

خبر

## اجرای طرح «سرویس دور‌های در محل» از سوی امدادخودرو ایران



شرکت امدادخودروایران به عنوان بزرگترین شرکت امدادخودرویی کشور با هدف خدمات‌دهی مطلوب به هموطنان، سرویس‌های دوره‌ای محصولات گروه صنعتی ایران خودرو را در محل مورد نظر مشتریان اجرا می‌کند.

به گزارش ایکوپرس، سرویس‌های دوره‌ای محصولات ایران‌خودرو اعم از صفر کیلومتر، دارای کارت طلایی و غیرمشترک در قالب خدمت «سرویس در محل» از سوی این شرکت در سراسر کشور عملیاتی شده است.

سرویس در محل، یکی از مجموعه خدمات متنوع شرکت امدادخودرو ایران است. این سرویس شامل تمام امور مربوط به سرویس دوره‌ای خودروها است که باید در زمان مقرر انجام شود.

این سرویس‌های دوره‌ای از سوی امدادگران امدادخودرو ایران در محل کار یا منزل با هماهنگی با مرکز پاسخگویی ۰۹۶۴۴۰ اجرا می‌شود.

سرویس‌های دوره‌ای محصولات صفر کیلومتر ایران‌خودرو به شکل رایگان و برای دارندگان کارت طلایی نیز بر مبنای ضوابط کارت طلایی اجرا می‌شود.

نکته قابل اهمیت، استقبال غیرمشترکان ایران‌خودرویی از سرویس دوره‌ای در منزل یا محل کار بوده که شرکت امدادخودرو ایران تلاش کرده بیشترین رضایت این گروه از مشتریان خود را نیز کسب کند.

همچنین، سرویس‌های دوره‌ای در محل مورد نظر مشتریان تا حد زیادی باعث صرفه‌جویی در وقت و هزینه هموطنان می‌شود.

امدادخودرو ایران به عنوان بزرگترین نهاد امدادخودرویی کشور در راستای دستیابی به این مهم، تعمیرات حداکثری در محل را مدت‌هاست در دستور کار خود قرار داده و با گسترش زیرساخت‌ها و تقویت ناوگان خود، قدم به قدم مسیر حفظ رضایت حداکثری مشتریان را می‌پیماید.

پیش‌تر، این شرکت با افزودن فعالیت‌های جدید به مجموعه‌های خدماتی خود سطح رضایتمندی مشتریان را ارتقا بخشیده بود.

«امدادپلاس» پروژه‌ای بود که از آغاز سال برای خدمات‌دهی به مسافران نوروزی راه‌اندازی شد. این طرح به منظور افزایش رضایت مشتریان و جلوگیری از حمل خودرو، قطعات با زمان تعمیر بالاتر از قطعات امداد بالینی که امکان تعویض آنها در محل وجود داشت در سید قطعات خدمت امدادپلاس تعریف شد. در نتیجه، با هماهنگی مرکز تماس، امدادگر مختص این خدمت به محل مورد درخواست مشتری اعزام و اقدام به تعویض قطعه می‌کند.

پس از مطالعات و امکان‌سنجی‌های اولیه، این طرح در فاز نخست با نام «امداد بالینی ویژه» به محک گذاشته شد و پس از اصلاحاتی مختصر و کاهش زمان انتظار برای دریافت این خدمت، با نام «امدادپلاس» رونمایی شد. این طرح بر خلاف امداد بالینی از زمان تعمیر بالاتری بهره می‌برد و قطعات «گزارت‌ری» و با حجم بیشتر نیز در سید امدادگران گنجانده شد.

به پشتوانه شبکه گسترده امدادخودرو ایران در سراسر کشور، این طرح شامل تمامی خودروهای صفر و کارکرده در دوره وارانتی و گارانتی می‌شود. امدادپلاس نیز مانند اغلب خدمات امدادخودرو ایران به شکل شبانه‌روزی در خدمت مشتریان است.

امدادخودرو ایران در تلاش برای کاهش زمان خدمات‌دهی بوده و در این زمینه رکوردهایی جدید به ثبت رسانده است.

همچنین، از عمده خدمات قابل ارائه در امدادپلاس می‌توان به تعویض رادیاتور، پمپ هیدرولیک، دینام، استارت، شیلنگ پایین رادیاتور و... اشاره کرد که از اتلاف وقت مشتریان جلوگیری و به کاهش سطح ترافیک شهری کمک می‌کند.

این طرح در حال فراگیر شدن در تمام شهرهای کشور است تا به این ترتیب، مشکلات صاحبان خودرو به کمترین حد برسد.

از دیگر خدمات جدید امدادخودرو ایران افزودن سامانه موقعیت‌یاب به ناوگان خود بود. این طرح نیز از آغاز اجرای جشنواره خدمات نوروزی ایران‌خودرو در سال ۹۷ به صورت کامل اجرا شد. این امر، یکی از موفقیت‌های این شرکت در زمینه خدمات‌رسانی بود.

با تجهیز ناوگان امدادخودرو ایران به سامانه موقعیت‌یاب، امکان تعیین محل استقرار دقیق امدادگران سراسر کشور روی نقشه میسر شده و انتخاب نزدیک‌ترین امدادگر به امدادخواه تسهیل می‌شود.

این امر به خدمات‌دهی سریع‌تر منجر شده و در نهایت افزایش رضایت مشتریان را به دنبال خواهد داشت.

همچنین، با تجهیز تمامی ناوگان امدادخودرو ایران به سامانه موقعیت‌یاب، این امکان وجود دارد که هموطنان نیز موقعیت ناوگان این شرکت را در وب‌سایت راهداری کشور به نشانی WWW.115.IR مشاهده کنند.

## صنعت خودرو در هفته‌ای که گذشت

# اسقاط خودرو به بازیافت باتری گره خورد



عکس: آیدآ فریدی



ارش محبی‌نژاد



سید نواب حسینی‌مش



محمد خادم منصوروی



کوروش مرشدسلوک



رسول پارچه‌باف دیبازر



امیر حسن کاکابی

عنوان جایگزین مطرح شد اما امروز بازیافت این نوع باتری‌ها جای بحث بسیاری دارد. موضوعی که در روزهای گذشته در صدر اخبار خودرویی قرار گرفت، ثبت‌سفارش‌های غیرقانونی بود. دولت سعی دارد برای شفاف‌سازی و جلوگیری از هرگونه شایعه، اخبار را در اختیار افکار عمومی قرار دهد. با این حال، همچنان ابهام‌هایی در این باره به چشم می‌خورد. وضعیت خودروهای غیرقانونی به گونه‌ای است که پای انجمن واردکنندگان خودرو را نیز به این مسئله باز کرده است. «گسترش صنعت» در نخستین هفته مرداد با هدف قرار دادن مسائل خودرو، قطعه‌سازان آن و صنعت موتورسیکلت وضعیت تولید و بازار را مورد بررسی قرار داد. «بنزینی‌های بیمه‌شده و برقی‌های بدون بیمه»، «۲۲ قرارداد از سوی قطعه‌سازان امضا شد»، «عامل سمی سفره‌های زیرزمینی بازیافت می‌شود» و «جولان اسقاطی‌ها با ممنوعیت واردات» از جمله موضوع‌هایی بود که در صفحه صنعت خودرو این هفته به آنها پرداخته شد. در ادامه، مروری بر چکیده آنها خواهیم داشت.

فاطمه امیراحمدی: صنعت موتورسیکلت یکی از صنایع زیرمجموعه قوای محرکه است که با گذشت نیم قرن همچنان مشکلات بسیاری دارد. حضور موتورسیکلت‌های برقی تا حدودی این صنعت را به سوی نوسازی در بازار خود پیش برد اما همچنان صنعتگر این حوزه با چالش‌های بسیاری دست و پنجه نرم می‌کند. صنایع پیشرفت می‌کنند وقتی با علم گره می‌خورند؛ خلائی که در ایران نمود زیادی دارد. خلا علمی، امروز از سوی قطعه‌سازان بیشتر درک شده است. نداشتن بازارهای صادراتی کم‌کم آنها را به این سو سوق داده که با مشارکت مراکز علمی از جمله دانشگاه‌ها محصولات خود را ارتقا و سپس توسعه دهند. نمی‌توان منکر این امر شد که طراحی، چشم اسفندیار صنعت خودرو ایران بوده و همچنان قربانی می‌گیرد. از سوی دیگر، برقی شدن خودروها به عنوان گامی برای حفظ سلامت محیط‌زیست، بسیاری را امیدوار کرده است. ابتدا باتری‌های سربی برای راهبری این وسیله نقلیه در نظر گرفته شد و کم‌کم با آشکار شدن عیب‌های آن، تولید باتری‌های لیتیومی و استفاده از آن به

### شفاف‌سازی از سوی واردکنندگان

امروز با فراگیر شدن ارتباطات و روابط بین‌الملل سلیقه‌ها تغییر کرده و افراد، به نگاهی جهانی رسیده‌اند. خودرو نیز به عنوان محصولی برآمده از جامعه انسانی پیشرفت‌های بسیاری داشته اما صنعت خودرو کشور در مقابل این پیشرفت‌ها هنوز عقب مانده است. پیشرفت جهانی صنعت خودرو در دنیا سبب شده تا مردم کشورمان نیز توقع محصولات متنوع‌تر و بهتری از سازندگان داخلی داشته باشند. از سوی دیگر، تمام کشورهای صنعتی بخشی از بازار خود را در اختیار خودروهای وارداتی قرار داده‌اند زیرا این تعامل دوسویه بوده و واردات در قبال صادرات انجام می‌شود.

خودروهای وارداتی امروز پیراهن عثمان شده که با ثبت سفارش چند هزار دستگاه به شکل غیرقانونی، رییس جمهوری را ناگزیر به تصمیم‌گیری کرده است. از سوی دیگر، چون یکی از متهمان این مسئله در زمینه دریافت ارز دولتی و فروش خودرو به شکل آزاد در بازار انجمن واردکنندگان خودرو است، این انجمن نشست خبری در میانه هفته برگزار کرد و به شفاف‌سازی موضوع پرداخت.

کوروش مرشدسلوک، رییس انجمن واردکنندگان خودرو ضمن قدردانی از رییس جمهوری برای ورود به موضوع ثبت سفارش‌ها و واردات غیرقانونی خودروها گفت: شفاف‌سازی به اعتماد منجر شده و در پی آن، از حجم شایعه‌ها کاسته می‌شود. مسئله واردات خودروهای غیرقانونی مربوط به ۶ ماه گذشته بوده و انتظار داشتیم وزارت صنعت، معدن و تجارت پیش از به وجود آمدن وضعیت فعلی به موضوع رسیدگی کند. این مسئله با تأخیر شفاف‌سازی شد و به بازار شایعه‌ها دامن زد. واردات غیرقانونی گسترش یافت و متأسفانه تمام واردکنندگان خودرو متهم به فعالیت غیرقانونی شدند. این در حالی بود که عده‌ای در این زمینه تخلف کرده بودند. وی ادامه داد: به طور قطع بین متخلفان و کسانی که در فضای سالم در چارچوب قانون و نیز همکاری با وزارتخانه فعالیت دارند تفاوت وجود دارد. همه‌ها سبب شده تا فعالیت تمام واردکنندگان که به نوعی کارآفرین به شمار می‌روند، زیر سوال برود. این فعال بازار خودرو خاطرنشان کرد: همیشه به مسئله تخلف می‌پردازیم در حالی که عوامل تخلف فراموش می‌شوند. بی‌ثباتی قوانین و مقررات، در نظر نگرفتن دیدگاه کارشناسان و فعالان آن حوزه و ابلاغ دستورهای ناگهانی از عوامل زمینه‌ساز این نوع تخلف‌ها است. وی با انتقاد از برخی رفتارها در این زمینه توضیح داد: فضا را آلوده می‌کنیم و تنها به دنبال تخلف هستیم. اگر ثبات قانونی وجود داشته باشد و از نظر کارشناسی که در آن حوزه تجربه کسب کرده‌اند، بهره‌گیری شود از تصمیم‌های شتاب‌زده جلوگیری شده و آسیب‌ها نیز کمتر می‌شود. این عضو هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو به شرایط موجود اشاره کرد و گفت: امروز باید بتوانیم از حجم مشکلات بازار خودرو کم و

به مصرف‌کننده کمک کنیم. مرشدسلوک همچنین به آغاز موج بیکاری در این صنف پرداخت و گفت: در شرایط به‌وجودآمده تعدیل نیرو یکی از مسائلی است که فعالان این حرفه با آن روبرو هستند. ۲۵ هزار فرصت شغلی با واردات خودرو ایجاد شده به عبارتی، به ازای هر ۳ خودرو وارداتی یک شغل ایجاد شده در حالی که بسیاری برای ماندن در این عرصه ناگزیر به تعدیل نیرو شده‌اند. او در ادامه سخنان خود به اینکه موضوع اسقاط خودروها به گما رفته است اشاره کرد و گفت: مسئله اسقاط خودرو در شرح وظایف واردکنندگان بوده است. هم‌اکنون ۱۴۰ هزار خودرو فرسوده وجود دارد که با ممنوعیت واردات در عمل این موضوع به کما رفت. ۴/۶ درصد از بازار خودرو کشور مربوط به وارداتی‌ها بود و به ازای هر خودرو بین ۵۵ تا ۹۵ درصد (با توجه به حجم موتور) تعرفه گرفته می‌شود. به این ترتیب، درآمد دولت در قبال واردات خودرو ۱۰ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان در سال بود که با ممنوعیت واردات مسکوت شد.

مرشدسلوک در نهایت گفت: خودرو به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل شده و مردم برای سرمایه‌گذاری و نه نیاز واقعی خرید می‌کنند. پیشنهاده انجمن این است که برای از بین رفتن حباب نرخ خودروهای وارداتی و متعادل شدن قیمت‌ها، دولت اجازه واردات ۲۰ هزار خودرو ثبت سفارش شده در گذشته را دهد تا بتوانیم با مدیریت مناسب، نیاز اسمال بازار را پوشش دهیم.

### برقی‌های بدون بیمه

شهر تهران به وسیله موتورسیکلت اتفاق می‌افتد. این در حالی است که بیمه در بخش موتورسیکلت‌های بنزینی اعم از تصادف، سقوط، واژگونی، انفجار، آتش‌سوزی، خسارت‌های واردشده به محموله وسیله نقلیه اشخاص ثالث، فوت و نقص عضو اشخاص ثالث، پرداخت هزینه‌های درمان و جبران خسارت مالی واردشده به اشخاص ثالث را پوشش می‌دهد. در نتیجه، به لحاظ بیمه‌ای وضعیت موتورسیکلت‌های بنزینی مناسب‌تر از برقی‌ها بوده و بهتر می‌شود. به طور مثال، در گذشته بیمه این وسیله نقلیه ۳ و ۶ ماهه صادر می‌شد اما امروز بیمه سالانه هم دارد. ضروری است اگر قوانین به اصلاح نیاز دارند این امر زودتر انجام شود زیرا نبود بیمه و خدمات پس از فروش مناسب بر بازار تقاضا تأثیر مستقیم داشته و درصد فروش را کاهش می‌دهد. این مسائل کلاهشهرها را از داشتن هوای پاک محروم می‌کند.

### امضای ۲ قرارداد پیرو یک تفاهنامه

تشویق و ترغیب به عقد قرارداد با دانشگاه می‌کند زیرا واحدهای صنعتی کوچک با تیراژ پایین به لحاظ اقتصادی نمی‌توانند مراکز تحقیق توسعه مجزا داشته باشند. آنها می‌توانند از ظرفیت دانشگاه که چنین بستری را در خود دارد، کمک بگیرند. علاقه‌بر این، واحدهای صنعتی کوچک همراه با طرح‌های پژوهشی، پروژه‌ها را تعریف کرده و با همراهی دانشگاه به مرحله اجرا در آورند. امیرحسین کاکابی، عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت در ادامه به چالش بزرگ مشارکت در پروژه‌های علمی صنعتی کشور اشاره کرد و گفت: دانشگاه دارای ظرفیت بسیاری در پژوهش‌های کلان است اما ساز کار لازم هنوز فراهم نبوده و اجرا این همکاری‌ها به تأمین زیرساخت نیاز دارد. بستن قرارداد با دانشگاه در کنار تمام اعضای هیات‌علمی، کمتر محقق شده و این یکی از نمونه‌های برجسته مشکلات این بخش است. چالش‌های موجود برای ارتباط‌های صنعتی-علمی این است که دانشگاه به مفهوم کل سیستم روی موضوع متمرکز نمی‌شود. وی معتقد است، برای ارتباط با دانشکده‌ها و مراکز پژوهشی ضعف‌های اساسی وجود دارد. یکی از راهکارهای رفع مسئله این است که فعالیت‌ها تجزیه‌وتحلیل و کارها به اجزایی کوچک تقسیم شود. پروژه‌های بزرگ در دانشگاه‌ها به دلیل این خلأ اجرایی نمی‌شوند. زیرا اراده و همکاری جمعی در این باره وجود ندارد.

### لیتیومی‌های خطرناک

... وارد می‌شود اما اگر پس از استهلاک بازیافت نشود خطرهای بسیاری برای محیط‌زیست دارد؛ خطرهایی که آسیب آن بیشتر از باترهای سربی است. اگر باتری لیتیومی پس از استهلاک دفن شود با توجه به خاصیتی که مواد اولیه این محصول دارد آسیب زیادی به طبیعت به‌ویژه سفره‌های آب زیرزمینی می‌زند. وی درباره پژوهش‌های یک‌ساله خود گفت: حدود یک سال روی این پروژه مطالعه شد. نتیجه‌ای به دست آمده از جداسازی مواد برای درستی و نادرستی تحقیقات به آزمایشگاه‌ها فرستاده و آزمایش شد. باید توجه داشت که بازیافت باتری لیتیومی و برگشت مواد اولیه آن به چرخه تولید تا حدود ۴۰ درصد نرخ تمام‌شده محصولات را کاهش می‌دهد. پارچه‌یاف دیبازر ادامه داد: مواد به کار رفته در ساخت باتری در طبیعت تجزیه نمی‌شود و سبب آلودگی بیشتر محیط‌زیست شده امری که سازمان حفاظت محیط‌زیست از آن غافل است.

بیش از ۲ سال است که موتورسیکلت‌های برقی بخشی از سهم بنزینی‌ها را در بازار به خود اختصاص داده‌اند. خدمات پس از فروش و وضعیت بیمه آنها از جمله نگرانی‌های فعالان این حوزه است. محمد خادم‌منصوروی، رییس اتحادیه فروشندگان موتورسیکلت و دوچرخه در گفت‌وگو با «گسترش صنعت» با اشاره به مناسب دانستن جایگزین شدن برقی‌ها با بنزینی‌ها، می‌گوید: خدمات پس از فروش این تازه‌واردها و وضعیت بیمه آنها یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های اتحادیه و مصرف‌کنندگان است. سید نواب حسینی‌مش، مدیرعامل ستاد معاینه فنی شهرداری تهران، در این باره به آمار قابل تاملی اشاره و اظهار کرد: آمار کشته‌شدگان سالانه کشور به واسطه موتورسیکلت‌ها ۸ هزار نفر است. بیشتر این افراد از قشر جوان هستند. همچنین، ۵۰ درصد تصادف‌های منجر به مرگ برای عابر و راکب تنها در

بارها گفته شده یکی از ضعف‌های بنیادین صنعت خودرو کشور در هر حوزه از وسایل نقلیه، طراحی و مهندسی آن است. به دلیل اینکه در داخل کشور طراحی مناسبی در حوزه وسایل نقلیه وجود ندارد، کشور بیشتر به سمت مونتاژکاری حرکت کرده است. این در حالی است که ایران به لحاظ دانش مهندسی و تربیت نیروی انسانی، کشوری در حال توسعه به شمار می‌رود. ضعفی که در سال‌های گذشته به این صنعت در کشور آسیب زد امروز سبب شده تا مسئولان به فکر همکاری‌های مشترک در حوزه طراحی بیفتند. برای برون‌رفت از این چالش انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور تفاهنامه‌ای با دانشگاه علم و صنعت به امضا رساند که پیرو آن ۲ قرارداد نیز بسته شد. آرش محبی‌نژاد، دبیر این انجمن پیش از این درباره جزئیات قرارداد‌های دو طرف به «گسترش صنعت» گفته بود: اصل تفاهنامه مبتنی بر توان طراحی داخلی قطعات بنا گذاشته شده است. در قالب این تفاهنامه پروژه‌های پژوهشی کاربردی مورد نیاز صنعت قطعه تبیین و تشریح می‌شوند و سپس با همکاری مشترک به مرحله اجرا درمی‌آیند. وی گفت: نیروی انسانی متخصص در حوزه‌های مختلف برای تمام بخش‌های مورد نیاز این صنعت با همکاری دانشگاه تربیت می‌شود. مراکز آموزشی و پژوهشی به شکل مشترک راه‌اندازی خواهند شد. انجمن، قطعه‌سازان را

صنعت خودرو در دنیا به سوی برقی شدن و خودروها رفته است. در اخبار آمده چشم‌انداز ۱۴۰۴ (۲۰۲۵) برای کاهش آلودگی هوا، تولید و استفاده از خودروهای برقی و به‌اصطلاح، سبز است. امروز تا حدودی خودرو و موتورسیکلت‌های برقی در کشورهای مختلف تردد می‌کنند و آزمون خود را پس می‌دهند. فرهنگ بازیافت و تبدیل زباله‌ها به محصولات قابل استفاده در برخی کشورها با هدف کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی فراگیر شده است. بسا این وجود، ایران هنوز به معنای واقعی به این سو حرکت نکرده و به طور عموم زباله‌ها دفن یا سوزانده می‌شوند. باتری لیتیومی اگر دفن شود، سبب آلودگی سفره‌های آب زیرزمینی شده و نسل آینده را با آسیب‌های بسیاری روبرو می‌کند. رسول پارچه‌باف دیبازر درباره باتری‌های لیتیومی به «گسترش صنعت» گفت: این باتری‌ها مزایای زیادی در مقابل باتری‌های سربی-اسیدی دارند اما در حال حاضر بازیافت آنها به چالشی برای کشور تبدیل شده است. باتری‌های لیتیومی برای مصرف گوناگون اعم از خودرو، موتورسیکلت، دوچرخه