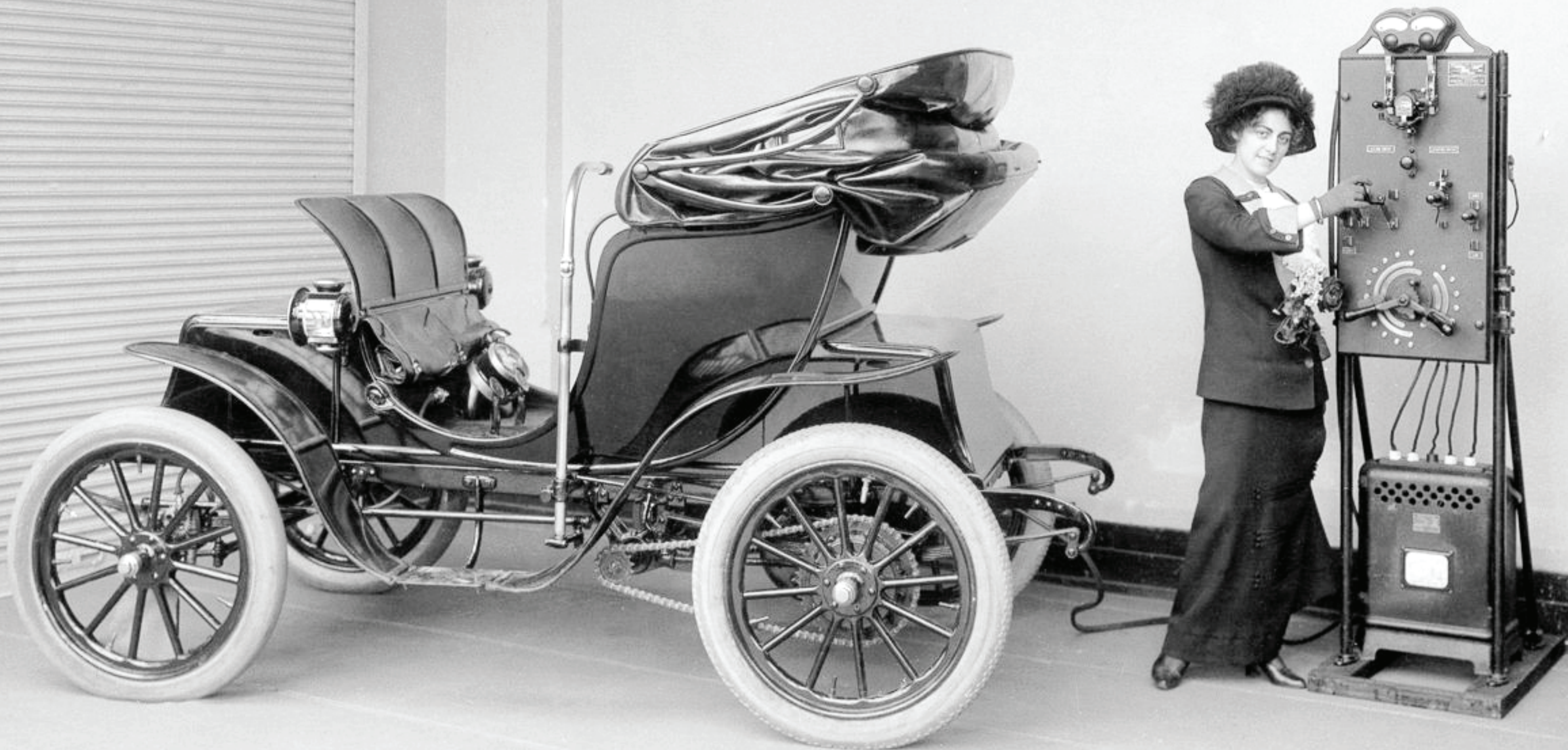
آیا فناوری V2G عمر باتری خودروهای برقی را تحت تأثیر قرار می‌دهد؟

باتری‌های استفاده‌شده در خودروهای

برقی و البته تلفن‌های همراه اکثراً از نوع لیتیوم یون هستند. این نوع باتری دارای عمر مفید محدودی است و به‌مرور میزان شارژدهی آن دچار افت می‌شود. یکی از عواملی که کارایی و عمر مفید باتری را تحت تأثیر قرار می‌دهد، تعداد دفعات شارژ و دشارژ (تخلیه) است. هرچه تعداد این چرخه بالاتر باشد، طبیعتاً میزان شارژدهی باتری کمتر خواهد بود. درواقع، به همین خاطر است که تلفن همراه شما پس از مدتی، شارژدهی و بازده روزهای اول را ندارد.

براساس آزمایش‌هایی که انجمن ADAC روی یک دستگاه فولکس واگن ID.3 انجام داده، میزان شارژدهی این هاچ‌بک برقی پس از پیمایش صد هزار

کیلومتر مسافت در عرض دو و نیم سال، تنها ۷ درصد کاهش یافته است. آزمایش دیگری که توسط یک یوتیوبر روی یک دستگاه تسلا مدل S انجام شده، نشان می‌دهد این خودرو پس از ۵ سال و ۱۰۰۰ بار شارژ شدن، ۸۳ درصد از سلامت باتری خود را حفظ کرده است. با این حساب، می‌توان نتیجه گرفت، هرچند فناوری V2G بر سلامت باتری تأثیر منفی می‌گذارد، ولی این تأثیر آن‌قدر نیست که از مزایای متعدد آن چشم‌پوشی کنیم. ناگفته نماند، با پیشرفت تکنولوژی و ساخت باتری‌های بهتر، به احتمال زیاد این مشکل کاملاً برطرف خواهد شد.



۲۰۰ سال بانسل نوی خودروها!

گاه‌شمار تاریخچه کوتاه پیدایش خودروهای الکتریکی و هیبرید از سال ۱۸۳۰ میلادی تاکنون



شاید باور این قضیه سخت باشد؛ اما وسایل نقلیه الکتریکی پیشینه‌ای نزدیک به دو قرن دارند و این تکنولوژی رفته‌رفته در سایه خودروها و دیگر وسایل نقلیه مجهز به پیشرانده‌های احتراق داخلی توسعه پیدا کرده است. درواقع طی تمام این سال‌ها، تحقیقات درباره خودروهای الکتریکی در کنار فناوری‌های سنتی ادامه داشته است؛ اما ازآنجا که در سال‌های اخیر سرعت پیشرفت علم به‌صورت تصاعدی رشد کرده، این روزها اخبار بیشتری در این حیطه می‌شنویم و سالانه دهه‌ها نوع خودروی برقی جدید به کمپانی‌های خودروسازی در سراسر دنیا اضافه می‌شوند. نکته اینجاست که شاید اگر این عقبه ۲۰۰ ساله نبود، این دسته از خودروها که به عنوان EV یا Electric Vehicle شناخته می‌شوند، حالا حالاها پا در خیابان‌ها نمی‌گذاشتند و روند پیشرفت صنعت خودرو به‌صورت دیگری رقم می‌خورد. این مطلب یک گاهشمار برای مهم‌ترین اتفاقات دو قرن گذشته در زمینه خودروهای مجهز به تکنولوژی جدید است.

اینکه افرادی مثل کارل بنز و هنری فورد اقدام به طراحی و تولید این چهارچرخه‌های محبوب با موتورهای احتراق داخلی کنند، اولین خودروی الکتریکی دنیا در سال ۱۸۳۲ میلادی توسط یک بریتانیایی اختراع شد.

سال ۱۹۰۰، خودروهای الکتریکی شروع به جلب توجه کردند!

در سال ۱۹۰۰ میلادی (بیش از ۱۲۰ سال پیش) استفاده از خودروهای الکتریکی، به‌ویژه در ایالات متحده آمریکا و شهرهای بزرگی مثل نیویورک مرسوم شد. شاید جالب باشد که بدانید، در آن سال‌ها تقریباً یک‌سوم خودروهایی که در خیابان‌های آمریکا به چشم می‌خوردند، برقی بودند! دلیل استفاده از خودروهای الکتریکی در شهرهای بزرگ، این بود که این دسته از وسایل نقلیه، رنج پیمایش چندان زیادی نداشتند و بیشتر برای مسافت‌های داخل‌شهری مورد استفاده قرار می‌گرفتند.

سال ۱۹۰۱، اولین خودروی هیبرید اختراع شد

شاید بسیاری از ما «توماس ادیسون» را با اختراع لامپ‌های حبابی بشناسیم. اما این نابغه حوزه تکنولوژی، در آن سال‌ها دغدغه دیگری هم داشت: «افزایش رنج پیمایش خودروهای الکتریکی» بدین ترتیب شروع به کار روی باتری‌های این‌گونه خودروها کرد و درنهایت توانست به ترکیب جدیدی برسد؛ به این صورت که مالکین این خودروها بتوانند با هر بار شارژ، مسافت بیشتری پیمایند. ضمناً با توجه به دوستی نزدیک ادیسون و هنری فورد، این مخترع بزرگ در تولید خودروهای الکتریکی به آقای فورد هم یاری داد.

سال‌های دور از الکتریکی!

از اوایل قرن ۲۰ که صنعت خودرو در حال پا گرفتن بود، بیشتر خودروسازان و فعالان این عرصه، عمده تمرکز خود را روی خودروهای احتراق داخلی گذاشتند؛ ولی با این حال، تحقیقات درباره خودروهای برقی، سال‌ها ادامه داشت. اما تقریباً تا ۷۰



سال ۱۸۳۰، جایی که داستان شروع شد...

در کمال تعجب، صنعت خودرو پیشینه بلندی دارد که از آنچه در تصور ماست، طولانی‌تر است. هرچند خودروهای

سال، اتفاق خاصی در این حوزه نیفتاد.

سال ۱۹۷۱، اولین خودروی برقی در ماه

در جریان مأموریت آپولو ۱۴ که درواقع یکی از پروژه‌های فرود روی ماه توسط سازمان NASA بود، یک خودروی برقی به‌عنوان ماه‌نورد همراه با فضانوردان عازم این سفر شد. این وسیله نقلیه الکتریکی، تنها ۲۱۰ کیلوگرم وزن داشت و قادر به دستیابی به حداکثر سرعت ۱۳ کیلومتر بر ساعت بود که برای اکتشاف روی ماه کافی به نظر می‌رسید. اگر فکر می‌کنید که امروزه خودروهای الکتریکی قیمت بالایی دارند، باید گفت این ماه‌نورد که توسط بوئینگ ساخته شده بود، سال ۱۹۷۱ حدود ۳۲ میلیون دلار، خرج روی دست ناسا گذاشت. این عدد چیزی معادل

۲۳۶ میلیون یوروی امروزی است!

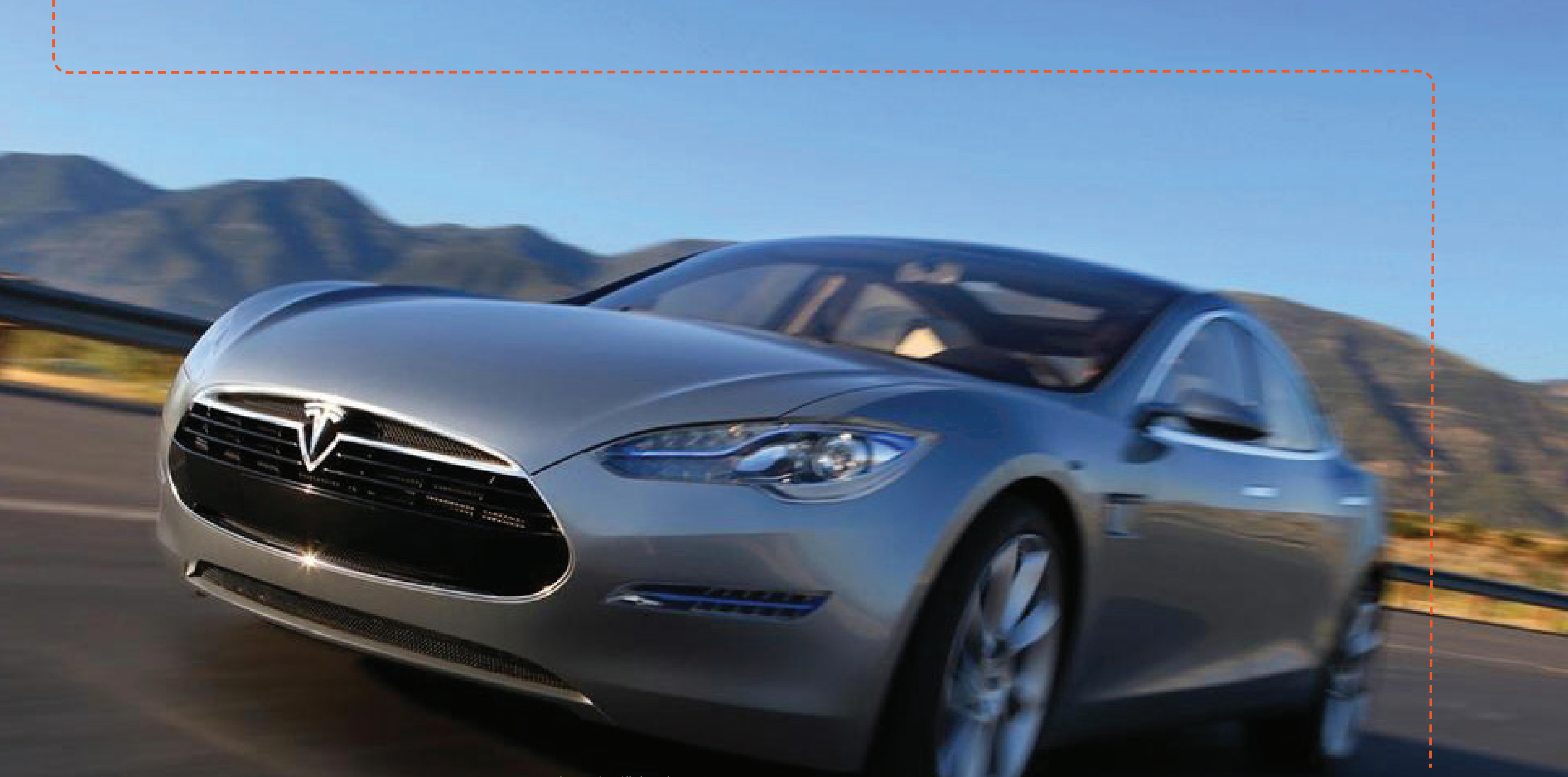
سال ۱۹۷۲، یک خودروی الکتریکی در المپیک!

در سال ۱۹۷۲ میلادی، شهر مونیخ در آلمان غربی، میزبان رقابت‌های المپیک شد. این دوره از مسابقات داستان‌های فراوانی برای گفتن دارد. یکی از این داستان‌ها، حضور دو دستگاه بامو ۱۶۰۲ نارنجی‌رنگ در جریان افتتاحیه المپیک بود که به‌عنوان خودروی مارشال برخی از مسابقات مثل دوی مارتن نیز به کار گرفته شدند. این خودروها به‌صورت تمام‌برقی و با بهره‌گیری از ۱۲ باتری استارت (باتری‌های عادی که در خودروهای بنزینی هم به چشم می‌خورند) در پس همکاری بامو با دو شرکت Bosch و Varta ساخته شده بودند و می‌توانستند با هر بار شارژ با

سرعت ثابت ۵۰ کیلومتر بر ساعت، ۶۰ کیلومتر مسیر را بپیمایند. این خودرو اولین محصول برقی تاریخ بامو بود که در آن دوره از بازی‌های المپیک توانست بُعد تبلیغاتی بسیار خوبی برای این کمپانی باواریایی داشته باشد.

سال ۱۹۹۰، پیش به سوی برقی شدن!

اوایل دهه ۹۰ میلادی، پس از فراز و نشیب‌های بسیار، برخی کشورها برای ساخت خودروهای الکتریکی مصمم‌تر شدند تا بتوانند استفاده از این نوع وسایل نقلیه را رواج دهند. برای مثال، آن سال‌ها قوانینی در آمریکا وضع شد که خودروسازان را به تولید این‌گونه خودروها سوق می‌داد. ازآنجا که با پیشرفت تکنولوژی، خودروهای برقی می‌توانستند عملکرد نزدیک‌تری به



خودروهای بنزینی داشته باشند، این روند یک پله دیگر نیز بالاتر رفت.

سال ۱۹۹۷، ورود پریوس

تویوتا پریوس به عنوان اولین خودروی هیبرید تولید انبوه، در سال ۱۹۹۷ میلادی متولد شد و با توجه به سیستم هیبریدش که مصرف سوخت پایینی را برای آن فراهم می کرد، مورد استقبال بسیاری از افراد قرار گرفت. جالب است که این خودرو، ابتدا توسط

سلبریتی های آمریکایی مورد استقبال قرار گرفت، اما استفاده از آن به مرور رواج یافت و حتی در ناوگان تاکسی رانی هم مورد استفاده قرار گرفت.

سال ۲۰۱۰ و توسعه خودروهای تمام برقی

از اواخر دهه ۹۰ میلادی تا سال ۲۰۱۰، برخی خودروسازان به تبعیت

از تویوتا با مدل پریوس، بعضی از محصولات خود را با تکنولوژی هیبرید روانه بازار کردند؛ اما از سال ۲۰۱۰ اوضاع جالبتر شد. دوباره پس از یک قرن، خودروسازان تمایل بیشتری به عرضه خودروهای تمام الکتریکی پیدا کردند؛ درواقع شروع به کار کمپانی تسلا به عنوان بزرگترین عرضه کننده

خودروهای تمام الکتریکی هم از همین دهه بود. در این دوران خودروسازان دیگری همچون نیسان، رنو، هوندا و... هم محصولات تمام برقی خود را برای بازار جهانی آماده کردند.

سال ۲۰۱۵، خودروهای برقی مر سوم تر می شوند

با استقبال خریداران از خودروهای برقی و توسعه زیرساخت هایی همچون ایستگاه های شارژ در کشورهای



توسعه یافته، رفته رفته خودروسازان بیشتری سراغ خودروهای الکتریکی آمدند. از بامو با مدل i3 گرفته تا فولکس

واگن e-Up و...، محصولاتی بودند که با قوای تمام برقی به مارکت جهانی راه پیدا کردند و البته با پیشرفت تکنولوژی، دیگر نیاز نبود برای شارژ آن ها چیزی نزدیک به ۱۰ ساعت وقت صرف شود.



سال ۲۰۲۰، یک توقف بزرگ!

بله، توقف! اما نه برای تولید خودروهای الکتریکی؛ بلکه برای تولید خودروهایی با پیش‌رانه‌های درون‌سوز یا همان ICE. در این سال برخی از کشورها، خبر از توقف تولید خودروهای بنزینی تا سال

۲۰۳۵

دادند.

حتی طی این دوران، کمپانی‌های خودروسازی مختلفی با این روند هم‌راستا شدند و برنامه‌های آینده خود را تنها براساس خودروهای تمام‌الکتریکی

وضع کردند. البته این تصمیم، بسیاری از شرکت‌های خودروسازی را نیز در شوک فرو برد! زیرا تنها ۱۰ سال تا آماده کردن تمام محصولاتشان برای قرارگیری زیر پرچم EV وقت داشتند.

امروز

حال که تقریباً نزدیک به ۲۰۰ سال از پیدایش اولین خودروی الکتریکی

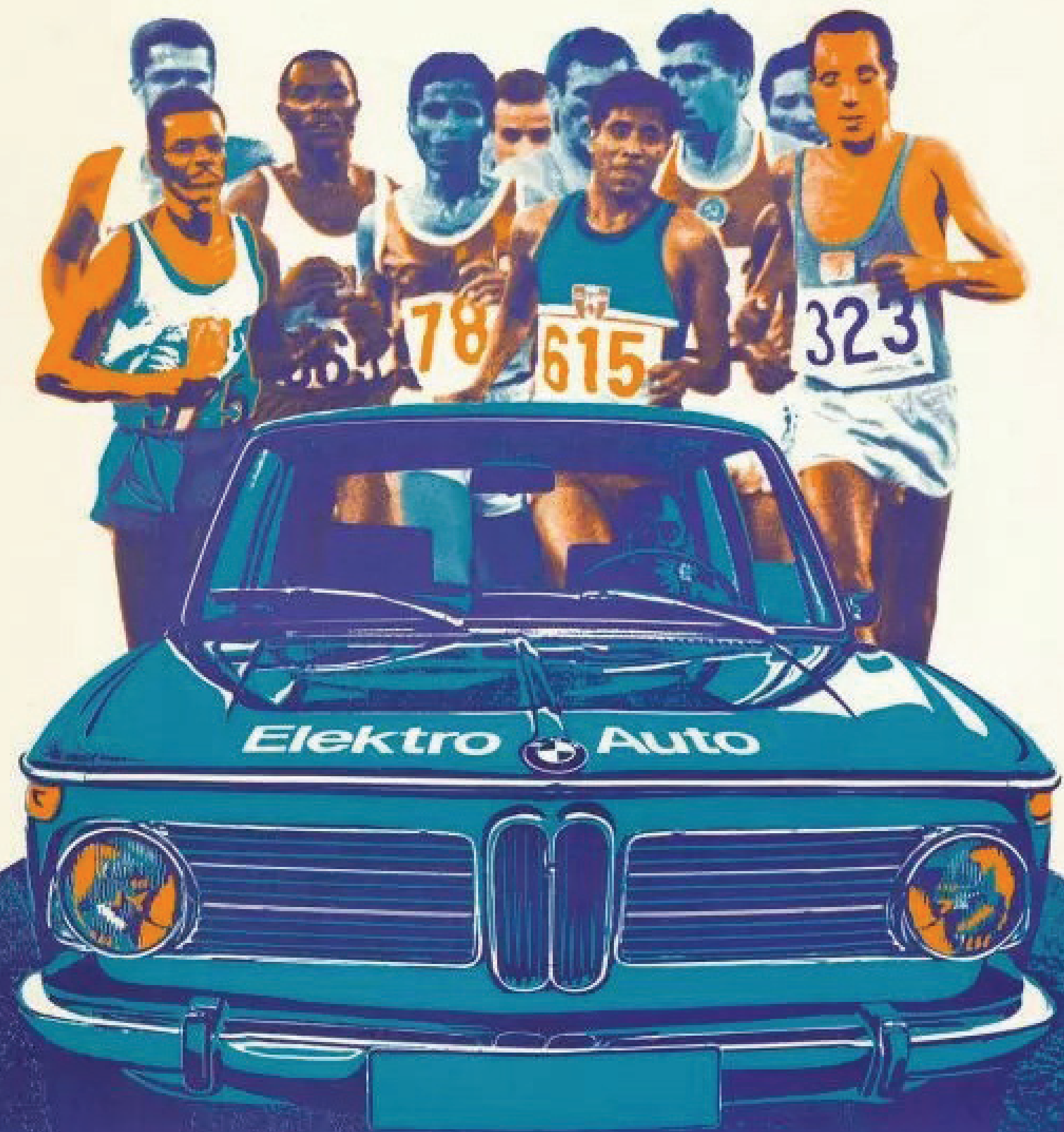
می‌گذرد، خودروسازان بیشتری به این سمت‌وسو کشیده شده‌اند. هرچند این روزها صحبت از ورود خودروهای هیدروژن‌سوز هم در میان است و به نظر می‌رسد که در آینده، این تکنولوژی نیز در بسیاری از کمپانی‌ها و کشورها فراگیر شود. البته با توجه به دشواری نگهداری از هیدروژن به‌عنوان یک عنصر

خالص و همچنین تکنولوژی لازم برای تبدیل این سوخت به حرکت، ساخت این نوع خودرو هزینه زیادی در بر دارد که این امر قیمت نهایی آن را کمی بالا خواهد برد؛ هرچند پیش‌ازاین، خودروهایی با این فناوری به بازار عرضه شده‌اند و البته کمپانی‌هایی مثل تویوتا

و بامو هم سخت مشغول تحقیقات درباره این جریان هستند. ضمن اینکه خودروهای هیدروژنی می‌توانند به دو صورت احتراق داخلی یا پیل سوختی تولید شوند.

میریز

این میر، بزار است



Schrittmacher

Eigentlich sollte es nur ein Auto zum Experimentieren sein. Jetzt wird der BMW Elektrowagen die Marathonläufer in München über die olympische



Strecke führen. Geräuschlos und abgasfrei. Der BMW Elektrowagen hat einen 144 Volt-Motor mit max. 32 kW (ca. 43 PS) und ist bis zu 100 km/h schnell.

در دهه‌های اخیر، توسعه پایدار به یکی از اصلی‌ترین اهداف جوامع جهانی تبدیل شده است. توسعه پایدار (Sustainable Development) به تعریفی از توسعه اشاره دارد که نیازهای حال را بدون به خطر انداختن توانایی نسل‌های آینده در تأمین نیازهای خود، برآورده می‌سازد. این مفهوم در سه بُعد اصلی محیط‌زیست، اقتصادی و اجتماعی ریشه دارد و هدف آن دستیابی به تعادل بین این سه جنبه است. در این زمینه، ریاضیات می‌تواند به مدل‌سازی پایداری از طریق معادلات دیفرانسیلی و سیستم‌های دینامیکی کمک کند که نشان‌دهنده روابط پیچیده بین عوامل اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی است. در سمت دیگر، تولید پایدار به تولید کالاها و خدمات با استفاده حداقلی از منابع، انرژی و ایجاد حداقل میزان زباله و آلودگی می‌پردازد. به عنوان مثال، شرکت‌هایی مانند Patagonia در صنعت پوشاک، با استفاده از مواد بازیافتی و طراحی محصولات با عمر طولانی، نمونه‌هایی از تولید پایدار را ارائه می‌دهند.

توسعه پایدار از طریق افزایش مسئولیت‌پذیری

تفاوت‌های کلیدی در مسئولیت‌پذیری اجتماعی

در بخش تولید اقتصادهای پایدار، تولیدکنندگان مسئول طراحی محصولات با استفاده از مواد قابل‌بازیافت، قابل‌تعمیر و قابل استفاده مجدد هستند. این در تضاد با اقتصاد خطی است؛ زیرا ممکن است در آن، تولیدکنندگان برای کاهش هزینه‌ها، مواد ارزان‌تر و کم‌پایداری را انتخاب کنند. در بخش مصرف، اقتصاد پایدار افراد را تشویق به اتخاذ رفتارهای پایدار مانند استفاده مجدد، بازیافت و خرید محصولات پایدار می‌کند. این در حالی است که در اقتصاد خطی، مصرف بیشتر و اغلب خرید محصولات جدید ترویج می‌شود.

در بخش مربوط به دولت‌ها نیز اقتصاد پویا از طریق قانون‌گذاری، وضع مالیات‌های سبز و حمایت از نوآوری‌های پایدار، نقش فعالی در ترویج مسئولیت‌پذیری اجتماعی دارد. درمقابل، در اقتصاد خطی، سیاست‌ها کمتر بر پایداری و حفاظت از منابع تمرکز دارند.

اقتصاد پویا به دنبال ایجاد ارزش بلندمدت برای جامعه و محیط‌زیست است. افزایش مسئولیت‌پذیری برای توسعه اقتصادی، نه تنها به حفاظت از منابع کمک می‌کند، بلکه به تقویت اقتصادهای محلی و ایجاد فرصت‌های

شغلی پایدار نیز منجر می‌شود.

افزایش مسئولیت‌پذیری

مسئولیت‌پذیری برای رسیدن به توسعه پایدار نقشی حیاتی دارد. افزایش مسئولیت‌پذیری به معنای تعهد تمام طرف‌های ذی‌نفع اقتصاد، از جمله تولیدکنندگان، مصرف‌کنندگان و دولت‌ها به اصول پایداری و کاهش آثار زیست‌محیطی است. موارد تعهد ذی‌نفعان در اقتصاد (یعنی تولیدکنندگان، مصرف‌کنندگان و دولت‌ها) شامل این عناوین می‌شود:

تولیدکنندگان: تعهد به طراحی پایدار، استفاده از مواد بازیافتی و ارائه خدمات پس از فروش برای تعمیر و نوسازی محصولات.

مصرف‌کنندگان: انتخاب محصولات پایدار، استفاده مجدد و بازیافت محصولات پس از استفاده.

دولت‌ها: تدوین قوانین و مقرراتی که توسعه پایدار را ترویج و تسهیل می‌کند؛ از جمله مالیات‌های سبز، تسهیلات مالی برای شرکت‌های پایدار و سیاست‌هایی برای کاهش تولید زباله.

مسئولیت‌های اجتماعی، راهبردی کلیدی برای رسیدن به توسعه پایدار است. افزایش مسئولیت‌پذیری در تمام سطوح، از تولید تا مصرف، نقش مهمی در تقویت این مدل توسعه و حرکت به سوی آینده پایدارتر دارد.

افزایش مسئولیت‌پذیری

برای رسیدن به توسعه

پایدار

افزایش مسئولیت‌پذیری می‌تواند از طریق اجرای سیاست‌های دولتی، تغییر در رفتار مصرف‌کننده و نوآوری‌های صنعتی به دست آید. مسئولیت‌پذیری بیشتر به معنای توجه بیشتر به تأثیرات زیست‌محیطی و اجتماعی تصمیمات اقتصادی است.

مسئولیت‌پذیری به معنای اتخاذ رویکردهایی است که تمام طرف‌های

ذی‌نفع را در قبال حفاظت از منابع طبیعی و محیط‌زیست مسئول می‌داند. این مسئله شامل تولید پایدار، مصرف مسئولانه و سیاست‌گذاری‌هایی است که تسهیل‌کننده این فرایندها باشد.

مصرف مسئولانه

مصرف مسئولانه به انتخاب‌های آگاهانه مصرف‌کنندگان برای خرید محصولات پایدار، استفاده مجدد و بازیافت محصولات اشاره دارد. برای تحقق این امر می‌توان از مشوق‌های مبتکرانه‌ای مانند برنامه‌های بازگشت محصول برای بازیافت یا تعمیر و استفاده مجدد استفاده کرد.

سیاست‌گذاری‌های

تسهیل‌کننده

همان‌طور که قبل‌تر نیز به آن اشاره شد، دولت‌ها از طریق قانون‌گذاری و سیاست‌گذاری، نقشی کلیدی در ترویج توسعه پایدار دارند. این موضوع می‌تواند شامل مالیات‌های سبز، تسهیلات مالی برای شرکت‌های پایدار و قوانین کاهش تولید زباله باشد. در ادامه به ۴ مسیر پیش روی دولت‌ها برای توسعه پایدار از طریق مسئولیت‌های اجتماعی می‌پردازیم.

برای رسیدن به توسعه پایدار از طریق مسئولیت‌های اجتماعی، چند مسیر وجود دارد. اولین راه، نوآوری در طراحی محصول است. توسعه محصولات با طول عمر بیشتر، قابلیت بازیافت و همراه با کمترین تأثیر مخرب زیست‌محیطی، می‌تواند جریان شکل‌گیری یک اقتصاد پویا را هموار سازد.

دومین مسیر، تقویت بازارهای ثانویه است. این گام بر ایجاد بازارهایی برای محصولات دست‌دوم و بازیافتی به‌منظور کاهش نیاز به تولیدات جدید متمرکز است.

استفاده از فناوری‌های پیشرفته، سومین راه منتهی به توسعه پایدار است. به‌کارگیری فناوری‌های نوین

برای بهبود فرایندهای بازیافت و کاهش ضایعات، از جمله مهم‌ترین اقدامات این مسیرند. آخرین مسیر برای رسیدن به توسعه پایدار نیز، تغییر الگوی مصرف است. ترویج رفتارهای مصرفی پایدار بین مردم، مانند اجاره و اشتراک‌گذاری به‌جای خرید، می‌تواند پایداری اقتصادی را به کمک شکل‌گیری نهادهای فرهنگی بین مردم جامعه حفظ کند.

در پایان، رسیدن به توسعه پایدار از طریق افزایش مسئولیت‌پذیری، نیازمند تغییرات عمده در نحوه تولید، مصرف و دورریز منابع است. با اتخاذ رویکردهای مبتنی بر تقویت مسئولیت‌پذیری در سطوح فردی، سازمانی و دولتی، می‌توانیم به کاهش اثرات منفی بر محیط زیست کمک کنیم و به سمت جامعه‌ای پایدارتر حرکت کنیم. توسعه پایدار از طریق افزایش مسئولیت‌پذیری، یک هدف دستیافتنی است که نیازمند تعهد و همکاری تمام طرف‌های ذی‌نفع است. با اتخاذ رویکردهای پایدار در تولید، مصرف و سیاست‌گذاری، می‌توانیم به آینده‌ای پایدار نزدیک‌تر شویم؛ آینده‌ای که در آن، منابع به‌صورت مؤثر مورد استفاده قرار گیرند و حفاظت از محیط زیست در اولویت باشد.

استفاده از مدل‌های ریاضی برای تحلیل و بهینه‌سازی این فرایندها می‌تواند در شناسایی راهکارهای مؤثرتر و کارآمدتر بسیار مفید باشد.

توسعه پایدار مزایای گوناگونی دارد. مسئولیت‌های اجتماعی مطرح‌شده در این راستا، هیچ‌گاه موجب کاهش کیفیت زندگی افراد به روش‌های مختلف نمی‌شود. در مطالعات انجام‌شده، استفاده از مدل‌های جایگزین توسط کسب‌وکارهای نوین، حتی به گسترش فعالیت‌های تجاری آن‌ها نیز منجر شده است. می‌توان گفت، فرهنگ‌سازی لازم در این حوزه به‌صورت کلان، همه‌گیری روزافزونی در جوامع داشته است.



مفهوم مسئولیت اجتماعی

مسئولیت اجتماعی به معنای تعهد و توجه به تأثیرات فرد یا سازمان بر جامعه و محیط زیست است. این مفهوم نشان‌دهنده تعهد به عملکرد، به‌ویژه در زمینه‌های اجتماعی و زیست‌محیطی است که فراتر از تعهدات حداقلی قانونی باشد. مسئولیت اجتماعی به شرکت‌ها و افراد اجازه می‌دهد که وارد جامعه شوند و نقش مثبتی در افزایش کیفیت زندگی و حفاظت از محیط زیست ایفا کنند. این مسئولیت شامل اقدامات خیریه، ترویج ارزش‌های اجتماعی، حمایت از پروژه‌های مردمی و کاهش تأثیرات منفی فعالیت‌ها بر جامعه می‌شود. در مجموع، مسئولیت اجتماعی به توازن بین منافع اقتصادی و اجتماعی به‌منظور ایجاد توسعه پایدار کمک می‌کند.

کمپین «این مسیر سبز است»

توسعه پایدار و اقتصاد چرخشی، دو مفهوم اساسی‌اند که برای حفاظت از محیط زیست و توجه به نیازهای کنونی و آینده انسان‌ها طراحی شده‌اند. این دو مفهوم به شکل‌های مختلف با یکدیگر ارتباط دارند و در ایجاد جوامع پایدار و متعادل نقش مهمی ایفا می‌کنند. شرکت کرمان موتور در راستای مسئولیت اجتماعی‌اش در نظر دارد با راه‌اندازی کمپینی با عنوان «این مسیر سبز است» با معرفی اقدامات خود در زمینه مفاهیم

ذکرشده، گام بلندی جهت ایجاد نگاه مثبت به این مجموعه بین اқشار مختلف جامعه بردارد.

مفهوم توسعه پایدار

تعریف: توسعه پایدار به معنای تلاش برای برآورده کردن نیازهای بشر در حال

حاضر و آینده، بدون آسیب رساندن به محیط زیست است.

« بُعد اقتصادی:

توسعه پایدار اقتصادی به اهمیت رشد اقتصادی بدون آسیب به محیط زیست اشاره دارد و تضمین توزیع منصفانه منافع اقتصادی را در جامعه ترویج می‌کند.

« بُعد اجتماعی:

توسعه پایدار اجتماعی به بهبود شرایط زندگی، عدالت اجتماعی و تقویت ارتباطات اجتماعی می‌پردازد.

« بُعد زیست‌محیطی:

این بُعد به حفاظت از تنوع زیستی، مدیریت منابع طبیعی و کاهش اثرات منفی بر محیط زیست متمرکز است.

مفهوم اقتصاد چرخشی:

تعریف:

اقتصاد چرخشی به معنای طراحی سیستم اقتصادی است که مصرف مسئولانه منابع، بازیافت مواد و عدم تولید پسماند را به‌منظور حفظ منابع طبیعی ترویج می‌کند.

« بُعد اقتصادی:

اقتصاد چرخشی به‌جای تمرکز بر تولید بی‌پایان، بر مدل‌های تولید مداوم و کاهش هدررفت منابع تمرکز دارد.

« بُعد اجتماعی:

این بُعد به اشتغال، حفظ سلامت کارگران و ایجاد فرصت‌های اقتصادی منصفانه می‌پردازد.

« بُعد زیست‌محیطی:

اقتصاد چرخشی با توجه به استفاده مجدد منابع و کاهش زیست‌پسماند، به حفاظت از محیط زیست می‌پردازد.

انطباق:

« هر دو مفهوم توسعه پایدار و اقتصاد چرخشی به تحقق توازن بین اقتصاد، اجتماع و محیط زیست اهمیت می‌دهند.

« هدف اصلی این دو مفهوم، ایجاد جوامعی است که به مدت طولانی قادر به برآورده کردن نیازهای انسانی، بدون تخریب محیط زیست باشند.

« پرداختن به این دو مفهوم برای ارتقای کارایی منابع و تشویق به مصرف مسئولانه، از هدررفت منابع و تخریب محیط زیست جلوگیری می‌کند.

آدرس صفحه اینستاگرام کمپین:
kmcgreenpath



اقتصاد چرخشی؛ ضرورتی برای رسیدن به توسعه پایدار

اقتصاد چرخشی یک مدل اقتصادی است که به جای الگوی سنتی «تولید، مصرف، دور ریز»، بر بازگرداندن منابع به چرخه اقتصادی و کاهش ضایعات تمرکز دارد. این مدل از اصول کاهش، استفاده مجدد، بازیافت و بازسازی برای حفظ و افزایش ارزش محصولات، مواد و منابع در طول زمان حمایت می‌کند. در اقتصاد چرخشی، تحلیل‌های ریاضیاتی می‌توانند برای بررسی کارایی چرخه‌های مواد و انرژی و تعیین بهترین روش‌ها برای حداقل کردن استفاده از منابع و افزایش بازیافت استفاده شوند. اقتصاد چرخشی مدلی است که در آن تولید و مصرف کالاها به گونه‌ای طراحی می‌شود که حداکثر استفاده و ارزش را از

هر منبع در طول عمر مفید آن به دست آورد و در نهایت، پس از پایان عمر مفید، منابع به طور مؤثری بازیافت یا بازگردانده شوند تا از ایجاد زباله جلوگیری شود. این مدل نه تنها به کاهش فشار بر منابع طبیعی کمک می‌کند بلکه با کاهش زباله‌ها و انتشارات گازهای گلخانه‌ای، به حفاظت از محیط زیست نیز کمک می‌کند.

انواع اقتصاد چرخشی

اقتصاد چرخشی می‌تواند در سطوح مختلف و با رویکردهای گوناگون پیاده‌سازی شود. این موارد شامل:

- ۱- بازیافت و بازگرداندن: این رویکرد بر بازیافت مواد و بازگرداندن آن‌ها به چرخه تولید تمرکز دارد. هدف از این رویکرد

کاهش نیاز به منابع جدید و کاهش میزان زباله‌های تولیدی است.

- ۲- تعمیر و نوسازی: تعمیر و نوسازی محصولات به منظور افزایش طول عمر آن‌ها و کاهش نیاز به تولید محصولات جدید. این رویکرد به ویژه در دستگاه‌های الکترونیکی و وسایل خانگی کاربرد دارد.
- ۳- اشتراک و استفاده مجدد: مدل‌های اشتراکی که در آن کاربران به جای خرید محصولات، به اشتراک‌گذاری و استفاده مجدد از آن‌ها تشویق می‌شوند. این رویکرد به کاهش تقاضا برای تولید محصولات جدید کمک می‌کند.
- ۴- طراحی پایدار: طراحی محصولات با توجه به اصول پایداری، به گونه‌ای که قابل بازیافت، تعمیر، یا استفاده مجدد باشند.

این رویکرد از ابتدا به کاهش پسماند و افزایش کارایی منابع کمک می‌کند.

مقایسه اقتصاد چرخشی با اقتصاد خطی

اقتصاد چرخشی و اقتصاد خطی دو مدل اقتصادی هستند که در نحوه استفاده از منابع و تولید زباله با یکدیگر تفاوت‌های اساسی دارند. این دو مدل در زمینه‌هایی چون مسئولیت‌پذیری اجتماعی، تأثیرات زیست‌محیطی و پایداری با یکدیگر متفاوت هستند. اقتصاد خطی: تولید، استفاده، دور ریختن اقتصاد خطی بر اساس الگوی «تولید، استفاده و دور ریختن» عمل می‌کند. در این مدل، منابع طبیعی به محصولاتی تبدیل می‌شوند که پس از استفاده، به عنوان زباله دور ریخته می‌شوند. این رویکرد به معنای استفاده یک‌بار مصرف از منابع و تولید حجم بالایی از زباله است که بر محیط زیست تأثیر منفی می‌گذارد. در اقتصاد خطی، مسئولیت‌پذیری اجتماعی اغلب به حداقل می‌رسد، زیرا تمرکز بر سودآوری کوتاه‌مدت و کاهش هزینه‌ها در تضاد با اصول پایداری و مراقبت از منابع مشترک است.

اقتصاد چرخشی: کاهش، استفاده مجدد، بازیافت

در مقابل، اقتصاد چرخشی بر اساس اصول «کاهش، استفاده مجدد، بازیافت» ساخته شده است. این مدل به دنبال حداکثر کردن ارزش استفاده از هر منبع در طول عمر مفید آن و بازگرداندن منابع به چرخه تولید و مصرف پس از پایان عمر مفیدشان است. اقتصاد چرخشی به طور فعال به دنبال کاهش تأثیرات زیست‌محیطی و افزایش پایداری است. در این مدل، مسئولیت‌پذیری اجتماعی نقش محوری دارد، زیرا تمام طرف‌های ذی‌نفع از جمله تولیدکنندگان، مصرف‌کنندگان، و دولت‌ها در حفاظت از

منابع طبیعی و حمایت از جوامع مشارکت دارند.

ضرورتی برای رسیدن به توسعه پایدار

در یک تعریف ساده از اقتصاد چرخشی می‌توان گفت نظامی اقتصادی که به دنبال حداکثرسازی استفاده از منابع و کمینه‌ساختن پسماندهاست. پیشگامان اقتصاد چرخشی معتقدند که پس از پایان عمر محصول، باید مواد آن را تا حد امکان نگه داشت، از آن تا جایی که می‌شود استفاده کرد و ارزش بیشتری تولید کرد. در واقع اقتصاد چرخشی با استفاده از مدل‌های مختلف در پی آن است تا به عمر محصولات بیفزاید و از حجم ضایعات بکاهد. در نگاهی دیگر، اقتصاد چرخشی را می‌توان یک سیستم احیاکننده و جایگزینی برای اقتصاد سنتی تولید خطی عنوان کرد.

بین اصول طرح شده در اقتصاد چرخشی، یک رابطه مستقیم بین اعمال مربوطه و افراد جامعه وجود دارد؛ از این جهت که افراد باید اصول و قواعدی را رعایت کنند تا جامعه به سمت اهدافی که برای آن ترسیم شده، حرکت و با بحران‌ها مقابله کند. این اصول و قواعد شاید از ابتدایی‌ترین عادات فردی تا نوین‌ترین شیوه‌های سازمان‌یافته را شامل می‌شود که تحت عنوان مسئولیت‌های اجتماعی تعریف می‌شوند. توسعه پایدار به معنی برآوردن نیازهای مختص به زمان حال، بدون به خطر انداختن نیازهای نسل بعدی است. توسعه ناپایدار می‌تواند خطرات جبران‌ناپذیری برای آینده به وجود آورد.

تاریخچه اقتصاد پایدار پیشینه‌ای در قرون اخیر داشته است. پس از جنگ جهانی دوم بود که تفکر اکولوژیکی و اقتصادی به هم پیوند خورد. اندیشه زمین با منابعی محدود، بعد از همین دوران سیاه تاریخ پیدا شد. در آن زمان، انسان به فکر

ترسیم یک استراتژی پایدار و امن برای توسعه افتاد. توسعه‌ای که به حد افراطی از منابع استفاده نکند و آینده را در نظر بگیرد.

با گذشت زمان بحران‌های زیست‌محیطی بیشتر و بیشتر در زندگی‌های روزمره پدیدار شدند. انسان‌ها در جوامع مختلف به این نکته پی بردند که باید رویکردی بهتر در قبال این موضوعات داشته باشند. این موضوع باعث شد که نهادهای مختلف دست به ترسیم و تبیین برنامه‌های مختلف بزنند. برنامه‌هایی از قبیل متوذهای بازیافتی، مدل‌های بهداشتی و دیگر موارد. در گذر زمان این برنامه‌ها مورد استفاده نهادهای ارگان‌های مختلف قرار گرفت. اقتصاد چرخشی رویکرد بسیار کارسازی در برابر کاهش هزینه‌ها و صرفه‌جویی ارائه می‌دهد و از این جهت تحقیقات در این حوزه صرفاً به دلیل ضرورت حفاظت از محیط زیستی ما یعنی زمین نیست.

شرکت‌ها و برندهایی با ابعاد جهانی، بدون استفاده از مدل‌های اقتصاد چرخشی، توان چنین گستردگی و انسجامی را نخواهند داشت. اقتصاد چرخشی در کنار توسعه پایدار، مفاهیمی هستند که به معنای یک نوع دیالکتیک یا جریانی مستمر تعریف می‌شوند. جریانی که به طور پیوسته و مداوم ادامه خواهد داشت و عنصر وحدت‌بخش این جریان، تعهد است.

این تعهد، ریشه در مسئولیت‌های اجتماعی دارد. مسئولیت‌هایی که در طول زمان هویت یافته، شاخ و برگ پیدا کردند و امروزه در حوزه‌های مختلفی تعریف می‌شوند. اولین و شاید شناخته شده‌ترین حوزه، مدیریت پسماندها و انواع آلاینده‌هاست؛ به طور مثال بازیافت عنوان آشنایی از بهره‌برداری دوباره است. مسئولیت‌های فردی بر پایه اخلاقیات، به طور رواج یافته‌ای در جامعه، جایگاه خود را پیدا کرده‌اند.



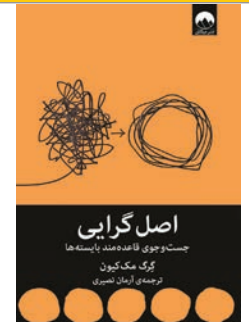
مأموری امنیتی با نام «رضا» در تلاش است تا طی عملیاتی بتواند عبدالملک ریگی سرکرده گروه تروریستی جندالله را دستگیر کند. این ماجرای فیلم هیجان‌انگیز «روز صفر» است که بر اساس رویدادی واقعی با بازی امیر جدیدی و ساعد سهیلی و به کارگردانی سعید ملک‌ان در حال حاضر در پلتفرم‌های شبکه نمایش خانگی قابل مشاهده است. این فیلم (به همراه فیلم شنای پروانه) با دریافت ۵ سیمرغ بلورین از سی و هشتمین دوره جشنواره فیلم فجر، رکورددار دریافت بیشترین جایزه در این جشنواره شد. سید سام بهشتی عضو کانون منتقدین و نویسندگان سینمای ایران، روز صفر را اوج تکامل و پختگی کارگردانی از جنس سینما عنوان می‌کند و می‌گوید: انگار سال‌ها تجربه و شناخت به سینما در طراحی سکانس‌ها نهفته است، میزانشن‌های دقیق با ترکیب‌بندی‌های خوش‌رنگ و لعاب و تصویربرداری فوق‌العاده و لحظه‌های تعقیب و گریزی که همانندش را در سینما نداشتیم، به هم آمیخته شده است.

Shop.Bamkhodro.ir



خدمات و تجارت پم خودرو

با هم بخوانیم



این روزها خیلی‌ها تصور می‌کنند که باید تا می‌توانند از زمانشان استفاده کنند. مد شده که هر کس سرش شلوغ‌تر است یعنی موفق‌تر و پرکارتر است. کتاب «اصل گرایی» اثر گرگ مک کویون اما درباره این است که ما چه کارهایی را نکنیم. ما اطرافمان را با چیزهای کم‌ارزش و کم استفاده شلوغ کرده‌ایم. می‌خواهیم در همه چیز متخصص باشیم تا پول بیشتری در بیاوریم. اما واقعیت این است که نمی‌توانیم در همه زمینه‌ها متخصص باشیم. نمی‌توانیم تمام آنچه را که می‌بینیم بخریم. نمی‌توانیم درباره همه چیز بدانیم و درباره خیلی چیزها تجربه کسب کنیم. اصل گرایی برگزیدن عالی‌ها از بین خوب‌هاست. کار خوب را رها کن و در عوض کار عالی و مؤثر را به بهترین شکل ممکن انجام بده. ببین اصل چیست و فرع چیست. زمان و انرژی‌ات را بگذار برای اصل‌کاری.

عشق

آلبوم «عاشقانه‌های کلاسیک» اثری از حسین مرشد طلب و با آهنگسازی خود اوست که در قالب ۱۲ قطعه بدون کلام از سوی انتشارات چشم‌انداز فردا منتشر شده است. حسین مرشد تدوینگر سینما و تلویزیون ایران است و از مهم‌ترین آثار او می‌توان به فعالیت در فیلم ترانه اشاره کرد. او دارای مدرک لیسانس آهنگسازی از پردیس بین‌الملل توسعه علوم و فنون فارابی شعبه اتحادیه اروپاست و عاشقانه‌های کلاسیک نخستین اثر رسمی وی در قامت آهنگساز است. همچنین مرشد تألیف سه کتاب: نیمه پنهان پاپ، آکوردهای کاربردی گیتار، نگاهی گذرا بر ریتم‌های استاندارد را در کارنامه خود دارد.

با هم بشنویم



ترانه سرایان : امیر ارسلان ، کرش حسینی ، مهدی فتح الهی ، آروان دهان
آهنگسازان : امیر ارسلان ، امیر سیاحت، مهدی فتح الهی ، امید آصفی
تولیم کنندگان: مهدی سیاحت، مسعود مرزانی ، امید آصفی
میکس و مستر : مسعود مرزانی ، امید آصفی

نوازندگان :
بویکی و سه تار: بهنام حکیم / گیتار الکتریک: کران زمانی / گیتار الکتریک: مجتبی نقی پور
پیانو : محمود میرانی / ساکسوفون: سعید شهبازی
کازینو: سعید شهبازی، امیر محمدی / گیتار استیل : بهنام رهنما
رسمی : مسعود نوروزی / پیانو : رضا ذوقی

خواننده هم‌نام قطعه مصطفی : امیر سیاحت

با هم بگردیم



«باغ فردوس» که با نام باغ موزه فردوس، باغ معیری و موزه سینما نیز شناخته می‌شود، یکی از اماکن دیدنی تهران است که در خیابان ولیعصر نرسیده به میدان تجریش قرار دارد. این باغ در سال ۱۳۸۱ به موزه سینمای ایران تبدیل شده است. قدمت این باغ به دوران قاجار و پادشاهی محمد شاه می‌رسد و از آثار ملی کشور محسوب می‌شود. به دستور محمدشاه قاجار، در سال ۱۲۶۴ ق، قصری برای او در نزدیکی تجریش ساخته شد؛ اما هم‌زمان با بیماری و مرگ او قصر نیمه‌تمام ماند و وی در همان قصر نیمه‌تمام به نام محمدیه (در محل محمودیه فعلی) از دنیا رفت. هم‌زمان با ساخت قصر محمدیه، درباریان نزدیک به او نیز در همان حوالی اقدام به احداث باغ یا عمارت ییلاقی کردند. از جمله حسینعلی‌خان معیرالملک باغی احداث کرد که به باغ فردوس مشهور شد.

