

سرمایه گذاری ریز کو در حوزه ورزش حرفه ای  
دکتر «عباس غفاری» معاونت سرمایه های انسانی خبر داد

مادپارت و تامین قطعات ناوگان اسنپ  
مهندس «سروش امیریان صدر» در گفتگو با راز صنعت خبر داد

# راز صنعت

ماهنامه تخصصی خودرو | شماره ۲۲ | مرداد ۱۳۹۸

عجیب ترین خودروهای تاریخ

صرفاً برای عشق ماشین ها



# DIDI water

Low-calorie carbonated soft drink Flavored  
نوشابه گازدار کم کالری طعم دار

Apple

0.30 L

Packages : 12 Pieces ( 0.30L )

NEW PRODUCTS

Apple



 didi\_water





۲۶	یک طرح نافر جام دیگر ▲ گزارش	۴	۲۰ سال کار آفرینی در صنعت کشور ▲ سرمقاله
۲۷	تویوتا تا و تولید ناقص خودرو ▲ بررسی پرونده تاریخی	۵	یک خبر خوب ▲ فنی حرفه ای و اورند پیشرو
۲۸	تازه ترین اخبار خودرویی خارجی ▲ اخبار برون مرزی	۶	تازه ترین اخبار خودرویی داخلی ▲ اخبار داخلی
۳۰	مهمترین رونمایی ها ▲ نمایشگاه ز نو	۸	مقایسه فنی و ظاهری کیا اپتیما و رنو تالیسمان ▲ مقایسه
۳۲	خودرو ملی ترکیه ▲ گزارش	۱۰	دکتر عباس غفاری ▲ گفتگو
۳۴	آقای خاص فرمول یک ▲ مسابقه	۱۲	جایگاه صنعت خودرو در بین صنایع دیگر ▲ گزارش
۳۶	لی یا کوکا، مرد روزهای سخت ▲ تاریخچه	۱۳	مرتضی سبحانی و افزایش ۲ میلیون دلاری در سال ۹۸ ▲ گفتگو
۳۷	مراسم استقبال از حسین یوسفی عطا ▲ گزارش تصویری	۱۴	بد سفر و خوش سفر ▲ گزارش
۳۸	چهار کتاب ▲ معرفی کتاب	۱۶	قهرمانی ایران با حمایت اورند پیشرو ▲ گزارش
۳۹	مراسم روز دختر ▲ مسولیت های اجتماعی	۱۸	معروف ترین خودرو های تابستانی جهان ▲ معرفی
۴۰	نگاهی به فعالیت های خیره راز در سال ۹۸ ▲ گزارش	۲۰	تامین قطعات ناوگان اسنپ توسط ماد پارت ▲ گفتگو
۴۶	میلاد امام رضا (ع) و توضیح غذا ▲ گزارش تصویری	۲۳	مافیای ضد تولید ▲ گزارش
۴۷	جدول حروف مقطع ▲ سرگرمی	۲۵	عجیب ترین خودرو های تاریخ ▲ عشق ماشین ها

## فهرست اعضاء

آرش فرحزاد، یگانه عساری، مرتضی میثاقی و گروه عکس:  
 رضا محبی، بهناز واحدی و حسن احمدی  
 ویراستار: غسل همتی  
 با سپاس از عزیزانی که در این شماره ما را یاری کرده اند:  
 مهزاد احمدی ارفع، نقی نائیجی و مریم اعظمی

صاحب امتیاز: دکتر حمیدرضا صمدی  
 مدیر مسئول: دکتر عباس غفاری  
 سردبیر: فرناز استاد نوبری  
 تیم تحریریه:  
 ریحانه جاویدی، الهام دانیالی، سعیده علیپور،



# ۲۰ سال کار آفرینی در صنعت خودرو



های لازم برای کسب شغل بمنظور ارتقاء سطح زندگی است نه تباه کردن رویای شیرین افراد شاغل!!! با این تعریف، گروه رایزکو با توسعه سرمایه گذاری صحیح که خود حاصل کار و تلاش سالیان متمادی بوده به این مهم دست یافته است.

از جمله کار آفرینان پر تلاش و خستگی ناپذیر کشور، می توان به جناب آقای دکتر صمدی، ریاست محترم هیات مدیره هلدینگ رایزکو اشاره نمود. صنعتگری که بیش از ۲۰ سال از عمر خود را وقف تولید، اشتغالزایی و ایجاد هم افزایی در صنایع مختلف از جمله قطعات خودرو، صنایع نفت و گاز و ... نموده اند.

شرکت هایی نظیر اورد پشپرو و پارت پلاستیک خراسان که بخش عمده ای از نیاز صنعت خودروسازی کشور در زمینه سیستم سوخت را با استفاده از توان داخلی تأمین می نمایند، تنها بخشی از خدمات ارزنده ی این مدیر برتر جهادی و کار آفرین بزرگ به کشور عزیزمان می باشد. هم چنین کارخانه های جنرال کب پارس، اتحادیه نوین و پرتو فرازان در زمینه قطعات خودرو و البته شرکت آب معدنی دی دی و موسسه خیریه راز که هر دو در زمینه مسئولیت های اجتماعی فعالیت دارند، علاوه بر اشتغالزایی برای تعداد کثیری، در سه زمینه حمایت از کودکان بی سرپرست و بد سرپرست، پیشگیری از سرطان سینه بانوان و در نهایت حفاظت از محیط زیست نیز فعالیت های گسترده و همه جانبه ای دارند.

کار آفرینی توام با آرامش در تولید، پایداری اقتصادی و وجود بازاری مطمئن از مولفه هایی است که گروه رایزکو پس از سال ها تلاش و حضوری قدرتمند در صنعت خودروی کشور به آن دست یافته است.

از تاریخ این سرزمین آموخته ایم که راه ماندگاری در عرصه تولید و کار آفرینی، ایجاد ثبات و امنیت شغلی در صداقت و ایمان به رزق الهی، دقیق بودن و همه توان را به میدان کار و عمل آوردن است، این اصل تاریخی اعتقادی و ملی با رویکردهای نوین علمی دست در دست هم قادر است تا شکوه صنعت ایرانی را به نمایش بگذارد. رایزکو، راز کار آفرینی و آرامش پایدار در تولید را به عنوان الگویی برای خود کفایی ملی و تجربه ای برای روزهای سخت به یادگار گذاشته است.

کار آفرین بزرگ هستی هم اوست. هم او که مقام بندگی را به انسان بخشید و او را جانشین خود بر روی زمین قرارداد. خداوند عالمیان بخش مهمی از تقدیر بشر را در حکمت کار و تلاش صادقانه و آفرینش های دنیوی مقرر فرموده است و کار آفرینی از جمله صفات پسندیده ای می باشد که حضرت حق بر اساس حقیقت جهان خلقت به انسان های برگزیده و توانا واگذار نموده است. این روزها در جای جای ایران صحبت از کار و کار آفرینی و تولید ملی است اما شاید هنوز در شان و مقام کار آفرینی و کار آفرین اطلاعاتی در خور در اختیار نداریم. کار آفرین واقعی کیست و بر اساس کدام معیار و تجربه مفید و موثر تعریف و مورد شناسایی قرار می گیرد. با گردشی در جغرافیای ایران با تاریخچه کار آفرینان بزرگ آشنا و تاثیر اقدامات این مردان وزنان خلاق را از نزدیک مشاهده می کنیم. هر چند تعداد این کار آفرینان واقعی کم نیست اما با توجه به نیاز عمومی و مصالح حال و آینده کشور این تعداد کافی نمی باشد چرا که اگر چالش امروز است کار آفرینی ابر چالش امروز و فرداست.

در ادبیات مقاومت امروز کار آفرین واقعی در خط مقدم جبهه نبرد اقتصادی به سبب تحمل رنج ها و مصائب و بر دوش کشیدن سختی و ناهمواری تولید صنعتی به عنوان مدیران جهادی نامیده می شود. لقبی که بر آمده از جهد و تلاش و مجاهدتی بزرگ است.

در سال های اخیر با ابلاغ سیاست های اقتصاد مقاومتی تا حدود زیادی نقشه راه و تعیین خط مشی کلی اقتصاد کشور مشخص گردیده از جمله این سیاست ها فعال کردن نیروهای درونزای اقتصاد و تبلور آثار آن در عرصه عیان و بیرونی می باشد حال بر اساس این سازو کار کلان و جامع نگر می توان یکی از مصادیق کار آفرینی را بدین شرح تعریف نمود:

واکاوی اقدامات کار آفرینان واقعی در سالهای اخیر به خوبی نشان می دهد کدام تفکر کار آفرینی با این سیاست های کلان منطبق بوده است که با نگاهی گذرا به اهم فعالیت ها، برنامه ها، اقدامات و اهداف گروه رایزکو می توان به این پرسش ها پاسخی در خور داد.

کار آفرینی تحقق فرصت های پایدار برای جویندگان حرفه ای و دارندگان مهارت

# رویداد

## یک خبر خوب

بعد از ماه‌ها تلاش، همکاران واحد منابع انسانی شرکت آورند پیشرو جهت تکمیل مدارک و مستندات به سازمان فنی و حرفه‌ای و بررسی آن سازمان، به شرکت آورند پیشرو مجوز مدرسه مهارت یا آموزشگاه جوار کار گاه داده شد.

خصوصیات این امتیاز:

اول: دوره‌های استاندارد برگزار شده توسط آموزش آورند، توسط سازمان فنی حرفه‌ای تایید می‌شود و به سایر شرکت‌ها نیز می‌تواند سرویسی آموزشی دهد.  
دوم: با توجه به تبصره ۲ ماده ۳۸ ارزش افزوده، هزینه‌های آموزش و توسعه فضای آموزشی از مالیات ارزش افزوده کسر می‌گردد یا تهاتر می‌شود.  
مراسم افتتاح این مرکز، روز اول مردادماه با حضور مقامات سازمان فنی حرفه‌ای و وزارت کار برگزار می‌گردد. این دستاورد را به جناب آقای دکتر صمدی، جناب آقای مهندس موسوی و کلیه مدیران و کارکنان گروه ریز کو تبریک عرض می‌نماید.



## تازه ترین اخبار خودرو را در این صفحه بخوانید

### انتشار جدیدترین رده بندی ارزیابی کیفی خودروها

جدیدترین رده بندی ارزیابی کیفی خودروها منتهی به ۳۱ خردادماه ۹۸ از سوی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران منتشر شد. در خردادماه ۱۳۹۸ تعداد ۴۸۴۱۱ دستگاه خودرو توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران مورد ارزیابی قرار گرفت و براساس این گزارش، ۹۹ درصد از حجم تولیدات به خودروهای گروه سبک و یک درصد دیگر به خودروهای گروه سنگین اختصاص دارد. خودروهای تولیدی کشور در این ماه، شامل ۴۵ مدل خودرو در گروه سبک و ۸ مدل در گروه سنگین است. در خردادماه سال جاری، در گروه خودروهای سبک و در بخش وانت و لیست قیمتی یک، وانت نیویکاپ فوتون شرکت ایران خودرو دیزل با دریافت سه ستاره کیفی بالاترین کیفیت خودروهای تولیدی ساخت داخل را به خود اختصاص داد و وانت های مزدا کارا ۲۰۰۰ تک کابین بهمن موتور، سایپا ۱۵۱ شرکت سایپا بیرو و وانت آریسان در شرکت ایران خودرو دیزل با کسب دو ستاره کیفی در رده بعدی جای گرفتند. در این لیست قیمتی، وانت های مزدا کارا ۲۰۰۰ دو کابین بهمن موتور، وانت های نیسان دوگانه سوز و تک سوز زامیاد هر کدام یک ستاره کیفی را از آن خود کردند. هم چنین در گروه سبک و در بخش سواری خودرو پژو ۲۰۰۸ ایران خودرو و کاپو سیترون C سایپا موفق به دریافت پنج ستاره کیفی شد و بیشترین امتیاز را در خرداد امسال به خود اختصاص داد. این خودرو در لیست قیمتی دو قرار دارد و در این لیست، کیاسراتوی سایپا و هایما SZ اتوماتیک ایران خودرو خراسان هر کدام چهار ستاره کیفی را از آن خود کردند و در رده بعدی جای گرفتند. JAC-S3 و JAC-S5 کرمان موتور در

این لیست قیمتی، سه ستاره ای شدند. هم چنین NEW MVMX33S شرکت مدیران خودرو در این لیست قیمتی، دو ستاره توانست به دست آورد. در لیست قیمتی یک نیز دو خودرو نیومزدا 3 بهمن موتور و سوزوکی گرند پیتارای ایران خودرو خراسان هر کدام چهار ستاره کیفی به دست آوردند. از سوی دیگر، در لیست قیمتی سه، خودروهای B30 شرکت بهمن موتور و چانگان cs35 چهار ستاره کیفی به دست آوردند. هم چنین در لیست قیمتی چهار، خودروهای تندر ۹۰ پلاس اتوماتیک، تندر ۹۰ پلاس، پژو ۲۰۷ اتوماتیک و پژو ۲۰۷ همگی از ایران خودرو و پارس تندر شرکت پارس خودرو، هر کدام چهار ستاره کیفی به دست آوردند. در این لیست قیمتی تندر ۹۰، دنا پلاس، رانا، SD۲۰۶، پژو ۲۰۶ و دانگ فنگ H30 همگی از محصولات ایران خودرو سه ستاره کیفی را از آن خود کردند و خودروهای کوئیک سایپا، دنا ایران خودرو و NEW MVM315 مدیران خودرو نیز سه ستاره ای شدند. در این لیست، خودروهای سورن ایران خودرو تبریز، پژو پارس کرمانشاه ایران خودرو کرمانشاه، پژو پارس ایران خودرو فارس، پژو پارس ایران خودرو مازندران، پژو پارس صنایع خودرو سازی فردا، سمند تبریز ایران خودرو تبریز، پژو ۴۰۵ ایران خودرو خراسان، سایپای سایپا-سیترون، تیبا ۲ سایپا و تیبا سایپا سیترون همگی دو ستاره کیفی را از آن خود کردند. در لیست قیمتی پنج نیز خودروهای سایپا X131، سایپا X132، سایپا X111 شرکت سایپا و سایپا X131 پارس خودرو شرکت پارس خودرو همگی دو ستاره کیفی به دست آوردند.

### اتصال کارت بانکی به کارت سوخت منتفی شد

شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی، خواستار اتصال کارت بانکی به کارت سوخت شده بودند، به همراه داشت که آیا تا پیش از ۲۰ مردادماه، اتصال کارت های بانکی به کارت سوخت محقق می شود و در این صورت، نحوه سوخت گیری با کارت بانکی به چه صورت است؟ پیگیری ها حاکی از این است که اتصال کارت بانکی به کارت سوخت منتفی شده و به منظور قابل اجرا شدن اطلاعیه لزوم سوخت گیری با کارت سوخت شخصی از ۲۰ مردادماه سال جاری، احتمالاً برای تمامی کسانی که متقاضی ثبت نام کارت سوخت المثنی بوده اند، کارت سوخت جدید صادر می شود، چرا که در غیر این صورت، امکان اجرای این مصوبه، برای کسانی که به هر دلیل کارت سوخت ندارند، امکان پذیر نخواهد بود.

شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی اعلام کرد، اتصال کارت بانکی به کارت سوخت منتفی شده و به منظور قابل اجرا شدن لزوم سوخت گیری با کارت سوخت شخصی، از ۲۰ مردادماه سال جاری، احتمالاً برای تمامی کسانی که متقاضی ثبت نام کارت سوخت المثنی بوده اند، کارت سوخت جدید صادر می شود. نهم خردادماه سال جاری بود که شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران با صدور اطلاعیه ای اعلام کرد: «در اجرای سیاست های دولت و مجلس شورای اسلامی، عرضه بنزین در جایگاه های سراسر کشور از تاریخ بیستم مردادماه سال جاری صرفاً با ارائه کارت هوشمند سوخت خودرو، امکان پذیر خواهد بود.» این موضوع، ابهامی را برای کسانی که متقاضی صدور کارت سوخت المثنی بودند و در فرآیند ثبت نام طبق اطلاعیه های قبلی

### تولید پژو ۳۰۱ بدون مشارکت فرانسوی ها

این محصول در فاز اول ۱۰۰ هزار دستگاه تولید خواهد شد و ظرف چهار سال، میزان تولید آن به ۲۵۰ هزار دستگاه بدون اتکای به پژو خواهد رسید. اقدامات بسیار مناسبی در ایران خودرو به منظور شکل گیری پلنفرم داخلی صورت گرفته که به تدریج اثرات آن مشخص خواهد شد. این در شرایطی است که در شهر بور ماه امسال شاهد یک اتفاق خوب دیگر در ایران خودرو خواهیم بود. این مقام مسئول، در پاسخ به این سؤال که چرا مجدداً همکاری با پژو در دستور کار قرار گرفت و پس از ترک آن، این خودرو هم چنان به نام پژو به بازار عرضه می شود، گفت: «به هر حال، این محصولات متعلق به شرکت پژو است، اما به دلیل ترک یک جانبه قرارداد، ما مسیر را ادامه داده و بدون اتکای به این مجموعه بر روی تولید آن متمرکز شده ایم.» به گفته یک زارع، برای این خط تولید در مجموع ۶۰ میلیون یورو سرمایه گذاری صورت گرفته است.

مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو از آغاز تولید ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو پژو ۳۰۱ بدون حضور شرکت پژو در ایران خبر داد. «هاشم یک زارع»، روز بیست و چهارم تیرماه در حاشیه مراسم آغاز تولید آزمایشی پژو ۳۰۱ در جمع خبرنگاران، گفت: «بعد از اینکه پژو ایران را ترک کرد، ایران خودرو داخلی سازی محصولاتش که قرار بود در قالب آن قرارداد مشترک پس از برجام تولید کند را آغاز کرد و بر این اساس، مطابق قرارداد با این شرکت فرانسوی قرار بود خودروهای پژو ۲۰۰۸، ۳۰۱ و ۲۰۸ تولید شود. مدیرعامل ایران خودرو با بیان اینکه اما پس از ترک پژو، به دلیل اینکه خودرو ۳۰۱ تیراژ بالایی دارد، در مرحله اول این خودرو را بدون اتکا به پژو تولید خواهیم کرد، اعلام کرد: «هم اکنون ۶۰ درصد قطعات پژو ۳۰۱ داخلی سازی شده و در زمان تحویل به مشتری میزان داخلی سازی به ۸۰ درصد افزایش خواهد یافت.» به گفته یک زارع،

### انتصابات جدید در گروه سایپا

و «محمد زارع پور اشکذری» را به عنوان مدیر عامل جدید شرکت لیزینگ رایان سایپا منصوب کرد. سید جواد سلیمانی هم چنین، در احکامی جداگانه، «عبدالله بابایی»، «مجید باقری خوزانی» و «محمد زارع پور اشکذری» را به عنوان اعضای جدید هیئت مدیره شرکت لیزینگ رایان سایپا منصوب کرد. گفتنی است احکام مذکور، طی مراسمی توسط «معصوم نجفیان» رییس هیئت مدیره گروه سایپا به مدیران جدید اعطا شد.

مدیرعامل سایپا، در احکامی جداگانه قائم مقام مدیر عامل گروه در امور فروش و مدیران عامل شرکت های زامیاد، مگاموتور و لیزینگ رایان سایپا را منصوب کرد. «سید جواد سلیمانی» در احکامی جداگانه، «مجید باقری خوزانی» را به عنوان قائم مقام مدیر عامل گروه خودرو سازی سایپا در امور فروش، «پهروز غفاری» را به عنوان مدیر عامل جدید شرکت زامیاد، «عباس شهر یاری افشار» را به عنوان مدیر عامل جدید شرکت مگاموتور

## معرفی مهم ترین علل تصادفات جاده‌ای

سرهنگ رحمانی با اشاره به اینکه انحراف به چپ با سهم ۱۳.۶ درصد و عدم رعایت حق تقدم با سهم ۱۲.۲ درصد در رتبه‌های بعدی مهم ترین علت رخداد تصادفات برون شهری در خرداد بوده‌اند، اعلام کرد: «پس از این عوامل، به ترتیب خستگی و خواب‌آلودگی با ۵.۱ درصد، تغییر مسیر ناگهانی با ۲.۵ درصد، عدم رعایت فاصله کنترل وسیله نقلیه با ۱.۷ درصد و حرکت در خلاف جهت، عدم رعایت فاصله طولی و نقص فنی هر کدام با ۱.۳ درصد، دیگر علل رخ داده تصادفات برون شهری در خرداد بوده‌اند.»

رئیس مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک پلیس راهور ناجا گفت: «عدم توجه به جلو با سهم ۳۴ درصد، مهم ترین علت رخداد تصادفات جاده‌ای در خرداد بوده است.» سرهنگ نادر رحمانی، رئیس مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک پلیس راهور ناجا با اعلام خبر فوق گفت: «بر اساس تجزیه و تحلیل آمارها، در خرداد امسال عدم توجه به جلو با سهم ۳۴ درصدی مهم ترین علت رخداد تصادفات جاده‌ای بوده است و پس از آن، تخطی از سرعت مطمئنه با سهم ۲۰.۸ درصد در رتبه دوم قرار دارد.»

## خبری از تسهیلات ارزی نیست

آن هم به صورت محدود موافقت خود را اعلام کرده است.» بیگلو با اشاره به این که تا زمانی که پول به دست قطعه‌ساز نرسد، امکان تولید محصول را نخواهد داشت، اعلام کرد: «ایزنی‌های مختلفی از سوی معاونت صنایع وزارت صنعت و قطعه‌سازان برای دریافت تسهیلات ارزی انجام شده، ولی هنوز نتوانسته‌ایم این موضوع را حل کنیم.» در همین رابطه، «علی بختیار» رئیس فراکسیون پاسنگو مجلس از فرصت سه تا شش ماهه به بانک مرکزی برای تامین تسهیلات ۷۰۰۰ میلیاردی قطعه‌سازان در جلسه این فراکسیون خبر داد و گفت: «قرار شد بانک مرکزی ظرف سه تا شش ماه آینده این مبلغ را برای کمک به ساخت قطعه در داخل بپردازد و قرار شد در این زمینه بانک مرکزی با بانک‌های عامل، نشست‌هایی برگزار کند تا هر چه سریع تر این منابع را برای حوزه قطعه‌سازی و خودروسازی تامین کند.»

دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، با اعلام این که قرار بود با پرداخت تسهیلات ارزی ۷۵۰۰ میلیارد تومانی، خودروهای ناقص تکمیل و راهی بازار شوند، گفت: «علی‌رغم موافقت‌های صورت گرفته هنوز ریالی به دست قطعه‌ساز نرسیده است.» «ما یاز بیگلو»، با اشاره به اینکه علی‌رغم موافقت‌های صورت گرفته مبنی بر پرداخت تسهیلات ۸۴۴ میلیون یورویی به قطعه‌سازان، هنوز این موضوع اجرایی نشده است، گفت: «بر اساس مصوبه آذرماه ۹۷، مبنی بر تزریق نقدینگی به خودروسازان با محوریت بانک مرکزی، باید ۱۱ هزار میلیارد تومان در ۲ بخش ریالی و ارزی پرداخت می‌شد که شامل چهار هزار میلیارد تومان و ۸۴۴ میلیون یورو بود که تاکنون چهار هزار میلیارد تومان نقدینگی ریالی پرداخت شده است.» به گفته بیگلو: «متأسفانه با تأخیر چندماهه، هنوز ۷۵۰۰ میلیارد تومان دیگر (۸۴۴ میلیون یورو) به دست قطعه‌سازان نرسیده که این موضوع عاملی شده تا میزان خودروهای ناقص در کارخانجات افزایش پیدا کند.» دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو با اعلام این که قرار بود با پرداخت تسهیلات ۷۵۰۰ میلیارد تومانی، خودروهای ناقص تکمیل و راهی بازار شوند، گفت: «با وجود آنکه بانک مرکزی دستورالعمل پرداخت این تسهیلات را به سیستم بانکی ابلاغ کرده، اما هیچ بانکی حاضر به پرداخت این تسهیلات نیست، فقط یک بانک



## کاهش ۳۵ درصدی مراجعه مردم به تعمیرگاه‌ها

به دلیل عرضه قطعه‌چکانی قطعات اصلی از سوی شرکت‌های خودروساز، با نبود یا کمبود قطعه مواجه می‌شوند. به طور مثال، افزایش ۷۰ درصدی قیمت روغن موتور و فیلتر در یک‌ماه گذشته، تأثیر زیادی در بازار سرویس و نگهداری خودروها برجا گذاشته است؛ موضوعی که اگر جدی گرفته نشود، به‌طور حتم موجب مراجعات مکرر افراد به تعمیرگاه‌ها و کوتاه‌تر شدن زمان تعمیر اساسی موتور خودروها خواهد شد. همچنین مراجعه نکردن مردم برای تعمیر به‌موقع، مشکلاتی برای سیستم تعلیق، ترمز و فرمان خودروها ایجاد می‌کند و ایمنی مردم و مسافران را به خطر می‌اندازد. این مقام مسئول هم چنین گفت: «عمده خودروهایی که در ایران خودرو و سایپا تولید می‌شوند نیز با فناوری دهه ۷۰ میلادی هستند و به همین دلیل از بدو تولید با مشکلاتی مواجه‌اند که مشتریان را سردرگم کرده است.» رئیس اتحادیه تعمیرکاران خودرو تهران هم چنین به آشفته بازار لوازم و قطعات یدکی اشاره کرد و گفت: «در این بازار، قیمت لوازم یدکی نوسان بالایی دارد و گاهی حتی دو مغازه همجوار، قیمت‌های متفاوتی از یک جنس ارائه می‌دهند. این روزها مردم به‌دلیل مشغله‌های کاری، خرید قطعات مورد نیاز برای تعمیر را به مکانیک‌ها واگذار می‌کنند، اما همین تفاوت‌های قیمتی سبب شده تا اعتماد از مکانیک‌ها نیز سلب شده و درصد شکایت‌ها در این زمینه بالا باشد.»



رئیس اتحادیه تعمیرکاران خودرو تهران، از کاهش مراجعه صاحبان خودرو به تعمیرگاه‌ها به دلیل افزایش هزینه‌ها خبر داد. «علیرضا نیک‌آئین» در این باره گفت: «این روزها هزینه‌های بالای تعمیرات و قیمت لوازم یدکی سبب شده تا شاهد کاهش ۳۵ درصدی مراجعات صاحبان خودروها برای تعمیر باشیم.» در زمان مراجعه نیز

## کاهش بیش از ۳۰ درصدی تولید خودروسازان بزرگ

در این مدت موفق به تولید ون نشد و عدد صفر در مقابل آن قرار گرفت. با این حال، در سه‌ماهه نخست امسال، ۴۷ دستگاه مینی‌بوس، میدل‌باس و اتوبوس و ۳۴۴ دستگاه کامیونت، کامیون و کشنده در ایران خودرو تولید شد که به ترتیب رشد ۱۴.۶ درصدی و افزایش ۲۰.۱ درصدی داشته است. بررسی آمارهای یادشده نشان می‌دهد، در این مدت ۱۰۰ هزار و ۶۰۷ دستگاه انواع خودرو در گروه خودروسازی سایپا تولید شد. این آمار در مقایسه با پار سال کاهش ۳۱.۸ درصدی نشان می‌دهد. تولید ۸۹ هزار و ۹۱۳ دستگاه خودرو سواری حاصل کار نارتجی پوشان جاده مخصوص در بهار ۹۸ بود که افت ۳۴.۲ درصدی در مقایسه با مدت مشابه پار سال نشان می‌دهد. در سه‌ماهه نخست امسال، تنها دو دستگاه ون در سایپا تولید شد که در مقایسه با ۲۳ دستگاه ونی که در بهار پار سال تولید کرده بود، کاهش ۹۱.۳ درصدی داشته است. تولید وانت در سایپا، اما، برخلاف سایر گروه‌های خودرویی با رشد ۱۱۰.۱ درصدی به ۱۰ هزار و ۵۹۰ دستگاه در مقایسه با سه‌ماهه نخست پار سال رسید. این گروه خودروسازی، در مدت یادشده توفیقی در تولید مینی‌بوس، میدل‌باس و اتوبوس نداشت و عدد صفر در مقابل جدول تولید این محصولات قرار گرفت. تولید کامیونت، کامیون و کشنده از سوی نارتجی پوشان نیز در این مدت، با کاهش ۹۲.۲ درصدی به ۱۰۲ دستگاه رسید. بررسی آمارهای منتشره وزارت صنعت، معدن و تجارت، حاکی از تولید ۱۹۷ هزار و ۷۷۷ دستگاه انواع خودرو در سه‌ماهه نخست سال ۹۸ و کاهش ۴۰.۸ درصدی آن در مقایسه با مدت مشابه پار سال است.



بررسی آمارهای منتشره وزارت صنعت، معدن و تجارت حاکی از افت تولید دو خودروساز بزرگ کشور در سه‌ماهه نخست امسال در مقایسه با مدت مشابه پار سال است، به‌طوری که ایران خودرویی‌ها، بهار ۹۸ را با کاهش ۳۸.۷ درصدی و سایپایی‌ها با کاهش ۳۱.۸ درصدی به پایان بردند. گروه صنعتی ایران خودرو در مدت یاد شده، ۸۸ هزار و ۶۸۳ دستگاه خودرو سواری تولید کرد که در مقایسه با پار سال، ۳۸.۳ درصد کاهش نشان می‌دهد. هم‌چنین تولید ۲۴۵ دستگاه وانت، حاصل کار آبی پوشان جاده مخصوص در بهار ۹۸ بود که در مقایسه با مدت مشابه پار سال افت ۸۳ درصدی نشان می‌دهد. گروه یادشده،

## مقایسه فنی و ظاهری رنو تالیسمان و کیا اپتیما

# جدال ابر قدرت‌های چشم‌نواز

فول (E3) روانه بازار شد، اما در ادامه کار با توقف ارائه مدل نیمه‌فول، تنها در تیپ E3 عرضه شد و مدل مورد نظر ما نیز در رقابت امروز از سری ساخت ۲۰۱۷ و تیپ E3 است. مشخصات ظاهری

از محصول کره‌ای شروع می‌کنیم. زمانی که کیا نسل سوم اپتیما را معرفی کرد، کمتر کسی باور می‌کرد که چنین سدان زیبایی از یک کمپانی کره‌ای متولد شده باشد. چهره کم‌نقص این محصول در حدی گیرا بود که می‌توانست حتی اتومبیل‌های گران‌تر و برندهای معتبرتر از خود را نیز به رقابت دعوت کند و چه بسا همین ظاهر جذاب راه را برای موفقیت روزافزونش هموار کرده است. طراحی عالی اپتیما در نسل‌های بعدی نیز به پیشرفت خود ادامه داد. اپتیما مدل ۲۰۱۶ و نمونه (GT-LINE) از قبل هم خشن‌تر شده و با چراغ‌های اخمو و جلوپنجره بزرگش نگاهی غضب‌آلود به ما می‌اندازد. کاپوت کشیده و سپر کاملاً اسپرتش نیز با همراهی خطوط زاویه‌دار دماغه توانسته‌اند جذابیت اتومبیل را به نقطه اوج خود برسانند.

در قسمت کناری هم مواردی مثل آبنش‌های روی گلگیرها و رینگ‌های اسپرت جذاب با خطوط کم‌انحنای ساده بدنه ترکیب شده‌اند و تلفیقی از وقار و هیجان را خلق کرده‌اند. و در انتها، چراغ‌های کشیده اپتیما به همراه دی‌فیوژر سپر عقبی که آگزوزهای دوگانه را در خود جای داده حس و حال مسابقه را در دل بیننده تداعی می‌کنند. نکته امیدوارکننده برای طرف مقابل هم این است که تیم طراحی رنو هم دیگر آن تیم سابق نیست و محصولات ساده‌پوش این برند اکنون لباس‌هایی جذاب و پر زرق و برق به تن کرده‌اند. تالیسمان نیز یکی از همین محصولات جدید است که با طراحی فریبنده و چشم‌نواز، زبان منتقدین را حسابی کوتاه کرده. نکته مثبت دیگر اینکه طراحی رنو نیز همچون کیا، زیبایی به دور از خشونت را کافی ندانسته‌اند و از این رو با خلق یک زیباروی عصبی و عبوس، اتومبیلی پر جاذبه را روانه بازار کرده‌اند. طراحی قسمت جلویی تالیسمان با چراغ‌هایی زیبا، دی‌لایت‌هایی خاص و سپری اسپرت همراه شده که در ترکیب باهم واقعا زیبا از آب درآمده‌اند و کروم کاربهای دماغه نیز حالت اسپرت اتومبیل را با ویژگی‌های لاکچری ترکیب کرده. هم‌چنین خطوط مهیج کار شده بر روی کاپوت برآمده‌اش هم به خوبی حس پویایی را به بیننده القا می‌کند. در قسمت کناری، سعی شده با یک سری خطوط ساده و شیک متانت و سنگینی اتومبیل در اولویت قرار گیرد. اما در داخل کابین با دو سبک متفاوت روبرو می‌شویم. کیا مقداری از حالت اسپرت بیرونی را در داخل نیز ادامه داده و با کمی محافظه‌کاری سعی کرده محیطی عامه‌پسند را خلق کند. به‌طور کلی، در این محصول، خطوط ساده و کاربردی، به طرح‌های شلوغ

محصولات فرانسوی و کره‌ای طی سالیان اخیر جایگاه بسیار قابل‌قبولی را در بازار خودرو ایران به دست آورده‌اند. این بازار شامل اکثر محصولات در رنج‌های قیمتی متخلف شده است و خریداران به نسبت وسع مالی نگاه ویژه‌ای را به خودروهای دو کشور اروپایی و آسیای شرقی داشته‌اند. در میان محصولات این دو کشور، کمپانی رنو از فرانسه و کیا از کره جنوبی با تنوع محصولات توانسته‌اند دل خریداران ایرانی به دست بیاورند، به خصوص با دو محصول تقریباً تازه‌وارد به نام‌های تالیسمان و اپتیما. در این گزارش به بررسی مشخصات ظاهری و فنی دو محصول پرطرفدار خواهیم پرداخت و باید ببینیم در پایان این مقایسه، شما اگر قادر به خرید این دو سدان باشید، کدام را انتخاب خواهید کرد...

## بررسی ابتدایی

طی سالیان اخیر سدان‌های کره‌ای جزو محبوب‌ترین خودروهای وارداتی کشورمان به‌شمار رفته‌اند و تبدیل به محصولاتی بی‌رقیب شده‌اند. این در حالی است که از سوی دیگر، شاید یکی دیگر از دلایل یک‌تازگی‌های یک‌جانبه کره‌ای‌ها در سال‌های گذشته، عدم واردات و مونتاژ سایر خودروها بوده است، اما طی چند سال اخیر پای سایر رقبا هم به بازار باز شده تا عاشقان خودرو با دستی‌بازتر بتوانند محصول مورد نظر خود را انتخاب کنند. یکی از این محصولات، قطعاً از سوی کمپانی رنو عرضه شده و خودرویی نیست جز تالیسمان. برای این مقایسه ابتدا به سراغ محصول کره‌ای می‌رویم. حریف آسیای شرقی، سدان با سابقه‌تر و مسن‌تر بازارهای جهانی و البته خودرو شناخته‌شده بازار ایران است. کیا اپتیما نسل چهارم اپتیما با کد JF و پیروی از همان اصول و المان‌های موفق گذشته در سال ۲۰۱۶ معرفی و تولید آن تاکنون ادامه دارد. مدل مورد نظر ما در این گزارش از سری ساخت ۲۰۱۷ و موسوم به جی‌تی‌لاین است که با بالاترین سطح امکانات در بازار ایران وجود دارد. و اما حریف دوم این مصاف که البته به دلیل سن و سال بسیار کمتر خود تاریخچه کوتاه‌تری را نیز با خود به همراه دارد، رنو تالیسمان خودرویی از دیار فرانسه است. این خودرو جذاب که برای نخستین بار در سال ۲۰۱۵ و در فرانسه معرفی شد، حاصل تلاش چندین ساله و تحول در نگرش طراحی شرکت رنو است و بر روی پلتفرم مشترک رنو و نیسان با کد CMF-CD تولید می‌شود. هم‌چنین تالیسمان با عرضه خود جایگزین دو مدل لاگونا و لاتیوود در سبد عرضه محصولات رنو شده است. این خودرو به‌فاصله کوتاهی از عرضه در بازارهای جهانی به بازار خودرو کشورمان نیز راه پیدا کرد و توسط نمایندگی رنو، در ابتدا با دو تیپ نیمه‌فول (E2) و





و پیچیده‌ای که در بسیاری از کره‌های رایج است ترجیح داده شده. اما با نشست درون تالیسمان با داشبوردی مدرن مواجه می‌شویم که تا حدود زیادی به محصولات ولوو شباهت دارد. در داخل رنو اولین چیزی که نظر را به سمت خود جلب می‌کند، نمایشگر لمسی مرکزی است که تنظیمات زیادی را در خود جای داده. این سیستم چندمنظوره ضمن خلوت کردن داشبورد از کلیدهای مختلف، ظاهر کابین را متفاوت و بسیار پیشرفته نشان داده است. از نظر کیفیت متر یال استفاده شده نیز باید بگوییم که هر دو اتومبیل، شریطی نزدیک به هم دارند که هر چند به حالت ایده‌آل نمی‌رسد، اما به نسبت رقبای قیمتی، مناسب هستند. در مورد امکانات و آپشن‌ها باید بگوییم که هر دو محصول لیست بلندبالایی از امکانات رفاهی و ایمنی را در اختیار دارند. مثلاً نمونه‌های فول آپشن اپتیمیا و تالیسمان گزینه‌هایی از قبیل ایربگ‌های جلو/جانبی/پرده‌ای، سیستم‌های ترمز و پایداری شامل ABS و EBD و BAS و TCS و...، سیستم ورود و استارت بدون کلید، سامانه هشدار نقاط کور، سیستم پارک اتوماتیک، چراغ و برف پاک‌کن هوشمند، ترمز دستی الکترونیکی، نشانگر باد تایرها، آینه الکترو کرومیک، تهویه صندلی‌های جلویی و گرم‌کن تمامی صندلی‌ها، سقف پانوراما و سانروف چندحالتی، درب صندوق هوشمند، سیستم تهویه اتوماتیک دوگانه و بسیاری امکانات دیگر را در اختیار قرار می‌دهند که کاملاً راضی‌کننده است. این در حالی است که تالیسمان با داشتن برخی امکانات دیگر از قبیل هدآپ دیسپلی (HUD)، ماس‌ژور صندلی‌های جلویی و نمایشگر بزرگ‌تر و حالت‌های متنوع‌تر رانندگی و... سعی می‌کند برتری خود را در قسمت آپشن به محصول کیا دیکته کند، اما اپتیمیا هم بیکار ننشسته و در نمونه‌های فول آپشن با داشتن گزینه‌هایی مثل چراغشور، سیستم هشدار خروج از خط، شیفت‌های پشت فرمان، اتوهلد و شارژر بیسیم و... نشان می‌دهد که هنوز هم شکست دادن کره‌های در بحث امکانات جانبی (البته به شرط فول آپشن بودن خودرو) کار دشواری است.

## مشخصات فنی

کیا اپتیمیا عرضه شده در کشور، دارای یک موتور ۴ سیلندر تنفس طبیعی ۲.۴ لیتری است که قادر است حداکثر ۱۷۷ اسب بخار را در دور ۶۰۰۰ آزاد کرده و در بیشترین حالت ۲۳۱ نیوتن متر گشتاور را در دور ۴۰۰۰ در اختیار راننده قرار دهد (البته مدل GDI راندمان بهتری دارد). هر چند که این اعداد و ارقام برای اندام درشت اپتیمیا شاهکار به حساب نمی‌آیند، اما برای کاربردهای یک سدان خانوادگی کافی به نظر می‌رسند. اما محصول فرانسوی با پیشرفته‌ای کاملاً متفاوت پا به میدان نبرد گذاشته. با بازکردن در موتور تالیسمان، با یک انجین ۱.۶ لیتری مواجه می‌شویم که شاید در نگاه اول برای این هیکل و برچسب قیمتی عجیب به نظر برسد، ولی همین پیشرفته کوچک به کمک توربوشارژر توانسته ۱۹۰ اسب بخار را در دور ۵۷۵۰ در اختیارمان قرار دهد که حتی بیشتر از موتور ۲.۴ لیتری اپتیمیا است. تازه این فقط شروع کار بود و با رویت عدد گشتاور ۲۶۰ نیوتن متری که در دور موتوری بسیار پایین‌تر از کیا به نقطه اوج می‌رسد (در دور ۲۵۰۰) دیگر می‌توانیم پرونده شتاب و سرعت را بسته و تالیسمان را برنده قطعی این قسمت اعلام کنیم. جدا از این مورد، پیشرفته رنو به دلیل حجم کوچک‌تر و



دکتر «عباس غفاری» معاونت سرمایه‌های انسانی خبر داد

# سرمایه‌گذاری راینز کو در حوزه ورزش حرفه‌ای



در بخشش «حسن یوسفی عطا» از پرسنل شرکت اورند پیشرو در مسابقات جهانی کارگران اسپانیا عاملی شد برای گفتگو با دکتر «عباس غفاری» معاونت سرمایه‌های انسانی هلدینگ راینز کو. وقتی بعد از کسب عنوان قهرمانی جهان در مسابقات کارگران ۲۰۱۹ اسپانیا با این قهرمان آینده‌دار گفتگو کردیم، مهم‌ترین عامل این موفقیت را حمایت مدیران مجموعه راینز کو و اورند عنوان کرد و گفت اگر این حمایت‌ها نبود، نه تنها قهرمانی رقم نمی‌خورد که حتی اعزامی هم در کار نبود. در بسیاری از کمپانی و شرکت‌های معتبر در سراسر دنیا، یکی از اساسی‌ترین نقش‌ها بر عهده مدیریت و مجموعه منابع انسانی است. مجموعه‌ای که اهدافش استفاده از نیروی انسانی در جهت اهداف سازمان مربوطه است و شامل فعالیت‌هایی نظیر کارمندیابی و جذب، آموزش، حقوق و دستمزد و روابط سازمانی می‌شود. در بخش سرمایه‌های انسانی راینز کو در کنار این موارد، توجه به استعدادهای پرسنل در همه زمینه‌ها جایگاهی خاص دارد و همین استعدادیابی اولیه و حمایت از این سرمایه‌ها بوده که منجر به چنین موفقیتی شده است. در همین رابطه، پای صحبت‌های دکتر غفاری نشستیم و راه‌های حمایتی منجر به قهرمانی در جهان توسط یکی از پرسنل اورند پیشرو را بررسی کردیم..

دارند، چه در زمینه‌های ورزشی، چه در زمینه‌های هنری یا تخصصی، از آن طریق دست پیدا می‌کنیم به اینکه چه افرادی در چه زمینه‌هایی استعداد دارند و یکی از مسیرهایش هم این بود که از خود مدیران خواستیم که اگر استعدادی در همکاران می‌بینند، این استعداد را معرفی کرده و از آن حمایت کنند. شناسایی آقای یوسفی عطا هم در همین مکانیزم، معرفی مدیران که با همکاران بیشتر و از نزدیک در همکاری هستند، اتفاق افتاد.

### این پروسه در حین استخدام صورت می‌گیرد؟

یک مرحله در پروسه استخدام از افراد خواسته می‌شود که اگر در یک یا چند زمینه موفقیت‌هایی دارند، اعلام کنند. یکی از سوالاتی که از آنها می‌شود و در فرم پرسشنامه‌ها هم هست، این است که اگر در زمینه

▲ قهرمانی آقای یوسفی عطا در مسابقات ورزش کارگری جهان، بهانه‌ای شد برای گفتگو با شما در مورد وضعیت سرمایه‌های انسانی در مجموعه هلدینگ راینز کو. شاید به غیر از این ورزشکار، استعداد‌های دیگری هم در زمینه‌های مختلف در این مجموعه هلدینگ راینز کو وجود داشته باشد. راهی برای شناسایی سرمایه‌های انسانی مجموعه راینز کو وجود دارد یا این اتفاق باعث شده که دیگر افراد دارای اختراع در زمینه‌های دیگر هم شناسایی شوند و از آنها حمایت شود؟

با نظر به اینکه دکتر صمدی رویکردی در زمینه توسعه منابع انسانی دارند ما را مکلف به استعدادیابی در همه زمینه‌ها کرده‌اند و ما در بعضی از شرکت‌های گروه راینز کو، این استعدادیابی را مدت‌هاست که دنبال می‌کنیم و در واقع، حتی فرمت‌هایی برای همه اعضای شرکت داریم. مثلاً در شرکت اورند و خود دفتر هلدینگ هم این کار را کرده‌ایم که اسمش فرم‌های استعدادیابی است که در همه زمینه‌ها که افراد استعداد‌هایی

خاصی مهارتی وجود دارد، این مورد را اعلام کند. یکی در آن مرحله شروع و مصاحبه‌هاست که حتی سوال می‌شود و در خود پرسشنامه‌ها هم هست. یکی هم در مسیر بعد از اینکه وارد سازمان شدند، فرم‌های استعدادیابی توزیع و جمع‌آوری می‌شود. یعنی این اتفاق در دو مرحله رخ می‌دهد.

**▲ در مسیر قهرمانی، «حسن یوسفی عطا» چه حمایت‌هایی از او صورت گرفت که خروجی‌اش این شد که ایشان بدون دغدغه در یک مسابقه جهانی بتواند مدال کسب کند؟**

این اتفاقی که برای آقای یوسفی عطا افتاد، این بود که چون فدراسیون کارگری از لحاظ مالی ضعیف است، در رشته کاراته اصلا نمی‌خواست تیم اعزام کند. بعد از اینکه ما از آقای یوسفی عطا حمایت کردیم و مسائل مالی‌اش را تقبل کردیم، ایشان به فدراسیون مراجعه و اعلام کرد که شرکت اورند همه هزینه‌های من را به عهده گرفته. رئیس فدراسیون، آقای خراسانی به دفتر رایز کو آمدند و همین مطالب را گفتند که بعد از اینکه شما به طور کامل از آقای یوسفی عطا حمایت کردید، به فدراسیون رفیقیم و گفتیم یک شرکت آمده همه هزینه‌های یکی از کارگرایان را تقبل کرده که پرداخت کند و در آن زمان فدراسیون تشویق و ترغیب شد که اصلا تیم کاراته را بفرستد و خوشبختانه هم آقای یوسفی عطا طلا گرفت و هم تیم کاراته قهرمان شد.

**▲ موفق‌ترین تیم کاروان ایران همین کاراته بود.**

یعنی با یک حمایتی که یک شرکتی مثل اورند پیشرو کرد، هم تیم اعزام شد و هم یک اسپورت کاملی از آقای یوسفی عطا انجام شد و طلا گرفت و تیمشان به عنوان اولین عضو کاروان ایران طلا گرفت و در نهایت، تیم قهرمان شد.

**▲ موقی که یک ورزشکار عنوان بین‌المللی کسب می‌کند، به طور حتم، انگیزه‌اش بالاتر می‌رود که در زمینه ورزش حرفه‌ای راهش را ادامه دهد. الان شاید این ورزشکار دچار یک دوگانگی شده که آیا ورزش حرفه‌ای را ادامه دهد یا در جایی که کسب درآمد می‌کند، باقی بماند. تجربه سرمایه‌های انسانی در این زمینه چیست. به هر حال، ایشان قطعاً از این به بعد، باید بیشتر برای ورزش حرفه‌ای وقت بگذارد و شاید کمتر فرصتی برای پیش‌فراهم شود که اگر بخواهد به ورزش حرفه‌ای بپردازد، بتواند در مجموعه اورند پیشرو هم فعالیت کند. در این زمینه، چه حمایتی می‌توان کرد؟**

به نظر می‌رسد که هر دو را می‌توان با هم داشت. چون در ورزش‌هایی غیر از فوتسال که آدم‌ها جز فوتسال کاری نمی‌کنند و درآمد دارند، در سایر ورزش‌ها، همه افراد هم کارشان را می‌کنند و هم در کنارش به تمریناتشان می‌پردازند. البته در یک فکر اولیه هستیم که مربی تیم ملی کارگران به ما پیشنهاد داد که یک تیم ورزشی کاراته درست کنیم و به سوپر لیگ برویم. ما این را به عنوان یک ایده اولیه داریم و در حال مطالعه هستیم که از نظر اقتصادی و موقعیتی این امکان را داریم که یک تیم را در سوپر جام کاراته آماده کنیم که هم آقای یوسفی عطا در آن تیم قرار می‌گیرد و هم بتوانیم از استعدادها دیگری که درون و بیرون مجموعه‌مان است، استفاده کنیم که هم در مجموعه ما کار کنند و هم ورزش کنند و ما هم بتوانیم یک تیم را در عرصه کاراته داشته باشیم.

**▲ در حوزه‌هایی مثل کاراته که ورزش‌های درآمدزایی نیستند، اسپانسر ها خیلی سخت ورود می‌کنند و خیلی باید انگیزه داشته باشند تا به این بخش ورود کنند. رشته‌های رزمی همیشه مظلوم و محجور واقع شدند، با اینکه بار همه کاروان‌های ورزشی در المپیک و بازی‌های آسیایی را به دوش می‌کشند، اما همه ورزشکارهایشان مشکلات مالی دارند، به خاطر اینکه اسپانسر ورود پیدا نمی‌کند. اگر چنین موضوعی عملی شود، اتفاق خوبی در ورزش است، مخصوصاً ورزش‌های رزمی که معمولاً اسپانسر رغبتی برای ورود پیدا نمی‌کند، به خاطر اینکه آنچنان درآمدی ندارد.**

همینطور است. کاری که به عنوان توسعه ورزش از ۱۹ تیرماه در شرکت اورند پیشرو به عنوان پیلوت در یکی از سایت‌های پیمان شروع کردیم، روزانه ۱۵ دقیقه در همه سایت‌ها برای نرمش و وقت ورزش اختصاص

دادیم که همکارانمان هم نشاط بالایی داشته باشند و هم سلامتی‌شان را بیشتر حفظ کنیم و هم از ناراحتی‌های اسکلت و عضلانی پیشگیری کنیم. دنبال این هستیم که ورزش را در سطح همه همکاران توسعه دهیم و نهادینه کنیم.

**▲ حسن یوسفی عطا، اولین نماینده مجموعه رایز کو در چنین سطح ورزشی بودند یا اینکه قبلاً هم چنین موردی داشتید؟**

مورد اولی بوده که تا سطح قهرمانی جهان در کارگری توانسته مقام بیاورد.

**▲ اگر بحث تیمداری به وجود نیامد، حمایت از ایشان هم چنان وجود خواهد داشت که در مسابقات باشگاهی و رده‌های ملی شرکت کنند؟**

بله، قطعاً این اتفاق خواهد افتاد. دنبال این هستیم که ایشان این جایگاه را در ورزش حفظ کنند و حتماً مورد حمایت قرار می‌گیرند. یعنی ما حتی موقعی که ایشان اعزام می‌شدند، در مراسم اعزامشان حضور پیدا کردیم. مدیران ما در بدرفه و استقبالشان حضور پیدا کردند. حتی در حین مسابقات هم تماس داشتیم و اسپورتشان می‌کردیم. از نظر معنوی دنبالش بودیم که ایشان بالاخره به جایگاهی که حشش است، برسند.

**▲ قطعاً این حمایت تأثیر شگرفی در کسب این موفقیت داشته است.**

بله، من فکر می‌کنم و خودم هم در جمع مدیران مجموعه گفتیم شما اگر آدم‌ها را ببینید و دیده شوند، کارهای معجزه‌آمیزی انجام می‌دهند. نمونه‌اش هم همین آقای یوسفی عطا که واقعا در شرکت دیده شد و توانست یک کار بسیار بزرگی انجام دهد. روز اولی که دیدمش و صحبت کردم، گفتیم شما فکر می‌کنی بتوانی روی سکو بروی؟ گفت صدر صدر روی سکو که حتماً می‌روم. دیدم انقدر محکم صحبت می‌کند، گفتیم می‌توانی طلا را بگیری؟ گفت تلاشم را می‌کنم. واقعا آدم‌ها وقتی دیده می‌شوند و مورد توجه در سازمان‌هایشان قرار می‌گیرند، استعدادهایشان به طرز شگفت‌انگیزی رشد می‌کند و اعتماد به نفس خودشان را پیدا می‌کنند و در جایگاه خودشان قرار می‌گیرند.

**▲ برای تیمداری، اگر چنین قدم بزرگی را بردارید که به ورزش کشور ما کمک شایانی خواهد شد، آن هم در این شرایط اقتصادی که واقعا برای این رشته‌ها خیلی سخت است و برخی مربیان می‌گردند تا یک مجموعه جمع شود و یک اسپانسر سطح پایین پیدا کنند تا فقط هزینه‌های ایاب‌ذهاب و اردوهای ورزشکاران را بتوانند بپردازند و شرکت کنند و ورزشکار بیرون نمانند. امثال همین آقای یوسفی عطا شاید زیاد باشند که چون تیم و اسپانسر وجود ندارد و مدیریت فدراسیون هم معمولاً ضعیف هستند و آنچنان نمی‌توانند از ارتباطاتشان استفاده کنند، ورزشکاران بیرون می‌مانند و منافسانه همه‌جا اینطوری نیست که حمایت شوند. خیلی جاها ورزشکار از نان شبش می‌گذرد که فقط اردو شرکت کند. اگر امکانش هست که چنین قدمی بردارید، لطف بزرگی به این ورزش می‌کنید.**

همانطور که در ابتدا اشاره شد دکتر صمدی ما را در توسعه و استعدادیابی در منابع انسانی مکلف نموده‌اند و ما سعی خودمان را می‌کنیم، ولی هنوز در گروه رایز کو مصوب نشده. باید این را پخته و تبدیل به طرح کنیم و انشالله بپریم به تصویب برسیم.

شاید کسب این موفقیت یک انگیزه دو جانبه را در مجموعه بزرگ رایز کو ایجاد کند. از یک سو، برای پرسنل که باتوجه به حمایت‌های کامل اینچنینی اگر استعدادی دارند آن را بروز دهند تا در پی آن به موفقیتی دست پیدا کنند و از سوی دیگر، برای مدیران که با حمایت از چنین استعدادهایی موفقیتی یکی از اعضای مجموعه خود را در عرصه‌های مختلف شاهد باشند.

امیدوارم اگر همکاران دیگری در رایز کو داریم که ما هنوز استعدادشان را کشف نکردیم، به اطلاع مدیران برسانند یا خودشان به هر نحوی که صلاح می‌دانند، خودشان را مطرح کنند. البته ما در جنبه‌های ورزشی سالانه هم بحث برگزاری فوتسال و والیبال داریم که هم در مسابقات کارگری منطقه و هم داخل خود مجموعه و درون سازمانی برگزار می‌شود. امسال اصلاً برنامه‌ای تدوین شده که در سال ۹۸ مسابقات درون سازمانیمان را در همه شرکت‌های گروه به صورت انفرادی و تیمی برگزار کنیم و استعدادها را بیشتر شناسایی کنیم.

# جایگاه صنعت خودرو در بین دیگر صنایع

خودروسازی پیش از آنکه حتی شرکت‌های ایرانی شروع به فعالیت کنند، رقبای خارجی حضور داشتند. اگر چه اکنون دولت با وضع تعرفه واردات سعی در حمایت از تولیدکنندگان داخلی دارد، اما باز هم محصولات این رقبای در بازار وجود دارد و به‌عنوان یک مرجع، وسیله مقایسه مشتریان قرار می‌گیرد. مشتریان خواسته‌های خود را از یک خودرو خوب با محصولات قدرت‌های جهانی صنعت، تنظیم می‌کنند، اما هیچ تصویری از یک بانک، بیمه یا بیمارستان خارجی با امکانات و خدمات خوب ندارند، بر همین اساس هم هیچ انتقادی از صنایع مذکور در افکار عمومی وجود ندارد. البته رقابت باعث شکوفایی و رشد می‌شود، اما ای کاش در سایر صنایع هم فرصت برای رقابت باز می‌شد. مثلاً پزشکان یا بیمارستان‌هایی خارجی در ایران شعبه‌بزنند یا بیمه‌ها با ارزیابی دقیق‌تر ریسک شروع به فعالیت کنند. بیمه‌های ایران هم اکنون برای افزایش حاشیه سود، بازارها را طی توافق نانوشته باهم تقسیم کرده‌اند و هیچ‌یک وارد حیطه دیگری نمی‌شود. مسئله‌ای که در بسیاری از کشورهای جهان جرمی سنگین تلقی می‌شود و برخلاف مصالح و منافع مصرف‌کننده است. به عبارت دیگر، صنعت بیمه ما توان یا انگیزه رقابت با رقیب داخلی را هم ندارد، چه رسد به رقیب خارجی. اما این عقب‌ماندگی به علت نبود مرجع مناسب مقایسه (بیمه خارجی) هرگز به چشم مصرف‌کننده نمی‌آید.

## ۳. مسائل فنی مهندسی

خودرو را می‌توان بهشت ریاضیات و مهندسی نامید؛ چرا که انواع بحث‌ها از استاتیک و دینامیک تا طراحی اجزا تا انتقال حرارت، ترمودینامیک و ارتعاشات و کنترل، در آن ظهور و بروز پیدا می‌کند. در مقایسه با سایر صنایع هم از این حیث، بی‌نظیر و بی‌بشمار است. سی هزار قطعه در ساخت هر خودرو مورد استفاده قرار می‌گیرد که هر کدام دریایی از دانش و تجربه را در دل خود انداخته است. از این حیث، هیچ‌یک از صنایع ایران با خودروسازی قابل‌قیاس نیست. لوازم خانگی به‌عنوان مثال، از نظر فنی وسایل بسیار ساده‌ای هستند. مسئله حائز اهمیت دیگر پیشرفت و نوآوری است. نحوه عملکرد یک یخچال از زمان اختراع اولین یخچال تاکنون تغییر خاصی نکرده است، اما خودروهای قدیمی و ساده تولید داخل هر کدام تغییرات شگرفی را پشت‌سر گذاشته‌اند تا به اینجا رسیده‌اند که تنها با مقایسه مدل‌های اولیه و وارداتی با مدل‌های امسال می‌توان به آنها پی‌برد. اگر چه نارضایتی عمومی از صنعت خودرو وجود دارد و نزد اذهان عمومی به‌عنوان یک صنعت عقب‌افتاده یا ضعیف در نظر گرفته می‌شود. اما کماکان صنعت خودرو یکی از پیچیده‌ترین، پیشرفته‌ترین و پیشروترین صنایع کشور محسوب می‌شود.

فضای مقایسه صنایع و محصولات، تنها بدون در نظر گرفتن زمینه فعالیت هر یک، چندی است که بر فضای رسانه‌ای کشور حاکم شده است. اگر چه روند انتقادات در افکار عمومی بر ذهنیت آحاد جامعه از این صنعت سایه سنگینی انداخته است، اما وضعیت این صنعت در ایران با هیچ‌کدام از صنایع دیگری در ایران قابل‌مقایسه نیست، بلکه از تمامی صنایع یک‌سروگردن بالاتر است. اما چه شاخصه‌هایی در این بین، دخیل هستند؟

## ۱. مشتریان

شاید شما هم بارها مقایسه بین صنعت خودرو و سایر صنایع پیشتاز ایران اعم از موشک‌سازی، نانو فناوری و غیره را شنیده باشید و یا به این پرسش اندیشیده باشید که چرا با اینکه در صنعت موشکی به‌عنوان مثال قوی هستیم، در صنعت خودرو آنگونه که باید و شاید در عرصه بین‌المللی حرفی برای گفتن نداریم؟ پاسخ به این پرسش در مشتریان نهفته است. شما در صنایع دفاعی یک مشتری دست‌به‌نقد به نام دولت دارید که محصولات شما را پیش‌خرید می‌کند و انواع و اقسام تسهیلات را برای شما فراهم می‌کند. یا در صنعت نفت که به‌عنوان اولین و بزرگ‌ترین صنعت ایران شناخته می‌شود، مشتریان مشخصی وجود دارد و اوج هنر بازاریابی در ارائه تخفیف‌های فروش خلاصه می‌شود، چرا که محصول هیچ ویژگی فنی یا کیفی برای ارائه و ایجاد ارزش افزوده ندارد. اما در بازار خودرو و قطعات اینگونه نیست. مدیریت بازاریابی نقش بسیار مهم و پررنگی را ایفا می‌کند. هر خودرو ساز یا قطعه‌ساز که بدون مطالعات دقیق بازاریابی اعم از بخش بندی بازار، موضع‌یابی، الزامات طراحی و فنی و در نظر گرفتن نیاز مشتریان، شروع به فعالیت کند، قطعا محکوم به شکست است. کما اینکه بسیاری از خودروها در بازار بین‌المللی عرضه شده و به علت اشتباهات کوچک بازاریابی، تبدیل به فجایعی سنگین برای کمپانی‌های خودروساز شده‌اند که نه تنها به فروش موفقی دست پیدا نکرده‌اند، بلکه هزینه تحقیق و توسعه پروژه را هم پوشش ندادند. بخش بندی بازار با شاخص‌هایی هم چون سن، جنس، شغل، درآمد، طبقه اجتماعی مصرف‌کننده که نه تنها اندازه‌گیری آن، بلکه تحلیل و تصمیم‌گیری بر مبنای آن نیز بسیار دشوار است. خطاهایی به کوچکی اسم‌گذاری اشتباه، مانند شورولت نوا که به علت معنی نوا در زبان اسپانیایی در کشورهای آمریکای جنوبی توفیقی حاصل نکرد.

## ۲. رقبا

در صنایع دفاعی، بیمه، بانک، پزشکی، هتلداری و غیره شما هیچ شرکت خارجی‌ای را مشاهده نمی‌کنید که در بازار ایران حضور قوی و موثر داشته باشد. اما در صنعت

# چراغ خودرو

گفت‌و‌گو با مرتضی سبحانی؛ مدیرعامل اتحادیه نوین:

## افزایش ۲ میلیون دلاری میزان سرمایه گذاری در سال ۹۸

می‌توان گفت که شرکت قطعات خودرو اتحادیه نوین از سال ۱۳۴۸ فعالیت خود را به‌عنوان اولین سازنده قطعات خودرو با شرکت ایران خودرو آغاز کرده است و به‌صورت تخصصی فعالیت بر روی چراغ‌های خودرو در کارنامه این شرکت قرار دارد. به همین بهانه، دقایقی با «مرتضی سبحانی»؛ مدیرعامل اتحادیه نوین به‌گفت‌و‌گو نشستیم تا کمی بیشتر درباره فعالیت‌ها و اقدامات این مجموعه بدانیم. سبحانی فارغ‌التحصیل مهندسی مکانیک گرایش ساخت و تولید از دانشگاه تبریز در سال ۱۳۸۳ است که اکنون حدود ۱۵ سال می‌شود که در صنعت قطعه‌سازی با شرکت اورند پیشرو و گروه راز در حال همکاری است.

### قبل از هر چیز برایمان بگویید که شرکت قطعات خودرو اتحادیه نوین تاکنون چه اقداماتی انجام داده است؟

باید بگوییم شرکت قطعات خودرو اتحادیه نوین تا سال ۹۶ حدود ۸۰ محصول برای خودرو ساز تامین کرده است. در حال حاضر هم تعداد ۴۰ محصول برای شرکت‌های ایران خودرو، سایپا و بهمن‌موتور و ۲۰ محصول برای بازار در این شرکت در حال تولید و عرضه است.

### بعد از سال ۹۶ فعالیت این شرکت چگونه بوده است؟

این شرکت در پاییز ۹۶ از سهامدارن قبلی خریداری شده و در ابتدا زیر مجموعه پارت پلاستیک خراسان قرار گرفت و در سال ۹۷ به گروه راز پیوسته و هم‌اکنون در شهرک صنعتی صفادشت فعالیت دارد.

### بگویید چه برنامه‌ای برای توسعه سبد تولیدات و کالاها در شرکت پیش‌بینی شده است؟

باتوجه به برنامه توسعه‌ای، در حدود ۲۰ پروژه برای شرکت تعریف شده است که ورود به بازار چراغ‌های جلو خودرو با استفاده از تکنولوژی‌های روز، مهم‌ترین برنامه ما به‌شمار می‌آید. علاوه بر این، میزان سرمایه‌گذاری صورت‌گرفته پس از نقل و انتقال سهامدارن تاکنون نزدیک به یک میلیون دلار بوده است که برای سال ۹۸ نیز ۲ میلیون دلار به آن اضافه خواهد شد.

### به نظر می‌رسد گسترش برنامه‌ها نیاز شما به فضای محیطی را افزایش داده است، در این زمینه چه اقداماتی شده است؟

باتوجه به این اهداف، این سازمان به توسعه فضای کارخانه از ۸ هزار متر مربع کنونی به ۱۶ هزار متر مربع و افزایش ظرفیت به ۱۵ هزار چراغ خودرو در روز پرداخته است.

### در باره تاییدیه‌های کیفی که این شرکت دریافت کرده است نیز لطفا توضیح دهید.

در سال ۹۷، این شرکت موفق به اخذ گرید B ساپکو و B+ سازه گستر شد و در حال برنامه‌ریزی و حرکت برای ارتقای کیفیت و پاسخگویی کامل به نیاز ذینفعان و اخذ گرید A در بین همه خودروسازان است. هم‌چنین، این شرکت با رویکرد ارتقای نظام‌های مدیریت کیفیت، اقدام به جاسازی و اخذ استاندارد IATF و ISO ۱۴۰۰۱-۴۵۰۰۱ کرده است.

## ماشین، اولین همراه شما در سفر تابستانی امسال است بد سفر و خوش سفر



آب، کلیه شیلنگ‌های آب، لوله‌های روغن ترمز، تسمه‌های موتور، سامانه فرمان، نشستی روغن موتور و گیربکس باشد. به مکانیک یادآوری کنید که موارد فوق را خیلی دقیق بازدید کند. به‌ر حال این بازدیدها باعث می‌شود که اگر هزینه‌ای باید بابت تعمیرات پرداخت شود، بهتر است قبل از سفر باشد.

### ماشین شما نیاز به مراقبت دوره‌ای دارد؛ حتی قبل از سفر

خودرو شما دارای منبع‌هایی است که نه فقط در هنگام سفر، بلکه بر اساس برنامه دوره‌ای نگهداری هم باید مورد بازدید قرار بگیرد تا در صورت ناکافی بودن مقدار مایع داخل آنها، به‌میزان مجاز با مخلوط آب و ضدیخ و روغن فرمان و ترمز پر شود. مواردی که در این حالت باید بازدید شود، عبارتند از: آب شیشه‌شور، مخلوط آب و ضدیخ رادیاتور، روغن گیربکس و فرمان، روغن ترمز و مهم‌تر از آن، روغن موتور. زمان تعویض دوره‌ای روغن موتور و صافی روغن را بررسی کنید و مطمئن شوید که زمان زیادی از تعویض روغن موتور سپری نشده باشد.

### یک چمدان، به‌علاوه بقیه چمدان‌ها

اگر شما هم جزو خانواده‌های پرسویله هستید و در هر مسافرت، یکی دو چمدان بار و بندیل به‌همراه دارید، در نظر داشته باشید که وضع از این هم که هست بدتر است. برای راهی سفر شدن، یک سری وسایل ایمنی خودرویی هست که باید به جمع وسایلتان اضافه شود. گوشه صندوق عقب‌تان از همین اول مسافرت، یک جای خالی بگذارید، چون چند وسیله ضروری هست که به‌شدت موردنیاز است. جعبه وسایل ضروری و علائم هشداردهنده مانند چراغ‌های اضطراری، تابلوی احتیاط، جعبه کمک‌های اولیه، مقداری آب و غذای کنسرو شده همراه خود داشته باشید تا در صورت خرابی خودرو، بتوانید تا زمان برطرف شدن مشکل، صحیح و سالم به زندگی مسافرتیتان ادامه بدهید.

تابستان، دومین فصل سال، حال‌وهوای عجیبی دارد. تقریباً همه ایرانی‌ها معتقدند این فصل سال با دیگر فصول تفاوت‌های زیادی دارد و مهم‌ترینش، انرژی است که شما را وادار می‌کند به سفر و تفریح و گردش فکر کنید. کودکان و نوجوانان هم همیشه چشم‌به‌راه آمدن تابستان هستند تا پاداش درس خوانی و چندین‌ماه تلاش خود را با سه‌ماه تفریح و بازی و مسافرت بگیرند. به‌علاوه، تابستان فرصت خوبی برای شرکت در کلاس‌های مختلف و آموختن هنری جدید است. اما چرا تابستان را بهترین فصل مسافرت می‌دانند؟ اگر همین امروز تصمیم بگیرید بر اساس یک رسم نانوخته ایرانی، باروبندیل را ببندید و راهی سفر شوید، چه کار می‌کنید تا کم‌ترین آسیبی به شما و خانواده‌تان نرسد؟ اگر اهل سفر با ماشین شخصی هستید که اوضاع از این هم متفاوت‌تر است. شما با موجود بی‌جان رویه‌رو هستید که اگر حواستان کمی و فقط کمی پرت شود و به چند توصیه ساده توجه نکنید، می‌تواند سفر تابستانی‌تان را خراب کند. در گزارش این صفحه، شما را با نکاتی آشنا می‌کنیم که رعایت کردنش می‌تواند زمینه‌ساز بهترین سفر تابستانی زندگیتان باشد.

### راننده‌ها یک‌روز زودتر به سفر بروند!

شاید این جمله عجیب و دور از ذهن باشد. اینکه راننده‌ای که قرار است با ماشین شما راهی سفر کند، یک‌روز قبل از شما راهی مسافرت شود. اما باور کنید بر اساس توصیه کارشناسان، راننده‌ها باید قبل از بقیه مقدمات سفر را بچینند و به‌عبارتی دیگر، راهی سفر شوند. ماجرا هم از این قرار است که بر اساس همین تاکید کارشناسان، راننده خودرو باید قبل از شروع مسافرت، همه مشکلات احتمالی خودرو را حل کند. رانندگان قبل از اقدام به حرکت و مسافرت باید از سلامت خودرو، ایمنی و تجهیزات آن اطمینان کامل داشته باشند و هم‌چنین سامانه ترمز خودرو، باتری، لاستیک‌ها و سایر قطعات را بررسی و در صورت معیوب بودن، تعویض یا تعمیرات لازم را انجام دهند. به‌طور کل، مطمئن شوید که موتور و متعلقات آن در وضعیت مناسب است، چون ممکن است نقصی در موتور خودرو وجود داشته باشد که در هنگام سفر ظاهر شود. بنابراین مجبور هستید بخشی از بودجه سفرتان را صرف هزینه تعمیرات موتور کنید. اگر نقصی مشاهده کردید، آن را به تعمیرگاه مجاز و یا تعمیرگاه مورد اعتماد محل سکونتتان ببرید. این مرحله از بازدید، باید شامل باتری، صافی هواکش، رادیاتور، پمپ

## آواز نخوانید، رادیو را تعمیر کنید

شما نمی‌توانید در تمام طول مسافرت برای بقیه خانواده آواز بخوانید. غیر از اینکه خودتان خسته می‌شوید، باید قبول کنید که شاید صدای شما را کسی دوست نداشته باشد. بنابراین به توصیه کارشناسان، تجهیزات صوتی خود را بازدید کنید. چون برای سرگرمی و جلوگیری از خواب‌آلودگی، رادیو و موزیک می‌تواند به هوشیاری شما کمک کند. شما در حین رانندگی نمی‌توانید با اعضای خانواده و یا دوستان مداوم صحبت کنید و ممکن است در ایمنی شما تأثیر گذار باشد، بنابراین در طول سفر، سعی کنید به رادیو و موزیک‌های شاد گوش کنید.

## این وسایل را به مسافرت نبرید

خیالتان راحت باشد که با نبردن یک سری از وسایل، هیچ کدامشان ناراحت نمی‌شوند. برای داشتن یک سفر خوب و راحت، به جز آن دسته از امکاناتی که باید با خود به مسافرت ببرید، یک سری وسایل هم هست که اصلاً نباید همراه داشته باشید. برای مثال، از قرار دادن کپسول گاز و گالن‌های حاوی مواد سریع‌الاشتعال در صندوق عقب خودرو پرهیز کنید. این را برای آن‌هایی گفتیم که فکر می‌کنند پیک‌نیک، عضو اصلی و ضروری سفر است و برای آش‌خوری یا برنج دم کردن، باید حتماً همراهشان باشد. یک توصیه مهم دیگر هم اینکه از قرار دادن وسایل اضافه بر روی باربند خودرو پرهیز نموده، در صورت نیاز توسط چادر و طناب کاملاً مهار کنید تا از سقوط اجسام در طول مسیر جلوگیری شود.

## تمیز بروید، کثیف بر گردید!

تعارف که نداریم، ماشین شما زمانی که از مسافرت برمی‌گردد، حتماً نیاز به یک کارواش اساسی دارد، اما این دلیل نمی‌شود که در هنگام شروع سفر، ماشین خود را حسابی تروتیمز نکنید. دلیلش هم به جز زیبایی و پاکلاسی، نکات ایمنی است که رعایت نکردنش می‌تواند برای ماشین شما خطر ساز هم باشد. آنطور که کارشناسان ایمنی می‌گویند و لازم است ما هم آویزه گوشمان کنیم، اینکه در طول سفر نباید با پاک کردن شیشه‌ها و چراغ‌های خودرو غافل شد، چراکه یکی از دلایل بروز تصادفات به‌ویژه در شب، کثیف بودن شیشه‌ها و محدودیت در دید راننده است.

## ویوی ابدی را فراموش کنید

یکی از رسوم عجیب و غریبی که معمولاً مبتکر آن آقای راننده است و دلیلش هم خستگی بیش از حد حین رانندگی است، تماشای مناظر زیبای جاده است. معمولاً هم برای اینکه کسی متوجه نشود آقای راننده خسته است، با این جمله حرفشان را شروع می‌کنند: «به‌به! چهقدر این منظره قشنگه، یه چایی دیش اینجا می‌چسبه...» بعد هم ماشین را تگه می‌دارند و همه را مجبور می‌کنند پیاده شوند. مشکل از همین جا شروع می‌شود. اینکه ماشین را کنار جاده تگه دارید و ایمنی مسیر و جاده را به حداقل برسانید. ببینید دوست عزیز! اینکه شما خسته شده‌اید و قصد دارید استراحت کنید، تصمیم بسیار خوبی است، اما برای توقف باید از محل‌هایی که به‌همین منظور آماده شده، مانند پارکینگ‌ها یا در صورت ضرورت، از شانه خاکی جاده استفاده کنید. یک توصیه کوچک هم داشته باشیم که لطفاً از مسافرت تفریحی و خانوادگی با وانت، نیسان، کامیون و سایر خودروهای غیرسواری خودداری کنید. دلیلش را هم خودتان می‌دانید.

## خوشبو باشید، به فکر بقیه هم باشید

ماشین، یک دستگاه فلزی است که روح ندارد. این را گفتیم که بدانید این قوطی فلزی شیک و پرطرفدار، در گرما و سرما احتمال دارد دچار آلودگی شود. لازم است کاری کنید که در سفرهای طولانی‌مدت، حاضران در ماشین احساس راحتی از محل نشستشان داشته باشند. برای اینکه در طول سفر، فضای داخل خودرو شما با روشن شدن بخاری و یا کولر خوشبو شود، می‌توانید یکی از رایحه‌های خوشبوکننده موردنظرتان را انتخاب و به آینه داخل و یا دستگیره چراغ راهنمای خودرو آویزان کنید.

## نکته

این چند توصیه را هم در نظر بگیرید تا امسال یکی از رویایی‌ترین سفرهای تابستانی را تجربه کرده باشید. جای ما را هم خالی کنید و امیدواریم حسابی به شما خوش بگذرد.

▶ همیشه پیش از سفر، خوب استراحت کنید تا در زمان رانندگی دچار خستگی و

خواب‌آلودگی نشوید.

▶ بستن کمربند ایمنی علاوه بر تأمین سلامت راننده، باعث می‌شود تسلط بیشتری

در رانندگی داشته باشید.

▶ از سوار کردن سر نشینان بیش از حد مجاز خودرو، خودداری کنید.

▶ در رانندگی‌های طولانی، هر چند وقت یکبار، در شانه‌های خود حرکات نرمشی

انجام دهید و سعی کنید در حالت خستگی از ماشین پیاده شده و چند حرکت ورزشی

انجام دهید.

▶ زمان رانندگی در شب، از نور مناسب استفاده کنید.

▶ در هنگام سفر، به دلیل نوسانات آب‌وهوا و غیر قابل پیش‌بینی بودن شرایط جوی،

سعی کنید در هنگام روز رانندگی کنید، چراکه رانندگی در شب می‌تواند با خطای

دید و حوادث بیشتری همراه باشد.

▶ حفظ فاصله مناسب از وسیله نقلیه جلویی باتوجه به سرعت‌های تعیین شده ضروری

است.

▶ هنگام رانندگی در هوای مه‌آلود، به چراغ عقب خودرو و جلویی، اعتماد کامل

نداشته باشید.

▶ در یک سطح لغزنده هنگامی که سرعت دارید، از تغییر ناگهانی به دنده سنگین

خودداری نمایید.

▶ حین رانندگی جهت حفظ تمرکز، از صحبت کردن با تلفن همراه، خوردن و

آشامیدن، مشاخره و شوخی خودداری نمایید.

▶ در صورت مشاهده صحنه تصادف، از ازدحام در محل پرهیزید.

▶ از سبقت پیر هیزید. چرخاندن فرمان به مقدار زیاد، ضربه‌ای به عقب اتومبیل

می‌زند که موجب سر خوردن آن شده و اتومبیل در جهت عکس حرکت، برمی‌گردد.

▶ به کودکان خود آموزش دهید که حین حرکت، از بازی کردن یا دستگیره‌های

اتومبیل، باز کردن و خارج کردن دست و سر از پنجره خودداری کنند.



«حسن یوسفی عطا» بعد از کسب طلای رقابت‌های جهانی کارگران

## قهرمانی ایران با حمایت اورند پیشرو

بقیه بچه‌هایی که در مسابقات آسیایی دوسال پیش شرکت کرده بودند، در مسابقات گزینشی حضور داشتند.

**▲ سطح کیفی مسابقات جهانی چگونه بود و حرفات از چه کشورهایی بودند؟ رقبا را با چه نتایجی پشت سر گذاشتی تا به قهرمانی رسیدی؟**

چهار مرحله مسابقه تا فینال انجام می‌شد. دور اول با قرعه استراحت روبه‌رو شدم و دور دوم به مصاف حریف ایتالیایی‌ام که سرسخت‌ترین حریفم بود، رفتم که عضو تیم ملی ایتالیا هم بود و مدال لیگ جهانی داشت که خوشبختانه توانستم ۹ بر ۷ به پیروزی برسم. دور سوم هم به مصاف حریف هندی رفتم که با نتیجه ۱۲-۵ به پیروزی رسیدم و در دیدار نهایی هم مقابل حریف بلژیکی با نتیجه ۶-۳ به پیروزی رسیدم و عنوان قهرمانی را به دست آوردم، ولی جدی‌ترین حریفم همان کاراته‌کای ایتالیایی بود که عنوان دار بود.

**▲ از قبل شناختی از او داشتی؟**

شناخت قبلی‌ام به‌گونه‌ای بود که فقط بعضی از مسابقاتش در بخش کومیته را دیده بودم. چون این ورزش شکار یک مدت از کاراته دور بود.

**▲ آنطور که شنیدم و طبق صحبتی که با جناب آقای دکتر غفاری معاونت محترم سرمایه‌های انسانی رایز کو داشتیم، انکار اصلا قرار نبوده که کاراته تیمی به مسابقات اعزام کند و بعد از اینکه مجموعه هلدینگ رایز کو اسپانسر شما شده، تصمیم گرفته شده و در واقع انگیزه ایجاد شده که تیم کاراته را اعزام کنند و منجر شد به اینکه موفق‌ترین تیم هم باشد.**

دقیقا همین‌گونه است. زمانی که برای رقابت‌های گزینشی به مشهد مقدس رفتم و خوشبختانه من در آن رقابت‌ها مدال آوردم، با آقای صحرانورد، سرمری تیم ملی که رئیس انجمن کاراته کارگران هم هستند، صحبت کردم و ایشان اعلام کردند که انکار قرار نیست تیم اعزام شود و می‌گفتند که شاید اصلا کاراته المپیک نشود. همان موقع هنوز در حال رایزنی بودند و می‌گفتند که اگر اعزام هم صورت بگیرد، به‌خاطر وضعیت ارز، هزینه‌های سنگینی دارد، چون کشور میزبان اروپایی است. از فردای همان روزی که قهرمان کشور شدم، پیگیر مسائل در فدراسیون شدم و گفتم که اگر حتی تیم ملی هم اعزام نشود، من می‌خواهم به‌صورت انفرادی اعزام می‌شوم!

**▲ فدراسیون کاراته یا فدراسیون ورزش‌های کارگری؟**

ورزش‌های کارگری. خیلی پیگیری کردم و فدراسیون کارگری هم در دی‌ماه حضور تیم

شهر «توروزا» اسپانیا طی روزهای یازدهم تا شانزدهم تیرماه میزبان رقابت‌های جهانی کارگران بود. یکی از تیم‌های اعزامی از کشورمان به این رقابت‌ها، کاراته بود که عنوان قهرمانی را هم به‌دست آورد. در ترکیب کاراته‌کایهای ایرانی نام «حسن یوسفی عطا» هم به چشم می‌خورد که به‌نوعی نماینده شرکت اورند پیشرو در کاروان اعزامی ایران به اسپانیا هم محسوب می‌شد و توانست مقام قهرمانی را از آن خود کند. بعد از این درخشش و بازگشت از مسابقات جهانی با یوسفی عطا گفتگو کردیم. کاراته‌کای طلایی اسپانیا، دلیل اصلی این موفقیت و حتی اعزام تیم کاراته کشورمان به مسابقات جهانی اسپانیا را حمایت اورند پیشرو می‌داند....

**▲ این موفقیت را به شما تبریک می‌گویم. قبل از اعزام به اسپانیا فکر می‌کردی که مدال طلاگیری؟**

من قبل از اعزام به این دلیل که برای اولین بار بود که به مسابقات بین‌المللی خارج از کشور اعزام می‌شدم، خیلی انگیزه داشتم. یکی از دلایلی این بود که مطمئن بودم مدال طلا را به‌دست خواهم آورد. چون می‌خواستیم به مریدان تیم ملی ثابت کنم که می‌توانند به‌من اعتماد کنند و به این دلیل می‌دانستم که به مدال طلا خواهم رسید و تمرینات خوبی را هم پشت سر گذاشتم. در ایران، حریفان خوبی را پشت سر گذاشتم تا بتوانم فیکس تیم ملی کارگران شوم. به‌خاطر همین بود که به خودم اعتماد داشتم که می‌توانم مدال طلا را بگیرم.

**▲ برای رسیدن به لباس تیم ملی کارگران، مسابقات انتخابی و گزینشی را پشت سر گذاشتی؟**

بله، دو مرحله انتخابی داشتیم. اول مسابقات قهرمان کشور که آذرماه در مشهد برگزار شد و خدا را شکر مدال طلا گرفتم. دومین انتخابیمان هم تقریبا سه‌روز قبل از تحویل سال ۹۸ بود که در تهران برگزار شد و فیکس تیم ملی کارگران شدم.

**▲ از باز یکنان ملی‌پوش یا سوپر لیگ هم حریفی در این مسابقات گزینشی حضور داشت؟**

بچه‌هایی در انتخابی بودند که در تیم ملی جوانان و تیم ملی امید و تیم ملی نوجوانان و تیم ملی پایه بودند، ولی هیچ‌کدام از بچه‌های تیم ملی بزرگسالان در این مسابقات شرکت نکردند. در واقع آنها که فیکس تیم ملی بودند، در این مسابقات شرکت نکردند، و گرنه



کارانه در رقابت‌های المپیک کارگری را قطعی کرد. به من گفتند که شاید کاراته اعزام نشود، چون هزینه‌های بالاست و سرمربیان هم زیاد پیگیر نیست. من در جلسه اسپانسر محترم شرکت کردم و اورند پیشرو از من حمایت کرد. این جرقه زده شد و فدراسیون که دید اورند پیشرو این هزینه‌ها را تقبل کرده است، ترغیب به اعزام تیم شد و به این ترتیب، بخشی جزئی از هزینه‌ها را هم فدراسیون پرداخت کرد. در واقع، استارت اعزام تیم کاراته کارگران ایران به المپیک کارگری از کمک شرکت اورند پیشرو به بنده زده شد.

### ▲ در این چند وقت که بحث اعزام مطرح شد، اردوهای آماده‌سازی زیادی را پشت سر گذاشتی. در این مدت، اورند پیشرو چگونه حمایت کرد؟ در بحث مرخصی‌ها و اردوها تداخل کاری را چگونه مدیریت کرد؟

خدارا صد هزار مرتبه شکر که با مرخصی‌های من موافقت کردند و دستشان درد نکند. از دی‌ماه با مرخصی‌های من موافقت کردند و حتی برای اعزام ۱۸ میلیون تومان برای من هزینه شده بود که توسط اورند پیشرو وارپزشد. وقتی در تاریخ ۲۷ اسفند توانستم سهمیه تیم ملی را کسب کنم، به شرکت اعلام کردم که یکی از شرایطی که من بخواهم در مسابقات کارگری شرکت کنم، این است که باید به سفارت اسپانیا ثابت کنم که من یک کارگر هستم، حداقل تا پایان اردیبهشت‌ماه باید بیمه‌ام رد شده باشد و فیش حقوقی داشته باشم. بعد از تعطیلات نوروز با جناب دکتر غفاری و جناب آقای صمدانی پور صحبت کردم و درخواست دادم که اگر می‌شود، بیمه من را رد کنید تا من حداقل بتوانم در این مسابقات شرکت کنم. خدارا شکر بیمه‌ام را هم رد کردند تا هیچ مشکلی پیش‌رو نباشد و بدون دغدغه ذهنی به تمریناتم بپردازم. حالا هم که مسابقات به‌تازگی تمام شده و باید به سرکار بازگردم.

### ▲ سابقه حضور در مسابقات بین‌المللی داخلی را داشته‌ای؟

چند دوره در جام ایران زمین شرکت کردم و مدال‌های رنگارنگ طلا، نقره و برنز به‌دست آوردم. دو دوره هم در جام وحدت و دوستی شرکت کردم. سطح جام وحدت و دوستی مثل مسابقات لیگ جهانی است.

### ▲ تجربه حضور در رقابت‌های سوپر لیگ را هم داشته‌ای؟

بله. در رقابت‌های سوپر لیگ در تیم پاس قوامین بودم. خدمت مقدس سر بازی را هم در همین تیم سپری کردم و با تیم قوامین نفر سوم کشور شدم. قبل از آن هم در تیم آوای رزم بودم. در رده آینده‌سازان هم در تیم گاز زنجان بودم.

### ▲ تاثیر گذارترین مربی‌ات از رده پایه تا کنون چه کسی بوده است؟

تاثیر گذارترین مربی در ورزش و زندگی‌ام، آقای «نادر جودت» بودند که خودشان ۱۳ سال ملی پوش و کاپیتان تیم ملی بودند که قهرمان جهان و قهرمان آسیا هم شده‌اند. ۶ طلای آسیا دارند و تاثیر زیادی در زندگی‌ام داشتند.

### ▲ الگوی ورزشی‌ات چه کسی بوده است؟

در اخلاق و مردانگی، آقا تختی؛ ولی در کاراته، آقای جودت.

### ▲ باتوجه به مقامی که کسب کردی، فکر می‌کنی وضعیت پیش‌رویت چگونه می‌شود؟ بالاخره شاید پیشتر دیده شوی. آیا پیشنهادی برای حضور در مسابقات سوپر لیگ یا باشگاهی داشته‌ای؟ فکر می‌کنی که راه پیشرفت هموارتر از قبل باشد؟

کاراته رشته‌ای است که مبلغ قراردادهاش آنچنان نیست. چون رسانه‌ها توجه زیادی به این رشته نمی‌کنند و به همین خاطر، شرکت‌ها و اسپانسرها خیلی تمایل به سرمایه‌گذاری ندارند. اسپانسرهایی که سرمایه‌گذاری می‌کنند که در رسانه دیده شود. متأسفانه فقط دو تیم دانشگاه آزاد و بیمه تعاون هستند که به‌طور مرتب حضور دارند. این تیم‌ها در سوپر لیگ سرمایه‌گذاری خوبی می‌کنند و از ملی پوشان استفاده می‌کنند تا بتوانند مدال کسب کنند، قهرمان شوند و رسانه‌های شود. ولی امثال همین تیم آوای رزم به من پیشنهاد داده‌اند که در تیمشان در بخش کومیته حضور داشته باشم. در شرکت اورند پیشرو، جناب آقای دکتر غفاری اعلام کردند که در حال بررسی شرایط هستند تا اورند پیشرو به امید خدا در سوپر لیگ تیمداری کند. من این قول را می‌دهم اگر شرکت اورند پیشرو یک سرمایه‌گذاری مختصری هم انجام دهد و بتوانیم چند بازیکن خوب ملی پوش جذب کنیم و با نام اورند پیشرو در سوپر لیگ شرکت کنیم، این قول را می‌دهم که تیممان به مقام‌های اول تا سوم سوپر لیگ دست پیدا کند. ضمن اینکه یک تبلیغ خیلی خوب برای شرکتان می‌شود. چون مسابقات هر هفته در سوپر لیگ بخش زنده دارد و تیمی که قهرمان شود، مدیرعامل و مدیر اسپانسر را به برنامه زنده دعوت می‌کنند و از این لحاظ هم خیلی خوب است.

### ▲ پس امید داری که امسال اورند پیشرو در لیگ کاراته تیمداری کند تا پیشرفت را با این تیم ادامه دهی ...

اگر تیمداری کنند که تبلیغات خیلی خوبی می‌شود. واقعا هم دست چند تا ورزشکار را می‌گیرد و آنها را بالا می‌کشد. چون ورزشکاران این رشته به‌غیر از قرارداد بستن در سوپر لیگ درآمد دیگری ندارند، مگر اینکه به بازی‌های آسیایی بروند و یک مدال بگیرند. مگر چند نفر به بازی‌های آسیایی یا جهانی می‌روند که بخواهند یک سکه بگیرند؟ امید ما ورزشکاران همین لیگ است که قراردادش هم بالاتر از ۳۵ میلیون تومان نیست.

### ▲ در این چند وقت پیشنهادی نداشته‌ای؟

قبل از اعزام، آقای «مجید صافی»، سرمربی تیم آوای رزم درخواست کرده بودند که امسال در این تیم مبارزه کنم.

### ▲ باتوجه به اینکه می‌خواهی ورزش حرفه‌ای را هم چنان دنبال کنی، وضعیت کارت چگونه خواهد شد؟ به‌هر حال، این امکان که همیشه مرخصی بگیری میسر نخواهد بود.

فقط از مجموعه اورند درخواست دارم که دیگر به‌صورت شیفتی کار نکنم و اگر امکان دارد شرایط خدمت من در این مجموعه، به‌نحوی باشد که بتوانم تمرینات حرفه‌ای خود را هم پشت سر بگذارم. ورزشکارهای حرفه‌ای روزانه دوماه تمرین می‌کنند، ولی من فقط زمانی که در اردو بودم می‌توانستم دوماه تمرین کنم، ولی حالا که کار می‌کنم، یک‌بار در روز تمرین می‌کنم. من دوست دارم یک ساعت کاری مشخصی داشته باشم تا بتوانم عصرها هم تمرین کنم. خواهش من این است که یک کار باشد که من بتوانم به تمرینم برسم. اگر مسابقاتی بود، لطف کنند باز هم با مرخصی‌هایم موافقت کنند و اگر هم جایی نیاز به حمایت مالی داشتم، مثل گذشته حمایت کنند.

### ▲ چند ساله هستی؟ و وضعیت تحصیلی‌ات چگونه است؟

۲۳ ساله هستم تا پیش دانشگاهی درس خواندم. یک ترم هم رشته حقوق در دانشگاه پیام نور بوئین‌زهره درس خواندم. آن موقع من حرفه‌ای کاراته کار می‌کردم و از آنجا که فیکس تیم ملی نشدم، اصلا از ورزش زده شدم. حق من را خوردند و از ورزش و کاراته زده شدم. رفتم دفتر چه اعزام به خدمتم را گرفتم و پست کردم. افسردگی گرفته بودم و به سر بازی رفتم و حدود یک‌سال اصلا کاراته کار نمی‌کردم. بعد از اینکه خدمتم تمام شد، واقعا تصمیم گرفتم که بیایم و محکم برای تمرین کردن، ادامه دهم. دوماه تمرین کردم و دیدم هیچ پولی برای ادامه ندارم. حتی کرایه ماشین نداشتم که سر تمرین بروم. تلفن هم‌راهم را فروختم و رفتم سر تمرین.

### ▲ کجا تمرین می‌کردی؟

مهرشهر نزد آقای نادر جودت تمرین می‌کردم. خانه‌مان ماه‌شدت است. یک فاصله ۲۵ کیلومتری را هر روز می‌رفتم و می‌آمدم. الان هم می‌روم و می‌آیم. چهار سال است که دارم آنجا تمرین می‌کنم.

### ▲ مهم‌ترین مسابقه پیش‌رو برای تو چه مسابقاتی است؟

من خودم را آماده شرکت در رقابت‌های لیگ جهانی شیلی می‌کنم که سری آ کاراته محسوب می‌شود. در سری آ، کسانی می‌توانند شرکت کنند که رنکینگ بالای ۱۰۰ دارند. بعد از این، مسابقات کسب سهمیه المپیک ۲۰۲۰ است. هزینه همه این مسابقات ۴۵ میلیون تومان می‌شود. اگر شرایط مالی داشته باشم و حمایت شوم، برای کسب سهمیه المپیک شهر بورماه به این مسابقات در شیلی می‌روم. اگر بتوانم در این مسابقات مدال بگیرم، رنکینگم به زیر ۶۰ می‌آید و می‌توانم در لیگ‌های جهانی بعدی با کمک وزارت ورزش و فدراسیون کاراته شرکت کنم. این آخرین مرحله سری آ است. یعنی اگر نتوانم در این رقابت‌ها شرکت کنم، در سایر رقابت‌های پیش‌روی جهانی‌ها هم نمی‌توانم شرکت کنم.

### ▲ مربی‌ات در مسابقات کارگری چه کسی بود؟

سرمربی تیم ملی آقای «سیامک صحرانورد» که هم رئیس انجمن و هم سرمربی تیم ملی است. یک انسان خیلی شریف که از جیب خودش برای ما هزینه کرد و در اردوهای اسپانیا واقعا به ما کمک کرد.

### ▲ بزرگ‌ترین آرزویت چیست؟

بزرگ‌ترین آرزویم در زندگی این بود که بتوانم مدال جهانی کسب کنم. یکی دیگر از آرزوهایم این است که بتوانم تحصیلم را ادامه دهم. به‌هر حال، مدال جهانی گرفته‌ام و می‌توانم در دانشگاه آزاد با تخفیف شهریه خوبی درس بخوانم. اگر شرکت موافقت کند، من ادامه تحصیل می‌دهم تا بتوانم یک فرد تاثیرگذار در جامعه‌ام باشم.

### ▲ صحبت پایانی؟

فقط از مجموعه شرکت اورند پیشرو تقدیر و تشکر می‌کنم که واقعا من را حمایت کردند. اگر حمایت آقای دکتر «حمیدرضا صمدی» و آقای دکتر «غفاری» نبود، به‌نظم تیم ملی کاراته هم اعزام نمی‌شد و اصلا قهرمانی رقم نمی‌خورد. این صحبت را واقعا خود آقای «سیامک صحرانورد» سرمربی محترم تیم ملی کاراته کارگران ایران در جلسه‌ای که با آقای دکتر غفاری داشتند، مطرح کردند و گفتند جرقه این اعزام را شرکت اورند پیشرو زده است. هم من و هم سایر اعضای تیم ملی مدیون شرکت هستیم و دستشان درد نکند که لطف کردند و واقعا من را به آینده امیدوار کردند. اگر این مدال را نمی‌آوردم و باز هم مثل سابق اعزام نمی‌شدم، انگیزه‌ام مجدداً پایین می‌آمد، ولی الان انگیزه‌ام خدارا شکر خیلی بالاست. واقعا اگر به لیگ‌های جهانی اعزام شوم، به المپیک ۲۰۲۰ و بازی‌های آسیایی هم فکر می‌کنم. دست تک این عزیزان که به من کمک و لطف کردند را می‌بوسم. از مربی‌ام تقدیر و تشکر می‌کنم. از خانواده عزیزم که محبت کردند و من را حمایت کردند. من و خانواده‌ام در شرایط بدی بودیم و بعد از این همه خبرهای بد، خانواده من خیلی خوشحال شدند. برادرم تصادف کرده و تابه‌حال، عمل‌های جراحی زیادی انجام داده و این خبر خوشی برای خانواده‌ام بود که مدیون اورند پیشرو هستم.

## به بهانه حضور فصل تابستان

# معروف ترین خودروهای تابستانی جهان

بر هیچ کس پوشیده نیست که فصل تابستان پرسفرترین فصل سال است و افرادی که قصد تردد با ماشین شخصی را دارند، همواره برای تنظیم بهتر ماشین خود تلاش می کنند. در این میان، اگر خودرو مناسبی وجود داشته باشد، لذت سفر دوچندان می شود. اما بسیاری نمی دانند چه خودرویی را برای فصل تابستان انتخاب کنند. فصلی که شوق سفر در همه افراد وجود داشته و یک اتومبیل ایده آل می تواند موجب شود تا سفر خوشی به ارمغان آید. در این گزارش می خواهیم شما را با بهترین خودروهای فصل تابستان در جهان آشنا سازیم. البته که بسیاری از مردم جهان تصور می کنند که بدون داشتن ماشینی مانند کروک نمی توان سفری خوب داشت و خودرو مناسب این فصل حتما باید یکی از گران قیمت ترین ها باشد. اما در حقیقت، اینگونه نیست و لذت بردن از تابستان شامل اتومبیل های دیگری هم می شود.

## فولکس واگن گلف

یکی از مناسب ترین گزینه ها برای فصل تابستان، فولکس واگن گلف است. این مدل از سیستم حرکتی 4MOTION چهار چرخ محرک بهره می برد و سیستم تعلیقی بزرگی برای آن در نظر گرفته شده است. شرکت فولکس، این مدل را در نسخه SE و SEL به فروش می رساند تا افراد متناسب با پیکربندی مورد نظر خود گزینه ایده آل خریداری کنند. این خودرو، یک خودرو واگنی قدرتمند است که توان بالایی را می تواند در قیاس با رقیب از خود نشان دهد. بسیاری ممکن است این خودرو را مناسب فصل تابستان ندانند، اما در حقیقت، موضوع این است که فولکس واگن با افزودن ویژگی های لازم آن را مناسب چنین فصلی کرده است. بنابراین مناسب شمردن آن برای تابستان دور از ذهن نبوده و امری درست و قابل قبول تلقی می شود. گذشته از قابلیت های مذکور، سیستم ایمنی و رفاهی کافی، گلف Alltrack را در دسته برترین ها جای می دهد.



## مزدا Miata RF ۵-MX

مزدا همیشه با تولیدات خود توانسته صنعت اتومبیل سازی را متعجب سازد. برخی از محصولات این شرکت بسیار مورد توجه نیستند، اما برخی در سطح محبوبیت بالایی قرار داشته که می توان آنها را ایده آل و فوق العاده محسوب کرد. یکی از آنها خودرو کامپکت کروک Miata RF 5-MX بوده که با طراحی جدید مزدا، ظاهری جذاب به خود گرفته است. چنین مدلی برای تابستان بسیار مناسب است، زیرا از یک سو پیشرانه کافی را برای حرکت بزرگ دارد و در سوی دیگر، امکانات لازم نیز مهیا شده است.

2017 Miata RF 5-MX با سقفی تاشو می تواند در تابستان و هوای گرم کارآمد باشد و در کنار ساحل یا مکان های دیدنی با باز کردن سقف آن از هوای تابستانی لذت برد. همانطور که می دانید یکی از خودروهای محبوب فصل تابستان کروک ها هستند که در این فصل فروش آنها نسبت به دیگر فصل ها افزایش پیدا می کند. علت عمده آن نیز چنین موضوعی بوده و توانسته خودروهای کوپه کروک را پرطرفدار گرداند. Miata RF با ویژگی های فنی مناسب و سیستم ایمنی و رفاهی کافی، در دسته برترین اتومبیل های فصل تابستان قرار می گیرد که انتخابی درست است.



## کیا اپتیما هیبریدی

کیا، یکی از شرکت های مطرح تولیدکننده خودرو کره جنوبی شناخته می شود که در کنار کیا، توانسته برند جهانی بزرگی را برای خود رقم زند. تاکنون محصولات مختلفی را از کیا شاهد بودیم که در این میان، یکی از آنها سدان میان سایز محبوب اپتیماست. اگر بگوییم محبوبیت کیا اپتیما در سطح کمتری تویوتا، اما کمی کمتر بوده بیره نگفته ایم. یکی از محصولاتی که به نظر می رسد باید آن را مناسب فصل تابستان بدانیم، همین کیا اپتیما هیبریدی ۲۰۱۷ است. اپتیما رقیب برای هیونداسوناتا و تویوتا کمتری محسوب می شود که علاوه بر طراحی جالب توجه، یک محصول کارآمد نیز محسوب می شود. مصرف سوخت بسیار کم در کنار میزان تولید آلودگی پایین، آن را به اتومبیلی ایده آل تبدیل کرده که اگر به فواید آن اشاره داشته باشیم، بسیار مفید خواهد بود. با سانروفی بانارومایی جذابیت داخلی آن دوچندان بوده و شرکت کیا نیز با افزودن ویژگی های قابل توجه این مدل را به سدان پیشرفته ای در قیاس با رقیب تبدیل کرده است. بنابراین، اگر به ویژگی های آن اشاره ای داشته باشیم، قطعاً می توان لیست بلندبالایی را تدارک

بر گرفته از روح اجداد خود است، اما بیشتر از یک ون معمولی، ون است؛ از امکانات این ماشین می توان به یک آشپزخانه کامل و تخت چهار نفره و هم چنین گرمکن هایی که از راه دور روشن و خاموش می شوند و یک تانک آب تازه در آن و صندلی راننده جالبی که قابلیت ۱۸۰ درجه چرخش را دارد و یک سقف متحرک اشاره کرد که این ماشین را به یک خانه سیار تبدیل کرده است.



## مناسب ترین خودروهای داخلی

طیف قابل توجهی از خانواده های ایرانی بنا به دلایل مختلفی از جمله محدود بودن سقف بودجه تحت اختیار خود برای خرید یک خودرو و مسافرتی، ناگزیر از متمرکز شدن روی گزینه های ساخت داخل هستند. خودروهایی که تا حدی ارزان تر از نمونه های خارجی به شمار می روند و از همین رو، برای بسیاری از خانواده ها قابل دسترس تر به نظر می رسند. به همین دلیل، بسیاری از کسانی که در پی خرید یک اتومبیل جدید برای رفع نیازهای اساسی خانواده خود هستند، در گام نخست به دنبال بهترین ماشین در ایران برای مسافرت می گردند. در این بین، شاید بتوان سورن ال ایکس توربو، ۲۰۶ اس دی وی ۸، تندر ۹۰ و پژو پارس را بهترین گزینه ها معرفی کرد. مدل جدید تولید شده از نسخه پوست انداخته خودرو سمند، یعنی سورن ال ایکس توربو را می توان یکی از بهترین گزینه های موجود برای کسب لقب بهترین ماشین ایرانی برای مسافرت قلمداد کرد. کابین بزرگ و جادار، موتور ۱۶۵۰ سی سی چهار سیلندر و ۱۶ سوپاپ این خودرو و... از مهم ترین ویژگی های آن است.

## ادامه ماجرا

پژو ۲۰۶ را می توان یکی از محبوب ترین و پرفروش ترین خودروهای حاضر در بازار خودرو ایران لقب داد که در مدل ها و تیپ های مختلفی عرضه می شود. با این حال، اکثر این تیپ ها به دلیل بهره مندی از خصلت اسپرت خود و عدم برخورداری از فضای کافی بار، در مجموع، گزینه های چندان مناسبی برای مسافرت های خانوادگی محسوب نمی شوند. اما این نقیصه در مدل صندوقدار این خودرو یعنی پژو ۲۰۶ اس دی وی ۸ جبران شده است و به همین دلیل می توان این خودرو را یکی از گزینه های موجود در بازار داخل برای کسب لقب بهترین ماشین ایرانی برای مسافرت قلمداد کرد. تندر ۹۰ شاید به لحاظ بهره مندی از مشخصات فنی تفاوت چندان چشمگیری نسبت به سایر گزینه های حاضر در لیست بهترین ماشین ایرانی برای مسافرت و خودروهایی که در متن پیش رو به آنها اشاره شد، نداشته باشد. اما کیفیت بالای برخی قطعات به کار رفته در آن، نظیر جعبه دنده در کنار شتاب صفر تا صد و هزینه تعمیرات این خودرو موجب می شود که خودرو دوستان، حساب ویژه ای روی آن باز کنند و این خودرو را میان سایر گزینه های موجود در لیست بهترین ماشین ایرانی برای مسافرت قرار دهند. در مورد پژو پارس هم باید گفت ویژگی هایی نظیر بهره مندی از فضای کافی برای جادادن مسافران و حمل بار در کنار مناسب تر بودن قیمت لوازم یدکی مختلف این خودرو نسبت به نمونه های مشابه و سایر هم تایان حاضر در بازار، از جمله نکات قابل اعتنای پژو پارس به شمار می رود و نام این خودرو را در میان سایر گزینه های موجود برای کسب عنوان بهترین ماشین ایرانی برای مسافرت قرار می دهد. اگر چه پژو پارس از شتاب کمتری نسبت به پژو ۲۰۶ مدل اس دی وی ۸ برخوردار است، اما به لحاظ قدرت موتور و گشتاور آن، کم و بیش با این خودرو برابری می کند و می توان ادعا کرد که به لحاظ بهره مندی از مشخصات فنی، چیزی نسبت به خودرو مذکور کم ندارد. نکته دیگر خانوادگی بودن این ماشین به نسبت ۲۰۶ است.

دید که جزئیات بسیاری را در بر می گیرد. دلیل مناسبت آن با فصل تابستان نیز مصرف سوخت کمتر و میزان آلودگی کمتر است که در کنار دیگر ویژگی ها، اپتیما هیبریدی را کارآمد می سازد.



## کادیلاک CT6 پلاگین هیبریدی

شرکت کادیلاک یکی از کمپانی های مطرح آمریکایی بوده که تاکنون محصولات بزرگی را در بازار عرضه داشته است. این کمپانی در سید محصولات خود مدل های مختلفی داشته و یکی از آن ها خودرو سدان CT6 پلاگین هیبریدی ۲۰۱۷ است. مدلی که اگر چه از سقف تاشو کروکی برخوردار نیست، اما مناسب فصل تابستان تلقی می شود. CT6 یک مدل لوکس بوده و توانسته با ویژگی های خود، برتر از رقبای باشد. فضای داخلی مدرن با فناوری های روز رفاهی را برای سر نشینان فراهم می آورد. پیشرا نه هیبریدی نیز کمک می کند تا مصرف سوخت پایین بوده و رانندگان سفر های طولانی با CT6 2017 سپری کنند. همانطور که می دانید مصرف سوخت در سفر بالا بوده و اگر از مدلی هیبریدی برخوردار نباشید، قطعاً هزینه های بسیاری را باید در این زمینه صرف کنید که قطعاً نفع آور است. پیشرا نه قدرتمندی نیز برای این خودرو در نظر گرفته شده و می تواند توان بالایی به عنوان سدان لوکس از خود نشان دهد. بنابراین این CT6 محصولی کارآمد برای فصل تابستان محسوب می شود.



## رنو کجار

شاید برایتان عجیب و جالب باشد، اگر معنای کلمه کجار را بدانید. کد به کلمه quad اشاره دارد که به معنی چهار گانه است و کلمه جار به لغت agile اشاره دارد که به معنی چابک است. اما بر خلاف اسم عجیب و غریبش، کجار واقعاً یک ماشین مناسب برای سفر است. مخصوصاً اینکه این ماشین از نسیان قشقای بزرگ تر، ارزان تر و مثل یک کاناپه بزرگ راحت است و همه این ویژگی ها باعث می شود که سفر جاده ای لذت بخشی را تجربه کنید. ویژگی هایی مثل فضای برای دراز کردن پاها، یک نگهدارنده دو چرخه و یک شیشه پانورمایی حیرت انگیز در سقف که دید زیبایی از محیط بیرون به سر نشینان می دهد، همه و همه این ماشین را به یک ماشین ایده آل برای سفر تبدیل کرده است.

بهترین ماشین جهانگردی: فولکس واگن مدل اقیانوس کالیفرنیا  
شاید جالب باشد اگر بدانید که یک روزنامه آمریکایی، فولکس Campare را بهترین ماشین جهانگردی معرفی کرده است. این ماشین دهه شصت میلادی، سمبلی از آزادی به شمار می رفت و این موضوع در دورانی بود که رانندگان آمریکایی آن مدل را به مردی نسبت می دادند که در خیابان ها تیک آف می کشید. اکنون نسل ششم Campare



مهندس «سروش امیریان صدر» در گفتگو با راز صنعت شیرده

# تامین قطعات ناوگان اسنپ توسط مادپارت

شرکت مادپارت به عنوان یکی از شرکت‌های زیرمجموعه هلدینگ رایز کو در راه تامین و توزیع قطعات یدکی خودرو در بازار لوازم یدکی کشورمان نقشی بسیار موثر و پررنگ دارد. مادپارت از سال ۱۳۹۲ با هدف تامین قطعات ایمن و با کیفیت مورد تأیید خودروسازان کشور و در عین حال، تکریم حقوق مشتریان گرامی و جلب رضایت آنها برای استفاده از بهترین و باکیفیت‌ترین قطعات لوازم یدکی با گارانتی و خدمات پس از فروش یک‌ساله فعالیت خود را آغاز کرده و روز به روز به گسترش فعالیت‌های اینچنینی فکر می‌کند. مادپارت با تامین قطعات سیستم سوخت‌رسانی، برق‌رسانی، انتقال قدرت، قطعات جانبی موتور، کابل‌های کنترلی، نوارهای آب‌بندی و سایر محصولات توانسته بازار تأثیرگذاری را برای خود دست‌وپا کند. درباره آخرین فعالیت‌ها و برنامه‌های پیش‌روی مادپارت با مهندس «سروش امیریان صدر» مدیر عامل این شرکت به گفتگو نشستیم. مدیر عامل مادپارت از مشکلات موجود در بازار لوازم یدکی داخلی و برنامه‌های راهبردی این شرکت برای توسعه بازار محصولاتش در سراسر کشور با راز صنعت سخن گفت...

است که حق تعامل مستقیم با خودروساز را نخواهد داشت.

**اگر بخواهیم وضعیت بازار را در یک سال اخیر بررسی کنیم، اوضاع باتوجه به بازگشت تحریم‌ها چگونه بوده است؟ باتوجه به نوسانات شدید نرخ ارز، تامین قطعات دچار مشکل نشده است؟**

قطعا تأثیرگذار بوده است و این تأثیرات در چند جهت رخ داده است. ابتدا از این جهت که بخش عمده سبد کالای ما توسط قطعه‌سازان داخلی تامین می‌شود که این قطعه‌سازان می‌توانند شرکت‌های زیرمجموعه هلدینگ رایز کو باشند که اصلا وظیفه اصلی مادپارت فروش و توضیح محصولات شرکت‌های زیرمجموعه هلدینگ رایز کو در بازار یدک است. در کنار آن، ما از قطعه‌سازان خارج از مجموعه هلدینگ رایز کو که محصولاتشان مورد تأیید خودروسازان است و کیفیت آنها در گرید A قرار دارد هم قطعات را خریداری می‌کنیم. طی یک سال اخیر و به دنبال بازگشت تحریم‌ها و روندی

**نحوه فعالیت مادپارت به عنوان تامین‌کننده و توزیع‌کننده در بازار لوازم یدکی و قطعات خودرو چگونه است؟ آیا اوضاع نایسمن قطعه‌سازان در این روزها (طلب سنگین آنها از خودروسازان) تأثیری بر روند کاری این مجموعه هم گذاشته است؟**

مادپارت به عنوان یک شرکت بازرگانی، مستقیما در فرآیند تولید و ساخت قطعه حضور ندارد و به همین خاطر، تعاملی هم با خودروسازان به وجود نیامده است. اما آنچه که از تعاملات فی‌مابین سایر شرکت‌های گروه رایز کو برمی‌آید، کاملا مشخص است که مسائلی مانند بدهی سنگین خودروسازان به قطعه‌سازان به سختی گریبان قطعه‌سازان را گرفته است. اما در کل مجموعه مادپارت، حتی تعامل مستقیم با افتراکت خودروسازان مانند ایساکو و سایپایدک هم ندارد. مادپارت قطعات و لوازم یدکی را از قطعه‌سازان خریداری می‌کند و به عنوان یک برند در بازار لوازم یدکی عرضه و توزیع می‌کند. سیاست و استراتژی که برای مادپارت تعریف شده به اینگونه

که در این مدت باتوجه به وضعیت نرخ ارز و تخصیص ارز و سختگیری های گمرکی و محدودیت های تامین کنندگان چینی و اروپایی برای همکاری با شرکت های ایرانی طی شده است، طبیعتاً تامین مواد اولیه برای قطعات منفرجه برای همه قطعه سازان دشوار شده است و در اصل می توان گفت که تحریم های خارجی در کنار تحریم های داخلی، دست به دست هم داده است که سختی های این شرایط بیشتر به چشم بیاید. در حال حاضر، در حالی که بسیاری از قطعه سازان اروپایی دیگر به ایران جنسی نمی فروروشند، در کنار آن هم پروسه های ثبت سفارش، پروسه های تخصیص ارز توسط بانک مرکزی، پروسه های گمرکی و عوامل داخلی دیگر هم در یک سال اخیر نه تنها تسهیل نشده است تا بتواند فشار تحریم خارجی را کم کند، که بعضاً سخت گیرانه تر هم شده است. در نتیجه همه قطعه سازان که جمعاً تامین کننده مادپارت محسوب می شوند، دچار کمبود مواد اولیه و قطعات نیمه ساخته هستند و ما هر ماه چندین میلیارد تومان تامین از دست رفته داریم، به این خاطر که مواد اولیه به دستشان نرسیده یا مشکلات این چینی دیگر دارند. این موضوع یکی از اثراتی است که بر حوزه تامین در بازار یدکی ایران شاهد هستیم. به هر حال، موجودی کالا در بازار کاهش پیدا کرده است و این موضوع در کنار اثر توری ناشی از نرخ ارز، باعث افزایش مجدد قیمت ها شده است. مثلاً اگر نرخ ارز به نسبت سال ۹۶ که حدود ۴۵۰ تومان ارزش داشت، در حال حاضر ۳ برابر شده است، شما در بازار یدکی نه تنها اثر افزایش سه برابری را می بینید، که به دلیل محدودیت موجودی کالا حتی ممکن است یک کالای یدکی تا ۵ برابر هم افزایش قیمت داشته باشد که این مزاد ۳ برابری نرخ ارز ناشی از کمبود قطعه در بازار است. اگر ما تورم بخشی را در نظر بگیریم، در حوزه لوازم یدکی و قطعه خودرو توری که به وجود آمده است، بسیار بیشتر از تورم نرخ ارز است. اثر دوم بر روی خودرو ساز بوده است. باتوجه به این که تعدیل های قیمتی با خودرو سازان تأیید نشده یا مثلاً زمانی که تیراژ تولید خودرو سازان دچار افت شده است، یک ظرفیت مزاد را در قطعه سازان به وجود آورده است و آنها را مجبور کرده است تا این ظرفیت مزاد را روانه بازار کنند. از آن طرف، رقابت سختی در بازار ایجاد شده است که همه قطعه سازان در حال تلاش هستند تا برای تامین نقدینگی مورد نیازشان خیلی خودشان را در قید و بند خودرو ساز نگذارند و بیشتر تمرکزشان مطوف به بازار یدکی قطعات خودرو شده است. همین امر باعث شده تا رقابت هم بسیار سخت تر شود و در کنار آن، مسائل مربوط به بحث تحریم و تورم ... مشکل رقابت بین قطعه سازان در بازار یدک هم بسیار زیاد شده است و همه سعی بر این دارند که در رکود خودروسازی بخش عمده ای از بازار را به خودشان اختصاص دهند تا بتوانند منابع مالی خودشان را تامین کنند.

### این مشکلات و محدودیت ها را چگونه می توان مدیریت کرد؟

قطعه سازان مانه ای که از چابکی لازم برخوردار باشند، می توانند با افزایش بهره روری، کاهش ضایعات و یا پایین آوردن قیمت تمام شده جای خود را در این بازار باز کنند. شرکت مادپارت که می توان گفت به طور مستقیم درگیر فرآیند ساخت قطعات نیست، امسال تمرکزش را بر روی دو آیتم گذاشته است. یکی بحث تبلیغات است که بتوان از پس این رکود برآمد و سهم بیشتری از بازار را به خودمان اختصاص دهیم و دیگری، بحث توسعه سبد قطعات و محصولات است که عملاً امسال سعی ما بر این است که باتوجه به این که رقابت در بازار لوازم یدکی بین برندها بیشتر شده است، ما بتوانیم با تنوع اقلام سبد قدرتمندی داشته باشیم و به همین خاطر به دنبال این هستیم که قطعات جدیدی به محصولات خود اضافه کنیم و در کنار آن، گروه های جدیدی را هم به مشتریان خود اضافه کنیم که اگر تاکنون سیستم توزیع مادپارت بر اساس سیستم بنکداری و عمده بین استان ها بوده است، در حال حاضر تمرکزمان بر روی این موضوع است که بتوانیم فروش قطعات را برای کارمندان ارگان ها و سازمان ها و تعاونی ها انجام دهیم. این یک بازار بکری خواهد بود که بنا به محدودیت ها و سختی های موجود در این بازار، کمتر برندی به آن ورود پیدا کرده است.

### این ارگان ها را شناسایی کرده اید؟

به طور مثال، ارگان ها و سازمان هایی مانند تاکسیرانی، تاکسی های اینترنتی، تعاونی های نیروهای مسلح، آموزش و پرورش و ... بازارهای بکری به شمار می روند که هم از دید آن سازمان یک سیستم تشویقی برای پرسنل محسوب خواهد شد و در نتیجه از این موضوع استقبال می شود و از سوی دیگر، ما هم می توانیم این بازارهای بکر را در اختیار خودمان قرار دهیم که تا این لحظه به آنها ورود نشده است.

و از نظر رقابتی دستمان بسیار باز تر خواهد بود.

### آیا برگشت سرمایه از سوی این ارگان ها راحت خواهد بود؟

سبکی که ما برای این کار در نظر گرفتیم، به این صورت است که کالاهای سوبسیددار و تخفیفی را به طور مستقیم به پرسنل ارائه کنیم و عملاً سازمان، توزیع کننده نخواهد بود و پرسنل قطعات را بدون واسطه و نقدی خریداری خواهند کرد و به زودی اولین فروشگاه ما در این زمینه در غرب تهران افتتاح خواهد شد.

### به نظر می رسد که باتوجه به صحبت های مطرح شده از سوی شما، رانندگان تاکسی های اینترنتی بتوانند بازار خوبی را برای مادپارت ایجاد کنند.

دقیقاً گام اول در اینباره با قرارداد بین مادپارت و اسنپ برداشته شده است. ما اولین شرکتی هستیم که چنین قراردادی را با اسنپ به ثبت رساندیم و منظورم از افتتاح فروشگاه در غرب تهران، سرویس دهی به رانندگان اسنپ بود. در حال حاضر، در تهران حدود ۴۵۰ هزار راننده در اسنپ ثبت نام کرده اند و ۲۶۰ هزار خودرو فعال هم در اسنپ حضور دارند که کار سرویس دهی به آنها با افتتاح فروشگاه در غرب تهران محدود به بزرگراه شهید ستاری در مرداد ماه آغاز می شود که قطعات را با تخفیف ویژه به رانندگان اسنپ عرضه می کند و در کنار آن به مشتریان عادی هم قطعات را ارائه خواهیم کرد.

### در ادامه موضوع تحریم ها و بحث تامین قطعات، این سوال به ذهن می رسد که مشکلات در تامین کدام گروه قطعات، شما را بیشتر دچار مشکل کرده است؟

یک موضوعی که به اشتباه در صنعت خودروسازی ایران مطرح می شود، بحث درصد قطعات ساخت داخل است. مثلاً در مورد سیستم سوخت رسانی عنوان می شود که این سیستم ساخت داخل است. در آمار و ارقام گفته می شود که مثلاً و به طور فرض، پراید ۹۸ درصد ساخت داخل است یا مثلاً سمند ۸۰ درصد. اما در جایی گفته نمی شود که مثلاً آوردن پمپشرو به عنوان یکی از بزرگترین تامین کننده قطعات سوخت رسانی، مواد اولیه اش را از راه واردات از اروپا تامین می کند و یا اتصالات سوخت رسانی و بسیاری دیگر از اجزا، وارداتی است. در نتیجه، اکثر خودروسازان ما یا در تامین مواد اولیه و یا در تامین قطعات منفرجه نیازمند مواد خارجی هستند. در گروه محصولات مادپارت هم اگر محصولات را به ۱۲ گروه تقسیم بندی کنیم، همه این محصولات با درصد های متفاوت نیازمند مواد اولیه وارداتی هستند. حتی اگر قطعه ای فقط نیازمند ۱۰ درصد مواد اولیه وارداتی باشند، تا وقتی این مواد تامین نشود، ساخت محصول نهایی نخواهد شد. در نتیجه، نمی توان گفت که یک محصول در بحث تحریم ها کاملاً در امان مانده یا محصول دیگر به طور کامل تحت تاثیر قرار گرفته است. در کل، قطعات برقی مانند سنسورها، شمع انژکتور و ... به طور کامل وارداتی هستند و افزایش قیمتی شدیدی هم داشته است و یک سری کالاهای دیگر که مواد اولیه آنها با افت یک سری از پارامترها از داخل هم قابل تامین باشد، کمی کمتر دچار این مشکلات هستند. در این زمینه می شود برخی از قطعات فلزی خودرو و یا کابل های کنترلی که مواد اولیه اصلیشان مفتول فلزی است را مثال زد که مشکل تامین برای آنها خیلی حس نمی شود.

### امکان واردات این قطعات به صورت مستقیم از سوی مادپارت امکان پذیر نیست؟

متأسفانه باتوجه به محدودیت های داخلی که در زمینه واردات اعمال شده است، این موضوع ممکن نیست. شاید تا سال ۹۶ هر فردی که کارت بازرگانی در اختیار داشت، می توانست تمام ۲۸ گروه کالایی را وارد کند. اما بعد از آن، محدودیت هایی به وجود آمد که دارندگان کارت بازرگانی فقط می توانستند ۳ گروه کالا را وارد کنند. وقتی چنین محدودیت هایی اعمال می شود، دارنده کارت بازرگانی که به طور مثال در گروه بلبرینگ، پمپ بنزین و یا یک کالای دیگر واردات انجام داده است، نمی تواند مثلاً تسهیم تایم وارد کند. همین عامل باعث می شود تا تعداد واردکنندگان مجاز برای هر کالایی محدود شود. از سوی دیگر، مشکلات دیگری مانند مشکلات ارزی هم وجود دارد و همه این مسائل دست به دست هم می دهد تا از حجم محصولات وارداتی کاسته شود.

### پس گروه قطعاتی که اعلام کردید که در آینده توسعه پیدا خواهند کرد هم زیرمجموعه قطعات موجود برای مادپارت خواهند بود؟

در ظاهر اینگونه به نظر خواهد رسید. اما چون محصولات را از قطعه سازان و واردکنندگان دیگر تامین می کنیم و مثلاً ما اگر در کارت بازرگانیمان بلبرینگ را نمی توانیم وارد کنیم، به کمک واردکننده بلبرینگ آن کالا را تامین می کنیم و با برند مادپارت در سبد محصولات قرار می دهیم.

خواهیم بود، این قرارداد در قدم اول به مدت یک سال بسته شده است و اگر طرفین بعد از یک سال از نحوه همکاری راضی باشند، این قرارداد برای سالیان بعد هم قابل تمدید خواهد بود.

### چنین تسهیلاتی برای پرسنل گروه ریز کو هم در نظر گرفته شده است؟

ما به تازگی توانسته‌ایم قراردادی را با لاستیک‌سازی بارز به امضا برسانیم و به عنوان نماینده این شرکت، توزیع تیر خودرو را هم انجام می‌دهیم. طی دو سال اخیر، تلاش‌های فراوانی برای افزایش اعتبار مادپارت در سطح کشور از راه برداشتن قدم‌های اینچنینی انجام شده و همین عامل باعث شده تا شرکت معتبری مانند بارز تردیدی در عقد قرارداد با ما نداشته باشد و با کمال میل مادپارت را به عنوان یکی از عوامل فروش خود در سطح کشور انتخاب می‌کند. در همین راستا، باتوجه به صحبت‌هایی که از قبل با معاونت سرمایه‌های انسانی هلدینگ ریز کو و هم چنین با مدیران عامل سایر شرکت‌های گروه ریز کو صورت گرفته است، مادپارت از ماه گذشته نقش پیشگامی را ایجاد کرده است تا بتواند قطعات خود را با قیمت‌های بسیار رقابتی و تعاونی در اختیار تمامی پرسنل گروه قرار دهد. این اقدام از طرفی می‌تواند باعث جذابیت برای پرسنل باشد و از سوی دیگر، گردش مالی قابل قبولی را هم برای مادپارت ایجاد خواهد کرد. در همین راستا، اولین اقدام را در راستای تامین تیر خودرو با نرخ مصوب دولتی برای پرسنل برداشته‌ایم که با استقبال بسیار خوبی هم مواجه شده است که ما این کار را ادامه خواهیم داد و البته سعی بر این داریم که تنوع کالایی خود را هم بالا ببریم و قطعاتی مانند تسمه، شمع، لنت ترمز، باتری و... را هم در قالب تعاونی به کارکنان شرکت هلدینگ ریز کو ارائه خواهیم داد. پیش‌بینی می‌شود که این اتفاق در بیلان رضایت‌مندی کارکنان مجموعه تاثیر مثبت داشته باشد.

### تسهیلات خاصی هم در راه ارائه این محصولات برای پرسنل در نظر گرفته شده است؟

مشابه همان شرایطی که برای اسنپ تعریف شده است را برای پرسنل هم در نظر گرفته‌ایم. به‌طور مثال، در مورد تیر، ما موظف هستیم تا به نرخ دولتی محصول را بفروش برسانیم که چیزی در حدود ۱۰۰ هزار تومان کمتر از نرخ بازار خواهد بود. انشالله اگر این استقبال ادامه‌دار باشد، ما توسعه سید کالایی هم خواهیم داشت. در مجموعه ریز کو اگر تعداد پرسنل و اقوام درجه یک را در نظر بگیریم، جمعیتی در حدود ۸ هزار خودرو پوشش داده خواهند شد که اگر پرسنل گروه بهمن و کروز را هم در نظر بگیریم، جمعیتی در حدود ۱۲ هزار خودرو تحت پوشش قرار می‌گیرند که اگر اقوام این افراد را هم در نظر بگیریم که به واسطه پرسنل از مادپارت خرید کنند، جمعیتی در حدود ۶۰ هزار نفر می‌توانند تحت پوشش تعاونی لوازم یدکی مادپارت قرار گیرند.



### این گروه محصولات شامل قطعات همان خودروهای مانند انواع پژو و محصولات سایپا می‌شود که در حال حاضر تامین می‌شوند یا خودروهای جدیدی هم اضافه خواهند شد؟

هر دو نوع خواهد بود. در حال حاضر، حدود ۹۰ درصد خودروهایی که در کشور مان تردد می‌کنند، محصولات داخلی ایران خودرو و سایپا هستند. در نتیجه، سید کالایی مادپارت در حوزه محصولات دو خودرو ساز اصلی توسعه پیدا می‌کند و تنوع اقلام پژو و پراید بیشتر خواهد بود. از طرفی دیگر، شرکت‌های زیرمجموعه ریز کو پتانسیل و ظرفیتی دارند، مثلاً اوردن پیشرو سازنده قطعات سوخت‌رسانی خودرو است. طبیعتاً این شرکت در کنار تولید پمپ سوخت پراید و پژو و سایر خودروهای تولید داخل می‌تواند پمپ خودروهای چینی را هم تولید کند. مادپارت با توجه به این ظرفیت موجود توسط اوردن پیشرو در یک پروژه مشترک با این مجموعه توزیع قطعات سوخت محصولاتی مانند لیفان، جک، ریو را تعریف کرده‌ایم تا بتوانیم از ظرفیت و توانایی اوردن پیشرو استفاده کنیم و تنوع را در خودروها افزایش دهیم. در همین رابطه، به‌زودی و از مرداد ماه توزیع پمپ سوخت چهار محصول چینی و هم چنین زانتیا و ریو را در گذشته تولید داخل بوده‌اند با همکاری اوردن پیشرو انجام خواهیم داد تا از ظرفیت این مجموعه نهایت استفاده را ببریم.

### این حرکت را اگر بتوان چشم‌انداز کوتاه مدت مادپارت نامید، آیا چشم‌انداز بلندمدتی هم تعریف شده است؟

در چشم‌انداز بلندمدت چند آیتم را در استراتژی مادپارت تعریف کرده‌ایم که به عنوان مثال به‌طور جدی به دنبال این هستیم که در تامین قطعات خودروهای خارجی مانند خودروهای خانواده کیا، هیوندا و تویوتا هم ورود کنیم و این موضوع، یکی از محورهای توسعه آینده مادپارت خواهد بود. محور دوم بحث، توسعه شعب و فروشگاه‌های مادپارت در سطح کشور خواهد بود. به‌عنوان مثال، در پروژه همکاری با اسنپ در گام اول، تامین قطعات در سطح استان تهران را انجام خواهیم داد و در صورت موفق بودن این پروژه و ساز و کار، در سایر استان‌هایی که اسنپ تعداد خودروهای بالایی داشته باشد هم شعب خود را راه‌اندازی خواهیم کرد و توسعه خواهیم داد. در مورد محور سوم هم باتوجه به اینکه مادپارت یک شرکت بازرگانی به‌شمار می‌رود و نه فقط لزوماً بازرگانی قطعا خودرو، احتمال این وجود دارد که به سایر کسب‌وکارهای حوزه بازرگانی هم ورود کنیم، مانند خرید و فروش مواد پلیمر و مواد اولیه، مواد فلزی و مواردی اینچنینی. در کل، در این سه حوزه در بلندمدت برنامه‌ریزی صورت گرفته است که البته با شرایط موجود فعالیت در حوزه‌های اول و سوم فعلاً امکان‌پذیر نخواهد بود، اما در حوزه دوم یعنی بحث تعدد و افزایش شعب در حال تحقیقات هستیم تا انشالله در صورت موفقیت در اولین تجربه با اسنپ، همین الگو را در مراکز استان‌ها توسعه خواهیم داد.

### نکته اینجاست که فعالیت تاکسی‌های اینترنتی در حال گسترش است. آیا محدوده تامین قطعات فقط مختص به اسنپ خواهد بود یا در آینده ممکن است خودروهای سایر تاکسی‌های اینترنتی را هم دربرگیرد؟

قرارداد مادپارت و اسنپ یک تعهد دوجانبه است؛ به این صورت که اسنپ به‌غیر از ما به سراغ تامین‌کنندگان دیگر قطعات نرود و از سوی دیگر، مادپارت هم امتیازات ویژه‌ای که برای رانندگان اسنپ در نظر گرفته است را برای سایرین ارائه ندهد و بهترین نحوه فروش مخصوص خودروهای زیرمجموعه اسنپ باشد. به‌عنوان مثال، اگر مادپارت کالایی را به مبلغ صد تومان به رانندگان اسنپ بفروشد، حق نخواهد داشت تا با مبلغی کمتر به سایرین عرضه کند. اما فروش این کالا با قیمت بالاتر مجاز خواهد بود و از جهت حقوقی، قابل اعتراض نیست. در نتیجه، وقتی فروشگاه‌ها راه‌اندازی شوند، بهترین شرایط فروش برای رانندگان اسنپ در نظر گرفته خواهد شد.

### قرارداد فی‌مابین، طولانی مدت منعقد شده است؟

این قرارداد ماهیتی آزمایشی دارد. به هر حال، نه مادپارت سابقه چنین قراردادی و همکاری را دارد و نه شرکت اسنپ پیش از این، چنین قراردادی را تجربه کرده است. این شرکت پیش از این هم چندبار سعی کرده تا چنین قراردادی را با سایر شرکت‌ها منعقد کنند، اما همه آنها تجربه‌هایی شکست‌خورده به‌شمار می‌رود. در نتیجه، اگر بتوانیم اولین الگوی موفق باشسیم، تجربه جدیدی خواهد بود، ولی در حال حاضر، به‌دلیل کمبود تجربه در این قرارداد و اینکه در این موضوع دچار آزمون و خطا

# ماfiای ضد تولید

وقتی بحث به خودر برسد، اظهار نظرها و جهت گیریها بسیار متفاوت خواهد شد. تقریباً کسی نیست که در این زمینه نظر کارشناسی خودش را نداشته باشد، اما در یک نگاه کلی با خیل عظیم ناراضیان از صنعت و گروه کوچک موافقان صنعت اتومبیل روبرو خواهیم بود. سال گذشته که دولت طی یک مصوبه واردات هر نوع خودرو سواری خارجی را ممنوع کرد، البته جهت گیریها شدیدتر و موضع گیریها پررنگ تر شد. در این مدت، آنقدر به این موضوعات پرداخته نشده که گویی برداشته شدن تعرفه واردات خودرو و آزاد شدن واردات، یک خواست جمعی و یکی از آرمان های توده مردم است. در این نوشتار سعی می شود زوایای تاریک مسئله مورد بازبینی قرار گیرد.

استدلال موافقان یا طرفداران تولید محدودتر و مشخص تر است. آنها خواهند توسع اقتصاد، حفظ اشتغال موجود و طرفدار حمایت از کار و سرمایه ایرانی هستند. اما مخالفان تا آنجا پیش رفته اند که بدون در نظر گرفتن اشتغال بالای یک میلیون نفری این صنعت، خواستار حذف کامل این صنعت در صورت عدم رقابت پذیری هستند.

## باور کلیشه ای خودرو خارجی ارزان است.

«خودروهای صفر کیلومتر خارجی از نظر قیمتی توان رقابت با تولیدات داخل را ندارند.» این جمله شاید کمی عجیب به نظر برسد و باور آن سخت باشد، اما حقیقت دارد. شاید بارها این جمله را از زبان مسئولین دو شرکت خودروساز یا مقامات دولتی هم شنیده باشید. بررسی ها نشان می دهد قیمت خودروهای صفر کیلومتر خارجی از حدود ۱۶ هزار دلار شروع می شود. با در نظر گرفتن نرخ دلار آزاد ۱۳ هزار تومانی، ارزان ترین خودرو خارجی که شورت اسپارک باشد، کمی بیش از ۲۰۰ میلیون تومان خواهد بود. به این قیمت بایستی هزینه حمل، بازرگانی، پلاک گذاری، بیمه بدنه، بیمه شخص ثالث را نیز اضافه کرد. با در نظر گرفتن این هزینه ها و بدون احتساب مالیات ورودی یا تعرفه گمرکی، ارزان ترین خودرو بیش از ۲۲۰ میلیون تومان خواهد بود. بر همین مبنا، قیمت ساناتافه ۲۰۱۹، حدود ۳۰ هزار دلار است که باز با احتساب دلار آزاد حدود ۴۰۰ میلیون تومان هزینه خواهد داشت.

درست است که مصرف کنندگان خارجی مجبور به پیش ثبت نام یا تسویه حساب آنی نیستند و می توانند از تسهیلات پرداخت عالی و از دم قسط بهره مند شوند، اما این مسئله بیشتر مطوف به نظام پولی و مالی این کشورهاست تا صنعت اتومبیل. در واقع، عقب ماندگی صنعت بانکداری در کنار تورم بالاست که چنین شرایطی در ایران میسر نمی شود، کما اینکه در سطح معاملات خرد هم شرایط پرداخت به سمت پرداخت نقدی در حال حرکت است. اگر چنین شرایطی در صنایع بانکداری و اقتصاد کلان کشور حاکم شود، قطعاً خودروسازان و قطعه سازان هم خواهند توانست با شرایط بهتری و هزینه های مالی کمتری به فعالیت بپردازند و در عرصه بین المللی هم رقابت پذیر تر باشند.

## کار کرده چه طور؟

در دوره پهلوی دوم، قانون منع واردات خودرو کار کرده تصویب شد، قانونی که در کنار منع تولید و فروش خودرو سواری دیزلی، تا امروز پابرجاست و کشور را از مزایا و معایب هریک از این دو محروم کرده است. اخیراً زمره های صدور مجوز برای واردات خودرو کار کرده به گوش می رسد اما تاکنون مصوبه ای ابلاغ یا اجرایی نشده است. یکی از دلایلی که مخالفان تولید داخل مطرح می کنند بحث کیفیت بهز عم

آنها نازل خودروهای داخلی است. پیگیری مصرانه این گروه برای رفع ممنوعیت خودرو کار کرده اما پارادوکس رفتاری این گروه را بیشتر نمایان می سازد. البته ژست های رنگ و لعاب دار ملی و میهنی هم به این موضوع دامن می زند که مثلاً آیا لیاقت ایرانیان استفاده از فلان خودرو داخلی است؟ استدلالی که می تواند به طور معکوس هم مورد استفاده قرار گیرد که آیا لیاقت ایرانیان استفاده از خودروهای فرسوده و مستهلک خارجی است؟

## خواست عمومی

آیا برداشته شدن تعرفه واردات خودرو یا آزاد شدن واردات خودرو کار کرده واقعاً یک خواست جمعی و عمومی است؟ بررسی آمار واردات گمرک نشان می دهد از سال ۱۳۹۰ تاکنون در حدود ۴۵۰ هزار دستگاه خودرو خارجی وارد کشور شده است. تعداد کل خودروهای داخل ایران در حدود ۱۳ میلیون دستگاه است. بنابراین در حدود ۳ درصد از مصرف کنندگان از خودرو خارجی اعم از لوکس یا غیر لوکس استفاده می کنند. با احتساب اینکه بخشی از خریداران این خودروهای خارجی، شرکت های بزرگ، سفارت ها و سازمان هایی از این دست هستند، تعداد مصرف کنندگان حقیقی این خودروها کمتر از ۳ درصد کل مصرف کنندگان خواهد بود. چه طور خواست کمتر از سه درصد مصرف کنندگان به خواست جمعی و گروهی تبدیل شده است؟ چه طور اذهان اکثریت در راستای منافع اقلیت تحت سیطره درآمده است؟

بررسی آمار گمرک نشان می دهد در همین مدت ۱۸ میلیارد دلار ارز از کشور خارج شده است. میانگین قیمت خودروهای وارداتی در حدود ۲۵ هزار دلار خواهد بود. آیا به فرض برداشته شدن تعرفه واردات، مصرف کنندگان محصولات سایپا و ایران خودرو توان پرداخت هزینه ۳۲۵ میلیون تومانی خودرو وارداتی را دارند؟

مسئله بسیار مهم دیگری که سهواً یا عمداً مورد چشم پوشی قرار می گیرد، هزینه های پس از فروش یا تعمیرات و نگهداری است. به عنوان مثال، قیمت فیلتر روغن ساناتافه بیش از پنج برابر قیمت فیلتر روغن یک خودرو داخلی است. همین اختلاف قیمت درباره قطعات پر مصرف یدکی نیز صدق می کند. به عنوان مثال چراغ جلو ساناتافه بیش از ده برابر قیمت یک جفت چراغ جلو پژو ۲۰۶ است.

## اگر رقابت پذیر نیست، تعطیلش کنید

شاید به حرف ساده باشد، اما در عمل تبعات جبران ناپذیری به بار خواهد آورد. همانطور که پیش از این ذکر شد، بیش از یک میلیون نفر در صنعت و صنایع وابسته مشغول به فعالیت هستند. اگر بعد خانوار را چهار در نظر بگیریم، یعنی معیشت بیش از چهار میلیون نفر در گرو این صنعت است. با تعطیلی کامل این صنعت، آمار بیکاران بیش از ۱۵ درصد در کل کشور افزایش خواهد یافت. با توجه به نبود ظرفیت جذب در سایر صنایع، چنین پدیده ای می تواند تبعات جبران ناپذیری برای صنعت، اقتصاد و امنیت کشور داشته باشد.

در شرایطی که دشمن صنعت خودرو را هم ردیف و هم زمان با صنعت نفت در لیست تحریم ها قرار داده است، که البته همین مسئله حکایت از جایگاه بی بدیل صنعت خودروسازی در اقتصاد کشور دارد. و در شرایطی که نیاز است با همدلی و همراهی بیشتر چرخ صنایع مختلف اعم از خودروسازی را به پیش ببریم، عده ای با القای جو روانی و تبلیغاتی اجحاف، سعی در پیشبرد اهداف ضد تولید و ضدملی خودشان دارند. توقع از خودگذشتگی یا ایثار از مصرف کننده در راستای حمایت از صنعت، منطقی و عقلانی نیست، اما شاید بتوان از منافع کوتاه مدت فردی در مقابل منافع بلندمدت جمعی چشم پوشی کرد.

عجیب‌ترین خودروهای تاریخ

# صرفاً برای عشق ماشین‌ها



اگر چه سیستم و ساخت اتومبیل‌ها بارها و بارها در طول سال‌ها تغییر کرده، اما خودروسازان تلاش دارند تا دائماً نبوغ و توانایی خود را در طراحی اتومبیل‌های مفهومی به رخ دیگر سازندگان کشیده و توجه افراد مختلف را به خود جلب کنند. در این بین، کم نیستند اتومبیل‌ها و ماشین‌هایی که با طراحی و ساخت عجیب و غریب خود همگان را حیرت‌زده کرده‌اند. محصولات مفهومی که خیلی از آنها حالا ماشین‌های کلاسیک محسوب می‌شوند و شاید آینده سیستم حمل‌ونقل و توسعه اتومبیل‌ها را نیز تا حد زیادی دگرگون کرده باشند و اما در این میان، خودروهایی نیز وجود دارند که شاید تاکنون نمونه آنها را ندیده باشید، خودروهایی متفاوت و عجیب که بدون شک هنوز زمان زیادی تا تولید انبوه آنها باقی مانده است.

جدید است، بر پایه خودرو «Wrangler» توسعه پیدا کرده و ظاهر آن همانند محصولات ۱۹۶۰ این شرکت است. صندلی‌هایی با روکش وینیل، ظاهری هم‌چون خودروهای مخصوص شکار و قطب‌نمای آنالوگ می‌تواند اتومبیل مفهومی جیب را از دیگر اتومبیل‌ها متمایز کند.

## رنو ترزور

اما یکی از عجیب‌ترین خودروهایی که در نمایشگاه خودرو پاریس توسط شرکت فرانسوی رنو معرفی شد، «ترزور» بود که شباهت بسیار زیادی به یک سفینه فضایی دارد. به علاوه، در پیچه‌هایی شش‌ضلعی روی کاپوت این خودرو تعبیه شده که با حرکت به سمت بالا و پایین، هوا را در آن به گردش درمی‌آورد.

## خودرو مفهومی UNLo Res

اوایل سال ۲۰۱۶ بود که یک کمپانی تولیدکننده کفش به نام «UN»، خودرو مفهومی و الکتریکی

«Lo-Res» را با ظاهری همچون یک سفینه فضایی، معرفی کرد. این محصول جدید که به عنوان یکی از عجیب‌ترین خودروهای سال ۲۰۱۶ نیز شناخته می‌شود، از قطعات مثلثی شکل مشکی تشکیل شده است. دیسک‌های الکتریکی با بلند کردن تمام بخش بالایی خودرو، امکان سوار شدن را فراهم می‌کنند. فرمان «Lo Res» نیز به صورت شش‌ضلعی طراحی شده است.

## فولکس واگن BUDD-e

این خودرو در واقع، نسخه‌ای مفهومی از مینی بوس الکتریکی شرکت فولکس‌واگن است که با یک بار شارژ شدن، مسافت قابل توجه ۳۷۲ مایل (حدود ۶۰۰ کیلومتر) را طی می‌کند. طراحی خاص این خودرو باعث می‌شود تا محصول جدید آلمانی‌ها چیزی بین اتوبوس و شاسی‌بلند باشد. اگر نگاهی به

## رولز رویس ویژن ۱۰۰ (Rolls-Royce Vision 100)

طراحی محصول جدید رولز رویس در نوع خود بی‌نظیر است و شاید هیچ چیز به اندازه چرخ‌های جعبه‌ای شکل آن نتواند توجه شما را به خود جلب کند. از آنجایی که ویژن ۱۰۰ اتومبیلی خودران است، در بخش داخلی تنها دو صندلی راحتی و یک تلویزیون بزرگ دیده می‌شود.

## تویوتا یو باکس (Toyota uBox)

خودرو شاسی‌بلند و تمام‌الکتریکی جدید تویوتا که می‌توان آن را اولین عضو از نسل جدید خودروهای سری ZZ این شرکت در نظر گرفت، توسط جمعی از کارآفرینان جوان این شرکت و با هدف یک دفتر کار همراه، طراحی شده است. در این خودرو، با حرکت صندلی خودرو، محلی کوچک به عنوان دفتر کار ایجاد می‌شود. به علاوه، امکان تنظیم پنل‌های داخلی و تبدیل آنها به در پیچه‌های هوا نیز وجود دارد.

## فارادی فیوچر

نمایشگاه CES ۲۰۱۶ بود که کمپانی فارادی فیوچر (Faraday Future) از خودرو الکتریکی FFZERO1 پرده برداشت. ظاهر عجیب و البته متفاوت این خودرو نوید محصولی متفاوت را می‌داد، اما هیچ برنامه‌ای برای تولید انبوه آن در نظر گرفته نشده است. بخش داخلی خودرو نیز شباهتی به محصولات اقتصادی ندارد و کابین ۴۵ درجه آن، یادآور خودروهای مسابقه‌ای خواهد بود.

## جیب افسی ۱۵۰ کانسپت

جدیدترین محصول شرکت جیب که در واقع، تلفیقی از یک خودرو قدیمی و



و روانه بازار کند. به طور قطع این ماشین در فهرست خودروهای با اندازه بسیار بزرگ قرار خواهد گرفت و با قدرت ۵۴۴ اسب بخار، هرگز خودرویی کند و ناکارآمد نخواهد بود. توانایی این اتومبیل در عبور از مسیرهای سخت و کوهستانی و خارج از جاده «off-road» نیز بی نظیر است.



## لامبورگینی ال ام ۰۰۲

اینکه کمپانی لامبورگینی تصمیم بگیرد خودرویی بسیار شبیه هامر تولید کند، خیلی خارق العاده است؛ مخصوصاً با توجه به این که این اتفاق حدود شش سال پیش از تجاری سازی هامر افتاد. درست به همان اندازه که این خودرو کوهستانی با موتور قدرتمند ۱۲ سیلندر خود فوق العاده به نظر می رسد، بسیار هم عجیب و غریب است. طبق معمول بیشتر مردم ترجیح می دهند برای فضای بیشتر، مانور پذیری بهتر خودرو و داشتن خودرو جاده ای بهتر از این نمونه، هزینه کمتری پرداخت کنند. در زمان تولید این خودرو، قیمت آن از ۱۲۰ هزار دلار شروع می شد، که همان موقع نیز رقم بسیار بالایی محسوب می شد.



## سیتروئن ۲ سی وی

اولین چیزی که با دیدن «سیتروئن ۲ سی وی» به فکر مخاطب خطور می کند، این است که این ماشین برای استفاده در سیرک طراحی و تولید شده است!! این اتومبیل در زمان ورودش به بازار، رکوردار پایین ترین قیمت جهت خرید بود و همین که با قدرت ۹ اسب بخار توانایی و قدرت حرکت کردن را دارد (کمی سریع تر از سرعت پیاده روی انسان)، خودش خبر خوبی محسوب می شود. نام مستعار این اتومبیل «چتری روی چرخها» است. متأسفانه این خودرو رنگارنگ هیچ ویژگی خاص و تحسین برانگیزی ندارد که قابل گفتن باشد!



بخش داخلی داشته باشید، احتمالاً با ما برای انتخاب «BUDD-e» به عنوان یکی از عجیب ترین خودروهای سال ۲۰۱۶ موافق خواهید بود. صفحه نمایش بزرگ این خودرو علاوه بر پشتیبانی از فرمان های حرکتی، امکان یکپارچه شدن با تلفن هوشمند شما را نیز دارد.

## رینسپید

کمپانی سویسی رینسپید نیز با حضور خود در نمایشگاه سی ای اس امسال، از خودرو مفهومی «Oasis» پرده برداشت. این محصول را نیز به واسطه طراحی خاص و همینطور قرارگیری گلدان در آن، می توان به عنوان یکی از عجیب ترین خودروهای سال ۲۰۱۶ معرفی کرد. به علاوه، صفحه نمایشی بزرگ در بخش داخلی خودرو نیز قرار گرفته که از فرمان های صوتی و جسجهرهای مختلف پشتیبانی می کند. هم چنین زمانی که اتومبیل در حالت خودران تنظیم شده باشد، می توانید از فرمان به عنوان یک کیبورد نیز استفاده کنید.

## بی ام و جینا مدل چشم انداز روشن

شکل ظاهری این خودرو در نوع خود بی نظیر و چشم نواز است. با این که خودرویی بسیار عجیب است، اما شرکت BMW همین گونه ایده هایش را برای تولید برخی از خودروهای تولیدی دنبال می کند. کارشناسان متعددی بر این باورند که با ام و جینا عجیب ترین اتومبیل دنیا است، اما یقیناً عجیب ترین طرحی نیست که تاکنون به فکر خلاق طراحان ماشین خطور کرده است. به نظر می رسد در آینده، کمپانی های فراری و با ام و، هم در زمینه سرعت و هم در زمینه عجیب و غریب بودن، به رقابت تنگاتنگی با هم بپردازند.

## خودرو تاترا ۶۳۰

احتمالاً تاترا ۶۳۰ معمولی ترین خودرو موجود در این لیست است. احتمالاً ابتدا قرار بود این ماشین مدلی کلاسیک در سبک خودروهای دهه ۵۰ میلادی باشد و اولین نمونه از آن نیز سال ۱۹۵۶/۱۳۳۵ روانه خیابان ها شد. تولید این اتومبیل تا سال ۱۹۷۵/۱۳۵۴ در کشور جمهوری چک ادامه یافت. مشکل عمده این ماشین، عدم به روز رسانی و پیشرفت در طول زمان بود. البته که در آن برهه زمانی تاریخ، هیچ یک از کشورهای تابع شوروی سابق رو به جلو حرکت نمی کردند و پیشرفت چشم گیری نداشتند. جالب است بدانید که این ماشین در اصل برای استفاده افراد مهم و هم چنین استفاده در مسابقات طراحی و تولید شده بود.

## رلیانت رابین

«رلیانت رابین» یکی از خنده دارترین خودروهای تولید شده در دنیا است. اما با این حال، بسیار جالب است که بدانید این اتومبیل خنده دار توانسته از اوایل دهه ۷۰ میلادی تا سال ۲۰۰۲/۱۳۸۱ با همین ظاهر در خط تولید باقی بماند. این اتومبیل به طرز خارق العاده ای قادر است تنها در ۱۴ ثانیه، از صفر به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت برسد. احتمالاً قابلیت سرعت این ماشین است که باعث شده مدت زمان تولید تا این حد طولانی شود. این خودرو با مزه حتی مورد نقد یکی از برنامه های تلویزیونی پر بیننده انگلیسی نیز قرار گرفته و قدرت آن در بیست مسابقه و پیچ های تند زیر ذره بین رفت.

## رین اسپید اسکوبا

این خودرو تمام الکتریکی، در واقع نسخه ای از لوتوس الیزه است که توانایی شناور شدن داخل آب را دارد. تصور این موضوع بسیار شگفت انگیز است که چرا باید کسی برای خرید خودرویی که در آب ۳/۲ کیلومتر در ساعت و در خشکی تنها تا ۱۲ کیلومتر در ساعت سرعت دارد، هزینه پرداخت کند. دیگر احتیاج نیست که به احتمال تمام شدن شارژ باتری ها هنگامی که اتومبیل در حال حرکت زیر آب است اشاره کنیم. به نظر خرید این ماشین چیزی جز هدر دادن پول نیست و در عوض می توانید یک الیزه معمولی خریداری کنید و هر از گاهی تنی به آب بزنید!

## مرسدس - ای ام جی جی ۶۳

هر چند این اتومبیل شگفت انگیز به نظر می رسد، اما بسیار دلنشین و جذاب است؛ زیرا به ندرت اتفاق می افتد که برند مرسدس بنز چنین غولی را تولید

# یک طرح نافر جام دیگر

خردادماه گذشته بود که شورای ترافیک تهران اعلام کرد، در نظر دارد طرحی را جایگزین طرح زوج و فرد کنند. البته این اولین بار نبود که ناکارآمدی طرح زوج و فرد و کنترل ترافیک مطرح می شد. طرح جدید «کنترل آلودگی» نام داشت، تا نشان دهد تاکید بیشتر طرح جدید بر آلودگی هوا و مسائل زیست محیطی است تا مسئله ترافیک. اواخر سال ۵۷ بود که طرح کنترل ترافیک، به منظور کنترل ترافیک اجرایی شد. اما عمر طرح زوج و فرد به چهارده سال پیش برمی گردد. حلقه دوم به منظور کنترل آلودگی هوا طراحی شده بود، هر چند سال هاست که کارایی آن با شک و تردید همراه است.

در هفته اول پس از اجرای طرح کنترل آلودگی، کاهش سسی در صدی طول ترافیک سنگین روزانه گزارش شده بود. هم چنین میزان کاهش ترافیک بر اساس سامانه ثبت تردد محدوده دوم (کاهش آلودگی هوا) نسبت به متوسط ورود به محدوده در هفته پایانی خرداد ۹۸ نیز ۲۴ درصد (در ساعات اجرای طرح) گزارش شده است. اما کاهش

۲۴ درصدی ورود به محدوده در حالی است که در معیار خارج از محدوده های ترافیکی نیز شاهد کاهش ۶ درصدی ترافیک نسبت به هفته قبل و هفته مشابه سال قبل بود و این به آن معنی است که تمام اثرات مثبت مشاهده شده را نمی توان به طرح جدید نسبت داد، بلکه کاهش کلی خودروهایی در حال تردد، به میزان شش درصد نسبت به سال قبل هم در این مسئله موثر بوده است، لذا صحت کارایی طرح به کلی زیر سوال می رود. هم چنین اگر چه در ساعات بین ۱۰ صبح تا ۲۰ کاهش آلاینده را شاهد بودیم، اما در شب از ساعت ۲۰ تا ۴ صبح، آلاینده CO نسبت به سال قبل افزایش یافته است.

کارشناسان معتقدند، این طرح بایستی حداقل سه ماه به اجرا درآید تا بتوان آن را به طور دقیق بررسی کرد. چرا که در این بازه، فرصت بیست و نوزده تردد برای بسیاری از دارندگان خودرو شخصی به پایان می رسد و رفتار ترافیکی و حمل و نقلی افراد هم در این مدت به یک پایداری و ثبات خواهد رسید. هم چنین این سه ماه فرصت بی نظیری برای پایدارتر شدن طرح قبل از شروع فصل پاییز و افزایش ترافیک ناشی از بازگشایی دانشگاه ها و مدارس خواهد بود. در این بین، خبرنگاران و تاکسی های اینترنتی در تلاش بودند تا از طریق مذاکره با شرکت کنترل ترافیک تهران بتوانند تسهیلاتی را برای اعضای خود به دست بیاورند.

## مشکل زیر ساخت یا تکنولوژی

اجرای طرح جدید کنترل آلودگی بر شمارش تعداد عبور و مرور افراد از مرزهای طرح استوار بود. مسئله ای که نقطه قوت طرح در استفاده از تکنولوژی محسوب می شد، گویی به سرعت به پاشنه آشیل آن تبدیل شد.

دبیر کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران، یازدهم تیر ماه یعنی کم تر از دو هفته از آغاز اجرای طرح، اعلام کرد: «زیر ساخت های لازم از جمله دوربین های ثبت ورود و خروج در مبادی ورودی و خروجی برای طرح کنترل آلودگی هوا کامل نیست». «محمد علی کرونی» افزود: «تکمیل نبودن دوربین های ثبت ورود و خروج، ناتوانی سرورها در پوشش تقاضای شهروندان در سامانه در ابتدای طرح، اطلاع رسانی محدود پیش از شروع طرح را از جمله مشکلات طرح جدید کنترل آلودگی بر شمرد». وی هم چنین استناد به آمارهای مثبت در هفته اول پس از اجرای طرح را نادرست دانست، زیرا هنوز بسیاری از شهروندان از جزئیات طرح آگاه نبوده و همین بی اطلاعی باعث بروز رفتارهای بدون الگوی منطقی می شود که بر مبنای آنها نمی توان نتیجه گیری یا تصمیم گیری کرد. وی هم چنین بر لزوم توسعه زیر ساخت حمل و نقل عمومی پیش از هر نوع اقدام برای گرفتن عوارض تاکید کرد و گفت: «در بررسی الگوهای مدیریت ترافیک در شهرهای پیشرفته یا در حال توسعه دیگر کشورهای جهان، غالباً شاهد این مسئله هستیم که ابتدا سرمایه گذاری در توسعه تسهیلات حمل و نقل عمومی صورت می پذیرد و متناسب با افزایش عرضه و پوشش خدمات حمل و نقل همگانی در هر منطقه، نسبت به وضع عوارض بر عبور و مرور در آن منطقه اقدام می شود و این امر در حالی است که در دوسال گذشته، نه تنها نسبت به توسعه حمل و نقل همگانی اعم از مترو و یا BRT اقدام نشده است، در نوسازی و بهسازی این ناوگان نیز اقدامی جدی صورت نپذیرفته است.» دبیر کمیسیون عمران و حمل و نقل شهر تهران، درآمد این طرح را غیر شفاف خواند. این در حالی است که در طرح قبلی، میزان درآمد شهرداری از این بخش کاملاً مشخص و حتی قابل پیش بینی بود.

اما مدیر واحد ساماندهی محدوده ها و طرح های ترافیکی تهران، این ادعا را رد کرده است. «عمار سعیدیان فر» گفت: «همکاران بنده در معاونت حمل و نقل و ترافیک

در جهت توسعه سیستم هوشمند، ۵۰۰ متر کابل فیبر نوری، ۱۵۰۰ متر کابل شبکه، هم چنین ۴۰۰۰ متر کابل برق جهت راه اندازی دوربین ها در معابر کنترل آلودگی هوا اضافه کرده اند.» وی افزود: «هم چنین با توجه به نیاز به پوشش تمامی معابر ورودی و خروجی محدوده کنترل آلودگی هوا، ۱۰۹ سامانه جدید پلاک خوان شامل دوربین تشخیص خودکار پلاک در محورهای محدوده کنترل آلودگی هوا نصب شده اند و زیر ساخت ها به طور کامل برای اجرای طرح مذکور آماده شده است.» وی هم چنین آمار ثبت نام در طرح را یک میلیون و هفتصد هزار نفر اعلام کرد.

## مخالفان طرح چه می گویند؟

«عیسی فرهادی» فرماندار تهران، با انتقاد از اجرای این طرح تاکید کرد: «کاهش ۳۵ درصدی دلیلی بر خوب بودن طرح نیست، چرا که محدودیت ها سبب کاهش تردد شده است.» وی ادامه داد: «این محدودیت ها اثر منفی بر بازار گذاشته است و در بلندمدت این اثر منفی بیشتر دیده می شود.»

هم چنین «کیومرث کلاتتری» مدیر کل سازمان محیط زیست استان تهران نیز عنوان کرد: «طرح کاهش آلودگی هوا باید در عمل به کاهش آلودگی هوا منجر شود و در غیر این صورت، با فلسفه وجودی آن تناقض دارد.»

هم چنین «محمد تقی زاده» معاون عمرانی استاندار تهران نیز با بیان اینکه اثر گذاری طرح کاهش آلودگی هوا نیاز به زمان بیشتری دارد، اظهار داشت: «در سال ۹۷، میزان آزون ۱۰ روز بوده و امسال ۱۵ روز که باید اثر گذاری این طرح بررسی شود، اگر چه نیاز به زمان بیشتری دارد.»

وی در پایان خاطر نشان کرد: «آغاز طرح کاهش آلودگی هوا با شروع تعطیلات مدارس و سفرهای تابستانی همراه بوده است. هم چنین مردم هنوز اطلاعات کافی ندارند و نگرانی این است که در پایان شهر یور و پیک ترافیک مهر ماه، موضوع ترافیک تبدیل به کلاف سر درگم در تهران شود. بنابراین باید کارگروه های خاصی بر گزار شود تا به مشکل اساسی بر نخوریم.»

## در نهایت چه خواهد شد؟

فروردین ماه سال جاری بود که پلیس راهنمایی و رانندگی از معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در خصوص اخذ غیرقانونی عوارض ورود به طرح زوج و فرد شکایت کرد.

در متن ارسالی از اداره حقوقی پلیس راهور ناجا به هیئت عمومی دیوان عدالت اداری آمده است: «بر اساس بررسی های به عمل آمده و گزارش های مکرر از سوی سازمان ها و شهروندان، اخذ عوارض در محدوده طرح زوج و فرد در طول سال جاری (سال ۹۷) علاوه بر اینکه موجب تضییع حقوق شهروندان شده، نارضایتی عمومی را نیز در پی داشته است. خواهشمند است در راستای اعمال اصل ۱۷۳ قانون اساسی و ماده ۱۰ قانون آئین دادرسی و تشکیلات دیوان عدالت اداری به اجحافی که در حق شهروندان در این موضوع روا داشته شده، تظلم خواهی و رسیدگی شود.»

«سردار سید کمال هادیانفر» درباره این شکایت گفت: «واقعیت ماجرا این است که پلیس راهور برای مدیریت ترافیک و کمک به مردم شکایت را به دیوان فرستاده است تا در آنجا تصمیم نهایی در این خصوص اتخاذ شود.» با افزایش آلودگی هوا بعد از اجرای طرح ترافیک مقرر شد یک طرح موقت و نه دائم در پنج درصد از شهر اجرا شود که اگر آلودگی بالای صد پی پی ام رسید، طرح اجرا شود که با افزایش آلودگی هوا، طرح زوج و فرد هم اجرا شد. این شکایت پس از بررسی در هیئت تخصصی دیوان عدالت اداری به هیئت عمومی دیوان عدالت اداری ارجاع خواهد شد، در صورتی که در هیئت تخصصی ۱۵ نفره رای کارشناسی بر ابطال باشد، موضوع به هیئت عمومی چهار نفره ارجاع خواهد شد که در صورت گرفتن سه چهارم آراء، این طرح لغو خواهد شد. اگر چه اکنون نام طرح تغییر کرده است، اما ماهیت آن تغییری نکرده است. از سوی دیگر، پلیس راهنمایی و رانندگی نیز علل شکایت خود را به روزرسانی کرده است. حال بایستی منتظر ماند و دید سرانجام این طرح با اینهمه باز یگر تاثیر گذار چه می شود.

# برونامزنی

## تویوتا و تولید ناقص خودرو

### بررسی یک پرونده تاریخی

تویوتا در سال ۱۹۳۳ به رهبری «کیچیرو تویودا» وارد صنعت اتومبیل‌سازی شد. پیش از آن، کیچیرو فرزند ارشد بنیان‌گذار کمپانی تویوتا، به مدت چهار سال در اروپا و آمریکا از صنایع اتومبیل‌سازی بازدید و بررسی میدانی به عمل آورد. اولین تولیدات این شرکت در واقع مونتاژ محصولاتی از دوج و شورولت بود. بخش اتومبیل‌سازی در سال ۱۹۳۷ از شرکت مادر جدا شد، زمینه اولیه فعالیت این هولدینگ صنعت نساجی و تولید ماشین‌های بافندگی بود. کمپانی تویوتا در حالی وارد صنعت خودروسازی شد که بازار ژاپن از سال‌ها پیش از آن، تحت سیطره برندهای خارجی بود. کمپانی فوردا از سال ۱۹۱۷، جنرال‌موتور از سال ۱۹۲۶ و کرایسلر از سال ۱۹۳۰ فروش محصولات خود را در ژاپن آغاز کرده بودند. نیاز به وسایل حمل‌ونقل دولت را مجاب کرد به کمپانی تویوتا اجازه فعالیت بدهد.

### تویوتا پیش از جنگ جهانی دوم

تولید تویوتا با مونتاژ و داخلی‌سازی محدود تراک مدل G1 آغاز شد، اما کیفیت فولاد ژاپنی آنقدر بد بود که یا اکسل عقب می‌شکست یا شاسی خودرو ترک برمی‌داشت. اما این تمام مشکلات تویوتا در راه تولید نبود، وقتی که تویوتا شروع به کار کرد، تقریباً یک پنجم کمپانی فوردا حقوق پرداخت می‌کرد. با این حال، بسیاری از مهندسان ژاپنی متقاعد شده بودند برای رفاه نسل‌های آینده و اقتصاد کشور در کمپانی ژاپنی مشغول به کار شوند. نبود نیروی کار ماهر اما مسئله‌ای نبود که به آسانی حل شود. تویوتا تصمیم گرفت برای تربیت نیروهای ماهر، یک مرکز آموزشی تاسیس و آموزش ضمن خدمت را توسعه دهد.

تویوتا در سال اول فقط بیست دستگاه تولید کرد، اما چشم‌انداز بلندپروازانه مدیرعامل، تولید ۲ هزار دستگاه در روز بود. همین مسئله باعث شد تولید از بیست دستگاه در سال ۱۹۳۴ به هزار و صد و چهل و دو دستگاه در سال بعد یعنی سال ۱۹۳۵ برسد. دو سال پس از آن، تویوتا موفق شد به هدف مدیرعامل یعنی ۲ هزار دستگاه برسد. زمزمه جنگ و ناامنی‌های ملی تویوتا را تحت‌تاثیر قرار داد، دولت سفارش ۱۲ هزار کامیون نفربر داد تا بتواند با تهدیدات احتمالی مقابله کند. در سال ۱۹۳۹، دوازده هزار کامیون به سفارش دولت ساخته و تحویل شد، در حالی که فقط صد دستگاه خودرو سواری تولید شده بود.

### در خلال جنگ

در دسامبر سال ۱۹۴۱، عملاً تولید متوقف شد. سلب‌ت‌های تولیدی هدف حملات متفقین قرار گرفت. نفت و به تبع آن بنزین، به‌طور فزاینده‌ای نایاب شد و هزینه‌های جنگ با آمریکا آنقدر بالا بود که دولت پولی برای پرداخت دیون خود به تویوتا نداشت. با این حال، در سال ۱۹۴۴ تویوتا مدل جدید AC را رونمایی کرد. این مدل کپی مدلی از شورولت بود که دو سال پیش از آن به بازار عرضه شده بود.

اگر چه جنگ جهانی دوم بین سال‌های ۱۹۳۹ تا ۱۹۴۵ به وقوع پیوست، اما جنگ میان ژاپن و آمریکا از سال ۱۹۴۲ آغاز و در سال ۱۹۴۵ با اشغال ژاپن توسط آمریکا خاتمه یافت. مواد اولیه و قطعات خودرو به‌شدت نایاب شد. در این مدت، خودروهای تولید تویوتا با یک چراغ جلو و یک چراغ عقب به بازار عرضه می‌شد.

### تویوتا پس از جنگ جهانی دوم

سال ۱۹۴۵، جنگ با اشغال ژاپن تمام شد. اکثر سایت‌های تولیدی به‌طور کامل یا نسبی تخریب شده بود، مواد اولیه به‌شدت نایاب بود و نیروهای اشغال‌گر فقط اجازه تولید خودرو تجاری (کامیون و اتوبوس) را به تولیدکنندگان داده بودند، که البته کشور ژاپن به‌شدت به آنها نیاز داشت. از ده‌هزار پرسنل در سال ۱۹۳۹، تنها سه‌هزار و هفتصد نفر می‌توانستند سر کار خود برگردند. با توجه به فحطی گسترده بعد از جنگ، تویوتا تصمیم گرفت یک مدل با مصرف کمتر به بازار معرفی کند. یک خودرو یک لیتری با قدرت ۲۷ اسب‌بخار شبیه یکی از مدل‌های قدیمی فولکس واگن را به بازار ارائه کردند. پس از ۱۹۵۰ بود که مرکز تحقیق و توسعه مهندسی شرکت تویوتا موفق شد اولین طرح‌های مستقل خود را روانه بازار کند. تا پیش از آن، تویوتا هم کپی کار بود. تویوتا طی دو دهه بعدی، نه فقط در توسعه محصول، بلکه در توسعه استاندارد ژاپنی، اصول مدیریت و تفکر سیستمی و طراحی محصول هم توفیقات بزرگی حاصل کرد. تکنیک پنج‌چرا، کایزن، تولید به‌هنگام (JIT) از دیگر ابداعات تویوتا است که هم‌اکنون هم مورد استفاده قرار می‌گیرد. سال گذشته میلادی تویوتا با تولید بیش از ده میلیون دستگاه خودرو در صدر برترین تولیدکنندگان خودرو قرار گرفت. بیش از نهم سال است که تویوتا مقام برترین تولیدکننده خودرو در جهان را در اختیار خود گرفته است (به‌غیر مقاطع کوتاهی در سال ۲۰۱۱). گذر از شرایط سخت و چالش‌های جهانی و منطقه‌ای در کنار فشار همیشگی رقابت، موضوع جدیدی نیست. تولید با کیفیت کم و تولید ناقص خودرو هم که صنعت خودروسازی ایران کمابیش با آن دست‌به‌گریبان است، مسائل جدید یا منحصر به فردی نیستند. اگر امروز بیش از ده سال است که تویوتا بر قله برترین خودروساز جهان است، قطعاً به‌خاطر ایستادگی‌های این شرکت در برابر طوفان مشکلات و صد البته، حمایت و همدلی مردم و مسئولین این کشور با این صنعت بوده است. تجربه موفق که می‌تواند چراغ راه صنعت ما در این شرایط باشد.

## تازه ترین اخبار خارجی خودرو را در این صفحه بخوانید

### تاثیرات خروج از بازار ایران؟

گروه خودرو سازی پژو سیتروئن طی بیانیه‌ای اعلام کرد که فروش این شرکت طی نیمه نخست سال ۲۰۱۹، با کاهش ۱۳ درصدی مواجه شد که علت اصلی آن نیز کاهش استقبال از محصولات این خودروساز در بازارهای نوظهور بوده است. در این بیانیه، پژو اعلام کرده که میزان فروش آن بین ژانویه تا پایان ماه ژوئن به ۱/۹ میلیون دستگاه رسیده که نسبت به مدت مشابه در سال گذشته با فروش ۲/۱۸ میلیون دستگاهی کاهش یافته است. پژو سیتروئن که تحت رهبری «کارلوس تاوارز» توانسته در سال‌های گذشته به کسب و کار خود رونق ببخشد و رکورد فروش را افزایش دهد، قرار است به زودی گزارش کامل فروش و سوددهی خود را منتشر سازد. در اروپا که با فاصله بزرگ‌ترین بازار برای پژو به حساب می‌آید، این خودروساز توانست فروش خود را با افزایش ۰/۳ درصدی ادامه دهد. از سوی دیگر، خرید شرکت اوپل و کسهال از جنرال موتورز در سال ۲۰۱۷ موجب شد تا فروش گروه خودرو سازی فرانسوی افزایش پیدا کند. کارلوس تاوارز، مدیر عامل گروه خودرو سازی پژو - سیتروئن به تازگی اعلام کرده است که توقف فروش رسمی محصولات و خودروهای تولید شده توسط این شرکت در بازار ایران که تحت تاثیر تحریم‌های خصمانه دولت ترامپ، ریاست جمهوری ایالات متحده آمریکا علیه صنعت خودرو سازی ایران رخ داده است، در کنار برخی دیگر از عوامل تاثیر گذار هم چون افت ۲۹،۳ درصدی فروش در بازار منطقه آمریکای لاتین و هم چنین سقوط ۶۲،۱ درصدی در چین موجب شده است در شش ماهه گذشته، یعنی نیمه نخست سال ۲۰۱۹ میلادی سهم گروه صنعتی پژو - سیتروئن



جدیدی دست پیدا کند، استعفا خواهم داد». این شرکت به دنبال این است که تا سال ۲۰۲۳ میلادی ۲۵ مدل جدید خودرو الکتریکی به بازار عرضه کند. همینطور این شرکت قصد دارد تا ۲۰۲۱ فروش خودروهای الکتریکی خود را به دو برابر برساند. خودروساز آلمانی اخیرا یک میلیارد دلار برای توسعه خطوط خودروهای الکتریکی سرمایه‌گذاری کرده است. به تازگی به دلیل مشکلات اقتصادی جهان و همینطور کاهش سهام، این شرکت با مشکلات اقتصادی جدیدی دست به گریبان بوده است.

### استعفا مدیر عامل «بی ام و»

در پی کاهش سهام شرکت «بامو» و همینطور افزایش انتظارات از این خودروساز آلمانی برای تولید خودروهای الکتریکی، مدیر عامل این شرکت استعفا کرد. شرکت خودروسازی «بامو» در پی استعفا «هارالد کروگر» مدیر عامل این شرکت، به دنبال یافتن مدیر عامل جدیدی برای خود است تا بتواند سیاست‌های جدید خودروسازی را اعمال کند. کروگر که ۳۰ سال است در این شرکت فعالیت می‌کند و همینطور چهار سال مدیر عامل این شرکت بود، ضمن تشکر از همکاران و کارمندان بی ام و گفت: «برای اینکه بامو به افق

تجدیدیه اروپا به استفاده خودروسازان از فناوری اینترنت بی سیم Wi-Fi رای منفی داد. برخلاف آنکه بسیاری از شرکت‌های خودروسازی در جهان به دنبال استفاده از فناوری اینترنت بی سیم و وایرلس Wi-Fi در خودروهای تولیدی جدید خود هستند، براساس تازه‌ترین اخبار و گزارش‌های منتشر شده، به نظر می‌رسد که ۲۱ کشور عضو اتحادیه اروپا به کار بردن و هم چنین تصویب استانداردهای مبتنی بر اینترنت وای فای مخالفت کردند و به شدت از برخی از شرکت‌های خودروسازی هم چون فولکس واگن، رنو فرانسه و تویوتا که مایل به استفاده از این فناوری بودند، انتقاد کردند. این در حالی است که برخی دیگر از شرکت‌های بزرگ فعال در حوزه‌های تکنولوژی و خودروسازی هم چون سامسونگ، هواوی، اینتل، کوالکام، پژو سیتروئن، دایملر، بی. ام. و. و فورد که از به کار بردن فناوری شبکه نسل پنجم اینترنت ۵G حمایت و پشتیبانی می‌کردند، از رأی منفی اکثریت کشورهای عضو اتحادیه اروپا خوشحال شدند. کمیسیون اروپا تصمیم گرفته است که استاندارد و معیارهای دقیق و تعیین کننده‌ای را درباره خودروهای

### ۵G به جای Wi-Fi

هوشمند و متصل به اینترنت تنظیم کند و در اینباره میان شرکت‌های خودروسازی و تکنولوژی برای استفاده از دو فناوری اینترنت بی سیم یعنی Wi-Fi و ۵G اختلاف نظر ایجاد شده است. به گفته کارشناسان، بازار خودروهای هوشمند و متصل به اینترنت پرسرعت می‌تواند میلیاردها دلار درآمد برای آنها ایجاد کند و موجب افزایش سودآوری و درآمدزایی غول‌های تکنولوژی و خودروسازی شود. خودروسازانی که به استفاده از اینترنت پرسرعت نسل پنجم شبکه ۵G در خودروهای هوشمند تمایل دارند، بر این باورند که سرعت بالا و قابلیت‌های دیگر این شبکه گسترده وسیعی از کاربردهای مختلف را برای سرنشینان و رانندگان خودرو در زمینه‌های مختلف هم چون سرگرمی، داده‌های ترافیکی و ناوبری به ارمغان می‌آورد. فناوری ۵G هم چنین به توسعه زیرساخت‌های مرتبط با خودروهای خودران کمک خواهد کرد. در حالی که سایر خودروسازان بر این باورند که فناوری اینترنت بی سیم Wi-Fi در حال حاضر در دسترس است و نیازی به تأمین زیرساخت‌های اختصاصی ندارد و قادر است ایمنی جاده و خیابان‌ها را تأمین کند.

شرکت «دایملر کرایسلر» در حال آزمایش یک فناوری جدید واقعیت مجازی برای استفاده راننده‌های کامیون است و به برخی رانندگان امکان داده تا این فناوری نوظهور را آزمایش کنند. امکانات این فناوری از طریق یک شبیه‌ساز سیار در دسترس رانندگان علاقه‌مند قرار گرفته تا آنها از هم‌اکنون با نسل جدید فناوری‌های تسهیل رانندگی در جاده‌ها آشنا شوند. آزمایش یاد شده در اشتوتگارت آلمان انجام شده است. هدف از اجرای این آزمایش، دریافت باز خورد از رانندگان کامیون‌ها به طور مستقیم است تا فناوری واقعیت مجازی طراحی شده برای آنها به شیوه‌ای مناسب ارتقا یابد. از طریق

### فناوری واقعیت مجازی برای رانندگی کامیون

هدهست‌های تولید شده به همین منظور، منوهای عملیاتی و برنامه‌های کاربردی مختلفی در دسترس قرار می‌گیرد که مسیریابی و هدایت خودرو را تسهیل می‌کند. یک برنامه تلفن همراه سازگار با هدهست واقعیت مجازی نیز به عنوان میان‌بر برای دسترسی به برخی امکانات قابل استفاده است. هدهست واقعیت مجازی مدل‌های سه بعدی مختلفی را در معرض دید رانندگان قرار می‌دهد و حسگرهای متعدد موجود در این محیط با بررسی رفتارها و حرکات رانندگان می‌تواند باز خوردی لازم را دریافت کند. هر بار آزمایش این فناوری، حدود ۲۰ دقیقه طول می‌کشد.

از سال ۲۰۲۳ فعالیت رسمی خود را با ظرفیت تولید سالانه ۳۵۰ هزار وسیله نقلیه آغاز خواهد کرد.



## ساخت کارخانه محصولات فولکس واگن در ترکیه

گروه خودروسازی فولکس واگن یک کارخانه را با هدف تولید چند برند ز بر مجموعه خود در ترکیه خواهد ساخت. هیت نظارتی این خودروساز، به تازگی مکانی را برای ساخت کارخانه مزبور در نزدیکی شهر ساحلی از میر، واقع در غرب ترکیه تعیین کرد. این در حالی است که ابتدا قرار بود کارخانه فولکس واگن در بلغارستان ساخته شود. تاسیسات از میر محصولاتی را از برندهای فولکس واگن، اسکودا و سئات تولید و روانه بازار خواهد کرد. کارخانه ترکیه به فولکس واگن کمک می‌کند تا محدودیت‌های تولید محصولات اسکودا در جمهوری چک را خنثی کند. اما در تعیین ترکیه به عنوان میزبان کارخانه جدید، دولت قطر که دارای سهام ۱۷ درصدی در فولکس واگن است، نقش مهمی ایفا کرد. سخنگوی این خودروساز آلمانی به رویترز خبر داد که هنوز ساخت کارخانه از میر نهایی نشده است. در گزارش‌های پیشین اعلام شد که کارخانه جدید

## افزایش ۹۰ درصدی خرید خودروهای برقی در آمریکای لاتین

مکزیک بیشترین سهم از رشد چشمگیر خرید خودروهای برقی در آمریکای لاتین را به خود اختصاص داده است، به گونه‌ای که براساس آخرین آمار و گزارش‌های منتشر شده از سوی انجمن صنایع خودروسازی در مکزیک، در ۱۰ ماهه نخست سال ۲۰۱۸ میلادی بالغ بر ۱۴ هزار دستگاه خودرو برقی، هیبریدی و پلاگین هیبریدی به فروش رفته و این کشور یک رشد ۶۸ درصدی را در خرید خودروهای پاک برای خود به ثبت رسانده است. از دیگر کشورهای پیشگام در خرید خودروهای پاک و برقی می‌توان به کلمبیا و کاستاریکا اشاره کرد.



گزارش‌ها حاکی است که فروش خودروهای برقی در آمریکای لاتین ۹۰ درصد افزایش پیدا کرده است. تازه‌ترین اخبار و گزارش‌های منتشر شده در oilprice نشان می‌دهد که بازار فروش خودروهای برقی و الکتریکی در کشورهای منطقه آمریکای لاتین مانند بسیاری از کشورهای اروپایی با رشد و شکوفایی چشمگیری مواجه شده است، به گونه‌ای که تمامی خودروهای برقی فروخته شده در این منطقه در سال ۲۰۱۸ میلادی یک رشد ۹۰ درصدی را تجربه کرده است. براساس مؤسسه مالی «نیو انرژئ بلومبرگ» (BNEF) به نقل از منابع فوربس، با اینکه بازار فروش خودروهای برقی در آمریکای لاتین بسیار کوچک‌تر از بازار اروپا، آمریکای شمالی و شرق آسیاست، اما با این حال در سال گذشته آمار قابل توجهی از فروش این خودروهای پاک و دوستدار محیط زیست را به خود اختصاص داده است و اینطور که به نظر می‌رسد، شهروندان کشورهای مذکور به سمت و سوی خریداری و استفاده از آنها روی آورده‌اند. کارشناسان و تحلیلگران فعال در صنعت خودرو، بر این باورند که تلاش و برنامه‌ریزی‌های دولت این کشورها، برای تشویق و ترغیب مردم به خریداری خودروهای پاک و هم‌چنین ارائه تسهیلات ویژه به آنها در این خصوص تأثیرگذاری زیادی داشته است. آنها هم‌چنین پیش‌بینی کردند که آمار فروش این وسایل نقلیه در سال‌های آینده نیز در منطقه آمریکای لاتین رو به افزایش خواهد بود و آینده و سرنوشت خوب و موفقیت‌آمیزی در انتظار خودروهای برقی خواهد بود. در این میان،

## رونمایی رونالدو از خودرو یک میلیون یورویی جدیدش



ستاره پر تالی تیم یونوتوس از خودرو لوکس جدیدش که بیش از یک میلیون یورو ارزش دارد، در شهر لیسبون رونمایی کرد. تازه‌ترین خودرو کلکسیون خودروهای لوکس مهاجم یونوتوس که بیش از یک میلیون یورو ارزش دارد، یک دستگاه مک‌لارن مدل سناست که نام آن الهام گرفته از نام اسطوره فقید فرمول یک، آیرتون سناست است. این خودرو که تنها ۵۰۰ دستگاه از آن تولید شده است، تنها ۲،۸ ثانیه برای رسیدن به سرعت ۱۰۰ کیلومتر نیاز دارد و حداکثر سرعت آن هم به ۳۴۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. خودرو لوکس جدید رونالدو هم‌چنین از موتور ۴ لیتری و ۸ سیلندر مجهز به سیستم توربوشارژر دوگلو با سیستم انتقال قدرت ۷ دنده با کلاچ دوپل روی محور عقب بهره می‌برد و حداکثر قدرت خروجی آن ۱۷۹۰ اسب بخار است. رونالدو که فصل گذشته عنوان بهترین بازیکن سری A را از آن خود کرد، در حال حاضر تعطیلات تابستانی‌اش را می‌گذراند، اما به زودی تمرینات خود را در ادوی پیش فصل بانوی پیر آغاز خواهد کرد.

## ۱۲ هزار نیروی کار اروپایی در آستانه اخراج از فورد

سه کارخانه را در روسیه و یکی را در فرانسه و ولز می‌بندد و فعالیت در کارخانه‌های والنسیا اسپانیا و سارلوییز آلمان را هم کاهش می‌دهد. حدود ۱۲ هزار شغل در تاسیسات متعلق به خود فورد در اروپا تا پایان ۲۰۲۰ تحت تأثیر قرار می‌گیرند که در ابتدا شامل برنامه‌های جدا شدن اختیاری خواهند بود. حدود دوهزار از این مشاغل موقعیت‌های دارای حقوق ثابت هستند و جزو ۷ هزار شغلی قرار دارند که فورد در سراسر جهان کاهش می‌دهد. سایر مشاغل کارگرانی هستند که قراردادهای ساعتی دارند. فورد که ۵۱ هزار کارمند در اروپا دارد، در ژانویه اعلام کرد در حال بررسی کسب و کارش شامل بسته شدن کارخانه‌ها و توقف خط تولیدهایی است که ضرر می‌دهند و با این کار، قصد دارد ۶ درصد حاشیه سود خود را در اروپا افزایش دهد.

شرکت خودروسازی فورد آمریکا اعلام کرد قصد دارد برخی کارخانه‌های خود در اروپا را تعطیل کند و تا سال ۲۰۲۰ حدود ۱۲ هزار کارگر را اخراج کند. این شرکت قصد دارد کسب و کارش را به سوددهی بازگرداند و این تعدیل نیرو بخشی از طرح کاهش هزینه‌ها در صنعت خودروسازی است که با رکود تقاضا و سرمایه‌گذاری‌های بزرگ برای ساخت خودروهای پاک مواجه است. چالش سرمایه‌گذاری در خودروهای الکتریکی، هیبریدی و خودکار در حین بازبینی موتورهای احتراقی در جهت پیروی از قوانین جدید پاکیزگی هوا، خودروسازان اروپایی را مجبور کرده هزینه‌های خود را کاهش دهند. شرکت فورد سال‌هاست پول از دست می‌دهد و تحت فشار برای بازسازی فعالیت‌های خود قرار دارد. فورد اعلام کرد

# مهم ترین رونمایی‌ها در نمایشگاه ژنو ۲۰۱۹

در تقویم نمایشگاه‌های خودرو دنیا، ژنو سوئیس و فرانکفورت آلمان و دیترویت آمریکا اهمیت بیشتری در مقایسه با نمایشگاه‌های دیگر دارند. این سه رویداد که بیش از ۱۰۰ سال سابقه دارند، همه‌ساله پذیرای سیل عظیمی از شرکت‌کنندگان و بازدیدکنندگان است. از دیدگاه کارشناسان، نمایشگاه خودرو ژنو مهم‌ترین رویداد مرتبط با صنعت خودروسازی دنیا محسوب می‌شود؛ چراکه میزبان بیشترین برندها است و در فضای زیربنای بزرگ تری برگزار می‌شود. از سال ۱۹۰۵، ژنو جدیدترین خودروهای دنیا را نمایش می‌دهد. نکته جالب درباره این موضوع، نبود کارخانه بزرگ خودروسازی در کشور سوئیس است. به عقیده علاقه‌مندان، نبود فعالیت گسترده برندهای صنعت حمل‌ونقل در خاک سوئیس، به تقویت موضع بی‌طرفانه نمایشگاه خودرو ژنو منجر می‌شود.

اگر فهرستی از مدل‌های افسانه‌ای جذاب و مشهور تاریخ داشته باشید، متوجه خواهید شد اغلب آن‌ها در نمایشگاه خودرو ژنو معرفی شده‌اند. علاوه بر این، بسیاری از طرح‌های مفهومی رونمایی شده در ژنو، مدتی بعد به محصولات پرفروش و مشهور تبدیل شدند. با این اوصاف، نمی‌توان از اخبار و رویدادهای نمایشگاه ژنو به‌سادگی گذشت.

## شاسی بلند استون مارتین لاگوندا (مدل مفهومی)

این خودرو مفهومی می‌تواند طرحی کلی از شاسی بلند استون مارتین باشد. لاگوندا آل‌ترین، کراس‌اوری مفهومی با توانایی رانندگی خودران است. وقتی سیستم‌های هوشمند هدایت خودرو را در اختیار بگیرند، راننده و سرنشین کنارش می‌توانند با گردش صندلی‌ها، روبه‌رو هم قرار بگیرند یا با چرخش بیشتر، پشت به جاده و در مقابل ردیف عقب باشند. اطلاعات دقیقی از پیش‌رانه استون مارتین لاگوندا آل‌ترین منتشر نشده؛ اما بنا بر اعلام شرکت سازنده، این خودرو مفهومی، تمام‌برقی است و از باتری‌های قدرتمند در کف کابین بهره می‌برد. مدل جاده‌ای شاسی بلند لوکس استون مارتین سال ۲۰۲۰ عرضه خواهد شد.

## فولکس واگن I.D باگی (مدل مفهومی)

سری خودروهای I.D نماینده محصولات تمام‌برقی در سبد فولکس واگن هستند. تا به امروز، هیچ کدام از مدل‌های I.D به تولید جاده‌ای نرسیده‌اند؛ اما به صورت مفهومی در نمایشگاه‌های مختلف حضور دارند. فولکس واگن I.D باگی خودرویی بدون سقف و در است که برای رانندگی تفریحی در مسیرهای خارج از جاده، مناسب این محصول کاملاً الکتریکی است و در مجموع، ۲۰۱ اسب بخار قدرت را با ۳۴۹ نیوتن‌متر گشتاور به چهار چرخ می‌فرستد.

## کیا ایمجین (مفهومی)

خودروساز کره‌ای کیا نیز برای حضور قدرتمند در کلاس خودروهای اسپرت و سدان تمام‌برقی آماده می‌شود. مدل مفهومی این شرکت با نام ایمجین طراحی متفاوتی از محصولات معمول این شرکت را به همراه داشت که البته، با نقدهای مثبت کارشناسان مواجه نشد. در نمای داخلی و بیرونی این خودرو، سرشار از خلاقیت و نکات عجیب بود؛ اما بدون نوآوری در پیش‌رانه و قوای فنی معرفی شد.

## ابر خودروهای استون مارتین و نکوئیش و 003 AMR RB (مفهومی)

بر خلاف انتظارها، استون مارتین با مدل جدید جاده‌ای در ژنو ۲۰۱۹

حضور نداشت؛ اما دو ابر خودرو مفهومی رونمایی کرد تا نشان دهد برای رقابت با کونیگزبگ یا حتی بوگاتی آماده می‌شود. عرضه موفق الکتریکی با قیمت میلیون دلاری، مشوق استون مارتین در تولید مدل‌های پر قدرت و کلکسیونی بود. این برند انگلیسی برای عرضه 003 AMR RB عزم جدی دارد و در تولید آن از پیش‌رانه کم‌حجم ۳ لیتری در کنار توربوشارژر و موتور برقی استفاده خواهد کرد.

## مزدا CX-30 (جاده‌ای)

کراس‌اور کامپکت مزدا CX-30 یکی از معدود خودروهای خانوادگی در ژنو بود. این محصول بین CX-3 و CX-5 قرار می‌گیرد و روی پلتفرم مزدا ۳ جدید ارائه می‌شود. مزدا CX-30 با پیش‌رانه‌های سری اسکای اکتیو تولید خواهد شد که مهم‌ترین آن‌ها قدرت ۱۷۸ اسب بخار و گشتاور ۲۲۲ نیوتن‌متر دارد. احتمالاً تمامی نسخه‌های این خودرو به سیستم دودیفرازیس مجهز خواهند بود و قیمتی بین ۲۵،۰۰۰ تا ۳۵،۰۰۰ دلار خواهند داشت.

## هیوندای سوناتا (جاده‌ای)

نسل هشتم سدان اندازه متوسط هیوندای سوناتا با ظاهری ظریف‌تر در مقایسه با گذشته معرفی شد تا معرف زبان طراحی جدید در بزرگ‌ترین خودروساز کره جنوبی باشد. این خودرو سال ۲۰۲۰ عرضه می‌شود و با جزئیات فنی در نمایشگاه خودرو نیویورک معرفی خواهد شد. نسل جدید هیوندای سوناتا علاوه بر ظاهر متفاوت، طول و عرض بیشتر و ارتفاع کمتری در مقایسه با نسل فعلی دارد.

## مرسدس بنز CLA شو تینگ بریک (جاده‌ای)

تلاش محبوب‌ترین برند خودروسازی آلمان برای تولید محصولات کامپکت با قیمت مقرون به صرفه ادامه دارد. حالا سبک بدنه شو تینگ بریک که ترکیبی از خودروهای سدان و استیشن و هاچبک فراهم می‌کند، روی نسل جدید CLA اجرا شده تا فضای بار ۵۰۵ لیتری فراهم شود. مرسدس بنز CLA 250 شو تینگ بریک از پیش‌رانه ۲۲۵ اسب بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتن‌متر گشتاور استفاده می‌کند؛ اما مدل CLA 45 شو تینگ بریک نسخه‌های AMG با

قدرت‌های ۳۸۳ و ۴۱۶ اسب بخار خواهد داشت.

## بنتلی کنتینتال منصوری (تیونینگ و افترمارکت)

منصوری با محصولات تیونینگ خود شامل بنتلی کنتینتال GT، رولز رویس کالینان، لامبورگینی اونتادور، مرسدس G کلاس و بوگاتی شیرون در ژنو حضور داشت. بنتلی با بهینه‌سازی منصوری به ادوات فیبر کربن در بدنه و کابین لوکس اختصاصی مجهز است تا همراه رینگ‌های ۱۲۲ اینچی و سندلی‌های گران قیمت از چرم تور کوئیز (Turquoise)، محصولی متفاوت از نسخه استاندارد باشد.

## برابوس واید استر (تیونینگ و افترمارکت)

نسل جدید شاسی بلند کلاس G مرسدس بنز همراه تیونینگ برابوس، خودرویی آفرود لوکس همراه توانایی‌هایی نزدیک به ابر خودروها است. اصلی‌ترین تغییرات برابوس واید استر نه در ظاهر، بلکه در پس پیش‌رانه ۴ لیتری توپین توربوی V8 آن اعمال شده‌اند تا قدرت ۱۷۸۹ اسب بخار و گشتاور ۱۰۰۰ نیوتون متر فراهم شود. علاوه بر این خودرو، نسخه دیگری از G کلاس برابوس با نام Final Edition 4x4<sup>2</sup> هم در ژنو حضور داشت که از پیش‌رانه ۸۳۵ اسب بخار با گشتاور آن ۱،۴۵۰ نیوتون متر استفاده می‌کند. قیمت این خودرو با تولید محدود به ۵۴۶،۰۰۰ دلار اعلام شده است.

## هیسپانو سویزا کارمن (کلاس سوپراسپرت)

طراحی عجیب و خلاقانه شرکت هیسپانو سویزا یکی از خودروهای جذاب ژنو را خلق کرد. سوپراسپرت کارمن، نه تنها با ترکیبی از طرح بدنه خودروهای کلاسیک و مدرن تحسین کارشناسان را برانگیخت؛ بلکه به لطف استفاده از پیش‌رانه تمام برقی ۱،۰۰۵ اسب بخار، نویدبخش سبک جدیدی از خودروهای سوپراسپرت بود. کارمن می‌تواند در کمتر از ۳ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند و با یک بار شارژ می‌تواند ۴۰۰ کیلومتر را بپیماید. هیسپانو سویزا شرکتی اسپانیایی است که سال ۱۹۰۵ تأسیس شد و پیش از جنگ جهانی دوم، خودروهای لوکس تولید می‌کرد. از اوایل دهه ۱۹۵۰، این برند فعالیت خود را به سمت صنایع هوایی و پیش‌رانه هواپیما گسترش داد.

## جینتا آکولا (سوپراسپرت)

صرف نظر از طراحی تهاجمی و کاملاً اسپرت این خودرو دونفره، مشخصات پیش‌رانه و توانایی‌های فنی آن متناسب با خودروهای سوپراسپرت موجود در بازار جهانی است. آکولا به پیش‌رانه ۸ سیلندر ۹۰ درجه با حجم ۶ لیتر و ۶۰۰ اسب بخار قدرت و ۷۰۵ نیوتون متر گشتاور مجهز خواهد بود. وزن خالص این مدل ۱،۱۵۰ کیلوگرم است و با قیمتی در حدود ۵۳۰،۰۰۰ دلار به تعداد محدود تولید خواهد شد.

## مورگان پلاس ۶ (اسپرت)

این محصول برای عاشقان خودروهای کلاسیک انگلیسی جذابیت دارد. مورگان هم چنان بر زبان طراحی سنتی خود تمرکز دارد و البته، پیش‌رانه‌های مدرن یا تجهیزات الکترونیک را به محصولات جدید اضافه کرده است. مورگان پلاس سیکس (6 Plus) از پیش‌رانه توربوشارژ ۶ سیلندر خطی ساخت بی‌ام‌و با حجم ۳ لیتر استفاده می‌کند تا ۳۳۵ اسب بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور داشته باشد. این محصول در زمان ۴.۲ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و نهایتاً سرعتش ۲۶۷ کیلومتر بر ساعت خواهد

بود. قیمت نهایی مورگان پلاس ۶ حدود ۱۰۰،۰۰۰ دلار است.

## پوریتالیا برلینتا (سوپراسپرت)

در سال‌های اخیر، برندهای فراری و لامبورگینی به عنوان تنها سازندگان سوپراسپرت‌های ایتالیایی فعالیت می‌کردند؛ اما حالا شرکت‌های جدیدی مثل پوریتالیا به این تجارت اضافه شده‌اند. برلینتا سوپراسپرت پلاگین هیبریدی است که همراه با پیش‌رانه ۷۸ و ۵ لیتر در کنار موتور برقی، قدرتی ۱۹۶۵ اسب بخار و گشتاور ۱۲۴۸ نیوتون متر تولید می‌کند. از این خودرو دست‌ساز ۶۲۵،۰۰۰ دلاری فقط ۱۵۰ دستگاه تولید خواهد شد.

## کانگارو GFG Style (سوپراسپرت)

این محصول در مرحله پیش تولید قرار دارد و فراتر از مدلی مفهومی است و به زودی وارد مرحله تجاری می‌شود. شرکت طراحی خودرو GFG را جورجیو جیاجیاریو و فرزند او مدیریت می‌کنند. این محصول تمام برقی دودیفرانسیل قابلیت استفاده در مسیرهای خارج از جاده را دارد و در زمان ۳.۸ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و با هر بار شارژ، ۴۵۰ کیلومتر را طی می‌کند.

## پنین فارینا باتیستا (کلاس ابر خودرو)

برای علاقه‌مندان به علم طراحی خودرو، به ویژه مدل‌های افسانه‌ای از سوپراسپرت‌های کلاسیک ایتالیایی، پنین فارینا اهمیت ویژه‌ای دارد. در حال حاضر، این استودیو با سابقه و اویل ایتالیایی به طراحی و تولید ابر خودروهای مدرن علاقه نشان می‌دهد. باتیستا جدیدترین محصول پینی فارینا است و اولین محصول مدرن این شرکت برای عرضه عمومی با برند پنین فارینا محسوب می‌شود. باتیستا قدرتمندترین ابر خودرو جاده‌ای ساخته شده در ایتالیا است. این خودرو بی‌نظیر که ۱،۹۰۰ اسب بخار قدرت و ۲،۳۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند، ریشه نام خود را از باتیستا پنین فارینا، بنیان‌گذار شرکت طراحی پنین فارینا، گرفته است. ادعا می‌شود سرعتگیری باتیستا از صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۲ ثانیه است و در ۱۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

## کونینگزگ یسکو (ابر خودرو)

یسکو (تلفظ سوئدی) Jesko جایگزین آگرا RS در خط تولید کونینگزگ خواهد بود. این ابر خودرو ۱۱،۶۰۰ اسب بخار قدرت و ۱،۵۰۰ نیوتون متر گشتاور از پیش‌رانه هیبریدی ۸ سیلندر و ۵ لیتری دریافت می‌کند. یسکو در کمتر از ۳ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و نهایتاً سرعتش ۴۸۰ کیلومتر بر ساعت و حتی بیشتر خواهد بود. قیمت نهایی این ابر خودرو حدود ۳ میلیون دلار خواهد بود و فقط ۱۲۵ دستگاه از آن تولید خواهد شد.

## بوگاتی La Voiture Noire (ابر خودرو)

انتظار علاقه‌مندان ابر خودروها از بوگاتی بسیار بالا است. این برند اویل فرانسوی را که فولکس‌واگن آلمان اداره می‌کند، محصولی بسیار ویژه به ژنو آورد که فقط یک دستگاه از آن تولید می‌شود. لاواچور نویر به نسخه گم‌شده از بوگاتی آن‌لایتک مدل ۱۹۴۰ اشاره می‌کند و در ضمن، یاد زان بوگاتی طراح و مهندس جوان این خودرو کلاسیک را زنده می‌کند. بوگاتی La Voiture Noire با قیمت نهایی ۱۸.۶۸ میلیون دلار گران‌ترین محصول صفر کیلومتر تولید شده در تاریخ است.



# ترکیه خودرو ملی رونمایی می کند

بازارهای جهانی هم حضور پیدا کند. آقای «مهمت گوکان کاراکاش»، به عنوان مدیرعامل شرکت جدید انتخاب شده است. ایشان از شهریور سال گذشته تصدی این سمت را به عهده گرفته است. این شرکت بنا دارد طی یک دوره ۱۵ ساله، پنج مدل خودرو الکتریکی و سه فیس لیفت را به بازار ارائه کند. در برنامه بلندمدت این شرکت صادرات، جزو الزامات تولید محصول است. باز خورد ایجاد شده در دولت، مردم و بخش خصوصی ترکیه نسبت به این محصول به شدت مثبت است. تیم تحقیق و توسعه این شرکت با چهل نفر مهندس شروع و در حال حاضر بیش از ۳۰۰ نفر پرسنل دارد.

این پروژه طی ۱۵ سال، پنجاه میلیارد یورو به تولید ناخالص ملی ترکیه اضافه خواهد کرد، هم چنین پیش بینی می شود این پروژه ۲۰ هزار شغل ایجاد کند. مدیرعامل شرکت تازه تاسیس، در خصوص این شرکت گفت: «در گام اول ۲۰ نمونه موفق و ناموفق بین المللی را مورد واکاوی قرار دادیم و پس از آن، مطالعات فنی و امکان سنجی را آغاز کردیم.» آقای کاراکاش تاکید کرد: «هدف ما رقابت در عرصه بین المللی و حضور قدرتمند در بازارهای جهانی است.» وی افزود: «سه تغییر مهم به وجود آمده در حوزه قانون گذاری، مفهوم مالکیت و زندگی اجتماعی و هم چنین تغییرات شگرف تکنولوژیک که به خودرو نیز سرایت کرده، باعث خواهند شد که آینده صنعت خودرو با آن چیزی که امروز مشاهده می کنید به کلی متفاوت باشد.» وی افزود: «ترکیه نسبت به تغییرات جهانی بی تفاوت نیست و تاسیس این شرکت تنها یک پیشرفت تکنولوژیک، بلکه یک نیاز برای بقا در بازار جهانی است.»

باتوجه به تقاضا در بازار احتمالا سه یا چهار مدل SUV باشند. آقای کاراکاش گفت: «رقابت تازه آغاز شده است. ما نمی توانستیم خود را با تولیدکنندگان موتورهای احتراق داخلی با سابقه ۱۵۰ ساله مقایسه کنیم، اما معتقدیم بازار آتی از آن کسانی است که برنامه ریزی و تلاش کنند و الزامات ربطی به سابقه صنعت خودرو ندارد. ما بر آنیم تا یک بازیگر مهم و جهانی در عرصه صنعت خودرو در آینده باشیم. حدود پانصد استارت آپ حول محور خودرو و حمل و نقل ایجاد شده است که از این حیث، تفاوتی بین کشورهای نوظهوری هم چون ترکیه و سایر رقبای باسابقه در این صنعت وجود ندارد و همانطور که عنوان شد، مسابقه تازه شروع شده است. از

تا نیمه دوم سال ۲۰۲۲، خودرو تمام الکتریک و ملی ترکیه راهی بازار خواهد شد. این خودرو قابلیت طی مسافت ۵۰۰ کیلومتری با هر بار شارژ را خواهد داشت. وزیر صنعت و تکنولوژی ترکیه آقای «مصطفی ورناک» با اعلام این خبر افزود: «ترکیه درصدد ایجاد یک اکوسیستم برای تولید خودروهای برقی است تا بتواند با تولیدکنندگان بین المللی به رقابت بپردازد. این فقط یک پروژه در صنعت خودرو نیست، جهان به سرعت در حال تغییر است و صنعت خودرو نیز این تغییر و تحول را در سریع ترین زمان تجربه می کند، لذا این یک پروژه تکنولوژیک است که صنعت خودرو ترکیه را رقابت پذیرتر می کند. با تغییرات شگرفی که در بحث نرم افزار، باتری خودروهای برقی و خودروهای خودران اتفاق افتاده است، آینده صنعت خودرو کاملا متفاوت با مسیر فعلی خواهد بود و با تعریف چنین پروژه ای ترکیه توانسته است در زمان درست، چرخش لازم را انجام دهد.

آبان ماه سال ۱۳۹۶ بود که دولت ترکیه تصمیم گرفت صنعت خودرو را به سمت و سوی جدید هدایت کند. دولت ترکیه، پنج صنعت گر بزرگ کشور را دور هم جمع کرد، آستین ها را بالا زدند تا اولین خودرو بومی تمام الکتریکی خود را طراحی کنند و بسازند. یک شرکت سرمایه گذاری مشترک تشکیل شد و هر یک در زمینه تخصصی خویش مشغول به کار شدند.

شرکت جدید TOGG نام دارد و مخفف شرکت سرمایه گذاری مشترک خودرو ترکیه است. سهامداران این شرکت عبارتند از گروه آندولا، ترک سل، گروه کوک، بی ام سی، هولدننگ زورولا که هر کدام ۱۹ درصد سهام دارند و اتحادیه اتاق های بازرگانی ترکیه که ۵ درصد سهام دارد.

نمونه اولیه محصول احتمالا تا پایان سال جاری میلادی رونمایی خواهد شد. احتمالا، در نیمه دوم سال ۲۰۲۲ این خودرو برای فروش عرضه خواهد شد و جاده ها را خواهد گرفت. مردم در انتظار این خودرو هستند. به نظر می رسد تقاضا برای آن بالا باشد. موقعیت مرکز تحقیق و توسعه و هم چنین تولید نزدیک به محل تجمع قطعه سازان ترکیه در غرب این کشور خواهد بود، اما مکان دقیق آن بنا به دلایل امنیتی به طور دقیق، مشخص نشده است. هم چنین این شرکت با بررسی مدل های برقی موجود در بازار در نظر دارد خودرویی ارزان تولید کند تا بتواند در



آنجایی که زیرساخت بسیار خوبی در صنعت خودرو و قطعات در ترکیه وجود دارد، باور داریم که پروژه خود را، بر پایه و اساس مستحکمی استوار کرده ایم.»

کاراکاش عنوان کرد: «خط مشی کیفی ما در تولیدات برای بازار داخل و صادرات یکسان خواهد بود.» وی گفت که سرمایه‌گذاران، هشت معیار برای اجرای این طرح تعیین کرده‌اند که اولین و مهم‌ترین آن‌ها فرصت بازار و اقبال مشتریان است.»

ایده اولیه این شرکت، از درخواست‌های مکرر رئیس‌جمهور اردوغان از اتحادیه اتاق‌های بازرگانی و وزارت تکنولوژی و علوم این کشور ناشی می‌شود که روی پروژه‌های مشترک دانش‌بنیان کار کنند.

توسعه باتری‌ها و در دسترس بودن خودروهای برقی، آنها را به جایگزین‌های مطمئنی برای خودروهای درون‌سوز تبدیل کرده است. این روند، با توسعه آگاهی زیست‌محیطی و فشار قوانین آلاینده‌گی، تسریع شده است. به همین دلیل است که وسایل نقلیه الکتریکی به زودی جایگزین وسایل نقلیه احتراق داخلی خواهند شد. قرار است در توسعه محصولات این شرکت با تکیه بر تکنولوژی سنسورها و دیجیتال‌سازی شدن، به سمت توسعه خودران شدن حرکت کرد. طراحان و مهندسان این شرکت در تلاشند تا خودرو را نیز به عنوان بخشی از محل زندگی مانند خانه تعریف کنند که در آن فرد الزاماً مجبور به انجام کار خاصی نباشد و بتواند وقتش را صرف امور دلخواه کند، در حالی که از یک مکان به مکان دیگر منتقل می‌شود. هم‌چنین مقرر است این خودروها زیرساخت لازم برای اتصال به برنامه شهر هوشمند دولت ترکیه را دارا باشند که طی آن مدیریت حمل‌ونقل، ترافیک و سایر موارد شهری به صورت هوشمند انجام خواهد شد.

بسیاری از کشورهای تغییرات تکنولوژیک را رصد کرده‌اند و تاثیرات شگرف آن بر صنعت خودرو را پیش‌بینی کرده و در حال آماده‌سازی خود برای آن هستند. به عنوان نمونه، چین طی ده سال آینده ۱۳۰ میلیارد دلار در توسعه خودروهای تماماً الکتریکی سرمایه‌گذاری خواهد کرد. سایر خودروسازان با سابقه نیز حدود سیصد میلیارد دلار در این بخش سرمایه‌گذاری خواهند کرد. یک درصد سود حاصله در صنایع خودروسازی در سال ۲۰۱۷، مربوط به این بخش نوظهور بود که پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۵ به بیش از چهل درصد برسد. از حدود نیم میلیون خودرو فروخته شده در ترکیه در سال گذشته، چهار هزار دستگاه خودرو هیبریدی و یکصد و پنجاه و پنج خودرو تماماً برقی به فروش رسیده است. اگر چه فروش کلی خودرو نسبت به سال گذشته میلادی، حدود ۳۳ درصد در ترکیه کاهش یافته است، اما فروش خودروهای الکتریکی افزایش داشته است.

ردپای این پروژه را شاید بتوان در سال ۱۳۹۶ یافت؛ وقتی که «یلان ماسک» مدیر عامل خودروسازی تسلا (تولیدکننده خودروهای برقی) به ترکیه سفر کرد و با مقامات و شرکت‌های خصوصی ترک دیدار و گفتگو کرد. ماسک، اولین و تنها کارآفرین خصوصی است که به عنوان یک نابغه از دانشمندان فن‌آوری شناخته می‌شود، در پروژه بلندپروازانه Space X وی قرار است تا با موشک فضایی ارتباط مستمر با پایگاه ایستگاه فضایی بین‌المللی برقرار شود تا بتواند چندین نوبت

فضانوردان و تجهیزات لازم را به این پایگاه منتقل کند. موشکی که در حال حاضر توسعه یافته است و قرار است که برای پرواز به مریخ تا سال ۲۰۳۰ استفاده شود. ییلان ماسک یک هفته میهمان ترکیه بود و مقامات ترکیه سعی داشتند موافقت وی را برای سرمایه‌گذاری یا همکاری مشترک جلب کنند. ماسک دیدارهای ترکیه را بسیار مثبت ارزیابی کرد و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در صنعت خودرو ترکیه را مهم و زیربنایی توصیف کرد. یکی از خروجی‌های این دیدار آن بود که ماهواره‌های ترکست تا سال ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ با موشک‌های فضایی پروژه Space X به فضا پرتاب شوند و در مدار قرار گیرند. طبق توافق با وزیر حمل‌ونقل و ارتباطات ترکیه، آقای «احمد ارسلان» قرار است ماهواره‌های ۵A و ۵B با موشک فالکون ۹ پرتاب شوند.

«ابراهیم کالین»، سخنگوی دولت ترکیه اعلام کرد: «فقط همکاری فضایی در دیدار ما مطرح نشده است، بلکه خودرو الکتریکی بومی ترکیه، انرژی پایدار، سرمایه‌گذاری مشترک، مشکلات مدیریت شهری و ترافیکی نیز مورد بحث و گفتگو قرار گرفت.» آقای کالین در ادامه گفت: «ما می‌دانیم که آقای ماسک به بحث حمل‌ونقل و ترافیک و حل معضلات این حوزه، بسیار علاقه دارد. ماسک به دنبال کشورهای دیگری است که بتواند در آنها پروژه‌های بلندپروازانه خود را به آزمایش و اجرا بگذارد. بر همین اساس، ما به عنوان اولین کشور اعلام آمادگی کردیم و امیدواریم در آینده شاهد رفت‌وآمدهای بیشتری باشیم تا بتوانیم پروژه تونل‌های ترافیکی زیرزمینی را اجرایی کنیم.»

باتوجه به اینکه در ساعات زیادی از روز، نور خورشید دارد، پروژه شهر خورشیدی هم مطرح شد. ترکیه در نظر دارد به سمت انرژی‌های پاک و تجدیدپذیر حرکت کند و مهم‌ترین مسئله مطرح شده بین طرفین، خودرو ملی تماماً الکتریکی ترکیه بوده است. ترکیه آمادگی خود را برای تولید انبوه خودروهای تسلا برای رسیدن به بازار اروپا، آفریقا و آسیا اعلام کرد و امیدوار است اولین سایت تولیدی تسلا در خارج از آمریکا را میزبانی کند. هم‌چنین مقامات شرکت سرمایه‌گذاری مشترک خودرو ترکیه که قرار است اولین خودرو برقی ترکیه را تولید کنند، برای استفاده از تکنولوژی باتری‌های تسلا با آقای ماسک دیدار و گفتگو کردند.

به نظر می‌رسد بعد از این سفر و دیدار و گفتگوها بود که پروژه ملی خودرو برقی ترکیه سرعت بیشتری گرفت و به مراحل عملیاتی نزدیک‌تر شد. ترکیه در حال حاضر، ششمین خودروساز بزرگ اروپا بعد از آلمان، اسپانیا، فرانسه، روسیه و بریتانیا است. ترکیه اگر چه راه خود را در صنعت خودرو با ارائه مزیت‌ها و مشوق‌های تولید باز کرد و به سرعت به یکی از هاب‌های قطعه‌سازی اروپا تبدیل شد، اما در نظر دارد از سایه خودروسازان بزرگ اروپایی خارج شده و به عنوان یک کشور پیشگام در تکنولوژی، خود را به جهان معرفی کند. ایفای نقش به عنوان یک چین کوچک نزدیک به اروپا دیگر مطلوب مقامات ترکیه نیست و این کشور در نظر دارد، با استفاده از تغییرات شگرف پیش‌روی صنعت، موقعیت بهتری برای خود کسب کند.





همه چیز در «موجلو» رقم خورد

# ظهور آقای خاص فرمول یک «کیمی رایکونن»

گرندپری موناکو ۲۰۱۹ به عنوان سیصدمین گرندپری کیمی رایکونن، آقای خاص فرمول یک، به حساب می آید و احتمالاً اثر هم جشنی بخواهد بر گزار شود. کیمی در آن حضور ندارد. در یکی از روزهای پاییز سال ۲۰۰۰ میلادی در پیست موجلو که یکی از مکان های مورد علاقه تست خودرو برای تیم ها به شمار می آید، دو روز بعد از گرندپری ایتالیا، یک سری تست سه روزهای بر گزار شد که تیم های فراری و مک لارن و سائوبر تصمیم به حضور در این تست گرفتند. برای فراری و مک لارن که درگیر تیرد فیرمائی جهان بودند، این تست ها معنای دیگری داشت، اما برای سائوبر این تست به معنای دادن شانس برای راندن در فرمول یک به یکی از افراد بی نام و نشان بود. این شخص کسی نبود جز «کیمی رایکونن». جوان بیست ساله فنلاندی که تا به آن موقع فقط در پیست و سه مسابقه اتومبیلرانی شرکت کرده بود و در ک درستی هم از زبان انگلیسی نداشت و بالاخره فرصتی را برای راندن خودرو فرمول یک پیدا کرد.

او آتقدر جوان بود که سائوبر یکی از مکانیک های خود را به فرودگاه مورد نظری فرستاد تا کیمی را به کمپ خود بیاورد و علاوه بر آن، کیمی با توجه به سن کم خودش مجاز به راندن در ایتالیا نبوده، همه چیز بر ضد کیمی بوده اما اصرار های دیوید و استیو رابرتسون (پدر و پسری که مدیر برنامه های رایکونن بودند) از پیتر سائوبر بالاخره کارساز واقع شد و این تست عملی شد و کیمی توانست در تست سه روزه خود، نه تنها مسئولین سائوبر، بلکه حتی تحسین «مایکل شوماخر»، راننده پراگتیازده.

## پرده اول: متقاعد کردن پیتر سائوبر

پیتر سائوبر، مدیر تیم سائوبر: «من با دیوید رابرتسون در ۱۲ آگوست و در جریان گرندپری مجارستان ملاقاتی داشتم، او به طور اعجاب آوری از کیمی صحبت می کرد. من کیمی را در پیست موجلو دیدم، ولی هنوز هم متعجبم چرا چنین کاری کردم و به او اجازه دادم در تست ها شرکت کند، چون تست ها هزینه سنگینی را برای تیم ها دارند.» استیو رابرتسون، مدیر برنامه های کیمی رایکونن: «پدرم در جریان مذاکراتش، واقعیت ها را با آمار و ارقام بیان کرد. او توضیح داد که این پسر تازه کار در مدت زمان کمی که در مسابقات فرمولارنو شرکت کرده است، توانسته بیش از ۸۰ درصد مسابقات را پیروز شود، آن هم نه فقط پیروزی شانس، بلکه موفق می شد با چندین ثانیه اختلاف نسبت به نفرات قبلی این پیروزی را به دست آورد. پیتر سائوبر بعد از دیدن آمار و ارقام، کمی نرم شد. در مذاکرات، پدرم به او فهماند که اگر امسال به کیمی شانس راندگی ندهد، تیم های دیگر کیمی را به دست می آورند و او دیگر هیچ وقت کیمی را در حال راندگی برای سائوبر نمی بیند.»

«جکی ایگلرت»، مهندس مسابقه های کیمی رایکونن: «این خیلی جالب و قابل تحسین هست که در نظر بگیریم ۱۲ ماه قبل از اینکه کیمی برای ما براند، تنها یک راننده کار تیگ بوده است. این خیلی مسئله خاصی بود، افراد بزرگ دنیا کار تیگ نیز سفارش کردند که کیمی هر راننده ای نیست، کیمی آینده بسیار درخشانی در انتظارش است و من نیز با شنیدن این حرف ها بسیار بیشتر مشتاق حضور کیمی در این تیم شدم.»

او در همان روزهای تست توانست با سرعت رانندگان فرمول یک زمان های را ثبت کند که این برای همه ما حیرت آور بود و اگر بخواهیم بیشتر به این مسئله دقت کنیم، باید در نظر بگیریم در آن زمان میزان قدرت خودرو به مراتب بیشتر بود و این درجه از انطباق پذیری از کیمی برای همه ما چیز خاصی بود.»

## پرده دوم: مخفی نگه داشتن کیمی!

طبیعتاً بعد از تست ها، سائوبر در نظر داشت که کیمی را از توجهات دیگر تیم ها دور نگه دارد که البته بخش اعظم این موضوع هم به این دلیل بود که هنوز با کیمی قراردادی را امضا نکرده بودند، ولی از آن طرف هم نمی خواستند که تیم های دیگر او را به خدمت بگیرند. سائوبر بسیاری از اطلاعاتی که مرتبط با تست کیمی بود را در درون تیم هم مخفی نگه داشته بود و حتی به خیلی از افرادی که حضور داشتند، صرفاً جهت رفع نیاز و برنامه ریزی های آتی اطلاعاتی را از تست های کیمی به آنها می دادند و هیچ کسی همه چیز را نمی دانست.

«ویلی رمف»: «ما به هیچ کسی در مورد اینکه با کیمی قرار است چه چیزی را به ثمر برسانیم چیزی نگفتیم. در جلسات درون تیمی که داشتیم، به این درک رسیدیم که کیمی بسیار خاص تر از آنچه که فکر می کنیم است و حال باید برای او نامی مستعار را انتخاب کنیم تا هویت او فعلاً محفوظ بماند. سرانجام ما تصمیم گرفتیم که کیمی برای ما براند، ولی تا لحظه برآورده شدن این موضوع نام «اسکیمو» را در رسانه ها و مکالمات به کار می بردیم.»

«سر جیو رینلند»، طراح ارشد سائوبر: «پیتر، کیمی را اسکیمو صدا می‌زد. او کیمی را مرد یخی نمی‌نامید و این کلمه مرد یخی بعدها به نام کیمی در فرمول یک ثبت شد. دلیل نام‌گذاری کیمی به نام اسکیمو هم این بود که حامی مالی کیمی یک شرکت بستنی‌سازی بود و درست بعد از تست، پیتر به جمع ما گفت: «هی بچه‌ها، من می‌خواهم که اسکیمو را استخدام کنم.»

«جوزف لیبرر»، مربی کیمی: «او خیلی خجالتی بود و زیاد حرف نمی‌زد. اما انسان فوق‌العاده دوست‌داشتنی و دل‌نشین بود. زمانی هم که در خودرو حضور پیدا می‌کرد، تمام دستوراتی را که از مهندسش دریافت می‌نمود را دقیقاً اجرا می‌کرد. از همان لحظه اول او موفق در جلب توجه بود.»

## پرده سوم: مهارت بالا در درک خودرو و تبدیل آن به موشک زمین به زمین

«پدرو دینیز»، یکی از راننده‌های سائوبر که در گرند پری ایتالیا مقام هشتم را به دست آورد و در روزهای تست به رایکونن کمک کرد تا خودرویش را در شرایط ایده‌آل قرار دهد و بتواند دورهای خوبی را به ثبت برساند، ولی در روز اول تست او موفق به ثبت ۷۸ دور شد و بهترین دورش ۱،۲۷،۶۵۴ ثانیه بود که ۲،۴ ثانیه سریعتر از کیمی بود (رایکونن تنها ۲۴ دور زده بود در روز اول). اما در روز بعد، کیمی در دور ششم خود توانست نیم‌ثانیه سریع‌تر از او دور بزند و باید در نظر بگیریم کیمی هنوز به تعداد دورهایی که دینیز در دو روز اول ثبت کرده بود نرسیده بود و تقریباً نصف او دور زده بود.

«پیتر سائوبر»: «زمان‌هایی که کیمی ثبت می‌کرد، خیلی برای یک راننده تازه کار دور از انتظار و سریع بود، کیمی فقط در ۲۰ مسابقه فرمولانو شرکت کرده بود. او تنها سه یا چهار دور در حالت مسابقه‌ای در روز تست زده بود و همه ما می‌دانستیم اگر فشار بیشتری به او بیاوریم، گردن او آسیب می‌بیند. برای همین، قبل از اینکه روز دوم تست به پایان برسد، سی کیلوگرم سوخت راز خودرویش خارج کردیم و تایرهای جدیدی را برایش قرار دادیم و از او خواستیم که دو دور دیگر بزند؛ آن هم در محدوده زمان مورد انتظار مان، او نیز توانست مجدداً این کار را انجام دهد.»

«سر جیو رینلند»: «هنوز داغ مرگ ایرتون سنسار در دل ما وجود داشت و جای خالی او احساس می‌شد، ولی وقتی که این تست برگزار شد گفتم این پسر سنای بعدی ست. طوری که او رانندگی می‌کرد، مرا به یاد اولین تست ایرتون سنا در فرمولو ۳ در پیست ترکستون آورد. من آنجا حضور داشتم، چون داشتم فرمولافورد خودم را تست می‌کردم. سنا آمد و سوار خودرویی شد که در سال قبلش مقام دوم قهرمانی جهان را کسب کرده بود، او به محض دورهای اولی که ثبت کرده بود، به گاراژ آمد و گفت من به بال جلو بهتری نیاز دارم. به محض دریافت بال جلو بهینه‌شده خودش، رکورد تمام زمان‌هایی که ثبت شده بود را شکست. کیمی هم دقیقاً در تست مودولو بعد از چند دور به گاراژ آمد و گفت من از بال جلویی که دارم راضی نیستم و نیاز دارم بال جلو بهتری را داشته باشم. جکی سعی داشت به کیمی بفهماند که تو نمی‌توانی در روز اول تست خودت به ما دستور بدهی و بگویی چه کنیم اما کیمی ذره‌ای عقب نکشید و به مهندسان تیم فهماند که خودرویی که او دارد دچار کم‌فرمانی ست. بلافاصله چندین فلپ اضافه شد به بال جلو او دوباره به پیست برگشت و در لحظه عبور از «آرابیاتا» کیمی توانست با ۲۰ کیلومتر بر ساعت سرعت بیشتر، این قسمت را طی کند و این در حالی بود که تا به الان هیچ کدام از راننده‌های تیم ما موفق به چنین کاری نشدند. این لحظه‌ای بود که همه مهندسان به کیمی باور پیدا کردند.»

«جکی ایکلرت»: «در روز اول تست، کیمی کوچکترین مشکلی در اینکه تخت‌گاز باشد نداشت. او در ورودی و خروجی همه پیچ‌ها با تمام قدرتی که در درون خودرو بود می‌رفت و این مسئله برای ما بسیار استرس‌آور بود. من خودرویش را طوری تنظیم کردم که در پیچ‌های سرعت بالا کم‌فرمانی داشته باشد و چون تجربه کمی در رانندگی فرمولو یک داشت، نمی‌خواستم آسیبی ببیند. اما او پس از چند دور به گاراژ آمد و به من گفت، می‌توانی خودرویم را از کم‌فرمانی نجات بدهی؟ من دارم زمان زیادی را سر پیچ‌ها از دست می‌دهم. او توانست پس از طی ۳۵ دور در خودرو فرمولو یک، راننده اصلی تیم را شکست دهد و در جدول زمان‌بندی بالاتر از او قرار گیرد.»

## پرده چهارم: استقامت بدنی

تیم سائوبر برای اینکه سلامت جسمی کیمی رایکونن را حفظ کند، تصمیم گرفت که دورهای زیادی او را در پیست نگه ندارد. به‌ازای هر سه دور، او به پیت می‌آمد و استراحتی می‌کرد و بعد از به‌دست‌آوردن مجدد انرژی خودش به پیست بازمی‌گشت.

«جوزف لیبرر»: «کل تست کیمی در حالت زمان‌های کم‌سنجیده می‌شد، او به پیست می‌رفت، چند دور می‌زد و به گاراژ می‌آمد و اطلاعاتی را با مهندسان ردوبدل می‌کرد و

دوباره به پیست بازمی‌گشت، اما هر چه قدر که از تست‌ها می‌گذشت، متوجه می‌شدیم که کار برای او سخت‌تر می‌شود.»

«سر جیو رینلند»: «در پیست مودولو نیروی جانبی زیادی به راننده وارد می‌شود. مخصوصاً در پیچ‌های سرعتی راستگرد آرابیاتا ۱ و آرابیاتا ۲. کیمی هم تا به الان چنین نیروی جی را تجربه نکرده بود. برای همین، برای او تجربه در دناکی از لحاظ جسمی بود. ما برای اینکه کیمی بتواند از لحاظ بدنی در شرایط ایده‌آلی قرار بگیرد، برایش یک ماشین تمرینی ساختیم که او بتواند این نیروی جی را در آنجا حس کند. او مجبور بود با این دستگاه تمرینی، تمرینات لازم را انجام دهد تا قبل از اولین مسابقه رسمی خود در فرمولو یک از لحاظ بدنی نیز در شرایط کاملاً آماده قرار داشته باشد.»

## پرده پنجم: کم صحبت ولی خوش صحبت

«سر جیو رینلند»: «کیمی آدم کم‌صحبتی بود، ولی وقتی که شروع به حرف زدن می‌کرد، دقیقاً می‌دانست که چه چیزی را بگوید. او هیچ‌وقت حرف بی‌ربطی را ن‌زد، او نسبت به مردم خجالتی ست و همیشه برایش این سوال بوده است که چهطور می‌تواند اینقدر خوب با ماشین رابطه برقرار کند، ولی با مردم نه!»

«جکی ایکلرت»: «او بعد از هر دوری که می‌زد نمی‌آمد قصه زندگی خودش را تعریف کند، بلکه می‌آمد در مورد نقطه‌های تمرین‌گیری و نحوه کنترل و هدایت خودرو در نقاط مختلف پیست صحبت می‌کرد. او شدیداً به پیچ‌ها دقت می‌کرد و یکی از نقاط کلیدی سبک رانندگی وی این بود که او می‌توانست اگر همه چیز را در اختیار داشته باشد، نسبت به دیگران بتواند زمان بهتری را در پیچ‌ها ثبت کند. بعد از هر روز کاری که دور هم برای جمع‌بندی جمع می‌شدیم، من به او می‌گفتم که خوب کیمی، چهطور می‌توانم خودرو را برای تنظیم کنم که تو راحت‌تر باشی، او فقط بهم می‌گفت من اطلاعی ندارم که تو چهطور می‌توانی کارت را انجام دهی، من به تو گوش می‌دهم و بعد فقط رانندگی می‌کنم.»

## پرده ششم: الگوبرداری از مایکل شوماخر

«جکی ایکلرت»: «رایکونن بعد از هر باری که به گاراژ می‌آمد، من در خواست می‌کرد که آیا ممکن است فیلم دور زدن‌های مایکل شوماخر را تماشا کند و ببیند که چهطور مایکل از پیچ‌ها عبور می‌کند. در لحظه‌ای که من در حال برنامه‌ریزی برای تست روز دوم بودم، دیدم کسی در می‌زند، در را باز کردم و دیدم که مایکل شوماخر به دیدارم آمده است و از من پرسید که این راننده تستی که شما دارید، دقیقاً چه کسی است. من به او گفتم، اسم او کیمی است و ۱۲ ماه پیش راننده کار تیگ بوده است. مایکل در این لحظه فقط به من گفت که او به طرز دهشتناکی سریع خواهد بود. همین لحظه بود که فهمیدم ما شخص درست را برای تیم انتخاب کردیم.»

پرده آخر: شبیه‌سازی دورهای مسابقه‌ای و تعیین خط  
«ویلی رنف»: «وقتی که کیمی دورهای عادی و یا شبیه‌ساز مسابقه‌ای می‌زد، من آنجا حضور داشتم، کیمی در حال تست با سوختی به اندازه ۵۰ کیلوگرم بود، اما ما از او خواستیم که به پیت بیاید و میزان سوخت خود را به ۱۲ کیلوگرم کاهش دهد. پس از این کار، او را با تایرهای جدیدی راهی پیست کردیم و از او خواستیم که یک دور به‌مانند دورهای تعیین خط بزند. اگر او در این دور، کنترل خودرو را از دست می‌داد، کار برای او تمام شده بود، اگر پیش از اندازه کند می‌بود، باز هم نتیجه جالبی برای آینده او نبود، او فقط یک راه داشت! آن هم سریع‌ترین حالت. در واقع، با این میزان سوخت و تایر جدیدی که به خودرویش داده شد، او اگر می‌خواست خود را ثابت کند، حداکثر باید ۱،۲ ثانیه دور سریع‌تری را ثبت می‌کرد.»

ما به کیمی نگفتیم که چقدر باید سریع باشد و چه میزان زمانی مدنظر ماست، ما فقط به او گفتیم که خودرو حاضر است و به پیست برو و یک دور شبیه‌ساز تعیین خط بزن. کیمی به پیست رفت و در همان یک دور، زمان خود را بیش از ۱،۲ ثانیه کاهش داد و دیگر هیچ شکی از اینکه او از قهرمانان بعدی فرمولو یک است را بر ایمان به جان گذاشت.

نکته جالب برایمان این بود که او هیچ تجربه‌ای از اینکه یک خودرو فرمولو یک وقتی با میزان سوخت کمتری راهی پیست می‌شود را نداشت و نمی‌دانست که خودرو چهطور رفتار می‌کند، در واقع، ما در کل تست‌هایی که پیش از این داشتیم، او هیچ‌وقت این میزان سوخت کم را تجربه نکرد و ما این کار را در لحظه آخر انجام دادیم. در تمام مدت تست او، هیچ‌گونه آسیبی به خودرو ن‌زد که این نشان می‌داد که او می‌داند که چهطور می‌تواند در سریع‌ترین حالت باشد، ولی کنترل خودرویش را از دست ندهد. او سبک رانندگیش اصلاً ریسکی نبوده و همیشه طوری می‌راند که راه نجاتی برای خودش پیدا کند.»

پس از اتمام همه این مسائل، سائوبر بالاخره توانست فدراسیون جهانی اتومبیلرانی را راضی کند که به رایکونن سوپر لایسنس بدهد. کیمی توانست در اولین حضور خود در رقابت‌های فرمولو یک در گرند پری استرالیا سال ۲۰۰۱ اولین امتیاز خود را در تاریخ فرمولو یک ثبت کند.

# همه چیز درباره «لی یاکوکا» غول خودروسازی آمریکا به یاد مرد روزهای سخت...

داد و به نوعی برند معتبر و شناخته شده‌ای برای این مجموعه به شمار می‌آمد. نشریه‌های زیادی عکس روی جلد خود را به یاکوکا اختصاص می‌دادند و مصاحبه‌های مطبوعاتی و تلویزیونی زیادی با وی انجام شد که بیش از پیش به شهرت و اعتبار او اضافه کرد.

## یک صنعتگر همه فن حریف

او در طول سال‌های مختلف و در کنار مشاوره به شرکت‌های معتبر، یک کارخانه محصول مارگارین مبتنی بر روغن زیتون را راه‌اندازی کرد و به تبلیغات برای این شرکت پرداخت. هم‌چنین در سال ۱۹۹۵ به هیئت‌مدیره رستوران زنجیره‌ای Koo Koo Roo پیوست و در سال ۱۹۹۸، به‌عنوان رئیس اجرایی شرکت شد و از طریق ادغام با رستوران‌های خانوادگی صاحب (Chi Chi و El Torito) نیز شد. یاکوکا در سال ۱۹۹۹، رئیس شرکت EV Global Motors شد، یک شرکت تشکیل شده برای توسعه و فروش دوچرخه‌های الکتریکی با سرعت بالای ۱۵ مایل در ساعت و محدوده ۲۰ مایل که یکی از موفق‌ترین پروژه‌های کاری او به‌شمار آمد.

## کتاب‌های یاکوکا

او علاوه بر اینکه یک صنعتگر شناخته شده و مشهور بود، اما تلاش کرد تجربیات و دانش خود را بر روی صفحات کتاب هم ماندگار کند و به همین دلیل بود که در سال ۱۹۸۴ کتاب «Iacocca: An Autobiography» را نوشت؛ کتابی که دربردارنده زندگی‌نامه یاکوکا بود اما در آن سال و سال بعد با وجود اینکه اثر داستانی نبود توانست به بازار نشر و کتاب آمریکا زلزله وارد کند و طی دو سال حدود ۲ میلیون نسخه از این اثر فروخته شد. شاید جالب باشد بدانید یاکوکا تمام درآمد حاصل از انتشار این کتابش را به تحقیق درباره بیماری دیابت نوع یک اختصاص داد.

سال ۱۹۸۸ بود که او تصمیم گرفت دومین کتابش را با عنوان «صحبت مستقیم» منتشر کند؛ کتابی که درباره نوآوری و خلاقیت مردم آمریکا نوشته شده بود و در آن به نمونه‌ها و دلایل موفق بودن مردم آمریکا اشاره شده و مثال‌های زیادی نیز در این زمینه ارائه شده بود. و اما سومین کتاب یاکوکا Where Have All the Leaders Gone نام دارد که اثری انتقادی درباره وضعیت اقتصادی مردم آمریکا در آن سال‌ها بود.



افراد زیادی در جهان هستند که نام آن‌ها در صنعت، مانند یک الماس در خشان پرتوافکنی می‌کند، مردان و زنانی که با خلاقیت و نوآوری در تولید محصولات خاص و ویژه موجب سودآوری میلیاردی شرکت‌ها شده‌اند؛ اینجا صحبت از «لی یاکوکا» است مردی که به‌نام عامل نجات غول‌های خودروسازی آمریکا شناخته می‌شود و به‌عنوان یک مدیر حرفه‌ای در صنعت خودروسازی این کشور از او نام برده می‌شود. او اوایل تیرماه امسال در سن ۹۴ سالگی و بر اثر کهولت سن و شدت گرفتن بیماری پارکینسون درگذشت و در این مطلب مروری کوتاه بر زندگی‌نامه حرفه‌ای او در صنعت خودروسازی داریم.

## زندگی‌نامه

«لیدو آنتونی یاکوکا» در ۱۵ اکتبر ۱۹۲۴ در ایالت پنسیلوانیا به دنیا آمد. در برخی منابع آمده، او از خانواده‌ای مهاجر ایتالیایی بوده است. یاکوکا در سال ۱۹۴۲ مدرک مهندسی صنایع از دانشگاه پنسیلوانیا گرفت و مدرک کارشناسی ارشد خود را سال ۱۹۴۶ از دانشگاه پرینستون دریافت کرد. او که در دوران تحصیل همواره یکی از دانش‌آموزان و دانشجویان موفق و درس‌خوانی بود که حتی در دوران تحصیل عضو افتخاری انجمن مهندسان بریتانیا شد و پس از فارغ‌التحصیلی، برنده جایزه Memorial Wallace شد.

## همکاری با فورد

کمی بعد از پایان تحصیلاتش، در شرکت فورد استخدام شد و در سال ۱۹۶۰ به‌عنوان مدیرکل بخش فورد و معاون رییس این شرکت شد. در همان دهه بود که شرکت فورد در رقابت با شرکت‌های دیگری مثل شورولت، بیوک و کرایسلر در آستانه ورشکستگی قرار گرفت. حضور یاکوکا در شرکت فورد منجر به طراحی‌ها و ایده‌پردازی‌های جدیدی شد، طرح‌های مبتکرانه‌ای که منجر شد از طرح ناموفق فالگون خودرو فورد موستانگ تولید شود و تولید این خودرو شرکت را در سال ۱۹۶۴ نجات داد. همان سال بود که نسخه اول خودرو فورد موستانگ به نمایشگاه نیویورک آورده شد و با اقبال بی‌نظیری از سوی مخاطبان روبه‌رو شد، به‌طوری که برخی منابع گزارش می‌دهند که در مدت چند ساعت پس از رونمایی و تنها در یک روز، ۲۲ هزار فورد موستانگ پیش‌فروش شد و حتی در مدت سه‌ماه حدود ۱۰۰ هزار دستگاه از این خودرو پیش‌فروش شد. غیر از این، او در احیای نام تجاری Mercury در اواخر دهه ۱۹۶۰ بسیار موفق بود. اما با همه تلاش‌ها در نهایت، او رئیس شرکت فورد موتور شد، اما به‌دنبال شکست ایده یک خودرو کم‌مصرف و سبک‌وزن در ۱۳ ژوئیه ۱۹۷۸ اخراج شد، علی‌رغم این واقعیت که این شرکت سود سالانه ۲ میلیارد دلار از ایده‌های او دریافت کرد.

## همکاری با کرایسلر

بعد از خروج یاکوکا از فورد، ایده‌های او توسط شرکت کرایسلر تجلیل شد و به استخدام این شرکت درآمد. در روزهایی که کرایسلر در آستانه ورشکستگی بود، او به این شرکت آمد و با ایده‌های خود جان تازه‌ای به این شرکت بخشید. او از فورد، پروژه «مینی مکس» را به کرایسلر آورد که در سال ۱۹۸۳ بسیار موفق بود و موجب سود بالای دوچهاردهم میلیاردی کرایسلر شد و سال‌ها در این شرکت ماندگار شد و حتی از بعد از بازنشستگی نیز به این شرکت مشاوره

مراسم استقبال از حسین یوسفی عطا  
قهرمان طلایی کاراته توسط واحد روابط  
عمومی رایز کو و جمعی از پرسنل اورند پیشرو





### «من، طراح خودرو»

یکی از کتاب‌های شناخته‌شده در حوزه خودرو «من، طراح خودرو» نوشته «مت ماروکو» و «آدام هوبرز» است که «سالار سیفی‌زاده» ترجمه آن را انجام داده است. از آنجایی که یکی از جذاب‌ترین شاخه‌های طراحی، رشته طراحی خودرو است، مطالعه این کتاب می‌تواند برای کسانی که علاقه‌مند به این حوزه هستند، کاربردی باشد. رقابت شدید برندهای خودروسازی باعث شده طراحی خودرو و طراحان خودرو، بیش از گذشته مورد توجه باشند. برای ورود به این رشته، کسب مهارت طراحی (Sketching) نقش تعیین‌کننده دارد و می‌توان گفت جزو مهم‌ترین عوامل موفقیت تحصیلی و حرفه‌ای طراحان خودرو است. «من، طراح خودرو» کتابی برای آموزش این مهارت به علاقه‌مندان است. طرح کتاب به گونه‌ای است که به صورت گام‌به‌گام خواننده را هدایت کرده و او را به سرعت آماده تمرین مباحث آموزشی می‌کند. کتاب با تأکید بر تمرین مداوم، پس از هر فصل، صفحاتی محتوی الگوهای پرسپکتیوی برای طراحی در نظر گرفته است. به این ترتیب، مخاطب را از نقش خواننده جدا و او را در جایگاه طراحی می‌نشانند، تا «من، طراح خودرو»، هم کتاب و هم دفتر طراحی خواننده باشد. کتاب «من، طراح خودرو» در ۱۷۰ صفحه توسط انتشارات کتاب وارش به بهای ۲۹ هزار تومان منتشر شده است.

### آموزش طراحی بدنه خودرو



کتاب «آموزش طراحی بدنه خودرو» نوشته «علی شیدایی» است، این کتاب برای هر شخص با هر سطحی از توانایی مناسب است، یعنی اینکه هنگام نوشتن این کتاب، فرض شده شما با اصول طراحی آشنا نیستید و می‌خواهید پس از مطالعه و عمل به دستورات آن، یک طرح حرفه‌ای بکشید. طراحی بدنه خودرو یکی از مشکل‌ترین، مهم‌ترین و پرهزینه‌ترین بخش‌های ارائه و تولید یک خودرو به‌شمار می‌رود که در این کتاب فقط به یکی از مراحل آن، یعنی آوردن ایده بر روی کاغذ پرداخته شده است. این مرحله یکی از مهم‌ترین و زیباترین مراحل طراحی است که شما باید پس از مطالعه این کتاب قادر به انجام آن باشید. در ضمن، این کتاب شامل DVD آموزش طراحی بدنه خودرو با نرم‌افزار ۳D max و بیش از ۱۰۰۰ عکس از خودروهای روز و کانسپت (عکس خودرو و طراحی بدنه با کیفیت بالا) است، که می‌تواند کمک خوبی برای آنالیز باشند. کتاب «آموزش طراحی بدنه خودرو» در ۱۶۰ صفحه همراه DVD آموزشی توسط انتشارات شاملو منتشر شده است.

### شمع خودرو



سومین کتابی که می‌خواهیم در اینجا به شما معرفی کنیم؛ «شمع خودرو» است. این کتاب را «سعید عربلو» نوشته است و همان گونه که از عنوانش مشخص است، درباره شمع خودروها است. در اتومبیل، شمع ابزاری است برای انتقال جرقه‌های متناوب برق داخل سیلندر ها که در انتهای سیلندر و روی سر سیلندر در موتور اتومبیل نصب می‌شود و برق موتور که با حرکت متناوب دلكوبه سر شمع‌ها می‌رسد، طوری تنظیم شده که به‌هنگام فشردگی بخار بنزین در انتهای سیلندر جرقه‌ای از انتهای شمع ساطع شده و باعث انفجار بنزین و حرکت موتور می‌شود. شما در این کتاب، اطلاعات خواندنی و جذابی درباره عملکرد شمع خواهید خواند. از جمله اطلاعاتی که در این کتاب می‌خوانید درباره وظیفه یک شمع خودرو، تشریح و ساختمان شمع، زنگ‌زدگی شمع، انتخاب شمع و وسیله نقلیه، مکانیسم تخلیه الکتریکی، ویژگی‌های شمع خاص و اصلاح و تنظیم شکاف الکترودی خواهد بود.

### تکنیک‌های طراحی بدنه خودرو



کتاب «تکنیک‌های طراحی بدنه خودرو» نوشته «سیدحامد قاضی درقولی» است. این کتاب هم مانند دو کتاب دیگری که در این صفحه به شما معرفی شد، درباره طراحی آنیم در زمینه بدنه خودرو است. نویسنده کتاب زاویه‌شنی بخش تقسیم کرده است و در خلال بخش‌های مختلف اطلاعات کاربردی و مفیدی درباره طراحی خودرو به خوانندگان ارائه می‌دهد. بخش نخست این کتاب، به معرفی مختصری از تاریخچه پیدایش خودرو می‌پردازد و در بخش دوم، طبقه‌بندی خودرو و از لحاظ ساختار بدنه ارائه شده است. پس از این دو بخش، کتاب وارد بحث اصلی می‌شود که در بخش سوم اصول طراحی در نمای سمعدی و تکنیک‌های رسم و طراحی دستی بیان می‌شود. چهارمین بخش این کتاب اما به بیان اصول و تکنیک‌های رانندگی بالاراه‌های مختلف بصورت دستی و دیجیتال پرداخته شده است.

در فصل آخر این کتاب هم، مفصلاً اصول و تکنیک‌های طراحی بدنه خودرو به وسیله رایانه مطرح شده که با ارائه تمرین‌های مفید و کاربردی با نرم‌افزارهای Alias Studio، Maya Rhino و Light Wave است. البته در این بخش امکان کسب مهارت و دانش کافی در اختیار مخاطب قرار می‌گیرد تا بتواند مهارت‌های لازم را در این زمینه کسب کند. اما نکته‌ای که لازم است به آن توجه شود این است که آشنایی نسبی با نرم‌افزارهای طراحی به شما در مطالعه و استفاده از این بخش کمک زیادی خواهد کرد. به همین دلیل، لذا در صورت عدم آشنایی با اینگونه نرم‌افزارها بهتر است قبل از مطالعه این بخش برای یادگیری اصول و پایه، نحوه استفاده بکنی از نرم‌افزارهای طراحی و مدل‌سازی اقدام کنید. کتاب «تکنیک‌های طراحی بدنه خودرو» در ۳۶۰ صفحه توسط انتشارات شاملو منتشر شده است.

# نیکوکاری و اجتماعات مسئولیت‌های اجتماعی

در خیریه راز برگزار شد

## مراسم روز دختر

جشن ملی روز دختر برای کودکان کار (دختر) همزمان با میلاد حضرت معصومه به همت خیریه راز در فرهنگسرای بعثت صفادشت برگزار شد. در این مراسم که در مجتمع مسکونی اورند پیشرو برگزار شد کودکان دختر پس از پذیرایی به بازی‌های مختلف پرداختند، ساز زدند و نقاشی کردند.





## نگاهی به فعالیت‌های موسسه خیریه نیکوکاری راز در سال ۱۳۹۸

سپاه کرج و با نصب زیپ‌لاین به روستای «گاو زرده» رفتیم و به مردم آذوقه و لباس رساندیم.

**اگر اشتباه نکنم، بحث بازسازی یک روستا را نیز در مرز لرستان و خوزستان دنبال کرده‌اید، کمی در این زمینه بر ایمان بگویید.**

بله، زمانی که سیل فروکش کرد؛ برنامه بازسازی یکی از روستاها به نام «چم‌مهر» را که در مرز لرستان و خوزستان قرار دارد پذیرفتیم. باید بگویم بازسازی ۴۵ خانه و ۲ مدرسه را در این روستا دنبال کردیم که بازسازی ۴۵ خانه رو به اتمام است و قول داده‌ایم مدارس را برای مهر ماه و سال تحصیلی جدید آماده افتتاح کنیم و برنامه‌های خود را در این زمینه آغاز کرده‌ایم. علاوه بر آن، در راستای فعالیت‌های محیط زیستی با توجه به اینکه موسسه خیریه راز تعهدی را برای خود ایجاد کرده تا ۴۱ هزار اصله درخت تا سال ۱۴۰۵ در سطح کشور بکارد، درختکاری کامل آن روستا را انجام خواهیم داد. البته باید به این نکته هم اشاره کنم که طی دو سال گذشته تقریباً ۱۰ هزار اصله نهال کاشته‌ایم.

**ا رسیدگی به کودکان بدسرپرست و بی‌سرپرست از اقدامات ارزشمند خیریه راز به‌شمار می‌آید، درباره برنامه‌هایتان برای این کودکان توضیح دهید.**

طی سه سال اخیر، حدود ۱۳۰ کودک در منطقه ملارد به دلیل مشکلات مالی ترک تحصیل کرده‌اند. در این حوزه توانمندسازی کودکان بدسرپرست و بی‌سرپرست نیز یکی دیگر از برنامه‌های ما است. در این زمینه ساخت دو مدرسه را در صفادشت ملارد تمام کرده‌ایم و به دنبال کسب مجوزهای وزارت آموزش و پرورش هستیم تا در مهر ماه یکی از این مدارس را افتتاح کنیم. این مدارس ۱۱ کلاس هستند و شامل دو مدرسه مجزای دخترانه و

موسسه خیریه راز، موسسه‌ای خیریه، مردم‌نهاد، غیرانتفاعی، غیرسیاسی و غیردولتی است که از سال ۹۵ فعالیت‌های خود را در حوزه‌های مختلف آغاز کرده است. این موسسه با حمایت حامیان خود در حفظ کرامات انسانی و عزت نفس نیازمندان و به‌خصوص کودکان، برای توانمندسازی و شکوفایی گروه‌های سنی مختلف آنها تلاش می‌کند. بخشی از فعالیت این موسسه در زمینه آموزش، شناسایی، پیشگیری و جلب رضایت و ایجاد امنیت برای بانوان در خانواده‌ها با ریشه‌کنی سرطان سینه بانوان کشور است. از سوی دیگر، ایجاد محیط زیست پاک نیز یکی دیگر از مأموریت‌های این موسسه به‌شمار می‌آید. توانمندسازی کودکان کار و ارایه آموزش‌های علمی و عملی به این کودکان را هم باید در زمره فعالیت‌های موسسه خیریه راز دانست. در این زمینه، به‌سراغ «سپیده رحیمیان»؛ مدیرعامل موسسه خیریه نیکوکاری راز رفتیم تا درباره فعالیت‌های موسسه از ابتدای سال جاری و ماه‌های آینده کمی بیشتر بدانیم.

**فعالیت خیریه موسسه راز، از ابتدای اسامال با کمک به مناطق سیل‌زده آغاز شد، کمی درباره فعالیت‌هایتان در این مناطق بر ایمان بگویید.**

در این زمینه به دنبال حادثه تلخ سیل، موسسه راز فعالیت‌های خیریه خود را در استان‌های گلستان، لرستان و خوزستان شروع کرد. در گلستان، ما از ابتدای وقوع سیل تا ۱۳ فروردین به همراه تیم راز در این استان مستقر بودیم و برای پاک‌سازی خانه‌ها کمک‌رسانی کردیم. از ۱۳ فروردین ماه نیز که سیل لرستان اوج گرفت، تیم ما در این استان مستقر شد و با توزیع اقلام مختلف خوراکی، بهداشتی، لباس و شیر خشک به یاری هموطنانمان پرداختیم، هم‌چنین با حضور در روستاهای تخریب‌شده، کمک‌رسانی داشتیم؛ به‌عنوان مثال، هشت روز از سیل می‌گذشت و ما اولین گروه خیریه‌ای بودیم که با کمک



کوهنوبس و کوهنورد بیان شد و پمفلت‌های آموزشی در این حوزه نیز به بانوان ارائه شدند، برنامه‌ای که با استقبال خیلی خوبی از سوی این گروه روبه‌رو شد.



### ▲ کمی هم در باره کمپین محیط‌زیست تیم خیریه نیکوکاران راز در جشن ملی گل‌های بابونه بر ایمان بگویید.

جنگل فندقلو یکی از مناطق طبیعی و سیاحتی استان اردبیل است. با توجه به قدرت اکوتوریسم منطقه، هر سال خردادماه جشنواره ملی گل‌های بابونه به صورت ملی در منطقه نمونه گردشگری فندقلوی شهرستان نمین برگزار می‌شود. به همین مناسبت، تیم خیریه نیکوکاران راز امسال با حضور در این جشن، کمپین محیط‌زیست را با حضور تعداد زیادی از مردم محلی برگزار کرد. در این کمپین فعالیت‌های خیریه راز در حوزه محیط‌زیست با ارائه بروشور محیط‌زیست به حاضران معرفی شد و در پایان، بطری‌های آب معدنی و پلاستیک‌ها در مسیر تفرجگاه فندقلو توسط تیم خیریه راز جمع‌آوری و مسیر پاک‌سازی شد.

### ▲ در روز جهانی محیط‌زیست چه اقداماتی را دنبال کردید؟

موسسه خیریه راز به مناسبت هفته محیط‌زیست و روز جهانی بیابان‌زدایی، کمپینی با هدف ارتقای آگاهی دانش‌زیست‌محیطی و معرفی فعالیت‌های خیریه در حوزه محیط‌زیست برگزار کرد. این کمپین با حضور جمعی از همکاران واحدهای اداری و عملیات در صبح جمعه ۲۴ خردادماه در پارک جمشیدیه و ورودی مسیر کوهپیمایی کلکچال برگزار شد. در این کمپین، موضوعاتی چون درختکاری، مصرف بهینه آب، آموزش فرهنگ گردشگری و طبیعت‌گردی و حفظ تنوع جانوری و زیستی در جهت مقابله با بیابان‌زدایی آموزش داده شد.

### ▲ در پایان، بر ایمان بگویید در تقویم کاری پیش‌رو چه کارهای دیگری تا پایان شهریور ماه دارید؟

علاوه بر درختکاری که در راس امور و برنامه‌ریزی‌های ما در موسسه است، برای پاکسازی زباله‌ها از محیط‌زیست هم برنامه‌های مختلفی داریم، مثلاً آموزش کودکان روستاها در زمینه جمع‌آوری و جداسازی پلاستیک از محیط‌زیست، همین‌طور یکی دیگر از اهداف ما، پاک‌سازی سواحل شمال است. در این زمینه ما اواخر شهریور با انتشار یک فراخوان عمومی به این سواحل می‌رویم و به پاک‌سازی و جداسازی محیط‌زیست خواهیم پرداخت. هم‌چنین با توجه به تنوع فعالیت‌های خیریه راز برنامه‌های متفاوتی را تا پایان سال برنامه‌ریزی کرده‌ایم که به زودی در همین نشریه، اطلاع‌رسانی خواهیم کرد.



پسرانه است. در اصل هدف ما راه‌اندازی مدارس فنی و حرفه‌ای است و به همین دلیل، نیمی از کلاس‌های ما مجهز به میزهای نقشه‌کشی است تا اینکه بتوانیم مهارت‌آموزی را برای این کودکان داشته باشیم. در این زمینه مشغول برنامه‌ریزی برای دریافت مجوزهای لازم از وزارت آموزش و پرورش هستیم.

### ▲ به ما بگویید، لزوم توانمندسازی و آموزش این کودکان چیست؟

با توجه به اینکه میزان بچه‌های کار در چهارراه‌ها و سطح جامعه بسیار زیاد شده است و نیمی از آن‌ها بچه‌های مهاجر هستند، هم‌چنین طبق بررسی‌های ما اکثر این بچه‌ها فاقد شناسنامه هستند، به دلیل نداشتن هویت، تحصیل برای آن‌ها مشکل است. در این میان، تنها کاری که می‌توانیم انجام دهیم این است که مدارس مهارت‌راه‌اندازی کنیم و مهارت‌آموزی را در میان کودکان کار با آموزش ترویج کنیم. در تابستان نیز فراخوان اعلام کرده‌ایم تا پسران با برخی مهارت‌ها مثل تعمیرات تلفن همراه و کارهای ساختمانی مثل برق‌کشی، هم‌چنین تعمیر موتور خودرو آشنا شوند. از سوی دیگر، برای دختران نیز کلاس‌های آرایش و پیرایش پیش‌بینی کرده‌ایم تا آموزش ببینند و بعدها بتوانند از این مهارت‌ها در زندگی خود استفاده کنند.

### ▲ ما یکماه از فصل تابستان را پشت‌سر گذاشتیم. برای بقیه این فصل چه اقدامات و برنامه‌هایی را دنبال می‌کنید؟

با توجه به اینکه بچه‌ها بی‌کار شده‌اند، دوشنبه هر هفته یک جشن تابستانه به مناسبت‌های مختلف برای کودکان و نوجوانان در مجتمع مسکونی اروند پیشرو و صفاشدت برگزار می‌کنیم. به عنوان مثال، تیرماه امسال هم‌زمان با میلاد حضرت معصومه (س)، جشن بزرگ روز دختر با همت خیریه نیکوکاران راز و همکاری فرهنگسرای بعثت در مجتمع مسکونی شرکت اورند پیشرو واقع در صفاشدت برگزار شد، مراسمی که با استقبال بسیاری خوبی از سوی خانواده‌ها و دختران روبه‌رو شد. در این جشن، علاوه بر اجرای مسابقه و برنامه‌های شاد، بچه‌ها به نواختن ساز و کشیدن نقاشی هم پرداختند. یکی دیگر از برنامه‌های ما به مناسبت روز ادبیات کودک و نوجوان بود و در این روز نیز، یک جشن و مسابقه شاد را برای کودکان و خانواده‌ها برگزار کردیم که با استقبال خوبی از سوی خانواده‌ها و کودکان روبه‌رو شد. هدف اصلی ما برای برگزاری این جشن‌ها این است که هر هفته یک روز شاد را برای بچه‌ها ایجاد کنیم تا تابستان خوب و خاطره‌انگیزی را پشت‌سر بگذارند و زمینه خوبی برای حضور کودکان صفاشدت ایجاد کرده‌ایم.

### ▲ بر ایمان بگویید در تابستان امسال به صورت اخص برای کودکان کار، چه برنامه‌های دیگری را در دستور کار دارید؟

در روز جهانی منع کار کودک، برنامه جشنی برای کودکان کار ترتیب دادیم، هم‌چنین برای بچه‌های دبستان صبح‌رویش که کودکان کار در آن تحصیل می‌کنند نیز برنامه‌هایی را تدارک دیده‌ایم. به عنوان مثال به مناسبت روز بهزیستی در ۲۵ تیرماه دختران این مدرسه را به باغ وحش صفاشدت می‌بریم، سپس آن‌ها را به یک فرهنگسرا می‌بریم تا یک فیلم شاد کودکانه برای آن‌ها نمایش دهیم و ناهار میهمان ما هستند و دوباره به مدرسه‌شان می‌روند. هدف ما این است که بچه‌ها را چندساعتی از دغدغه کار و هزینه زندگی جدا کنیم و یک محیط شاد و آرام به دور از دغدغه‌های مالی برایشان ایجاد کنیم.

### ▲ یکی دیگر از کارهای شما اطلاع‌رسانی و آگاهی‌رسانی درباره بیماری سرطان پستان است. به ما بگویید امسال در زمینه کمپین‌های صوری چه فعالیت‌هایی را دنبال کردید؟

با توجه به اینکه در تشخیص و پیشگیری سرطان پستان بانوان برنامه‌ریزی می‌کنیم، هم‌ایش‌هایی را از سال گذشته در این حوزه آغاز کردیم و ششمین هم‌ایش ما، برگزاری کمپین صورتی با حمایت خیریه نیکوکاران راز برای کوهنوبس، کوهنوردان و حامیان محیط‌زیست بود. این هم‌ایش‌ها با همکاری دانشگاه علوم پزشکی انجام می‌شود و تاکنون در اردبیل، صفاشدت، شهری، نیشابور و تهران این هم‌ایش‌ها برگزار شده است. به دنبال برگزاری کمپین سبز در ششم تیرماه امسال در اردوگاه منظریه (باهر) تهران، کمپین صورتی نیز به موازات آن و در محل مذکور با حمایت خیریه راز توامان و با حضور بانوان گروه کوهنوردی صعود قلم برگزار کردیم. در این گردهمایی مطالب آموزشی پیشگیری از سرطان پستان از طرف خیریه راز برای بانوان

# نگاهی به فعالیت‌های موسسه خیریه نیکوکاری راز در سال ۱۳۹۸



## اهمیت برگزاری کمپین‌ها

کمپین‌ها فرصتی هستند برای بیان برخی حقایق، فرصتی که باید هوشمندانه از آن استفاده کرد و همین فرصت‌های کوچک است که اگر به درستی از آن استفاده شود، امید به تغییر را ایجاد می‌کند.

خیریه راز با هدف حفظ و ایجاد محیط زیستی پاک برای آیندگان و در جهت نیل به آسمانی آبی و زمین پاک، اقدام به برگزاری برنامه‌های زیست محیطی نموده است که در طی سه ماه گذشته در سال جاری، سه کمپین در این حوزه برگزار کرده است.

هدف از برگزاری کمپین‌های محیط زیستی، شناساندن اهمیت محیط زیست، راه‌های جلوگیری از تخریب محیط زیست، مدیریت زباله‌ها و پسماند و... است که در این سه کمپین، موارد مذکور توسط کارشناسان خیریه به‌صورت تئوری و عملی برای مخاطبین ارائه گردید. در ادامه، شرح مختصری از سه کمپین تقدیم حضور می‌گردد.

## برگزاری کمپینی سبز با حمایت خیریه نیکوکاران راز و گروه کوهنوردی صعود قلم

### معرفی قله هریاس

قله هریاس، با ارتفاع ۲۳۰۰ متر در استان تهران، بخش کن و دهستان سولقان واقع است. هم‌چنین هریاس نام دره‌ای در منطقه کوهستانی کن و سولقان است. نام دیگر آن، دره هیجده بهشت است. جهت این دره غربی، شرقی است و غیر مسکونی است. آبشار حقیقت (آبشار هریاس) نیز در این دره واقع است. در شمال شرق این قله، روستاهای سولقان و کشار، در جنوب شرق آن محله کن تهران و در شمال غرب آن، روستاهای وردیج و واریش واقع‌اند.

# پمفلت محیط زیست، جهت معرفی بخشی از فعالیت های زیست محیطی خیریه



**بیاییم در طبیعت چیزی جز ردپا باقی نگذاریم...**

#راز\_مهربانی  
#raz\_charity

www.razcharity.com

## گزارش مصور از پیمایش قله هر یاس



**برگزاری کمپینی سبز با همراهی گروه صعود قلم**



## به مناسبت گرامی داشت هفته محیط زیست، کمپین محیط زیست تیم خیریه نیکوکاران راز در جشن ملی گل های بابونه

جنگل فندقلو، با درختان پر پشت و پوشش گیاهی کم نظیر خود، به عنوان یکی از مناطق بکر طبیعی و سیاحتی استان اردبیل است. این جنگل با آب و هوای خنک و دل انگیز در ارتفاع ۱۵۰۰ متری و ۱۰ کیلومتری شهر نمین قرار دارد؛ جنگلی متفاوت با وجود دشت های گل بابونه و درختان متنوع فندق و وحشی. همانطور که از اسم جنگل مشخص است، بیشترین محصولی که در این جنگل می توان پیدا کرد، فندق و وحشی است، برای همین است که به این جنگل، فندقلو می گویند. باتوجه به قدرت اکوتوریسم منطقه، هر ساله اواخر خردادماه جشنواره ملی گل های بابونه به صورت ملی در منطقه نمونه گردشگری فندقلوی شهرستان نمین برگزار می شود. به همین مناسبت تیم خیریه نیکوکاران راز، امسال با حضور در این جشن، اقدام به برگزاری کمپین محیط زیستی نمود که با حضور تعداد زیادی از مردم محلی برگزار گردید. در این کمپین، فعالیت های خیریه راز در حوزه محیط زیست با ارائه بروشور محیط زیست به حاضرین معرفی گردید. به دنبال برگزاری این کمپین و با هدف آگاه سازی نسبت به حفاظت از طبیعت و محیط زیست، کلیه بطری های آب معدنی و پلاستیک ها در مسیر تفرجگاه فندقلو توسط تیم خیریه راز جمع آوری و مسیر پاکسازی گردید.



## گپی با «مه لقا ملاح»، مادر محیط زیست ایران به مناسبت روز جهانی محیط زیست

نزدیک شدن به روز جهانی محیط زیست، بهانه ای شد تا با پرسنل موسسه خیریه نیکوکاری راز به دیدار یکی از قدیمی ترین و متعهدترین فعالان حوزه محیط زیست در ایران برویم. بانویی که بیش از یک قرن از گذران عمر را سپری کرده و القاب متعددی در این حوزه را به دوش می کشد. «مادر محیط زیست ایران»، لقب شخصی است که با پشتکاری مثال زدنی، صراحت بیانی کم نظیر و آگاهی عمیق از مسائل زیست محیطی جهان و ایران، عمرش را در راه فعالیت متعهدانه به حفظ محیط زیست گذرانده است.



گپی با «مه لقا ملاح» مادر محیط زیست ایران



## جشن «تیرگان» و پاسداشت مقام آب

جشن‌های سنتی زیادی در گوشه و کنار ایران در زمان‌های خاص برگزار می‌شود، یکی از پرطرفدارترین آنها جشن تیرگان است. تیرگان جشنی باستانی است که هر سال در تاریخ ۱۳ تیرماه برگزار می‌شود. در این روز، آرش کمانگیر بالای کوه دماوند رفته و تیر معروفش را پرتاب می‌کند و تیر، کوه و در و دشت را طی کرده تا در کنار رودخانه «جیحون»

بر تنه درخت گردویی فرود می‌آید. از آن پس، آنجا را مرز ایران و توران تعیین کرده‌اند و هر سال، به یادش جشن می‌گیرند. به همین مناسبت، جشنی با این عنوان و با محتوای پاسداشت آب در ایران، به همت جمعیت زنان مبارز با آلودگی محیط زیست برگزار گردید.

علاوه بر اساتید حوزه محیط زیست، تیم خیریه نیکوکاران راز به عنوان مهمان ویژه نیز در این مراسم حضور داشتند.



## کلام آخر...

نیاید فراموش کنیم که مشکلات بزرگ، حاصل قرار گرفتن مشکلات کوچک در کنار هم هستند و رفع آنها با مشارکت همگانی و کنار هم قرار گرفتن فعالیت‌های کوچک رفع می‌شود. از این رو، اینگونه کمپین‌ها انگیزه‌ای است برای ما تا از خانه و محل کار خود بیرون برویم و با حضور در پارک‌ها، جنگل‌ها و... زیبایی و اهمیت طبیعت را بیشتر بشناسیم و نقش خود را برای حفاظت از آن درک کنیم.

... و بیاییم در طبیعت چیزی جز ردپای باقی نگذاریم.

آماده سازی و توزیع غذایین خانواده های تحت پوشش راز در منطقه صفادشت به مناسبت میلاد امام رضا



## جایزه: کارت هدیه ۱۰۰ هزار تومانی

اسامی برندگان جدول شماره ۲۱

راز صنعت در هر شماره با برگزاری مسابقه پیامکی به قید قرعه به شش نفر از شما خوانندگان محترم جوایزی اهدا می کند. شما تنها می توانید از طریق ارسال رمز جدول به شماره ۰۰۲۲۱۶۰۰۳۰ تا تاریخ ۲۷ همین ماه در مسابقه پیامکی راز صنعت شرکت کنید. لطفا حتما نام و نام خانوادگی و شماره پرسنلی خود را به همراه رمز جدول ارسال کنید. لطفا افرادی که قبلاً برنده شده اند در مسابقه شرکت نکنند، زیرا در صورت برنده شدن مجدد، به ایشان جایزه تعلق نخواهد گرفت.

مریم استاجی شماره پرسنلی ۱۰۴۲ الهه کیانخواه شماره پرسنلی ۷۰۱۱  
علیرضا محمودی شماره پرسنلی ۴۵۶۲ مسعود صفری شماره پرسنلی ۳۱۱۸  
محمد صفری شماره پرسنلی ۳۴۵۳ سپیده مرادی شماره پرسنلی ۴۹۹۶

## افقی:

۱. از مشکلاتی که آمریکا و اروپا بیان برای ایران به وجود آورده اند، ولی با راه کارهای مدیریتی و پیش بینی زودهنگام برخی شرکت ها از جمله اورند پیشرو، این مشکلات پشت سر گذاشته شد - از شرکت های تاکسی اینترنتی دنیا - شیشه بزرگ سرکه
۲. حقوق بگیر دولت - از تولید کنندگان بزرگ شکر در دنیا
۳. ساز مولانا - اتصال و پیوند - سردار ایرانی - مراقب باش!
۴. شیرینی کرمانشاه - پرندهای شکاری - نئی در موسیقی - برادر من
۵. از نوبت های نمایش فیلم - شانس - زاده شده
۶. تیز هوش، زود یاب - زمانی که هدایت تیم کیهو او را به عهده داشت، به عنوان فصل ۰۲ و ۲۰۰۱ و در زمانی که هدایت تیم کیهو او را به عهده داشت، به عنوان مربی سال سری A نیز انتخاب شد و هم چنین جایزه نیمکت طلایی سری A را کسب کرد
۷. بخش سایش پذیر ترمز و کلاچ - همسر سغدی اسکندر - آراستگی جامه
۸. قدیمی ترین رقابت رانندگی استقامت دنیا
۹. صوت تعجب - هر یک از ستارگانی که ناگهان نورشان بسیار زیاد می شود و پس از آن، در طول چندماه به حالت کم نوری پیشین برمی گردند - از میان رفته
۱۰. دستورات شرعی، جمع فتوی - قومی زردپوست در شرق آسیا - گمراه
۱۱. دارای پهنای بسیار کم - پرتاب کمان - از انواع کاغذ
۱۲. نقطه ها - ضمیر جمع - از سوره های قرآن - قطار
۱۳. حرکت غیرارادی و انقباضی ماهیچه - پیشی - فریاد عدالت! - چش، ترمز صوتی چارپایان
۱۴. شادی - مرکز دانمارک
۱۵. پهلوان - از شرکت های خودروساز برقی - شرکت خودروسازی فرانسوی

## عمودی:

۱. شاسی بلند رضوانی، خودروساز ایرانی الاصل - کمپانی سوئدی تولید خودرو - از انواع خودروهای لوکس انگلیسی و مورد علاقه ملکه
۲. سوره بعد از فاطر - بیرونی
۳. سخن بی پرده - شرکت نفتی بزرگ نفتی - فروش آن از منابع درآمد شهرداری هاست
۴. پیدا کن! - بوی نم - میانجیان - بندر و شهری در جنوب فرانسه
۵. شرکت خودروسازی آلمانی - برندی در گروه خودروسازی فیات کرایسلر - قورباغه درختی - برادر مرگ
۶. ششبه - مربوط یا متعلق به مکان - قتلگاه و جای کشتن
۷. از خواهران برونته - با نو شدن روزگار بر تنمان نیز نو می گردد - روستایی نزدیک تفرش که زادگاه نظامی گنجوی بوده
۸. عدد روستا! - خرافه پرست - بن فعل مکیدن
۹. فیگور - نقشی کلیدی در صنعت خودرو به عنوان یکی از مولفه های مهم و تاثیرگذار در اقتصاد بازی می کند - عقب
۱۰. بازاری در شیراز از دوره کریمخان - روستایی - شهری
۱۱. طلایی رنگ - صابون خیاطی - مقابل ماده - بیزار بودن
۱۲. چاشنی غذایی - کتابی از آندره ژید - ویتامینی که در روده تولید می شود - درخت اعدام
۱۳. آن بخش از بدنه وسیله شناور که در زیر آب قرار می گیرد - یکسو - زمین پست
۱۴. تومور خوش خیم - شهر باستانی جزیره کیش
۱۵. در صدر مردودی های ستاد معاینه فنی خودروهای تهران - کمپانی خودروساز دانمارک - مدال قهرمانی

## رمز جدول شماره: ۲۱

### تیوبلس

## پاسخ جدول شماره: ۲۱

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱									
س	ه	م	ی	ه	ب	د	ی	ت	و	ت	ا	ل	۱	۱۵									
ا	ی	ا	م	ف	م	خ	ت	س	ق	ش	ا	۲	۱۴	۱۵									
ک	و	گ	ا	ف	ق	ا	ی	ا	د	ی	ی	۳	۱۳	۱۵									
ن	ا	ج	ی	ف	و	ب	د	م	د	و	۴	۱۲	۱۳	۱۵									
ه	د	ف	ن	س	ل	ا	ف	س	ا	ی	د	۵	۱۱	۱۳	۱۵								
و	ا	ر	د	ا	ه	و	م	ی	ه	م	ا	۶	۱۰	۱۳	۱۵								
م	ی	ا	ر	ی	و	ل	ت	ر	ا	ل	۷	۹	۱۰	۱۳	۱۵								
ر	ت	و	ا	ر	ی	و	ک	ل	ا	ج	م	۸	۸	۱۰	۱۳	۱۵							
ج	ر	ب	ا	ر	ز	ا	و	ب	ک	س	۹	۷	۸	۱۰	۱۳	۱۵							
د	ر	و	س	ی	و	ن	س	ف	ر	ا	م	۱۰	۶	۷	۸	۱۳	۱۵						
ا	ی	ز	و	م	و	ر	ی	ف	و	ک	ر	۱۱	۵	۶	۷	۸	۱۳	۱۵					
ی	د	ی	و	م	و	ش	ا	م	ا	ل	۱۲	۴	۵	۶	۷	۸	۱۳	۱۵					
م	گ	ج	ب	ز	ی	ت	ا	ر	ک	ا	ل	۱۳	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۱۳	۱۵			
ل	ج	ن	ا	د	ر	س	ز	د	ا	ر	و	۱۴	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۱۳	۱۵		
ر	ا	د	ا	ر	ا	ی	ر	ت	و	ن	س	ا	۱۵	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۱۳	۱۵

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
														۱
														۲
														۳
														۴
														۵
														۶
														۷
														۸
														۹
														۱۰
														۱۱
														۱۲
														۱۳
														۱۴
														۱۵

حتی دارکوب نیز موفقیت خود را مدیون تلاش پیوسته و کوبیدن نوکش است تا به هدف نائل شود.  
کولمن کاکس



**RISECO**

Raz Investment & Strategy  
Extension Holding Company

# روز خبرنگار

*a day  
for reporters*

نوشته‌هایتان طلوع حقیقت و  
بیان دردهای کسانی است که  
فریادشان بی صداست



"روابط عمومی و تبلیغات هلدینگ رایزکو"

08 th Aug 2019