

به امید یک تدبیر  
تخت گاز قیمت‌ها در آشفته‌بازار خودرو داخلی

جشن ۲۱ سالگی اورند پیشرو  
پرونده ویژه

# راز صنعت

ماهنامه تخصصی خودرو | شماره ۱۲ | شهریور ۱۳۹۷

احتیاج مال‌گرانی  
تک‌ذیب کمبود،





# راز صنعت

## فهرست

شماره ۱۲۰ شهریور ماه ۹۷

۲	تاثیر نوسانات ارزی بر صنعت خودرو کشور ▶ <b>سر مقاله</b>
۴	احتمال گرانی، تکذیب کمبود ▶ <b>جدیدترین احتمالات در باره وضعیت قیمت و توزیع بنزین</b>
۶	آخرین اخبار خودرو در ایران ▶ <b>اخبار داخلی</b>
۸	جدول فروش محصولات میدران خودرو و سایپا ▶ <b>فروش فوری و پیش فروش ها</b>
۱۰	همایش مسئولیت های اجتماعی ▶ <b>اوردن پیشرو رتبه نقره ای را کسب کرد</b>
۱۲	به امید یک تدبیر ▶ <b>تخت گاز قیمت ها در آشفته بازار خودرو داخلی</b>
۱۴	رایزنی برای آلوده کردن هوا ▶ <b>تلاش برای اخذ مجوز پلاک گذاری ۱۰ هزار موتورسیکلت کاربراتور</b>
۱۶	مدیریت بحران در سازمان ها ▶ <b>راهکارهایی از علی داری</b>
۲۰	میالان رد، هیولای زشت و سریع ▶ <b>اخبار خارجی</b>
۲۲	بهترین ها در کلکسیون «مار کیونه» ▶ <b>میراث ماندگار رئیس فقید «قیات» برای دنیای خودرو</b>
۲۴	جشن ۲۱ سالگی اوردن پیشرو ▶ <b>پرونده ویژه</b>
۲۸	ورق به سود همپلتون و مرسدس برگشت ▶ <b>توقف فراری در گوندبری آلمان</b>
۳۰	رسوایی های اخیر در صنعت خودرو سازی ▶ <b>برون مرزی</b>
۳۲	ایران: از نامداران تصادفات ▶ <b>برای کمتر شدن تصادفات جاده ای باید چه کرد</b>
۳۴	ماشین پلیس های ایران از گذشته تا امروز ▶ <b>تار خچه</b>
۳۶	در سفر جای نگرانی نیست ▶ <b>راهکارهایی برای امنیت بیشتر کودکان در اتومبیل</b>
۳۸	ماشین کاغذی ▶ <b>کار دستی</b>
۴۰	مقایسه فنی و ظاهری ▶ <b>ام وی ام ایکس ۲۲ و رنو ساندر استپ وی</b>
۴۲	جدول حروف مقطع ▶ <b>سرگرمی</b>

### فهرست اعضاء

صاحب امتیاز: دکتر حمیدرضا صمدی  
مدیر مسئول: دکتر عباس غفاری  
سردبیر: فرناز استاد نوبری  
تیم تحریریه:  
ریحانه جاویدی، الهام دانیالی، سعیده علیپور،  
آرش فرحزاد، یگانه عساری، یگانه عساری،  
مر تفضی میثاقی و جواد هاشمی  
طراح لوگو: محمد راجی  
طراح جلد، اینفوگراف: امیر علیزاده  
جدول و سرگرمی: حمیدرضا عبدالوند  
گرافیک: علیرضا کهکی

دبیرعکس: پرتو جغتایی  
گروه عکس: رضا محبی، هلیا راد  
ویراستار: عسل همتی  
با سپاس از عزیزانی که در این شماره ما را یاری کرده اند:  
مریم کر بلائی، سحر حیدری، سپیده رحیمیان و  
مریم اعظمی

# DIDI

water

دمه دمه واتر  
را در شیشه جدید  
بنوشید



کیلومتر ۷ جاده قدیم کرج (فتح)، نرسیده  
به خیابان خلیج، انبار شماره یک ویتانا  
تلفن: ۶۶۱۸۹۵۸۲ - ۶۶۲۶۹۱۶۱  
www.didiwater.com

NEW  
BOTTLE



# تاثیر نوسانات ارزی بر صنعت خودرو کشور



حامد نور افشار  
مدیر تولید شرکت جنرال کاب پارس



## چالش‌ها، تاثیرات و پیشنهادات

به طور کلی نرخ ارز به عنوان یکی از مولفه‌های مهم و تاثیرگذار در اقتصاد، نقشی کلیدی در صنعت خودرو بازی می‌کند، بازیگری که رد پایش را از تامین قطعات و مواد اولیه داخلی و خارجی تا تجهیزات درگیر در ساخت خودرو، کیفیت قطعات و میزان صادرات می‌توان مشاهده کرد. به رغم قدمت نیم قرن صنعت خودرو در کشور و شعار ملی بودن این صنعت، متأسفانه نوسانات ارزی تاثیرات شدیدی روی قیمت تمام شده محصولات در این صنعت می‌گذارد و از طرفی خودروهای پرتیراژ داخلی هنوز صدها درصد داخلی سازی نشده‌اند، این در حالی است که می‌بایست از فرصت به وجود آمده چند سال اخیر در برجام در جهت داخلی سازی این صنعت تلاش‌های بیشتری صورت می‌گرفت.

جدا از خودروهای پرتیراژ خودروسازان، محصولاتی که از داخلی سازی کمتری نسبت به پرتیراژها برخوردار هستند با تغییرات قیمتی بیشتری مواجه می‌شوند.

هم زمان با افزایش نرخ ارز و افزایش قیمت خودروهای داخلی، قدرت خرید عامه مردم نیز کاهش یافته و در نتیجه کاهش تولید و فروش خودرو داخلی امری طبیعی خواهد بود که حداقل اثر آن در صنعت خودرو عدم توانمندی در جبران هزینه‌های توسعه و بهبود است. براساس آمار منتشره از سرانه خودرو در ایران، سرانه هر ایرانی فقط ۰٫۱۷ خودرو است، در حالی که این آمار برای کشور ایتالیا ۰٫۶۲، انگلیس ۰٫۵ و کره جنوبی ۰٫۲۸ است. برای رسیدن به سرانه کره جنوبی نیازمند تولید حداقل ۸۰۰۰۰۰۰ خودرو جدید در کشور هستیم که با شرایط فعلی نرخ ارز و کاهش تولید، در حال حاضر با روند فعلی، امیدی به رونق این صنعت نیست.

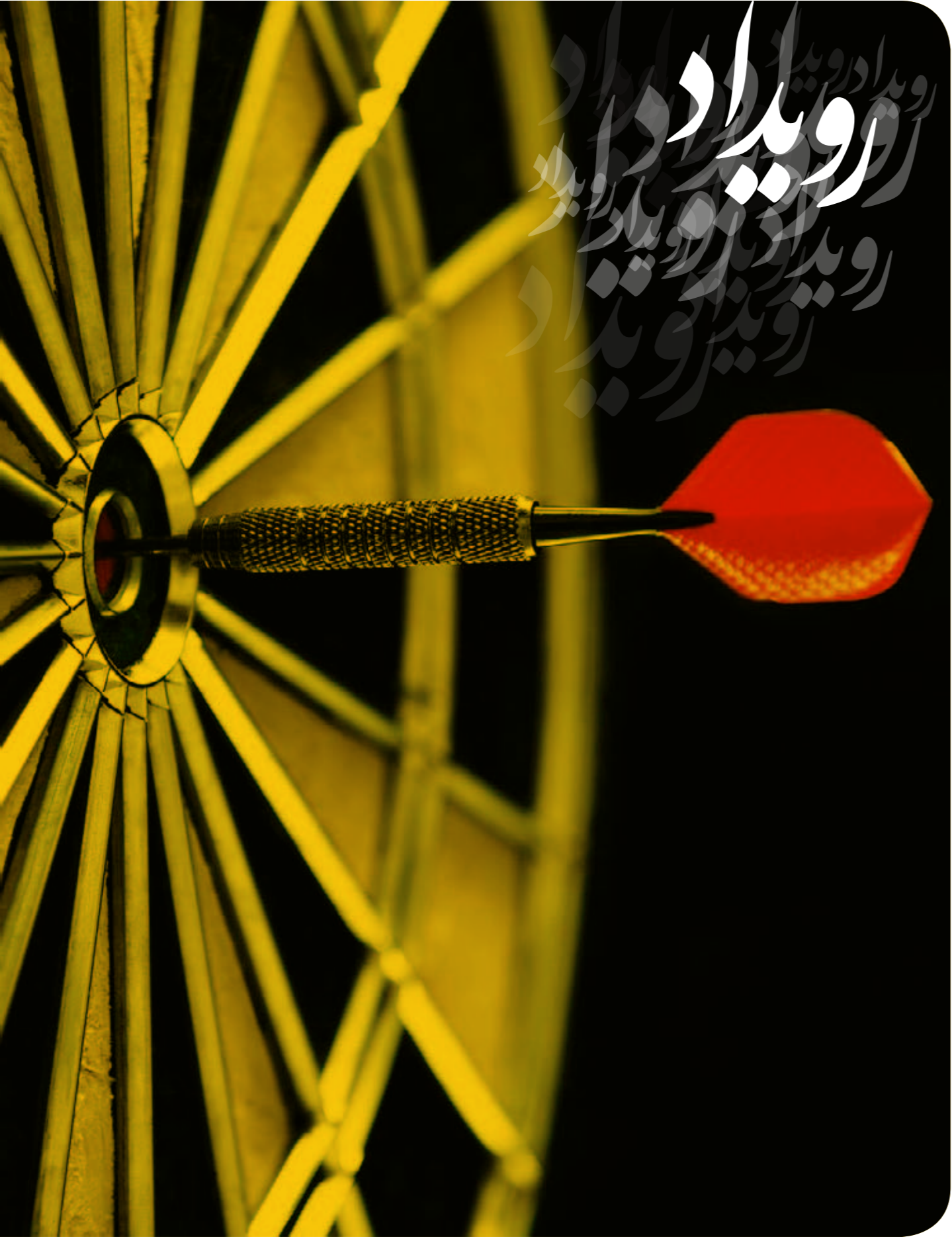


از سوی دیگر خودروهای پساپرسی که هم اکنون با ۲۰ درصد داخلی سازی تولید و به بازار عرضه می‌شوند را نیز نباید از محدوده خودروهایی که با افزایش قیمت مواجه می‌شوند خارج کرد. در کنار

- ▶ هزینه‌های تولید که هر افزایشی در نرخ ارز منجر به روند صعودی قیمت‌ها می‌شود، صادرات نیز وابستگی معناداری با نرخ ارز دارد. برخلاف هزینه‌ای که صعود نرخ ارز بر تولید تحمیل می‌کند، صادرات تحت شرایطی، وضعیت بهتری پیدا خواهد کرد. به این ترتیب برخی از کارشناسان معتقدند که واقعی شدن نرخ ارز به نوعی تولید را منتفع می‌کند؛ چراکه این موضوع روان شدن صادرات کالا از کشور را به دنبال دارد. در کنار این نظریه، موضوع دیگری مطرح می‌شود که در صورتی صادرات با افزایش نرخ ارز مفید خواهد بود که عمق داخلی سازی زیاد باشد و بیشتر قطعات تولید داخل باشند.
- ▶ اما از منظری دیگر باتوجه به ارزشبری بخشی از چرخه صنعت خودرو، به زعم برخی کارشناسان، این صنعت به جای ارزش آوری ارزشبری دارد و با بالا رفتن نرخ برابری ارز در برابر ریال، ارزشبری خودرو بیشتر خواهد شد و با در نظر گرفتن توان پایین این صنعت در عرصه رقابت جهانی و منطقه‌ای، بالا رفتن نرخ ارز بیش از آنکه برای صادرات مفید فایده باشد، برای ولدات مولدولایه‌زین‌پار خواهد بود.
- ▶ در پایان پیشنهادهایی مطرح می‌شود که با کلید

- ▶ **واسطی واقعی سکان مدیریت خودرو سازی بزرگ دولتی به بخش موفق خصوصی و افزایش نقش نظارتی دولت بر آنها.**
- ▶ **تنبیت نرخ ارز و مدیریت و نظارت موثر بر فعالیت‌های ارزی کشور به نفع تولید کنندگان واقعی داخلی.**
- ▶ **تعریف پروژه‌های داخلی سازی تمامی قطعات بخش خصوصی با حمایت طولانی مدت دولت.**
- ▶ **کاهش هزینه‌های بالاسری بخش صنعت کشور و جبران هزینه‌ها از بخش‌های غیر مولد در راستای حمایت از تولیدات داخلی.**
- ▶ **افزایش جدی کیفیت قطعات ساخت داخل و در نتیجه افزایش نمره کیفی خودروهای داخلی.**
- ▶ **برندینگ خودروهای داخلی در سطح بین‌المللی و منطقه.**
- ▶ **بازاریابی اصولی و حرفه‌ای محصولات درجه یک ایرانی در خارج از کشور. (متأسفانه صادرات برخی خودروهای بی کیفیت داخلی به کشورهای همسایه عرصه را بر صادرات خودروهای با کیفیت تر تنگ کرده است.)**
- ▶ **تغییر نگاه به صنعت خودرو از سیاسی به فنی، اقتصادی و نخبه‌پروری در این بخش.**

و در نهایت همه این اقدامات زمانی موثر خواهند بود که مدیریت صنعت خودرو به نخبگان صنعت در بخش خصوصی واگذار شود.



# رویداد



## افزایش قیمت برای کاهش مصرف؟

قبل از بررسی صحبت‌های محبوب ابتدا باید به سراغ صحبت‌های معاونت حمل‌ونقل و وزیر راه و شهرسازی برویم. روز یکشنبه ۲۱ مرداد، مهرداد تقی‌زاده در یک نشست خبری درباره ارزان بودن قیمت سوخت و گران بودن قیمت خودرو در کشورمان خطاب به خبرنگاران گفت: «وقتی قیمت هواپیما در مسیر تهران - مشهد برای یک خانواده چهار نفره، رفت و برگشت ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان باشد، یا قیمت قطار برای همان خانواده ۸۰۰ هزار تومان رفت و برگشت تمام شود، بنابراین این خانواده ترجیح می‌دهد با ۱۰۰ هزار تومان بنزین این مسیر را با خودروی شخصی طی کند و این ارزانی سوخت و گرانی خودرو در کشور ما فاجعه است. ارزان نگه داشتن قیمت بنزین یعنی کمک کردن به مردم برای بیماری سرطان و آسم، بهتر است دولت‌ها برای کمک به مردم قیمت خودرو را کاهش دهند. اگر قیمت خودروها نصف شود، مردم با افزایش قیمت بنزین مشکلی نخواهند داشت. به گفته تقی‌زاده قیمت بنزین در کشور ما خط قرمز شده است، در همه دنیا سوخت گران و خودرو ارزان است، اما می‌خواهیم سوخت ارزان و خودرو گران بماند، زیرا می‌ترسیم اگر سوخت را گران کنیم به اعتراض مردم بینجامد، در حالی که اگر قیمت خودرو نصف شود و چند ماه بعد از کاهش قیمت خودرو، سوخت را به نرخ واقعی نزدیک کنیم، مردم رضایت هم خواهند داشت. در دنیا همه تعجب می‌کنند که در کشور ما خودرو این قدر گران و سوخت ارزان است، باید روش‌ها تغییر یابد، و گرنه خودرو محور باقی می‌مانیم.» شاید صحبت‌های معاونت حمل‌ونقل و وزیر راه تا حدود زیادی درست باشد ولی مسئله اینجاست که قطعاً در این رابطه همکاری و همراهی خودروسازان برای کاهش قیمت محصولاتشان را به همراه نخواهیم داشت. درست یک روز بعد از این کنفرانس خبری بود که علیرضا محبوب، نماینده تهران در مجلس شورای اسلامی هم پیشنهاد افزایش قیمت بنزین برای کاهش مصرف را مطرح کرد. به گفته این نماینده مجلس شورای اسلامی بخشی عمده از مصرف سوخت در کشورمان مربوط به قاچاق آن می‌شود و همین مسئله مشکلات بعدی را به وجود آورده و لزوم سهمیه‌بندی را می‌طلبد. علیرضا محبوب در نطق خود در مجلس شورای اسلامی با اشاره به لزوم سهمیه‌بندی بنزین اعلام کرد: «برقراری نظام سهمیه یعنی اینکه مشخص باشد هر خودرویی چه میزان مصرف می‌کند و مصرف بیش از سقف تعیین شده مشمول پرداخت نوعی عوارض خواهد شد، یعنی کاری می‌کنند که مصرف بالا نرود. مصرف فعلی بنزین کمی شگفت‌انگیز است و بوی قاچاق و خروج از مرزها می‌دهد، این میزان مصرف؛ عده‌ای را تروتمند و عده‌ای را جلو چشم مردم رانتخوار بار می‌آورد و سیستم را خراب می‌کند، بنابراین اگر ایده‌ای برای افزایش قیمت وجود دارد فقط برای جلوگیری از قاچاق و مصرف اضافه است. ضمن اینکه باید گفت مصرف اضافه از قاچاق هم بدتر است. در حال حاضر تقریباً ۲۰ میلیون لیتر مصرف اضافی داریم که این رقم ۲۰ میلیون لیتر را می‌توان با تدابیری محدود کرد. اگر تورم بالا برود دولت می‌تواند درصد بیشتری افزایش قیمت داشته باشد، ولی بالاتر از تورم اجازه افزایش ندارد و باید مصوبات جدید بگیرد. در هر حال افزایش تولید بنزین باید در آمد ارزی ما باشد، ما حق نداریم آب‌وهوای مردم را با مصرف اضافه به خاطر تولید بیشتر خراب کنیم و این مهم‌ترین منطق است که افزایش احتمالی قیمت از سوی دولت برای کاهش مصرف است.» تمامی این راه‌کارها برای سروسامان دادن به وضعیت توزیع و قیمت سوخت که از سوی مسئولان ذی‌ربط ارائه شده است، قطعاً قابل بررسی خواهد بود اما آیا شرایط برای اجرایی شدن مهیا است؟ آیا واقعاً با گران شدن قیمت بنزین زیرساخت‌ها فراهم می‌شود و قاچاق سوخت از بین خواهد رفت، آیا می‌توان مطمئن بود که با اجرایی شدن دور دوم تحریم‌ها از سوی آمریکا، این موضوع تاثیری بر قیمت سوخت در کشورمان نخواهد گذاشت و وعده مسئولان مبنی بر عدم افزایش قیمت سوخت تا پایان سال ۹۷ عملی خواهد شد؟ آیا واقعاً دیگر خبری از بحران کمبود بنزین نخواهیم داشت؟

## سنگینتر شدن جرائم برای خودروهای فاقد معاینه فنی

معاونت حمل و نقل شهرداری تهران از جزئیات جدید برای جریمه خودروهای فاقد معاینه فنی برای کاهش آلودگی هوا خبر داد. محسن پورسید آقایی در یک نشست خبری با اعلام اجرای طرح کاهش از اول آبان ماه در همه سطح شهر تهران به صورت ۲۴ ساعته گفت: دو مسئله آلودگی هوا و ترافیک دغدغه مهم تهرانی ها است که همه برنامه های ما نیز حول این موضوع می گردد. بر اساس آمارها سالانه ۵ هزار نفر بر اثر عوارض ناشی از آلودگی هوا جان می دهند و این در حالی ست که ۷۰ درصد آلودگی هوای تهران نیز ناشی از تردد وسایل حمل و نقل است. معاون شهردار تهران در ادامه گفت: سعی کردیم در اولین مقام معاینه فنی در تهران را جدی تر بگیریم به همین خاطر از اول آبان ماه طرح کاهش در کل شهر تهران تسری می یابد و باید همه خودروهای متردد معاینه فنی داشته باشند. به گفته پورسید آقایی دوربین ها خودروهای فاقد معاینه فنی را از اول آبان جریمه می کنند و جریمه ۵۰ هزار تومانی در انتظار خودروهای فاقد معاینه فنی است. معاون حمل و نقل شهرداری تهران همچنین از دستور استاندار تهران خبر داد و گفت: استاندار تهران طی نامه ای به همه کارخانجات، از گان ها و دستگاه ها اعلام کرده است که حق ندارند برای تامین سرویس کارکنانشان با پیمانکارانی قرارداد ببندند که اتوبوس هایشان فاقد معاینه فنی است و

امیدواریم زمستان امسال شاهد کاهش آلودگی هوا باشیم. پورسید آقایی همچنین درباره احداث مراکز فنی جدید در شهر تهران و جابه جایی برخی از این مراکز هم گفت: قرار شد مرکز معاینه فنی سراج که در حال حاضر در مرکز بافت مسکونی قرار گرفته است و صف ورودی خودروها به این مرکز موجب نارضایتی مردم شده است، به یک منطقه دیگر منتقل شود که نقشه های آن تهیه شده است و امیدواریم ظرف یک سال آینده مرکز جدید راه اندازی شود. این مرکز در کنار اتوبان بابایی قرار دارد و ۱۰ خط مکانیزه معاینه فنی دارد که می تواند به عنوان بزرگ ترین مرکز معاینه فنی شرق تهران محسوب شود.



## مهلت به خودروسازان برای اجرای استانداردهای ۸۵ گانه

استانداردهای ۸۵ گانه از سوی خودروسازان آغاز و برنامه های خودروسازان مطالبه می شود و زمانی که این سازمان مطمئن شود خودروساز مربوطه به سمت ارتقای کیفیت و استاندارد خودرو حرکت کرده، در صورت لزوم برای استحضال کامل آن استانداردها مهلت داده می شود. این در حالی است که شایعاتی مبنی بر لغو اجرای استانداردهای ۸۵ گانه طی روزهای اخیر به وجود آمده است و با تاخیر در اجرای این پروژه نگرانی هایی هم برای حفظ محیط زیست به وجود آمده است. اما رئیس سازمان ملی استاندارد ایران در این باره گفت: «نگرانی خاصی وجود ندارد و با روندی که در پیش گرفته شده، بسیاری از خودروسازان قادر به تطبیق دادن خود با استانداردهای یادشده هستند. این سازمان هیچ گونه تعدیلی در برنامه های اعلام شده خود در خصوص استانداردهای ۸۵ گانه خودرو ندارد، اما در صورت محرز شدن برنامه خودروسازان، تحصیل این استانداردها را با تاخیر پذیرا خواهد شد. همه قطعات خودرویی نیز تحت پوشش استاندارد اجباری قرار دارند و در جلسه شورای سیاست گذاری وزارت صنعت در ۲ سال گذشته مصوب شد که خودروسازان مسئولیت استاندارد بودن قطعات را برعهده دارند اعم از آنچه که در خطوط تولید استفاده یا خدمات پس از فروش مورد عمل قرار گیرد.» به گفته رئیس سازمان ملی استاندارد چنانچه که استاندارد بودن قطعات خودرو سازان مورد چالش قرار گیرد، خودروساز باید پاسخگو باشد، زیرا تست های استاندارد همگی از سوی خودروسازان انجام می شود.



رئیس سازمان ملی استاندارد ایران اعلام کرد خودروسازانی که برنامه برای گذراندن استانداردهای ۸۵ گانه داشته باشند به منظور کمک به فضای تولیدی کشور در شرایط کنونی و مواجهه با تحریم ها برایشان مهلت پیش بینی می شود. به گفته نیره پیروزبخت از تاریخ یکم دی ماه بازرسی های سازمان ملی استاندارد در زمینه گذراندن

### در چهار ماهه نخست امسال رخ داد

## ورود بیش از یک میلیارد دلار قطعه منفصله خودرو

امسال ۱۳۸ میلیون دلار قطعات منفصله برای تولید اتومبیل سواری یا حجم سیلندر ۲۰۰۰ سی سی با ساخت داخل ۳۰ درصد تا کمتر از ۵۰ درصد وارد کشور شده که نسبت به مدت مشابه پارسال ۸۹،۵۰ درصد افزایش یافته است. همچنین رتبه پانزدهم فهرست کالاهای وارداتی نیز به قطعات منفصله تراکتور جاده ای برای نیمه تریلرها با ساخت داخل ۱۴ تا کمتر از ۲۰ درصد اختصاص دارد. بر این اساس در چهار ماهه نخست امسال ۱۱۵ میلیون دلار وارد کشور شد و نسبت به مدت مشابه پارسال ۴۲،۱۰۵ درصد رشد داشت



## احتمال بیکار شدن ۴۵۰ هزار نفر در صنعت قطعه سازی

مورد بررسی قرار گیرد. ما نیز در این رابطه در خواست پرداخت ۱۰ هزار میلیارد تومان نقدینگی برای صنعت خودرو داریم. البته برای پیگیری وضعیت قطعه سازان نامه نگاری های متعددی را به همراه پیشنهادات مطرح کرده ایم که هنوز به نتیجه نرسیده ایم.»



افزایش بی رویه نرخ ارز و عدم تامین ارز دولتی برای قطعه سازان، صاحبان این صنعت را با مشکلات عدیده ای مواجه کرده است و با صحبت های دبیر انجمن قطعه سازان هم آینده نگران کننده ای برای آنها پیش بینی می شود. مازیار بیگلر دبیر انجمن قطعه سازان در یک نشست خبری درباره بحران به وجود آمده در این صنعت به خبرنگاران گفت: «در حال حاضر ۱۴ هزار نفر نیرو در این صنعت تعدیل شده که به اعتقاد ما ۴۵۰ هزار نفر دیگر هم بیکار خواهند شد. به خودروسازان گفتیم ما از اول شهر پور امکان تولید قطعه نداریم و آنها نیز به تبع آن کاهش ۸۰ درصدی تولید را پیش رو دارند که مسئولیت بیکاری این افراد متوجه بانک مرکزی و وزارت اقتصاد است. به گفته بیگلر خریدهای خارجی متوقف شده و بانک ها به ما حواله نمی دهند و بهانه تحریم را مطرح می کنند در حالی که ما در شرایط تحریم تمام شسگردها را یاد گرفته و حتی به صورت چمدانی معاملات خود را انجام می دادیم اما امروز بانک مرکزی و وزارت اقتصاد به جای کمک به تولیدکنندگان دست ما را بسته اند. دبیر انجمن قطعه سازان به پیشنهادات انجمن برای رفع مشکلات پیش روی قطعه سازان اشاره کرد و گفت: «دولت باید ارز مورد نیاز صنعت خودرو و قطعه سازی را که حدود ۳ میلیارد دلار است تامین کند، علاوه بر این قیمت خودرو هم باید آزاد شود تا تأثیر افزایش قیمت مواد اولیه با فروش خودرو در حاشیه بازار بر طرف شود. خودروسازان در خواست افزایش قیمت محصولات خود را به همراه آنالیزهای قیمتی به وزیر صنعت ارائه کرده اند و قرار است این موضوع

### درخواست سندیکای بیمه گران ایران

## بیمه گذاران، الحاقیه بیمه بدنه خودرو تهیه کنند



سندیکای بیمه گران ایران از بیمه گذاران خواست که برای تهیه الحاقیه بیمه بدنه خودروهای خود به شرکت های بیمه مراجعه کنند. در ماه های اخیر قیمت انواع وسایل نقلیه موتوری و لوازم مربوط به آنها با تغییرات و افزایش مواجه شده و بیمه گذاران بیمه های بدنه اتومبیل در صورت اصلاح نکردن سرمایه مورد بیمه خود براساس قیمت روز، هنگام دریافت خسارت با مشکل مواجه خواهند شد. این تصمیم براساس ماده ۱۰ قانون بیمه است که بیمه گر فقط به میزان قیمت واقعی بیمه شده مندرج در بیمه نامه مسئول خسارت خواهد بود، به همین دلیل لازم است که بیمه گذاران محترم با مراجعه به شرکت بیمه و اصلاح مبلغ بیمه شده براساس قیمت روز، الحاقیه لازم را دریافت کنند.

## پژو فرانسه به ایران جریمه پرداخت می کند؟

بعد از خروج آمریکا از برجام و تهدید کمپانی های اروپایی توسط ترامپ مبنی بر خروج هر چه زودتر آنها از کشورمان، پژو فرانسه یکی از شرکت هایی بود که به همکاری با کشورمان پایان داد و حالا به گفته معاون وزیر صنعت پژو برای لغو قرارداد محکوم است و باید جریمه پرداخت کند. محسن صالحی نیا با اشاره به اینکه تعلیق همکاری فرانسوی ها با ایران باعث کاهش حجم تولید تعدادی از محصولات شرکت های خودروساز داخلی شده است. در این باره گفت: این موضوع مقطعی است و خودروسازان در صدد تأمین قطعات این خودروها از داخل کشور هستند. ایران خودرو در صدد است یکی از محصولات پژو که قرار بود در ایکاپ تولید شود را به صورت مستقل و با اعمال تغییراتی در ساختار آن به عنوان خودروی ایرانی تولید کند. معاون وزیر صنعت با اعلام اینکه در محصولات تندر ۹۰ یکسری از قطعات در ساختار بین المللی و توسط تأمین کنندگان خارجی تأمین می شود، گفت: «همین موضوع عاملی شده اگر طرف فرانسوی هم بخواهد، تأمین کننده خارجی حاضر به ارائه قطعات به طرف ایرانی نیست. شرکت پژو هم با این استدلال نمی تواند قطعات این محصولات را به ایرانی ها تحویل دهد. صالحی نیا همچنین با اشاره به جلسات خودروسازان با شرکت پژو گفت: «پژو در این جلسات اعلام کرد که با شرایط جدید بین المللی نمی تواند با ایکاپ ادامه دهد. البته آنها تأکید کردند که همکاری خود را با طرف ایرانی به امید گشایش معلق خواهند گذاشت و به صورت کامل همکاری را قطع نمی کنند. پژو باید در تأمین قطعات و خدمات پس از فروش خودروهای ۲۰۰۸ که پیش فروش شده تعهدات خود را انجام دهد و به هر حال پژو برای لغو قرارداد محکوم است و باید جریمه پرداخت کند.»



جدول فروش محصولات مدیران خودرو

پیش فروش نقدی خودروی MVM X22

مدل خودرو	پیش پرداخت		سود مشارکت	جریمه تاخیر	زمان تحویل
	زمان ثبت نام (ریال)	زمان صدور دعوتنامه ۴۵ روز پس از ثبت نام			
X22AT Excelten Sport	۴۱۸,۰۰۰,۰۰۰	مبلغ در زمان صدور دعوتنامه پس از کسر سود مشارکت	۱۲ درصد	۱۸ درصد	۶۰ روزه
X22AT Luxury	۴۰۱,۰۰۰,۰۰۰				
MT Excellent X22 Sport	۳۷۰,۵۰۰,۰۰۰				
MT Luxury X22	۳۵۴,۰۰۰,۰۰۰				

پیش فروش نقدی خودروی MVM X33

مدل خودرو	پیش پرداخت		سود مشارکت	جریمه تاخیر	زمان تحویل
	زمان ثبت نام (ریال)	زمان صدور دعوتنامه ۴۵ روز پس از ثبت نام			
X33 Sport	۴۱۸,۰۰۰,۰۰۰	مبلغ در زمان صدور دعوتنامه پس از کسر سود مشارکت	۱۲ درصد	۱۸ درصد	۶۰ روزه

پیش فروش نقدی خودروی MVM X33

مدل خودرو	پیشپرداخت		سود مشارکت	جریمه تاخیر	زمان تحویل
	زمان ثبت نام (ریال)	زمان صدور دعوتنامه ۴۵ روز پس از ثبت نام			
New MVM315 H Sport Excellent	۲۹۵,۰۰۰,۰۰۰	مبلغ در زمان صدور دعوتنامه پس از کسر سود مشارکت	۱۲ درصد	۱۸ درصد	۶۰ روزه

نکته مهم

- در شرایط پیش فروش این بخشنامه، قیمت خودرو به قیمت روز (غیر قطعی) محاسبه می شود.
- تاریخ تکمیل وجه قرار دادهای ملاک اولویت تخصیص و ارسال خودروها است.
- هر کد ملی مجاز به ثبت نام یک دستگاه خودرو است.
- صدور دعوتنامه برای ثبت نام آنها ۱ بار و به صورت سیستمی و اتوماتیک صورت می پذیرد.
- هم زمان با صدور دعوتنامه، مبلغ پرداخت دوم پس از کسر سود مشارکت از مشتریان دریافت می شود.
- امکان پرداخت حواله صادر شده خارج از زمان تعیین شده (۷۱ ساعت پس از ثبت نام) به صورت اتوماتیک در شبکه بانکی وجود نخواهد داشت.
- در این روش ثبت نامی امکان یک بار صلح برای مشتریان محترم فراهم خواهد بود.
- ثبت نام آنها از محل رنگ های فعال در سیستم فروش امکان پذیر است.

شرایط فروش نقدی اینترنتی محصولات سایپا

شرایط فروش فوری نقدی (صرفاً اینترنتی)

نام خودرو	قیمت خودرو (ریال)	میزان تخفیف (به ریال)	زمان تحویل
آریو اتوماتیک	۶۲۷,۴۶۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰	۳۰ روز پس از پذیرش
تیبا	۲۷۵,۰۷۰,۰۰۰	-	
تیبا ۲ رینگ فولادی	۳۰۱,۲۱۰,۰۰۰	-	۴۵ روز پس از پذیرش
سایپا ۱۵۱	۲۳۴,۰۰۰,۰۰۰	-	

شرایط پیش فروش نقدی (صرفاً اینترنتی)

نام خودرو	مبلغ پیشپرداخت (قیمت به ریال)	سود مشارکت	سود انصراف	زمان تحویل
سایپا ۱۳۱	۱۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۵ درصد	۱۲ درصد	مهر و آبان
سایپا ۱۳۲	۱۱۰,۰۰۰,۰۰۰			
تیبا	۱۳۰,۰۰۰,۰۰۰			
آریو	۳۰۰,۰۰۰,۰۰۰			
تیبا ۲	۱۴۰,۰۰۰,۰۰۰			آبان و آذر

فروش فوری انواع برلیانس H200 (صرفاً اینترنتی)

نوع خودرو	قیمت خودرو	زمانت تحویل	شرایط
برلیانس H220 (MT) بار رینگ فولادی	۴۳۶,۸۴۰,۰۰۰	۴۵ روز	پرداخت از طریق درگاه انجام می شود. قیمت روز شرکت می باشد و مابقی قیمت همه شرایط بالا محدودیت کد ملی اعمال می شود. اعلام شرایط جدید فروش اینترنتی با توجه به محدود بودن تعداد فروش در صورت تکمیل ظرفیت، اطلاعیه غیر فعال خواهد شد. همه شرایط فروش بدون امکان صلح است. قیمت نهایی در پیش فروش خودروها با همه مبلغ به ریال است.
برلیانس H230 (MT) بار رینگ فولادی	۴۳۶,۸۴۰,۰۰۰	۴۵ روز	
برلیانس AMTH230	۴۹۲,۷۴۰,۰۰۰	یک هفته پس از پذیرش	

فروش فوری انواع برلیانس H200 (صرفاً اینترنتی)

نام خودرو	زمان صدور دعوتنامه	مبلغ پیش پرداخت	سود مشارکت	سود انصراف	توضیحات
برلیانس H220 (MT) بار رینگ فولادی	هفته چهارم آبان و آذر ۹۷ (به انتخاب مشتری)	۲۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۵ درصد	۱۲ درصد	قیمت روز شرکت در زمان تحویل خودرو
برلیانس H230 (MT) بار رینگ فولادی		۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰			
برلیانس H320 گیربکس معمولی (MT) موتور ۱۶۵۰ تریم مشکی		۲۷۰,۰۰۰,۰۰۰			
برلیانس H330 گیربکس معمولی (MT) موتور ۱۶۵۰ تریم مشکی		۳۱۰,۰۰۰,۰۰۰			
برلیانس H320 اتوماتیک (AT) موتور ۱۶۵۰ با مولتیمدیا تریم مشکی		۳۳۰,۰۰۰,۰۰۰			
برلیانس H330 اتوماتیک (AT) موتور ۱۶۵۰ با مولتیمدیا تریم مشکی					

اوردن پیشرو رتبه نقره‌ای مسئولیت اجتماعی بنگاه‌های اقتصادی ایران را کسب کرد

# همایش مسئولیت‌های اجتماعی بنگاه‌های اقتصادی



شرکت اوردن پیشرو رتبه نقره‌ای مسئولیت اجتماعی بنگاه‌های اقتصادی ایران را کسب کرد.

همایش دومین جایزه مسئولیت اجتماعی بنگاه‌های اقتصادی ایران کسب رتبه نقره‌ای برای شرکت اوردن پیشرو را در پی داشت. هیئت داوران از میان ۵۰ کاندیدا متشکل از بنگاه‌های اقتصادی بزرگ ایرانی ۱۶ بنگاه را در مرحله آغازین برگزیدند که از میان آنان ۴ بنگاه اقتصادی برتر برگزیده شدند. شرکت اوردن پیشرو توانست رتبه نقره‌ای جایزه ویژه مسئولیت‌های اجتماعی بنگاه‌های اقتصادی ایران را به لحاظ دارا بودن بهترین عملکرد، کسب و کار مسئولانه، بهبود و توسعه پایدار، همکاری و پاسخگویی به تمامی ذی‌نفعان و رعایت اصول پنجگانه CSR را کسب کند.

سخنرانانی همچون عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران، مارتین نئورتر (استاد دانشگاه و رئیس شرکت بین‌المللی CSR)، دکتر ویل پارکس نماینده یونیسفر در ایران،

فاطمه دانشور نماینده اتاق اصناف ایران و رئیس همایش، سعید معیدفر رئیس کمیته داوران و چند تن از نمایندگان مجلس هر کدام به‌طور جداگانه مبنای و قواعد مربوط به بنگاه‌های پایبند به اصول مسئولیت‌های اجتماعی را مورد بحث قرار دادند. معرفی مسئولیت اجتماعی شرکتی و تبیین اهمیت آن، بهبود فضای کسب و کار کشور از دید سرمایه‌گذاران خارجی و نهادهای بین‌المللی، تبادل اطلاعات و همفکری به منظور مشخص کردن چالش‌ها و ریسک‌های اجتماعی و زیست‌محیطی بنگاه‌ها، ارائه تجارب بنگاه‌های اقتصادی در مسئولیت اجتماعی، تقویت همکاری بین بخشی میان بنگاه‌های اقتصادی و سازمان‌های مردم‌نهاد با هدف کاهش چالش‌های اجتماعی و زیست‌محیطی، فراهم کردن زمینه استفاده بنگاه‌ها از بستر فرهنگی و اجتماعی کشور و روش‌های خلاقانه و نو در پیشبرد اهداف تجاری خود از جمله اهداف این جایزه ملی است.





## تخت گاز قیمت‌ها در آشفته‌بازار خودرو داخلی به امید یک تدبیر

بازار خودرو روزهای پرتلاطمی را پشت سر می‌گذارد. یکی از خبرهای تکراری که طی یکی دو ماه اخیر از رسانه‌های کشورمان و در شبکه‌های مجازی به گوش می‌رسد داستان نوسان شدید قیمت خودرو در ایران است. مسئله اینجاست که اگر تا چند ماه پیش این نوسان قیمت شامل خودروهای وارداتی می‌شد، اکنون این مشکل گریبان خریداران خودروهای داخلی را هم گرفته است. داستان خودروهای وارداتی را که دیگر همه می‌دانند، بسته شدن سایت ثبت سفارش و افزایش شدید نرخ ارز کار را برای خودروهای وارداتی به جایی رساند که حتی شاهد افزایش چند صد میلیونی محصولات وارداتی طی ماه‌های اخیر بودیم و همین مسئله آشفته‌بازاری را رقم زد. این در حالی بود که مردم طی ماه‌های انتهایی سال ۹۶ و ابتدایی سال ۹۷ دلخوش به ثبات قیمت‌ها در بازار داخلی خودرو بودند اما رفته‌رفته تلاطم ارز و همچنین اجرای تحریم‌ها از سوی آمریکا و خروج این کشور از برجام تاثیر خود را بر بازار خودروهای داخلی هم گذاشت و محصولات داخلی هم تحت تاثیر این آشفته‌بازار قرار گرفت.

تخته‌گاز رو به بالا

زمان استارت افزایش قیمت خودروها به چندماه پیش بازمی‌گردد اما نوسانات اصلی را طی دو سه‌ماه اخیر شاهد بوده‌ایم. فقط کافی است تا مقایسه‌ای بین قیمت محصولات تولیدشده در کارخانه و بازار آزاد داشته باشیم و پی به این نکته ببریم که چه تفاوت شدیدی در این میان به وجود آمده است. اواخر خردادماه بود که شوروی رقابت مجوز ۵ تا ۷ درصدی افزایش قیمت خودروهای داخلی را صادر کرد و این در حالی بود که پیش از آن خودروها با قیمت محصولات خود را حتی تا ۲۰ درصد هم افزایش داده بودند. البته مجوز افزایش ۵ تا ۷ درصدی برای خودروهای کمتر از ۴۵ میلیون تومان صادر شد و تصمیم برای محصولات بالای این قیمت به خودروسازان سپرده شد. این در حالی است که از نگاه خودروسازان این افزایش ۵ تا ۷ درصدی دزدی از آنها دوانمی کرد و حتی ادعای زیان هم از سوی آنها مطرح می‌شد. از سوی دیگر نوسانات ارزی به وجود آمده باعث

شد تا تصمیمات مختلفی از سوی خودروسازان برای ارائه محصولاتشان به بازار گرفته شود و حتی در برخی موارد ارائه محصولات به بازار متوقف شد، همین عوامل دست‌به‌دست هم داد تا بازار آشفته‌تر از قبل شود. ترس خریداران از افزایش بیشتر قیمت‌ها و عدم توازن بین عرضه و تقاضا باعث می‌شد تا هر روز شاهد افزایش قیمت محصولات داخلی در بازار باشیم و کار تجاری پیش رفت که در بعضی از مواقع اختلاف بیش از ۵۰ درصدی بین کارخانه و بازار به وجود آمد و بسیاری از خریداران توان خریدشان از بین رفت. نکته اینجا بود که خبرهایی مبنی بر قطع شدن ارز دولتی برای قطعه‌سازان و خودروسازان هم به گوش رسید تا گل بازار خودرو به سبزه نیز آراسته شود و نگرانی‌ها برای این دو صنعت بیش از پیش شود. البته در این میان برخی کارشناسان اعتقاد دارند که همه این مشکلات مربوط به ارز نیست و بخشی از آن به عدم عرضه به بازار بازمی‌گردد. رئیس اتحادیه فروشندگان خودرو روز بیست‌ودوم مردادماه در همین رابطه در جمع خبرنگاران با اشاره به توقف تولید محصولات از سوی خودروسازان گفت: هم‌اکنون اختلاف قیمت خودروهای زیر ۳۰ میلیون تومان در کارخانه و بازار به ۸ تا ۱۵ میلیون تومان، خودروهای ۳۰ تا ۴۵ میلیون



باشیم و این در حالی است که وضعیت قطعه‌سازان هم روز به روز بدتر می‌شود و پرداخت نکردن مطالبات آنها از سوی خودروسازان وضعیت بدی را برایشان رقم زده و با شرایط فعلی وضعیت ارز در کشورمان زرمزه تعطیلی بسیاری از قطعه‌سازان به گوش می‌رسد. به گفته محمدرضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی هم-اکنون میزان مطالبات قطعه‌سازان از خودروسازان بابت قطعات تولیدی به حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان رسیده است. نکته دیگر اینجاست که حالا درخواست آزادسازی قیمت خودرو از سوی خودروسازان به گوش می‌رسد و شاید همین عامل تاثیر دیگری بر قیمت خودرو بگذارد.

### در انتظار یک تصمیم سر نوشت‌ساز

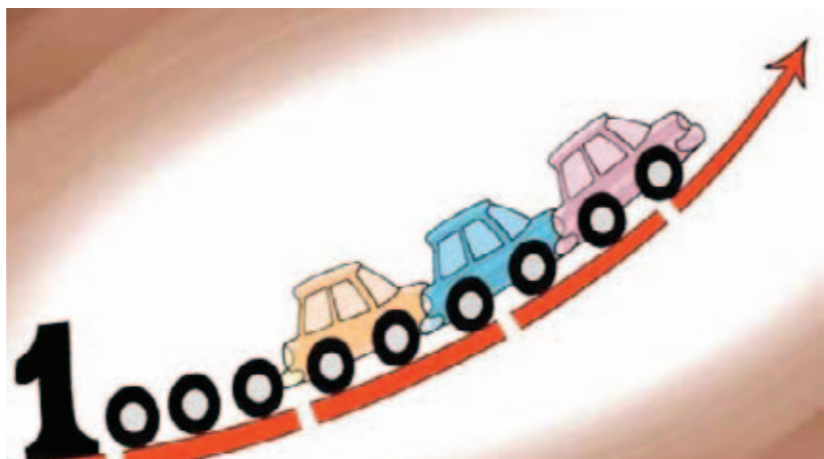
چند وقتی بود که خبرهایی به گوش می‌رسید مبنی بر اینکه زنجیره صنعت خودروسازی در کشورمان به-دنبال ارائه پیشنهادی به دولت است که طبق آن، قیمت خودرو آزاد و در عوض، یارانه ارزی خودروسازان و قطعه‌سازان نیز حذف شود. در حال حاضر زنجیره خودروسازی کشور حدود ۲ میلیارد دلار در سال ارزی دارد و بنابراین باتوجه به فاصله قیمت ارز در بازار آزاد نسبت به نرخ مرجع، دولت رقمی حدود ۹ هزار میلیارد تومان به آنها یارانه ارزی می‌دهد. حالا خبر می‌رسد که مدیران دو گروه بزرگ خودروسازی در کشورمان یعنی سایپا و ایران خودرو با ارائه نامه‌ای به ریاست جمهور خواهند آزادسازی قیمت خودرو شده‌اند. این ادعایی بود که در نشست خبری انجمن قطعه‌سازان در تاریخ ۲۲ مردادماه مطرح شد تا با توجه به آزادی نرخ ارز و تورم مواد اولیه داخلی، دولت اجازه دهد قیمت محصولات این دو شرکت در حاشیه بازار تعیین شود. آرش محبی نژاد دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی در این باره در جمع خبرنگاران گفت: «در حال حاضر که نرخ دلار در بازار ثانویه به حدود ۹۰۰۰ تومان رسیده است قیمت قطعات تولیدی و تحویلی به خودروسازان همچنان بر مبنای دلار ۳۲۰۰ تومانی چند سال پیش محاسبه می‌شود. برآورد ما این است که برای حفظ بقای صنعت قطعه‌سازی، قیمت قطعات تحویلی

به خودروسازان باید بین ۸۰ تا ۱۴۰ درصد نسبت به قیمت‌های فعلی افزایش یابد و به دنبال افزایش قیمت قطعات، قیمت خودروهای تولیدی نیز باید اصلاح و خودرو از شمول قیمت‌گذاری دستوری که باعث ایجاد اختلاف فاحش در قیمت کارخانه و بازار خودروها شده است، خارج شود.» اما در صورت رخ دادن این اتفاق یک سوال به وجود می‌آید، اینکه در صورت افزایش قیمت کارخانه‌ای خودروهای داخلی، خریداری برای این محصولات وجود خواهد داشت؟ محبی نژاد در این باره می‌گوید: «احتمالا در آن صورت بازار خودرو به رکود می‌رود و دولت باید با اقداماتی همچون افزایش حقوق و دستمزد و پرداخت تسهیلات، قدرت خرید مصرف‌کنندگان را تقویت کند؛ ضمن آنکه در صورت افزایش قیمت‌های رسمی، شاهد کاهش قیمت‌های فعلی در بازار آزاد خودرو خواهیم بود.» شاید مطرح کردن این بحث فقط روی کاغذ مسئله راحتی باشد و قطعاً اجرایی شدنش به همین راحتی نخواهد بود؛ البته دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی پیش‌بینی کرده است که این درخواست با موافقت دولت مواجه خواهد شد: «برآورد ما از جلسات برگزار شده در یکی دو هفته اخیر این است که مسئولان دولتی مربوطه با توجه به شرایط نسبت

**از سوی دیگر نوسانات ارزی به وجود آمده باعث شد تا تصمیمات مختلفی از سوی خودروسازان برای ارائه محصولاتشان به بازار گرفته شود و حتی در برخی موارد ارائه محصولات به بازار متوقف شد، همین عوامل دست‌به‌دست هم داد تا بازار آشفته‌تر از قبل شود**



به ضرورت آزادسازی قیمت خودرو اقناع شده‌اند. ما به مسئولان مربوطه از جمله در وزارت اقتصاد و وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرده‌ایم که با شرایط فعلی و افزایش رخ داده در نرخ ارز و مواد اولیه، امکان ادامه فعالیت صنایع خودرو و قطعه‌سازی با قیمت‌های فعلی وجود ندارد؛ مگر آنکه قیمت‌ها متناسب با رشد نرخ ارز و دیگر هزینه‌ها افزایش پیدا کند.» یکی از مشکلات بزرگ برای قطعه‌سازان و بالطبع آن خودروسازان تصمیمات جدید ارزی است. نکته اینجاست که کالاها بر اساس ارز دولتی ۴۲۰۰ تومانی توسط قطعه‌سازان ثبت سفارش شده است و حالا قطعه‌سازان باید بر اساس نرخ ارز آزاد ۹۰۰۰ تومانی این کالاها را وارد کنند. همین اختلاف قطعا شرایط سختی را به وجود آورده است و تاثیر به‌سزایی بر قیمت خودروها خواهد داشت. حالا همه منتظر جواب دولت به درخواست خودروسازان هستند. اگر نظر حسن روحانی مثبت باشد، پس از حدود یک دهه توقف، باز هم قیمت خودروهای داخلی در حاشیه بازار تعیین خواهد شد. طبق طرحی که خودروسازان به وزارت صنعت، معدن و تجارت و رئیس جمهوری ارائه داده‌اند، در صورت موافقت با آزادسازی، قیمت خودروها بین ۳ تا ۵ درصد حاشیه بازار تعیین خواهد شد که قطعاً این موضوع حداقل در کوتاه‌مدت با شوک قیمتی مواجه خواهد شد و شرایطی شاید بدتر از وضعیت فعلی را رقم خواهد زد. آنجاست که خودروسازان باید تسهیلاتی را فراهم کنند تا خریداران با وجود آزادسازی قیمت‌ها توان خرید داشته باشند. شرایطی مانند احیای لیزینگ‌های رسمی و انعطاف بیشتر در شرایط فروش. البته شاید در این میان یک نگرانی به وجود بیاید، اینکه درخواست فعلی بر اساس نرخ فعلی ارز آزاد یعنی دلار ۹ هزار تومانی ارائه شده است و بسیاری از کارشناسان بر اساس قیمت فعلی ارز پیش‌بینی شوک قیمتی را به بازار می‌کنند و به‌طور مثال پیش‌بینی می‌شود که حتی خودرو پراید به‌عنوان ارزان‌ترین محصول در صنعت خودروسازی کشورمان از قیمت فعلی به بالای ۴۰ میلیون تومان افزایش داشته باشد. حالا سوال اینجاست در صورت اجرای تحریم‌های جدید از سوی آمریکا و اجرای آن در ماه‌های آینده تکلیف چه خواهد بود؟ اگر نرخ دلار به قیمتی بین ۱۰ تا ۱۵ هزار تومان (حتی به‌صورت مقطعی) برسد تدبیر خودروسازان دولتی چه خواهد بود. آیا دولت تمامی جوانب را خواهد سنجید و تصمیمی مدبرانه برای صنعت خوروسازی کشورمان خواهد گرفت یا درخواست آزادسازی قیمت خودرو رد خواهد شد و دولت با تصمیمات جدید جلو آشفتنگی بازار خودرو را خواهد گرفت.





تلاش برای اخذ مجوز پلاک گذاری ۱۰ هزار موتورسیکلت کاربراتوری از سوی دووزار تخانه ادامه دارد

# رایزنی برای آلوده کردن هوا



بعد از گذشت بیش از دو سال از آغاز ممنوعیت تولید موتورسیکلت های کاربراتوری، باز هم موتورسیکلت سازان قصد تولید آن را دارند و به این ترتیب براساس نامه جدیدی که برای پلاک گذاری حدود ۱۰ هزار موتورسیکلت کاربراتوری از سوی وزارخانه های صنعت و کشور به معاون اول رئیس جمهور، مطرح شده سدی که برای جلوگیری از ادامه روند تولید موتورهای کاربراتوری ایجاد شد، دو سال بیشتر دوام نیاورد و در ابتدای راه درحال شکستن است اما این اتفاق درحالی رخ داده که براساس مصوبه تیرماه سال ۹۵، تولید موتورسیکلت کاربراتوری در کشور ممنوع است و از این تاریخ شرکت ها باید به سمت تولید موتورسیکلت انژکتوری حرکت می کردند. بعد از این نامه موجی از واکنش ها از سوی مسئولان مختلف شکل گرفت و محیط زیستی ها بیش از هر زمان دیگری نگران هستند چراکه براساس مطالعات کارشناسی موتورسیکلت های کاربراتوری سهم بالایی در تولید گازهای آلاینده و کاهش کیفیت هوا دارند.
سازمان حفاظت محیط زیست کشور که تاکنون تلاش بسیاری برای لغو مجوز تردد و تولید موتورسیکلت های کاربراتوری کرده است، همچنان موضع قاطع خود را برای جلوگیری از ورود این موتورها به بازار حفظ کرده است تاجایی که عیسی کلانتری، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست کشور در واکنش به این خبر اعلام کرد: «ما مخالف پلاک گذاری مجدد موتورسیکلت های کاربراتوری هستیم و مخالفت خود را هم به دولت اعلام کرده ایم. من نمی دانم این ۱۰ هزار موتورسیکلت کاربراتوری از کجا پیدا شده است. گویا در انبار برخی از موتورسازان تعدادی موتور کاربراتوری باقی مانده که قصد دارند آنها را شماره گذاری کنند و بفروشند.»

با این وجود کلانتری معتقد است هر تصمیمی که از سوی دولت برای این موضوع اتخاذ شود، سازمان محیط زیست هم مجبور است آن را بپذیرد. او درباره این موضوع بیان کرد: «بررسی این درخواست در دستور کار دولت قرار دارد اما هنوز در دولت مطرح نشده و

اینکه به تصویب برسد یا نه، مشخص نیست. به هر حال ما مخالفت خود را در مورد تولید مجدد موتورهای کاربراتوری به دولت اعلام کرده ایم. دولت در این زمینه تصمیم می گیرد و اگر بخواهد به تولید مجدد موتور کاربراتوری مجوز دهد، کاری از دست ما بر نمی آید حتی من حق رای در دولت ندارم و تنها وزرا حق رای دارند. به هر حال صدور یا عدم صدور مجوز به موتورهای کاربراتوری تصمیمی است که بر عهده دولت است و باید ببینیم چه تصمیمی گرفته می شود.»

اطهارات کلانتری درحالی است که مسعود تجریشی، معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست کشور، هم ضمن مخالفت با صدور مجوز پلاک گذاری موتورسیکلت های کاربراتوری، این اقدام را خلاف قانون دانسته و معتقد است ادعای موتورسیکلت سازان در مورد بی اطلاعی از مصوبه ممنوعیت تولید موتورهای کاربراتوری قابل قبول نیست و آنها وظیفه داشتند که از تحولات حوزه کاری خود مطلع باشند.

او درباره این موضوع گفت: «وزارت صنعت اعلام می کند که اشتباه از این وزارتخانه بوده که نتوانسته به همه سازندگان موتورسیکلت در مورد مصوبه سال ۹۵ و ممنوعیت تولید موتور کاربراتوری اطلاع رسانی کند و مدعی است که به دلیل زیاد بودن تعداد موتورسیکلت سازان، دو تا از مجموعه های سازنده موتور از این اطلاع رسانی جا مانده اند و با بی اطلاعی از مصوبه دولت مبنی بر توقف شماره گذاری موتورسیکلت های کاربراتوری اقدام به ثبت سفارش (engine) موتور کاربراتوری کرده اند.»

او افزود: «در شرایط حاضر این engine ها وارد کشور شده است بنابراین وزارت صنعت با اینکه اعتراف می کند تقصیر خودشان بوده که نتوانسته اند به این دو مجموعه اطلاع رسانی کنند و آنها را از محدودیت زمانی برای شماره گذاری کاربراتوری ها باخبر کنند اما درخواست صدور مجوز برای تولید حدود ۱۰ هزار موتور را مطرح کرده است.»

معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست با تاکید بر ضرورت تصمیم

گیری دولت در مورد این درخواست مجوز می گوید: از آنجا که برای صدور مجوز شماره گذاری این تعداد موتورسیکلت نیاز به مصوبه دولت دارد در روز یکشنبه (۲۰ خرداد) در کارگروه زیربنایی دولت باحضور معاونان وزرا و معاونان رئیس جمهور جلسه ای برای بررسی همین موضوع برگزار شد.

استدلال موافقان و مخالفان شماره گذاری موتورهای کاربراتوری

تجریشی ضمن تشریح جلسه کارگروه زیربنایی هیئت دولت در مورد مجوز شماره گذاری موتورهای کاربراتوری می گوید: در این جلسه موافقان شماره گذاری کاربراتوری ها بحث اشتغال و بی اطلاعی موتورسیکلت سازان را مطرح می کردند اما مخالفان ارائه مجوز اعتقاد داشتند که به اندازه کافی به سازندگان موتورسیکلت کشور برای تولید موتور کاربراتوری فرصت داده شده است و آنها حدود یک سال بعد از مصوبه دولت به وزارت صنعت مراجعه کرده اند و این وزار تخانه هم اعلام می کند که ۱۰ ماه دیگر طول کشیده تا فرآیند اداری این درخواست برای ارسال به دولت و بررسی در کارگروه زیربنایی هیئت دولت برسد.

وی با اشاره به نتیجه جلسه کارگروه زیربنایی دولت می گوید: در این جلسه تنها نمایندگان سه دستگاه با این طرح شماره گذاری موتورهای کاربراتوری مخالفت کردند و بقیه از جمله وزارت صنعت موافق اجرای آن بودند البته نتیجه نهایی زمانی مشخص می شود که این موضوع در هیئت دولت بررسی شود و به احتمال قوی تا دو هفته آینده تکلیف این موضوع مشخص خواهد شد. تصمیمی که در کمیته فرعی گرفته شده تصمیم نهایی نیست، چون هنوز در دولت بررسی نشده و امید است که در دولت به تصویب نرسد.

بی خبری موتورسیکلت ساز از مصوبه دولت قابل قبول نیست

معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست با تاکید بر اینکه این موضوع باید در یک فضای منطقی بررسی و در مورد آن تصمیم گرفته شود، اظهار می کند: سازمان حفاظت محیط زیست بر این موضوع تاکید دارد که شماره گذاری مجدد موتورسیکلت های کاربراتوری غیر قانونی است و این ادعا که به موتورسیکلت سازان اطلاع رسانی نشده، قابل قبول نیست. چون قطعاً هر بخش صنعتی از اتفاقات و تحولات حوزه خود باخبر است، در شرایطی که اتحادیه موتورسیکلت سازان از مصوبه دولت مطلع بوده، مگر می شود یک سال بعد موتورسیکلت سازی اظهار بی اطلاعی کند؟ این ادعا، اتفاق عجیبی است. وظیفه موتورسیکلت ساز بوده که خبر داشته باشد.

تجریشی در ادامه در توضیح این ابهام که در چنین مواقعی معمولاً بحث اشتغال یا بیکاری عده ای از کارگران برای دریافت مجوز شماره گذاری موتور کاربراتوری مطرح می شود، می گوید: متأسفانه مشکلات کشور در حوزه اقتصادی تبدیل به اهرم یا بهانه ای شده است که قانون و سلامت مردم کنار گذاشته شود. باید دور از احساسات در این مورد تصمیم گرفته و به مّ قانون عمل شود و این موضوع یک تست برای جامعه ما است که ببینیم بین سلامت تعداد زیادی از مردم در این نسل و نسل آینده و اهداف و منافع کوتاه مدت کدام یک انتخاب می شود؟

وی تاکید می کند: باید روشن کنیم که می خواهیم صنعت را به هر قیمتی داشته باشیم یا اعتبار و اصالت را به انسان و سلامتی او می دهیم؟ پاسخ مثبت به این درخواست موتورسیکلت سازان تبدیل به یک رویه می شود و هر کسی می تواند برای اجرا نکردن قوانین و مصوبات بهانه ای مطرح کند. ناراحت کننده است که ببینیم با این همه تلاش مصوبه وضع شود و با چنین کارهایی به راحتی همه زحمت ها به هدر برود.

معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست ضمن ابراز نگرانی نسبت به وضعیت محیط زیست کشور می گوید: در چنین مواقعی است که به ضرورت جرم انگاری تخلفات محیط زیستی می رسیم. همان طور که مقام معظم رهبری هم اشاره کردند که تخریب محیط زیست باید جرم تلقی شود، چون اگر جرم انگاری صورت نگیرد؛ هر کسی می تواند برای عدم رعایت محیط زیست توجیهی ارائه دهد. همین طور شده که شاهدیم در شرایط حاضر به قیمت سلامتی مردم قصد تولید موتور کاربراتوری وجود دارد.

تجریشی در پایان تاکید می کند: رای دادن به تولید مجدد موتورسیکلت کاربراتوری به این معناست که هنوز نتوانسته ایم وضعیت بد محیط زیست کشور را تشریح کنیم، برای همین است که هنوز عده ای به عدم اجرای قوانین زیست محیطی به عنوان جرم نگاه نمی کنند و این نشان می دهد هنوز خیلی راه داریم.

اعتراض شدید دبیر کارگروه ملی آلودگی هوا به درخواست مجوز شماره گذاری موتور کاربراتوری

افزون بر این، وحید حسینی، مدیر کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا، نیز در اعتراض به درخواست «صدور مجوز شماره گذاری حدود ۱۰ هزار موتورسیکلت کاربراتوری» یادداشتی روی سایت دبیرخانه این کارگروه منتشر و آورده است: علی رغم مخالفت جدی سازمان حفاظت محیط زیست و دبیرخانه کارگروه ملی آلودگی هوا متأسفانه مطلع شدم مجوز پلاک گذاری نزدیک به ۱۰ هزار دستگاه موتورسیکلت بی کیفیت

کاربراتوری مستقیماً توسط هیئت وزیران در حال صدور است این درحالی ست که مطابق مصوبه مورخ تیرماه ۱۳۹۵ هیئت وزیران، تولید این نوع موتورسیکلت به عنوان یکی از مهم ترین منابع آلودگی هوا و صدا ممنوع است. با وجود این مصوبه تا پایان سال ۱۳۹۵ به همه سازندگان مهلت تولید داده و قرار شد از ابتدای ۱۳۹۶ هرگونه پلاک گذاری این وسیله نقلیه آلوده ممنوع باشد.

مجوز به ضرر مردم

روشن است که تایید درخواست مجوز تولید موتورسیکلت های کاربراتوری یک حرکت ضد محیط زیستی است و قطعاً در شرایطی که انتظار می رود دولت محیط زیستی دوازدهم برای تولید موتورسیکلت های انژکتوری باکیفیت و استاندارد تلاش کند، صدور مجوز تولید موتورسیکلت های کاربراتوری اقدامی مآیوس کننده است. در این راستا، مهدی دوزندگان، فعال محیط زیست، درباره این موضوع بیان کرد: «تولید مجدد موتورسیکلت های کاربراتوری به عنوان یک دستگاه فوق آلاینده به نفع اجتماع و اقتصاد کشور نیست بلکه تنها منفعت واردکنندگان قطعات را تضمین می کند و درست نیست که برای قانون شکنان سیاست تشویقی در نظر گرفته شود. صدور مجوز برای تولید مجدد موتورسیکلت های کاربراتوری به ضرر اجتماع است، باید بانیان این پیشنهاد توضیح دهند که ارائه فرصت مجدد به شرکت های موتورسیکلت سازی که صریحاً قانون شکنی کرده اند و مصوبه دولت را زیر پا گذاشته اند، چه نفعی دارد؟ و چه کسی از این فرصت مجدد سود می برد؟»

این فعال حوزه محیط زیست در مورد آسیب های زیست محیطی موتورسیکلت های کاربراتوری گفت: «با یک محاسبه سرانگشتی می توان فهمید که اگر این ۱۰ هزار موتورسیکلت کاربراتوری وارد بازار شوند و برای پنج سال حدود ۱۰۰ هزار کیلومتر پیمایش کنند، اضافه انتشار آلودگی این ناوگان نسبت به نوع انژکتوری بالغ بر ۱۴۰ هزار تن خواهد بود؛ بنابراین شماره گذاری مجدد موتورسیکلت های کاربراتوری به نفع اجتماع نیست و بالعکس سلامتی شهروندان را به شدت تحت تاثیر قرار می دهد.»

تولید مجدد موتورسیکلت کاربراتوری به نفع اشتغال و تولید نیست

وی در ادامه در پاسخ به این موضوع که وزارت صنعت اشتغال و مسائل کارگری را دلیلی برای ضرورت صدور مجوز پلاک گذاری مجدد موتورسیکلت های کاربراتوری دانسته است، گفت: «شماره گذاری مجدد موتورهای کاربراتوری به نفع اشتغال و تولید هم نیست. باتوجه به اینکه بنا به گفته مسئولان سازمان حفاظت زیست این ۱۰ هزار دستگاه موتورسیکلت تنها متعلق به دو موتورسیکلت ساز است؛ طبیعی است که فروش این تعداد دستگاه کاربراتوری از پیش آماده در کارخانه به منزله تعطیلی تولید و اشتغال در این دو کارخانه به مدت چندین ماه است زیرا سهم بازار هر موتورسیکلت ساز محدود است و دیگر تقاضای چندانی برای تولید موتورسیکلت های انژکتوری آنها در سال ۱۳۹۷ باقی نمی ماند که بتوانند از این طریق اشتغال ایجاد کنند. منفعت اصلی از شماره گذاری مجدد کاربراتوری ها فقط برای واردکنندگان قطعات موتورسیکلت کاربراتوری است که بعد از ورود به ایران به اسم تولید مونتاژ می شود. این گروه قطعاً سود هنگفتی از این طریق کسب می کنند.»

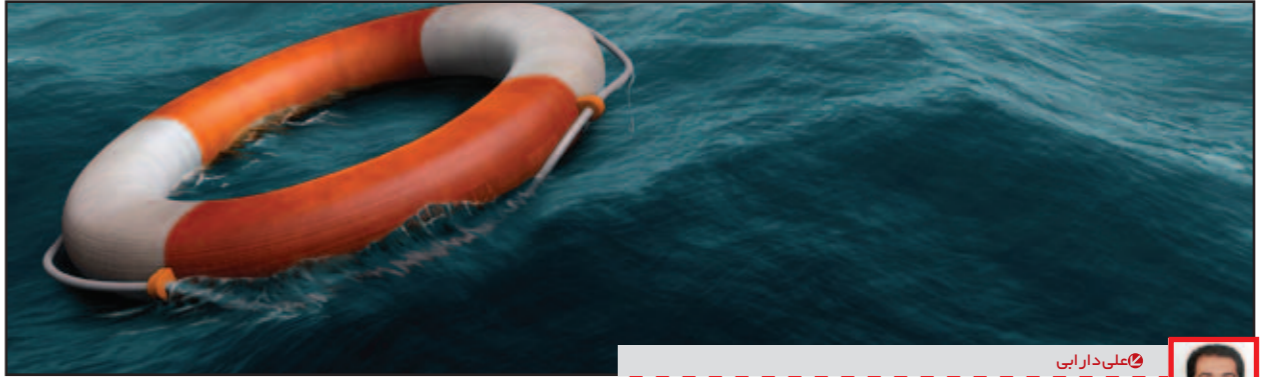
او با اشاره به جزئیات فروش این موتورسیکلت ها گفت: «باید توجه کنیم که بنا به اظهارات قبلی خود موتورسیکلت سازان قیمت تمام شده موتورسیکلت کاربراتوری حدود ۳۰ درصد کمتر از قیمت تمام شده موتور انژکتوری است، در حالی که اگر موتورسیکلت کاربراتوری نو به بازار عرضه شود مشتری حتی ممکن است حاضر باشد آن را با قیمت بالاتری نسبت به نوع انژکتوری بخرد زیرا قابلیت رانندگی این دو تفاوت چندانی ندارد و برعکس انژکتوری، مشتری در مورد خدمات پس از فروش موتورسیکلت کاربراتوری نگرانی ندارد بنابراین احتمال می رود حتی اگر سعی شود با مکانیزم قیمت گذاری جلوگیری قیمت برابر بر انژکتوری گرفته شود در عمل و از طریق واسطه ها، عرضه کنندگان این ۱۰ هزار دستگاه به سود بسیار بالاتری برسند زیرا تقاضای بازار قیمت معادل با انژکتوری را می طلبد.»

دوزندگان افزود: «باید بدانیم که آیا بانیان درخواست مجوز شماره گذاری موتورهای کاربراتوری در وزارت صنعت، معدن و تجارت همچنین وزارت کشور از این ماجرا مطلع هستند که حداقل حدود ۱۵ میلیارد تومان سودی که به طور معمول حاصل نمی شود به این روش نصیب موتورسازهای قانون شکن خواهد شد»

پیشنهاد محیط زیستی برای تبدیل کاربراتوری به انژکتوری

دوزندگان با اشاره به اینکه باید دنبال راه کارهایی برای مقابله با ورود ۱۰ هزار موتورسیکلت کاربراتوری به بازار باشیم، اظهار کرد: می توان تمامی این ۱۰ هزار دستگاه را با دوباره کاری محدود در همان کارخانه ها به انژکتوری تبدیل کرد و شرکت های داخلی نیز توان تامین سیستم انژکتوری مورد نیاز بدون نیاز به هیچگونه اعمال تغییر در موتور (engine) موتورسیکلت کاربراتوری را دارند.

# مدیریت بحران در سازمان ها



مقاله‌داری  
کارشناس، مهندس، منایع

شرکت‌های کوچک، متوسط و حتی شرکت‌های بزرگ و معتبر گاهی به علت مشکلاتی مانند سوءمدیریت یا اشتباهات مدیریتی، تغییر قوانین و مقررات تجاری، اصلاحات نظام مالیاتی، کسری بودجه و مشکلات اقتصادی کشورها یا تحریم با ر کود و بحران مالی مواجه می‌شوند و اگر این شرایط ادامه پیدا کند، تا مرز ورشکستگی نیز پیش می‌روند.

در حال حاضر شرایط اقتصادی خاصی که در مسیر حاکم شدن بر فضای کسب و کار و اقتصاد کشور است آثار مخرب بسیاری بر سازمان‌های تولیدی و خدماتی داشته است. تعدیل نیروی انسانی، تعطیلی برخی واحدهای صنعتی و... از پیامدهای نامناسب این شرایط هستند. در مقابل برخی شرکت‌ها با بهره‌مندی از این شرایط رشد می‌کنند، آنها از ضعف شدن رقبای خود برای توسعه بازار به نفع خود استفاده می‌کنند. در این شرایط شرکت‌هایی امکان فعالیت دارند که خروج از بحران را ممکن ساخته و با سختی خود را با استراتژی‌های کارآمد سازگار کنند. در چنین مواقعی، نخستین اقدام شرکت‌ها باید اتخاذ راهبردهای کارساز برای جبران کمبودهای موجود باشد. کاهش هزینه‌های مازاد، واگذاری سهام، سرمایه‌گذاری،

نوآوری برای حفظ سهم بازار، سیاست‌های مالی برای تأمین منابع جایگزین و... از جمله این اقدامات است. طبق اصول مدیریتی یکی از قوانین طلایی در زمان بحرانی، داشتن چشم‌انداز و یک افق دید بلندمدت است.

هدف گذاری‌های استراتژیک برای سازمان انگیزه‌بخش است، به خصوص که این اهداف قابل دسترس و در زمان کوتاه دست‌یافتنی باشند. برخلاف تصور رایج، در چنین مواقعی لازم است شرکت‌ها همچنان نسبت به بازار پیشنهادت، درخواست‌ها و فرصت‌های احتمالی حساس باشند.

در مواقع بحران، شرکت‌ها باید ضمن کاهش هزینه‌های مازاد، روی ظرفیت‌های موجود خود متمرکز باشند. راه کارهای خروج از بحران در هر سازمان با سازمان دیگر متفاوت است و به فاکتورهای متعددی بستگی دارد. در ادامه به چند راه کار رایج برای شرکت‌های بحران‌زده اشاره می‌کنیم.

بحران یعنی «تهدیدی جدی که چنانچه هوشمندانه مدیریت نشود، عواقب ناگواری را برای عملیات سازمانی در پی خواهد داشت.» بحران‌ها معمولاً امنیت عمومی را تهدید می‌کنند، زبان مالی به‌همراه دارند یا موجب بی‌اعتباری سازمان می‌شوند.

## مدیریت بحران از منظر اجرای ابزارهای مدیریتی درون سازمانی

در شرایطی که بسیاری از پارامترهای موثر بر مدیریت کارآمد سازمان (مانند الگوهای نوسانات ارزش پول کشور و تاثیر متقابل آن از ارزش‌های سایر کشورها و...) خارج از کنترل است تأکید بر اجرای حرفه‌ای‌تر برخی از ابزارها و تکنیک‌های معمول کاری (مانند صرفه‌جویی‌های مالی، افزایش بهره‌وری و...) از یک سو و از سوی دیگر شناسایی و به‌کارگیری تکنیک‌ها و ابزارهایی که مناسب شرایط بحرانی باشد و اجرای آنها در شرایط عادی توصیه نمی‌شود (مانند تغییرات مدیریتی ویژه، تعدیل نیروی انسانی و...) به‌عنوان دو دیدگاه هستند که می‌بایست به موازات هم مورد توجه جدی قرار گیرند.

**تاکید بر اجرای حرفه‌ای‌تر برخی از ابزارها و تکنیک‌های معمول کاری در همه سازمان‌ها در شرایط عادی برای تحقق اهداف کلان سازمانی ابزارها و تکنیک‌های متفاوتی به‌کار گرفته می‌شود. در شرایط بحرانی پیشنهاد می‌شود به‌جای اینکه تمامی بار خروج از بحران به‌دوش مدیریت ارشد سازمان قرار گیرد با تشکیل کمیته راهبری ویژه‌ای با محوریت**

**مدیریت ارشد ابزارهایی که نتایج آنها تأثیرات بیشتر، مستقیم و زودبازده‌تری در حل مسائل و مشکلات سازمان و شرایط بحرانی حاکم بر آن دارند مشخص کرده و اجرای بهینه‌تر این ابزارها را به‌صورت ویژه و حرفه‌ای دنبال کرده و نتایج حاصل از اجرای آنها به‌صورت مستمر پایش و اندازه‌گیری شده و در راستای خروج از بحران، مدیریت شوند. توصیه می‌شود برای بهره‌گیری حداکثری از تمامی توان و منابع سازمان نمایندگان از نیروهای کلیدی و اپراتوری سازمان در کنار مدیران ارشد در این کمیته حضور داشته باشند تا امکان استفاده از نظرات این سهم از سازمان و تعامل کارتر با آنها فراهم شود.**

برخی از اقدامات پیشنهادی در این راستا عبارتند از:  
**۱. شناسایی و اجرای طرح‌های صرفه‌جویی مالی:** لازم است این صرفه‌جویی‌ها با شیئی تندتر از شرایط عادی و در تمامی قسمت‌های سازمان مورد تأکید قرارگیرد

### ۲. افزایش بهره‌وری فرآیندهای سازمانی:

در شرایط بحران پیشنهاد می‌شود توقف فرآیندهایی که بار سنگین مالی دارند، کم‌بازده بوده و نتایج پایینی در طرح‌های بهره‌وری به‌خود اختصاص داده‌اند مورد بررسی و بازنگری قرار گیرد. فضای کاری و اولویت‌های تیم‌های فنی و مهندسی در این شرایط بسیار متفاوت خواهد بود و آرایش کاری و سازمانی بسیاری از واحدها می‌بایست بنا به شرایط ایجاد شده تغییر کند.

### ۳. بازنگری سید محصولات تولیدی و خدماتی:

قطعا بررسی مجدد در خصوص صرفه اقتصادی و شرایط دریافت بهای محصولات و خدمات در حالت بحرانی یکی دیگر از وظایف کمیته راهبری ویژه سازمان است. بر این اساس ممکن است برخی از محصولات و خدمات از فرآیند تولید حذف شده یا با مشارکت‌های جدیدی ارائه شود.

### ۴. حفظ سهم بازار:

میان اعتماد مشتری و دوام شرکت رابطه‌ای مستقیم وجود دارد. مهم‌ترین دارایی یک شرکت، مشتریان است. حفظ و نگهداری مشتریان فعلی به کمک نوآوری، ارتقاء بخش خدمات و تبلیغات یکی از مهم‌ترین اقدامات شرکت‌ها پس از مواجهه با بحران است. همه اعتبار شرکت، به وفاداری مشتری است.

از آنجایی که یکی از برنامه‌های مدیریتی در زمان بحران کاهش هزینه‌هاست، شرکت‌ها در زمان رکود باید روی مشتریان فعلی خود سرمایه‌گذاری کنند، چراکه به‌نسبت پیدا کردن مشتریان جدید به‌مراتب هزینه کمتری دارد. در این ترتیب تقریباً شرکت حجم معاملات ثابتی خواهد داشت.

### ۵. افراد کلیدی (با استعداد) را پیدا یا حفظ کنید:

به‌جز تیم مدیریتی، دو گروه افراد هستند که در این شرایط مهم هستند. گروه اول افرادی‌اند که دانش سازمانی دارند. این افراد ممکن است بهترین عملکرد را در تیم شما نداشته باشند، اما تمام زیربوم شرکت را می‌دانند و برای شناخت اثر تغییرات احتمالی بر کسب‌کار حیاتی هستند. آنها بیشتر اوقات کج‌خلق و نسبت به عملکرد شرکت شاک می‌کنند. اما به این افراد

که حقایق تلخ را بیان می‌کنند، نیاز دارید. گروه دوم، استعدادهایی هستند که هنگام تحولات اساسی خود را نشان می‌دهند. گاهی افرادی خارج از سطوح مدیریتی فرصت را غنیمت شمرده و بیشترین ارزش را ایجاد کرده‌اند. حقیقت این است که این افراد می‌توانند بخشی از چیزی بزرگ‌تر از خودشان باشند؛ نجات دادن یک شرکت برای جذب و حفظ این استعدادها کافی است.

### ۶. با تأمین‌کنندگان و مشتریان مذاکره کنید:

یک کلید طلایی دیگر در مدیریت بحران‌های مالی، اسراف کمتر برای به‌دست آوردن سهم بیشتر است. معمولاً مذاکره با تأمین‌کنندگان بر سر نحوه پرداخت، با هدف تسهیل مدیریت منابع مالی انجام می‌شود. یکی از راه کارها در زمان بحران و رکود مالی به توافق رسیدن با تأمین‌کنندگان شرکت‌ها، به‌خصوص شرکت‌های تولیدی، بر سر پرداخت‌های بلندمدت است. شرکت‌ها در جریان مذاکرات می‌توانند برای قیمت مواد اولیه از آنها تخفیف بگیرند؛ همچنین با مشتریان خود با استناد به روابط متقابل خود با ایشان و حمایت‌های کمی و کیفی محصولات و خدمات خود علی‌الخصوص تولیدات و خدمات اختصاصی خود در رابطه با افزایش قیمت‌ها چانه‌زنی کنند.

### ۷. بر مدیریت انرژی متمرکز شوید:

باتوجه به روند افزایشی هزینه‌های حامل‌های انرژی و اهمیت آن برای مصارف تولیدی سازمان، تأمین‌کنندگان و مشتریان آنها برنامه‌های مدیریت مصارف انرژی خود را مورد بازنگری مجدد قرار دهید تا هزینه‌های سازمان در این راستا نیز کاهش یابد.

### ۸. سیستم پیشنهادت داخل سازمان را فعال‌تر کنید:

ورودی‌های سیستم پیشنهادت خود را تقویت و تسهیل کنید، هر نوع پیشنهادی و هر واحد سازمان در شرایط بحرانی می‌بایست با دقت بیشتری مورد توجه قرار گیرد. بانک اطلاعاتی پیشنهادت رده شده قبلی را مجدداً توسط تیم‌های فنی و مهندسی بررسی کنید.

### ۹. آموزش:

در راستای ارتقاء توانمندی‌های پرسنل کلیدی و مدیران سازمان تکنیک‌ها و ابزارهای مناسب شرایط بحرانی سازمان خود را شناسایی کرده و در برنامه آموزشی خود قرار داده و پیگیری کنید. از توانایی مدرسان داخلی برای بازآموزی و آموزش‌های داخلی در پر کردن موثر و صحیح اوقات کم‌کاری پرسنل خود استفاده کنید و دوره‌هایی که در شرایط عادی فرصت آموزش آنها رانداشتید آموزش داده و نیز پرسنل را برای دوران پس از بحران آموزش دهید.

### ۱۰. شناسایی و به‌کارگیری تکنیک‌ها و ابزارهایی که مناسب شرایط بحرانی هستند و اجرای آنها در شرایط عادی توصیه نمی‌شود:

یکی دیگر از وظایف کمیته راهبری ویژه در شرایط بحرانی شناسایی مستمر و لحظه‌ای پارامترهای تأثیرگذار بر محیط کسب‌وکار بوده تا به تناسب و در زمان لازم عکس‌العمل‌های مقتضی صورت پذیرد. توسعه ارتباطات محیطی، گردآوری اطلاعات، توجه و تمرکز بیشتر بر منابع خبری موثق و موثر بر محیط و...

در راستای تهیه ورودی‌های لازم تصمیم‌گیری برای انتخاب ابزارهای مناسب شرایط بحرانی می‌بایست در دستور کار اعضا کمیته راهبری قرار گیرد.

## برخی از اقدامات پیشنهادی در این مرحله عبارتند از:

### ۱. یک یاد و حضورا شد را تغییر دهید:

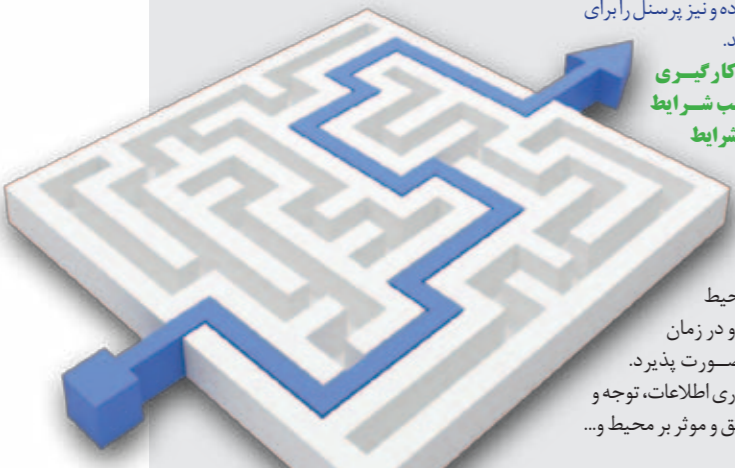
بیشتر تحولات موفق مستلزم تغییر یک یاد و عضو ارشد تیم است. این موضوع فقط به مدیران «بد» مربوط نیست. گاهی تعداد مدیرانی که تصور می‌شود واقعا نالایق هستند بسیار کم بوده؛ اما این یک واقعیت است که برخی مدیران باید مدتی از موقعیت مدیریتی خود جابه‌جا شوند. بیشتر مواقع، آنها نمی‌توانند ذهنیت خود را برای ایجاد تحولات اساسی در شرکت تغییر دهند. آنها چه این موضوع را بفهمند و چه نفهمند، جلو تغییر را می‌گیرند، چون مصرا نه از چیزی که فکر می‌کنند درست است دفاع می‌کنند. با اینکه این کار سخت است، اما جابه‌جایی چنین مدیرانی به همه ذی‌نفعان این پیام را می‌فرستد که تغییر صورت می‌گیرد.

### ۲. تعدیل نیرو

به‌طور کلی، این یک اصل است که در زمان بحران مالی باید جلو ریخت‌وپاش‌های اضافی را گرفت. به‌همین دلیل در دوران رکود، تعدیل نیروی انسانی، یکی از راه کارها برای کاهش هزینه به‌شمار می‌رود، به این ترتیب که با تعدیل نیروی انسانی و با کوچک کردن سازمان، ضمن کاهش هزینه، بهره‌وری افزایش پیدا می‌کند. تعدیل و اخراج برای نیروی انسانی یک شرکت ورشکسته خبری ناگوار است که به افزایش نرخ بیکاری منجر می‌شود و پس از گذر از بحران، کمبود نیروی انسانی به یکی از مشکلات مهم شرکت‌ها تبدیل می‌شود.

البته کاهش موقت ساعات کاری، کاهش شیفت‌های کاری، استفاده حداکثری از مرخصی‌ها و کاهش موقت بعضی از هزینه‌های پرسنلی از جمله هزینه‌های آموزشی و رفاهی و وام از جمله رایج‌ترین شیوه‌های جایگزین تعدیل نیروی انسانی هستند.

این پدیده بیشتر در بخش صنعتی و به‌خصوص شرکت‌های خودروسازی مشاهده می‌شود. در دوران بحران سال ۲۰۰۸، جنرال موتورز و کرایسلر در پی سقوط ارزش سهام خود در بازار تعداد زیادی از نیروی انسانی خود را تعدیل کردند. توصیه می‌شود در تعدیل‌های خود از قانون گرام غافل نشوید.





# برون نامرزی

## سایر موارد موثر بر مدیریت بحران:

“

**ادغام با شرکت های بزرگ و واگذاری سهام**

یکی دیگر از راه های خروج از بحران مالی و اقتصادی یک شرکت، توسعه کسب و کار خود با صرف هزینه کم است. شرکت ها معمولاً با هدف به دست آوردن یک بخشی از سهام خود را واگذار می کنند. در چنین موقعیتی، شرکت های بزرگ تر که غالباً هم زمینه فعالیت مشابهی دارند، سهام شرکت های کوچک تر را خریداری می کنند و به نوعی با هم ادغام می شوند. نوآوری و تولید در سایه یک برند معتبر، به بازسازی دوباره شرکت و رشکسته منجر می شود. برای مثال، شرکت یاهو که زمانی یکی از شرکت های اینترنتی پیشین بود، با واگذاری سهام خود به وراژین خود را از بحران رها کرد.

”

“

**طرح های تشویقی قدیمی را دور بریزید.**

مشوق های مدیریتی اغلب بیش از هر ابزار دیگری در یک تحول نادیده گرفته می شوند. به پرسنل مشوق هایی ارائه کنید که کاملاً به کاری که از آنها انتظار دارید، مرتبط است. به عنوان مثال اگر می خواهید از قیمت گذاری جدید محصول خود، سود مشخصی به دست آورید بخشی از آن را به عنوان پاداش پرسنل بخش فروش در نظر بگیرید. طرح انگیزشی در شرایط بحرانی می تواند بسیاری از مسیرهای مشکل کاری را در درون و بیرون سازمان هموار سازد و عاملی برای تسریع در انجام صحیح امور باشد.

”

“

**شایعات را مدیریت کنید**

شایعات مهم ترین رکن فرهنگ بحران است؛ بنابراین اگر در سازمانی رهبران آن اجازه بروز و ظهور شایعات را دهند مسلماً آن سازمان با چالش های غیر قابل باوری مواجه خواهد شد و چه بسا زمینه ساز بحران های عظیمی می شود. از اصول رودرویی با شایعات ارتباط مستقیم انسانی با پرسنل است تا شایعاتی که امکان فرهنگ سازی بحران را دارد به نوعی سرکوب و از بین برود. به هر میزان که رهبران سازمانی خود را از شایعات به دور دارند و سعی در پاسخگویی و حل آن کنند، شایعات زمینه بروز و ظهور بیشتری پیدا کرده و اثرات غیر قابل جبرانی بر نظام اداری سازمان وارد می آورند. همان گونه که اشاره شد شناسایی فاکتورهای بحران پیش از ورود به آن و اتخاذ تدابیر مناسب برای مقابله با بحران و در نهایت اقدامات پس از بحران می بایست به صورت مناسب و با توجه به ظرفیت های بالقوه و بالفعل سازمان مدیریت شود. و در نهایت باید دانست که یکی از خواص مثبت بحران آن است که ایده ها و باورهای قدیمی در سازمان را به کناری زده و افراد در کنار یکدیگر ایده و باور جدیدی در حل معضلات سازمانی اتخاذ کنند.

”

“

**از مشاوران عالی بهره بگیرید**

بهترین مشاوران عالی سازمان ها مدیران میانی آن هستند که درگیر هسته های اصلی و اساسی بحران به شمار می روند. در سازمان هایی که روند بحران به شکلی افسار گسیخته است علاوه بر مدیران میانی، مشاوران عالی بیرون سازمانی نیز می توانند در کنترل و هدایت بحران نقش ویژه ای را ایفاء کنند. این مشاوران علم و عمل را در هم آمیخته و بهتر می توانند فرآیند مقابله با بحران را طراحی و راهنمایی کنند.

”

## میلان رد؛ هیولای زشت اما سریع



۴ توربوشارژر است و توانایی تولید قدرتی در حدود ۱۳۰۶ اسب بخار را دارد. به دلیل ساختار تشکیل شده از فیبر کربن وزن نامشخصی در حدود ۱۳۰۰ کیلوگرم دارد. این بدان معناست که با تولید هر یک اسب بخار تقریباً یک کیلوگرم از وزن خودرو حمل می‌شود. بدین سبب انتظار می‌رود که این ابرخودرو سرعت بالایی داشته باشد. گرچه خروجی ۱۳۰۶ اسب بخار و گشتاور ۱۴۰۰ نیوتن متر به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود اما شتاب ایجاد شده در ایجاد سرعت‌بالا در این ابرخودرو بسیار مؤثر است. شرکت میلان اتوموتیو همچنین ادعا می‌کند که شتاب صفر تا صد این ابرخودرو ۲٫۵ ثانیه است. این ابرخودرو سریع همچنین می‌تواند در عرض ۵٫۵ ثانیه به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت و در عرض ۹٫۹ ثانیه به سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت دست‌یابد. اگر این ارقام در عمل نیز ثابت شوند بی‌گمان میلان رد رقیب اصلی بوگاتی شیرون خواهد بود که شتاب صفر تا صد آن ۰٫۱ ثانیه سریع‌تر از میلان رد است. با این حال میلان رد در رسیدن به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت یک ثانیه از بوگاتی شیرون سریع‌تر است و همچنین ۳٫۷ ثانیه زودتر از ابرخودرو فرانسوی به سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. استفاده از فیبر کربن در ساختار و به تبع آن کاهش چشم‌گیر وزن کلی این ابرخودرو، ایده‌های نو برای افزایش سرعت به حساب می‌آید. تنها ۱۸ دستگاه از ۹۹ دستگاه ابرخودرو رد با قیمت پایه ۲ میلیون یورو پیش‌فروش شده که شاید به دلیل طراحی نه‌چندان جذاب آن بوده است.

مدتی است که برندهای کوچک و بزرگ خودروسازی با عرضه ابرخودروهای مدرن خود گامی جدید در صنعت خودروسازی برداشته‌اند. با اینکه خریداران این دسته از خودروها بسیار محدودند اما این دلایلی نیست که سبب شود خودروسازان دست از طراحی و تولید این دسته از خودروها بردارند. شرکت خودروسازی اتریشی میلان اتوموتیو (Milan Automotive)، به‌عنوان یکی از جدیدترین برندهای فعال در زمینه تولید ابرخودروها، این بار با عرضه محصول جدید خود تحت عنوان رد (Red) نظر‌ها را به خود جلب کرده است. گرچه این شرکت برای ایجاد «نیروی رو به پایین» مناسب از سیستم‌های ابرخودرویی چون مکلارن سنا و فورد جی‌تی پیروی نکرده و در طراحی ظاهری از ابرخودروهایی چون پاجانی یا آپولو‌الگو نگرفته است اما ایده جدید میلان رد با طراحی الهام گرفته از شاهین استرالیایی بی‌گمان قابل چشم‌پوشی نیست. البته قابلیت‌های میلان رد به این طراحی ختم نمی‌شود و شرکت میلان رد با افزودن سه حالت رانندگی بیشتر توانسته است برخی از کمبودها را جبران کند. افزون بر رانندگی در حالت‌های ریس یا مسابقات‌ها، امکان انتخاب حالتی بین رانندگی سبک (Glide)، تیز و شکاری (Hunt) و رانندگی در حالت حمله (Attack) وجود دارد که دست رانندگان علاقمند به سرعت را باز می‌گذارد. از نظر فنی می‌توان به موتور ۶٫۲ لیتری ۸ سیلندری آن اشاره کرد که دارای

## استون مارتین جان میگیرد



ظاهر اقرار است روح ونتیج V8 کلاسیک ۱۹۹۸ دوباره دمیده شود و این بار هم در حالت کاملاً سفارشی و به صورت محدود آن هم فقط هفت نسخه کوپه و هفت نسخه رودستر در کالبد V12 ونتیج V600 به خط تولید بازگشت. در سال ۱۹۹۸، استون مارتین به مشتریان خود پیشنهاد یک نسخه سفارشی از خودرو اسپرت ونتیج به نام «نتیج V600 سوپرشارژ V8» داد که توانایی تولید ۶۰۰ اسب بخار را داشت و یکی از قدرتمندترین خودروهای زمان خود بود. پس از گذشت ۲۰ سال، خودروساز لوکس بریتانیایی باتوجه به خواسته‌های مشتریان خود از قسمت Q این شرکت (این قسمت در شرکت استون مارتین مرتبط با ساخت خودروهای سفارشی و خاص این شرکت است) برای ساخت خودرو سفارشی از نسخه ونتیج قصد ساخت دوباره این خودرو آن هم به تعداد ۱۴ عدد را کرد. این ۱۴ سری از این نسخه به دو سری هفت‌تایی کوپه و رودستر تقسیم شده که مجهز به پیشرفته V12 V600 و گیربکس دستی است که همه چیز به شکل سفارشی و دست‌ساز است. بر پایه نسل قبل "VH" ونتیج (این نوع پلتفرم استون مارتین مخصوص خودروهای گرند تور و اسپرت است)، سری ۲۰۱۸ استون مارتین V12 ونتیج V600 ترکیبی از یک خودرو عضلانی اسپرت به همراه طراحی اصیل و خط مش استون مارتین است که تادر هر عصر وزمانی که این خودرو در خیابان حضور یابد تمام نگاه‌ها را به خود جلب کند. این خودرو که توسط پیشرفته V12 جدید تنفس طبیعی تحسین برانگیز استون مارتین پشتیبانی می‌شود توانایی تولید ۵۹۱ اسب بخار را دارد و می‌تواند ترشح‌کننده آدرنالین زیادی برای راننده و سرنشین باشد وقتی که تمام این قدرت توسط یک جعبه دنده ۷ سرعته دستی در دسترس شما قرار می‌گیرد و در عین حال با تمام این قدرت و

هیجان‌بار خود را بودن به سیستم تعلیق مستقل دوجنایی جلو و عقب خودرو که مجهز به دمپینگ ۳ مرحله‌ای است می‌تواند راحتی فوق‌العاده‌ای را در تمام شرایط رانندگی برای تان بهارمغان بیاورد. اما به همان اندازه که این خودرو قدرتمند در زیر کاپوت است در ظاهر نیز کم‌کاری نکرده و با بدنه‌ای تمام فیبر کربن ظاهر خشمگینی را ایجاد کرده است. این خودرو به‌مانند پدر دهه ۹۰ خود در قسمت کناری بدنه از طرحی بهره می‌برد که انگار به زیر کاپوت خودرو و قدرت بالای آن اشاره می‌کند، جلو پنجره سیاه و خاص این خودرو نیز قول بیشینه خنک‌کاری پیشرفته جدید V12 را می‌دهد، در حالی که عقب این خودرو طرحی اصیل و زیبا را پدید می‌آورد. دیفیوزر تمام کربنی این خودرو نیز نه تنها عملکرد فوق‌العاده‌ای دارد بلکه وقتی که چهار اگزوز در آن قرار می‌گیرد طرحی چشم‌نواز را در قسمت پشت خودرو ایجاد می‌کند. طرح خارجی این خودرو به‌معنای واقعی کلمه خارج از عرف و باورهای عمومی در مورد اینکه چطور باید یک خودرو نظر‌ها را به خود جلب کند باشد. طراحی داخلی ونتیج V600 نشان‌دهنده‌ی پیشرفته‌ی طراحی طراحان استون مارتین در به‌کارگیری از ترکیب فیبر کربن و آلومینیوم آنودایز شده است. صندلی‌های فوق سبک که در این خودرو استفاده شده از الگوی سوراخ‌کاری شده بر خوردار است، کنسول فیبر کربنی و گجت خاصی که برای شماره‌گیری در اختیار راننده قرار می‌گیرد از دیگر تزئینات این خودرو است. دسته چرمی دست‌دوز استون مارتین هم علاوه بر راحتی که ایجاد می‌کند بلکه امکان دسترسی راحتی‌تری را برای تعویض دنده با توجه به ارگونومی طراحی که استفاده شده فراهم می‌کند. استون مارتین ۲۰۱۸ ونتیج V600 در فصل سوم سال ۲۰۱۸ به بازار عرضه می‌شود.

## معرفی جیپ رانگلر 6x6



همیشه خودروهای ۳ محور یا ۶ چرخ در بین طرفداران دنیای خودرو نه فقط به خاطر قابلیت‌های آفرود، بلکه ابعاد، ظاهر متفاوت و تعداد محدود آنها در بازار جهانی جذابیت خاصی داشته‌اند. به همین دلیل یک بازیکن بیس‌بال یکی از این خودروها را سفارش داده است. این شاسی‌بلند سفارشی براساس جیپ رانگلر استاندارد ساخته شده است. دوخت چرمی روی فرمان این خودرو شبیه به توپ بیس‌بال و صندلی‌ها نیز مانند دستکش بیس‌بال دوخته شده‌اند. اگر شما منتظر این جیپ رانگلر پیکاپ قدرتمند هستید می‌توانید به اتلانتا سفر کرده و پس از بررسی و دیدن آن از نزدیک نسبت به خرید آن اقدام کنید. این خودرو بر مبنای رانگلر استاندارد شکل گرفته و اکسل سومی به بخش عقبی آن اضافه شده است. نتیجه این کار یک خودرو غول‌پیکر سفارشی است که برای گروهی از ماجراجویان با تجهیزات کامل به خارج از جاده‌ها و مناطق کوهستانی آماده شده است. البته چنین محصولی، ارزان نخواهد بود و در بازار آمریکا، با هزینه ۲۷۰ هزار دلار قابل خرید است. اندرو جونز بازیکن سابق تیم بیس‌بال اتلانتا این جیپ غول‌پیکر را براساس رانگلر مدل ۲۰۱۲ سفارش داده است. در زیر کاپوت این خودرو موتور ۳٫۶ لیتری شش سیلندر که به صورت استاندارد روی جیپ رانگلر نصب می‌شود با یک موتور قدرتمندتر ۶٫۴ لیتری هشت سیلندر Hemi تعویض شده است. جعبه‌دنده ۵ سرعته نیز جای خود

## تویوتا سوپرای جدید در راه است

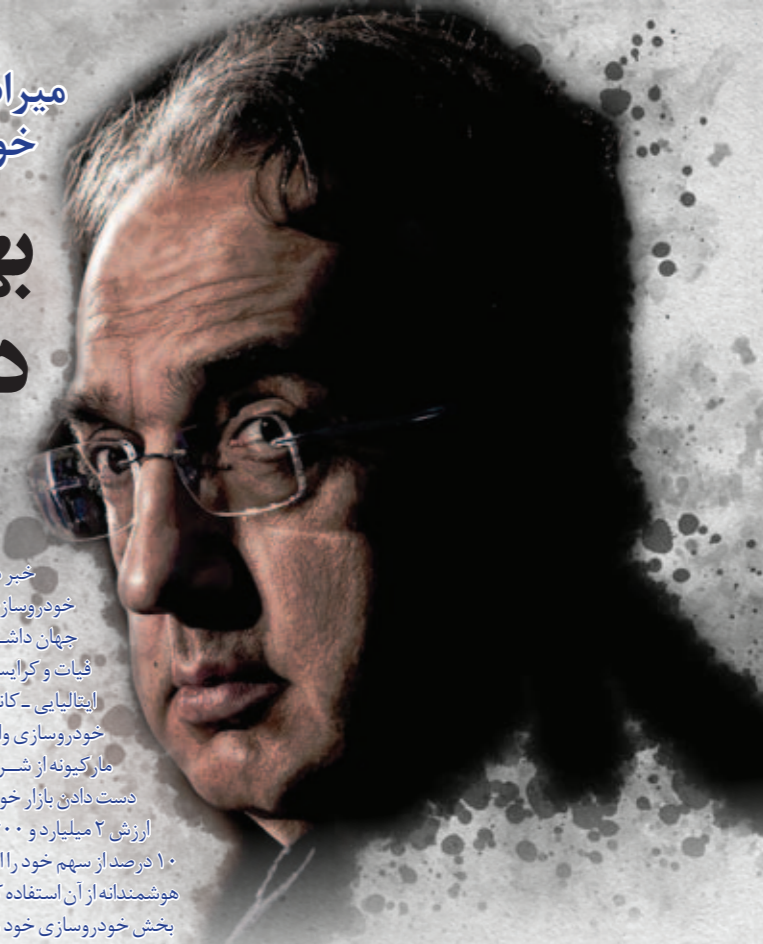


بالاخره پس از سال‌ها انتظار دوستداران تویوتا سوپرا می‌توانند نسخه جدید این خودرو را تجربه کنند. شرکت تویوتا قرار است در ژانویه ۲۰۱۹ در نمایشگاه خودرو دیترویت از این سوپر ایز بزرگ خود رونمایی کند. پتل‌های بدنه همان پتل‌های بدنه نسخه تولیدی است و تنها می‌بایست برخی تجهیزات خودرو مانند بال عقب و اسپلیتر را حذف کرد. تویوتا سوپرای جدید یک پروژه مشترک با شرکت بی ام و است اما لزوماً خودروهای یکسانی ارائه نخواهد شد. مدیر پروژه سوپرا آقای تتسویا تادا (Tetsuya Tada) اعلام کرده است که ما سعی می‌کنیم از میراث سوپرا حفاظت کنیم و همان راه را ادامه دهیم و آن هم ارائه یک خودرو اسپرت خالص است. موارد بسیار کمی مشترک خواهد بود و سعی می‌شود که مانند پروژه GT86 و سوپارو نشود. تتسویا تادا پروژه GT86 را نیز رهبری کرده است. اگر به بی ام و Z4 جدید دقت کنید کاملاً موارد تفاوت را مشاهده می‌کنید، طراحی داخلی و طراحی خارجی سوپرا کاملاً محصول تویوتا است. تتسویا تادا اعتقاد دارد تویوتا سوپرا برادر بزرگ‌تر GT86 است ولی از آن بزرگ‌تر نیست چون یک خودرو اسپرت دو نفره است. چیزی که برای هواداران تویوتا سوپرا با اهمیت است

را به یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک داده است. محورهای قدرتمند این خودرو نیروی زیادی را به چرخ‌ها منتقل می‌کند و سیستم تعلیق ۱۴٫۵ اینچی به رنگلر اجازه می‌دهد تا بالاتر از دیگر خودروها در ترافیک قرار بگیرد. علاوه بر صندلی‌های بزرگ و جدار، قطعاتی از کاپوت و سپرها به صورت سفارشی ساخته شده‌اند. چراغ‌های جلو و لامپ‌های چندگانه نصب شده در این خودرو از نوع LED بوده و وظیفه روشنایی مسیر را بر عهده دارند. برای افرادی که در صندلی عقب این خودرو می‌نشینند نمایشگرهایی برای پخش فیلم و موسیقی نصب شده است. قسمت بار با پانل‌های چوبی پوشیده شده است و همچنین یک پوشش تونو نیز برای نصب روی فضای بار و مخفی کردن محتویات آن در نظر گرفته شده است. داخل خودرو نیز همه تجهیزات طراحی بیس‌بال را در خود دارد. چرم دوخته شده در صندلی‌ها بسیار به دستکش بیس‌بال شباهت دارد و همچنین دوخت موجود در فرمان نیز از توپ بیس‌بال الگو گرفته است. سیستم اطلاعات سرگرمی ۱۰ اینچی آلپین درست در مرکز داشبورد قرار گرفته است و اسپیکر ۱۴ گانه نصب شده در خودرو صدای بسیار باکیفیت و گوش‌نوازی را تولید می‌کند. برای راحتی و آسایش راننده در دیدن نمای عقب این خودرو غول‌پیکر نیز یک دوربین تعبیه شده که تصاویر آن در آینه عقب قابل مشاهده است.



وجود یک پیش‌راننده شش سیلندر توربو و دیفرانسیل عقب است. آیا بی ام و مدل Z4 این مشخصات را ندارد؟ چرا پس دو شرکت با یکدیگر همکاری کرده‌اند. در واقع می‌توان تویوتا سوپرا را نتیجه همکاری مشترک بی ام و و تویوتا در سال ۲۰۱۲ برای تولید باتری‌های لیتیوم-یونی و برنامه جدید تولید خودروها با سیستم موتور عقب دانست. اما مشخصات فنی، به گفته تویوتا این خودرو دارای یک پیش‌راننده ۳ لیتری و قدرتی معادل ۳۳۵ اسب بخار خواهد بود؛ همچنین ساختار پایه سیستم تعلیق خودرو نیز مشابه بی ام و و بنا بر گزارش‌های موجود به همراه یک سیستم انتقال اتوماتیک هشت سرعته است. وزن خودرو معادل ۱۴۹۶ کیلوگرم است. این خودرو به طول ۴۳۸۰ میلی‌متر، عرض ۱۸۵۵ میلی‌متر و ارتفاع ۱۲۹۰ میلی‌متر است. برای این خودرو رینگ‌های ۱۷ اینچی با لاستیک‌های جلو ۵۰/۲۲۵ و لاستیک‌های پهن‌تر در عقب خودرو ۴۵/۲۵۵ در نظر گرفته شده است. البته به احتمال زیاد این خودرو در نسخه‌های شهری با چندین مشخصات متفاوت عرضه خواهد شد. انتظار می‌رود این خودرو با قیمت پایه ۴۰ هزار دلار وارد بازار شود.



## میراث ماندگار رئیس فقید «فیات» برای دنیای خودرو

# بهترین ها در کلکسیون «مارکیونه»

خبر درگذشت سرژیو مارکیونه (Sergio Marchionne)، تمام افراد فعال در صنعت خودروسازی و حتی دیگر صنایع را در شوکی بزرگ فرو برد. مارکیونه حضور کوتاهی در خودروسازی جهان داشت ولی در همین ۱۴ سال، هنگام مدیریت شرکت های ایتالیایی و آمریکایی گروه فیات و کرایسلر، میراث ارزشمند و قابل توجهی به جای گذاشت. این مدیر، حسابدار و حقوق دان ایتالیایی - کانادایی، سال ۲۰۰۳ با پیوستن به شرکت خودروسازی فیات، برای اولین بار به صنعت خودروسازی وارد شد. تنها پس از گذشت یک سال، مارکیونه به سمت مدیرعاملی فیات رسید. ارزیابی مارکیونه از شرایط فیات درست بود و این برند به یک تعمیر اساسی نیاز داشت. این شرکت در آستانه از دست دادن بازار خودروهای شهری خود در اروپا بود. در سال ۲۰۰۰، جنرال موتورز ۲۰ درصد از سهام فیات را به ارزش ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار خریداری کرد که البته پس از تغییرات اساسی در فیات، مقامات جنرال موتورز ۱۰ درصد از سهم خود را از دست دادند. اما اتحاد جنرال موتورز و فیات یک بخش مهم داشت که مارکیونه به صورت هوشمندانه از آن استفاده کرد. براساس قرارداد تنظیم شده، در صورتی که فیات از سال ۲۰۰۴ تا ۲۰۰۹ تصمیم به فروش بخش خودروسازی خود می گرفت، جنرال موتورز باید این پیشنهاد فروش را بپذیرد. در زمان تنظیم قرارداد احتمال فروش خودروسازی فیات به عنوان میراث خاندان انیلی غیر ممکن به نظر می رسید اما برای مارکیونه سودآوری و جلوگیری از فروپاشی فیات مهم تر از غرور خانوادگی بود. او پس از روی کار آمدن بارها در محافل عمومی این بخش از قرارداد را به خیرید بخش خودروسازی فیات یا قبول حل مشکل در دادگاه دعوت کرده بود. دیترویتی ها با مشکلات داخلی خود نیز روبه رو بودند و نمی توانستند خطر خرید فیات که هر روز وضعیت آن بحرانی تر می شد یا به دادگاه رفتن را بپذیرند. سرانجام پس از رایزنی های فراوان، در سال ۲۰۰۵ مقامات جنرال موتورز با پرداخت ۲ میلیارد دلار از خطر خرید فیات دور شدند. همان طور که انتظار می رفت، پس از این اتفاق، همکاری ۵ ساله فیات و جنرال موتورز کاملاً متوقف شد. مارکیونه پس از اضافه کردن این سرمایه به فیات گفت: «با ۲ میلیارد دلار می توان، تعداد زیادی خودرو شهری تولید کرد.» اقدام بعدی مارکیونه، اخراج مستقیم مدیرعامل بخش خودروسازی فیات (Fiat Auto) و تصاحب این سمت برای خود بود. او اشاره کرد که دلیل این کار، سرعت بخشیدن به احیای این بخش بوده چرا که در سال ۲۰۰۴، فقط بخش خودروسازی فیات ضرر مالی داده است. بسیاری از تحلیلگران از این اقدام مارکیونه متعجب شدند، زیرا هدایت و مدیریت دو شرکت بزرگ برای کسی که هیچ تجربه ای در صنعت خودروسازی ندارد، غیر ممکن به نظر می رسید. سال ۲۰۰۵، برنامه پنج سال آینده فیات منتشر شد؛ مارکیونه قول تولید ۲۰ دستگاه خودرو جدید تا سال ۲۰۰۸ و سرمایه گذاری ۱۱ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار برای سودآوری فیات در صنعت خودروسازی داد. برنامه های او شامل محصولات جدید لانچیا و نسل جدید فیات ۵۰۰ بود؛ خط تولید فیات ۵۰۰ در لهستان قرار داشت که مارکیونه برای ازبین بردن نگرانی های کارکنان مبنی بر تعطیلی خط تولیدهای ایتالیا، شخصاً با آنها گفت و گو کرد.

شد اما مارکیونه تا زمان استعفاي خود در سال ۲۰۱۸، همچنان هدایت گرا اصلی این شرکت اصیل ایتالیایی باقی ماند.

مارکیونه پس از جلوگیری از فروپاشی فیات و سپس، بازگشت سودآوری به کرایسلر، شهرت جهانی کسب کرد. پس از این اقدام مهم، او به دنبال رفع مشکلات تولیدات برندهای زیرمجموعه و اصلی مانند کیفیت ساخت نه چندان مناسب و طراحی شلوغ کابین رفت. این اصلاحات ظرف یک شب صورت نگرفت؛ در واقع هنوز هم برخی از این موارد در حال انجام هستند ولی بدون شک دستورات مارکیونه در محصولات جدید جیب و سری وانت های رم (Ram) نمود پیدا کرده است.

## اقدام جسورانه

شاید یکی از جسورانه ترین اقدامات مارکیونه، توقف تولید کرایسلر ۲۰۰ و دوج دارت در سال ۲۰۱۶ باشد. تقاضای بالای کراس اور در بازار، دلیل اصلی از رده خارج شدن این دو مدل بود. بخش زیادی از سرمایه گذاری گروه فیات کرایسلر، بر بند جیب و تولید مدل های کامپس (Compass)، رنجدی (Renegade) و رانگلر (Wrangler) اختصاص داشت. با نگاهی به آمار فروش، نبوغ مدیریتی مارکیونه به وضوح دیده می شود؛ فروش کلی جیب در بازار آمریکا و سال ۲۰۰۹ برابر ۲۳۱ هزار و ۷۰۱ دستگاه بود که این میزان

در سال ۲۰۱۷ به ۸۲۸ هزار و ۵۲۲ دستگاه رسید. تصمیم مهم مارکیونه در سرمایه گذاری بیشتر بر خودروهای کراس اور و پیکاپ وانت به قدری موفقیت آمیز بود که مقامات فوراً نیز این مسیر را انتخاب کرده اند. البته تمام اقدامات مارکیونه پایان خوشی نداشته است. به عنوان مثال وارد کردن محصولات فیات به بازار آمریکا چندان موفقیت آمیز نبود؛ سال ۲۰۱۴ فیات ۴۶ هزار و ۱۲۱ دستگاه خودرو در آمریکا فروخته بود اما این مقدار در سال ۲۰۱۷ به ۲۶ هزار و ۴۹۲ دستگاه کاهش پیدا کرد. علاوه بر این، تأخیر در عرضه مدل های جدید و عقب ماندن برند آلفارومئو در برابر خودروسازان آلمانی از مواردی است که هنوز به تحقیق و توسعه نیاز دارد. دو ماه قبل از مرگ مارکیونه، برنامه ۵ سال آینده فیات کرایسلر اعلام شد که نقش مهم برندهای ایتالیایی در برابر شرکت های آمریکایی نظیر جیب را نشان می داد. در یک سال اخیر هم، برند اصل ایتالیایی مازراتی با محصولات جدیدی چون گیلی، کوآرتوپوته و لوانته رشد قابل توجهی تجربه کرده است. مارکیونه یک سال قبل از موعد بازنشستگی خود از دنیا رفت، ولی میراث آن در برندهای آبارت، آلفارومئو، فیات، لانچیا، کرایسلر، دوج، جیب، رم، موبار، مازراتی و فراری همچنان تا سال های آینده ادامه پیدا می کند. در ادامه قصد داریم تا بهترین خودروهایی که در زمان مدیریت مارکیونه در فیات کرایسلر تولید شدند را معرفی کنیم.

## خودروهای مجهز به پیشترانه هلکت

در طول دهه گذشته، مقامات فرد و شورولت سرمایه گذاری هنگفتی در تبدیل مدل های موبستانگ و کامارو به اسپرت های تمام عیار با چاشنی افزایش قدرت و کاهش مصرف سوخت داشتند؛ اما مدیران ارشد دوج مسیری متفاوت با پیشترانه های ۸ سیلندر V شکل سوپرشارژر را انتخاب کردند. اولین مدل هایی که به ۸ سیلندر ۷۰۷ اسب بخاری هلکت تجهیز شدند، چلنجر و چارجر بودند. اما این پایان کار نبود و جیب گرند چروکی نیز به هلکت ۷۰۷ اسب بخاری پناه آورد تا در نسخه ترک هاوک (Trackhawk) معادلات شاسی بلندها را به هم بزند. تازه ترین هلکت ۸ سیلندر، وانت پیکاپ رم بود.

## آلفارومئو جولیا و استلویو

مدل های 8C و 4C هر دو از بهترین محصولات چند سال اخیر آلفارومئو بودند، اما به دلیل تولید محدود و تمرکز بر بخشی از متقاضیان موفقیت بزرگ تجاری محسوب نمی شوند. به جرئت می توان گفت که بهترین محصول آلفارومئو در چند سال اخیر و در زمان مدیریت مارکیونه؛ سدان زیبا، قدرتمند و خوش ساخت جولیا (Giulia) است. جولیا باهدف رقابت با آلمانی ها و فروش بالا تولید شد که واقعاً در این مأموریت موفق بود. کمتر کسی است که یک سدان قدرتمند با پیشترانه فراری و طراحی آلفارومئو را ستایش نکند. برادر دوقلو و بلندقد جولیا هم برای عرضه در بازار داغ کراس اوورها عرضه شد. استلویو (Stelvio) هم، مانند جولیا در بخش طراحی کم نظیر است ولی استهلاک بالاتر آنها در برابر تولیدات آلمان هنوز یک مشکل مهم است. هر دو مدل آلفارومئو چه در مدل پایه و چه در نسخه کوادری فولیو پر قدرت جزو بهترین های کلاس خود هستند؛ مصداق این ادعا انتخاب جولیا به عنوان بهترین سدان سال در رسانه های معتبر جهان است. در کنار دو خودرو جذاب آلفارومئو، کراس اوور مازراتی لوانته را هم می توان اضافه کرد؛ در حقیقت پس از جدا شدن فراری از فیات کرایسلر، مازراتی برند لوکس این گروه محسوب می شود.

## کرایسلر پسیفیکا

۹ سال پیش کرایسلر در آستانه فروپاشی بود، اما امروز یکی از بهترین مینی ون های بازار را تولید می کند. ۲ میلیارد دلار سرمایه گذاری صرف توسعه و ساخت پسیفیکا (Pacifica) شده است تا محصولات ژاپنی هوندا اودیسه (Odyssey) و تویوتا سینا (Sienna) در رده های بعدی قرار بگیرند. تنها دلیلی که کرایسلر پسیفیکا در بازار آمریکا



پرفروش ترین مینی ون نیست، حضور برادر ناتنی آن، دوج گرند کاروان باقیمت پایین تر است.

## دوج وایپر ACR

جدیدترین نسل کوبه اسپرت دوج وایپر قبل از قرار گرفتن کرایسلر زیر چتر حمایت فیات عرضه شد اما نسخه قدرتمند ACR آن در دوران مدیریت مارکیونه به تولید رسید. وایپر ACR که در قالب مدل ۲۰۱۶ فروخته شد، با عملکرد فوق العاده بهتر از شورولت کوروت Z06 و پورشه 911GT3RS بود؛ هر چند که مصرف سوخت و استهلاک بالاتری داشت. دوج وایپر ACR در بیش از ۱۰ پیست دنیا رکورد شکنی کرد.

## فیات ۱۲۴ اسپایدر

فیات ۵۰۰ در مدل آبارت (Abarth) یکی از جذاب ترین خودروهای شهری با عملکرد اسپرت است؛ اما نسخه کروک از فیات ۱۲۴ عملکردی باورنکردنی دارد. ۱۲۴ اسپایدر اساساً الگو گرفته از نسل جدید مزدا میاتا و 5MX با طراحی ایتالیایی، توربوشارژر و نشان آبارت است که همین ترکیب برای فروش عالی آن در اروپا، کافی به نظر می رسد.



## فراری ۴۸۸

بسیاری از افراد، فراری ۴۸۸ را همان ۴۵۸ می دانند اما زیر این پوسته تقریباً مشابه، داستان بسیار متفاوت است. پیشترانه ۸ سیلندر V شکل توئین توربوشارژر ۴۸۸ حرف های زیادی برای گفتن دارد که فقط با تجربه رانندگی می توان به آن پی برد. مدل جدید ۴۸۸ پیستانیز نسخه ای جدید از این سوپراسپرت قدرتمند است که در واقع از قوی ترین پیشترانه V8 تاریخ فراری استفاده می کند.



## رم ۱۵۰۰

علاقه شدید آمریکایی ها به انواع وانت پیکاپ سبک و سنگین بر کسی پوشیده نیست. به خصوص مدل های رم که همیشه طرفداران خاص خود را داشته اند. پس از تولید ۱۰ ساله نسل چهارم وانت های رم، نیاز به عرضه نسل جدید آن به شدت احساس می شد. مارکیونه دستور ساخت نسل جدید وانت های رم با دستور پختی متفاوت داد. نسل پنجم وانت های رم قدرتمند و سریع هستند که در کنار مصرف سوخت بهینه، تجهیزات رفاهی مدرن و سواری منحصر به فرد که بیشتر به کراس اوور شباهت دارد تا وانت، بیشتر از گذشته خواستنی شده اند. به نظر می رسد که نسل جدید رم ۱۵۰۰ سرسخت ترین رقیب شورولت سیلورادو یا حتی، نزدیک به وانت فورд F150 باشد.

## جیب رانگلر

از مهم ترین اقدامات مارکیونه پس از بررسی بازار آمریکا، رونق بخشیدن به محصولات و اعتبار جیب در سطح جهانی بود. برنامه های مارکیونه در این برند فوق العاده موفقیت آمیز بودند و فروش جهانی جیب را به حدود ۲ میلیون؛ ۶ برابر بیشتر از آمار سال ۲۰۰۹ رساندند. نسل جدید رانگلر، صرفاً مختص طرفداران رانندگی آف رود نیست. رانگلر مدرن با حفظ ویژگی های همیشگی خود یک شاسی بلند مجهز، راحت و کم مصرف است. جیب با این مسیری که انتخاب کرده است، در بازار جهانی قدرتمندتر از سال های نامیدکننده دهه ۲۰۰۰، ظاهر خواهد شد.

۲۱ سالگر اورند پيشرو مبارک



جشن ۱۵ سالگر اورند پيشرو

جشن ۲۰ سالگر اورند پيشرو



جشن ۱۶ سالگر اورند پيشرو

خانواده محترم دکتر محمد  
در جشن رمضان



جشن  
پایان سال

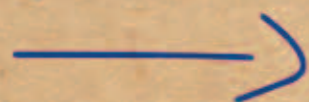


پرسنل اورند



جشن پایان سال ۹۶

افتتاح سایت



مراسم تقدیر از  
دانش آموزان ممتاز  
پرسنل اورند پیشره

## توقف فراری در گرندپری آلمان

# ورق به سود همیلتون و مرسدس برگشت



### مسابقه

این بار نوبت سیاستین قتل بود که در خاک وطن دچار دردسر شود. ستاره فراری صدر نشینی در جدول قهرمانی را از دست داد آن هم در حالی که رقیبش لوئیس همیلتون با رو به راه کردن اوضاع و با یک پیروزی بسیار غیر منتظرانه به صدر بازگشت. در یک هوکنهایم بارانی بعضی ها به خوبی از پس شرایط برآمدند و عده ای مانند بچه آهوپی بودند بر روی یخ.



### برندگان

## همیلتون دوباره شایستگی اش را اثبات کرد

افراد بزرگ را در روزهای سخت باید شناخت. روز مسابقه در گرندپری آلمان یکی از آن روزها بود. لوئیس همیلتون به دلیل مشکل هیدرولیکی در روز تایم گیری، چهاردهم شد، اما او پیچ مشکلات را نسبتاً راحت پشت سر گذاشت. نکته تأثیرگذار تر اینکه با مدیریت صحیح تایرها او توانست تا ۴۲ دور با لاستیک های سافت راندگی کند. لحظه گیج کننده ای بود وقتی که به او گفته شد وارد پیت شود اما کمی بعد از آن به او اعلام کردند که بیرون بماند و این باعث شد تا او در راه ورود به پیت فرمان بشکند و با گذشتن از چمن ها مجدداً وارد پیت شود که او را با خطر دریافت جریمه مواجه کرد. با این کار او صدرنشینی را به ارث برد که هرگز نمی خواست از دست بدهد. این چهارمین پیروزی او در این فصل و چهل و چهارمین جام او با خودرو شماره ۴۴ بود. این اولین بار بود که او یک گرندپری را که پایین تر از رده ششم شروع کرده بود، پیروز می شد، و با دوم شدن هم تیمی اش والتری بوتاس برای پنجمین بار در این فصل؛ مرسدس اولین ۲۱ خود در گرندپری آلمان را کسب کرد. در ابتدای مسابقه این طور به نظر می رسید که همیلتون در محدوده آسیب قرار دارد و اختلاف امتیازش با سیاستین قتل در جدول قهرمانی رو به افزایش است. اما در عوض او گرندپری آلمان را با ۱۷ امتیاز برتری نسبت به قتل ترک کرد و این در هفته ای که اخبار مربوط به تمدید قراردادش با مرسدس تا پایان سال ۲۰۲۰ منتشر شد، نتیجه بدی نبود.

### هالکنبرگ و طرفداران خانگی

نیکو هالکنبرگ گفت که او از کسب رده پنجم در گرندپری آلمان بسیار خوشحال است

### پایان فوق العاده برای گروزان

گرندپری آلمان بهترین رویداد رومن گروزان نبوده است. در واقع این گرندپری یکی از چالش برانگیزترین مسابقات او بود. اما راننده فرانسوی در اواخر مسابقه شانسش را برگرداند. ابتدا یک چهارمی استادانه در اثر پش کسب کرد. سپس آن را در آلمان ادامه داد. شروع از رده ششم؛ و به عنوان چهارمین خودرو برتر گرید؛ کسب امتیازات قوی کمترین توقع از او بود، اما در بخش ابتدای مسابقه که او جایگاه از دست داد و سپس با قمار تیم زمان بارندگی و فرستادن او به پیست با لاستیک های اینترمدیت، کسب چنین امتیازاتی سخت به نظر می رسید. انتخاب لاستیک های اینترمدیت تصمیم اشتباهی بود و او مجبور شد دوباره به پیت برگردد و تازه دهم سقوط کند اما بعد از آن بود که عملکرد خیرکننده او شروع شد. در مدت ۱۰ دور، مبارزه مجدد او با بهره گیری از لاستیک های اولتراسافت سالم شروع شد و با شکار سرجیو پرز در آخرین نفس هایش، به پایان رسید. آفرین رومن!



### بازگشت اکون پس از تایم گیری ضعیف

استبان اکون بعد از تایم گیری خیلی خوشحال نبود، اما او با چنان عزمی پاسخ داد که این موضوع را که چرا از او به عنوان یکی از ستاره های آینده دار یاد می شود، آشکار کرد. مرد فرانسوی در فاز اول مسابقه با کسب چند جایگاه خودش را تازه سیزدهم بالا کشید و سپس با بارش باران پیشروی اش را شروع کرد و با اینکه لاستیک های زمین خشک داشت، رقبا را به راحتی یکی پس از دیگری شکار کرد. فورس ایندیا استفاده از لاستیک های اینترمدیت را ترجیح نداد و همین باعث شد تا آنها شانس کسب امتیاز با هر دو خودرو خود را داشته باشند. اکون در اواخر مسابقه نتوانست در مقابل رومن گروزان که لاستیک های سالم تری داشت، مقاومت کند، اما هشتمی پاداش خوبی بود. با هفتمی هم تیمی اش سرجیو پرز، فورس ایندیا برای ۳ مسابقه پایپی با هر دو خودرواش امتیاز کسب کرد.

### بازندگان

## باران مصیبت برای قتل

همه چیز به نظر خیلی خوب می رسید. قتل در برابر دید هم وطنانش پول پوزیشن را از آن خود کرده بود، در حالی که رقیبش همیلتون در رده چهاردهم بود. راننده آلمانی از همان ابتدای مسابقه لیدر بود و به نظر نمی رسید که به راحتی آن را رها کند اما سپس باران آمد. قتل محتاط بود، اما او در ساجسکورو از پیست خارج شد. خودرو فراری با حفاظ دور پیست برخورد کرد و در سنگریزه ها غرق شد. روز او به پایان رسید. قتل از ناراحتی با دو دست روی فرمان می زد. او می دانست که این برای امیدهای قهرمانی او به چه معنی است. بدتر اینکه سیفتی کاری که در نتیجه تصادف او به پیست فراخوانده شد، اسباب پیروزی رقیبش لوئیس همیلتون را فراهم کرد. او بایستی با زیاد کردن اختلاف امتیازش هوکنهایم را ترک می کرد. قتل ۴ بار از دور مسابقه فرمول یک در حالی حذف شده که لیدر مسابقه بوده، که این بار پنجم بود. این باعث ایجاد اختلاف ۱۷ امتیازی همیلتون با او شد. آخرین باری که او از دیدن پرچم شطرنجی محروم ماند، گرندپری سال پیش ژاپن بود که به امیدهای قهرمانی او پایان داد. قتل امیدوار است که این DNF در راه قهرمانی اثرات زیادی نداشته باشد.

### مشکل موتور ریکاردو

در مقطعی از مسابقات این فصل صحبت از رقابت زیرپوستی دنیل ریکاردو بر سر عنوان قهرمانی بود. اما ۲ کناره گیری در ۳ مسابقه به دلیل مشکلات مکانیکی، به طور قابل توجهی ای به شانس او لطمه زده است. او از جانب موتور خیلی شانس نداشته است. مشکلات ابتدای فصل او را مجبور به هدر دادن سهمیه اش کرد. ردبول به لحاظ تاکتیکی برخی قطعات موتور را در آلمان تعویض کرد، با این دید که در هانگاروینگ که احتمالاً مناسب خودرو آنهاست یک آخر هفته بدون جریمه داشته باشند. به هر حال ریکاردو در مسابقه از مشکلات موتور آسیب دید. او گفت: من مشخصات فنی را نمی دانم اما بعد از دریافت جریمه، این مشخصاً از آن دسته خرابی های اعصاب خردکن موتور بود. به هر حال، اگرها و شایدها همیشه هست، این مسابقه است و من احساس می کنم که این موقعیت را قبلاً نیز بارها تجربه کرده ام. همیشه عذاب آور است. در این فصل تعداد ۴ کناره گیری او و هم تیمی اش مکس ورشتین با هم برابر شد، و باعث شد که مرد هلندی در جدول قهرمانی به او نزدیک تر شود.

### مگنوسن کم فروغ

کوبین مگنوسن در این فصل ستاره تیم هاس بوده است. تیم آمریکایی در جاهایی که با خودرو آنها سازگار بود، امتیازات زیادی کسب نکرد؛ اما مگنوسن با عملکرد قوی و باثباتش فراتر از این خودش را نشان داده است اما کسب امتیازش در سه مسابقه پایپی، در آلمان دچار سکنه شد. برای راننده دانمارکی خصوصاً با در نظر گرفتن اینکه او دو سوم مسابقه را در ۶ تای برتر راندگی کرد، گرندپری آلمان یک قاجحه بود. دوربین نصب شده روی کوکپیت او نشان داد که با آمدن باران چسبندگی خودرواش کم شد. او ابتدا در پیچ شماره ۲ سر خورد و سپس با شرایط لغزنده پیست مدام در جدال بود به طوری که خودروهای زیادی از جمله هم تیمی اش گروزان در مدت فقط یک دور از او سبقت گرفتند. او در جایگاه دوازدهم قرار داشت و با جریمه زمانی کارلوس ساینز در نهایت یازدهم شد و متأسفانه امتیازی اخذ نکرد. هاس می بایست با هر دو خودرواش دوباره امتیازات خوبی کسب می کرد.

### ناکامی برای ویلیامز

آخر هفته گرندپری آلمان مصادف بود با ایام زادروز معاون تیم ویلیامز کلاری ویلیامز، اما متأسفانه با ادامه مشکلات تیمش، او چیز زیادی برای جشن گرفتن نداشت. ویلیامز لنگر انداخته در انتهای جدول سازندگان، در آخر هفته گرندپری آلمان نشان هایی از پیشرفت را از خود نشان داد. اما در روز مسابقه، آنها در نتیجه دومین و سومین مشکل مکانیکی در این فصل از مسابقه کناره گیری کردند و نتوانستند از فرصتی که باران در اختیار آنها قرار داده بود، استفاده کنند. سیروتکین بر اثر نشستی روغن موتور و استرول در نتیجه مشکل ترمز کناره گیری کردند. این پس از گرندپری سال ۲۰۱۵ آمریکا اولین کناره گیری دوگانه ویلیامز است که به طور تصادفی از تمام تیم ها طولانی تر بود.



### اسکیت روی یخ لکلرک

نمی توان انتظار داشت که تمام آخر هفته ها بر وفق مراد باشد و این بار نوبت لکلرک در آلمان بود. راننده آکادمی فراری این فصل یک پدیده است، اما روز یکشنبه مسابقه ای بود که راننده موناکویی دوست دارد از یاد ببرد. عملکرد قوی او در تایم گیری با قرار گرفتن در رده سوم برای ۴ مسابقه ادامه داشت، اما بعد از دورهای اول از محدوده کسب امتیاز خارج شد و یک بعدازظهر پر افت و خیز را تجربه کرد که یک اسپین ۳۶۰ درجه نیز از آن جمله بود. سائوبر ترجیح داد که با انجام پیت استاپ از لاستیک اینترمدیت برای او استفاده کند در صورتی که هم تیمی اش مارکوس اریکسون بیرون ماند که بعداً ثابت شد انتخاب درستی بوده است و لکلرک مجبور شد یک پیت استاپ دیگر انجام دهد که تمام امیدهایش را نقش بر آب کرد. مدیر تیم سائوبر فردریک وسوئر گفت: متأسفانه، زمانی که بارش باران شروع شد ما یک فراخوان ریسکی انجام دادیم. او را به پیت آوردیم و لاستیک اینترمدیت انداختیم که مسابقه او را در معرض خطر قرار داد.



# رسوایی های اخیر در صنعت خودروسازی

## آرش فرحزاد کارشناس

صنعت خودروسازی جنبه های گوناگونی مانند ارائه ابزارهای جدید برای زندگی بهتر و راحت تر دارد اما نباید فراموش کرد که در نهایت یک صنعت بوده و رکن اساسی آن، تجارت است و همواره در خودروسازی اتفاقات پشت پرده مهم در حال رخ دادن است که فقط بخش کوچکی از این فعالیت های حاشیه ای، رسانه ای می شود. در ادامه با برخی رسوایی های بزرگ خودروسازان جهان آشنا خواهید شد.

### دایملر سال ۲۰۱۰

در سال ۲۰۱۰ گروه خودروسازی بزرگ دایملر (Daimler) پس از ۶ سال تحقیقات وزارت دادگستری و کمیسیون بورس و اوراق بهادار ایالات متحده آمریکا به دلیل رشوه دادن در سطح بین المللی، ۱۸۵ میلیون دلار جریمه شد. مقامات این شرکت مادر آلمانی در طول ۱۰ سال، حداقل ۵۶ میلیون دلار رشوه به دولت های بیش از ۲۲ کشور شامل روسیه، چین، ویتنام، نیجریه، مجارستان، لتونی، کرواسی و بوسنی پرداخت کرده اند که خروجی آن یک میلیارد و ۹۰ میلیون دلار سود بیشتر برای شرکت بوده است. مقامات دایملر با اختصاص ۱۰ درصد بازپرداخت به دولت مردان عراقی، برنامه نفت در برابر غذای قطعنامه ۹۸۶ شورای امنیت سازمان ملل متحد را هم زیر پا گذاشته اند. رسوایی دایملر به حکم دادگاه تکشید و مقامات آلمانی با پرداخت ۹۳ میلیون و ۶۰۰ هزار جریمه به وزارت دادگستری آمریکا و ۹۱ میلیون و ۴۰۰ هزار دلار به کمیسیون بورس و اوراق بهادار آمریکا، به این ماجرا خاتمه دادند.

### فورد و فایراستون سال ۲۰۰۰

در سال ۲۰۰۰ پس از گزارش های فراوان در مورد ازهم پاشیدگی و ترکیدن تایرهای فایراستون (Firestone) در شاسی بلند فورد اکسپلورر (Explorer) و سپس چپ شدن ناگهانی خودرو، متخصصان NHTSA وارد عمل شدند. مقامات فورد تایرها را عامل اصلی این اتفاق دانستند و در مقابل مدیران ارشد فایراستون طراحی نامناسب شاسی بلند اکسپلورر را زیر سؤال بردند؛ برخی دیگر از کارشناسان، خطای راننده و مشکلات جاده ای را عامل اصلی تصادفات اعلام کردند. در تصادفات رسوایی فورد و فایراستون بیش از ۸۰۰ نفر مجروح شدند و ۲۷۱ نفر جان خود را از دست دادند. در پایان این رسوایی که به تحقیقات کنگره کشیده شد، ۱۴ میلیون و ۴۰۰ هزار تایرهای فایراستون در مدل های فورد اکسپلورر، مرکوری مانتینر، فورد رنجر، مزدا ناواجو و مزدا سری B فراخوان و تعویض، مدیرعامل های فورد و فایراستون برکنار شدند و همکاری ۹۰ ساله این دو شرکت آمریکایی به پایان رسید.

### تویوتا سال ۲۰۰۹

در سال ۲۰۰۹ بود که مشکل شتاب گیری ناگهانی فوری برخی محصولات تویوتا گزارش شد و اعتبار خودروهای ایمن و کم استهلاک این شرکت ژاپنی با مرگ ۱۹ نفر، زیر سؤال رفت. پس از بررسی های انجام شده، مهندسان تویوتا فشار بیش از حد کف پوش های کابین به پدال گاز را عامل اصلی این مشکل اعلام کردند. اما پس از فراخوان ۵ میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو، متخصصان تویوتا عاملی جدید در گیر کردن پدال گاز کشف کردند. در اقدام

# چهار سو

بعدی پس از بررسی متخصصان NHTSA، راه کار این مشکل مشخص شد تا بیش از ۴ میلیون دستگاه دیگر از مدل های ساخت تویوتا فراخوان شود. مقامات این برند ژاپنی با اقرار به کم کاری این شرکت و پنهان کردن مشکل اصلی، سرانجام یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار جریمه به وزارت دادگستری آمریکاپرداخت کردند.

### جنرال موتورز سال ۲۰۱۴

در سال ۲۰۱۴، مقامات جنرال موتورز پس از مرگ ۱۲۴ نفر به مشکل سوئیچ جرقه زنی در خودروهای ساخت خود، اعتراف کردند. این مشکل که در چند مدل خودرو جنرال موتورز وجود داشت، باعث غیرفعال شدن کامل کسبه های هوا، سیستم هیدرولیک فرمان و ترمز در هنگام رانندگی می شد. پس از فراخوانی مدل های ساخت این شرکت، مقامات جنرال موتورز با جریمه ۹۰۰ میلیون دلاری وزارت دادگستری آمریکا، ۳۵ میلیون دلار NHTSA و یک میلیون دلار به کمیسیون بورس و اوراق بهادار ایالات متحده روبه رو شدند؛ ۵۹۴ میلیون و ۵۰۰ هزار دلار هم به خانواده های قربانیان خودروهای این شرکت آمریکایی پرداخت شد.

### فولکس واگن سال ۲۰۱۲

بیشتر رسوایی ها، معمولاً یک شرکت را تحت تأثیر قرار می دهند اما دیزل گیت فولکس واگن بخشی از صنعت خودروسازی را درگیر خود کرده. پنهان کاری مقامات این شرکت بزرگ آلمانی در نهایت به ضرر تمام خودروهای دیزلی آمریکا و اروپا تمام شد و البته سازمان های جهانی را برای بررسی مفصل تر و بادقت بیشتر آلاینده های خودروهای مجهز به پیشراننده دیزل دعوت کرد. رسوایی بزرگ فولکس واگن از سال ۲۰۱۴ و پس از بررسی گروهی از محققان ویرجینیای غربی آمریکا در مشابیه نبودن آلاینده های واقعی و اعداد آزمایشگاهی محصولات دیزل این شرکت شروع شد. این اتفاق به سازمان CARB کالیفرنیا گزارش و تحقیقات بیشتر شروع شد. در پایان تحقیقات، ثابت شد که خودروهای دیزل فولکس واگن به ابزاری برای کمتر نشان دادن آلاینده های خودرو مجهز هستند. تا امروز رسوایی آلاینده های فولکس واگن، مارتین وینترکورن را از صندلی مدیرعاملی این شرکت مرخص کرده و فقط در آمریکا بیش از ۳۰ میلیارد دلار جریمه به بار آورده است. در حال حاضر پلیس آلمان روپرت استدلر، مدیرعامل آفودی را هم در بازداشت دارد و هنوز این پرونده جنجالی بسته نشده است.

### تاکاتا سال ۲۰۱۳

شرکت ژاپنی تاکاتا (Takata) یکی از شناخته شده ترین و بزرگ ترین تولیدکننده های کیسه های هوا، قطعات الکترونیکی، متریال های کابین، کمربند ایمنی و فرمان در سطح جهانی است. نقض یادکننده های کیسه های هوای ساخت تاکاتا باعث شد تا این شرکت رکورد بیشترین فراخوان محصولات را داشته باشد. بیش از ۴۲ میلیون دستگاه خودرو از برندهایی چون بی ام و، فورد، نیسان، هوندا، مزدا، شورولت، فراری، آفودی، مرسدس بنز، میتسوبیشی و... برای نقض کیسه های هوای این شرکت که ۱۵ نفر در آمریکا را به کام مرگ کشانده است، فراخوان شدند. این شرکت ژاپنی سال گذشته اعلام ورشکستگی کرد.





برای کمتر شدن تصادفات جاده ای باید چه کرد

# ایران؛ از نامداران تصادفات جاده ای جهان



یگانه مصاری

شاید برایتان جالب باشد اگر بدانید براساس گزارش سازمان جهانی بهداشت، سالیانه بیش از ۲۰ میلیون نفر در تصادفات رانندگی در سراسر جهان جان خود را از دست می دهند. نکته مهم اما این است که بیشترین مرگ و میر ناشی از تصادفات، در کشورهای کم درآمد صورت می گیرد و به عبارتی این آمار در کشورهای در حال توسعه بالاتر است. بررسی ها همچنین نشان می دهد به نقل از منابعی، در ایران حوادث رانندگی در جاده پس از آلودگی هوا بیشترین قربانیان را می گیرد. ما در این گزارش به بررسی این مسئله می پردازیم، اما آیا می توان گامی برای کمتر شدن این آمار برداشت؟

## روزی ۴۳ جان ناپابل

مهرماه سال گذشته بود که نقی مهری، فرمانده پلیس راهور ناجا، در همایش یادبود قربانیان حوادث رانندگی، از کشته شدن روزانه ۴۳ نفر در تصادفات جاده ای در ایران خبر داد. اتفاقی که رسانه های ایران به سرعت به تحلیل آن پرداختند و این تحلیل نشان از افزایش آن به نسبت سال های گذشته داشت.

## بهترین ها، بدترین های سال گذشته

تحلیل مقایسه ای آمار تصادفات در شش ماهه نخست سال ۱۳۹۶ که در وب سایت ایمنی راه و حمل و نقل منتشر شده نشان می دهد که استان خراسان شمالی و پس از آن کرمان و استان گلستان بیشترین افزایش تلفات حوادث جاده ای را در شش ماهه اول داشته اند و استان البرز با ۳۲ درصد کاهش در کنار استان های قم، اردبیل، خوزستان و چهارمحال و بختیاری با ۲۰ درصد کاهش تلفات جاده ای، بهترین بهبود را در ایمنی جاده ها ایجاد کردند.

## سه عامل اصلی مرگ

هر چند این روزها کاهش ایمنی خودروها به حدی است که دستمایه طنزهای متعدد در شبکه های اجتماعی شده است و روزانه چندین جوک با محوریت ماشین ها و ایمنی بالای آن داریم، اما همیشه از خطای انسانی به عنوان مهم ترین عامل تصادفات جاده ای سخن گفته می شود؛ مواردی مانند عدم توجه راننده به فاصله اش با خودروی

## چند راه حل ساده برای خودمان

۱. یکی از این مسائل توجه به خواب آلودگی راننده است. فرقی نمی کند که راننده شما یابد یا یکی از نزدیکان شما، توجه به مقوله ای به نام خواب آلودگی که مسبب بسیاری از تصادفات است، می تواند گام بزرگی در کمتر شدن این آمار و حشتناک باشد. در صورت خواب آلودگی حتما زمانی را استراحت کنید، هر چند کوتاه.
۲. کمربند ایمنی! ساده ترین و ارزان ترین راه برای کمتر صدمه دیدن شما در تصادفات است و مناسبانه هنوز و به رغم تکرار مکررات و تلاش برای فرهنگ سازی، هنوز افرادی پیدا می شوند که کمربند ایمنی خود را نمی بندند. شاید جالب باشد اگر بدانید در کشورهای اروپایی، بستن کمربند ایمنی از نکات ابتدایی و اولیه ای است که آنها هنگام استفاده از اتومبیل باید به فرزندان خود بیاموزند و پلیس در صورت عدم استفاده از کمربند برای هر یک از سر نشینان، مبلغ نسبتاً زیادی را به عنوان جریمه در نظر می گیرد.
۳. از خوردن قرص های خواب آور، استعمال الکل و مواد محرک بدن در هنگام رانندگی در جاده بپرهیزید.
۴. اگر راننده خودرو و جلویی ناگهان ترمز کند و شما فاصله ایمن را از خودروی جلویی رعایت نکرده باشید؛ احتمال برخورد و تصادف بیشتر می شود. هر راننده ای باید قانون سه ثانیه را بداند و رعایت کند. وقتی خودروی جلویی تان از کنار یک جسم ثابت مانند درخت یا تیر چراغ برق عبور کرد به آرامی اعداد هزار و یک، هزار و دو و هزار و سه را بشمارید؛ اگر قبل از اتمام شمارش شما هم به آن جسم رسیدید؛ یعنی خیلی نزدیک به خودروی جلویی هستید و فاصله مناسب با آن ندارید و باید فاصله مناسبی را اتخاذ کنید. به خاطر داشته باشید در آب و هوای نامساعد و جاده های لغزنده باید فاصله



رادو برابر کرده و تاشش ثانیه بشمارید. ۵. سرعت به خودی خود کشنده نیست، مشکل سرعت نامناسب است. برای مثال اگر باران یا برف سنگینی در مسیری که رانندگی با سرعت ۶۵ کیلومتر در ساعت مجاز است بیارد و دید راننده و توانایی توقف خودرو کاهش پیدا کند؛ رانندگی با این سرعت احتمال تصادف را افزایش می دهد. وقتی در جاده ای ناآشنا مثلا جاده های بین شهری با پیچ و خم های زیاد رانندگی می کنید؛ نمی توانید با همان سرعتی که برای بومی ها ایمن است؛ رانندگی کنید و بهتر است سرعت را با شرایط راحتی خودتان، شرایط جاده و اتومبیل تنظیم کنید.

شکل گیری تصادفات جاده ای ایفای کند و اساساً بین خودرو، انسان و جاده، هوشمندترین عامل که دارای قوه تصمیم گیری در مورد چگونگی به کارگیری دو عامل دیگر است، انسان بوده و این بشر است که با توجه به شرایط جاده و وضعیت خودرو، می تواند تصمیم بگیرد با چه سرعتی براند، کمربند ایمنی خود را ببندد یا اینکه بدون بستن کمربند، در جاده حرکت کند. اوست که تشخیص می دهد چراغ ترمز خودرو به درستی کار می کند و در نهایت آیا خودرو او، در شرایط ایده آلی برای رانندگی قرار دارد یا خیر. اوست که فاصله معنادار خودرو خود با خودرو دیگران را رعایت می کند و بنابراین می توان گفت دو عامل دیگر نیز، در یادختیار و مدیریت عامل انسانی است و عامل انسان با راننده ای که به نحوی برای رانندگی آموزش دیده است، می تواند در بروز یا عدم شکل گیری یک سانحه تاثیر گذار باشد. در کنار این، افرادی که سیاست گذار هستند و مباحث آموزشی را دنبال می کنند، خیلی نسبت به این موضوع حساس نیستند و به همین دلیل هم، راننده یا هر فردی که پشت فرمان خودرو می نشیند، نمی داند آنچه حمل می کند، از ارزش بسیار بالایی برخوردار است و در واقع، او جانش را در جاده ها در طبق می گذارد و به این طرف و آن طرف می برد. چیزی که هیچ وقت قابل برگشت نیست و داستان سوانحش، بسیار فراتر از یک آسیب مادی و مالی است و حتی ممکن است کوچک ترین اشتباهی، منجر به از دست رفتن جان و بخشی از سلامتی او شود. پس نه تنها در ایران بلکه در تمام دنیا، معمولاً عامل انسانی نقش پررنگی در تصادفات دارد.»

## آقای فرهنگ ساز!

در گزارش بالا به کرات به مسائل انسانی و نحوه تسلط رانندگان به خود اشاره شد، نکته مهم دیگر اما این است که مسئولان و فرهنگ سازان باید برای ارتقاء بهتر جاده ها تلاش کنند. نکاتی که شاید بتواند موثر واقع شود.

۱. با توجه به اینکه ۳۰ تا ۴۰ درصد جاده های ایران کوهستانی هستند، سطوح جاده، کیفیت آسفالت و شیب عرضی جاده ها در بروز یا کاهش تصادفات و واژگونی خودروها موثر است پس نیاز است مسئولان مربوطه به چنین مسائلی توجه داشته و با نقشه برداری صحیح در ساخت جاده ها، به ویژه جاده های کوهستانی، به کاهش تلفات رانندگی کمک کنند.
۲. دو بانده کردن جاده ها و ایجاد آذراه های مورد نیاز، نصب دوربین های نظارتی در آنها، آسفالت و خط کشی و روکش های مناسب روی جاده ها نیز در کاهش تصادفات نقش بسیار مهمی دارد.
۳. یکی دیگر از مواردی که می تواند در ایمنی جاده ها موثر باشد، گرفتن غرامت از راه سازانی است که به درستی کار خود را انجام نمی دهند و جاده ها را ناامن و بی کیفیت می سازند. با تنبیه و جریمه راه سازان سهل انگار، می توان از تکرار اشتباهات و کم کاری های آنها جلوگیری کرد و در نتیجه شاهد جاده هایی با کیفیت بهتر و ایمنی بیشتر باشیم.

## روزهای تابستان را تلخ نکنیم

به گفته کارشناسان راهنمایی و رانندگی، آمار تصادفات جاده ای در فصل تابستان ۳۰ درصد افزایش می یابد، به طوری که میانگین آمار بیشترین تلفات رانندگی در شهریورماه و با ۱۲/۸ درصد ثبت شده است. این بدین معناست که اگر به قوانین و رانندگی هایمان بی توجه باشیم روزهایی که در آن به سر می بریم، ممکن است عاقبت تلخی داشته باشند.

## صحبت های یک کارشناس

جواد هدایتی مرند، کارشناس ایمنی و ترافیک حمل و نقل جاده ای «درست است که می گویند ایمنی در رانندگی از سه بخش انسان، جاده و خودرو تشکیل شده است، ولی معمولاً نقش و تاثیر آنها در بروز و پیشگیری از تصادفات، یک نقش کاملاً ترکیبی است. براساس آمار، اطلاعات و تحقیقاتی که نه تنها در ایران و بلکه در نقاط دیگر دنیا صورت گرفته است، عامل انسانی نقش پررنگ و محوری را در





که شورولت آمریکایی در ایران مونتاژ می شد بنابراین از سال ۱۳۵۶ تا سال ۱۳۶۲ از این خودرو و شش سیلندر با توان رسیدن به سرعت ۲۲۰ کیلومتر در ساعت استفاده شد.



### دهه ۱۳۸۰

دهه ۸۰ زمان به کارگیری خودروهای سمند، پرشیا، زانتیا، پژو ۲۰۶، مگان، لندکروز و بنز سری E و C در ناوگان پلیس بود. البته بنزهای پلیس معروف به الگانس بودند، هر چند هیچ کدام الگانس نبودند! اما این خودروها به ایربگ، سیستم های ترمز ABS و بی سیم های دوربرد و بلندگوهای پیشرفته، رایانه و امکانات ماهواره ای مجهز شده بودند. البته از بعضی از این خودروها مثل لندکروز در عملیات های تعقیب و گریز و از بعضی دیگر مانند ۲۰۶ در پلیس راهور استفاده می شده و می شود. لندکروزهای سیاه با شروع طرح گشت ارشاد، در خیابان ها دیده شدند. حدود ۶ سال پیش بود که از خودرو فرانسوی مگان به عنوان پلیس استفاده کردند. گفته شده است که مگان های پلیس با مگان های معمولی تفاوت دارند؛ شش دنده است و قدرت مانور بالاتری دارند.



### دهه ۱۳۹۰

در دهه ۹۰ هم خودروهایی مثل سورن، ماکسیمیا و ویتارا هم به خودروهای پلیس راهور اضافه شدند؛ همچنین نیسان تینا هم به عنوان پلیس راهور و خودرو تشریفات پلیس تاکنون استفاده شده است و آخرین خودرویی که فرمانده نیروی انتظامی استفاده از آن توسط پلیس را خبر داد، کیا سراتو بود؛ این خودرو چهار سیلندر ۱۲۶ اسب بخار قدرت دارد و حداکثر سرعت آن ۱۹۰ کیلومتر در ساعت است. سراتو از یکی دوسال پیش در سایپا تولید می شود.



### دهه ۱۳۶۰

بنز ۲۵۰ هم از جمله خودروهایی بود که در دهه های ۵۰ تا ۷۰ مورد استفاده پلیس قرار گرفت. این خودرو آلمانی شش سیلندر بود و با چراغ های افقی قادر بود ۲۰۰ کیلومتر در ساعت را بپیماید. بنزهای ۲۵۰ که اول به صورت دنده فرمان (دنده رول) بودند بعدها انواع گیربکسی آن هم وارد کشور شد و مورد استفاده قرار گرفت.

موتور هارلی دیویدسون هم از وسایل حمل و نقلی بود که در دهه ۶۰ به فروش زیادی رسید ولی بیشتر این موتورها سفارش پلیس بودند؛ به همین دلیل نوشته Police Special در صفحه کیلومتر این موتورها دیده می شد و ظاهرا کیفیت بهتری نسبت به نمونه های معمولی داشتند. تیم های اسکورت سمران قبل از انقلاب از این موتورسیکلت استفاده می کردند. قدرت این موتورسیکلت و البته مهارت پلیس هارلی سوار ایران باعث شده بود مجرمان نتوانند از چنگ پلیس فرار کنند. گفتنی است این موتورسیکلت ها حتی تا اواخر دهه ۶۰ شمسی در خدمت پلیس ایران قرار داشت و در انبارها قطعات یدکی بسیاری از هارلی ها موجود بود.



### دهه ۱۳۷۰

اما دهه ۱۳۷۰ را باید زمان ورود خودروهای شرقی به ناوگان پلیس دانست به طوری که کم کم سروکله تویوتا کزیسیدا ژاپنی هم پیدا شد. این خودرو چهار سیلندر بود و قادر بود ۲۰۰ کیلومتر مسافت را طی یک ساعت بپیماید. از تویوتا کزیسیدا بین سال های ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۹ استفاده شد. اواسط دهه ۷۰ یعنی از سال ۱۳۷۴ به بعد پاجرو هم آمد و مورد استفاده پلیس راه کشور قرار گرفت. پاجرو ژاپنی شش سیلندر بود و ۲۰۰ کیلومتر در ساعت سرعت می گرفت.

در سفر جای نگرانی نیست

# راهکارهایی برای امنیت بیشتر کودکان در اتومبیل

این روزها و با به نیمه رسیدن روزهای تابستان، موضوع سفر و حمل و نقل به مسئله‌ای اساسی تبدیل شده و افراد سعی دارند به هر طریقی آن را به هر شکلی که شده آسان تر کنند. همین امر سبب شده که وسایل مختلفی مانند خودرو، ماشین، هواپیما و قطار شکل بگیرند. هر یک از وسایل یاد شده مزایا و معایبی دارند و برای موارد خاص به کار گرفته می‌شوند. اما سوالی وجود دارد که میان تمام آنها مشترک است: در کدام قسمت از وسایل نقلیه بنشینیم تا امنیت بهتری داشته باشیم؟ مسلماً تنها بستن کمربند ایمنی سر نشینان خودرو کافی نیست و والدین، باید از ایمنی سر نشینان خودرو و بخصوص کودکان مطمئن باشند. نکات این مطلب شامل بخشی از موارد ایمنی در سفر با خودرو و صرفاً به منزله راهنمایی است.



## بهترین جا کجاست؟

به عقیده کارشناسان بهترین جا برای نشستن در اتومبیل صندلی عقب وسط و پشت راننده است چون این بخش از خودرو در تصادفات رودرو آسیب کمتری می‌بیند و راننده کمتر جای نگرانی برای سر نشینان خود دارد. نکته بعد اما بدترین جا برای نشستن در ماشین است که باید فرد با احتیاط و امنیت بیشتری از سلامتی خود مواظبت کند. به عقیده خیلی‌ها صندلی شاگرد؛ خطرناک‌ترین جا بران نشستن است زیرا در یک تصادف سر نشینان ناخودآگاه جا خالی می‌دهند و سر نشین کنار آنها در خطر خواهد بود.

## اگر کمربند نبندید...

می‌توان به طور دقیق گفت که کمربند ایمنی، ابزار بسیار مهمی است که سلامت سر نشین وسایل نقلیه را در برابر حرکت‌های شدید در برخورد با قسمت‌های داخلی خودرو بر اثر ترمز ناگهانی و تصادفات حفظ می‌کند و با بستن آن تقریباً تا نیمی از خطرات تصادف کم خواهد شد. پس از اختراع کمربند ایمنی در قرن ۱۹، تکنولوژی آن مرحله به مرحله تکامل یافته و قوانین استفاده از آن نیز شدیدتر شده است اما در ایران به دلیل ایمنی بسیار پایین خودروهای داخلی و عدم توجه به استفاده از کمربند ایمنی، ۱۶ هزار نفر از هم‌وطنان مادر حوادث رانندگی جان باختند. به گفته اداره ملی ایمنی بزرگراه‌های آمریکا؛ کمربند ایمنی به طور میانگین، سالانه جان حدود ۱۳ هزار نفر را در ایالات متحده نجات می‌دهد، این یعنی کمربند ایمنی توانسته آسیب

یا بغل مادر به بیرون پرتاب شود.



## راه حلی در کشورهای اروپایی

شاید جالب باشد اگر بدانید در کشورهای اروپایی معلمانی وجود دارند که تحت عنوان سیستمی با نام مستعار «لیج» برای امنیت بیشتر سر نشینان و بخصوص کودکان در ماشین و اتومبیل فعالیت می‌کنند. این سیستم در ایالات متحده به منظور مراقبت بیشتر کودک و حفظ امنیت آنها در سپتامبر ۲۰۰۷ در نظر گرفته شد. معلمان و اساتید در این سیستم روی امنیت کودکان در ماشین به عنوان یک مسافر تحقیق و پژوهش می‌کنند و نتایج تحقیقات خود را در اختیار والدین قرار می‌دهند. بسیاری از این اطلاعات در این گزارش در اختیار شما قرار گرفته است.

## جای کودک صندلی عقب است



کارشناسان اعتقاد دارند که تا زمانی که کودک زیر چهار سال سن دارد، والدین تا جایی که امکان دارد باید از صندلی کودک استفاده کنند و هرگز فرزند خود را روی صندلی ماشین نگذارند. نکته دیگر این است

والدین باید در این کار از صندلی روبه عقب استفاده کنند که در بازار موجود است. این کار بهترین راه برای امن نگه داشتن کودک است و صندلی روبه عقب می‌تواند فرزند شما را تا جایی که وزن و قدش اجازه می‌دهد، نگه دارد.

## انواع صندلی کودک

نوع اول، صندلی مخصوص نوزادان از لحظه تولد تا زمانی است که وزن آنها به ۱۰ کیلوگرم می‌رسد و سنشان زیر یک سال است. نوع دوم، صندلی با قابلیت تغییر اندازه است که این نوع صندلی برای نوپا با وزن بین ۱۰ تا ۱۸ کیلوگرم و تا ۴ سالگی مناسب است. نوع سوم، صندلی با لایرنده است؛ این صندلی برای بچه‌هایی استفاده می‌شود که دیگر نمی‌توان از صندلی‌های نوع اول و دوم برایشان استفاده کرد و هنوز قدشان هم به اندازه‌ای نیست که بتوانند از کمربند ایمنی ماشین استفاده کنند. وقتی بچه‌ها بین سن ۴ و ۸ سالگی هستند، این نوع صندلی‌ها بهترین وسیله برای سفر است؛ چون قدشان با این صندلی‌ها تنظیم شده

و به راحتی می‌توان کمربند ایمنی را برایشان بست. وزن این بچه‌ها معمولاً بین ۱۸ تا ۲۷ کیلوگرم است.

## چند نکته مهم برای کودکان

- ۱. برای استفاده از صندلی کودک در ماشین باید به نکات زیادی توجه کرد:
- ۱. قد و وزن کودک و بر حسب استانداردهای صندلی نکته بسیار مهمی در خرید صندلی کودک است.
- ۲. فرزند خود را برای امنیت بیشتر به هیچ عنوان روی صندلی جلو نشانید، حتی اگر روی صندلی مخصوص به خودش نشسته باشد. بخصوص اگر فرزند شما زیر سه سال سن دارد، با نشاندن او روی صندلی جلو خطر تصادف را تا حد زیادی افزایش خواهید داد.
- ۳. به گفته دکتر جسیکا بریلی، پژوهشگر امنیت بزرگراه‌ها و جاده‌ها، بهترین جا برای نشاندن صندلی کودک در مرکز صندلی عقب است، اینکه گفته می‌شود کودک را روی صندلی در کنار دو در ماشین بگذارید، کار بسیار خطرناک و اشتباهی است.
- ۴. برخی خودروها ممکن است وسایل امنیتی بیشتری برای کودکان داشته باشند، پس می‌توانید از کتابچه راهنمای ماشین برای سن و محدودیت‌های وزنی کودک کمک بگیرید.

## حالت قفل کمربند

در ماشین‌های جدید سعی بر این است که طراحی درست و محکمی برای سر نشینان فراهم شود، با این حال اما باز هم در تصادفات آسیب فراوانی به افراد وارد می‌شود. اما این مسئله در خصوص کودکان متفاوت است. صندلی کودک کمربند محکمی دارد که او کمترین تحرک را داشته باشد و نتواند بدن خود را به بیرون از آن صندلی متمایل کند. تا زمانی که آنها بتوانند روی صندلی خودرو بنشینند و در حالی که به پشتی صندلی تکیه داده‌اند، پاهایشان از لبه صندلی خم شود و کمربند ایمنی از وسط شانه و قفسه سینه آنها عبور کند، آنها در امنیت هستند. به این نوع صندلی‌ها صندلی کمکی یا حامی گفته می‌شود. توجه داشته باشید که صندلی حامی کودک شماروی حالت قفل باشد و کمربند کودک حتماً بسته باشد. سعی بر این است که طراحی درست و محکمی برای سر نشینان فراهم شود، با این حال اما باز هم در تصادفات آسیب فراوانی به افراد وارد می‌شود. اما این مسئله در خصوص کودکان متفاوت است.



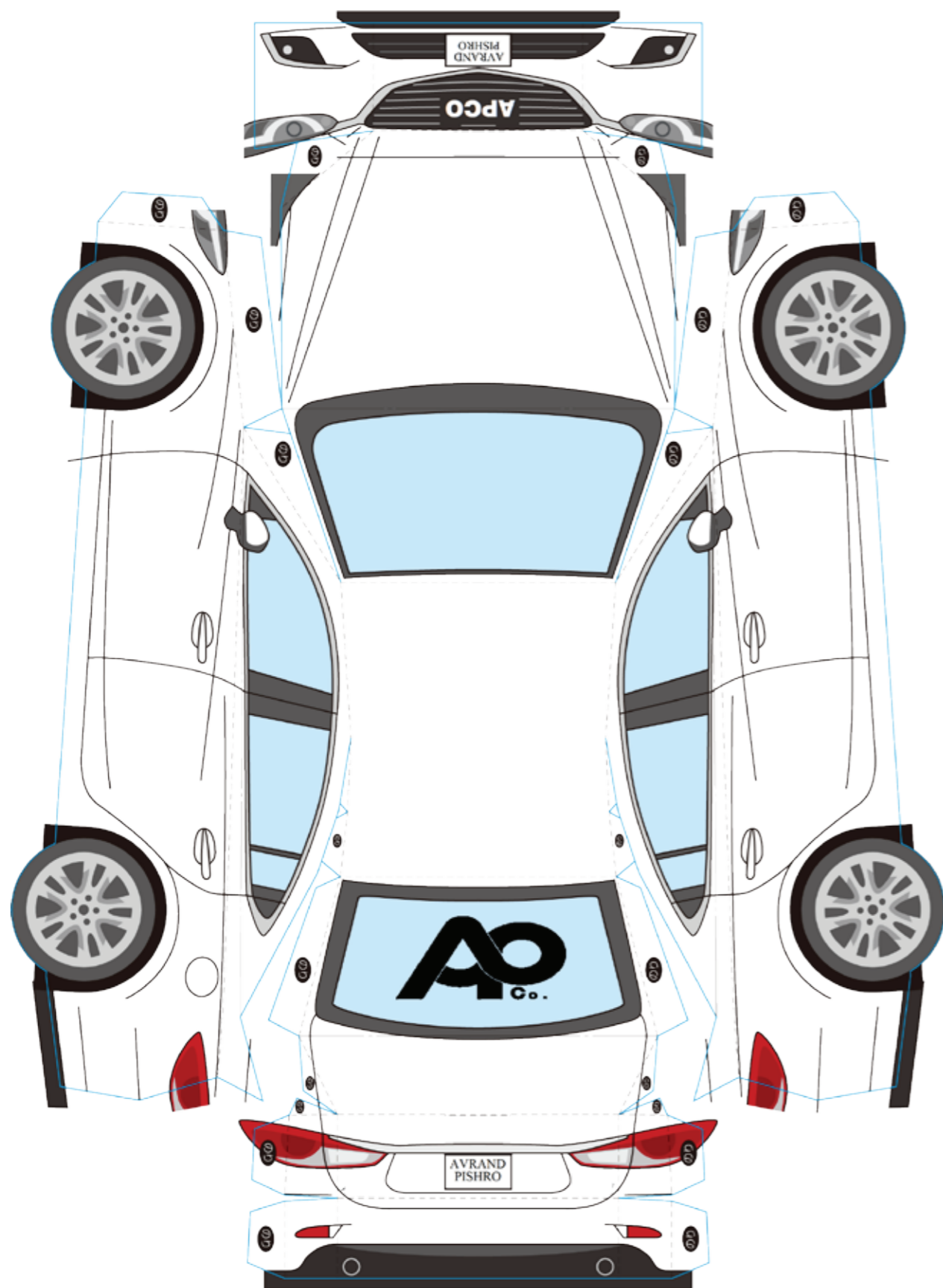
## عددبازی

۸۰٪ از ایمنی صندلی کودک خود در خودرو و اطمینان حاصل کنید، متخصصان می‌گویند حدود ۸۰ درصد از صندلی‌های مخصوص کودکان به طور درست تضمین شده در خودرو تعبیه نمی‌شوند.

- ۱۲٪ کودکان زیر ۱۲ سال هرگز نباید روی صندلی جلو که دارای کیسه هواست، بنشینند. در خصوص این خطرات در گزارش به طور مفصل توضیح ارائه شده است.
- ۲٪ کمربند شانه‌ای نوزادان باید محکم باشد و برای اطمینان از محکم بودن آن باید با فاصله ۲ انگشت بین سینه و کمربند جای بگیرد.
- ۱۰٪ توصیه می‌شود برای هر یک از کودکان یک صندلی ایمنی مجزا تهیه کنید و هرگز از صندلی‌هایی که عمرشان بیش از ۱۰ سال است، استفاده نکنید.
- ۲۰۰۰٪: بر اساس گزارش سازمان جهانی بهداشت و یونسف، روزانه ۲۰۰۰ کودک جان خود را بر اثر حوادث اتفاقی یا غیر عمدی از دست می‌دهند و سالانه بیش از ده‌ها میلیون کودک در سراسر جهان با جراحاتی که اغلب باعث معلولیت آنها می‌شود به بیمارستان منتقل می‌شوند. تصادفات عامل مرگ بیش از ۲۶۰ هزار کودک و مجروح شدن ده‌ها میلیون کودک در سراسر دنیا است.

# روش کار برای ساخت ماشین کاغذی

**لوازم کار:** قیچی یا کاتر / یک تیوب چسب مایع مخصوص کاغذ یا چسب ماتیکی



**1**

ابتدا باید از روی خطوط آبی رنگ برش بزنید تا کاغذهای اضافی از بدنه اصلی ماشین جدا شود. این کار را میتوانید با قیچی یا تیغ کاتر تیز (با احتیاط) انجام دهید. دقت کنید که به صورت دقیق و با حوصله این کار را انجام دهید. توجه داشته باشید که بعضی از خطوط اضافی که بیرون از کادر آبی رنگ هستند، اضافی هستند و به آنها نیازی ندارد. فراموش نکنید که محل قرارگیری آینه ها را با کاتر برش دهید.

**2**

بعد از جدا شدن کاغذهای اضافی باید خطوط نقطه چین ریز را تا بزنید. دقت کنید که تازدن از روی خط چینها در کیفیت کار دستی شما تاثیر زیادی دارد. نقطه چین ریز

**3**

حالا خطوطی را که دور تادور شیشه های خودرو میبینید و نقطه چین درشت دارند را به بیرون تا بزنید.

نقطه چین درشت.

**4**

بعد از تازدن همه نقطه چینها حالا نوبت به چسبکاری است. چسبکاری باید در قسمت هایی که دارای علامت بیضی هستند انجام شود. روش درست کار به این صورت است که باید سطح چسبکاری شده را پشت یک قسمت دیگر بچسبانید. پس ابتدا یک سطح را انتخاب کنید و قبل از چسبکاری محل چسبیدن آنرا پیدا کنید. حالا چسبکاری کنید و آن را با دقت و تمیز در محل خود بچسبانید.

نکته: ابتدا از یک سمت سقف این کار را شروع کنید تا به مشکل نخورید. خطهای لبه های چراغ ها و خطوط روی بدنه راهنمای خوبی برای محل صحیح چسباندن است. شروع کنید و از شکل گرفتن خودرو لذت ببرید.

**5**

آینه های خودرو را دور تادور ببرید و از پشت به هم بچسبانید. سپس پایه های آنها را با کمی چسب در شیارهایی که زده بودید قرار دهید. دقت کنید تا رنگ آبی به سمت پشت خودرو قرار گیرد.



## مقایسه فنی و ظاهری ام وی ام ایکس ۲۲ و رنو ساندرو استپ وی

# آپشن های متنوع چینی یا کیفیت فنی فرانسوی؟

طی سالیان اخیر، خودروهای کراس اوور در بازار خودرو کشورمان جایگاه ویژه ای را در بین خریداران پیدا کرده اند. شاید در این بین تنوع محصولات چینی بسیار بیشتر از سایر خودروها باشد، هر چند نمی توان از محصولات سایر خودروسازان هم در این بازار غافل شد. در این شماره به مقایسه و بررسی مشخصات فنی و ظاهری دو خودرو پرفروش کراس اوور در بازار خودرو کشورمان یعنی ام وی ام ایکس ۲۲ و رنو ساندرو استپ وی خواهیم پرداخت. دو محصول چینی و فرانسوی که هر کدامشان با برخورداری از بعضی ویژگی های خاص توانسته اند بازار خوبی در کشورمان طی چند سال اخیر به دست آورند. ام وی ام ایکس ۲۲ محصولی تقریباً جدید از مدیران خودرو است که در خارج از کشور با نام تیگو ۱۳ ایکس شناخته شده و به لطف ظاهر جذاب و امکانات مناسب و البته کیفیت ساخت خوب در دو سال و چند ماهی که از عرضه اش می گذرد فروش خوبی را تجربه کرده و از جمله محبوب ترین محصولات این شرکت به حساب می آید. در طرف دیگر رنو ساندرو استپ وی نسل قدیم قرار دارد که به پشتوانه شهرت این خودروساز، کیفیت بالا و البته شرایط فنی خود فروش بالایی داشته و یکی از محبوب ترین خودروها در محدوده قیمتی خود محسوب می شود. البته ذکر این نکته ضروری است که با نوسانات ارزی طی ماه های اخیر این دو محصول تفاوت قابل ملاحظه ای را از کارخانه تا بازار پشت سر گذاشته اند و مانند سایر خودروهای بازار کشورمان بارشد قیمت مواجه شده اند و عدد قیمت فعلی آنها در بازار داخلی تقریباً ۳ رقی شده است.

## مشخصات ظاهری

ابتدا از ساندرو استپ وی شروع می کنیم و مشخصات ظاهری این خودرو را بررسی خواهیم کرد. یکی از محصولات تقریباً جدید رنو که در پارس خودرو مونتاژ می شود رنو ساندرو است که طی سالیان اخیر نسخه استپ وی این ماشین که در واقع یک کراس

اوور کوچک شهری است هم روی خط تولید پارس خودرو قرار گرفته است. این محصول نسبت به دیگر محصولات خانواده ساندرو و لوگان ساندرو استپ وی ماشین به روزتر و بهتری از نظر ظاهری به شمار می رود. رنو ساندرو استپ وی در قسمت جلو ماشین جلوپنجره اش تم مشکی دارد، کاسه چراغش مشکی است و در سرتاسر ماشین هم فلاپ های مشکی رنگ به کار رفته است که همه دست به دست هم داده اند تا نمای ظاهری رنو ساندرو استپ وی جوان پسند، به روز و جذاب به چشم بیاید و ظاهری جذاب تر از رنو ساندرو پیدا کند. رنو ساندرو استپ وی تنها امتیاز پایین تری که نسبت به ام وی ام ایکس ۲۲ کسب می کند در قسمت طراحی است. در داخل کابین رنو ساندرو استپ وی همه چیز مانند ساندرو هاچ بک به نظر می رسد اما از نظر ابعاد کمی بزرگ شده است و سر نشینان ماشین احساس راحتی بیشتری می کنند. در ساخت رنو ساندرو استپ وی کیفیت ساخت و مونتاژ بالایی به کار برده شده است و رنو ساندرو استپ وی را از این نظر می توان بهترین ماشین کلاس خودش دانست ولی از نظر کیفیت جنس استفاده از پلاستیک خشک در بعضی نقاط آزار دهنده است که البته به معنی پایین بودن سطح کیفیت جنس نیست و البته این ماشین کیفیت جنس خوبی دارد که در بلندمدت اصلاً تغییر نمی کند. از نظر آپشن ساندرو استپ وی با ساندرو هاچ بک تفاوتی ندارد و باتوجه به کلاسش امکانات مناسب خود را دارا است. در کل ساندرو استپ وی از نظر ارگونومی داخل کابین، کیفیت ساخت و مونتاژ و راحتی سر نشینان باتوجه به قیمتش، خودرویی قابل قبول به شمار می رود. شرایط درباره مشخصات ظاهری ام وی ام هم تا حدود زیادی مطلوب است و قطعاً یکی از دلایل استقبال از خودروهایی چینی در کشورمان همین مشخصات ظاهری است که ایکس ۲۲ هم از این قاعده مستثنی نیست. این محصول مدیران خودرو از لحاظ ظاهری ماشین قابل قبول و زیبایی است و چهره دل نشینی دارد و قطعاً بخشی از استقبال از خرید این خودرو هم به لطف ظاهر ماشین بوده است که مدرن و جذاب است و در کلاس کراس اوورهای کوچک محصول منحصر به فردی است. ظاهر ام وی ام ایکس ۲۲ با استفاده از طراحی خاص سپرها، چراغ های زیبا و خطوط و برجستگی جذاب در خور توجه است و رخ خوبی برای این ماشین به وجود آورده اند.



از نظر فرم بدنه ام وی ام ایکس ۲۲ در زمره ماشین های کراس اوور کوچک شهری قرار می گیرد که فقط با کمی افزایش ارتفاع به این نتیجه رسیده اند که ایکس ۲۲ یک ماشین کراس اوور است که البته جز قد بلند دیگر ویژگی ها را ندارد. درون کابین طراحی ماشین قابل قبول است اما مترمیل به کار رفته درون کابین ام وی ام ایکس ۲۲ کمی خشک هستند هر چند کیفیت ساخت و مونتاژ ام وی ام ایکس ۲۲ مناسب و تقریباً خوب است. در بخش امکانات رفاهی بین ام وی ام ایکس ۲۲ و رنو ساندرو استپ وی تفاوت چندانی احساس نمی شود و هر دو ماشین سطح یکسانی را دارا هستند ولی در کل می توان آپشن های به کار رفته در ام وی ام را برتر از ساندرو دانست که البته این مزیت تقریباً در تمامی خودروهای چینی به چشم می خورد و شاید یکی از دلایل این برتری در ایکس ۲۲ به جدیدتر بودن این محصول در مقایسه با خودرو فرانسوی برمی گردد.

## مشخصات فنی

هر چند در بازار فعلی خودرو مشخصات ظاهری محصولات برای خریداران از اهمیت ویژه ای برخوردار است اما آن چیزی که در نهایت برتری یک خودرو را رقم می زند مشخصات فنی آن است. در رنو ساندرو استپ وی همانند دیگر خودروهای خانواده با یفیت لوگان و ساندرو از پیشران معروف K4M استفاده شده است. این پیشرانه ۴ سیلندر و ۱۵۹۸ سی سی حجم دقیق آن است. K4M قابلیت تولید ۱۰۵ اسب بخار قدرت و ۱۴۸ نیوتن متر گشتاور را دارد و دارای میزبانی چون شتاب و چالاکی خوب، مصرف سوخت کم و استهلاک پایین است. گیربکس اتوماتیک رنو ساندرو استپ وی با کد فنی DP2 شناخته می شود و از نوع ۴ سرعته تیپ ترونیک است. این گیربکس به طور کلی عملکردش خوب است و با موتور ماشین هماهنگ است و حالا با نصب روی خانواده رنو ساندرو اصلاحاتی بر تورک کاتورتر آن انجام شده که عملکردش را بهبود بخشیده و تا ۲۴۰ نیوتن متر هم قابلیت تحمل گشتاور را دارد. اما در طرف مقابل ام وی ام X22 خوش چهره مجهز به یک پیشرانه ۴ سیلندر خطی است که ۱۴۹۷ سی سی حجم دارد و ماشین ام وی ام ایکس ۲۲ را قدرت می بخشد. این پیشرانه قابلیت تولید ۱۰۵ اسب بخار قدرت در دور موتور ۶۰۰۰ دور در دقیقه و ۱۳۵ نیوتن متر گشتاور در دور موتور ۲۷۵۰ دور در دقیقه را دارد و باتوجه به وزن و ابعاد ماشین، شاید کمی ضعیف به نظر برسد. برای انتقال قدرت پیشرانه به چرخ های ام وی ام ایکس ۲۲ هم از گیربکس ۴ سرعته اتوماتیک استفاده شده است و هم گیربکس ۵ سرعته دستی برای خریداران این ماشین در دسترس است که در مقایسه با ماشین رنو ساندرو استپ وی امتیاز خاصی به شمار نمی رود. در بخش سواری ام وی ام ایکس ۲۲ از سیستم تعلیق قابل قبول و با طراحی خوبی بهره می برد. هندلینگ ام وی ام ایکس ۲۲ سطح متوسطی دارد، سواری ماشین کمی خشک و کوبنده است و بیشتر برای خانواده های جوان مناسب است ولی در بعضی از مواقع ESP بیش از حد در پایداری ماشین دخالت می کند و در هنگام مانورهای ناگهانی کمی به راننده استرس وارد می کند. در کل از نظر فنی مقایسه میان رنو ساندرو استپ وی ام وی ام ایکس ۲۲

کفه ترازو تا حدود زیادی به سمت ساندرو استپ وی سنگینی می کند. ذکر این نکته ضروری است که رنو ساندرو استپ وی یک ماشین کراس اوور شهری است و توقع شما از سواری آن باید متناسب با کلاسی باشد نه اینکه از آن انتظار آفرود مانند یک SUV 4WD را داشته باشید. هندلینگ رنو ساندرو استپ وی خوب است و این ماشین به خوبی در دست راننده خواهد بود. در سیستم تعلیق رنو ساندرو استپ وی تغییراتی صورت گرفته است و پایداری اش بهتر شده است، عملکرد بهتر و جذاب ترش در پیچ ها قابل لمس است و سواری رنو ساندرو استپ وی هم نرم تر و در کل بهتر شده است و به طور کلی این ماشین سواری با کیفیتی در مقایسه با ام وی ام X22 ارائه می دهد.

در کل رنو ساندرو استپ وی یک ماشین خوب است که هم ارزش خرید بالایی دارد و ظاهر جذاب و جوان پسندی دارد که همه سلیقه ها را در اکثریت گروه های سنی مخصوصاً جوانان جذب خود می کند، ویژگی های فنی خوبی دارد و بسیار هم با استقبال بالایی مواجه شده است و در طرف مقابل ام وی ام ایکس ۲۲ با ظاهر خوب و جذابش می تواند مشتری را جذب خود کند و البته کیفیت ساخت پایین ترش در برابر رنو ساندرو استپ وی، پیشرانه نسبتاً کم کشش و گیربکس متوسط از نقاط ضعف این محصول در مقابل ساندرو است. البته سیستم تعلیق و سواری قابل قبول از ویژگی های ام وی ام به شمار می رود.

## بررسی کلی

تا اینجا کار محصول چینی تا حدودی برنده جدال ظاهری است و محصول فرانسوی از لحاظ فنی به برتری دست یافته است. نکته بعدی مصرف سوخت این خودروها خواهد بود. از جمله فاکتورهایی که خریداران در خرید یک خودرو به آن توجه می کنند مصرف سوخت است که در این زمینه برتری با حریف چینی است. ایکس ۲۲ در هر صد کیلومتر مصرف سوخت ۵.۹ لیتری داشته و ساندرو استپ وی نیز ۸.۳ لیتر در هر صد کیلومتر مصرف می کند. نکته آخر به مقایسه قیمت فعلی این دو محصول در بازار بازمی گردد. هر چند تا همین چند ماه پیش ساندرو خودرو ارزان تری نسبت به ام وی ام ایکس ۲۲ در بازار به شمار می رفت اما نوسانات ارزی و بحث خروج کمپانی رنو از کشورمان منجر به افزایش شدید قیمت ساندرو استپ وی شد و قیمت این محصول را به حدود ۱۰۰ میلیون تومان در بازار رساند. این در حالی است که نوسانات ارزی روی محصول چینی هم تاثیر گذار بوده است اما ام وی ام در حال حاضر در بازار آزاد خودرو کشورمان حدود ۱۰ میلیون تومان ارزان تر از ساندرو استپ وی معامله می شود. این در حالی است که تنوع فروش از سوی مدیران خودرو هم بیشتر است و محصول چینی را حتی می توان به صورت اقساطی خریداری کرد. حالا با مقایسه این شرایط شما به دنبال کدام خودرو خواهید رفت ام وی ام ایکس ۲۲ محصول برند چری چین یا رنو ساندرو استپ وی محصول برند رنو فرانسو؟





**جایزه:**  
**کارت هدیه**  
**۲۰۰ هزار**  
**تومانی**

راز صنعت در هر شماره با برگزاری مسابقه پیامکی به قید قرعه به شما خواننده محترم جوایزی اهدا می کند. شما تنها می توانید از طریق ارسال رمز جدول به شماره ۳۰۰۰۷۲۱۶۰ در مسابقه پیامکی راز صنعت شرکت کنید.

اسامی برندگان جدول شماره ۱۱ مهدی راسخی - شماره پرسنلی ۳۷۷۲ محمد بهاری - شماره پرسنلی ۴۰۳۴ محمد قارلقی - شماره پرسنلی ۳۷۲۳

**افقی:**

۱. راهی برای کاهش وابستگی به خودروسازان خارجی و نیز جلوگیری از وقفه در فعالیت خطوط تولید صنعت خودرو پس از تحریمها
۲. مجمع الجزایری در شمال کشور کوبا که یکی از ثروتمندترین کشورهای قاره آمریکاست اولین بمب اتمی که در نیومکزیکو در ژوئن ۱۹۴۵ آزمایش شد
۳. احاق پیروزی مسئول برقراری امنیت تیر و کمان رستم
۴. نام ایرانی اولین اتومبیل شاسی بلند لوکس جهان که تعداد زیادی از این خودرو آمریکایی طی سالهای ۱۹۶۳ تا ۱۹۹۱ ساخته و فروخته شد تلخ تازی نام مجنون نشانه وجود مفعول در جمله
۵. پول رایج کره جنوبی از سوره های قرآن دور بازی پیرو سنت بودن
۶. شهری در کرمان جمع افق، گرانه های آسمان ابزار و وسایل
۷. مادر عرب خوشاوند پول کشور سازنده میتسوبیشی مخترع انگلیسی آنتن بی سیم در ۱۸۵۹
۸. یکی از سریع السیرترین خودروهای جهان ساخت بریتانیا
۹. ماهی علامت جمع در عربی خبرگزاری کارگران ایران اثر رطوبت
۱۰. نام سابق جمهوری آذربایجان کناری و فرعی قطار شهری و بهترین جایگزین خودروهای تک سرنشین
۱۱. شاه ساسانی که در ۴۸۷ میلادی در کودتایی بدون خونریزی برکنار شد و قباد به جای او بر تخت نشست چه کسی؟ عدد وجه رایج
۱۲. رمق آخر کشتن شتر طبق شرع اسلام چیز - باقی مانده توانایی
۱۳. بران و سریع شهری در کرمان مرجان طلیعه دار اعداد
۱۴. عملیاتی برای عمیق کردن آبراه ها غلط
۱۵. مواد اولیه اصلی تولید باک خودرو که مقاومت مکانیکی بالایی دارند

**عمودی:**

۱. از ۱۰ شهر برتر جهان که پیاده روی بیشترین رواج را در آنها دارد از انواع خودروهای لوکس انگلیسی و مورد علاقه ملکه
۲. پشم شتر قرص بانکی یکی از دو شبه جزیره تشکیل دهنده مالزی
۳. من و شما یک لحظه پایتخت غنا اختراع وایتکم جودس آمریکایی در سال ۱۸۹۳
۴. خدای تورات دم خریزه نارس فرمان اتومبیل
۵. سفینه روسی گاز موجود در چاه های نفت محتوا و داخل چیزی
۶. شهری در کنار رود هر از از مجتمع های صنعتی تولید خودروهای سنگین در ایران آش کلم
۷. بن زادن از مواد مخدر - محله ای در اصفهان نشانه قرآنی
۸. مظهر سبکی میزبان نمایشگاه دو سالانه Tank Tech که یکی از بزرگ ترین نمایشگاهها در حوزه خودروسازی و صنایع وابسته است فتنه
۹. کشتن سقف دهان شبه جزیره ای در غرب اروپا برج کج فرانسوی
۱۰. سلوک در راه نیل به حقیقت فرمان مغولی در یاچه ای در ترکیه
۱۱. از پیامبران اختراع الکساندر پوپوف روسی در ۱۷۹۵ شرکت خودروساز آلمانی
۱۲. یک لحظه همراه داد اسب چا پار جدید و نوین
۱۳. مخترع آمریکایی بمب در سال ۱۹۱۶ تالار اشتباهی در مجری گری و گویندگی حیوان باوفا
۱۴. شهر بزرگ کانادایی که از مراکز اقتصادی بزرگ جهان است و یک شهر جهانی محسوب می شود و بازار بورس این شهر هفتمین بازار بورس بزرگ دنیا از حیث ارزش بازار است نهی از رفتن غول خیالی برف ها
۱۵. شرکت اتومبیل سازی ژاپنی یکی از پرهیجان ترین مسابقات اتومبیلرانی جهان

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														

شرکت بازرگانی  
آذر آبادگان مادپارت ارس  
تامین کننده مواد اولیه پلیمری  
www.azarmaad.com  
Tel :021 -27607000



اورژانس شبانه روزی - درمانگاه های تخصصی - دندانپزشکی  
مامایی - جراحی سرپایی - تزریقات و پانسمان - حجامت  
ختنه - اطفال - داروخانه شبانه روزی - آزمایشگاه - بینایی سنجی



## مرکز تخصصی طب کار

### درمانگاه شبانه روزی اورند سلامت صفادشت

پاسخ به کلیه نیازهای شرکت ها و صنایع در یک مکان و با تجهیزات مدرن :  
آزمایشگاه تخصصی - شنوایی سنجی - تست ریه - پیشرفته ترین مرکز بینایی سنجی در منطقه

یکم شهریور، روز پزشک به همه پزشکان متعهد و دلسوز مبارک باد.



# Laboratory

of AVRAND PISHRO

آزمایشگاه صنعتی آورند پیشرو



AVRAND  
P I S H R O



- آزمایشگاه شیمی
- آزمایشگاه پلیمر
- آزمایشگاه مکانیک
- آزمایشگاه مترولوژی
- آزمایشگاه آکوستیک
- آزمایشگاه شرایط محیطی
- آزمایشگاه سوخت رسانی و سیالات
- آزمایشگاه کالیبراسیون و اندازه گیری



ان اس ایس ایل (ان اس ایس) Our GO: The Blue Sky

www.avrand.com