صنعت موتورسیکلت
Motorcycle Industry

فصلنامه اختصاصی
علوم پایه و فنی و مهندسی
خودروسازی و تعمیرات خودرو
سال اول، شماره ۱، پاییز ۱۳۹۷
۸۰ صفحه، قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

Exclusive Quarterly
Basic Sciences and Engineering
Automobile Manufacturing and
Car Repairs
VOL. 1, NO. 1
Autumn 2018

Register No: 83133 New Magazine

www.motorcycleindustry.ir
Telegram.com/motorcycleindustry
Instagram.com/motorcycle.industry

New Color
2019 Ducati XDiavel

HAMTAZ

شرکت جهان همتا سیکلت

Hamtaz RS 150 New

همتاز آر اس ۱۵۰ جدید

HAMTAZ RS 150 New

HAMTAZ

شرکت جهان همتا سیکلت

شرکت تولیدی صنعتی جهان همتا سیکلت در زمینه‌تولید و مونتاژ انواع موتور سیکلت ۱۲۵ سی سی، ۱۵۰ سی سی، ۲۰۰ سی سی و ۲۵۰ سی سی با نام های تجاری همتاز ، فلات، همرو و پانیک فعالیت خود را از سال ۱۳۸۱ واقع در شهرستان بناب از شهرهای استان آذربایجان شرقی شروع و در سال ۱۳۸۷ با گسترش و تجهیز خطوط تولید و همچنین جذب و استفاده از نیروهای متخصص و کارآمد در کلیه سطوح ، توانست میزان تولید خود را افزایش داده و با انتقال کارخانه خود به شهرک صنعتی بناب به مساحت ۱۰۰۰۰ متر مربع با سالن سر پوشیده ۴۰۰۰ متر مربع و افزایش تولید محصولات جدید فعالیت خود را به طور چشمگیری توسعه دهد. و در سال ۱۳۸۷ موفق به اخذ گواهینامه سیستم مدیریت کیفیت بر مبنای ISO9001:2008 گردید.

آدرس دفتر مرکزی:
تهران، خیابان مطهری، نرسیده به سهروردی، پلاک ۱۰۵
تلفن: ۸-۸۸۵۰۸۲۰۳-۰۲۱
فکس: ۸۸۷۴۳۳۹۴-۰۲۱

کارخانه: آذربایجان شرقی، بناب، شهرک صنعتی بناب
صندوق پستی ۱۹۷
تلفن: ۸-۳۷۷۸۰۰۰۳-۰۴۱

In 2008 by relying on willpower and hard working succeed to expand and equipping production lines and increased the quality and quantity of products and moved the factory to Bonab (City) Industrial Zone with the area of 10,000 square meters.

Jahan Hamtac cyclet Co. attempted to increase the quality level and that's the reason of achieving ISO9001:2008 (Quality Management System) certificate.

www.hamtazmotor.com

ENTERING A
NEW DIMENSION
ENERGI
worldwide
ENERGI
لوازم یدکی انرژی
شرکت صنعتی و تولیدی انرژی موتور

YAMAHA
YAMAHA
YAMAHA
سازمان آگهی‌های صنعت موتورسیکلت
۰۹۱۲۸۲۳۵۳۳۶

بسم الله الرحمن الرحیم

صنعت موتورسیکلت
Motorcycle Industry

نخستین نشریه اختصاصی صنعت موتورسیکلت در ایران

(علوم پایه و فنی و مهندسی- خودروسازی و تعمیرات خودرو)

فهرست

سرمقاله ۴
تاسیس نخستین نشریه اختصاصی در صنعت موتورسیکلت ایران ۶
پیام پیشکسوت صنعت موتورسیکلت و دوچرخه ۶
اهداف و چشم انداز نشریه صنعت موتورسیکلت ۷
آیین‌نامه اخلاق حرفه‌ای نشریه صنعت موتورسیکلت ۹
دستورالعمل نگارش و نحوه داوری مقالات برای نشریه صنعت موتورسیکلت ۱۰
هدف مجله صنعت موتورسیکلت از نگاهی دیگر ۱۱
زندگینامه بنیانگذار نشریه صنعت موتورسیکلت ۱۳
مصوبه‌های هیات دولت و عملکرد مسئولان در زیر ذَرّه‌بین نشریه صنعت موتورسیکلت ۱۸
جنگ اقتصادی و جهاد اقتصادی تولیدکنندگان موتورسیکلت ۳۵
تاریخچه صنعت موتورسیکلت ایران ۳۸
آمار شماره‌گذاری موتورسیکلت در ایران ۵۰
تاریخچه فنی صنعت موتورسیکلت ایران ۵۳
بررسی سیاست صنعتی کشور هندوستان در صنعت موتورسیکلت ۵۷
گزارش از نمایشگاه میلان ۲۰۱۸ ..... ۶۰
تاریخچه نمایشگاه گوانگجو چین ۶۱
هوندا سی‌بی ۷۵۰، آغازکننده تحول! ۶۳
تکنولوژی موتورسیکلت ۶۸
مدیریت بازاریابی ۷۳
اجرای طرح «کلید به کلید» برای دارندگان موتورسیکلت‌های فرسوده ۷۶
آیا منشاء آلودگی هوای تهران، از وسایل نقلیه است؟ ۷۷
رسانه‌های تازه تاسیس تا سه سال یارانه دریافت نخواهند کرد! ۷۸
پس از ۲۵ سال برپایی؛ نمایشگاه مطبوعات، امسال برگزار نمی‌شود! ۷۸

منابع عکس‌های تمام صفحه شامل بیانات مقام معظم رهبری:
- پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر حفظ و نشر مقام معظم رهبری
- سایت عصر انتظار

فصلنامه اختصاصی

سال اول، شماره۱، پاییز۱۳۹۷

صاحب امتیاز، مدیر مسئول و سردبیر

محمدعلی نژادیان

اعضای هیات تحریریه

مهندس سیدعلیرضا موسویان
مهندس سیدعباس حسینی‌مجد
مهندس علیرضا بیک‌پور
مهندس مهراد حاج‌محمدعلی
مهندس پیمان علی‌محمدی

مدیریت هنری/ صفحه‌آرایی

سپیده سلیمانی

ارتباط با نشریه

۱- تهران،صندوق پستی:
۱۹۵۷۵-۵۶۵
۲- تهران، خیابان ۱۷ شهریور، خیابان کیامنش، خیابان شکوری- کوچه مسجد شهابی- پلاک ۹
کدپستی: ۱۷۶۹۶۹۴۵۴۱
تلفن: ۳۳۴۳۸۵۸۷-۰۲۱

روابط عمومی و سازمان آگهی‌ها

۰۹۱۲۸۲۳۷۳۳۶

چاپ و صحافی

گل آذین - تهران، ابتدای جاده قدیم کرج، بالاتر از شیر پاستوریزه، خیابان فتح ۲۱، پلاک ۱۵
تلفن: ۸- ۶۶۴۳۵۶۶۶ -۰۲۱

قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

- هرگونه کپی برداری و نقل از محتوای نشریه با ذکر منبع آزاد است.
- نشریه صنعت موتورسیکلت وابسته به هیچ سازمان دولتی و غیردولتی نیست و کاملا مستقل است.
- به دلیل محدودیت تعداد صفحات، این نشریه در قبول و رد، ویراستاری و خلاصه کردن مقالات آزاد است.
- مسئولیت صحت و سقم مطالب و آگهی‌ها به عهده نویسنده و آگهی دهنده است، پس قبل از هر اطمینانی تحقیق کنید.
- نشریه صنعت موتورسیکلت برای رشد و رسیدن به اهداف خود، نیازمند رهنمودها و یاری صاحبنظران این عرصه است. ازاین‌رو، هرگونه انتقاد و پیشنهادی را ارج نهاده و استقبال می کنیم و پیشاپیش قدردان همه فرهیختگان ارجمند هستیم که با فکر و قلم توانای خود دعوت ما را اجابت کرده‌اند.

www.motorcycleindustry.ir
Twitter.com/motorcycle_ind
Telegram.com/motorcycleindustry
Instagram.com/ motorcycle.industry
Facebook.com/motorcycleindustry.iran
Email: motorcycle.industry@yahoo.com

سرمقاله

بخوان به نام پروردگارت که جهان را آفرید[۲]. همان که با قلم [و کتابت انسان را] آموزش داد[۳]. (قرآن کریم، علق: ۱و۴)

محمدعلی نژادیان
مدیرمسئول

در ابتدا خداوند را شاکریم که توانستیم از طریق این نشریه با شما خوبان ارتباط برقرار نماییم و امیدوار هستیم از طریق این تعامل باعث تکامل صنعت موتورسیکلت ایران شویم.

ما در عصر دانش و فناوری هستیم و دانش نیز بر پایه اطلاعات قرار دارد، یعنی اطلاعات سلول شکل‌گیری دانش است و بر همین اساس طی دهه‌های گذشته، مناسبات کاری، تجاری، اقتصادی، تولیدی و... در صنایع مختلف تغییر کرده و هر صنعتی که خودش را به روز نکند، محکوم به فنا است! امروز در صنایع دنیا، صرفا بزرگ، کوچک را مغلوب نمی‌کند بلکه این سریع هست که از دیگران گوی سبقت را می‌گیرد و به موفقیت می‌رسد که البته پیش زمینه این موضوع، مستلزم داشتن یک بانک اطلاعاتی علمی، اختصاصی و به روز است!

همچنین در گذشته به‌دلیل شرایط و طرز تفکر حاکم بر فضای تولید ایران، برخی تولیدکنندگان بیشتر با دید بازرگانی به تولید نگاه می‌کردند ولی امروز با توجه به پیشرفت روزافزون علم و تکنولوژی و ارتقای سطح استانداردها، شاهد تغییر و تحول‌های جدیدی در صنایع گوناگون و از جمله صنعت موتورسیکلت هستیم که بر همین اساس نیاز است برای پیشرفت همه‌جانبه، فعالیت‌های علمی و فرهنگی خاصی در هر صنعت صورت پذیرد تا به خودکفایی برسیم و در همین راستا نیز این نشریه متولد شد!

البته همان‌طور که مستحضر هستید، فعالیت‌های علمی و فرهنگی وقت بسیاری برای تفکر، تحلیل و اقدام لازم دارد و امروزه به دلیل مقرون به صرفه نبودن اقتصاد فرهنگی، معمولا چنین فعالیت‌هایی نیز کمتر مورد توجه ویژه قرار می‌گیرد.

حال اینجانب به دلیل این که ۲۰ سال از جوانی خود را در صنعت موتورسیکلت سپری کرده‌ام، همیشه در حد توان خود پیگیر امور فرهنگی و علمی برای این صنعت بوده‌ام و اعتقاد دارم که ما در این عرصه کوتاهی داشته و آسیب دیده‌ایم و باید برای جبران کاستی‌ها و پیشرفت این صنعت به فکر ارتقاء سطح علمی و فرهنگی صنفی خود باشیم! در نتیجه با توجه به نیازسنجی‌های صورت گرفته تصمیم به انتشار این نشریه گرفتم تا بتوانیم با همکاری متولیان، متخصصان و فعالان صنعت موتورسیکلت، مسائل صنفی را مطرح و نسبت به مصوبات و بخشنامه‌های سازمان‌های مختلف، تحلیل‌های لازم را انجام داده و با ارائه مقالات علمی، تخصصی و به روز و همچنین با ارائه اخبار و گزارش‌های دقیق، باعث پیشرفت و توسعه صنعت موتورسیکلت ایران بشویم و این صنعت را از آسیب بیشتر دور کنیم! در واقع یکی از اهداف این است که می‌خواهیم از این طریق صدای صنعت موتورسیکلت ایران را به گوش مسئولان برسانیم و در چارچوب علم، منطق و اخلاق از حق این صنعت دفاع کنیم! البته این فرصت برای همه علاقه‌مندان و دلسوزان محیا است تا نتایج پژوهش‌ها و تحلیل‌های خود را از این طریق به جامعه علمی، صنعتی و فرهنگی کشور ارائه کنند.

همچنین، ما نمی‌خواهیم مانند بعضی مجله‌ها که بر خلاف قانون مطبوعات بر روی مجله از کلمه تخصصی استفاده می کنند و یا بدون مجوز در حال فعالیت هستند، صرفا یک کار تبلیغاتی کنیم و یا از اینترنت چند صفحه مطلب را کپی کرده و منتشر نماییم و فقط یک کار نمایشی انجام بدهیم، بلکه می‌خواهیم یک کار حرفه‌ای انجام شود تا این نشریه در حد خود، بتواند چراغ، هویت و شخصیت صنعت موتورسیکلت شود و نه با چند صفحه محتوای خام و تکراری و بعضا نامرتبط، باعث لطمه به این صنعت شویم! ازاین‌رو، وقتی می‌گوییم حرفه‌ای، یعنی این مسائل را لحاظ و تولید محتوا کردن و نه فقط چندین صفحه را با مطالب غیر مفید که با یک جستجوی ساده در اینترنت نیز به‌دست می آید، صفحات را پر کنیم!

قابل ذکر است که صنعت موتورسیکلت، دقیقا به دلیل نبود یک نشریه اختصاصی ضربات زیادی خورد، زیرا اولا در بسیاری مواقع این صنعت نتوانست از حق خود در سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها به‌طور شایسته و بایسته دفاع کند که البته مهم‌ترین دلیل آن وقت کم

1- Editorial

۲- اقْرَأْ بِاسْمِ رَبِّکَ الَّذِی خَلَقَ
۳- الَّذِی عَلَّمَ بِالْقَلَمِ

مسئولان است و ثانیا زمانی که مطالب صنفی در رسانه‌های «غیر اختصاصی» مطرح می‌شود، ممکن است زیاد جلب توجه نکند، ولی وجود چنین رسانه‌ای بهتر می‌تواند، اتفاقات را در مسیر درست خود هدایت کرده و صنعت را به اهداف خود برساند.

اهمیت مجله صنعت موتورسیکلت برای وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها

شاید در وقت اداری وزرای محترم، مسئولان و کارشناسان سازمان‌ها وقت کافی برای شنیدن نظرها، پیشنهادها و انتقادهای فعالان و متخصصان صنعت موتورسیکلت را نداشته باشند و ممکن است به دلیل عدم اطلاع از جزییات و نظر کارشناسان این صنعت، در تصمیم‌گیری‌های خود فقط مباحث کلان را ببینند ولی وقتی یک نشریه اختصاصی متشکل از تحلیل‌ها و مقاله‌های متخصصان و فعالان صنعت موتورسیکلت آماده می‌شود و در اختیار آن‌ها قرار می‌گیرد، در نتیجه سر فرصت تحلیل‌ها (انتقادها، پیشنهادها، نقاط ضعف و نقاط قوت) مربوط به طرح‌ها، مصوبه‌ها و بخشنامه‌هایی که پشت در بسته برای این صنعت صادر می‌نمایند را مطالعه می‌کنند و این کار در دراز مدت کمک به تصمیم‌گیری بهتر و دقیق‌تر مسئولان می‌نماید و باعث کاهش فشار به صنعت موتورسیکلت نیز می‌شود و البته مسئولان محترم نیز می‌توانند، از طریق این رسانه نظرهای خود را به گوش فعالان و علاقه‌مندان صنعت موتورسیکلت برسانند. پس مناسب است، از این فرصت استفاده کنیم تا بتوانیم با قدرت و صلابت، صنعت موتورسیکلت را به قله‌های موفقیت و پیشرفت برسانیم!

ارتباط صنعت موتورسیکلت و دانشگاه

یکی از اهداف این نشریه برقرای ارتباط صنعت و دانشگاه است، زیرا اعتقاد اینجانب بر این است که تلفیق (علم و تجربه) باعث تسریع در پیشرفت خواهد شد و در واقع صنعت و دانشگاه می‌تواند، مکمل هم باشد!

شایان ذکر است که همیشه یکی از پیشنهادها و انتقاداتی که از طریق رسانه‌ها به مسئولان دانشگاه‌ها داشته‌ام این موضوع بوده است که (مسئولان ارتباط بین صنعت و دانشگاه) باید به‌طور پیوسته تحققات میدانی با صنایع و سازمان‌های مختلف دولتی، تعاونی و خصوصی داشته باشند و ببینند که چه نیازهای جدیدی در بازار کار شکل گرفته است و به این صورت نباشد که دانشجوی ما بدون کارشناسی، نیازسنجی و با زحمات و تلاش‌های بسیار تولید محتوا کند، ولی در نهایت خریداری برای آن پیدا نشود و برعکس اگر صنایع ما از نتایج تحقیقات و پژوهش‌های دانشگاه‌ها استفاده نکرده و نیازهای خود را به جامعه دانشگاهی مطرح نکنند، هر روز به جای پیشرفت، پسرفت را تجربه خواهند کرد و هیچ وقت در یک‌سری از صنایع به خودکفایی نخواهیم رسید! لذا این مجله می‌تواند پل ارتباطی موثری بین صنعت موتورسیکلت و دانشگاه شود که این مهم از طریق هیات تحریریه علمی و فنی نشریه می‌تواند به خوبی رخ دهد!

حال به‌طور خاص از مدیران فنی شرکت‌های تولیدکننده موتورسیکلت، کارشناسان این صنعت و اساتید و پژوهشگران دانشگاه، جهت این رویداد علمی و فرهنگی دعوت به عمل می‌آورم و در نهایت از همه مسئولان و فعالان صنعت موتورسیکلت که قلبشان برای پیشرفت صنعت کشور و مخصوصا صنعت موتورسیکلت ایران می‌تپد و دغدغه حل مشکلات این صنف را دارند، دعوت به همکاری و همیاری می‌نمایم تا بلکه از طریق این رسانه، بتوانیم پایه و اساس پیشرفت همه‌جانبه این صنعت را مهیا نماییم.

سپاسگزاری‌ها

- بدینوسیله از همکاری و حمایت جناب آقای «جلیل مجاهد»، ریاست محترم انجمن صنعت موتورسیکلت ایران و رئیس هیات مدیره گروه صنعتی نیرو موتور قدردانی کرده و همچنین از جناب آقای «کاظم نیکبخت»، مدیر عامل شرکت انرژی موتور، جناب آقایان «رضا خیالی و فرهاد خیالی» اعضای محترم هیات مدیره شرکت جهان همتا سیکلت بناب و همچنین جناب آقای «علی علیپوریان ازغد» رئیس هیات مدیره شرکت تیزپر توس مشهد کمال تشکر را دارد.

- همچنین از همکاران و فعالان صنعت موتورسیکلت که نهایت لطف خود را ابراز داشتند، سپاسگزارم:

آقایان محمد بهروززاده، محسن عزیزی، ابوالفضل حجازی، مسعود تجویدی، مصطفی اثنی‌عشری، محمد منصوری، احمد احمدی، علی عرب، رضا مکاریان، مسعود غلامی، محسن زمردی، علی اخوان، بهمن ضیاءمقدم، حبیب‌الله محمودان، فریدون شهریاری، سیدمهدی موسویان، محمود کلانتر، رسول پارچه‌باف، مرتضی طباطبایی‌تبریزی، محمد رضایی، سیدعلیرضا موسویان، محسن دیانتی، حمیدرضا گرشاسبی، محمد قربانی، محمد یوسفی، محمدرضا حشمتی، مهرداد خرمنش، سیدجواد سیدمحمدی، جواد علیپوریان، بهروز اخوان و...

- از جناب آقای «فرهاد اسفندیاری» که طی سالیان گذشته، با انتشار مجله در این صنف، زحمت‌های بسیاری را متقبل شد و از این‌که همیشه نسبت به این حقیر نیز نهایت لطف و محبت را ابراز داشته، سپاسگزارم و برای ایشان از خداوند سلامتی و عاقبت بخیری مسألت دارم. همچنین از هفته نامه خودرو امروز به ویژه جناب آقای «امیرحسین برخورداری» که طی ۳ سال اخیر، همیشه نسبت به اینجانب و صنعت موتورسیکلت لطف داشته‌اند، سپاسگزارم.

در نهایت به نوبه خود از همه رسانه‌های مختلف که از ابتدای شکل‌گیری این صنعت، صادقانه به مسائل این صنف پرداختند، قدردانی می‌کنم و برای همه آن‌ها آرزوی موفقیت و سربلندی دارم.

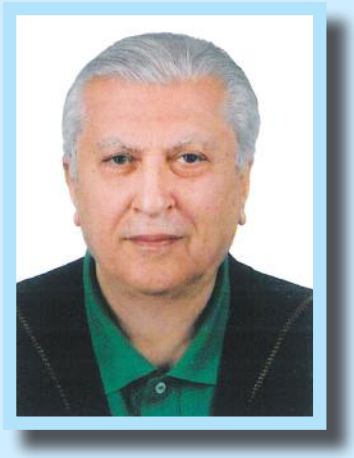
تاسیس نخستین نشریه اختصاصی در صنعت موتورسیکلت ایران[1]

یکی از مهم‌ترین فعالیت‌های صنایع مولد و دارای تکنولوژی روز که پویایی و پیشرفت آن صنعت را نشان می‌دهد، نشریه اختصاصی آن است. حال با کمال مسرت به استحضار می‌رساند، پروانه نشریه با عنوان «صنعت موتورسیکلت» در زمینه (علوم پایه و فنی و مهندسی- خودروسازی و تعمیرات خودرو)، دارای گرایش اختصاصی، قابلیت انتشار مطالب با دو زبان فارسی و انگلیسی، گستره توزیع به‌طور سراسری در ایران و با ترتیب انتشار به‌صورت فصلنامه به نام محمدعلی نژادیان در تاریخ ۹۷/۰۷/۱۶ با شماره ثبت ۸۳۱۳۳ از وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی مجوز دریافت کرد و طبق قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران، تاسیس و در چارچوب اخلاق و منطق عمل خواهد کرد!

شایان ذکر است در صورت حمایت همه‌جانبه، ترتیب انتشار این نشریه از فصلنامه به (دوماه نامه، ماه نامه، دو هفته نامه، هفته نامه و حتی روزنامه) نیز قابل تبدیل است.

پیام پیشکسوت صنعت موتورسیکلت و دوچـــرخه[2]

۶۰ سال انتظار



کاظم نیکبخت

مدیر عامل شرکت تولیدی و صنعتی انرژی موتور

۹۷/۰۸/۲۵

در سال ۱۳۳۸ بعد از اخذ دیپلم از مدرسه دارالفنون، نزد پدرم که در آن موقع در خیابان ناصر خسرو فروشگاه دوچرخه داشت، مشغول کار شدم و به‌زودی دریافتم که علاقه‌ام به دوچرخه و موتورسیکلت انتها ندارد!

در آن دوران کسب اطلاعات عمومی و فنی، مخصوصا در مورد موتورسیکلت بسیار محدود و مشکل بود!

تجربه شصت ساله، من را به این نتیجه رسانده که بدون همکاری صادقانه، هیچ صنعتی رشد نمی‌کند و اینک این امکان برای خانواده بزرگ این رشته با پیدایش این نشریه با همت آقای «محمدعلی نژادیان» به‌وجود آمده که در شصت سال گذشته، جای آن خالی بوده است!

همکاری تک‌تک دست اندرکاران این صنعت، از شرکت‌های بزرگ تولیدی تا تولیدکنندکان کوچک‌ترین قطعات مربوط به آن، بسیار مهم و لازم است!

اگر کمک و همکاری صادقانه تمام همکاران در این مجموعه میسر گردد، نتایج باور نکردنی آن را همه احساس خواهند کرد و همه از منافع آن برخوردار خواهند گشت!

1- Establishment of the First Exclusive Magazine in Iran's Motorcycle Industry

2- The veteran leader of motorbike industry's message

اهداف و چشم انداز نشریه صنعت موتورسیکلت[1]

این نشریه به‌طور کلی در راستای توسعه و گسترش مرزهای دانش و فن‌آوری، تحقق اهداف سند چشم انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ ه.ش، پیشبرد اهدافی که در قانون اساسی بیان شده، تنویر افکار عمومی، بالا بردن سطح آگاهی، معلومات و دانش مردم و مخصوصا فعالان و کارشناسان صنعت موتورسیکلت و دیگر مواردی که در قانون مطبوعات نیز به آن اشاره شده است، پیش خواهد رفت و با نگاه ملی و فرا ملی مبادرت به انتشار مقاله، گفتگوها، یادداشت‌ها، اخبار، گزارش‌ها و دیگر رویدادهای مربوط به صنعت موتورسیکلت می‌نماید. در این راستا قصد داریم با ارائه دستاوردهای برجسته همکاران محقق، طوری طی‌طریق نماییم تا این نشریه به عنوان یک مرجعیت رسمی بدیع و به روز فعالیت نماید.

همچنین یکی از وظایف مهم ما به عنوان یک رسانه کمک موثر به پیشرفت و توسعه کشور است که این مهم از طریق اطلاع رسانی درست و به موقع صورت می‌پذیرد. از این رو سعی می‌کنیم برای رسیدن به اهداف این نشریه از حضور دانشگاهیان، اساتید فرهیخته و افراد با تجربه و اندیشمند که هر کدام از آن‌ها سرمایه‌های فکری و معنوی ایران عزیز هستند، بهره‌مند شویم.

در نهایت امیدوار هستیم با همراهی و همدلی همه دلسوزان و فعالان صنعت موتورسیکلت ایران، بتوانیم در جهت پیشرفت کشور و مخصوصا این صنعت، قدم های مثبت برداریم و بتوانیم رسالت خود را با نشر اطلاعات علمی و تخصصی درجهت جلوگیری از تخریب بیشتر و کمک به بالابردن کیفیت صنعت موتورسیکلت به انجام برسانیم.

از جمله اهداف این نشریه عبارتند از:

۱- انتشار و ترویج نظریه‌ها، پژوهش‌ها، دستاوردها، یافته‌های علمی و معرفی محصولات جدید صنعت موتورسیکلت ایران و جهان

۲- فراهم کردن فضایی مناسب برای شنیده شدن صدای تولیدکنندگان، نمایندگان، مصرف‌کنندگان و مسئولان

۳- معرفی اندیشمندان و پژوهشگران ملی و بین‌المللی در حوزه صنعت موتورسیکلت و ایجاد ارتباط بین آن‌ها

۴- ارتباط صنعت و دانشگاه و به‌طور کلی ایجاد تعامل با مراکز علمی کشور

- گردآوری اطلاعات جدید و به روز برای کمک به ارتقای سطح کیفی و کمی توان علمی و فنی نیروهای متخصص در صنعت موتورسیکلت و دانشگاه‌ها

- برقراری شرایط مناسب برای توسعه آموخته‌ها، تبادل تجربیات، دانش و دستاوردهای علمی- پژوهشی بین اساتید، دانشجویان و متخصصان صنعت موتورسیکلت و همچنین اشاعه و گسترش دانش مربوط به تولید موتورسیکلت و قطعات آن

- آگاه‌سازی دانشگاهیان و پژوهشگران از موضوعات مورد نیاز این صنعت و به‌طور کلی نیازسنجی صنعت و دانشگاه نسبت به یکدیگر

- کمک به نزدیک شدن بین پژوهش‌های علمی و نیازهای جامعه و همچنین کاربردی کردن مباحث نظری و پژوهش‌های به عمل آمده در حوزه صنعت موتورسیکلت

- انعکاس طرح‌ها و پژوهش‌های (کاربردی، بنیادی و توسعه‌ای[2]) برای تقویت پایه‌های علمی کشور

- ارتقای سطح کیفی آموزش و پژوهش، ارتقاء مستمر دانش فنی و کیفیت تولیدات و خدمات و فراهم ساختن فضای نوآوری و خلاقیت در صنعت موتورسیکلت

- اطلاع رسانی تخصصی و معرفی توانمندی‌های علمی- فنی و دستاوردهای نوین ملّی

1- Aims and Perspective of the Motorcycle Industry Magazine

۲- **تحقیق بنیادی**: عبارت است از تحقیق طراحی شده برای ایجاد درک نوینی از اصول و فرایندهای اساسی و اصلی (یونسکو)

تحقیق کاربردی: عبارت است از تحقیقی که طراحی می‌شود برای ایجاد (خلق) فناوری جدید (یونسکو)

پژوهش توسعه‌ای: پژوهشی است که با هدف ترویج نتایج پژوهش‌های بنیادی و کاربردی و به‌منظور استفاده در تولید مواد، فراورده‌ها، وسایل، ابزار، فرایندها و روش‌های جدید و یا بهبود آن‌ها انجام می‌گیرد (یونسکو)

- فراهم کردن فضای تحقیق و پژوهش در حوزه علوم مربوط به صنعت موتورسیکلت که این خود فرصتی را برای مجله حاضر ایجاد خواهد کرد تا با مشارکت محققان و اندیشمندان ضمن ارتقاء کیفی، به تعالی دانش در جامعه بپردازد و بدینوسیله در رویکرد کمال انسانی نقش موثری را ایفا نماید و در نهایت به اندازه توان خود باعث تامین نیاز تحقیقاتی کشور شده و باعث تولید ایده‌های نو در صنعت موتورسیکلت شود.

- این نشریه در صدد آن است که با چاپ مقاله‌هایی که از پژوهش‌های انجام شده توسط محققان عزیز کشورمان با استفاده از جدیدترین اطلاعات علمی دنیا در زمینه صنعت موتورسیکلت صورت پذیرفته، قدم‌های موثری در جهت رفع «معضلات محیط زیستی» نیز بردارد.

۵- فرآهم آوردن زمینه تبادل و تضارب آرا در مسائل مربوط به صنعت موتورسیکلت و تبیین و پیگیری مشکلات صنفی (عوامل درونی و بیرونی) و تلاش در ارائه راه حل برای آن‌ها

۶- معرفی ظرفیت‌های سخت افزاری و نرم افزاری موجود در صنعت موتورسیکلت

۷- ایجاد و تکمیل مستمر یک بانک اطلاعاتی دقیق از شرکت‌ها، متخصصان، نمایندگان فروش موتورسیکلت و اطلاعات فنی موتورسیکلت‌ها

۸- کمک به مدیران اجرایی و مسئولان وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و ارگان‌ها برای تصمیم‌گیری بهتر درباره صنعت موتورسیکلت

۹- ارائه اخبار مهم و اطلاع رسانی از وضعیت صنعت موتورسیکلت

۱۰- نقد و بررسی نظریه‌های جدید و قدیم در زمینه‌های تخصصی صنعت موتورسیکلت

۱۱- انتشار انتقادها و پیشنهادهای شرکت‌های تولیدکننده موتورسیکلت و قطعات آن در خصوص مسائل مربوط به صنعت موتورسیکلت و نحوه تصمیم‌گیری‌های مسئولان برای این صنعت

۱۲- تحلیل محیطی و بررسی فرصت‌ها، تهدیدها، نقاط ضعف و نقاط قوت (صنعت موتورسیکلت ایران و قوانین و بخشنامه‌های سازمان‌ها)

۱۳- فرهنگ‌سازی در خصوص استفاده از محصولات تولید داخلی

۱۴- ترویج اخلاق والای حرفه‌ای و تبیین اصول قانونی و حقوقی که دانستن آن برای فعالان صنعت موتورسیکلت ایران مهم است. از جمله بررسی اسناد بالادستی و سیاست‌های کلی نظام در خصوص صنعت ایران

۱۵- در این نشریه سعی خواهیم کرد با فراهم نمودن محیط فکری و ارتباط موثر بین پژوهشگران ملّی و بین‌المللی به منظور به بحث گذاشتن آخرین یافته‌های خود در جهت کمک به گسترش اطلاعات و پژوهش‌های علمی و نشر نتایج تحقیقات تازه و ارزشمند در زمینه‌های مختلف صنعت موتورسیکلت تحول علمی و فرهنگی بزرگی را در این صنعت رقم بزنیم. ازاین‌رو، امید است که این نشریه بتواند وضعیت این صنعت را بهبود بخشیده و راه‌حل‌هایی برای مسائل نظری و عملی پیش روی این صنعت جهت قانون‌گذاران، سیاست‌گذاران، پژوهشگران و اساتید گرانقدر ارائه نماید.

چشم انداز:

در نظر است که تا سال ۱۴۰۰ ه.ش نشریه صنعت موتورسیکلت با قابلیت مرجعیت در مجامع علمی و صنعتی درحوزه مسائل مرتبط با حوزه صنعت موتورسیکلت جایگاه خود را تثبیت نماید و همچنین یکی از رسانه‌های قابل اتکا و اعتماد در مطبوعات ایران با اعتبار علمی و تخصصی بالا قرار گیرد. امید است این موضوع سبب گسترش حوزه نفوذ تولیدات علمی آن در میان طیف وسیع مخاطبان جهانی صنعت موتورسیکلت شود.

در نظر است که تا سال ۱۴۰۰ ه.ش نشریه صنعت موتورسیکلت با قابلیت مرجعیت در مجامع علمی و صنعتی درحوزه مسائل مرتبط با حوزه صنعت موتورسیکلت جایگاه خود را تثبیت نماید و همچنین یکی از رسانه‌های قابل اتکا و اعتماد در مطبوعات ایران با اعتبار علمی و تخصصی بالا قرار گیرد. امید است این موضوع سبب گسترش حوزه نفوذ تولیدات علمی آن در میان طیف وسیع مخاطبان جهانی صنعت موتورسیکلت شود

واضح است که انتشار چنین نشریه‌ای، بدون همت و مشارکت فعال متخصصان و صاحب‌نظران صنعت موتورسیکلت، جامعه علمی کشور و همکاری سازمان‌ها و نهادهای حکومتی امکان پذیر نخواهد بود. بنابراین بدینوسیله از اساتید گرانقدر، محققان ارجمند و متخصصان صنعت موتورسیکلت دعوت می‌شود با ارسال مقالات ارزشمند خود به‌منظور نیل به این اهداف، نشریه صنعت موتورسیکلت را یاری نمایند تا بتوانیم با کمک یکدیگر این صنعت را به خودکفایی برسانیم. همچنین با افتخار پذیرای پیشنهادها و انتقادهای سازنده کارشناسان این عرصه هستیم، زیرا این رسانه متعلق به همه فعالان و دوستداران صنعت موتورسیکلت است.

در نهایت با توجه به این که هر شماره از این نشریه در آرشیو مرکز اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران ثبت و نگهداری خواهد شد، لذا پیشنهاد می‌شود، اگر شرکت‌ها و کارشناسان موتورسیکلت تحقیق و پژوهشی انجام می‌دهند در این مجله به چاپ برسانند تا نتایج زحمات و تولیدات علمی شما فرهیختگان ارجمند ماندگار شود.

از خداوند قادر که قدرت اندیشه و اندیشیدن را به ما ارزانی داشته است، می‌خواهیم که در این راه نیز ما را یاری نماید تا بتوانیم وظایف اجتماعی خود را نیز به درستی انجام دهیم.

آیین‌نامه اخلاق حرفه‌ای نشریه صنعت موتورسیکلت[1]

با یاری از خداوند سبحان و اعتقاد به این که عالم محضر خداست و همواره ناظر بر اعمال انسان است و به‌منظور پاس داشت مقام بلند دانش و پژوهش و نظر به اهمیت اعتلای فرهنگ و تمدن بشری، آیین‌نامه اخلاق حرفه‌ای این نشریه، با اعتقاد به اصول اخلاق اسلامی، رعایت قانون مطبوعات و قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و با اعلام این که به هیچ ارگان، سازمان، تشکیلات و حتی حزبی وابستگی ندارد و کاملا به‌صورت مستقل فعالیت می‌کند، به شرح ذیل ایفاد می‌گردد:

۱- اصل حقیقت‌جویی: تلاش در راستای پی‌جویی حقیقت و وفاداری به آن و دوری از هرگونه پنهان‌سازی حقیقت و ارائه تحلیل‌ها، پیشنهادها و انتقادها در چارچوب اخلاق

۲- اصل رعایت حقوق: التزام به رعایت کامل حقوق پژوهشگران و پژوهیدگان (انسان، حیوان و نبات) و سایر صاحبان حق

۳- اصل مالکیت مادی و معنوی: تعهد به رعایت کامل حقوق مادی و معنوی مطالب مندرج در نشریه

۴- اصل منافع ملی: تعهد به رعایت مصالح ملی و در نظر داشتن پیشبرد و توسعه کشور در کلیه مراحل فعالیت نشریه و نداشتن گرایش به هیچ کدام از جناح های سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و البته حفظ ارتباط و تعامل با جریان‌های سیاسی رسمی در کشور

۵- اصل رعایت انصاف، امانت و قضاوت منصفانه: تعهد به اجتناب از هرگونه جانب‌داری شخصی و گروهی و رعایت حد اعتدال و میانه روی در مورد افراد و تصمیم‌گیری و داوری مقالات بدون توجه به نژاد، جنسیت، باورهای مذهبی، قومی، سیاسی و... نویسندگان و صرفا بر اساس ارزش علمی، تخصصی و درجه اهمیت مطالب انجام می‌شود. (شایان ذکر است در صورت اشتباه سهوی در ارائه مطالب، نشریه خود را موظف می داند در شماره بعدی و در همان صفحه جبران و اصلاح نماید)

۶- اصل رازداری: تعهد به صیانت از اسرار و اطلاعات محرمانه افراد، شرکت‌ها، سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با تحقیق

۷- اصل احترام: تعهد به رعایت حریم‌ها و حرمت‌ها در انجام تحقیقات، اخبار، گزارشات و مطالب نشریه و رعایت جانب نقد و خودداری از هرگونه حرمت شکنی و رعایت کرامت انسانی پرسنل، مشتریان و ارباب رجوع و تعامل با همکاران فعال در مطبوعات کشور و صنعت موتورسیکلت ایران

۸- اصل ترویج: تعهد به رواج دانش و اشاعه نتایج تحقیقات پژوهشگران و انتقال آن از طریق نشریه به غیر از مواردی که منع قانونی دارد.

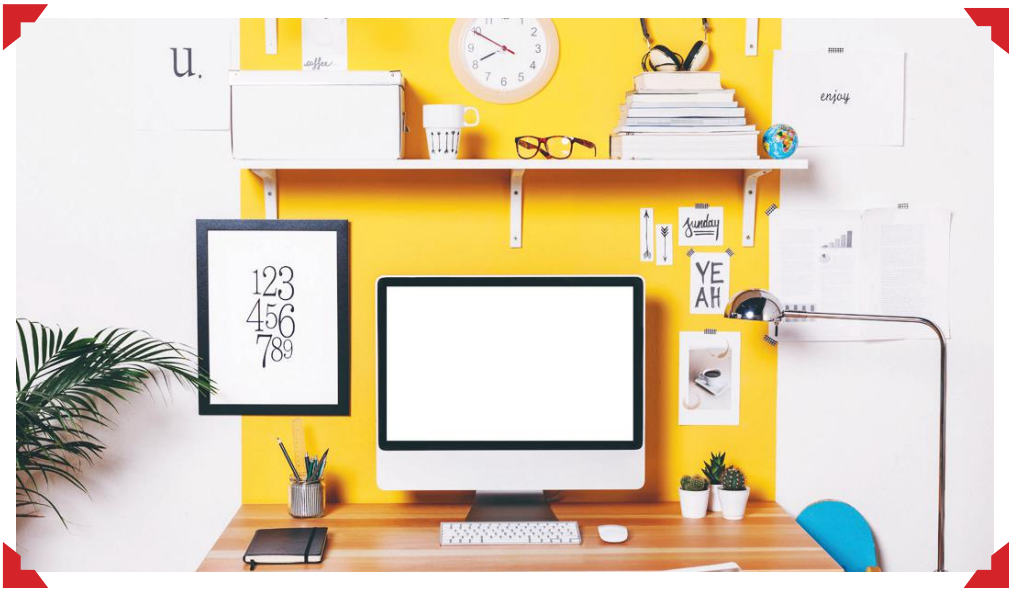
۹- اصل برائت: التزام به برائت‌جویی از هرگونه رفتار غیرحرفه‌ای و اعلام موضع نسبت به کسانی که حوزه علم و پژوهش و فعالیت نشریه را به شائبه‌های غیر علمی و غیراخلاقی می‌آلایند[2] .

1-The Professional Moral Regulations of Motorcycle Industry Magazine

۲- برگرفته از منشور اخلاق پژوهش در دانشگاه آزاد اسلامی واحد پردیس و ... http://www.pardisiau.ac.ir/tabid/120/Default.aspx

منبع عکس:
https://article.irna.ir/fa/c25331-1

دستورالعمل نگارش و نحوه داوری مقالات برای نشریه صنعت موتورسیکلت[1]



احتراما، برای حفظ ارزش علمی مقاله‌های ارزشمند فرهیختگان گرانقدر، موارد ذیل ایفاد می‌شود:

همان‌طور که در اهداف و چشم انداز «نشریه صنعت موتورسیکلت» ذکر شد، به‌طور کلی از مهم‌ترین اهداف این نشریه، فراهم آوردن بستری مناسب برای تبادل اطلاعات در زمینه‌ی پژوهش‌های علمی، فنی و تخصصی در میان جامعه دانشگاهی و متخصصان صنعت موتورسیکلت و اعتلای سطح دانش نظری و علمی آنان و نیز تهیه مجموعه‌ای مفید از اطلاعات مربوط به این صنعت است. ازاین‌رو، چاپ مقالات و مطالب ارزشمند اندیشمندان گرانقدر در این نشریه منوط به دارا بودن یکی از ویژگی‌های ذیل است:

۱. مقاله‌هایی در اولویت انتشار قرار دارد که حاوی مطالب بدیع در زمینه‌های علمی و فنی و ترجیحا مبتنی بر تحقیقات نظری و علمی پیشرفته، همراه با نقد و بررسی در موضوعات فنی و مهندسی باشد و به طرح نظرهای جدیدی پرداخته و به نتایج تازه دست یافته باشند و یا پژوهش، تلخیص و استنتاج از برخی آثار برجسته‌ی علمی و فنی باشد و یا بایستی به‌دست آمده از مطالعات، تجربه‌ها و پژوهش‌های نویسنده یا نویسندگان باشد.

۲. مقاله های رسیده با توجه به معیارهایی چون کیفیت، چگونگی تجزیه و تحلیل، نحوه اظهار نظر، نتایج به‌دست آمده، درج دقیق منابع و نیز با درنظر گرفتن جنبه‌های نوآوری، کاربردی، گستردگی و فراگیری آن‌ها، پس از داوری در هیأت تحریریه مطرح و در مورد قبول یا رد آن تصمیم‌گیری خواهد شد.

۳. مسئولیت نتایج علمی و فنی نوشته به عهده نویسنده مقاله خواهد بود.

۴. این نشریه، در قبول، رد، ویرایش، خلاصه و چاپ مطالب رسیده آزاد است و مطالب دریافت شده پس فرستاده نخواهد شد و انعکاس نظرها و دیدگاه‌های ارائه شده توسط نویسندگان مقاله‌ها و مصاحبه‌شوندگان الزاماً به معنی تأیید و پذیرش آن‌ها از سوی نشریه نیست.

۵. درج منبع مطالب ضرروی است.

۶. نویسنده باید در هر زمانی که متوجه هر گونه خطا و بی‌دقتی در مقاله خود شود، نشریه را در جریان آن قرار داده، نسبت به اصلاح آن اقدام یا مقاله را بازپس گیرد.

۷. اصل مقاله‌های رد شده یا انصراف داده شده پس از سه ماه از آرشیو فصلنامه خارج خواهد شد و فصلنامه هیچگونه مسئولیتی در قبال آن نخواهد داشت.

۸. مقاله‌های ارسالی نباید به‌طور همزمان برای سایر نشریه‌ها ارسال شده باشد.

۹. مقاله‌هایی که ترجمه است، حتما باید متن انگلیسی و منبع آن نیز ارسال شود.

نحوه داوری مقالات:

۱. قابل ذکر است که داوران انتخاب شده نیز پس از بررسی اولیه، بلافاصله سردبیر نشریه را در جریان نتیجه آن قرار خواهند داد، از جمله: عدم داوری مقاله به دلیل نبودن موضوع مقاله (در حوزه‌ی کار داور و یا موضوع نشریه)، کمبود وقت، عدم رعایت موارد ذکر شده در دستورالعمل نگارش مقاله و...

۲. داوران بر اساس مستندات علمی و استدلال کافی مندرج در مقاله‌ها، داوری می‌کنند و نقطه نظرهای خود را با وضوح و به روشنی بیان می‌نمایند و در نهایت این مدارک به نشریه و نویسندگان ارائه می‌شود و هرگز اعلام نظر سلیقه‌ای و شخصی نخواهد شد.

1-Writing Instructions and Judgment of the Articles for Motorcycle Industry Magazine

نحوه نگارش:

۱. مقاله‌های علمی که متن آن دارای (جدول، شکل، نقشه، نمودار، فرمول و...) هست، همه موارد باید به‌طور کامل و دقیق با ذکر شماره، منبع و توضیح لازم درج شود.

۲. مناسب است، منابع مطالبی که از (کتاب‌ها، نشریه‌ها، اینترنت، سخنرانی‌ها و...) دیگران استفاده کرده‌اید را در پاورقی درج شود، حتی اگر یک جمله باشد.

۳. نمونه نحوه نوشتن ارجاع درون متنی برای کتاب: بعد از جمله یا پاراگراف (نژادیان، ۱۳۹۷: ۵۶-۶۱) و در پاورقی مشخصات آن کتاب به‌صورت کامل درج می‌شود: نژادیان، محمدعلی (۱۳۹۷)، موفقیت‌شناسی اقتصادی، چاپ اول، تهران: انتشارات موفقیت‌شناسی.

- در صورتی که منبع از نشریات باشد: نژادیان، محمدعلی (۱۳۹۷)، «عنوان مقاله»، سال، شماره، نوبت چاپ، شماره صفحه.

- اگر منبع اینترنتی باشد : نژادیان، محمدعلی (۱۳۹۷)، عنوان خبر، نام خبرگزاری، تاریخ، کدخبر. و در ذیل آن لینک خبر درج می‌شود و در زیر لینک خط کشیده شود.

۴. از لحاظ نگارش: برای فارسی لطفا فونت «بی نازنین»[۲] و انگلیسی «تایمز نیو رمن»[۳] استفاده کنید و تیترهای فرعی «بی نازنین بولد» و تیترهای اصلی نیز «بی تیتر»[۴] باشد.

۵. اندازه فونت فارسی، در متن ۱۲ و در صورتی که در متن فارسی، کلمه انگلیسی هست، اندازه آن ۱۱ باشد. همچنین پاورقی فارسی ۱۰ و پاورقی انگلیسی ۸,۵ و فاصله خط ۱,۵ باشد. (البته پیشنهاد می‌شود، در متن از کلمات و اصطلاحات انگلیسی، عربی و... استفاده نشود و فقط در پاورقی آورده شود).

۶. اگر در متن، اصطلاح انگلیسی به فارسی وجود دارد، حتما در پاورقی، انگلیسی آن آورده شود.

۷. قواعد نگارش مخصوصا (نیم‌فاصله‌ها) رعایت شود، نقطه و ویرگول و مانند آن حتما باید چسبیده به کلمه قبلی و یک فاصله با حرف بعدی داشته باشد و علامت استمرار «می» مانند (می‌شود) باید با نیم فاصله از فعل جدا شود. جهت نیم فاصله می‌توانید از «کنترل‌کی+ شیفت+ اتساین»[۵] استفاده کنید. در نهایت ضمن تشکر از توجه فرهیختگان گرانقدر، خواهشمند است در صورت داشتن سوال‌های بیشتر با نشریه تماس حاصل نمایند.

هدف مجله صنعت موتورسیکلت از نگاهی دیگر

ن، سوگند به قلم و آنچه را با قلم می نویسند (قرآن کریم، قلم:۱).

راه موفقیت هر قوم و ملتی از راه قلم و کتابت می‌گذرد و در اهمیت آن همین بس که سوره‌ای در قرآن به نام قلم است و خداوند به آن قسم یاد کرده و در واقع هر فردی از آن حمایت کند، قدم در راه حق گذاشته است!

اهمیت و نقش «قلم و نوشتن » در زندگی انسان ها

«قلم و نوشته، همان چیزی است که سرچشمه پیدایش تمام تمدن‌های انسانی، پیشرفت و تکامل علوم، بیداری اندیشه‌ها و افکار، شکل گرفتن مذهب‌ها و سرچشمه هدایت و آگاهی بشر است، تا آنجا که دوران زندگی بشر را به دو دوران تقسیم می‌کند: «دوران تاریخ» و «دوران قبل از تاریخ»، دوران تاریخ بشر از زمانی شروع می‌شود که خط اختراع شد و انسان توانست ماجرای زندگی خود را بر صفحات نقش کند»[۶].

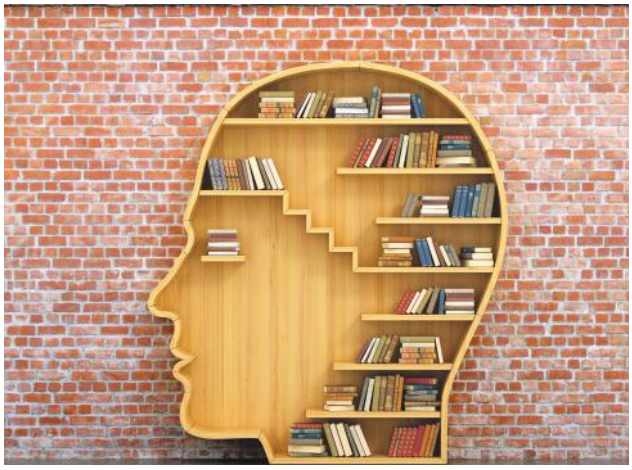
«گردش نیش قلم بر صفحه کاغذ، سرنوشت بشر را رقم می‌زند، لذا پیروزی و شکست جوامع انسانی به نوک قلم‌ها بسته است. قلم حافظ علوم و دانش‌ها، پاسدار افکار اندیشمندان، حلقه اتصال فکری علما، پل ارتباطی گذشته و آینده بشر است. حتی ارتباط آسمان و زمین نیز از طریق لوح و قلم حاصل شده است! قلم انسان‌هایی را که جدا از هم، از نظر زمان و مکان، زندگی می‌کنند پیوند می‌دهد، گویی همه متفکران بشر را در تمام طول تاریخ و در تمام صفحه روی زمین در یک کتابخانه بزرگ جمع می‌بینی! قلم رازدار بشر و خزانه‌دار علوم و جمع‌آوری کننده تجربیات قرون و اعصار است و اگر قرآن به آن سوگند یاد می‌کند به همین دلیل است، زیرا همیشه سوگند به یک امر عظیم و پر ارزش یاد می‌شود. البته قلم وسیله‌ای است برای (مایسطرون) و نوشته‌ها که قرآن به هردو سوگند یاد کرده است، هم به «ابزار» و هم به «محصول» ابزار[۷] .

پیشوایان اسلام در احادیث متعددی به یاران خود تاکید می‌کردند که به حافظه خود قناعت نکنند و احادیث اسلامی و علوم الهی را به رشته تحریر درآورند و برای آیندگان به یادگار بگذارند. بعضی از دانشمندان گفته‌اند: بیان دو گونه است، بیان زبان و بیان قلم، بیان زبان با گذشت زمان کهنه می‌شود و از بین می‌رود ولی بیان قلم‌ها تا ابد باقی است.

2- B Nazanin
3- Times New Roman
4- B Titr
5- Ctrl+Shift+@

۶- تفسیر نمونه، جلد۲۴، صفحه ۳۶۹

۷- همان، صفحه ۳۷۴



و نیز گفته‌اند: پایه امور دین و دنیا بر دو چیز استوار است، «قلم» و «شمشیر» و شمشیر زیر پوشش قلم قرار دارد.
همین معنی را بعضی از شعرای عرب چنین به نظم آورده‌اند[۸]:
(خداوند این گونه برای قلم از آن روز که تراشیده شد مقدر کرده است که شمشیرهای تیز خدمت گزار آن باشند)! این تعبیر اشاره لطیفی است به تراشیدن قلم به وسیله چاقو و قرار گرفتن تیغ‌های تیز در خدمت قلم از آغاز کار.
شاعر دیگری با استناد به آیات مورد بحث در این زمینه می‌گوید[۹]:
«آن‌روز که جنگ‌جویان قهرمان به شمشیرهای خود سوگند یاد کنند و آن را اسباب بزرگی و افتخار بشمرند، برای قلم نویسندگان همین افتخار و سربلندی در تمام دوران جهان بس که خداوند سوگند به قلم یاد کرده است و نه به شمشیر»!
و راستی چنین است چرا که پیروزی‌های نظامی، اگر از ناحیه فرهنگ نیرومندی تضمین نگردد، هرگز پایدار نخواهد بود. مغول‌ها در تاریخ ایران بزرگ‌ترین پیروزی را کسب کردند ولی چون ملت بی‌فرهنگی بودند به‌زودی در فرهنگ اسلام و ایران حل شدند و مسیر خود را تغییر دادند[۱۰]».
«خداوند سبحان از این جهت این سوگند را یاد کرده که قلم و نوشته از عظیم‌ترین نعمت‌هایی است که خدای تعالی بشر را به آن هدایت کرده، به‌وسیله آن حوادث غایب از انظار و معانی نهفته در درون دل‌ها را ضبط می‌کند و انسان به‌وسیله قلم و نوشتن می‌تواند هر حادثه‌ای را که در پس پرده مرور زمان و بعد مکان قرار گرفته نزد خود حاضر سازد (مثل این که حادثه قرن‌ها قبل، همین الان دارد اتفاق میافتد و حوادث هزاران فرسنگ آن طرف‌تر در همین جا دارد رخ می‌دهد) پس قلم و نوشتن هم دست کمی از«کلام» ندارد و در عظمت این دو نعمت همین بس که خدای سبحان بر انسان منت نهاده که وی را به‌سوی کلام و قلم هدایت کرده و طریق استفاده از این دو نعمت را به او یاد داده است.

در مورد کلام فرموده:
انسان را آفرید، به او بیان (آنچه در دل است) آموخت[۱۱](قرآن کریم، رحمن: ۳ و۴)

و در مورد قلم فرموده :
همان که با قلم (وکتابت انسان را) آموزش داد و آنچه را که انسان نمی‌دانست (به‌تدریج به او) آموخت[۱۲] (قرآن کریم، علق: ۴و۵)

بنابراین، سوگند خوردن خدای تعالی به قلم و آنچه می‌نویسند، سوگند به یکی از نعمت‌ها است. از ظاهر سیاق بر می‌آید که منظور از قلم، مطلق قلم و مطلق هر نوشته‌ای است که با قلم نوشته می‌شود ولی مفسران برداشت‌های مختلفی را بیان کرده‌اند. بعضی از مفسران گفته‌اند مراد از قلم، قلم اعلی، یعنی قلم آفرینش است، که در حدیث آمده که اولین موجودی است که خدایش آفرید و منظور از «مایسطرون» آن اعمالی که فرشتگان حفظه و کرام الکاتبین می‌نویسند.[۱۳]»

«بعضی از مفسران، قلم را در اینجا به قلمی تفسیر کرده‌اند که فرشتگان بزرگ خدا وحی آسمانی را با آن می‌نویسند و یا نامه اعمال آدمیان را با آن رقم می‌زنند ولی مسلما آیه مفهوم گسترده‌ای دارد که این تفسیر بیان یکی از مصداق‌های آن است، همان‌گونه که «مایسطرون» نیز مفهوم وسیعی دارد و تمام آن چه را در طریق هدایت و تکامل فکری و اخلاقی و عملی بشر به رشته تحریر می‌آورند شامل می‌شود و منحصر به وحی آسمانی یا اعمال انسان‌ها نیست[۱۴].»
البته تمام آن چه که گفته شد درباره قلم‌هایی است که در مسیر حق و عدالت و در صراط مستقیم گردش می‌کند، اما قلم‌های مسموم و گمراه کننده بزرگ‌ترین بلا و عظیم‌ترین خطر برای جوامع انسانی محسوب می‌شود.
سخن را با حدیث پیغمبر اسلام (صل‌الله علیه و آله وسلم) در این زمینه پایان می‌دهیم:
«سه صدا است که حجاب‌ها را پاره می‌کند و به پیشگاه با عظمت خدا می‌رسد: صدای گردش قلم‌های دانشمندان به هنگام نوشتن، صدای قدم‌های مجاهدان در میدان جهاد و صدای چرخ نخ‌ریسی زنان پاک‌دامن[۱۵]».

۸- کذا قضی الله للاقلام مذ بریت ان السیوف لها مذ ارهفت خدم!
۹- اذا اقسم الابطال یوما بسیفهم و عدوه مما یجلب المجد و الکرم
کفی قلم الکتاب فخرا و رفعه مدی الدهر ان الله اقسم بالقلم !
۱۰- همان، صفحه۳۷۷ و۳۷۶ و ۳۷۵

۱۱- خَلَقَ الْإِنسَانَ، عَلَّمَهُ الْبَيَانَ
۱۲- الَّذی عَلَّمَ بِالْقَلَمِ، عَلَّمَ الْإِنسَانَ مَا لَمْ يَعْلَم
۱۳- ترجمه تفسیرالمیزان، جلد ۱۹، صفحه ۶۱۶ و ۶۱۷
۱۴- تفسیر نمونه، جلد ۲۴، صفحه ۳۷۰
۱۵- همان، صفحه۳۷۷

زندگینامه بنیانگذار نشریه صنعت موتورسیکلت[1]

اینجانب محمدعلی نژادیان[2] در ۱۳ خرداد ۱۳۵۸ در محله شکوفه، نزدیک به دروازه دولاب تهران متولد شدم. از دوران کودکی تمایل بسیاری به فروشندگی داشتم و در تابستان هنگام تعطیلی مدارس با عشق و علاقه بسیاری نزد پدر خود «جناب آقای داود نژادیان» که لوازم خودرو می‌فروخت کار می‌کردم و به همین دلیل خیلی زود با نحوه کسب و کار آشنا شدم.

همچنین از سن نوجوانی نیز به امور فرهنگی علاقه‌مند شده و در همین راستا، فعالیت‌های مختلف فرهنگی و اجتماعی انجام داده‌ام و در حدود سن هجده سالگی نیز مدتی مسئول و سرپرست کتابخانه مسجد شهابی بودم. در نهایت اواسط سال ۱۳۷۸در ابتدای جوانی، وارد صنعت موتورسیکلت ایران شدم و کار خود را در این صنعت با «جناب آقای حسن رجبعلی‌بنا» موسس

پروانه انتشار نشریه

گروه صنعتی‌بنا، آغاز کردم و بعد از آن نیز تا به امروز به‌طور مستمر، حدود بیست سال است که در این صنعت فعالیت می‌کنم.

فعالیت‌های علمی، فرهنگی و پژوهشی محمدعلی نژادیان

- مدرس کارآفرینی و خلاقیت
- عضو اهل قلم (خانه کتاب)
- عضو باشگاه پژوهشگران جوان و نخبگان (دانشگاه آزاد اسلامی)
- عضو هیات تحریریه «نشریه چشمه» متعلق به (دفتر نهاد نمایندگی مقام معظم رهبری در دانشگاه تربیت‌مدرس)
- صاحب امتیاز و مدیر مسئول «نشریه موفقیت‌شناسی»، (گرایش عمومی و زمینه فرهنگی و اجتماعی)
- مدیر مسئول «انتشارات موفقیت‌شناسی»
- صاحب امتیاز، مدیر مسئول و سردبیر «نشریه صنعت موتورسیکلت»، (گرایش اختصاصی و زمینه علوم پایه و فنی و مهندسی- خودروسازی و تعمیرات خودرو)

تقدیرها

- پژوهشگر برتر (دانشگاه آزاد اسلامی)- ۱۳۹۳
- کارآفرین برتر(در جشنواره کارآفرینان برتر دانشگاهی استان تهران در بخش صنعت)- ۱۳۹۴
- دانشجوی نمونه (دانشگاه آزاد اسلامی)- ۱۳۹۵
- تقدیر در هفته پژوهش (دانشگاه آزاد اسلامی)- ۱۳۹۴
- تقدیر دفتر مقام معظم رهبری حضرت آیت‌الله خامنه‌ای (مدظله‌العالی) برای تالیف و تحقیق- ۱۳۹۴
- تقدیر ریاست اسبق تشخیص مصلحت نظام مرحوم حضرت آیت‌الله اکبر هاشمی‌رفسنجانی برای تالیف کتاب- ۱۳۹۴
- تقدیر توسط بنیاد پروفسور سیدمحمود حسابی برای تالیف کتاب - ۱۳۹۲
- تقدیر فرمانده دانشگاه افسری امام علی (علیه‌السلام) برای تالیف کتاب- ۱۳۹۴
- تقدیر حجت‌الاسلام‌والمسلمین دکتر فلاح‌رفیع مسئول نهاد نمایندگی مقام معظم رهبری در دانشگاه تربیت‌مدرس برای فعالیت رسانه‌ای و فرهنگی- ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶
- تقدیر جناب آقای دکتر احمد توصیفیان‌پور مدیر کل تعاون کار و رفاه اجتماعی استان همدان برای پیگیری و انجام فعالیت‌های کارآفرینانه- ۱۳۹۶

سوابق علمی و تحصیلی

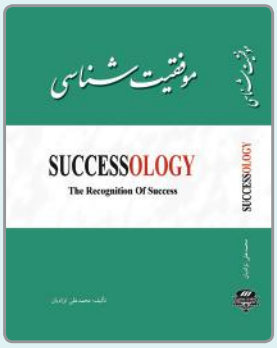
- دیپلم: ریاضی و فیزیک- دبیرستان مروی تهران
- کاردانی: مکانیک گرایش صنایع اتومبیل- دانشگاه آزاد اسلامی واحد یادگار امام (ره) تهران
- کارشناسی: مهندسی تکنولوژی مکانیک خودرو- دانشگاه آزاد اسلامی واحد پردیس تهران
- کارشناسی ارشد: مدیریت کارآفرینی گرایش کسب و کار جدید- دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران

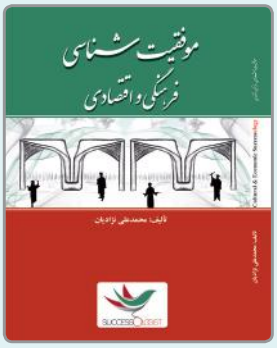
1- The Biography of Motorcycle Industry Magazine Founder
2- Mohammadali Nejadian

سایت رسمی و اختصاصی محمدعلی نژادیان:
www.successology.ir
Email: successologist@gmail.com

تالیفات

- کتاب موفقیت‌شناسی اقتصادی در راستای حمایت از تولید داخلی- ۱۳۹۷- انتشارات موفقیت‌شناسی (به همراه ارائه یک طرح ملی) - تالیف برای دانشگاه آزاد اسلامی واحد پردیس- باشگاه پژوهشگران جوان و نخبگان
- کتاب موفقیت‌شناسی- ۱۳۹۱- انتشارات مهرآمین- (کتاب موفقیت‌شناسی اولین کتاب با این عنوان است که با نگاهی علمی تالیف شده است. یعنی همان‌طور که هر علمی مبانی دارد و از لحاظ (هدف، موضوع و روش) تقسیم و تعریف می‌شود، این موضوع را نیز به همین صورت ارائه کرده و برای رسیدن به تعریف مطلق از موفقیت، نظریه و فلسفه موفقیت‌شناسی نیز مطرح شده است).
- کتاب موفقیت‌شناسی فرهنگی و اقتصادی- ۱۳۹۳- انتشارات کارآفرینان بزرگ
- کتاب مبانی و اصول موفقیت‌شناسی- ۱۳۹۳- انتشارات کارآفرینان بزرگ
- کتاب موفقیت‌شناسی دفاع مقدس- ۱۳۹۴- انتشارات کارآفرینان بزرگ
- همکاری در کتاب (کارآفرینی به شیوه علی‌اصغر خیالی‌بناب) کاری تحقیقاتی و میدانی از مرکز کارآفرینی دانشگاه صنعتی‌شریف که توسط انتشارات کارآفرینان بزرگ در سال ۱۳۹۴ منتشر شده است، همکاری کرده و در این کتاب (تاریخچه صنعت موتورسیکلت ایران و جهان) را نوشته‌ام.





دوره‌ها و مطالعات علمی (بلند مدت) گذرانده شده

- عنوان دوره: مدیریت ارشد کسب و کار MBA))، گرایش تخصصی مدیریت استراتژیک،
محل برگزاری: دانشکده مدیریت دانشگاه تهران، مدت دوره: ۴۵۰ ساعت- یک سال، ۱۳۹۲
- حدود یکسال و نیم (۱۳۸۹/۱۱/۳۰ الی ۱۳۹۱/۰۵/۲۲) روزانه حداقل هشت ساعت به‌طور مستقل در خصوص (علوم انسانی و موفقیت انسان) به تحقیق و پژوهش پرداخته‌ام و نتیجه آن تالیف کتاب (موفقیت‌شناسی) است.

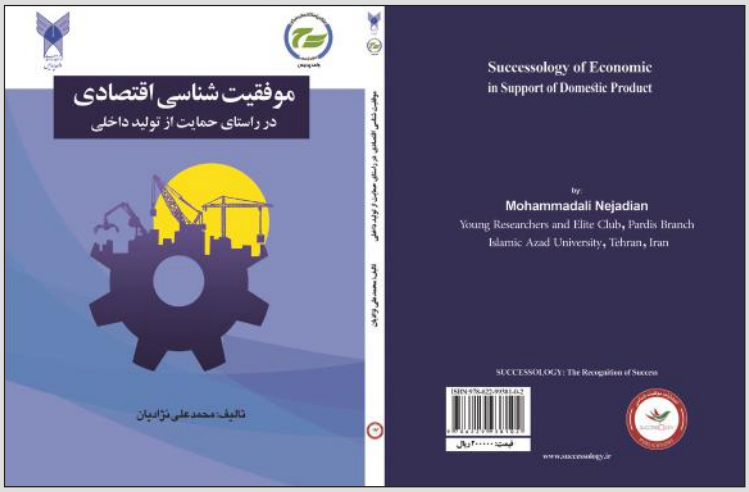
سمینارها و دوره‌های علمی و آموزشی (کوتاه مدت) گذرانده شده

- سومین مجمع جهانی مدیریت، ۱۳۸۹
- اولین همایش بین‌المللی بازاریابی و فروش در دوره رکود، ۱۳۹۰
- سومین مجمع جهانی تبلیغات، ۱۳۹۰
- دومین همایش بین‌المللی بازاریابی اینترنتی، ۱۳۹۰
- مهندسی فروش، ۱۳۹۱
- مدیریت حل خلاقانه مسائل با تکنیک (TRIZ)، ۱۳۹۱
- سومین کنفرانس بین‌المللی کارآفرینی، ۱۳۹۴
- هم‌اندیشی اعضای برتر چهره‌های استعدادهای درخشان، اعضای مخترع، روسای باشگاه‌های پژوهشگران جوان و نخبگان مراکز استان‌ها و باشگاه‌های استان تهران و کارگاه آموزشی (المپیاد مدیریت ذهن)، ۱۳۹۶
- شرکت در دیدار نخبگان و استعدادهای برتر علمی با رهبر انقلاب حضرت آیت‌الله خامنه‌ای (مدظله‌العالی)- ۱۳۹۷

طرح ملی ارائه شده توسط محمدعلی نژادیان در مجلس و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران[۴]

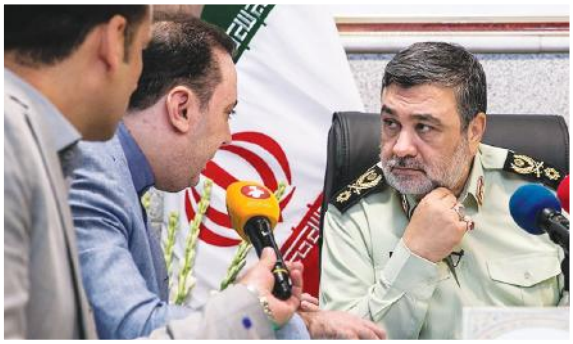
دیدار محمدعلی نژادیان با سردار سرتیپ پاسدار حسین اشتری، فرمانده محترم نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران

محمدعلی نژادیان: این ایده در فصل هفتم کتاب «موفقیت شناسی اقتصادی در راستای حمایت از تولید داخلی» زمانی که در خصوص نبود یک سیستم دقیق استخدامی بر اساس شایسته‌محوری می‌نوشتم، به ذهنم خطور پیدا کرد و در صفحه ۱۵۷ کتاب، در قسمت پیشنهادها ارائه کردم.



کتاب موفقیت‌شناسی اقتصادی در راستای حمایت از تولید داخلی توسط محمدعلی نژادیان برای باشگاه پژوهشگران جوان و نخبگان دانشگاه آزاد اسلامی واحد پردیس نوشته شده است. این کتاب در مردادماه ۱۳۹۷ وارد بازار نشر شد.

نژادیان، محمدعلی (۱۳۹۷)، بررسی طرح محقق ایرانی در مجلس، خبرگزاری فارس، ۱۳۹۷/۰۶/۰۷، کدخبر: ۱۳۹۷۰۶۰۶۰۰۰۸۴۳. ر.ک:
https://www.farsnews.com/news/13970606000843



استقبال سردار سرتیپ پاسدار حسین اشتری، فرمانده محترم ناجا از طرح محمدعلی نژادیان:

در تاریخ ۱۴ شهریور ۱۳۹۷ طی دیداری که با سردار سرتیپ پاسدار حسین اشتری فرمانده محترم ناجا داشتم، به تشریح این طرح پرداختم که مورد پسند ایشان نیز قرار گرفت و دستور پیگیری و بررسی این طرح را در «پژوهشگاه علوم انتظامی و مطالعات اجتماعی ناجا» صادر کردند.

همچنین در نشست «حقوق شهروندی چشم انداز روشن کارافرینی» که با حضور نمایندگان دولت، مجلس و... در ستاد مرکزی علمی کاربردی خانه کارگر در۲ مرداد ۱۳۹۷ به همت سرکار خانم دکتر فروغ علیپور، ریاست محترم مرکز علمی-کاربردی خانه کارگر برگزار شد، این طرح را ارائه کردم و مورد استقبال نمایندگان محترم قرار گرفت و توسط سرکار خانم مهندس زهرا سعیدی نماینده محترم مبارکه به مجلس شورای اسلامی برده شد و در حال حاضر توسط «مرکز پژوهش‌ها» و «کمیسیون اجتماعی» مجلس در حال بررسی است.

جلسه هم‌اندیشی محمدعلی نژادیان
با جناب آقای دکتر احمد توصیفیان پور

طی دیدار یک روزه، «محمدعلی نژادیان» با جناب آقای «دکتر احمد توصیفیان‌پور»، مدیر کل سازمان تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان همدان، درباره (مشکلات کارآفرینی، ضعف‌های زیرساختی و جاری برای کارآفرینی، تجزیه و تحلیل فرصت‌های شغلی و برنامه‌های عملی و راهبردی جهت تحقق بخشیدن اقتصادمقاومتی) به گفتگو و تبادل اندیشه پرداختند.

همچنین در حاشیه این دیدار محمدعلی نژادیان با کارشناسان محترم این سازمان و همچنین مدیر شعب بانک توسعه و تعاون استان نیز ملاقات‌هایی داشت و مسائل مربوط به تسهیل امور تولید و اشتغال را بررسی کردند.

تقدیر حجت‌السلام دکتر علی فلاح رفیع، مسئول نهاد نمایندگی مقام معظم رهبری در دانشگاه تربیت‌مدرس از محمدعلی نژادیان برای فعالیت‌های فرهنگی و رسانه‌ای

حمایت از کالای ایرانی

یکی از انواع حمایت هم **سرمایه‌گذاری فعّالان اقتصادی در امر تولید** است. این‌جور نباشد که فعّالان اقتصادی دنبال کارهای سوداگرانه بیشتر بچرخند؛ اگر میخواهند سرمایه‌گذاری بکنند، سرمایه‌گذاریِ در امر تولید بکنند. اگر چنانچه نیّتشان را خالص کنند، خدایی کنند، برای کشور انجام بدهند، این سرمایه‌گذاری میشود عبادت؛ سرمایه گذاری سود دارد امّا چون برای پیشرفت کشور است، برای کمک به مردم است، این میشود یک عبادت.

۱۳۹۷/۰۱/۰۱

نویسنده: محمدعلی نژادیان

مصوبه‌های هیات دولت و عملکرد مسئولان در زیر ذَرّه‌بین نشریه صنعت موتورسیکلت!

در سال‌های گذشته، صنعت موتورسیکلت با نامهربانی‌های بسیاری مواجه بوده است، حال اگر قرار است این صنعت پیشرفت کند، پس باید سازمان‌های مرتبط، دیدگاه های خود را نسبت به صنعت موتورسیکلت اصلاح کنند و حمایت همه‌جانبه داشته باشند، زیرا وقتی توقع است که تولیدکنندگان ملی فکر کنند، در نتیجه نیاز به حمایت ملی دارند! حال در این نشریه سعی خواهد شد که تا حد امکان، مصوبات و بخشنامه‌های مربوط به صنعت موتورسیکلت مورد بررسی قرار گیرد تا شاید باعث تصمیم‌گیری بهتر مسئولان در حل مشکلات حال و آینده این صنعت شود!

آسیب‌شناسی مصوبه سال ۱۳۹۵ هیات وزیران، در خصوص موتورسیکلت‌های کاربراتوری (برای جلوگیری از زیان مصوبه‌ای دیگر در سال ۱۳۹۷، در خصوص اسقاط موتورسیکلت‌ها)

هیأت وزیران در جلسه ۱۳۹۷/۰۶/۲۱ به پیشنهاد شماره ۴۳۶۹۳ـ۱ مورخ ۱۳۹۶/۱۱/۰۱ سازمان حفاظت محیط زیست و به استناد ماده (۲) قانون هوای پاک ـ مصوب ۱۳۹۶ ـ آیین‌نامه فنی در زمینه کنترل و کاهش آلودگی‌ها (موضوع ماده۲ قانون یاد شده) را که در ادامه ذکر شده است را تصویب کرد و مجدد بدون کارشناسی‌های دقیق و عدم لحاظ کردن نظر متولیان و تولیدکنندگان صنعت موتورسیکلت، دستور اجرا صادر شد.

قابل ذکر است که در این خصوص، انتقاد به قانون هوای پاک (مصوب مجلس شورای اسلامی) نیست، بلکه انتقاد به نحوه تنظیم و اجرای آیین نامه فنی در زمینه کنترل و کاهش آلودگی‌ها (موضوع ماده۲ قانون یاد شده) است که قرار بود طبق ماده فوق، سازمان حفاظت محیط زیست تهیه و به تصویب هیات وزیران برسد!

البته در این که اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده برای جلوگیری از آلودگی هوا موثر است و باعث گردش تولید نیز می‌شود، تردیدی نیست و قطعا همه باید از قانون تمکین کنند ولی مشکل اصلی در نحوه اجرا و عدم بررسی‌های کافی در خصوص محدودیت‌های تولیدکنندگان در سالی است که جامعه با یک شوک اقتصادی مواجه شده و همه مردم از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان با مشکلات روزمره بسیاری مواجه هستند و اگر درباره نحوه اجرا، کارشناسی درستی صورت نگیرد، ممکن است به زودی بحران جدیدی برای صنعت و حتی صاحبان موتورسیکلت‌های فرسوده به‌وجود بیاید!

سال گذشته نیز مصطفی جودی، رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی مراکز اسقاط و بازیافت خودروی فرسوده در گفت‌وگو با «دنیای‌خودرو»[1] با اشاره به این‌که آخرین طرح اسقاط موتورسیکلت‌ها مربوط‌به چندسال قبل بود که خودروسازان اقدام به اسقاط کردند و بعد از آن هیچ طرح دیگری اجرا نشد، گفت: «مراکز اسقاط قابلیت و آمادگی آن را کامل دارند تا در این زمینه مشارکت اجرایی داشته باشند اما چگونگی از رده خارج کردن موتورسیکلت‌ها و هماهنگی با مالکان ازجمله مواردی هستند که ستاد مدیریت حمل‌ونقل سوخت باید آن را اجرایی کند.

اگر این تصمیم و اراده برای تهیه پیش‌نویس طرح از رده خارج کردن موتورسیکلت‌های فرسوده در سازمان‌ها ایجاد شود و از ما به‌عنوان انجمن‌صنفی مراکز اسقاط خودروی فرسوده درخواست نظر و همکاری شود، قطعا همکاری خواهیم کرد. اما تاکنون طرح جدی در این زمینه وجود ندارد».

۱- جودی، مصطفی (۱۳۹۶)، خلاء قانونی برای موتورسیکلت‌های فرسوده، اخبار خودرو، ۱۳۹۶/۱۰/۳۰، کدخبر: ۲۰۹۸۲۲. ر.ک:
http://www.donyayekhodro.com/news/209822

سن جدید فرسودگی موتورسیکلت

«همچنین به گزارش خبرگزاری مهر به نقل از وزارت صنعت، معدن و تجارت، هیات وزیران بنابر پیشنهاد سازمان‌های مسوول ازجمله وزارت صنعت ، معدن و تجارت، سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان ملی استاندارد و بیمه مرکزی ایران و به استناد قانون هوای پاک همچینن سن فرسودگی موتورسیکلت بنزینی کاربراتوری را ۶سال، بنزینی انژکتوری ۸سال، برقی ۱۲سال اعلام کرد[۲]».

مصوبه کمیسیون صنایع برای اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده، در راه مجلس

مصطفی جودی در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد[۳]: «مصوبه کمیسیون صنایع باید در صحن علنی مجلس مطرح شده و به تصویب نهایی برسد. همچنین ایشان تصریح کرد: امیدواریم نمایندگان مجلس با این موضوع موافقت کنند تا فرایند اسقاط خودروهای فرسوده از وضعیت توقف فعلی خارج شود؛ آن هم در شرایطی که در آستانه فصل تشدید آلودگی هوا هستیم و اجرایی شدن این قانون تاثیر مثبتی در این زمینه خواهد داشت.

وی خاطرنشان کرد: حدود ۲۰۰ مرکز اسقاط خودروی فرسوده در کشور وجود دارد که به دنبال ممنوعیت واردات خودرو، فعالیت آنها متوقف شده و ادامه وضعیت فعلی و متوقف ماندن اسقاط خودروهای فرسوده، باعث به خطر افتادن سرمایه بخش خصوصی و از بین رفتن اشتغال موجود در این مراکز خواهد شد».

در نهایت امید است، با یادآوری و بررسی مصوبه سال ۱۳۹۵، قبل از آن‌که دیر شود، مسئولان محترم صحبت‌های کارشناسان و تولیدکنندگان را نیز بشنوند، تا برای حل یک مشکل، معضل دیگری به جامعه وارد نشود!

در ادامه قسمت‌هایی از قانون هوای پاک، همچنین آیین نامه فنی در زمینه کنترل و کاهش آلودگی‌ها (موضوع ماده۲ قانون هوای پاک) مربوط به موتورسیکلت‌ها و شرط جدید شماره‌گذاری موتورسیکلت‌ها ذکر شده و در نهایت به آسیب‌شناسی مصوبه سال ۱۳۹۵ در خصوص موتورسیکلت‌های کاربراتوری و... پرداخته شده است[۴].

- قانون هوای پاک، در تاریخ ۱۳۹۶/۰۴/۲۵توسط مجلس شورای اسلامی تصویب شد، و توسط نامه شماره ۸۳/۴۰۳۸۲ مورخ ۱۳۹۶/۰۵/۱۸ به رئیس جمهور ابلاغ گردید.

همچنین این قانون در مورخ ۱۳۹۶/۰۵/۲۳ طی نامه شماره ۶۱۵۹۹ از طرف رئیس جمهور به سازمان حفاظت محیط زیست جهت اجرا ابلاغ گردید. قابل ذکر است این قانون در تاریخ ۱۳۹۶/۰۵/۱۱ به تایید شورای نگهبان رسیده است.

۲- هیات وزیران (۱۳۹۷)، سن جدید فرسودگی انواع خودرو و موتورسیکلت تعیین شد، خبرگزاری مهر، ۱۳۹۴/۰۷/۲۴، کدخبر: ۴۴۳۲۳۰۴. ر.ک:
https://www.mehrnews.com/news/4432304

۳- جودی، مصطفی (۱۳۹۷)، احتمال الزام خودروسازان به اسقاط خودروهای فرسوده، خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، ۱۳۹۷/۰۷/۱۵،کدخبر: ۹۷۰۷۱۴۰۸۰۵۷. ر.ک:
https://www.isna.ir/news/97071408057

۴- عکس متعلق به بازدید ریاست محترم جمهور، از محصولات سه شرکت دانش بنیان، در مورخ ۱۳۹۵/۱۰/۲۹ در حیاط ساختمان هیات دولت است. ر.ک:
https://www.isna.ir/news/95102918802

حجت الاسلام والمسلمین جناب آقای دکتر حسن روحانی
ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران

عطف به نامه شماره ۷۳۹۹۳/۵۰۲۲۰ مورخ ۱۳۹۳/۶/۳۱ در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم(۱۲۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران قانون هوای پاک که با عنوان لایحه اصلاح قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود، با تصویب در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ ۱۳۹۶/۴/۲۵ و تأیید شورای محترم نگهبان، به پیوست ابلاغ می‌گردد.

رئیس مجلس شورای اسلامی ـ علی لاریجانی

مواد ۱ و ۲ از قانون هوای پاک[1]

ماده۱ـ اصطلاحات به‌کار رفته در این قانون دارای معانی مشروح زیر است:

۱ـ آلودگی‌هوا: عبارت است از انتشار یک یا چند آلاینده اعم از آلاینده‌های جامد، مایع، گاز، پرتوهای یون‌ساز و غیر یون‌ساز، بو و صدا در هوای آزاد، به‌صورت طبیعی یا انسان‌ساخت، به‌مقدار و مدتی که کیفیت هوا را به‌گونه‌ای تغییر دهد که برای سلامت انسان و موجودات زنده، فرآیندهای بوم‌شناختی(اکولوژیکی) یا آثار و ابنیه زیان‌آور بوده و یا سبب از بین رفتن یا کاهش سطح رفاه عمومی گردد.

۲ـ حدود مجاز انتشار آلاینده‌ها: میزان مجاز خروجی آلاینده‌ها از منابع آلوده‌کننده هوا

۳ـ منابع آلوده‌کننده هوا به شرح زیر عبارتند از:

ـ منابع‌طبیعی: شامل طوفان‌های گرد و غبار، طوفان‌های شن، آتش‌سوزی جنگل‌ها و مراتع، آتشفشان‌ها و هواویزهای دریایی می‌باشد.

ـ منابع انسان‌ساخت: شامل؛

الف) منابع‌متحرک: هرگونه منبعی از قبیل وسایل نقلیه موتوری و غیرموتوری که در اثر حرکت ایجاد آلودگی می‌کند.

ب) منابع‌ثابت: هرگونه منبعی از قبیل صنایع، عملیات معدنی، کشاورزی، بخش‌های خدماتی، تجاری، اداری و خانگی که در محلی ثابت سبب انتشار آلاینده‌ها می‌شود.

۴ـ سازمان: برای رعایت اختصار، در این قانون واژه «سازمان» به جای «سازمان حفاظت محیط‌زیست» آورده می‌شود.

۵ ـ مواقع اضطراری: مواقعی است که با استمرار پایداری جوی (براساس اعلام سازمان هواشناسی) و یا افزایش میزان غلظت آلاینده‌ها (براساس اعلام وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و با همکاری سازمان) شرایط به‌گونه‌ای در کوتاه‌مدت، سلامت انسان و محیط‌زیست را دچار مخاطره جدی بنماید.

ماده۲ـ تمامی اشخاص، دستگاه‌ها و مؤسسات اعم از دولتی و غیردولتی و دستگاه‌هایی که شمول قانون بر آن‌ها مستلزم ذکر و یا تصریح نام است و تمامی اشخاص مستقر در مناطق آزاد تجاری ـ صنعتی، مناطق ویژه اقتصادی، شهرک‌ها و نواحی صنعتی موظفند تا مقررات این قانون را رعایت نمایند. سازمان (حفاظت محیط زیست) مسؤول نظارت برحسن اجرای این قانون می‌باشد.

آیین‌نامه فنی در زمینه کنترل و کاهش آلودگی‌های موضوع این قانون توسط سازمان تهیه و به‌تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

قانون فوق مشتمل بر سی و چهار ماده و سی و نه تبصره در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ بیست و پنجم تیرماه یکهزار و سیصد و نود و شش مجلس شورای اسلامی تصویب شد و در تاریخ ۱۳۹۶/۵/۱۱ به تأیید شورای نگهبان رسید.

رئیس مجلس شورای اسلامی ـ علی لاریجانی

۱- لینک دسترسی به متن کامل قانون هوای پاک. ر.ک:
http://rc.majlis.ir/fa/law/show/1030618

سازمان حفاظت محیط زیست

در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به پیوست «قانون هوای پاک» که در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ بیست و پنجم تیرماه یکهزار و سیصد و نود و شش مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۹۶/۵/۱۱ به تأیید شورای نگهبان رسیده و طی نامه شماره ۴۰۳۸۲/۸۳ مورخ ۱۳۹۶/۵/۱۸ مجلس شورای اسلامی واصل گردیده، جهت اجرا ابلاغ می‌گردد.

رئیس جمهور ـ حسن روحانی

بعضی از مواد آیین‌نامه فنی در زمینه کنترل و کاهش آلودگی‌ها (موضوع ماده۲ قانون هوای پاک) مربوط به موتورسیکلت‌ها[1]

ماده۱ـ دراین آیین‌نامه اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوط به کار می‌روند

الف ـ قانون: قانون هوای پاک ـ مصوب۱۳۹۶

ب ـ سازمان: سازمان حفاظت محیط زیست

پ ـ شهرهای دارای اولویت: شهرهای واجد شرایط برنامه‌ریزی ویژه جهت کاهش آلودگی هوا شامل تهران، کرج، مشهد، شیراز، اصفهان، تبریز، اراک و اهواز

ماده۱۱ـ شماره‌گذاری موتورسیکلت بنزینی منوط به اسقاط یک دستگاه موتورسیکلت است. موتورسیکلت‌های برقی از شرط اسقاط معاف هستند.

تبصره ـ پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است نسبت به اعمال محدودیت‌های قانونی تردد موتورسیکلت‌های بنزینی فرسوده از جمله ماده (۸) قانون و ماده (۱۸) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی ـ مصوب۱۳۸۹ـ اقدام کند.

ماده۱۲ـ تولیدکنندگان و واردکنندگان موتورسیکلت از تاریخ ابلاغ این تصویب‌نامه موظفند ده درصد (۱۰٪) سبد محصولات هر دوره سه ماهه خود را بر مبنای تعداد تولید، به موتورسیکلت برقی اختصاص دهند و در صورت عدم امکان، به ازای شماره-گذاری هر دستگاه موتورسیکلت از میزان ده درصد (۱۰٪) مذکور، سه دستگاه موتورسیکلت فرسوده از رده خارج کنند.

ماده۱۳ـ صدور مجوز جدید برای شرکت‌های حمل و نقل پیک موتوری منوط به برقی بودن کل ناوگان موتورسیکلت مورد استفاده آن‌ها در شهرهای دارای اولویت است. همچنین تمدید مجوز شرکت‌های حمل و نقل پیک موتوری موجود از ابتدای سال ۱۳۹۹ مشمول حکم این ماده می‌شود.

ماده۱۴ـ دستگاه‌های موضوع ماده (۵) قانون مدیریت خدمات کشوری ـ مصوب۱۳۸۶ـ موظفند تا پایان سال ۱۳۹۷ کلیه ناوگان موتورسیکلت ملکی شهری خود را در شهرهای دارای اولویت به موتورسیکلت برقی تبدیل کنند. وسایل نقلیه امدادی موضوع بند (۱۰۰) ماده (۱) آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی موضوع تصویب‌نامه شماره ۲۰۸۷۳/ت۲۹۱۶۹هـ مورخ ۱۳۸۴/۴/۸ و اصلاحات بعدی آن از شمول این ماده مستثنی هستند.

معاون اول رئیس‌جمهور ـ اسحاق جهانگیری

۱- مصوبه هیئت وزیران، شماره: ۱۰۰۶۰۲/۵۵۰۷۲، ۱۳۹۷/۰۷/۳۰. ر.ک:
http://rc.majlis.ir/fa/law/show/1080003

■ پیرو مصوبه مذکور در تاریخ ۱۳۹۷/۰۸/۲۰ نامه‌ای به شماره ۹۷۰۱۳۲۰=۱۴-۱۰-۱۲۰۸-۱۳/۴ به شرح ذیل صادر شد:

بسمه تعالی

از: پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا- معاونت فنی مهندسی و خدمات ترافیک
به: وزارت صنعت، معدن، تجارت- مدیر کل محترم صنایع خودرو و نیرو محرکه

موضوع: شرط جدید شماره‌گذاری موتورسیکلت (آئین نامه فنی در زمینه کنترل و کاهش آلودگی هوا (موضوع ماده ۲ قانون هوای پاک)

سلام علیکم
صلوات بر محمد (ص) و آل محمد (ص) و با احترام
به استناد ماده ۱۱ تصویب‌نامه شماره ۱۰۰۶۰۲/ت ۵۵۰۷۲ ه- تاریخ ۹۷/۰۷/۳۰ هیئت محترم وزیران «شماره‌گذاری موتورسیکلت بنزینی منوط به اسقاط یک دستگاه موتورسیکلت است. موتورسیکلت‌های برقی از شرط اسقاط معاف هستند». لذا خواهشمند است دستور فرمایید به کلیه شرکت‌های موتورسیکلت‌سازی ابلاغ تا در راستای مصوبه مذکور، از طریق ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور نسبت به اجرایی نمودن مفاد مصوبه اقدام نمایند.

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا
سرتیپ پاسدار تقی مهری

گیرندگان:
سازمان حفاظت محیط زیست- معاونت محترم محیط زیست انسانی برای آگاهی.
ریاست محترم ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور، خواهشمند است دستور فرمایید تمهیدات لازم را در راستای اجرای مصوبه فوق اتخاذ و نتیجه را اعلام نمایند.
ریاست محترم سندیکای موتورسیکلت‌سازان برای آگاهی و اقدام لازم[1].

■ در سال ۱۳۹۵ نیز هیات دولت تصویب کرد که کارگروه بر اجرای برنامه جامع کاهش آلودگی هوای کلان‌شهرها تشکیل شود[2] که در دو بند مهم آن بیان شده بود:

تصویب‌نامه درخصوص تشکیل کارگروهی بر اجرای برنامه جامع کاهش آلودگی هوای کلانشهرها

بند ۱-۵- تولید و شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری از ۱۳۹۷/۰۷/۰۱ ممنوع است.
تبصره- دستورالعمل شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های برقی ظرف یک ماه از تاریخ ابلاغ این تصویب‌نامه تهیه و ابلاغ می‌شود.
مجری/ همکار: وزارت صنعت، معدن و تجارت (همکار: پلیس راهور نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران)
زمان اجرا: ۱۳۹۵/۰۷/۰۱

بند ۲-۵- ثبت سفارش موتورسیکلت‌های کاربراتوری از تاریخ ابلاغ این تصویب‌نامه (۱۳۹۵/۰۴/۰۲) ممنوع است.
تبصره- موتورسیکلت‌هایی که موتور آن‌ها قبل از ابلاغ این تصویب‌نامه ثبت سفارش شده باشند تا انتهای سال ۱۳۹۵ از شمول این حکم مستثنی است. وزارت صنعت، معدن و تجارت ظرف یک ماه پس از ابلاغ این تصویب‌نامه فهرست شماره موتورهایی را که ثبت سفارش آن‌ها قبل از ابلاغ این تصویب‌نامه بوده است به پلیس راهور ناجا اعلام نماید.

مجری/ همکار: وزارت صنعت، معدن و تجارت
زمان اجرا: از تاریخ ابلاغ این تصویب‌نامه

۱- این نامه در مورخ ۹۷/۰۸/۲۳ به شماره ۹۷/۲۵۸ در انجمن صنعت موتورسیکلت ایران به ثبت رسیده است.
۲- لینک متن تصویب‌نامه در خصوص تشکیل کارگروهی بر اجرای برنامه جامع کاهش آلودگی هوای کلان‌شهرها (شماره تصویب‌نامه: ۵/۵۳۱۷۲ مورخ ۹۵/۰۳/۱۹ به شماره ابلاغیه: ۳۸۴۵۴/ت مورخ ۹۵/۰۴/۰۲). ر. ک:
http://rc.majlis.ir/fa/law/show/974815

■ **نکته۱:** شایان ذکر است که این موضوع در حالی است که بدون در نظر گرفتن موجودی دقیق شرکت‌ها، ثبت سفارش‌های صورت گرفته، رکود بازار، توان و ظرفیت تولید و شماره‌گذاری این محصولات، چنین تصمیمی اتخاذ شد.

■ **نکته۲:** از طرفی بعد از حدود دو ماه تعطیلی کارخانه‌ها، زمانی که این صنعت به دلیل این مصوبه دچار بحران شد، مکاتبات و تلاش‌های جالب و قابل تامل مسئولان برای خروج صنعت موتورسیکلت از این شرایط، شروع شد که بازتاب این موارد در این نشریه، می‌تواند درس و تلنگری باشد، برای مصوبه‌های دیگر که قرار است در آینده تصویب شود!

(در این مکاتبات، وزیر محترم صنعت معدن و تجارت جناب آقای مهندس محمدرضا نعمت‌زاده، نامه‌هایی به جناب آقای عبدالرضا رحمانی فضلی وزیر محترم کشور و جناب آقای دکتر اسحاق جهانگیری معاون اول رییس جمهور ارسال کرد و در آن قید شده بود که «عدم شماره‌گذاری موتورسیکلت‌ها توسط پلیس، بر خلاف متن مصوبه بوده و باعث اختلال در واحدهای تولیدی کشور شده است و درخواست رفع این مشکل را خواستار شد» و چندین جلسه حضوری و مکاتبات دیگر نیز به شرح ذیل بین مسئولان مربوطه برگزار شد تا در نهایت بر خلاف مصوبه، بعد از ۶ ماه موجودی شرکت‌ها شماره‌گذاری شد)!

بررسی دقیق نمونه‌ای از عدم هماهنگی در دستگاه‌ها و سازمان‌های مختلف

■ متن نامه به شماره ۶۰/۱۹۰/۲۸۵ مورخ ۱۳۹۷/۰۸/۲۹ از طرف وزیر صنعت، معدن و تجارت به وزیر کشور:

بسمه تعالی

جناب آقای عبدالرضا رحمانی فضلی
وزیر محترم کشور

باسلام

احتراما، به‌موجب ردیف (۲-۵) از جدول پیوست تصویب‌نامه شماره ۳۸۴۵۴/ت ۵۳۱۷۲ ه- مورخ ۱۳۹۵/۰۴/۰۲ هیات محترم وزیران، ثبت سفارش موتورسیکلت‌های کاربراتوری از تاریخ ابلاغ این مصوبه ممنوع گردید و برابر تبصره ذیل این ردیف به شرح «موتورسیکلت‌هایی که موتور آن‌ها قبل از ابلاغ این تصویب‌نامه ثبت سفارش شده باشند تا انتهای سال ۱۳۹۵ از شمول این حکم مستثنی است. وزارت صنعت، معدن و تجارت ظرف یک ماه پس از ابلاغ این تصویب‌نامه فهرست شماره موتورهایی را که ثبت سفارش آن‌ها قبل از ابلاغ این تصویب‌نامه بوده است به پلیس راهور ناجا اعلام نماید.» فهرست مربوطه طی نامه شماره ۶۰/۱۳۹۴۶۹ مورخ ۱۳۹۵/۰۶/۱۷ توسط وزارت متبوع به پلیس راهور اعلام شده است.

لیکن پلیس مذکور از تاریخ ۱۳۹۵/۰۸/۱۲ با اعلام به کلیه مراکز شماره‌گذاری خود در سراسر کشور، شماره‌گذاری این موتورسیکلت‌ها را بر خلاف متن مصوبه فوق متوقف نموده است. نظر به این‌که تصمیم مذکور موجب اختلال در واحدهای تولیدی کشور گردیده است، خواهشمند است به جهت رفع این مشکل و ادامه روند شماره‌گذاری، دستور فرمایید پلیس راهور بر اساس مصوبه فوق الذکر، نسبت به انجام شماره‌گذاری اقدام و نتیجه را به این وزارتخانه منعکس نماید. /۱۴۸۵۷۲۷

محمدرضا نعمت زاده

رونوشت:

جناب آقای دکتر اسحاق جهانگیری، معاون اول محترم رئیس جمهور جهت استحضار

سردار سرتیپ پاسدار حسین اشتری، فرماندهی محترم نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران جهت استحضار

سردار سرتیپ دوم پاسدار مهری، رئیس محترم پلیس راهور جهت استحضار

جناب آقای حاج میرزایی، دبیر محترم هیات دولت جهت آگاهی

جناب آقای صالحی نیا، معاون محترم امور صنایع جهت اطلاع و پیگیری

■ پیرو نامه مذکور نیز جناب آقای علیرضا عادلی، مدیر کل امور انتظامی وزارت کشور نامه‌ای را به شماره ۱۱۵۶۵۸ در تاریخ ۱۳۹۵/۰۹/۰۶ به رئیس پلیس راهور ناجا به شرح ذیل ارسال می‌کند.

بسمه تعالی

سردار سرتیپ دوم پاسدار مهری
رئیس محترم پلیس راهور ناجا

سلام علیکم
با احترام، به پیوست تصویر نامه شماره ۶۰/۱۹۰۲۸۵ مورخ ۹۵/۰۸/۲۹ وزارت صنعت، معدن و تجارت به عنوان وزیر محترم کشور، در خصوص عدم شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری توسط پلیس راهور ناجا ارسال می‌گردد. با امعان نظر به بندهای (۱-۵) و (۲-۵) از مصوبه هیات محترم وزیران به شماره ۳۸۴۵۴/ت۵۳۱۷۲ه مورخ ۹۵/۰۴/۰۲ (پیوست) با توجه به اهمیت موضوع لطفا دستور فرمایید برابر مقررات و مصوبه مربوط توسط آن پلیس اقدام لازم معمول و از نتیجه این اداره کل را مطلع نمایید.

علیرضا عادلی
مدیرکل امور انتظامی وزارت کشور

■ بعد از این مکاتبات نیز شماره‌گذاری انجام نمی‌شود! در نتیجه وزیر صنعت، معدن و تجارت این بار مستقیم به معاون اول رئیس جمهور نامه‌ای به شماره ۶۰/۱۹۹۶۴۵ به تاریخ ۹۵/۰۹/۱۵، به شرح ذیل ارسال می‌کند و تقاضای رفع این مشکل و شروع شماره‌گذاری این موتورسیکلت‌ها را می نماید:

بسمه تعالی

جناب آقای دکتر اسحاق جهانگیری
معاون محترم رئیس جمهور

موضوع: شماره‌گذاری موتورسیکلت

باسلام
احتراما به استحضار می‌رساند، به‌موجب ردیف (۲-۵) از جدول پیوست تصویب‌نامه شماره ۳۸۴۵۴/ت ۵۳۱۷۲ ه- مورخ ۱۳۹۵/۰۴/۰۲ هیات محترم وزیران، ثبت سفارش موتورسیکلت‌های کاربراتوری از تاریخ ابلاغ این مصوبه ممنوع گردید و برابر تبصره ذیل این ردیف به شرح « موتورسیکلت‌هایی که موتور آن‌ها قبل از ابلاغ این تصویب‌نامه ثبت سفارش شده باشند تا انتهای سال ۱۳۹۵ از شمول این حکم مستثنی است. وزارت صنعت، معدن و تجارت ظرف یک ماه پس از ابلاغ این تصویب‌نامه فهرست شماره موتورهایی را که ثبت سفارش آن‌ها قبل از ابلاغ این تصویب‌نامه بوده است به پلیس راهور ناجا اعلام نماید.» فهرست مربوطه طی نامه شماره ۶۰/۱۳۹۴۶۹ مورخ ۱۳۹۵/۰۶/۱۷ توسط وزارت متبوع به پلیس راهور اعلام گردید. لیکن پلیس راهور حسب دستور وزیر محترم کشور از تاریخ ۱۳۹۵/۰۸/۱۲، شماره گذاری این موتورسیکلت ها را بر خلاف متن مصوبه فوق، متوقف نموده است. لازم به ذکر است مراتب طی نامه شماره ۶۰/۱۹۰۲۸۵ مورخ ۱۳۹۵/۰۸/۲۹ به وزیر محترم کشور منعکس شد که متاسفانه تا این تاریخ محدودیت شماره گذاری برای موارد فوق برطرف نشده است. نظر به این که تصمیم مذکور موجب اختلال در فعالیت واحدهای تولیدی و همچنین عدم تعادل در بازار موتورسیکلت گردیده است، خواهشمند است به جهت رفع این مشکل و ادامه شماره گذاری، دستور فرمایید پلیس راهور بر اساس مصوبه داده شده، نسبت به انجام شماره‌گذاری اقدام نماید.

محمدرضا نعمت زاده

رونوشت:
جناب آقای عبدالرضا رحمانی فضلی، وزیر محترم کشور جهت استحضار و دستور اقدام لازم
جناب آقای صالحی‌نیا، معاون محترم امور صنایع جهت اطلاع و پیگیری
جناب آقای حاج میرزایی، دبیر محترم هیات دولت جهت آگاهی
جناب آقای صالحی نیا، معاون محترم امور صنایع جهت اطلاع و پیگیری

■ در ادامه حدود ۲۰ روز از نامه قبلی می‌گذرد، اما هنوز شماره‌گذاری موتورسیکلت آغاز نشده است، درنتیجه نامه‌ای از وزارت صنعت، معدن و تجارت به شماره ۶۰/۲۱۳۲۲۳ مورخ ۱۳۹۵/۱۰/۰۴برای رئیس پلیس راهور ناجا به شرح ذیل ارسال می‌شود:

بسمه تعالی

سردار سرتیپ دوم مهری
رئیس محترم پلیس راهور ناجا

باسلام و احترام
پیرو نامه شماره ۶۰/۱۷۵۱۰۶ مورخ ۱۳۹۵/۰۸/۰۹ و با عنایت به مذاکره صورت گرفته فنی مابین وزرای محترم کشور و صنعت، معدن و تجارت و نشست مشترک صورت گرفته با فرماندهی محترم نیروی انتظامی در تاریخ ۱۳۹۵/۰۹/۱۶ و در راستای سیاست‌های دولت محترم برای کاهش آلودگی هوا با کاهش تولید موتورسیکلت‌های کاربراتوری، با بررسی‌های به‌عمل آمده از سوی این دفتر، به‌پیوست فهرست انجین‌های ترخیص شده و موجود در کارخانه های تولیدی (علیرغم این‌که تعداد قابل توجهی از انجین‌های اعلام شده قبلی در کارخانه‌ها باقی خواهد ماند)، حضورتان اعلام می‌گردد. لذا خواهشمند است بر اساس تبصره ذیل بند ۲-۵ تصویب نامه شماره ۳۸۴۵۴/ت۵۳۱۷۲ه مورخ ۱۳۹۵/۰۴/۰۲ هیات محترم وزیران، دستور لازم جهت شماره‌گذاری آن‌ها تا پایان سال جاری صادر گردد. لازم به ذکر است از لیست تعداد کل انجین‌های اعلامی، تعداد موتورسیکلت‌های قابل شماره‌گذاری هر شرکت به شرح جدول ذیل بوده و آن‌ها مجاز به انتخاب انجین از لیست مربوط به خود در لوح فشرده پیوست ممهور به مهر این دفتر می‌باشند.
(در این قسمت نام ۴۵ شرکت به تفکیک، با اعلام تعداد مجاز برای شماره‌گذاری هر کدام از آن‌ها درج شده است که در مجموع ۲۹۳/۹۹۰ (دویست و نود و سه هزار و نهصد و نود) دستگاه جهت شماره‌گذاری اعلام می‌شود)!

امیرحسین قناتی
مدیرکل صنایع خودرو و نیرو محرکه

■ دوباره حدود ۲۰ روز دیگر می‌گذرد و هیچ اتفاقی رخ نمی‌دهد! سپس این بار وزیر صنعت، معدن و تجارت مجدد به وزیر کشور نامه‌ای به شماره ۶۰/۲۲۸۵۶۹ مورخ ۱۳۹۵/۱۰/۲۳ به شرح ذیل ارسال می‌کند:

بسمه تعالی

جناب آقای عبدالرضا رحمانی فضلی
وزیر محترم کشور

موضوع: شماره‌گذاری موتورسیکلت

باسلام
احتراما، پیرو نامه ۶۰/۱۹۰۲۸۵ مورخ ۱۳۹۵/۰۸/۲۹ و همچنین مذاکره حضوری در خصوص شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری که موتور آن‌ها قبل از ابلاغ تصویب‌نامه شماره ۳۸۴۵۴/ت ۵۳۱۷۲ه- مورخ ۱۳۹۵/۰۴/۰۲ هیات محترم وزیران، ثبت سفارش شده است، به استحضار می رساند، فهرست بازنگری شده این موتورسیکلت‌ها در راستای همکاری این بخش از صنعت در امر کاهش آلودگی هوا و علیرغم تعداد قابل توجه انجین موجود در کارخانجات، طی نامه شماره ۶۰/۲۱۳۲۲۳ مورخ ۱۳۹۵/۱۰/۰۴ به پلیس راهور اعلام و ارسال شده است که حسب اطلاع واصله تا کنون اقدامی در این خصوص صورت نپذیرفته است.
نظر به این که عدم شماره‌گذاری این موتورسیکلت‌ها تا این تاریخ موجب اختلال در واحدهای تولیدی کشور گردیده است، خواهشمند است جهت رفع این مشکل و ادامه روند شماره‌گذاری، دستور فرمایید پلیس راهور، نسبت به انجام شماره‌گذاری اقدام نماید. بدیهی است در صورت عدم انجام مراتب شماره‌گذاری، واحدهای تولیدی قادر به فروش محصولات خود در بازه زمانی مصوبه فوق الذکر نخواهند بود.

محمدرضا نعمت زاده

■ **متن نامه ذیل بسیار مهم است:** حدود ۱۱روز دیگر از نامه مذکور می‌گذرد و این بار در مورخ ۱۳۹۵/۱۱/۰۴ جلسه‌ای با حضور مسئولین امور صنایع، راهور ناجا، محیط زیست، امور عمرانی وزارت کشور برگزار می‌شود و در تاریخ ۱۳۹۵/۱۱/۰۵ نامه‌ای به شماره ۱۴۵۹۰۷ از طرف جناب آقای حسین ذوالفقاری معاون امنیتی و انتظامی وزارت کشور به وزیر صنعت، معدن و تجارت و همچنین فرمانده ناجا به شرح ذیل ارسال می‌شود:

بسمه تعالی

جناب آقای مهندس محمدرضا نعمت زاده، وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت
سردار سرتیپ پاسدار حسین اشتری، فرمانده محترم نیروی انتظامی

سلام علیکم
با احترام، پیرو دعوتنامه شماره ۱۴۲۷۸۹ مورخ ۹۵/۱۰/۲۹ در خصوص بررسی وضعیت شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری مصوبات به شرح ذیل جهت دستور اقدام لازم ارسال می‌گردد:
نظر به مفاد نامه شماره ۶۰/۲۲۸۵۶۹ مورخ ۱۳۹۵/۱۰/۲۳ وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت و به‌دستور وزیر محترم کشور در خصوص بررسی وضعیت موتورسیکلت‌های تولیدی کاربراتوری ثبت سفارش شده قبل از تصویب‌نامه دولت در مورخه ۱۳۹۵/۰۴/۰۲ در ساعت ۱۵:۰۰ مورخ ۹۵/۱۱/۰۴ جلسه‌ای با حضور مسئولین امور صنایع، راهور ناجا، محیط زیست، امور عمرانی وزارت کشور در محل دفتر معاونت امنیتی، انتظامی وزارت کشور تشکیل و با مبنا قرار دادن تصویب‌نامه دولت، موضوع به‌طور دقیق بررسی گردید:
سابقه:
در مورخه ۱۳۹۵/۰۴/۰۲ بر اساس تصویب‌نامه دولت مقرر می‌گردد، تولید و شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری ممنوع و آن تعداد که تا تاریخ تصویب‌نامه ثبت سفارش شده است، از این قاعده مستثنی و حداکثر تا پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به شماره‌گذاری آن‌ها اقدام گردد. هم‌چنین تاکید می‌گردد که وزارت صنعت، معدن و تجارت ظرف مدت یک‌ماه فهرست موتورسیکلت‌های ثبت سفارش شده را به راهور ناجا اعلام نماید.
وزارت صنعت، معدن و تجارت با تاخیر حدود یک‌ماه و نیم لیست موتورسیکلت‌های ثبت سفارش شده را به راهور ناجا ارائه می‌نماید.
در جلسه مورخ ۹۵/۰۸/۱۱ شورای‌عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور موضوع مطرح می‌شود و صرفا تاکید بر اجرای بند ۱-۵ تصویب‌نامه هیات وزیران که اشعار می‌دارد «تولید و شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری از ۹۵/۰۷/۰۱ ممنوع است» می‌گردد.
تصمیم شورای‌عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در مورخ ۹۵/۰۸/۱۱ بدون در نظر گرفتن تصویب‌نامه هیات وزیران در بند ۲-۵ که اشعار می‌دارد «ثبت سفارش موتورسیکلت‌های کاربراتوری از تاریخ ابلاغ این تصویب‌نامه ممنوع می باشد» و در تبصره ذیل این بند آمده است «موتورسیکلت‌هایی که موتور آن‌ها قبل از ابلاغ این تصویب‌نامه ثبت سفارش شده باشند تا انتهای سال ۱۳۹۵ از شمول این حکم مستثنی می‌باشند». بر اجرای بند ۱-۵ تاکید می‌نماید که این امر موجب شده است راهور ناجا از شماره نمودن موتورسیکلت‌های موضوع بند ۲-۵ خودداری نماید.
وضعیت:
بر اساس اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت بر اساس بررسی‌های صورت گرفته و کنترل‌های انجام شده تعداد ۲۹۵۰۰۰ دستگاه موتورسیکلت قبل از مورخ ۹۵/۰۴/۰۲ ثبت سفارش شده است.
بر اساس اعلام انجمن صنعت موتورسیکلت ایران تعداد ۳۳۰۰۰۰ دستگاه موتورسیکلت قبل از مصوبه ۱۳۹۵/۰۴/۰۲ ثبت سفارش شده و اکنون این تعداد موتورسیکلت تولید و آماده فروش است.
برابر اعلام انجمن مزبور در حال حاضر تعداد ۳۲۰۰۰ کارگر به‌صورت مستقیم در این صنعت مشغول به‌کار هستند و در صورت عدم شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های تولیدی حدود ۲۰۰۰ میلیارد تومان خسارت به این صنعت وارد می‌شود و در نتیجه حداکثر تا پایان سال با تسهیلات بانکی می‌توانند پایدار باشند. اما در پایان با مشکل پرداخت حقوق کارگران مواجه و پس از آن نیز کارگران بیکار خواهند شد.
لذا با توجه به تصویب نامه هیات دولت و شرایط فوق:
نظر به این‌که بر اساس مصوبه هیات دولت موتورسیکلت‌هایی که قبل از ۱۳۹۵/۰۴/۰۲ ثبت سفارش شده‌اند می‌بایست تا پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به شماره‌گذاری آنان اقدام گردد. صرف‌نظر از تاخیر یک‌ماه و نیم وزارت صنعت، معدن و تجارت در اعلام لیست

موتورسیکلت ثبت سفارش شده به لحاظ قانونی دلیلی بر عدم شماره‌گذاری تعداد ۲۹۵۰۰۰ دستگاه موتورسیکلت ثبت سفارش شده در موعد مقرر که به تایید وزارت صنعت، معدن و تجارت رسیده است، وجود ندارد.

مقرر گردید:

از هم‌اکنون تا پایان سال ۱۳۹۵ راهور ناجا نسبت به شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های مشمول بند ۲-۵ تصویب‌نامه هیات دولت به تعداد ۲۹۵۰۰۰ دستگاه اقدام نماید.

با توجه به فضای افکار عمومی، دستگاه‌های مرتبط از طرح موضوع در رسانه‌های ارتباط جمعی خودداری نمایند.

حسین ذوالفقاری
معاون امنیتی و انتظامی

رونوشت:

جناب آقای دکتر رحمانی فضلی، وزیر محترم کشور مزید استحضار

جناب آقای خندان دل، معاون محترم عمرانی و توسعه امور شهری و روستایی جهت اقدام

- مجدد در تاریخ ۹۵/۱۱/۰۶ یعنی یک روز بعد از نامه مورخ ۹۵/۱۱/۰۵ به شماره ۱۴۵۹۰۷ که در بالا درج شده است، نامه‌ای به شماره ۱۴۶۷۵۲ از طرف وزیر کشور برای فرمانده ناجا به شرح ذیل ارسال می‌شود:

بسمه تعالی

سردار سرتیپ پاسدار حسین اشتری
فرمانده محترم نیروی انتظامی

سلام علیکم

بر اساس بررسی‌های صورت گرفته در جلسه مورخ ۹۵/۱۱/۰۴ و به استناد تصویب‌نامه شماره ۳۸۴۵۵/ت ۵۳۱۷۲ه- مورخ ۹۵/۰۴/۰۲ هیات محترم دولت که در بند ۲-۵ آن اشعار می‌دارد:

«ثبت سفارش موتورسیکلت‌های کاربراتوری از تاریخ ابلاغ این تصویب‌نامه ممنوع می‌باشد»

تبصره: «موتورسیکلت‌هایی که موتور آن‌ها قبل از ابلاغ این تصویب‌نامه ثبت سفارش شده باشند، تا انتهای سال ۱۳۹۵ از شمول این حکم مستثنی می‌باشند، وزارت صنعت، معدن و تجارت ظرف یک ماه پس از ابلاغ این تصویب‌نامه فهرست شماره موتورهایی را که ثبت سفارش آن‌ها قبل از ابلاغ این تصویب‌نامه بوده است به پلیس راهور ناجا اعلام نماید».

مقتضی است دستور فرمایید نسبت به شماره‌گذاری تعداد ۲۹۵۰۰۰ دستگاه که بر اساس تایید وزارت صنعت، معدن و تجارت قبل از مورخ ۹۵/۰۴/۰۲ ثبت سفارش شده‌اند تا پایان سال ۱۳۹۵ اقدام گردد.

عبدالرضا رحمانی فضلی
وزیر کشور

گیرندگان:

جناب آقای مهندس محمدرضا نعمت زاده، وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت بازگشت به نامه شماره ۶۰/۲۲۸۵۶۹ تاریخ ۹۵/۱۰/۲۳ جهت استحضار و اقدام لازم.

■ ده روز بعد از نامه وزیر کشور به فرمانده ناجا، و پس از شش ماه از تعطیلی کارخانه‌ها بالاخره رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی- معاونت فنی مهندسی و خدمات ترافیک- اداره فنی و مهندسی ترافیک به موسسه راهگشا دستور شماره‌گذاری تعداد ۲۹۳/۹۹۰ دستگاه را طی نامه به شماره ۱۳/۶/۳/۱۰۰/۵۱۹/۹۵۲۳۴۳۸۵ به شرح ذیل صادر نمود[1]:

بسمه تعالی

از: رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی- معاونت فنی مهندسی و خدمات ترافیک- اداره فنی و مهندسی ترافیک
به: بنیاد تعاون ناجا- موسسه راهگشا

موضوع: موتورسیکلت‌های کاربراتوری

سلام علیکم
با صلوات بر محمد و آل محمد (ص)
پیرو دستورالعمل‌های شماره ۹۵۱۵۸۶۳۵ مورخ ۹۵/۰۸/۰۹ و شماره ۹۵۱۴۲۵۲۱ مورخ ۹۵/۰۷/۱۴ و شماره ۹۵۱۶۱۶۴۰ مورخ ۹۵/۰۸/۱۲ برابر نامه شماره ۶۰/۲۱۳۲۲۳ مورخ ۹۵/۱۰/۰۴ وزارت صنعت، معدن و تجارت- اداره کل صنایع خودرو و نیرومحرکه به‌پیوست لوح فشرده به شماره کد ۲۵۳۲۰LC۲۳۴۴۵۶ (دارای هالوگرام خیلی محرمانه ناجا) حاوی تعداد ۲۹۳/۹۹۰ شماره انجین موتورسیکلت‌های کاربراتوری ارسال می‌گردد. بر اساس تبصره ذیل بند ۲-۵ تصویب‌نامه شماره ۳۸۴۵۴/ت ۵۳۱۷۲ ه- مورخ ۹۵/۰۴/۰۲ هیئت محترم وزیران ارائه خدمات شماره‌گذاری به شماره انجین‌های موجود در لوح فشرده مذکور برابر تعداد مندرج در لیست پیوست برای هر شرکت تا پایان سال جاری (۹۵/۱۲/۳۰) با لحاظ سایر شرایط و مقررات بلامانع می‌باشد. لذا خواهشمند است دستور فرمایید مراتب به نحوه مقتضی به واحدهای شماره‌گذاری تابعه ابلاغ گردد. ضمنا نماینده آن موسسه با در دست داشتن معرفی‌نامه به دایره اداری این یگان جهت تحویل لوح فشرده موصوف مراجعه نماید. لازم به ذکر است مهلت مذکور تحت هیچ شرایط تمدید نشده و در صورت عدم ثبت کامل مشخصات موتور و عدم تایید نهایی مراحل شماره‌گذاری به نام نمایندگی فروش (به نحوی که با ورود شماره پلاک در قسمت خلاصه پرونده کلیه مشخصات موتور و مالک قابل رویت شده باشد) مسئولیت برعهده آن موسسه و کاربر مربوطه می‌باشد.

در کنار نامه دستور ذیل درج شده است:

دستورات:
در تاریخ ۹۵/۱۱/۱۶
۱۶۰۶
از: شعبه اداری و پشتیبانی
به: مرکز تعویض پلاک یادگار امام ره

بسمه تعالی
باسلام و احترام- برابر ضوابط و مقررات اقدام شود.

۱- احتمال خطا در نوشتن شماره نامه مذکور، به علت خوانا نبودن وجود دارد.

■ در نهایت در مورخ ۹۵/۱۲/۲۵ نامه به شماره ۱۳/۴/۳/۱۰۰/۶۴۰/۹۵۲۷۲۲۱۲ از رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی- معاونت فنی مهندسی و خدمات ترافیک- اداره فنی و مهندسی ترافیک به مدیرعامل بنیاد تعاون ناجا- موسسه راهگشا ارسال و تعداد مازاد بر ۲۹۳/۹۹۰ دستگاه، یعنی تعداد ۱۰۶/۰۱۰ دستگاه باقی‌مانده را اجازه شماره‌گذاری با شرایط خاصی صادر نمود. در کل برای حدود ۴۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت کاربراتوری مجوز شماره‌گذاری اخذ شد[۱۰]. متن نامه به شرح ذیل است:

بسمه تعالی

از: رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی- معاونت فنی مهندسی و خدمات ترافیک- اداره فنی و مهندسی ترافیک
به: مدیرعامل محترم بنیاد تعاون ناجا- موسسه راهگشا

موضوع: موتورسیکلت‌های کاربراتوری (۱۰۶/۰۱۰ دستگاه باقی‌مانده)

سلام علیکم
با صلوات بر محمد و آل محمد (ص)
به استناد نامه شماره ۱۷۳۳۷۴ مورخ ۹۵/۱۲/۱۸ وزیر محترم کشور و با توجه به بند ۲-۵ مصوبه شماره ۳۸۴۵۴ت/ ۵۳۱۷۲ ه- مورخ ۹۵/۰۴/۰۲ هیئت محترم وزیران با توجه به این که آمار موتورسیکلت‌های موصوف که در شمول بند مذکور قرار دارد حدود ۴۰۰ هزار دستگاه می‌باشد و بر اساس تایید و تاکید وزارت کشور طی نامه مذکور، خواهشمند است دستور فرمایید با بسیج کلیه امکانات در روزهای باقیمانده سال جاری (حتی روزهای تعطیل) نسبت به ارائه خدمات شماره‌گذاری به ۱۰۶/۰۱۰ دستگاه باقیمانده تا تاریخ ۹۵/۱۲/۳۰ به شرح ذیل اقدام نمایند.
سهم انجین هر شرکت از ۱۰۶/۰۱۰ دستگاه جدید برابر لیست پیوست می‌باشد.
الزاما بایستی شماره انجین‌های لیست جدید در لوح فشرده موضوع نامه پیروی موجود باشد.
شرکت‌ها موظفند به ازاء شماره‌گذاری هر دستگاه از لیست جدید، نسبت به اسقاط یک دستگاه موتورسیکلت فرسوده اقدام نمایند. لذا به منظور تسریع در کار نسبت به شماره‌گذاری ۱۰۶/۰۱۰ دستگاه موتورسیکلت مذکور اقدام، لیکن از تحویل اسناد شماره‌گذاری و فیزیک پلاک به کارخانه سازنده خودداری گردد. چگونگی اسقاط و مسیر تحویل مدارک در آتی اعلام می‌گردد.

۱۰- احتمال خطا در نوشتن روز تاریخ و شماره نامه مذکور، به علت خوانا نبودن وجود دارد.

نتیجه عدم هماهنگی‌سازمان‌ها در خصوص موتورسیکلت‌های کاربراتوری

همان‌طور که در تاریخچه صنعت موتورسیکلت ایران نیز بیان شد، در مجموع حدود ۶ ماه صنعت موتورسیکلت به‌دلیل عدم توجه به نظر متولیان و کارشناسان این صنعت و همچنین عدم هماهنگی سازمان‌ها و ارگان‌های مربوطه با یکدیگر تعطیل شد! شایان ذکر است که جلوگیری از شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری از ابتدای مهر سال ۱۳۹۵ این صنعت را با چالشی جدی مواجه کرد و دلیل افزایش شماره‌گذاری در این سال همین موضوع بود، زیرا شرکت‌ها مجبور به شماره‌گذاری همه موجودی خود شدند و در نهایت تعدادی از آن محصولات را در سال ۱۳۹۶ توزیع کردند.

شایان ذکر است، اجرای این طرح به‌دلیل آماده نبودن بسترهای تولید موتورسیکلت انژکتوری و حتی برقی، باعث کاهش تولید موتورسیکلت از سال ۱۳۹۶ شد و این موضوع سبب بیکاری بسیاری از فعالان این صنعت شد و ضررهای بسیاری را متوجه تولیدکنندگان کرد و حتی طبق بیان آقای حسن زمردی مدیریت شرکت زمرد که در برنامه پایش شبکه۱ سیما پخش شد، ایشان عنوان کرد که کاربر در انجمن، هنگام ورود اطلاعات به‌جای عدد ۱۰۰۳۹ رقم ۱۰۳۹ را درج کرده و بالاخره ایشان بعد از تلاش‌های بسیار توانست موتورسیکلت‌های خود را شماره‌گذاری کند. البته یکی دو شرکت دیگر نیز ادعا کردند که چون عضو انجمن صنعت موتورسیکلت ایران نبودند، از آمار ارائه شده توسط انجمن جا مانده‌اند و نتوانستند موتورسیکلت‌های خود را که در مجموع حدود حدود ۱۰ هزار دستگاه بود، پلاک کنند که این موضوع تا سال ۱۳۹۷ ادامه پیدا کرد[۱۱]...!

نکته مهمی که در این خصوص وجود دارد، این است که این شوک به این دلیل رخ داد که اکثر موتورسیکلت‌های تولیدی در ایران تا به امروز از کشور چین تامین قطعه می‌شود و در آن زمان در چین برای موتورسیکلت‌های انژکتوری با حجم‌های مجاز داخل ایران، تولید انبوه وجود نداشت و بسیاری از شرکت‌های چینی بعد از اجباری شدن انژکتور در ایران تازه به سراغ تولید این نوع قوای محرکه رفتند. از طرفی محصولات غیر از کشور چین نیز به دلیل محدود بودن آن‌ها و با توجه به اینکه به بیشتر از یک شرکت ایرانی نمایندگی نمی‌دهند، در نتیجه آن‌ها نیز نمی‌توانستند پاسخگوی نیاز بازار، حداقل برای ۵۰۰هزار دستگاه باشند. زیرا علاوه بر محدودیت ظرفیت تولید آن شرکت‌ها، قیمت محصولات «غیر چینی» نیز بالاتر هست! قابل ذکر است که قطعا محاسن سیستم انژکتور بیشتر از کاربراتور است و در این موضوع هیچ شکی وجود ندارد، اما بهتر بود با توجه به شرایط و موقعیت اقتصادی کشور با اتخاذ سیاست‌های بهتر و طبق یک روال منطقی‌تر تغییرات لازم را در زمان مناسب، انجام دهند. زیرا به هر حال حدود ۱۱ تا ۱۲میلیون موتورسیکلت کاربراتوری در کشور در حال تردد هستند و اگر واقعا شدت آسیب موتورسیکلت‌های کاربراتوری انقدر زیاد بود که نیاز به برخورد ضربتی داشت، پس بهتر بود علاوه بر جلوگیری از تولید موتورسیکلت‌های کاربراتوری، به‌طور هم زمان تردد چندین میلیون موتورسیکلت کاربراتوری در کشور را نیز ممنوع می‌کردند! پس به همین دلیل که این کار را نکردند، مناسب بود جلوگیری از شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری را نیز با ملاحظه بیشتری لحاظ می‌کردند تا با از بین بردن به فرض یک آسیب، مشکل و معضل دیگری به جامعه وارد نشود!

بررسی راهکارهای صحیح اجرای طرح[۱۲]:

- بهتر بود قبل از مصوبه هیات دولت از نظرهای متولیان صنعت موتورسیکلت استفاده می‌کردند. (ولی این اتفاق زمانی رخ داد که این طرح با بحران مواجه شد)!
- به‌صورت مرحله‌ای و ابتدا در استان‌های بزرگ یا شهرهایی که آلودگی هوا بیشتر بود، ممنوعیت شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری را اجرا می‌کردند و یا این طرح را با لحاظ نمودن میزان موتورسیکلت‌های در حال تردد در هر شهرستان اعمال می‌کردند!
- مدت زمان حذف موتورسیکلت‌های کاربراتوری را به‌صورت

۱۱- قناتی، امیرحسین (۱۳۹۷)، توضیح وزارت صنعتدرباره شماره‌گذاری ۱۰ هزار موتورسیکلت کاربراتوری، خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، ۱۳۹۷/۰۳/۲۹، کدخبر: ۹۷۰۳۲۹۱۳۷۹۲
https://www.isna.ir/news/97032913792

منطقی‌تر تعیین می‌کردند که با تعطیلی کارخانه ها مواجه نمی‌شدیم!
- اول سازمان‌ها و ارگان‌های مربوطه کاملا توجیه می‌شدند و هماهنگی‌های لازم بین آن‌ها به عمل می‌آمد و سپس این طرح اجرایی می‌شد!
- زیرساخت‌های شهری را برای موتورسیکلت برقی حاضر می‌کردند و بعد به کارخانه‌ها فشار می‌آوردند که موتور برقی بیاورید. به‌طور مثال فرد می‌خواهد موتورسیکلت خود را شارژ کند، داخل پارکینگ خانه که مشاع هست، در خیابان هم که جای شارژ تعبیه نشده! پس کجا شارژ کند؟ داخل آپارتمان؟

خلاصه تحلیل اجرای طرح :

نقاط ضعف: فرصت کم جایگزینی موتورسیکلت‌های کاربراتوری به انژکتوری و برقی، عدم هماهنگی بین ارگان‌ها، عدم مشورت کافی با صنعت موتورسیکلت، عدم توجه به تعداد دقیق موتورسیکلت موجود و ثبت سفارش شده، نبود زیرساخت‌های لازم برای موتورسیکلت برقی.

تهدیدها: تعطیلی حدود ۶ ماهه صنعت موتورسیکلت، چندین میلیارد تومان ضرر به صنعت موتورسیکلت، گسترش بیکاری، نبود انجین انژکتوری در کشور چین برای موتورسیکلت‌های مصرفی در ایران، افزایش قیمت موتورسیکلت کاربراتور موجود در ایران، کاهش قدرت خرید مردم به دلیل بالا بودن قیمت موتورسیکلت‌های برقی و انژکتوری.

نقاط قوت: کاهش آلودگی هوا، کاهش مصرف سوخت و...

فرصت‌ها: کمک به محافظت از محیط زیست، ارتقاء سطح کیفی صنعت موتورسیکلت، ارتقاء سطح استانداردهای اجباری برای موتورسیکلت، عدم امکان دست کاری مصرف کننده در سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری[۱۳].

انتقاد شهردار وقت تهران از دولت، برای موتورسیکلت‌های کاربراتوری!

حال در میان بحرانی که صنعت موتورسیکلت در آن قرار گرفته بود، بحث‌ها و دعواهای سیاسی مسئولان نیز به موتورسیکلت‌های کاربراتوری رسید!

* قابل ذکر است که خبرگزاری صدا و سیما، در مورخ ۱۳۹۵/۰۹/۲۰ مصاحبه‌ای با شهردار تهران داشت که به شرح ذیل منتشر نمود[۱۴]:

قالیباف:

عقب نشینی دولت از جمع آوری موتورسیکلت‌های کاربراتوری

شهردار تهران: دولت از جمع آوری موتورسیکلت‌های کاربراتوی عقب نشینی کرده است.

محمد باقر قالیباف در مصاحبه اختصاصی با خبرنگار خبرگزاری صدا و سیما در پاسخ به این سوال که طرح وی برای کاهش آلودگی هوای تهران به کجا رسیده است، افزود: با توجه به این که مدت‌های طولانی درباره مساله آلودگی هوا مطالعه دقیق و کارشناسی با برخی دانشگاه‌های داخلی و خارجی داشتیم، طرحی را برای کاهش آلودگی هوای پایتخت مدون کردیم.

شهردار با بیان این که طرح کاهش آلودگی هوای تهران را به دولت ارائه کرده است، تصریح کرد: طرح در جلسه‌ای به معاون اول رئیس جمهور ارائه شد و البته پس از آن نیز جلساتی با معاون اجرایی رئیس جمهور داشتیم که در نهایت طرح را دولت پذیرفت.

قالیباف ادامه داد: ظاهرا پس از تکمیل تحقیقات، این طرح به جلسه

هیئت دولت برده شد که بنده در جریان جزئیات آن نیستم.

شهردار تهران تصریح کرد: دولت مسئولیت اجرای این طرح را قبول کرده است تا اجرایی شود. وی در پاسخ به این سوال که آیا طرح یادشده به مرحله اجرا درآمده است یا خیرگفت: متاسفانه اخیرا مطلع شده‌ام نخستین بند طرح یعنی توقف تولید موتورسیکلت‌های کاربراتوری و جمع‌آوری باقی‌مانده این وسیله نقلیه با عقب نشینی دولت مواجه شده است که امیدوارم دولت در سایر بندهای این طرح عقب نشینی نکند.

شهردار تهران اواخر سال گذشته از تدوین یک بسته عملیاتی با ۵ برنامه زودبازده برای «مهار منابع آلاینده‌ها» و «جلوگیری از تکرار وضعیت قرمز آلودگی هوا» خبر داد.

محمدباقر قالیباف همچنین در شهریور امسال هم تاکید کرده بود که شهرداری علمی‌ترین برنامه را برای کاهش آلودگی هوا دارد.

12-SWOT

۱۳-نژادیان، محمدعلی (۱۳۹۶)، «آسیب‌شناسی صنعت موتورسیکلت ایران در جهت تحقق اقتصاد مقاومتی» ص۱۸، هفته نامه خودرو امروز، سال ۱۱، شماره ۳۴۶

۱۴- قالیباف، محمد باقر (۱۳۹۵)، عقب‌نشینی دولت از جمع‌آوری موتورسیکلت‌های کاربراتوری، خبرگزاری صدا و سیما، ۱۳۹۵/۰۹/۲۰، کدخبر: ۱۴۱۴۲۳۸.
http://www.iribnews.ir/fa/news/1414238

■ سپس سازمان حفاظت محیط زیست، از شهردار تهران در خصوص اظهارات ایشان درباره موتورسیکلت‌های کاربراتوری انتقاد نمود که خبرگزاری جمهوری اسلامی در مورخ ۱۳۹۵/۰۹/۲۴ به شرح ذیل منتشر کرد [۱۵] :

انتقاد سازمان محیط زیست ازاظهارات قالیباف درخصوص شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری

تهران- ایرنا- معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به این که دولت به هیچ وجه از مصوبه ممنوعیت شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری کوتاه نیامده است،گفت: هرگونه ممنوعیت شماره‌گذاری در کشور براساس قانون انجام می‌شود و شهردار تهران و آقایانی که در این خصوص اظهارنظر می‌کنند بهتر است زحمتی به خود داده و قبل از هرگونه اظهارنظر غیرواقعی، مصوبه دولت را مطالعه کنند!

به گزارش روزچهارشنبه ایرنا از پایگاه اطلاع رسانی سازمان حفاظت محیط زیست، سعید متصدی با اشاره به مصوبه ۱۰ اردیبهشت ۱۳۹۳ درخصوص راهکارهای کاهش آلودگی هوا و تکالیف دستگاه‌های مرتبط در این حوزه، افزود: در سال ۹۴ حسب دستور رئیس جمهوری برای تدوین راهکارهای کوتاه مدت مقابله با آلودگی هوا مضاف بر راهکارهای بلند مدت مصوب ۱۳۹۳، همچنین پیگیری‌های معاون اول و معاون اجرایی رئیس جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، نهایتا با بررسی ۲۰۰ راهکار کوتاه مدت، پیشنهادی در جلسه های کمیسیون کلان‌شهرهای کشور، مصوبه جدید دولت در تیرماه سال جاری تدوین و ابلاغ شد.

وی ادامه داد: یکی از بندهای مصوبه سال جاری مربوط به موتورسیکلت‌ها است. البته موضوع خروج موتورسیکلت‌های کاربراتوری پیش از ابلاغ مصوبه دولت، در اسفند ماه سال ۱۳۹۴ در کمیته ملی کاهش آلودگی هوا به‌تصویب رسیده بود و مصوبه دولت تاکیدی بر اجرای مصوبه کمیته ملی کاهش آلودگی هوا بود.

فقط اورژانس و آتش نشانی اجازه استفاده از موتورسیکلت‌های کاربراتوری را دارد

آقایان تبصره مصوبه دولت را نخوانده‌اند!

متصدی ضمن یادآوری موضوع مصوبه مبنی بر توقف و ممنوعیت تولید و شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری از اول مهرماه ۱۳۹۵، خاطرنشان کرد: مصوبه تیرماه ۱۳۹۵ دو تکلیف دیگر نیز برای موتورسیکلت‌های کاربراتوری مشخص کرده که عبارتند از:

ممنوعیت خرید موتورسیکلت کاربراتوری از تاریخ ابلاغ مصوبه و همچنین ممنوعیت استفاده دستگاه‌های دولتی به جز اورژانس و آتش نشانی از موتورسیکلت کاربراتوری است.

معاون سازمان حفاظت محیط زیست افزود: در یکی از بخش‌های این مصوبه که ممنوعیت شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری از اول مهرماه سال جاری را در بر می‌گیرد، تبصره‌ای وجود دارد مبنی بر این‌که اگر موتورسیکلت‌سازی پیش از تاریخ مصوبه (تیرماه ۱۳۹۵) اقدام به ثبت سفارش انجین (موتور موتورسیکلت) کرده باشد، اجازه دارد تنها تا پایان سال جاری نسبت به شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های تولیدی اقدام کند.

به گفته وی، تنها استثناء مصوبه ممنوعیت شماره‌گذاری و تولید موتورسیکلت‌های کاربراتوری از اول مهرماه ۱۳۹۵، مربوط به ثبت سفارش‌های صورت گرفته پیش از ابلاغ مصوبه و با در نظر گرفتن شرایط اشتغال و اقتصاد در کشور است.

متصدی با اشاره به اقدام‌های صورت گرفته توسط سازمان حفاظت محیط زیست برای اجرای این مصوبه، اظهار کرد: یکی از اقدام‌های مهم دریافت برنامه موتورسیکلت‌سازان برای جایگزینی موتورهای کاربراتوری در خط تولید از بهمن ماه سال ۱۳۹۴بود.

دولت هیچ‌گونه عقب‌نشینی در خصوص مصوبه خود برای موتورسیکلت‌های کاربراتوری نداشته است

وی ادامه داد: از آنجا که تمامی برنامه‌های ارائه شده تا شهریورماه ۱۳۹۵ را در بر می‌گرفت، لذا از اول مهرماه ۱۳۹۵ هیچ مجوز جدیدی برای شماره‌گذاری و تولید موتورسیکلت کاربراتوری صادر

۱۵- متصدی، سعید (۱۳۹۵)، انتقاد سازمان محیط زیست از اظهارات قالیباف در خصوص شماره گذاری موتورسیکلت های کاربراتوری، خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۳۹۵/۰۹/۲۴، کدخبر: ۸۲۳۴۶۵۹۵
http://www.irna.ir/fa/News/82346595

نکردیم، اما متاسفانه اخیرا برخی افراد بدون اطلاع دقیق از مصوبه، صحبت‌هایی مبنی بر عقب نشینی دولت از تصمیم خود برای توقف تولید و شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری یا صدور مجوز برای ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار موتورسیکلت کاربراتوری مطرح می کنند که هیچ کدام صحت ندارد و تکذیب می‌شود. زیرا دولت هیچ‌گونه تغییری در مصوبه ۲ تیرماه ۱۳۹۵ خود انجام نداده است.

معاون سازمان حفاظت محیط زیست خاطرنشان کرد: وزارت صنعت، معدن و تجارت یکی از دستگاه‌هایی است که خود را مکلف به اجرای مصوبه دولت می‌داند و سازمان حفاظت محیط زیست نیز نظارت کافی و دقیق بر این موضوع دارد.

وی اشاره‌ای به برخی صحبت‌ها مبنی بر وظیفه دولت برای جمع‌آوری موتورسیکلت‌های کاربراتوری در حال تردد داشت و افزود: مصوبه دولت تنها توقف شماره‌گذاری و تولید را در بر می‌گرفت.

شهردار تهران پیش از انجام مصاحبه یا سخنرانی مصوبه دولت را مطالعه کند!

متصدی ضمن مرور صحبت‌های شهردار تهران که روزنامه همشهری اقدام به انتشار آن کرده مبنی بر نقض مصوبه دولت توسط دولت، از شهردار تهران خواست پیش از انجام مصاحبه یا سخنرانی، اقدام به مطالعه مصوبه دولت کند تا از طرح صحبت‌های غیرواقعی پیشگیری کند.

شهرداری تهران هیچ طرحی برای موتورسیکلت‌های کاربراتوری ارایه نکرده است و این طرح با تاکید شخص رئیس جمهور و پیگیری معاونان رئیس جمهور مصوب شده است

وی با اشاره به بخشی از صحبت‌های قالیباف مبنی بر ارائه برنامه توسط شهرداری تهران برای ساماندهی موتورسیکلت‌های کاربراتوری، خاطرنشان کرد: برنامه مصوب در سال جاری که موضوع موتورسیکلت‌های کاربراتوری را نیز پوشش می‌دهد با تاکید شخص رئیس جمهوری و پیگیری معاونان رئیس جمهور، همچنین همکاری دانشگاه‌ها و دستگاه‌های مختلف تهیه، تصویب و ابلاغ شده است و شهرداری تهران تنها موردی که در ارتباط با این مصوبه به کمیسیون مربوطه ارائه داد، سومین سیاهه انتشار آلاینده‌های تهران همراه با نواقص فراوان بود.

سیاهه منتشر شده توسط شهرداری تهران همراه با نواقص فراوان بود

به گفته معاون سازمان حفاظت محیط زیست، موضوع نواقص سیاهه انتشار منتشر شده به شهرداری تهران اعلام شده است.

متصدی ضمن ابراز امیدواری برای تلاش شهرداری تهران در راستای رفع نواقص سومین سیاهه انتشار آلاینده‌های تهران، تاکید کرد: هیچ برنامه‌ای در خصوص موتورسیکلت‌های کاربراتوری توسط شهرداری

تهران ارائه نشده و اقدامی هم در این راستا صورت نگرفته است.

ضمن آن‌که مصوب دولت بسیار جامع و کامل است و تمامی مباحث مربوط به خودروهای فرسوده، موتورسیکلت‌ها، وظایف وزارتخانه ها و دستگاه‌های مختلف را در خود جای داده است. متصدی اعلام کرد: از شهرداری تهران می‌خواهم در صورتی که برنامه یا پیشنهادی در این حوزه دارد با ارائه آن به سازمان حفاظت محیط زیست امکان بحث و بررسی آن را فراهم کند تا در صورتی که قابلیت اجرا داشته باشد با همکاری فرابخشی برای اجرای آن اقدام شود.

شهرداری تهران بر توسعه سیستم حمل و نقل عمومی و مدیریت ترافیک تمرکز کند

وی تاکید کرد: یکی از مباحث مهمی که شهرداری تهران باید به آن توجه کند این است که در خصوص شهری همچون تهران یکی از مهم‌ترین استراتژی‌ها برای کنترل آلودگی هوا، توسعه سیستم حمل و نقل عمومی و مدیریت ترافیک است و لذا به شهرداری تهران توصیه می‌شود با تمرکز بر این دو حوزه و توسعه حمل و نقل عمومی و افزایش اطمینان شهروندان به سیستم حمل و نقل عمومی از طریق افزایش خطوط مترو و بی آر تی و اتوبوسرانی در راستای کاهش آلودگی هوای تهران گام بردارد.

شهرداری تهران در زمان آلودگی هوا همچون شهرهای بزرگ اروپا حمل و نقل عمومی را رایگان کند

معاون سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به آلودگی هوای اخیر در پاریس، گفت: یکی از اقدامات مهم در این شهر مهم جهان، رایگان کردن سیستم حمل و نقل عمومی توسط شهرداری بود که می‌تواند الگویی مناسب برای شهرداری تهران به منظور توسعه همکاری‌ها با دولت برای کاهش آلودگی هوا باشد.

افزایش ۵۰ روزه تعداد روزهای پاک و سالم در سال جاری نسبت به سال ۹۲

تهرانی‌ها امسال (۹۵) نسبت به سال ۹۲ حدود ۲ ماه هوای آلوده کمتری تنفس کردند

وی ضمن تاکید بر عزم و اراده دولت یازدهم و سازمان حفاظت محیط زیست برای کاهش آلودگی هوا، تصریح کرد: رئیس جمهوری بارها اعلام کرده‌اند که دولت یازدهم، دولت محیط زیستی است و تلاش دولت برای رفع معضل‌ها و چالش‌های محیط زیست است. ازاین‌رو، توجه به این نکته اساسی که در شهری مانند تهران با قیاس روزهای سالم و پاک در سال ۹۵ با سال ۹۲، مشخص می‌شود، روزهای سالم و پاک طی بازه زمانی مشابه ۵۰ روز افزایش داشته و این نشان می‌دهد استراتژی‌های انتخابی، نظارت سازمان حفاظت محیط زیست، تلاش دستگاه‌ها و مصوبه‌های دولت کارآمد بوده است.

متصدی با اعلام این‌که امسال تهران در قیاس با سال ۹۲ به رغم افزایش خودروها، موتورسیکلت‌ها و ترددها حدود ۲ ماه آلودگی کمتری داشته است، اظهار کرد: این نتیجه مشارکت و تلاش مردم و دولت و دستگاه‌ها و بخش‌های مختلف برای مقابله با آلودگی هوا بوده است.

شهرداری تهران به‌جای سخنرانی در خصوص توانمندی‌های خود برای مقابله با آلودگی هوا، گامی عملی در این راستا بردارد

وی از شهرداری تهران خواست تا به جای سخنرانی در خصوص توانمندی‌های خود برای مقابله با آلودگی هوا، گامی عملی در این راستا بردارد و در همکاری با سایر دستگاه‌ها برای کاهش آلودگی هوا در تهران تلاش کند.

به گفته معاون سازمان حفاظت محیط زیست، مصوبه تیرماه سال جاری دولت، موضوعاتی همچون خودروهای فرسوده را در برمی‌گیرد که خوشبختانه تاکنون حدود ۳۰ هزار تاکسی فرسوده شهر تهران از رده خارج شده است و در همین راستا فعالیت بسیار خوبی از سوی وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی برای حمایت از خروج تاکسی‌های فرسوده صورت گرفت و البته خودروسازان نیز در این حوزه کمک کردند.

وی خاطرنشان کرد: چرخه خروج تاکسی‌های فرسوده از سیستم حمل و نقل عمومی برای ۹۰ هزار تاکسی در سراسر کشور تعریف شده است که در حال حاضر، در حال انجام است و تا کنون ۵۵ هزار تاکسی فرسوده در کل کشور از چرخه حمل و نقل عمومی خارج شده که بخش عمده آن مربوط به شهر تهران است.

متصدی در خصوص مباحث مربوط به خروج اتوبوس‌های فرسوده در مصوبه تیرماه سال جاری، اظهار کرد: موارد مربوط به ارائه تسهیلات و تامین منابع مالی مورد نیاز در کارگروه دیگری به ریاست معاون اجرایی رئیس جمهوری علاوه بر کارگروه ملی مقابله با آلودگی هوا در حال پیگری است.

وی اعلام کرد: بر اساس آخرین تصمیم‌های این کارگروه مقرر شد برای خروج هر دستگاه اتوبوس فرسوده از چرخه ناوگان حمل و نقل عمومی، ۳۵۰ میلیون تومان از طریق تسهیلات تامین شود و البته مینی‌بوس‌ها هم در قالب همین مصوبه در حال پیگیری است.

روند آلودگی هوا در کشور نه تنها ثابت شده بلکه در سیر نزولی و کاهشی قرار گرفته است

معاون سازمان حفاظت محیط زیست تاکید کرد: فعالیت‌های صورت گرفته در دولت یازدهم برای کاهش آلودگی هوا در شهر تهران و سراسر کشور به ویژه کلان‌شهرها بی‌سابقه است و به همین دلیل روند آلودگی هوا در کشور نه تنها ثابت شده بلکه در سیر نزولی و کاهشی قرار گرفته است.

متصدی گفت: موفقیت دولت یازدهم برای مقابله با آلودگی هوا، در اصل یک موفقیت بزرگ برای کشور است.

وی با اعلام این‌که بر اساس آخرین آمار کشوری حدود ۱۱ میلیون موتورسیکلت در کشور در حال تردد است، اظهار کرد: از این تعداد حدود ۲,۵ میلیون موتورسیکلت در تهران در حال تردد است.

وی با بیان این‌که درصد بسیار کمی از موتورسیکلت‌های کشور انژکتوری است، افزود: تا فروردین سال جاری حدود ۹۹,۹ درصد موتورسیکلت‌های کشور کاربراتوری بود که از ابتدای سال بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده این روند به سمت انژکتوری شدن پیش رفته که منجر به افزایش پایداری سیستم می‌شود.

متصدی ضمن یادآوری این موضوع که تکنولوژی ساخت موتورسیکلت طبق این مصوبه افزایش پیدا کرده است، خاطرنشان کرد: این اقدام منجر به کاهش آلودگی و افزایش پایداری سیستم می‌شود و البته پیش‌بینی می‌شود در خصوص اخذ مجوزهای قبلی نیز توان تولید موتورسیکلت‌سازان کشور بیش از ۳۰۰ هزار موتور کاربراتوری نباشد این در حالی است که برخی از موتورسیکلت‌سازان در حال حاضر بیش از ۱۰ محصول انژکتوری تولید می کنند.

معاون سازمان حفاظت محیط زیست افزود: اگرچه اولویت ما رفع آلودگی هوا است، اما هر اقدامی باید در روند تعادلی صورت گیرد تا همکاری لازم صورت گیرد. بنابراین، موضوع ثبت سفارش‌های گذشته نیز باید در تعامل و مذاکره مورد بررسی و اتخاذ تصمیم قرار گیرد.

وی افزود: خوشبختانه در مسیر روند تغییر تکنولوژی موتورسیکلت‌های تولیدی کشور، به دلیل عدم تولید موتور موتورسیکلت‌ها در داخل کشور، تغییر تکنولوژی راحت‌تر و در زمان کمتری صورت گرفت. البته این موضوع فشارهایی بر وزارت صنعت، معدن و تجارت و موتورسیکلت‌سازان داشت ولی خوشبختانه حل شد.

متصدی گفت: به لحاظ قیمت نیز تفاوت چندانی میان موتورسیکلت کاربراتوری با انژکتوری نیست ازاین‌رو فشار اقتصادی بر افراد وارد نمی‌شود!

جنگ اقتصادی و جهاد اقتصادی تولیدکنندگان موتورسیکلت

نویسنده: محمدعلی نژادیان

پیامبر اسلام (صل الله علیه و آله و سلم): **همه شما نسبت به (دین و جامعه) نگهبانید و همه شما نسبت به آن چه که نگهبان هستید، مسئولیت دارید**[1]!

همان‌طور که اگر در میدان جنگ، ابزار نبرد را سربازان بگیرند و یا از آن‌ها حمایت نکنند، خیانت به کشور و به آن سرباز کرده‌اند، در حال حاضر نیز این مصداق وجود دارد، زیرا تولیدکنندگان، سربازان اقتصادی هستند!

امروز برخی از تولیدکنندگان در کشور، نیاز به کار کردن ندارند و فقط به خاطر این که تعدادی از افراد بر سر سفره آن‌ها هستند و به دلیل علاقه‌ی به تولید، کار می‌کنند! این افراد نیز می‌توانستند سرمایه خود را از صنایع مختلف خارج کنند و به تجارت‌های زودبازده و بدون دردسر دیگر روی آوردند و یا سرمایه خود را در بانک بگذارند و روال کار خود را کاملا تغییر بدهند ولی با تمام سختی‌های تولید، این کار را نکردند! ازاین‌رو، حمایت از آن‌ها امری واجب و ضرروی است!

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای (مدظله العالی): من برنامه‌های استکبار جهانی علیه ملت ایران را در سه جمله خلاصه می‌کنم: اول، جنگ روانی؛ دوم، جنگ اقتصادی؛ و سوم، مقابله با پیشرفت و اقتدار علمی. دشمنی‌های استکبار با ملت ما در این سه قلم عمده خلاصه می‌شود. البته این‌ها را باید دستگاه‌های تبلیغاتی و رسانه‌ها و شخصیت‌های سیاسی بیشتر برای مردم توضیح بدهند[2].

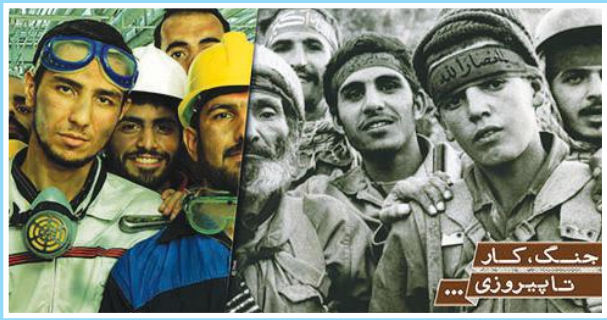
همان‌طور که مقام معظم رهبری بارها اعلام فرمودند: «امروز ایران درگیر **جنگ اقتصادی** است». ازاین‌رو، اگر فردی با وجود (رکود، مشکلات اقتصادی، هزینه‌ها، ریسک بالای تولید، واردات غیر اصولی، قاچاق، بالا بودن نرخ بهره بانک‌ها جهت اخذ وام و تهدیدهای گوناگون دیگر) به تولید و کارآفرینی مشغول هست، در حال **جهاد اقتصادی** است.

حال جهت تحقق اقتصاد مقاومتی و همچنین کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی، مناسب است بعضی سازمان‌ها و ارگان‌ها با کارشناسی و بررسی بیشتر در تصمیم گیری‌های خود نسبت به تولیدکنندگان و کارآفرینان که **رزمندگان اقتصادی** هستند، برخورد نمایند و راه را برای آن‌ها هموار کرده تا هر چه زودتر شاهد رشد اقتصادی در صنعت، کاهش نرخ بیکاری و افزایش اشتغال‌زایی باشیم.

۱- کلکمْ راعٍ، وَ کلکمْ مَسْؤُولٌ عَنْ رَعِیتِهِ (میزان الحکمه، جلد۴، صفحه ۳۲۷)

۲- بیانات در اجتماع زائران و مجاوران حرم مطهر رضوی، ۱۳۸۶/۰۱/۰۱
http://farsi.khamenei.ir/speech-content?id=3378

تفاوت در سیاست‌های اعلامی و سیاست‌های اعمالی دولت‌ها[۳]



پس هر که هم وزن ذره‌ای نیکی کند [نتیجه] آن را خواهد دید[۴] و هر که هم وزن ذره‌ای بدی کند [نتیجه] آن را خواهد دید[۵] (قرآن کریم، زلزله: ۷و ۸).

به فرض طی سیاست‌های کلی نظام اعلام می‌شود که از امسال باید از تولیدکنندگان و کارآفرینان حمایت‌های ویژه شود ولی در عمل بعضی اوقات این اتفاق نمی‌افتد و باعث بروز مشکلات جاری در صنایع مختلف می‌شود که در مواردی نیز مقام معظم رهبری بارها در خصوص آن تذکر و هشدار داده‌اند.

قانون نادرست فساد و رانت ایجاد می‌کند!

با توجه به شرایط سخت اقتصادی، مناسب است مسئولان نسبت به رفع بعضی موانع کار و تولید، هر چه زودتر اقدامات مقتضی را انجام دهند، در غیر این صورت علاوه بر ضرر و زیان وارده به صنایع مختلف، وجود قوانین و مقررات و تصویب مصوبه‌های درست مطالعه نشده، باعث ایجاد فساد و رانت می‌شود[۶]!

چرا باید از صنعت موتورسیکلت حمایت شود؟

از نظر دید علمی- اقتصادی باید صنایعی را که دارای بازار گسترده داخلی است، مورد توجه قرار داد و برای تقویت و گستردگی آن تمام امکانات دولتی و غیردولتی به‌کار گرفته شود، ولی در صنعت موتورسیکلت که دارای چنین مشخصه‌ای است، به دلایل مختلف، از جمله دیدگاه‌های غلط داخلی و بیرونی حاکم بر این صنعت، هر از گاهی شاهد یک شوک و صدمه به بدنه صنعت موتورسیکلت هستیم.

همان‌طور که قبلا گفته شد، چیزی که بیش از همه باعث صدمه به این صنعت شده است عدم هماهنگی بین دستگاه‌های مختلف، عدم مشورت به موقع با متولیان و کارشناسان در خصوص تصمیم‌گیری‌های مهم برای این صنعت، ذهنیت منفی بعضی مسئولان که عملکرد آن‌ها نسبت به این صنعت به گونه‌ای بوده که تقریبا خواستار محدود شدن و یا تعطیلی این صنعت است! همچنین سلیقه‌ای عمل کردن بعضی سازمان‌ها نسبت به صنعت موتورسیکلت، اعلام خبر اثبات نشده، مبنی بر این که هر موتورسیکلت ۶ برابر خودرو آلودگی ایجاد می‌کند و... باعث ضرر و زیان‌های بسیاری شده که مهم‌ترین تاثیر منفی این عوامل، پایین آمدن انگیزه کارآفرینی در صنعت موتورسیکلت است.

۳- نژادیان، محمدعلی (۱۳۹۶)، «آسیب شناسی صنعت موتورسیکلت در جهت تحقق اقتصاد مقاومتی»، ص۱۸ هفته نامه خودرو امروز، سال ۱۱، شماره ۳۶۶، پاییز.

۴- فَمَنْ يَعْمَلْ مِثْقَالَ ذَرَّةٍ خَيْرًا يَرَهُ

۵- وَمَنْ يَعْمَلْ مِثْقَالَ ذَرَّةٍ شَرًّا يَرَهُ

۶- منبع عکس‌ها:

https://www.smtnews.ir/car/19011
http://bayanbox.ir/view/6768462559850204436
http://bayanbox.ir/view/7122186441327148928
http://bayanbox.ir/info/3244068084703283191

حمایت از کالای ایرانی

عظمت کالای ایرانی یعنی...

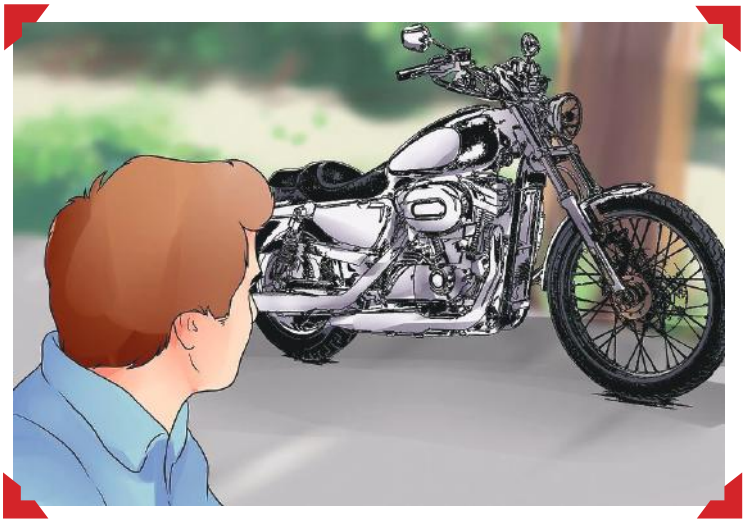
کالای ایرانی یعنی سرمایه گذار با سرمایه‌ی خود، کارگر با کار خود، طراح با ذهن و دانش خود تلاش می کنند تا محصول می شود کالای ایرانی. این چیز با عظمتی است.

۹۷/۱/۱
سید علی خامنه‌ای
رهبر انقلاب

KHAMENEI.IR

تاریخچه صنعت موتورسیکلت ایران [1]

(ویرایش جدید به همراه بررسی و تحلیل بعضی از وقایع- پاییز ۱۳۹۷)



نویسنده: محمدعلی نژادیان

طی دهه‌های گذشته صنعت خودرو جهان از جمله صنعت موتورسیکلت به‌دلیل ارتباطات گسترده خود با سایر صنایع، نقش بسیار موثری در توسعه صنعتی کشورها داشته‌اند.

کشورهایی که توسعه صنعت خودرو را در توسعه صنعتی خود محور استراتژیک قرار داده‌اند، به خوبی دریافته‌اند که تحقیقات و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در این حوزه، بخش‌های عمده صنعتی و اقتصادی کشور را به حرکت واداشته و باوری در مدیریت صنعتی را به ارمغان می‌آورد.

تا سه چهار دهه پیش در بازارهای رقابتی جهان، سهم بیشتر از آن تولیدکنندگانی بود که می‌توانستند کالاهای خود را با قیمتی ارزان‌تر انبوه‌سازی کنند. در صورتی که امروز با رشد شگفت‌آور دانش فنی بشر و افزایش تعداد تولیدکنندگان مناطق مختلف جهان، سهم بیشتر بازارهای جهانی برای شرکت‌هایی است که در خصوص کیفیت، نوآوری، تنوع محصول و... حرف‌های تازه‌ای برای گفتن دارند.

اکنون تولیدکنندگانی در جهان ظهور پیدا کرده‌اند که می‌توانند با نیمی از نیروی کار، سرمایه، مکان و زمان... که برای تولیدکنندگان قدیمی لازم بود، محصولاتی را به جهان عرضه کنند که از نظر کیفیت و جنبه‌های نوآورانه برتر باشد. بنابراین، نیاز است که بررسی کنیم تا ببینیم تولیدکنندگان محصولات برتر، چگونه توانسته‌اند در مقابل تولیدکنندگان قدیمی، در تولید و تجارت اینگونه قد علم کنند و موفق شوند؟!

بررسی دوره‌های صنعتی در جهان [2]

برای بررسی دقیق‌تر صنعت موتورسیکلت ایران، بهتر است در ابتدا نگاهی گذرا و اجمالی به دوران صنعتی جهان و دیدگاه‌های حاکم بر آن کنیم و سپس به بررسی تاریخچه این صنعت در ایران بپردازیم.

دوران صنعتی را می توان به چهار انقلاب تقسیم‌بندی کرد: در زمانی که «انقلاب کشاورزی» رخ داد، محور تولید انسان‌ها بودند و آن چیزی که تولید را افزایش می‌داد، سلامتی نیروی انسانی بود و در زمانی که «انقلاب صنعتی» رخ داد، محور تولید ماشین‌آلات شد و آن چیزی که تولید را افزایش می‌داد علاوه بر نیروی انسانی سلامت، روش استفاده از ماشین آلات بود. این دوران نیز سپری شد و «انقلاب فراصنعتی» به‌وجود آمد. در این دوران محور تولید فکر انسان شد و آن چیزی که باعث افزایش تولید و فروش شد، خلاقیت بود و البته آن چیزی که خلاقیت را به‌وجود می‌آورد، آزادی تفکر و اندیشه است.

حال ما در دورانی زندگی می‌کنیم که می‌توان آن را عصر فضای مجازی نامید. در واقع بعد از سه دوره تغییرات و پیشرفت‌های بشر که انقلاب کشاورزی، انقلاب صنعتی و انقلاب فراصنعتی نامیده شد، حال با تغییرات و انقلاب جدیدی روبه‌رو هستیم که می‌توان آن را موج چهارم یا «انقلاب فضای مجازی» نیز نام نهاد. در واقع

1-The History of Iran's Motorcycle Industry
2- Study of Industrial Courses in the World

موج چهارم تکامل و توسعه یافته انقلاب فراصنعتی است که عصر اطلاعات و دانش بود. موج چهارم را از یک نظر می‌توان فرصت دید و از نظر دیگر یک چالش تلقی کرد. زیرا، به‌دلیل پیشرفت ثانیه‌ای علم و تکنولوژی، خصوصا رسانه‌ها و از جمله شبکه‌های اجتماعی و در اختیار بودن انبوهی از اطلاعات درست و غلط در رسانه‌های مختلف، انسان‌ها و بالاخص نوجوانان و جوانان را با شک و شبهه‌های بسیاری در خصوص مسائل زندگی مواجه کرده است.

در این عصر علاوه بر نیروی انسانی سلامت و باهوش و در اختیار داشتن اطلاعات، دانش و تکنولوژی جدید، چیزی که باعث تمایز در امر تولید و فروش می‌شود چابک بودن است. آثار این انقلاب به روشنی مشهود است. سرعت و ظرفیت ذخیره‌سازی، پردازش و بازیابی اطلاعات، امکانات اطلاع رسانی سریع از راه دور، توان محاسباتی و تصویرنگاری و سایر دستاوردهای صنعت ریزپردازنده‌ها بر همه شئون زندگی روزمره، مسیر علم و تکنولوژی و ارکان مدیریت و سازماندهی اقتصادی و اجتماعی اثر گذاشته و همچنان خواهد گذاشت.

حال بررسی دقیق این که کشور ایران در کدام یک از این دوران‌ها قرار دارد و چه دیدگاهی بر صنایع ایران حاکم است، نیاز به بحث مفصلی دارد که در ادامه و همچنین شماره های بعدی به آن پرداخته می‌شود.

	انقلاب کشاورزی	انقلاب صنعتی	انقلاب فراصنعتی	انقلاب فضای مجازی
زمان	۸۰۰ سال قبل از میلاد تا قرن ۱۷	از قرن ۱۷ تا قرن ۲۰	از ۱۹۵۰ تا ۲۰۱۲	از ۲۰۱۲ تا امروز
نوع تولید	تولید دستی	تولید انبوه	تولید ناب	تولید چابک
ارزش ها	زمین، تولید و کشاورزی	صنعت و تیراژ تولید	فکر انسان‌ها، خلاقیت و اطلاعات	فکر انسان‌ها، خلاقیت و اطلاعات
انرژی	آب، باد و درختان	انرژی فسیلی، نفت و گاز	انرژی خورشیدی و انرژی اتمی	انرژی خورشیدی و انرژی اتمی
بازار	محل مبادله کالا بدون هدف سودگری	محل خرید و فروش همه چیز با اهداف مختلف	بازار لامکان است و معاملات از طریق اینترنت نیز انجام می‌شود	بازار لامکان است و معاملات از طریق اینترنت نیز انجام می‌شود
چشم انداز پیشرفت بازار	....	ما جدا از هم هستیم و باید رقابت کنیم	ما با یکدیگر مرتبط هستیم و باید به یکدیگر کمک کنیم	**ما یکی هستیم و باید همکاری خلاقانه را برگزینیم**

چند نکته مهم برای موفقیت در یک بازار صنعتی

۱- در فضایی که تولیدکننده و مصرف‌کننده از هم تفکیک باشند، مکانیزم بازار بین آن‌ها رابطه برقرار می‌کند. لذا برای موفقیت، شناخت و تشخیص مکانیزم بازار در هر دوره بسیار ضرروی است.

۲- در هر کدام از دوران‌های صنعتی یک‌سری قواعد حاکم می‌شود و تنها با درک و بهره‌گیری از آن قواعد، موفقیت فردی و گروهی امکان‌پذیر است. مثلا قواعد تولید انبوه در عصری که قواعد تولید ناب حاکم است، نمی‌تواند موفقیت آمیز باشد.

۳- چهره زندگی مادی در کره زمین، بر اثر دو تحول بزرگ در علم و تکنولوژی در حال دگرگونی پرسرعتی است و این موضوع یعنی اگر تولیدکنندگان خود را به روز نکنند از بازار حذف خواهند شد.

۴- عده‌ای تصور می‌کنند تحول و موفقیت در زندگی با وجود تکنولوژی آغاز می‌شود، اما آن چیزی که باعث تحول در زندگی می‌شود در درجه اول تحول در نگرش‌های انسان است و ثروت و فقر هر کشوری اندیشه‌های مردمان آن است.

۵- استفاده از فضای مجازی در قرن حاضر به سرعت در حال پیشرفت است، به‌طوری که بیل گیتس[3] می‌گوید: اینترنت معدن قرن ۲۱ است. از این رو استفاده مناسب از فضای مجازی، می‌تواند بازار شرکت‌ها را گسترش دهد.

صنعت موتورسیکلت، صنعتی پویا برای ایران

حال با این تفسیر که از دوران صنعتی جهان شد، می‌خواهیم ببینیم صنعت موتورسیکلت در ایران چه دورانی را طی کرده، چه دیدگاهی بر آن حاکم بوده و با چه نگرشی نسبت به آینده باید حرکت کرد تا با حفظ ارزش‌ها به خودکفایی در این صنعت که نهایت تعالی نیز همین است، پیش برویم.

اول این‌که صنعت موتورسیکلت می‌تواند صنعتی پویا برای ایران باشد. بررسی‌ها نشان می‌دهد این حوزه با شرایط و ویژگی‌هایی که دارد می‌تواند به مثابه یک صنعت دارای قدرت مورد توجه قرار گیرد. ازاین‌رو، اگر نارسایی‌ها و کاستی‌هایی وجود دارد، عمدتا به چند دلیل است:

۱- نبود یک استراتژی و دورنمای مدون و مکتوب برای صنعت موتورسیکلت. (قابل ذکر است، تدوین یک استراتژی منطقی علاوه بر این‌که باعث رشد و پیشرفت صنعت موتورسیکلت می‌شود، بلکه این صنعت را از گزند آسیب‌های وارده دور کرده و همچنین آسیب‌های متقابل احتمالی صنعت موتورسیکلت بر دیگر امور جامعه، مردم و محیط زیست را بر طرف می‌کند ولی به علت نبود یک استراتژی معین و برنامه راهبردی بلند مدت باعث شد که در سال‌های گذشته، این صنعت هر از گاهی با چالشی جدید مواجه شود و آسیب‌های جدی ببیند)!

نکات برجسته‌ای که تدوین استراتژی در پی خواهد داشت عبارت است از

– حفظ بقا و موجودیت صنعت موتورسیکلت

– از بین بردن نقاط ضعف، بعلاوه افزایش نقاط قوت این صنعت

– رساندن صنعت موتورسیکلت به جایگاه مناسب، در بین صنایع مختلف

– عامل سازنده با سازمان‌های مرتبط با صنعت موتورسیکلت

– جلوگیری از تصمیم‌های ضربتی برای صنعت موتورسیکلت، توسط سازمان‌های مرتبط

– جلوگیری از ناهماهنگی‌هایی که بعضی اوقات در بین سازمان‌ها، نسبت به صنعت موتورسیکلت وجود دارد

– ارتقاء سطح کارایی در صنعت، به دلیل مشخص بودن (اهداف، برنامه‌ها، روش‌ها، تهدیدها، فرصت‌ها، منابع، ظرفیت‌ها و...) در استراتژی

همچنین یک استراتژی چند گزینه را مشخص می‌کند که از جمله عبارت است از:

– چه اهدافی باید محقق شود (کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت)؟

بر روی کدام اقدامات، بازارها و محصول‌ها باید تمرکز کرد؟

3- William Henry “Bill” Gates III

BSA Factory

- چگونه برای بهره‌برداری از فرصت‌های محیطی و مواجه با تهدیدهای محیطی به منظور کسب یک مزیت رقابتی، منابع تخصیص یابد و چه فعالیت‌هایی انجام گیرد؟

۱- دیدگاه‌های غلط حاکم بر آن (درون صنعتی و برون صنعتی)

۲- عدم علمی نگاه کردن در امور این صنعت

۳- عدم مشورت مسئولان کشور با کارشناسان و فعالان صنعت موتورسیکلت در بعضی مواقع حساس

۴- عدم برخورد منصفانه و منطقی با صنعت موتورسیکلت؛ اجرای طرح‌های تقریبا ضربتی و فوری و عدم حمایت‌های لازم و کارشناسی‌های دقیق و همه‌جانبه

البته در حال حاضر با توجه به انباشت تجربه های خوب و بد پیشین، پیشرفت روزافزون علم و تکنولوژی، ورود نسل جدید به این صنعت و تدوین و اجرای استانداردهای تولید موتورسیکلت توسط سازمان استاندارد ملی ایران شاهد تغییرات مثبت در صنعت موتورسیکلت ایران هستیم.

همچنین از نظر دید علمی- اقتصادی باید صنایعی را تقویت کرد که از یک سو دارای تکنولوژی برتر هستند و از سوی دیگر بازار گسترده داخلی برای آن وجود دارد. با این ویژگی‌ها صنعت موتورسیکلت قطعا عمیق و قابل توجه است و باید برای تقویت و توسعه آن برنامه‌ریزی کرد.

همچنین صنعت موتورسیکلت‌سازی را به دو گروه بزرگ صنایع «قطعه‌سازی» و «مونتاژ» می‌توان تقسیم کرد.

صنایع قطعه‌سازی به عنوان صنایع کلیدی و مادر در این بخش از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، زیرا این موضوع نتیجه مستقیم با خودکفائی این صنعت در ایران دارد.

به‌طور کلی صنعت موتورسیکلت در هر کشوری، هفت مرحله را برای توسعه و شکوفائی طی می‌کند

۱- مونتاژ قطعات (سی.کی.دی)[۴] وارده از کارخانه لیسانس دهنده

۲- ایجاد پایگاه‌های ساخت داخل

۳- تولید چابک

۴- ایجاد پایگاه های طراحی - مهندسی قطعات

۵- ایجاد مراکز تحقیقاتی برای طراحی و ساخت موتورسیکلت‌های جدید و نوسازی شبکه قطعه‌سازی

۶- طراحی و ساخت ماشین آلات و تجهیزات مورد نیاز خط تولید

۷- ایجاد پایگاه‌های صادراتی

البته مولفه‌های متفاوتی از نقطه‌نظرهای گوناگون، در تعریف شکوفایی صنعت موتورسیکلت وجود دارد. از جمله می‌توان ارتقاء کمی و کیفی، تحقق استقلال و خود اتکائی در موتورسیکلت‌سازی و روند هزینه‌های تولید موتورسیکلت برشمرد.

تولد صنعت موتورسیکلت در ایران

این صنعت از اواخر دهه ۱۳۴۰ همزمان با تاسیس صنایع جدید در ایران ایجاد شده است و در دوران پیش از انقلاب به‌صورت صنایع مونتاژ وارد فهرست صنعت خودروی کشور شد. در آن زمان هیچ محدودیتی برای ورود این مصنوعات وجود نداشته است. در نتیجه بخش عمده موتورسیکلت به‌صورت تمام ساخت وارد ایران می‌شد و سهم تولید داخل به ده درصد هم نمی‌رسید. در حقیقت تلاش برای بالا بردن میزان سهم ساخت داخل همانند خودروسازی، از سال‌های ۱۳۷۲ و ۱۳۷۳ شروع شد، یعنی زمانی که دولت با محدودیت درآمدهای ارزی مواجه گردید و لاجرم اجرای برنامه‌های سخت‌گیرانه در مصرف منابع ارزی ضرورت پیدا کرد. طبعا کارخانه‌های تولیدکننده موتورسیکلت نیز نتوانستند به میزان لازم از ارز اختصاصی وزارت صنایع بهره‌مند شوند. این دشواری سبب شد که سازندگان موتورسیکلت برای کاستن از نیاز ارزی خود به‌سوی صنعت‌گران داخل متمایل شوند و به سرعت سهم تولید داخلی را در این صنعت بهبود بخشند (هر چند که در دهه ۹۰ شاهد هستیم بعضی شرکت قطعاتی که در داخل نیز تولید می‌شود را وارد می کنند مانند باک موتورسیکلت).

۴- بسته‌ای کامل، شامل تمام قطعاتی است که برای تولید وسیله‌ی نقلیه باید سوار (assemble) شود.

Complete Knock Down (CKD)

همچنین قطعات نیمه سوار شده وارداتی (قطعاتی که مونتاژ اولیه شده‌اند)، SKD نام دارند و پس از ورود به کشور خارجی، مونتاژ نهایی روی آن‌ها صورت می‌گیرد.

Semi Knock Down (SKD)

در حال حاضر عمدتا پیشرانه‌های موتورسیکلت‌های طرح هوندا با حجم‌های ۱۲۵، ۱۵۰ و ۲۰۰ سی‌سی که در ایران نسبت به انواع دیگر موتورسیکلت مصرف بیشتری دارد، از کشور چین تامین می‌شود. به‌طور کلی از نظر کمی، بخش عمده این موتورسیکلت‌ها در داخل ایران ساخته می‌شود و به همین میزان از مصرف ارز جلوگیری شده و ارزش افزوده برای تولید این قطعات صرف اقتصاد داخلی می‌گردد. البته از اوایل دهه ۱۳۷۰ با وارد کردن دانش فنی قوای محرکه (انجین) صنعت موتورسیکلت عمق بیشتری پیدا کرده است، اما هنوز قوای محرکه‌ای که بتواند جایگزین انجین چینی بشود در سطح وسیع ساخته نشده است، زیرا اولین و مهم‌ترین دلیل آن مقرون به صرفه نبودن اقتصادی است.

(قابل ذکر است که در دهه ۷۰ شرکت «نیرو محرکه» و همچنین آقای «حسن رجبعلی بنا» رئیس هیات مدیره گروه صنعتی بنا، پیگیر تولید انجین موتورسیکلت بودند که در نهایت به دلیل ذکر شده به سرانجام نرسید! تقریبا از سال ۱۳۹۶ نیز جناب آقای «جلیل مجاهد» رئیس هیات مدیره گروه صنعتی نیرو موتور شیراز، پیگیر مونتاژ انجین در مجموعه خود هست که با توجه به شرایط بازار، وضعیت فعلی صنعت موتورسیکلت و موانع موجود، باید منتظر نتیجه‌ی بررسی‌های نهایی ایشان باشیم.

البته جناب آقای جلیل مجاهد در همان سال ۱۳۹۶ با توجه به فضای ایجاد شده در صنف به دیگر شرکت‌های تولیدکننده موتورسیکلت پیشنهاد داد که در قالب یک شرکت می‌توانند در کارخانه انجین‌سازی شریک شوند که بعد از گفتگوها و جلسه‌های متعدد، این شراکت ایجاد نشد و در نهایت ایشان به تنهایی به دنبال تاسیس این کارخانه هست)!

شایان ذکر است که بسیاری از محصولات چینی در کلاس‌ها و مدل‌های دیگر، اکثرا به‌صورت (سی.کی.دی) از کشور چین و یا هندوستان، مالزی و دیگر کشورها وارد می‌شود. البته بیشتر محصولاتی که مورد استقبال مردم قرار می‌گیرد کارخانه‌های داخلی سعی می‌کنند بعضی از قطعات آن را در داخل تولید کنند.

همچنین برای خودکفایی در ساخت موتورسیکلت‌های خاص با طرح‌های روز دنیا نیاز به حمایت‌های وسیع دولت است تا برای تولیدکننده ایرانی ساخت آن مقرون به‌صرفه باشد.

امروز در باراز موتورسیکلت ایران، شاهد آن هستیم که به دلیل تحریم‌ها و عدم واردات موتورسیکلت‌های ژاپنی و... استقبال از موتورسیکلت‌های تولیدی کشورهای مالزی، اندونزی، کره جنوبی و مخصوصا هندوستان به دلیل کیفیت بالای محصولات آن نسبت به محصولات چینی در بین مردم ایران بسیار خوب بوده و محبوبیت ویژه‌ای پیدا کرده‌اند. قابل ذکر است که در حال حاضر برخی از شرکت‌های تولیدکننده، واردات موتورسیکلت‌های برقی را در دستور کار خود قرار داده‌اند که این امر نیاز به همکاری و مساعدت دستگاه‌های دولتی، شهرداری و دیگر ارگان‌های مربوطه دارد.

همچنین تقاضا برای انواع موتورسیکلت و لوازم یدکی آن در دهه‌های اخیر به شدت افزایش یافته و صنایع وابسته به این بخش را به تکاپوی گسترده برای افزودن بر تولید انداخته ولی چند سالی است که تولیدکنندگان قطعات از وضعیت حاکم بر صنعت موتورسیکلت راضی نیستند.

نکته مهمی که باید به آن اشاره کرد، این است که صنعت موتورسیکلت باید وارد مرحله جدیدی از حیات خود بشود تا بتواند بقای خود را حفظ کرده و باعث رشد صنعت کشور شود؛ این مرحله همان انتقال تکنولوژی به ایران است! همچنین نیاز است برای این کار هر چه زودتر به‌طور جدی کارخانه‌های تولیدکننده موتورسیکلت مراکز تحقیق و توسعه خود را راه‌اندازی و ارتباط خود را با دانشگاه‌ها بیشتر کنند.

مهم‌ترین عواملی که در دهه‌های گذشته، باعث افزایش تقاضا برای موتورسیکلت، در ایران شده است:

۱- بازار موتورسیکلت در ایران بر اساس استفاده‌های گوناگون از این وسیله با کشورهای توسعه یافته متمایز است. اساسا در ایران موتورسیکلت علاوه بر آن که یکی از وسایل پر اهمیت در جابجایی و نقل و انتقال مردم به حساب می‌آید، یکی از وسایل کسب و کار نیز هست.

۲- افزایش قیمت اتومبیل و عدم امکان تهیه آن برای اقشار کم درآمد.

۳- محدودیت‌های به‌وجود آمده در شهرها، برای استفاده از اتومبیل (پارک، محدوده طرح ترافیک و...)

۴- کاهش زمان رفت و آمد نسبت به اتومبیل.

۵- کاهش هزینه رفت و آمد.

۶- هزینه پایین تعمیر و نگهداری.

۷-همچنین قابل ذکر است تا سال ۱۳۷۲ بازار موتورسیکلت منحصرا در اختیار چهار شرکت بزرگ تیزرو (نماینده هوندا)، جهانرو (نماینده کاواساکی)، ایران‌دوچرخ (نماینده یاماها) و نیرومحرکه بوده است که هر کدام دارای تنوع محصول محدودی بوده‌اند. بعد از سال‌های ۱۳۷۱ و ۱۳۷۲ شرکت‌های جدید وارد عرصه رقابت شدند که باعث تنوع محصولات و قیمت‌ها شدند.

■ قابل ذکر است که آقای «حسن رجبعلی بنا» رئیس هیات مدیره شرکت جهانرو، در دهه ۷۰ و اوایل دهه ۸۰ مجموعه خود را گسترش داد و «گروه صنعتی بنا» شامل چندین شرکت از جمله (تندروسیکلت، شکوه‌موتور، توان‌حرکت، گوهرراد، کومش‌فنر، شیرویه و...) ایجاد شد که می‌توان فعالیت‌های اولیه این مجموعه را به عنوان تحول و رویدادی جدید در بحث محصولات و قیمت‌های متنوع و همچنین رخدادهای دیگر در صنعت موتورسیکلت دانست. البته به دلایل گوناگون، در همان دهه ۸۰ شرکت‌های این گروه منحل و فقط جهانرو باقی ماند و در اواخر دهه ۸۰ مدت کوتاهی به خاطر شرایط خود تولید این شرکت نیز تقریبا متوقف شد ولی بعد از مدتی مجدد تولید خود را شروع کرد و در حال حاضر نیز بر اساس شرایط و سیاست‌های داخلی خود و وضعیت بازار به‌طور آهسته و پیوسته در حال فعالیت است)!

■ شرکت تیزرو نیز در اواخر دهه ۸۰ نفس‌های آخر خود را زد و در نهایت منحل شد!

■ امروز شرکت نیرومحرکه و شرکت ایران‌دوچرخ (از گروه بهمن) نیز در حال فعالیت هستند و تقریبا می‌توان گفت به دلیل تاسیس شرکت‌های جدید طی دهه‌های گذشته و همچنین سیاست‌های داخلی و شرایط بازار، درصد کمی از تولید سالانه صنعت موتورسیکلت ایران متعلق به این دو شرکت قدیمی است.

۸- تا پایان دهه هفتاد، موتورسیکلت به عنوان کالای سرمایه‌ای مورد توجه مردم قرار داشت. ازاین‌رو، عده‌ای از مردم جهت سرمایه‌گذاری سودآور، به پیش‌خرید موتورسیکلت روی می‌آوردند و با پیش فروش محصولات از طریق نمایندگی‌های رسمی شرکت‌های تولیدکننده، سود خوبی نصیب خریداران می‌شد. شایان ذکر است که در دهه هفتاد، کیفیت محصولات نیز بسیار مطلوب و قابل توجه بود.

۹- از سال ۱۳۷۹ به دلیل تاخیر در تحویل موتورسیکلت‌های

ثبت نامی به‌تدریج تمایل مردم نسبت به سیستم پیش‌فروش شرکت‌ها کم شد و از سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۲ بازار خرید و فروش موتورسیکلت به‌صورت اقساطی و چکی درآمد و به همین دلیل نیز می‌توان گفت تمایل خرید برای موتورسیکلت نیز افزایش یافت، زیرا عمدتا نمایندگان فروش شرکت‌ها چکی می‌خریدند و چکی می‌فروختند!

۱۰- از اواخر سال ۱۳۸۱ با شدت گرفتن رقابت منفی بین شرکت‌های تولیدکننده، ناگهان قیمت موتورسیکلت‌ها به شدت کاهش یافت (حدود ۵۰ تا ۶۵ درصد) و این موضوع باعث افزایش درخواست برای موتورسیکلت شد...

مهم‌ترین عواملی که طی چند سال گذشته، باعث بحران در صنعت موتورسیکلت ایران شد:

۱- بزرگ‌ترین تجربه تاریخی، برای نسل‌های جدید و آینده صنایع ایران: در سال ۱۳۸۱ به بهانه‌های مختلف، از جمله خارج کردن رقبا از میدان تولید و تا حدی لجبازی چند شرکت، باعث شد یک رقابت منفی در صنعت موتورسیکلت ایران ایجاد شود. البته یکی از آن شرکت‌ها که تقریبا امروز فعالیتی نیز ندارد، ادعا می‌کند که خواسته است، قیمت موتورسیکلت را به قیمت واقعی برساند و برای همین تخفیف‌های خود را شروع می‌کند، اما حتی اگر نیت این شرکت در آن زمان همین موضوع بوده باشد که البته جای تامل دارد، سبب شد این صنعت تا مرز ورشکستگی پیش برود! قابل ذکر است، افرادی که آن رقابت سیاه را شروع کردند و ادامه دادند، خود آن‌ها زودتر از همه خسته شده و از بازار موتورسیکلت خارج شدند و اگر هم باقی ماندند، دیگر نتوانستند مثل گذشته فعالیت کنند. در عوض شرکت‌هایی که به‌طور جدی وارد این بازی نشدند (به فرض مانند شرکت تکتاز موتور) و یا تعدادی شرکت دیگر که تقریبا در همان سال‌های ۱۳۸۱ و ۱۳۸۲ تاسیس شده بودند، امروز می‌توان گفت رتبه اول تا دهم میزان تولید موتورسیکلت ایران را در اختیار دارند و یا همچنان آهسته و پیوسته در حال تولید هستند! در

نهایت در سال‌های ۱۳۸۲ تا ۱۳۸۵ تولیدکنندگان موتورسیکلت شرایط خیلی سختی را سپری کردند.

۲- به‌دلیل نبود یک برنامه و استراتژی معین و مدون برای تولیدکنندگان این صنعت، با حداقل ضوابط و شرایط مجوز تولید به افراد داده می‌شد و قوانین موجود طوری بود که افراد غیرمتخصص و غیرمتعهد نیز مجوز تولید می‌گرفتند و افراد با پشتوانه وضعیت مالی ضعیف به علت شرایط آسان شروع به تولید کردند (البته اگر تخصص و تعهدی وجود داشت، در نتیجه هیچ ایرادی نبود تا فردی بدون پشتوانه مالی خوب شروع به تولید نماید، زیرا در طول تاریخ دنیا معمولا کارآفرینان از صفر شروع کرده‌اند). به هر حال در آن زمان به‌راحتی می‌شد اجناسی که از خارج از کشور تامین می‌شد را از طریق یوزانس[۵] وارد کرد. از طرفی بانک‌ها به‌راحتی وام تولید در اختیار افراد می‌گذاشتند که البته در این مدت، بسیاری از شرکت‌ها در صنایع مختلف، بدون ضمانت کافی وام دریافت کردند که بعدا بانک‌ها نیز با مشکلات جدی روبرو شدند!

در نتیجه تعداد تولیدکنندگان جدید هر روز زیادتر شد و این موضوع باعث به‌وجود آمدن همان رقابت منفی و سیاه شد. عده‌ای از شرکت‌های بزرگ، با توجیه و بهانه‌های مختلف قیمت محصولات را به شدت پایین آوردند و این عامل باعث به‌وجود آمدن مشکلات بسیاری شد و به علت این که قبل از این رقابت، فروش محصولات شرکت‌ها به‌صورت اقساطی بود، عده‌ای افراد سودجو نیز با توجیه این که موتورسیکلت توسط شرکت‌ها گران به آن‌ها فروخته شده، اقساط خود را پرداخت نکردند و از طرفی، تولید توجیه اقتصادی نداشت. ازاین‌رو، بعضی شرکت‌ها برای حل مشکل امروز خود به ناچار اجناس موتورسیکلت را به‌صورت یوزانس وارد می‌کردند و تقریبا در حد ضرر، به‌صورت نقدی عرضه می‌کردند تا مشکلات روز خود را سپری نمایند تا بتوانند تعهدات سررسید شده خود را پاسخگو باشند.

۳- از طرف دیگر در حالی که قیمت‌های عرضه، توجیه اقتصادی نداشت، قانون چک نیز تغییر کرد و باز آتش گرفتاری تولیدکنندگان بیشتر شد و چک‌های بسیاری که از قبل از مشتریان خود اخذ کرده بودند، وصول نشد.

۴- با توجه به بحث شکستن قیمت‌ها و شوک‌های وارد شده به بازار و همچنین حقوقی شدن قانون چک و... اکثر شرکت‌ها با تاخیر در عودت بازپرداخت وام‌های خود و یوزانس‌های سررسید شده مواجه گشته و به دادن دیرکرد وام‌های معوقه خود راضی شدند. در عین حال بانک‌ها نیز از دادن اعتبارات مجدد به این شرکت‌ها خودداری کردند.

۵- قابل ذکر است، از قبل از شروع رقابت منفی در صنعت موتورسیکلت، بعضی شرکت‌های تولیدکننده، تبلیغات عجیبی در رسانه‌ها داشتند! از جمله دادن شمش طلا را برای غرعه‌کشی‌های خود تبلیغ می‌کردند و هر رسانه‌ای را می‌دیدیم با امثال این تبلیغ‌ها مواجه می‌شدیم! سپس در این شرایط و رقابت‌های ایجاد شده، دولت و زیر مجموعه‌های آن نیز در خصوص شرایط حاکم بر این صنعت بیشتر به فکر افتاده و قانون شماره‌گذاری در کارخانه‌ها را اجرا کردند و همچنین بحث مالیات‌ها، ممنوعیت خروج از کشور تولیدکنندگان به‌خاطر عدم بازپرداخت وام‌ها و موارد دیگر را با قاطعیت بیشتری برخورد و اجرا کردند. البته قابل ذکر است هیچ تولیدکننده‌ای با قوانین صحیح، استانداردهای مختلف تولید و نظم و ترتیب مخالف نیست ولی به هر حال این عوامل باعث تشدید بحران در آن چند سال شد. البته سریعا این موارد برای تولیدکنندگان توجیه و عادی شد.

۶- در چنین شرایطی برخی تولیدکنندگان به این فکر فرو رفتند که به جای تولید به‌دنبال تجارت بروند و یا به دنبال تولید کالاهایی بروند که هیچ تجربه‌ای در آن نداشتند. قابل ذکر است که این موضوع از لحاظ علم اقتصاد در یک صنعت فاجعه است. زیرا یک عده به این نتیجه می‌رسند سرمایه خود را از ایران خارج نمایند که البته بسیاری از افراد این کار را انجام دادند! ثانیا بازتاب سیاسی این موضوع خطرهای بسیاری جهت سرمایه‌گذاری خارجی و عدم اطمینان به سرمایه‌گذاری داخلی را در پی خواهد داشت.

۷- عواملی مانند استفاده از یوزانس و سهولت دریافت وام از بانک‌ها، باعث شد یک عده موتورسیکلت تولید و به قیمت پایین در حد ضرر عرضه نمایند و پول بدست آورده را صرف خرید ملک کرده و یا به سمت کارهایی که سود زودبازده دیگر داشت بردند که این قضیه به دلایل مختلف، از جمله با ندادن یوزانس به ایران پایان یافت. قابل ذکر است در این چند سال (۱۳۸۵-۱۳۸۲) کیفیت محصولات بسیار نامطلوب شد.

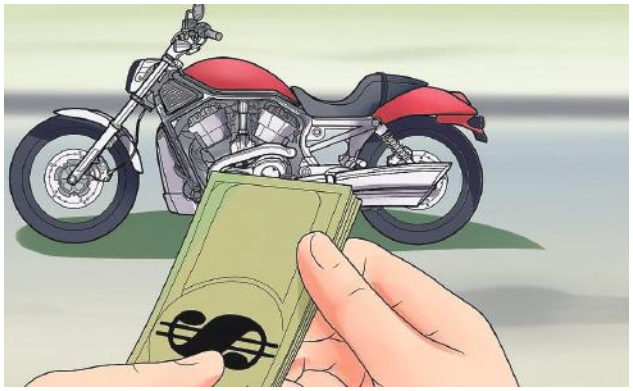
۵- یوزانس (Usance): نوعی از اعتبارات اسنادی است که در آن فروشنده‌ی کالا به خریدار مهلتی می‌دهد تا بتواند در این فاصله وجه اعتبار را بپردازد.

۸- از ابتدای دهه ۸۰ برخی مسئولان ذهنیت مردم را با بیان (تولید موتورسیکلت‌های زیرپله‌ای) به چالش کشیدند و در دهه ۹۰ با بیان اینکه هر موتورسیکلت ۶ برابر خودرو آلودگی دارد اذهان جامعه را به این موضوع جلب کردند و امروز نیز بیلبوردهایی در سطح شهر تهران توسط شهرداری نصب شده و در آن درج کرده‌اند که موتورسیکلت کاربراتوری هوا را ۶ برابر بیشتر از «انژکتوری» آلوده می‌کند! اما هیچ وقت آمار و استدلال درستی ارائه نکردند و همین امر یکی از دلایل نگرش منفی نسبت به موتورسیکلت شده است!

۹- در سال ۱۳۹۱ به دلیل گران شدن ارز، قیمت موتورسیکلت نیز افزایش یافت و مردم نیز با یک شوک اقتصادی مواجه شدند و با توجه به اینکه سطح درآمدها نسبت به هزینه‌ها رشد مناسبی نداشت، این امر باعث شد مصرف کنندگان از کالاهای در اختیار خود نهایت استفاده را داشته باشند و همین امر دلیل اصلی کاهش تولید سال ۱۳۹۱ نسبت به ۱۳۹۰ بود و البته به همین دلیل در سال ۱۳۹۲ نیز مجدد با کاهش تولید نسبت به سال ۱۳۹۱ مواجه بودیم. در نهایت در سال ۱۳۹۳ این صنعت به دلیل نیاز انباشته شده طی دو سال قبل، افزایش ۷۰ درصدی تولید و فروش را در پی داشت.

۱۰- بعد از برجام[۶] اغلب مردم منتظر کاهش قیمت‌ها بودند و همین موضوع باعث شد که تولید سال ۱۳۹۴نسبت به سال ۱۳۹۳ کاهش یابد.

۱۱- در سال ۱۳۹۵ هیات دولت تصویب کرد که کارگروه بر اجرای برنامه جامع کاهش آلودگی هوای کلان‌شهرها تشکیل شود[۷].



حال بر اساس بند۱-۵ این تصویب‌نامه تعیین شد که از اول مهر ۱۳۹۵ تولید و شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری ممنوع شود و بر اساس تبصره ذیل بند ۲-۵ تولید موتورسیکلت‌هایی که قبل از ابلاغ این مصوبه ثبت سفارش شده‌اند تا پایان سال ۱۳۹۵ بلامانع اعلام شد و این در حالی است که بدون در نظر گرفتن موجودی دقیق شرکت‌ها، ثبت سفارش‌های صورت گرفته، رکود بازار، توان و ظرفیت تولید و شماره‌گذاری این محصولات، چنین تصمیمی اتخاذ شد و در نهایت در تاریخ ۱۶ بهمن ۱۳۹۵ یعنی بعد از حدود ۴ ماه تعطیلی کارخانه‌های این صنعت، بعد از کلی نامه نگاری مسئولان با یکدیگر و تشکیل جلسات بالاخره با پیگیری‌های جناب آقای مهندس محمدرضا نعمت‌زاده وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت، وزارت کشور به رییس پلیس راهنمایی و رانندگی دستورات لازم را جهت شماره‌گذاری ابلاغ و ایشان نیز به رهگشا اجازه شماره‌گذاری موتورسیکلت‌ها را اعلام کرد و به‌دلیل عدم توجه به نظر متولیان صنعت موتورسیکلت که اعلام کرده بودند، تعداد موتورسیکلت‌های موجود بیش از چیزی بوده است که قبلا ظرفیت سنجی و بررسی شده است، دوباره در اواخر اسفند ۱۳۹۵ بعد از پیگیری‌های صورت گرفته توسط انجمن صنعت موتورسیکلت ایران، قرار شد با قبول شرایطی اجازه تولید و شماره‌گذاری الباقی محصولات کاربراتوری کارخانه‌ها را بدهند! در مجموع حدود ۶ ماه صنعت موتورسیکلت به‌دلیل عدم توجه به نظر متولیان و کارشناسان این صنعت و همچنین عدم هماهنگی سازمان‌ها و ارگان‌های مربوطه با یکدیگر تعطیل شد!

در نتیجه جلوگیری از شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری از ابتدای مهر سال ۱۳۹۵ این صنعت را با چالشی جدی مواجه کرد و دلیل افزایش شماره‌گذاری در این سال نیز همین موضوع بود، زیرا شرکت‌ها مجبور به شماره‌گذاری همه موجودی خود شدند و در نهایت تعدادی از آن محصولات را در سال ۱۳۹۶ توزیع کردند. شایان ذکر است، اجرای این طرح به‌دلیل آماده نبودن بسترهای تولید موتورسیکلت انژکتوری و حتی برقی، باعث کاهش تولید موتورسیکلت از سال ۱۳۹۶ شد و این موضوع سبب بیکاری بسیاری از فعالان این صنعت شد و ضررهای بسیاری را متوجه

۶- برجام: برنامه جامع اقدام مشترک
(Joint Comprehensive Plan of Action)
برجام در سه‌شنبه ۲۳ تیر ۱۳۹۴ (۱۴ ژوئیه ۲۰۱۵) در وین اتریش بین ایران، اتحادیه اروپا و گروه (۱+۵) یعنی چین، فرانسه، روسیه، بریتانیا، آمریکا و آلمان منعقد شد. قابل ذکر است پس از چندین دوره مذاکرات، در ۲۴ نوامبر ۲۰۱۳ (۳ آذر ۱۳۹۲)، توافق موقت ژنو بر سر برنامه هسته‌ای ایران بین ایران و کشورهای (۱+۵) در ژنو سوئیس امضاء شد. مذاکرات رسمی برای طرح جامع اقدام مشترک درباره برنامه اتمی ایران با پذیرفتن توافق موقت ژنو بر روی برنامه هسته‌ای ایران در نوامبر ۲۰۱۳ شروع شد. تنظیم و پیاده‌سازی توافق از ۲۰ ژانویه ۲۰۱۴ شروع شد. کشورها به مدت ۲۰ ماه درگیر مذاکره بودند و در آوریل ۲۰۱۵ تفاهم هسته‌ای لوزان شکل گرفت. در نتیجه برجام در راستای توافق جامع بر سر برنامه هسته‌ای ایران و به دنبال تفاهم هسته‌ای لوزان، در سه‌شنبه ۲۳ تیر ۱۳۹۴ (۱۴ ژوئیه ۲۰۱۵) در وین اتریش بین ایران، اتحادیه اروپا و گروه (۱+۵) منعقد شد. آشنایی با برجام (۱۳۹۶)، پایگاه همشهری آنلاین، ۱۰/۲۱/ ۱۳۹۶، کد مطلب: ۳۹۵۱۷۸ بازیابی از اینترنت:
http://hamshahrionline.ir/details/395178
http://www.hamshahrionline.ir/details/119949

۷- لینک متن تصویب‌نامه در خصوص تشکیل کارگروهی بر اجرای برنامه جامع کاهش آلودگی هوای کلان‌شهرها (شماره تصویب‌نامه: ۵۳۱۷۲/ه مورخ ۹۵/۰۳/۱۹ به شماره ابلاغیه: ۳۸۴۵۴/ت مورخ ۹۵/۰۴/۰۲)
http://rc.majlis.ir/fa/law/show/974815

تولیدکنندگان کرد و حتی طبق بیان آقای حسن زمردی مدیریت شرکت زمرد که در برنامه پایش شبکه۱ سیما پخش شد، ایشان عنوان کرد که کاربر در انجمن، هنگام ورود اطلاعات به‌جای عدد ۱۰۰۳۹ رقم ۱۰۳۹ را درج کرده و بالاخره ایشان بعد از تلاش‌های بسیار توانست موتورسیکلت‌های خود را شماره‌گذاری کند.

البته یکی دو شرکت دیگر نیز ادعا کردند که چون عضو انجمن صنعت موتورسیکلت ایران نبودند، از آمار ارائه شده توسط انجمن جا مانده‌اند و نتوانستند موتورسیکلت‌های خود را که در مجموع حدود حدود ۱۰ هزار دستگاه بود، پلاک کنند که این موضوع تا سال ۱۳۹۷ ادامه پیدا کرد...![۸]

نکته مهمی که در این خصوص وجود دارد، این است که این شوک به این دلیل رخ داد که اکثر موتورسیکلت‌های تولیدی در ایران تا به امروز از کشور چین تامین قطعه می‌شود و در آن زمان در چین برای موتورسیکلت‌های انژکتوری با حجم‌های مجاز داخل ایران، تولید انبوه وجود نداشت و بسیاری از شرکت‌های چینی بعد از اجباری شدن انژکتور در ایران تازه به سراغ تولید این نوع قوای محرکه رفتند. از طرفی محصولات غیر از کشور چین نیز به دلیل محدود بودن آن‌ها و با توجه به این‌که به بیشتر از یک شرکت ایرانی نمایندگی نمی‌دهند، در نتیجه آن‌ها نیز نمی‌توانستند پاسخگوی نیاز بازار، حداقل برای ۵۰۰ هزار دستگاه باشند. زیرا علاوه بر محدودیت ظرفیت تولید آن شرکت‌ها، قیمت محصولات «غیر چینی» نیز بالاتر هست! قابل ذکر است که قطعا محاسن سیستم انژکتور بیشتر از کاربراتور است و در این موضوع هیچ شکی وجود ندارد، اما بهتر بود با توجه به شرایط و موقعیت اقتصادی کشور با اتخاذ سیاست‌های بهتر و طبق یک روال منطقی‌تر تغییرات لازم را در زمان مناسب، انجام دهند. زیرا به هر حال حدود ۱۱ تا ۱۲میلیون موتورسیکلت کاربراتوری در کشور در حال تردد هستند و اگر واقعا شدت آسیب موتورسیکلت‌های کاربراتوری انقدر زیاد بود که نیاز به برخورد ضربتی داشت، پس بهتر بود علاوه بر جلوگیری از تولید موتورسیکلت‌های کاربراتوری، به‌طور هم زمان تردد چندین میلیون موتورسیکلت کاربراتوری در کشور را نیز ممنوع می‌کردند! پس به همین دلیل که این کار را نکردند، مناسب بود جلوگیری از شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری را نیز با ملاحظه بیشتری لحاظ می‌کردند تا با از بین بردن به فرض یک آسیب، مشکل و معضل دیگری به جامعه وارد نشود!

۱۲- دلیل کاهش تولید در سال ۱۳۹۷ نیز علاوه بر کی‌فیت پایین بعضی محصولات انژکتوری، افزایش ناگهانی قیمت ارز و شوک‌های اقتصادی به مردم شد.

۸- قناتی، امیرحسین (۱۳۹۷)، توضیح وزارت صنعتدرباره شماره‌گذاری ۱۰ هزار موتورسیکلت کاربراتوری، خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، ۱۳۹۷/۰۳/۲۹، کدخبر: ۹۷۰۳۲۹۱۳۷۹۲
https://www.isna.ir/news/97032913792

تاسیس انجمن صنعت موتورسیکلت ایران[۹]

محمد بهروززاده　جلیل مجاهد　ابوالفضل حجازی

این انجمن تقریبا در زمان شروع رقابت‌های منفی در این صنعت شکل گرفت و به استناد بند (۵) قانون اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران در سال ۱۳۸۲ با نام «سندیکای تولیدکنندگان موتورسیکلت ایران» تشکیل شد و بر اساس سیاست‌های اتاق در تیر ماه سال ۱۳۹۲ و طی تصویب در مجمع عمومی مورخ ۱۳۹۲/۰۴/۱۱ نام آن به «انجمن صنعت موتورسیکلت ایران» تغییر یافت.

قابل ذکر است که ریاست انجمن تا سال ۱۳۹۵، آقای محمد بهروززاده بود و بعد از ایشان تا سال ۱۳۹۶ به مدت یک سال آقای ابوالفضل حجازی سکان‌دار آن شد و سپس با توجه به تصویب مجمع در سال ۱۳۹۵، قرار شد هر سال برای انتخاب ریاست انجمن رای‌گیری مجدد انجام شود. ازاین‌رو، در سال ۱۳۹۶ اعضای هیات مدیره، آقای جلیل مجاهد را به‌عنوان ریاست انجمن برگزید.

نکته‌ای که در خصوص انجمن صنعت موتورسیکلت ایران وجود دارد، این است که همه اعضای هیات مدیره در همه دوران، تمام سعی و تلاش خود را انجام دادند ولی به دلایل متعدد، مانند نبود یک استراتژی مدون، ذهنیت منفی برخی مسئولان نسبت به موتورسیکلت و به‌طور کلی به دلایل مشکلات درون صنعتی و برون صنعتی، این انجمن با مشکلات متعددی مواجه بود، اما همچنان تلاش دلسوزان این صنعت، برای بهبود وضعیت انجمن و صنعت موتورسیکلت ادامه دارد!

بهبود نسبی وضعیت صنعت موتورسیکلت ایران

از سال ۱۳۸۵ به بعد با توجه به این که بانک‌های ایران به تولیدکنندگان به‌راحتی وام ندادند و از طرفی به علت تحریم، کشورهای خارجی نیز از دادن یوزانس به ایران خودداری کردند، لذا این موضوع باعث بهبود وضعیت صنعت موتورسیکلت ایران شد. زیرا فقط افرادی مشغول به تولید شدند که از وضعیت اقتصادی خوبی بهره‌مند بودند و این فضا باعث به‌وجود آمدن شرایط سالم

۹- سایت انجمن صنعت موتورسیکلت ایران. ر.ک:
http://motorcyclesandika.org

تولید و توزیع محصولات شد و ناهنجاری‌هایی که در سال‌های گذشته نیز به‌خاطر نیازهای مالی در بازار به‌وجود می‌آمد از بین رفت و هر تولیدکننده با توجه به سرمایه خود برنامه‌ریزی تولید کرد. چون همه از شرایطی که در گذشته به‌وجود آمده بود خسته شده بودند. (البته یوزانس، در شرایط ثبات اقتصادی بسیار برای پیشرفت صنایع مناسب است ولی در شرایطی مثل سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۷ که نوسانات ارزی زیادی در ایران رخ داد، استفاده از یوزانس در این مواقع نوعی خودکشی اقتصادی محسوب می‌شود! زیرا تولیدکننده کالا را با قیمت ارز در گذشته وارده کرده و فروخته و بعد از شش ماه باید با قیمت چند برابری ارز، بدهی خود را تسویه حساب کند)!

در حال حاضر تقریبا حدود ۴۵ شرکت تولیدکننده موتورسیکلت به‌صورت فعال و نیمه فعال در ایران وجود دارد و همه تولیدکنندگان این را می‌دانند که اگر کسی نگاه اقتصادی سالم و علمی نداشته باشد و اگر فردی دوباره بخواهد محصولات خود را به دلیل رقابت منفی با تولیدکنندگان دیگر، بدون سود و یا به زیر قیمت تمام شده عرضه نماید یقینا آبروی خود را به خطر خواهد انداخت و از این صنعت حذف خواهد شد. همان‌طور که برای آن عده‌ای که رقابت منفی را در اوایل دهه ۱۳۸۰ در صنعت موتورسیکلت ایران به‌وجود آوردند، این اتفاق افتاد.

لذا سعی همه تولیدکنندگان در حال حاضر بر این است که سالم و بدون رقابت منفی ادامه حیاط دهند، هر چند که بعضی اوقات شیطنت‌هایی از برخی تولیدکنندگان دیده می‌شود.

تقریبا از سال ۱۳۹۰ به بعد مخصوصا از زمان افزایش نرخ ارز و گرانی کالاها در سال ۱۳۹۱، مصرف‌کنندگان تمایل زیادی به خرید اجناس با کیفیت پیدا کرده‌اند و از طرفی شرکت‌ها نیز بر اساس تجربه، خواسته مصرف‌کنندگان و البته افزایش استانداردها و قوانین و مقررات جدید به این نتیجه رسیدند که باید از لحاظ کیفی محصولات خود را ارتقاء دهند و در حال حاضر نیز بسیاری از تولیدکنندگان این صنعت کیفیت خود را ارتقاء داده‌اند. البته رقابتی بودن این صنعت نیز در افزایش ارتقای کیفیت و ایمنی موتورسیکلت‌ها موثر بوده است.

حال نکته‌ای که نیاز است به آن اشاره شود این است که امروز یقینا هر کدام از تولیدگنندگانی که کیفیت مونتاژ و قطعات خود را بالا نبرند و اصرار به مدیریت و نگرش سنتی خود داشته باشند و اگر بخواهند بدون در نظر گرفتن شیوه‌های جدید تولید، فروش و بازاریابی ادامه فعالیت بدهند و اخلاق حرفه‌ای و صداقت را نادیده بگیرند، حتی اگر در حال حاضر از نگاه خودشان موفق باشند، به زودی به حاشیه خواهند رفت و جایگاهی در بین خریداران و مصرف‌کنندگان نیز نخواهند داشت. لذا یک شرط مهم برای

موفقیت و ماندگاری هر بنگاه اقتصادی کوچک و بزرگ ایجاد تغییرات مثبت در سیستم مدیریتی و تفکری آن است.

همچنین طی چند سال گذشته با ورود محصولات برند اروپایی و یا تحت لیسانس، برای صنعت موتورسیکلت یک بازار جدید ایجاد شد و افرادی که قبلا به دلیل کیفیت پایین و یا عدم علاقه به طرح موتورسیکلت‌های موجود تمایلی به استفاده از این نوع وسیله نقلیه را نداشتند، این محصولات جدید، انگیزه خرید در آن‌ها ایجاد کرد و تصور برخی تولیدکنندگان را نیز که قبلا می‌گفتند محصولات گران قیمت را نمی‌شود در ایران به فروش رساند، دگرگون کرد!

حمایت دولت از تولید

مسئله دیگر این است که اگر دولت حمایت از تولید را در همه زمینه‌های تولیدی افزایش دهد، قطعا تولیدکنندگان نیز هر کدام در هر صنعت ترجیح خواهند داد که به‌دنبال تولید محصولی باشند که در آن سال‌ها کسب تجربه کرده‌اند. در غیر این صورت صنایع کشور دچار خستگی و مشکل خواهد شد و اشتغال‌زایی که از اهداف دولت‌ها بوده است، دچار مشکل می‌شود.

البته از دید کارآفرینی باید مرتب پیگیر حوزه‌های مختلف شغلی جدید بود، اما همیشه در عین حال باید حوزه کاری که سال‌ها فرد در آن کسب تجربه کرده است را حفظ کند و در صورت کشف حوزه کاری جدید و مناسب آن را در کنار حوزه تخصصی خود قرار دهد. حداقل تا زمانی که به بهره‌برداری مورد قبول از شغل جدید رسید، باید شغل تخصصی قبلی خود را حفظ کرد. این موضوع نکته‌ای بود که متاسفانه برخی از تولیدکنندگان صنعت موتورسیکلت رعایت نکردند و با توجه به موقعیت‌های خوبی که در این صنعت داشتند، با این اشتباه که شغل‌های دیگر برایشان پر درآمدتر و بهتر است، از صنعت موتورسیکلت خارج شدند ولی هیچ نتیجه مثبتی از این تصمیم‌گیری خود نگرفتند و تقریبا پل‌های پشت سر خود را نیز خراب کردند و زمانی که مجدد به صنعت موتورسیکلت برگشتند، دیگر نتوانستند موقعیت قبلی خود را احیاء نمایند!

ازاین‌رو صنعت‌گران عزیز باید به این نکته توجه داشته باشند که

مسئله بحران همیشه در هر صنعتی، در هر کشوری و در هر زمانی به‌وجود آمده و در آینده نیز خواهد آمد. اما اکثر راه‌حل‌های نجات از بحران‌های داخلی صنایع نیز قبلا توسط کشورهای توسعه یافته کشف شده است و نیازی به کشف فرمول خاصی توسط ما نیست. فقط نوع نگرش مدیریتی و اعتقادی ما نسبت به سرمایه‌گذاری خود و کشور عزیزمان و کمی صبر و حوصله در امور، ما را به سرمنزل مقصود می‌رساند. البته این جمله به معنی عدم تحرک فیزیکی، عدم تفکر، عدم خلاقیت و ابتکار نیست بلکه در جاهایی که با محدودیت زمان، امکانات و سرمایه مواجه هستیم و آزمون و خطا هزینه زیادی دارد، می‌توانیم با مطالعه و تحقیق از تجربه کشورهای دیگر استفاده کنیم. همچنین در زمان بحران در یک صنعت، دولت وظیفه دارد با درایت کامل به کمک صنعت‌گران آن صنعت بشتابد. قطعا اگر تصمیم‌های عجولانه گرفته شود و به‌جای حمایت و کنترل وضعیت به‌سوی تعدیل و ثبات، دست به برنامه‌های سخت‌گیرانه و تحمیل یکسری قوانین فوری بزند و با آزمون و خطا پیش بروند، آن صنعت رو به نابودی خواهد رفت. به هر حال در کشور در حال توسعه بحث بودن یا نبودن و رشد یک صنعت از مسائل حیاتی است که در خصوص حمایت و کنترل بقای آن باید تصمیم درست، در زمان درست اتخاذ گردد.

برخورد دولت با رقابت‌های منفی در صنایع ایران

اولا یکی از محورهای اجرای اقتصاد مقاومتی علاوه بر توجه و تقویت تولید داخل و حمایت از کارآفرینی، اجرای صحیح اصل ۴۴ قانون اساسی است و طبق این اصل و همچنین با توجه به ابلاغیه رهبر معظم انقلاب اسلامی در خصوص سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، باید صنایع داخلی رقابت‌پذیر شوند. ثانیا علاوه بر بحث خصوصی‌سازی، حدود نصفی از قانون سیاست‌های کلی اصل ۴۴ در مورد رقابت‌پذیری و ضد انحصار شدن صنایع است تا فضای کشور رقابتی شود و بدینوسیله بخش خصوصی کارایی خود را بتواند بالا ببرد. لذا برای رقابت‌پذیری نیز نباید انحصارطلبی و انحصارنگری وجود داشته باشد (چه در دید کلان دولتی و چه در دید خرد خصوصی) و اگر این امر محقق شود، اقتصاد رقابت پذیر شده و وضعیت در راستای شعار و انتظارات مقام معظم رهبری و قانون قرار خواهد گرفت.

حال دولت علاوه بر حمایت از صنایع، باید با تدوین استراتژی مدون باعث کنترل قیمت‌ها، برنامه‌ریزی‌های مناسب و به‌موقع، تعیین شرایط ویژه برای تولید و عرضه و اجرای استانداردهای خاص در همه امور یک صنعت شود تا از رقابت منفی، به‌گونه‌ای که باعث تباهی صنایع گردد، جلوگیری نماید تا دیگر شاهد یک چنین وضعیتی که در اوایل دهه ۱۳۸۰ در صنعت موتورسیکلت به‌وجود آمد نباشیم. متاسفانه برخی افراد، رقابت را در نابودی می‌دانند. در

صورتی که در بازی حیات، مهم‌ترین موضوع این است که حریف منصف و درستی باشیم، این حتی از برنده شدن هم مهم‌تر است. مفهوم واقعی در رقابت این نیست که حریف را قلع و قمع کرده و از میدان به‌در کنیم، بلکه رقابت باید به‌صورتی انجام شود که زندگی تمام شرکت‌کنندگان را بهبود بخشد.

رقابت یک اصل دارد: «باید برای همه نافع باشد و شرکت‌کنندگان را ترغیب به سعی و کوشش بیشتر نماید. این اصل واقعی رقابت است که اگر به‌صورت صحیح اعمال شود، نیرویی مولد و خلاق می‌شود. هدف واقعی رقابت یعنی تقویت توانایی‌ها و خلاقیت‌ها. رقابت باید به‌صورتی اعمال شود که نتیجه آن برای مصرف‌کننده افزایش بهبود کیفیت باشد». در نهایت امید است با توکل به پروردگار و نیروهای متخصص و متعهد این سرزمین، در آینده نزدیک شاهد خودکفایی در همه صنایع کشور و از جمله صنعت موتورسیکلت ایران باشیم[۱۰].

در نهایت با توجه به این‌که نقل این تاریخچه از دیدگاه اینجانب است، ازاین‌رو، از فعالان و همکاران در صنعت موتورسیکلت دعوت به عمل می‌آورم تا برای ویرایش بعدی، تجربیات و نقطه نظرهای ارزشمند خود را به نشریه ارسال نمایند تا به امید خداوند متعال، بتوانیم این تاریخچه را به مرور زمان تکمیل‌تر نماییم و اگر نیاز به اصلاح داشت، لحاظ کنیم تا برای نسل‌های جدید و آینده، یک منبع و مرجع کامل به یادگار بماند.

۱۰- نژادیان، محمدعلی (۱۳۸۵)، «گذشته، حال و آینده صنعت موتورسیکلت در ایران»، ص۷-۴، فصلنامه موتورسیکلت، شماره۳، تابستان

نژادیان، محمدعلی (۱۳۸۵)، «وضعیت بازار موتورسیکلت در ایران»، ص۷-۶، فصلنامه موتورسیکلت، شماره۴، پاییز

نژادیان، محمدعلی (۱۳۸۸)، «تاریخچه صنعت موتورسیکلت در ایران»، ص۵-۳، فصلنامه موتورسیکلت، شماره۱۱، بهار

نژادیان، محمدعلی، رضا یادگاری و مهشید سنایی فرد (۱۳۹۴)، کارآفرینی به شیوه علی اصغر خیالی بناب، تهران: کارآفرینان بزرگ (برای مرکز کارآفرینی دانشگاه صنعتی شریف)

نژادیان، محمدعلی (۱۳۹۴)، «تاریخچه صنعت موتورسیکلت در ایران»، ص۲۱-۱۹، هفته نامه خودرو امروز: ضمیمه موتورسیکلت، سال نهم، ش ۲۵۲، تابستان

نژادیان، محمدعلی (۱۳۹۵)، «دیروز، امروز و فردای صنعت موتورسیکلت ایران» ص۸۶، هفته نامه خودرو امروز: ویژه نامه نوروز، سال ۱۰.

❋ تعدادی از شرکت‌های تولیدکننده موتورسیکلت در ایران که البته در حال حاضر به دلایل مختلف (فعال، نیمه فعال و یا تعطیل) هستند:

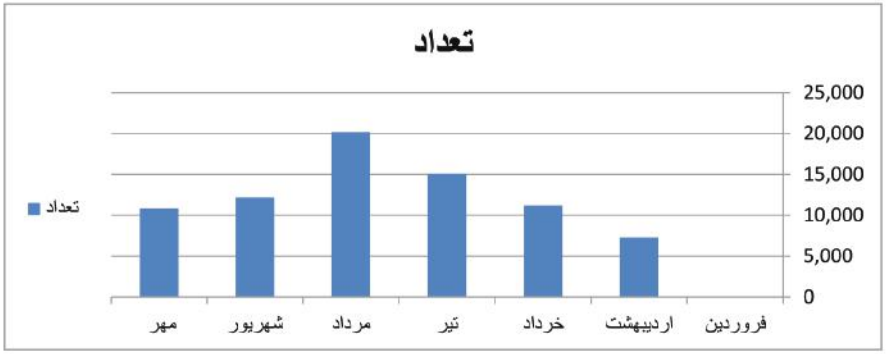
۱. جهان همتا سیکلت بناب- آذربایجان شرقی
۲. اصفهان سیکلت- اصفهان
۳. بهرو سیکلت- اصفهان
۴. پیشرو گستر فارس- اصفهان
۵. زمرد کویر- اصفهان
۶. سپاهان سیکلت کوهپایه- اصفهان
۷. سهند سیکلت سپاهان- اصفهان
۸. شباب خودرو روز- اصفهان
۹. ماشین سازی شاهین شهر- اصفهان
۱۰. یکتاز سیکلت کویر- اصفهان
۱۱. انرژی موتور- البرز
۱۲. صنعتی تلاش- البرز
۱۳. صنعتی و تولیدی جهانرو- تهران
۱۴. پیشتاز موتور توس- خراسان رضوی
۱۵. تیزپر توس- خراسان رضوی
۱۶. ثامن سیکلت- خراسان رضوی
۱۷. عرفان سیکلت ایرانیان- خراسان رضوی
۱۸. اکسین موتور پارس- خوزستان
۱۹. سابین خودرو- زنجان
۲۰. سپهر خودرو زنجان- زنجان
۲۱. متین خودرو- زنجان
۲۲. مهتا سیکلت سنگسر- سمنان
۲۳. پاسارگاد سیکلت فارس- فارس
۲۴. کبیر موتور کازرون- فارس
۲۵. ایران دوچرخ- قزوین
۲۶. تکتاز موتور- قزوین
۲۷. روان سیکلت- قزوین
۲۸. چابکرو البرز- قزوین
۲۹. نیرومحرکه- قزوین
۳۰. تندر شهاب- قم
۳۱. ثاقب خودرو- قم
۳۲. دینو موتور قم- قم
۳۳. سرعت سیکلت- قم
۳۴. سالار گستر آسیا- قم
۳۵. سهیل سیکلت قم- قم
۳۶. سیکلت سازان آسیا- قم
۳۷. شاهین موتور- قم
۳۸. صنعت موتور شکوهیه- قم
۳۹. کاریزان گستر پارت- قم
۴۰. کیان خودرو سهند- قم
۴۱. گروه صنعتی نیرو موتور- قم
۴۲. نیکران موتور پاسارگاد- قم
۴۳. پارس موتور هرمزگان- هرمزگان
۴۴. تک آور میبد- یزد

آمار شماره گذاری موتورسیکلت در ایران (۱۳۹۷)

ردیف	مراکز استان‌ها	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	جمع کل
۱	تهران	۲۳	۴,۳۵۴	۷,۶۰۱	۸,۱۷۴	۷,۹۹۷	۸,۲۴۹	۶,۷۲۶	۴۳,۱۲۴
۲	مشهد	۰	۸۸۵	۹۱۳	۸۳۲	۹۸۸	۵۴۰	۴۷۲	۴,۶۳۰
۳	اصفهان	۰	۵۲۵	۶۷۴	۸۰۹	۱,۴۶۸	۴۶۰	۵۳۰	۴,۴۶۶
۴	شیراز	۰	۰	۴۰۸	۷۵۰	۱,۱۸۳	۳۲۵	۳۲۲	۲,۹۸۸
۵	زاهدان	۰	۱۳۵	۲۷۷	۲۵۷	۹۱۲	۶۳۱	۷۴۳	۲,۹۵۵
۶	یزد	۴	۹۵	۰	۶۲۷	۷۱۹	۴۱۶	۲۷۶	۲,۱۳۷
۷	بندرعباس	۰	۶۶	۷۹	۵۰۹	۷۲۶	۶۱	۲۲۶	۱,۶۶۷
۸	اهواز	۱۲	۱۲۵	۳۳۸	۱۶۹	۴۵۲	۲۰۱	۳۶۱	۱,۶۵۸
۹	رشت	۰	۱۰۰	۱۲۲	۵۲۴	۲۸۷	۹۱	۷۳	۱,۱۹۷
۱۰	کرمان	۵	۱۰۲	۰	۳۰۰	۵۰۱	۹۹	۷۹	۱,۰۸۶
۱۱	قم	۰	۲۴۵	۱۶۰	۲۲۹	۱۸۶	۱۲۰	۹۵	۱,۰۳۵
۱۲	بوشهر	۰	۹۵	۱۰۰	۲۹۷	۲۰۱	۱۶۹	۷۸	۹۴۰
۱۳	ساری	۸	۹۰	۱۷۰	۱۸۵	۳۶۳	۵۶	۱۴	۸۸۶
۱۴	همدان	۰	۳۶	۳۵	۸۱	۴۱۷	۱۰۲	۱۳۷	۸۰۸
۱۵	کرمانشاه	۰	۰	۰	۱۴۲	۴۲۶	۱۱۷	۹۳	۷۷۸
۱۶	کرج	۲	۲۵	۰	۲۰۷	۴۱۱	۸۹	۳۷	۷۷۱
۱۷	زنجان	۰	۰	۰	۶۵	۵۳۴	۷۲	۷۰	۷۴۱
۱۸	تبریز	۰	۶۸	۳۳	۱۶۷	۳۴۴	۶۰	۴۹	۷۲۱
۱۹	اراک	۲	۳۶	۸۰	۷۳	۳۶۵	۳۶	۷۷	۶۶۹
۲۰	گرگان	۰	۰	۰	۱۹۱	۱۸۶	۴۶	۶۳	۴۸۶
۲۱	سمنان	۰	۸۰	۷۱	۲۰	۱۸۲	۴۷	۵۹	۴۵۹
۲۲	خرم آباد	۰	۷۷	۲۶	۱۰۲	۲۱۶	۱۶	۳	۴۴۰
۲۳	قزوین	۰	۹۵	۶۴	۸۰	۱۲۳	۴۴	۱۶	۴۲۲
۲۴	شهرکرد	۰	۰	۰	۵۷	۲۸۹	۰	۳۷	۳۸۳
۲۵	ارومیه	۰	۰	۰	۶۲	۱۴۶	۱۶	۷۲	۲۹۶
۲۶	سنندج	۰	۰	۰	۶۶	۹۰	۵۰	۳۶	۲۴۲
۲۷	بجنورد	۰	۰	۰	۰	۱۶۷	۱۹	۵۵	۲۴۱
۲۸	بیرجند	۰	۰	۱۵	۱۳	۹۱	۰	۱۵	۱۳۴
۲۹	ایلام	۰	۳۰	۳۰	۱۳	۴۳	۳	۰	۱۱۹
۳۰	اردبیل	۰	۰	۰	۲	۱۰۳	۱۱	۰	۱۱۶
۳۱	یاسوج	۰	۰	۰	۳۰	۶۴	۰	۰	۹۴
جمع کل هر ماه		۵۶	۷,۲۶۴	۱۱,۱۹۶	۱۵,۰۳۳	۲۰,۱۸۰	۱۲,۱۴۶	۱۰,۸۱۴	۷۶,۶۸۹

۱- به دلیل این که آمار ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۷ از منابع مختلف در طی سالیان گذشته تهیه شده است و با وجود اختلاف اندک بین آن‌ها ازاین‌رو تعداد در بعضی از ماه‌ها و سال‌ها تقریبی هست و احتمال داشتن خطای احتمالی رد نمی‌شود!

آمار شماره گذاری موتورسیکلت در ایران (۱۳۹۷)



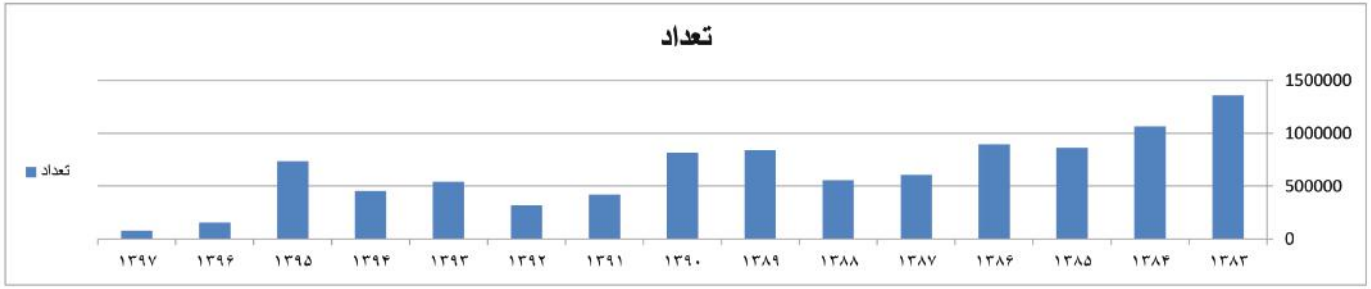
ماه	تعداد
فروردین	۵۶
اردیبهشت	۷,۲۶۴
خرداد	۱۱,۱۹۶
تیر	۱۵,۰۳۳
مرداد	۲۰,۱۸۰
شهریور	۱۲,۱۴۶
مهر	۱۰,۸۱۴
جمع کل	۷۶,۶۸۹

آمار شماره گذاری موتورسیکلت در ایران (۱۳۹۷-۱۳۸۸)

	آمار مقایسه ای شش ماهه اول سال							آمار مقایسه ای شش ماهه دوم سال							
	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	جمع کل	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند	جمع کل	جمع هر سال
۱۳۸۸	۳۶,۵۳۰	۵۴,۸۷۹	۰	۱۱۳,۵۷۶	۶۶,۳۷۴	۱۳۳,۳۵۸	۴۰۴,۷۱۷	۲۱,۳۳۲	۵۴,۰۸۱	۲,۵۴۱	۱۶,۷۰۷	۱۳,۳۸۸	۴۱,۹۸۷	۱۵۰,۰۳۶	۵۵۴,۷۵۳
۱۳۸۹	۱۱۴,۰۰۴	۱۰۱,۶۱۹	۱۰۸,۸۴۸	۱۳۰,۲۹۴	۷۲,۵۶۵	۸۰,۹۷۰	۶۰۸,۳۰۰	۶۳,۵۷۰	۴۸,۲۵۴	۲۹,۶۳۹	۳۶,۲۷۷	۲۴,۵۲۰	۲۶,۶۳۶	۲۲۸,۸۹۶	۸۳۷,۱۹۶
۱۳۹۰	۱۱۴,۶۴۷	۱۲۱,۶۷۷	۱۰۰,۰۵۲	۱۰۶,۳۶۱	۹۴,۶۷۹	۱۱۵,۶۹۴	۶۵۳,۱۱۰	۳۷,۶۷۹	۵۰,۱۳۹	۲۹,۰۴۴	۱۹,۸۱۰	۱۰,۹۲۰	۱۲,۵۰۴	۱۶۰,۰۹۶	۸۱۳,۲۰۶
۱۳۹۱	۹۲,۷۰۶	۳۹,۸۸۱	۴۱,۸۰۱	۵۴,۸۸۷	۵۹,۴۴۴	۵۴,۸۷۱	۳۴۳,۵۹۰	۲۹,۷۳۵	۶,۰۴۷	۱۴,۳۳۸	۵,۱۶۲	۸,۹۵۰	۱۰,۹۱۱	۷۵,۱۴۳	۴۱۸,۷۳۳
۱۳۹۲	۲۹,۹۲۱	۳۲,۱۷۴	۳۱,۸۷۸	۱۷,۴۹۲	۳۲,۷۷۹	۲۶,۷۱۸	۱۷۰,۹۶۲	۲۳,۷۲۸	۲۰,۴۹۰	۱۳,۰۱۰	۷,۳۹۱	۲۵,۰۶۶	۵۵,۴۹۷	۱۴۵,۱۸۲	۳۱۶,۱۴۴
۱۳۹۳	۲۵,۴۴۱	۷۱,۲۰۵	۷۱,۳۹۰	۵۱,۳۹۲	۶۱,۴۱۰	۶۴,۶۸۷	۳۴۵,۵۲۵	۱۲,۵۱۹	۳۵,۴۸۹	۱۳,۶۳۶	۷,۴۷۴	۴۰,۲۶۲	۸۳,۷۷۷	۱۹۳,۱۵۷	۵۳۸,۶۸۲
۱۳۹۴	۲۰,۸۷۸	۴۶,۷۴۶	۵۳,۴۹۶	۴۸,۷۶۶	۵۳,۷۹۹	۴۳,۵۸۶	۲۶۷,۲۷۱	۳۳,۳۱۲	۲۲,۹۶۲	۱۳,۲۱۶	۲,۴۸۵	۹,۶۷۹	۱۰۳,۹۴۶	۱۸۵,۶۰۰	۴۵۲,۸۷۱
۱۳۹۵	۴۰,۱۶۴	۵۵,۷۳۲	۶۲,۹۰۷	۵۳,۷۷۴	۶۷,۷۳۶	۷۹,۶۷۲	۳۵۹,۹۸۵	۱۵,۱۳۰	۱۱,۱۶۱	۶۱۴	۰	۹۷,۸۳۹	۲۴۸,۷۵۹	۳۷۳,۹۰۵	۷۳۳,۸۹۰
۱۳۹۶	۸,۳۶۵	۸,۴۰۴	۴,۵۶۰	۶,۲۷۵	۸,۰۲۰	۱۱,۳۰۱	۴۶,۹۲۵	۱۰,۵۰۱	۷,۵۸۸	۸,۹۲۰	۱۳,۷۷۵	۱۵,۳۱۶	۵۰,۰۴۹	۱۰۶,۱۴۹	۱۵۳,۰۷۴
۱۳۹۷	۵۶	۷,۲۶۴	۱۱,۱۹۶	۱۵,۰۳۳	۲۰,۱۸۰	۱۲,۱۴۶	۶۵,۸۷۵	۱۰,۸۱۴							۷۶,۶۸۹

آمار شماره گذاری موتورسیکلت در ایران (۱۳۹۷-۱۳۸۳)

	ده سال گذشته							دهه ۹۰							
سال	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷
تعداد	۱,۳۶۰,۰۰۰	۱,۰۶۴,۰۰۰	۸۶۲,۰۰۰	۸۹۵,۴۷۹	۶۰۳,۸۲۷	۵۵۴,۷۵۳	۸۳۷,۱۹۶	۸۱۳,۲۰۶	۴۱۸,۷۳۳	۳۱۶,۱۴۴	۵۳۸,۶۸۲	۴۵۲,۸۷۱	۷۳۳,۸۹۰	۱۵۳,۰۷۴	۷۶,۶۸۹



جمع کل از سال ۸۳ تا ۹۷	۹,۶۸۰,۵۴۴
جمع کل دهه ۹۰	۳,۵۰۳,۲۸۹
جمع آمار ۱۰ سال گذشته	۵,۴۹۹,۰۶۵

تاریخچه فنی صنعت موتورسیکلت ایران

نویسنده: مهندس سیدعلیرضا موسویان

صنعت موتورسیکلت در ایران همواره با فراز و فرودهایی در حوزه‌های مختلف روبرو بوده و هدف از نگارش این متن بررسی روند تحولات فنی در تولید موتورسیکلت در طول دو دهه گذشته است. نظارت بر کیفیت تولید در صنایع مختلف، از سوی سیاست‌گذاران و متولیان امر کیفیت، همواره امری مهم بوده و این امر با توجه به ارتقاء کیفیت و افزایش سطح رضایتمندی مشتریان و ذی‌نفعان همواره جزء مهم‌ترین نکات در استانداردهای جهانی است و بدیهی است کشور عزیزمان ایران نیز، از این امر مستثنی نیست.

همزمان با افزایش سهم داخلی‌سازی صنعت موتورسیکلت در سال‌های ۱۳۷۲و ۱۳۷۳، متولی اصلی تولید یعنی وزارت صنایع، معادن و فلزات به فکر تدوین دستورالعمل‌ها و روش‌های اجرائی مناسب جهت نظارت بر کیفیت تولیدات در صنعت موتورسیکلت افتاد. یکی از مهم‌ترین کمبودها در آن زمان، عدم وجود روشی مدون و یا استانداردی مشخص جهت نظارت بر کیفیت بود. ازاین‌رو، معاونت برنامه‌ریزی وزارت صنایع، معادن و فلزات ماموریت سیاست‌گذاری، تدوین و اجرای نظارت بر تولیدات در این صنعت در حال رشد را، عهده‌دار شد. در نیمه دوم سال ۱۳۷۸ با نهایی شدن دستورالعمل‌ها و تدوین روش‌های اجرائی این معاونت، با گزینش شرکت‌های خدمات مهندسی و بازرسی در استان‌های مختلف، مأموریت اجرای روش‌های اجرائی را به آن‌ها واگذار کرد.

در سال‌های ۱۳۷۹ لغایت ۱۳۸۲ فرایند نظارت بر کیفیت تولید، تحت مدیریت اداره خدمات مهندسی وزارت صنایع، معادن و فلزات و با تشکیل کمیته‌های تخصصی مختلف، اجرا و مورد ارزیابی قرار می‌گرفت. در سال ۱۳۸۳ با تدوین استاندارد ملی ۷۵۵۸ با موضوع وسایل نقلیه دو یا سه چرخ- مقررات تایید نوع، بر اساس استاندارد بین‌المللی اروپایی «ایی‌ایی‌سی/۹۲/۶»[1] فرآیند اجرائی نظارت بر کیفیت محصولات شرکت‌های تولیدی با الزام شدن ۶ عنوان استاندارد، از مجموعه استانداردهای ایمنی- عملکرد موتورسیکلت شکل جدیدی به خود گرفت. بر اساس این الزامات نمونه‌ای از محصولات تولیدی شرکت‌ها در آزمایشگاه‌های تحت نظر سازمان ملی استاندارد ایران، مورد آزمون قرار گرفته و بر اساس نتایج حاصل از آزمون‌ها، اقدام به صدور تاییدیه‌ای تحت عنوان «تایید نوع موتورسیکلت»[2] می‌شد. وجود این تاییدیه به منزله مجوز تولید و همچنین یکی از الزامات شماره‌گذاری موتورسیکلت توسط مراجع ذیصلاح بود. استانداردهای الزامی در شروع این نظارت شامل سیستم ترمزگیری موتورسیکلت، هشدار دهنده شنیداری، حداکثر سرعت طراحی، حداکثر توان خالص، مشخصات کنترل‌ها، هشدار دهنده‌ها و نشانگرها، نصب تجهیزات روشنایی و چراغ‌ها بوده و با تجهیز آزمایشگاه‌ها و افزایش توانمندی آن‌ها ۴ استاندارد با عناوین پایداری تکیه گاه (جک)، باتری موتورسیکلت، تایرها و مصرف سوخت به مجموعه استانداردهای تحت نظارت افزوده شد. همزمان با این امر و با توسعه توانمندی انجام آزمون‌های مصرف سوخت، اندازه‌گیری میزان آلاینده‌های منتشر شده از اگزوز موتورسیکلت نیز عملی شده و موتورسیکلت‌ها بر اساس الزامات استاندارد «۰۱-۴۰ آر ایی‌سی‌ایی»[3] مورد ارزیابی قرار گرفت. آزمایشگاه‌های ارائه دهنده خدمات آزمون در آن زمان، تحت نظارت سازمان ملی استاندارد ایران ارائه خدمات می‌کردند.

با تدوین و تصویب ۶ عنوان استاندارد دیگر در سال ۱۳۸۴ و تجهیز آزمایشگاه‌های مربوطه، استانداردهای جرم و ابعاد موتورسیکلت، سرعت سنج موتورسیکلت، تجهیزات ضد سرقت، پلاک‌های شناسایی موتورسیکلت، موقعیت نصب پلاک عقب و دستگیره سرنشین به اجرا درآمده و کلیه تولیدکنندگان، مکلف به تکمیل آزمون‌های الزام شده جهت محصولات تولیدی خود شدند. قابل ذکر است که کلیه مراحل تکمیل و توسعه نظارت کیفیت بر تولیدات همگام با الزامات جهانی در این صنعت به مورد اجرا در می‌آمد.

در سال ۱۳۸۹ شورای عالی محیط زیست، ضمن تصویب معیارهای مجاز آلودگی صوتی، اجرای الزامات و نظارت بر تولید را بر اساس الزامات استاندارد ملی ۱۰۲۸۲ مصوب و اجرائی کرد. ارتقاء معیارهای آلایندگی گازهای منتشر شده از اگزوز موتورسیکلت نیز با توسعه استانداردهای «یورو۱»[4] انجام و مرکز آزمون آلایندگی خود به‌عنوان تنها مرکز آزمون موجود در ایران در آن سال‌ها

1- EEC/92/6

2- Type Approval (TA)
3- ECE R 40-01
4- EURO I

عملیات انجام آزمون‌های مرتبط را به انجام می رسانید. ارتقاء سطح این استانداردها به «یورو۲»[5] و «یورو۳»[6] و «یورو۴»[7] تا کنون ادامه داشته و در حال حاضر تولیدات موتورسیکلت تحت الزامات استاندارد «یورو۴» تولید و ارائه می‌شود.

با تجدید نظر در استاندارد ۷۵۵۸ در سال ۱۳۹۲ نظارت بر کیفیت تولیدات وارد فاز جدید خود شده و فرآیند تطابق تولید[8] نیز به مورد اجرا گذاشته شد. این عملیات با هدف انطباق محصولات تولیدی با نمونه‌های آزمون شده و همچنین ارزیابی سیستم‌های تولید، انبارش، آزمون‌های کارخانه‌ای و همچنین سیستم‌های مدیریت کیفیت در کارخانجات تولید موتورسیکلت به مورد اجرا گذاشته شد. شرکت‌های بازرسی به‌عنوان بازوهای اجرائی سازمان ملی استاندارد ایران، عملیات اجرائی الزامات را عهده‌دار شدند.

در طول این سال‌ها و با توسعه تکنولوژی‌های تولید و ارتقاء مشخصات فنی، اجزاء و قطعات مورد استفاده در تولید برخی از استانداردهای مورد اجراء، باطل و نسخ جدید آن‌ها بر اساس دانش و تکنولوژی جدید جایگزین استانداردهای باطل شده، گردید.

از جمله این موارد، می‌توان به استانداردهای حداکثر توان، جک موتورسیکلت، هشدار دهنده شنیداری (بوق)، ترمز و برخی دیگر از استانداردها اشاره کرد.

در آخرین مرحله از توسعه نظارت بر کیفیت تولید، با تجهیز آزمایشگاه‌های جدید، استانداردهای دیگری به مجموع استانداردهای اجرائی اضافه و مجموعاً ۲۵ عنوان استاندارد به همراه ۲ استاندارد آلایندگی زیست محیطی و سطح صدا، مجموعه استانداردهای نظارتی را شامل و در حال حاضر کلیه محصولات بر اساس نوع محصول تحت پوشش الزامات این استانداردها (در صورت کاربرد) می‌باشند و عملیات نظارت بر اجرای این الزامات با حاکمیت سازمان ملی استاندارد ایران و سازمان حفاظت محیط زیست و با همکاری شرکت های بازرسی و آزمایشگاهای فعال در این حوزه، به فعالیت‌های خود ادامه می‌دهند.

جدول استانداردهای الزامی در صنعت موتورسیکلت

	شماره استاندارد ملی	شماره استاندارد مرجع	عنوان	Title
1	13263	93/14/EEC	موتورسیکلت- سیستم ترمزگیری	Motorcycle- Braking of two or three- wheel motor vehicles
	13263-a			
2	6787	ISO 9021	موتورسیکلت- الزامات تائید نوع اجزاء موتورسیکلت‌های دو یا سه چرخ در خصوص شناسائی عملگرها، خبردهنده‌ها و نشانگرهای آن‌ها و ویژگی‌ها	Motorcycle- Identification of controls, tell- tales and indicators for two- or three- wheel motor vehicles
3	13262	93/31/EEC	موتورسیکلت- جک‌های موتورسیکلت	Motorcycle- Stands for two- wheel motor vehicles
4	13806	93/92/EEC	موتورسیکلت- نصب تجهیزات روشنایی و وسایل علامت دهنده نوری	Motor cycle- Installation of lighting and light-signaling devices on two or three-wheel motor vehicles
5	6482	-	خودرو- هشدار دهنده صوتی	Road vehicles- Audible warning devices- Specification and test methods
	6482-a			
6	6197	JIS D53002	باتری موتورسیکلت	Lead acid batteries for motorcycle
	4248-1	IEC 60254-1	باتری‌ها سرب- اسیدی کششی (موتورسیکلت برقی)	General requirements and test method of test
7	13807	95/1/EC	موتورسیکلت- حداکثر سرعت	Motor cycle- Maximum design speed, maximum torque and maximum net engine power of two or three wheel motor vehicles
8	6653	95/1/EC	موتورسیکلت- توان خالص	Rotating electrical machines
	3772-1	IEC 60034-1	ماشین الکتریکی دوار (موتورسیکلت برقی)	Pneumatic tyre of motorcycle- Specifications and test methods

5- EURO II
6- EURO III
7- EURO IV
8- COP

Pneumatic tyre of motorcycle- Specifications and test methods	موتورسیکلت- تایر بادی	97/24/EC C1	763	9
Motorcycles- Methods of Measuring Fuel consumption	موتورسیکلت- روش‌های اندازه‌گیری مصرف سوخت موتورسیکلت‌ها	ISO 7860:195	6626	10
Motorcycles- Fuel consumption, criteria for CO2 emission and energy labeling instruction	موتورسیکلت- تعیین معیار مصرف سوخت و دستورالعمل برچسب انرژی	-	6626-2	
Two or three- Wheel motor vehicles- Masses and dimensions	موتورسیکلت- جرم و ابعاد	93/93/EEC	8314	11
Two or three- Wheel motor vehicles- Speedometer	موتورسیکلت- سرعت سنج	2000/7/EC	8315	12
Two or three- wheel motor vehicles- Anti theft devices	موتورسیکلت- تجهیزات ضد سرقت	93/33/EEC	8316	13
Two or three- wheel motor vehicles- Statutory markings	موتورسیکلت- پلاک شناسایی	93/34/EEC	8317	14
Two or three- wheel motor vehicles- Registration plate	موتورسیکلت- موقعیت نصب پلاک عقب	93/94/EEC	8318	15
Two or three- wheel motor vehicles- Passenger hand- holds on two- wheel motor vehicles	موتورسیکلت- دستگیره سرنشین	93/32/EEC	8319	16
Moped and motorcycle- Lightings and light- signalling devices	چراغ‌های موتورسیکلت (وسایل روشنایی و علامت دهنده‌های نوری)	97/24/EC C2	10283 10283-a	17
Motorcycle- Fuel tanks of two or three- wheel motor vehicles	موتورسیکلت- مخزن سوخت	97/24/EC C6	11410	18
Motorcycle- Anti- tampering measures for two-wheel mopeds and motorcycles	موتورسیکلت- معیارهای عدم دست‌کاری	97/24/EC C7	11411	19
Motorcycle- Trailer coupling devices of two or three-wheel motor vehicles	موتورسیکلت- وسایل اتصال یدک کش موتورسیکلت‌های دو چرخ و سه چرخ	97/24/EC C10	11412	20
Motorcycle- Safety belt anchorages and safety- belts of bodied three- Wheel mopeds, tricycles and quadricycles	موتورسیکلت - نقاط تکیه گاه کمربندهای ایمنی و کمربندهای ایمن	97/24/EC C11	11413	21
Motorcycle- Three- wheel mopeds, tricycles and quadricycles glazing, windscreen wipers, washers, de-icers and demisters of bodied	موتورسیکلت- شیشه، شیشه شور و برف پاک کن شیشه جلو ، برف زدا و مه زدا	97/24/EC C12	11414	22
Two or three- wheel motor vehicles- Rear view mirrors- Specifications and test method	موتورسیکلت- آینه‌ها دید عقب	97/24/EC C4	17220	23
Two or three-wheel motor vehicles- Electromagnetic compatibility of motor vehicles and electrical or electronic separate technical units	موتورسیکلت- سازگاری الکترومغناطیسی	97/24/EC C8	19101	24
Two or three -wheel vehicles - External projections	موتورسیکلت- برجستگی‌های بیرونی	97/24/EC C3	20127	25

جدول استانداردهای زیست محیطی در صنعت موتورسیکلت

Title	عنوان	شماره استاندارد مرجع	شماره استاندارد ملی	
Two or three- wheel motor vehicles- Measures to be taken against air pollution and determination of fuel consumption	موتورسیکلت- معیارهای جلوگیری از آلایندگی	97/24/EC C5	6789	1
Moped and motorcycle- Sound level	موتورسیکلت- سطح صدا و سیستم اگزوز	97/24/EC C9	10282	2

حمایت از تولید داخلی باید یک وظیفه شناخته بشود؛ **همه خودشان را موظّف بدانند از تولید داخلی حمایت بکنند.** یکی از راه‌ها این است که جنسی که مشابه داخلی دارد، مطلقاً از خارج وارد نشود...

۱۳۹۵/۰۲/۰۸

بررسی سیاست صنعتی کشور هندوستان در صنعت موتورسیکلت

مهندس سیدعباس حسینی‌مجد
(کارشناس صنعت موتورسیکلت)

در سال‌های اخیر صنعت موتورسیکلت هندوستان رشد بی‌سابقه‌ای را تجربه کرده است و هماکنون این کشور دومین تولیدکننده بزرگ موتورسیکلت در جهان محسوب می‌شود.[1] در کنار کشورهایی مانند ژاپن و چین، هندوستان نیز به عنوان یکی از دارندگان تکنولوژی و پلتفرم[2] تولید موتورسیکلت در جهان به شمار می‌آید. افزایش سطح تولید به همراه داخلی‌سازی نزدیک به ۱۰۰ درصدی از یک طرف و همچنین افزایش کیفیت و رسیدن به سطح استانداردهای جهانی در صنایع سیکلت هندوستان محقق شده است.

پیشرفت چشم‌گیر صنایع سیکلت این کشور ناشی از برنامه جامعه صنایع سنگین هندوستان[3] بوده است که در سال ۱۹۹۹ به تصویب دولت این کشور رسید. در این برنامه علاوه بر برنامه‌ریزی صنعتی و صادراتی سایر عوامل موثر بر تولید از جمله تعرفه‌ها، میزان مالیات و سایر مشوق‌ها و امتیازات دولتی و... نیز در جهت اجرای هرچه بهتر برنامه در نظر گرفته شده است.

از طرفی در این برنامه انعطاف‌پذیری لازم جهت مقابله با بحران‌های مالی و چالش‌های اقتصاد بین‌المللی نیز به چشم می‌خورند. همچنین در برنامه فوق منابع مالی مورد نیاز برای اجرای این طرح در طی ۱۲ سال پیش‌بینی شده است، به نحوی که در صورت ایجاد هرگونه بحران مالی برای دولت هندوستان صنایع سنگین این کشور از آسیب مصون بمانند.

نتایج این برنامه که در سال ۲۰۱۲ به پایان رسید، جایگاه صنایع سنگین هندوستان از جمله موتورسیکلت‌سازی را از صنایع کوچک و نسبتا وابسته به صنایع بزرگ و تعیین کننده در سطح جهان تبدیل نمود.

فضای حاکم بر صنعت موتورسیکلت کشور هندوستان

تولید موتورسیکلت در هندوستان به دو صورت انجام می‌شود:

۱- موتورسیکلت‌هایی با برند اختصاصی هند که در جهان نیز با همین برندها و با نام کشور هندوستان شناخته می‌شود. مانند برند باجاج[4] و یا تی وی اس[5] که برند تماما هندی به شمار می‌آیند.

۲- تولید موتورسیکلت با سایر برندهای جهانی به نحوی که مالکیت کارخانه‌های فوق در اختیار هندوستان قرار گرفته است. مانند یاماها هندوستان که در ابتدای امر در مالکیت کامل یاماها ژاپن قرار داشت، اما در سال ۲۰۰۸ به عنوان شرکتی مستقل و تحت برند یاماها هندوستان به فروش رسید.[6]

با توجه اینکه برنامه جامع ۱۲ ساله صنایع سنگین هندوستان از سال ۲۰۰۰ آغاز گردید، در سال‌های پایانی طرح یعنی سال ۲۰۱۰ تاکنون صنعت تولید موتورسیکلت هند به‌طور متوسط سالیانه ۸,۲ درصد رشد را تجربه کرده است.[7] این رشد شامل افزایش تیراژ تولید و همچنین تامین قطعات یدکی موتورسیکلت‌های صادراتی از هند و حتی سایر برندهای دنیا است. تیراژ فروش این صنعت نیز از سال ۲۰۱۰ تا کنون از سالی ۲۱,۳ میلیون دستگاه در سال ۲۰۱۰ به ۲۸,۱ میلیون دستگاه در سال ۲۰۱۶ رسیده است.[8]

همچنین از بین کل تولیدات موتورسیکلت در هندوستان ۶۰ درصد از سهم بازار به ریکشا[9]، ۳۰ درصد به موتورسیکلت و ۱۰ درصد به اسکوتر اختصاص دارد.[10]

داخلی سازی

طبق تعریف انجمن جهانی تولیدکنندگان موتورسیکلت[11]، به تولید

1-International Association of Motorcycle Manufacturers annual report, 2015, (www.immamotorcycles.org)
2- Platform
3- Comprehensive program of India's Heavy Industries, Approved in 1999

4-BAJAJ
5-TVS
6-Corporate information, India Yamaha Motor, archived from the original on October 6, 2013
7-International Association of Motorcycle Manufacturers annual report, 2015, (www.immamotorcycles.org)
8- International Association of Motorcycle Manufacturers (IMMA), (www.immamotorcycles.org)
9- Autoriksha
10- Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM), annual report, 2015, (www.siamindia.com)
11- International Association of Motorcycle Manufacturers (IMMA), (www.immamotorcycles.org)

قطعات موتورسیکلت‌های برند خارجی در داخل خاک کشوری، توسط نیروی کار داخلی و دانش بومی، داخلی‌سازی گفته می‌شود. این دانش بومی مد نظر انجمن جهانی موتورسیکلت در این حوزه دانشی است که بتواند کشور مذکور را به توانمندی فناورانه برساند، به نحوی که توان طراحی و تولید قطعات مشابه ایجاد گردد.[۱۲]

سطح داخلی‌سازی در صنعت موتورسیکلت هندوستان

مطابق با آمارهای انجمن تولید کنندگان خودرو و موتورسیکلت هندوستان، داخلی‌سازی متوسط در صنایع موتورسیکلت‌سازی این کشور در برندهای تماما هندی به‌طور میانگین ۹۳,۲ درصد و در موتورسیکلت‌هایی با برند خارجی میانگین ۷۰ درصدی داشته است.[۱۳]

علاوه بر افزایش تولید و عمق داخلی‌سازی، وضعیت صادراتی موتورسیکلت در کشور هندوستان به حدی رسیده است که در سال ۲۰۱۰ صنایع سیکلت‌سازی این کشور ۱۸ میلیون دستگاه موتورسیکلت را صادر نمودند و این میزان در سال ۲۰۱۶ به ۲۸ میلیون دستگاه رسید که نشان از دستیابی صنایع این کشور به بازارهای جدید و همچنین مزیت صادراتی این محصولات و کیفیت مشابه کیفیت جهانی و برندسازی دارد.[۱۴] لذا رشد سالیانه صادرات به‌طور میانگین ۷,۲ درصد است که این میزان نسبت به رشد ۱,۵ درصدی رقبای چینی رقم بسیار بالایی محسوب می‌شود.

از طرف دیگر با توجه به ممنوعیت واردات سیکلت و قطعات منفصله که از سال ۲۰۰۰ اجرایی گردید[۱۶]، تمامی موتورسیکلت‌های فروخته شده در بازار این کشور ساخت داخل خواهند بود. لذا فروش موتورسیکلت در بازار هندوستان می‌تواند نشان دهنده سطح تولید سالیانه در این کشور باشد.

جدول میزان فروش موتورسیکلت در بازار داخلی کشور هندوستان بر حسب میلیون دستگاه[۱۷].

طبقه بندی	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵
تولیدات شامل ۲ چرخ	۷/۹	۸/۸	۸/۳	۸/۱	۹/۴	۹/۶
تولیدات شامل ۳ چرخ	۱۳/۳	۱۵/۴	۱۵/۸	۱۶/۱	۱۸/۴	۱۹/۲
مجموع	۲/۲۱	۲/۲۴	۱/۲۴	۲/۲۴	۸/۲۷	۸/۲۸

جدول میزان صادرات CBU صنایع سیکلت سازی هندوستان بر حسب میلیون دستگاه.

طبقه بندی	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵
دو چرخ	۱۸/۳	۱۹/۵	۱۹/۳	۲۰/۸	۲۴/۵	۲۴/۸
سه چرخ	۳/۶	۳/۶	۳/۱	۳/۹	۴	۴/۱
مجموع صادرات	۹/۲۱	۱/۲۳	۴/۲۲	۷/۲۴	۵/۲۸	۹/۲۸

۱۲- همان

13- International Association of Motorcycle Manufacturers annual report, 2015, (www.immamotorcycles.org)

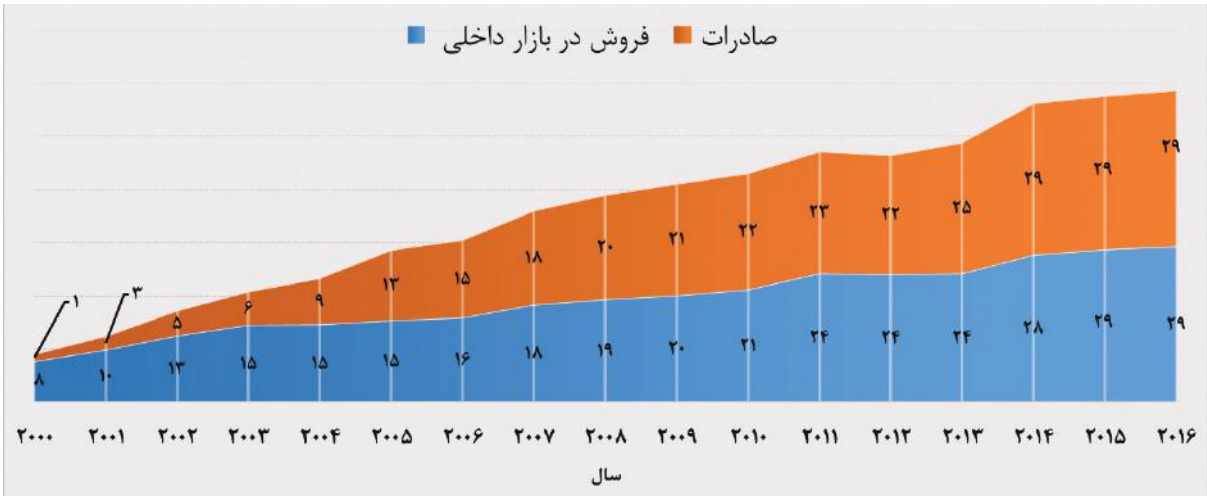
14- International Association of Motorcycle Manufacturers annual report, 2015

۱۵- همان

14- History of Industrial Policy of India, Ministry of Heavy Industry Annual Report, September 2016

۱۷- تمامی موتورسیکلت‌های فروخته شده در بازار هند تولید داخلی این کشور بوده و قوانین محدود کننده واردات موتورسیکلت و قطعات منفصله در این کشور در حال اجرا می‌باشد.

نمودار زیر به خوبی نشان می‌دهد که از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۶، علاوه بر رشد چشمگیر تولید و فروش در داخل، صادرات نیز رشد چشمگیری داشته است، به نحوی که علاوه بر تولید و فروش ۲۸,۸ میلیون دستگاه سیکلت در بازار داخلی، نرخ صادرات نیز به ۲۸,۹ میلیون دستگاه در سال رسیده است.



نمودار مقایسه فروش داخلی و صادرات موتورسیکلت کشور هندوستان بر حسب میلیون دستگاه.

در سال ۲۰۱۶، شش درصد از GDP کشور هندوستان به صنایع دوچرخ اختصاص یافت که این رقم در نوع خود بسیار قابل توجه است.[۱۸]

جدول آمارهای اقتصادی هندوستان.[۱۹]

آمارهای اقتصادی هندوستان بر حسب میلیارد دلار	
GDP[1]	۲۲۵۰
GDP growth	% ۷/۲
PPP[2]	۸۷۲۰
مجموع صادرات	۲۷۲/۴
مجموع صادرات موتورسیکلت و قطعات منفصله	۸/۱۷۲
جمعیت کل	۱/۳ میلیارد
جمعیت شاغل در صنایع موتورسیکلت و قطعات منفصله	۲۶ میلیون نفر

از طرفی سهم صادرات موتورسیکلت و قطعات منفصله نیز در سال ۲۰۱۶ به ۳,۲ درصد از کل صادرات کشور هندوستان رسید که رقم بالایی به حساب می‌آید.[۲۰]

نمودار درصد صادرات موتورسیکلت و قطعات منفصله از کل صادرات کشور هندوستان.

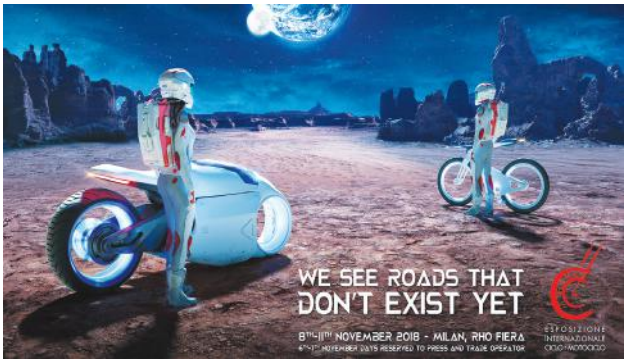
با توجه به مستندات فوق، آنچه که امروز شاهد آن هستیم عبارت است از رشد بی‌سابقه صنایع موتورسیکلتسازی هندوستان و تاثیر چشمگیر این صنعت بر اقتصاد هندوستان.

ادامه دارد...

18- Ministry of Heavy Industry and public enterprise, Government of India annual report 2016
19- National Symbols of India", Know India, National Informatics Centre, Government of India, retrieved 27 September 2015
20- Minstry of Heavy Industry and public enterprise, Government of India annual report 2015

گزارش از نمایشگاه میلان ۲۰۱۸

■ تهیه‌کننده: مهندس علیرضا بیک‌پور



نمایشگاه میلان[1]، معتبرترین و معروف‌ترین نمایشگاه موتورسیکلت در سطح دنیاست و بهترین‌های این صنعت، از سراسر کشورها خود را به این نمایشگاه می‌رسانند. این رویداد هر سال در محل نمایشگاه‌های بین‌المللی میلان در محل «آراچاو فیرا»[2] و به نام نمایشگاه بین‌المللی (ایسما) [3] برگزار می‌شود. امسال هفتاد و ششمین سال برگزاری این نمایشگاه بود که در ۶ سالن برگزار شد و شرکت‌های بزرگ و مطرح دنیا، محصولات جدید سال ۲۰۱۹ خود را در آن به نمایش گذاشتند. این نمایشگاه از ۶ تا ۱۱ نوامبر[4] سال ۲۰۱۸؛ (۲۰-۱۵ آبان ۱۳۹۷) به‌مدت ۶ روز برگزار گردید.

محصولات عرضه شده در هفتاد و ششمین نمایشگاه میلان

- موتورسیکلت‌های برقی که پیش نمایش آخرین نوآوری در حمل و نقل الکتریکی انواع موتورسیکلت است
- انواع موتورسیکلت سازگار با محیط زیست
- موتورسیکلت‌های سفارشی و دست‌ساز
- انواع موتورسیکلت‌های انژکتوری
- انواع دوچرخه‌های «ای‌دی‌وی»[5]
- انواع جدیدترین تجهیزات ایمنی؛ انواع لباس، پوتین و کلاه‌های ایمنی
- دوچرخه های ورزشی
- انواع دوگانه های ورزشی
- مسافرین لوکس
- ماشین‌های «اندوره»[6] و قطعات

1- Milano
2- Rho Fiera
3- EICMA
4- November
5- ADV
6-Endure

نمایشگاه میلان

مسئولان برگزاری این نمایشگاه، دو روز اول آن را برای متخصصان و مدعوین در نظر گرفته بودند و هر روز تا ساعت ۱۸:۳۰ به فعالیت و ارائه خدمات می‌پرداختند.

بیشترین فضای ۶ سالن این نمایشگاه، مربوط به ۸ غول بزرگ تولیدکننده موتورسیکلت دنیا، به شرح ذیل بود:

دوکاتی ایتالیا، بی‌ام‌و آلمان، هوندا، کاواساکی، یاماها، سوزوکی ژاپن، هارلی دیویدسون[7] آمریکا و کی‌تی‌ام اتریش که در سالن‌های ۹، ۱۱، ۱۳، ۱۵، ۲۲، ۲۴ مستقر شده بودند و آخرین محصولات و تکنولوژی‌های خود را به بازدیدکنندگان معرفی کردند.

همچنین می‌توان گفت، تعداد حضور تولیدکنندگان موتورسیکلت در نمایشگاه ۲۰۱۸ میلان، نسبت به ۱۵ سال گذشته، بسیار کمتر بود و به همین دلیل، فضای کمتری را برای نمایشگاه موتورسیکلت نسبت به سال ۲۰۱۷ در نظر گرفته بودند! شاید یکی از دلایل حضور کمتر تولیدکنندگان موتورسیکلت در نمایشگاه امسال، ابلاغ استاندارد اجباری «یورو۵»[8] از ابتدای سال ۲۰۱۹ باشد. البته با این افت شدید، همچنان نسبت به نمایشگاه دو سالانه اینترموتو[9] آلمان کامل‌تر و فراگیرتر است.

در نمایشگاه ۲۰۱۸ به‌نظر می رسید، شرکت‌ها در سه گروه محصولات، تمرکز بیشتری داشتند:

۱. موتورسیکلت‌های برقی
۲. موتورسیکلت‌های کلاس اسکوتر
۳. موتورسیکلت‌های سه چرخ و چهار چرخ

7-HARLEY DAVIDSON
8-Euro5
9- Intermoto

از موارد دیگر در نمایشگاه امسال، طراحی و غرفه‌سازی شرکت‌ها بود که به‌نظر می‌رسید، همانند سال‌های گذشته باشد و این موضوع یعنی دکور نمایشگاه سال گذشته، بعد از جمع‌آوری نگهداری و در نمایشگاه هفتاد و ششم نیز نصب شده بود.

جدیدترین موتورسیکلت‌های ارائه شده در نمایشگاه ۲۰۱۸ میلان

در این نمایشگاه، بعضی از تولیدکننده موتورسیکلت دنیا، محصولات جدید خود را به نمایش گذاشته بودند که می‌توان به«کاوازاکی اچ ۲»[10] جدید، با قدرت ۲۳۱ اسب بخار اشاره کرد! قابل ذکر است که این شرکت هر سال با محصولات جدید خود، رقبا را به رقابت می‌طلبد.

در پایان این گزارش، می‌توان به پیشرفت به‌سزای کشورهای آسیایی، مانند چین، هند، کره‌جنوبی و تایوان و نزدیک شدن آن‌ها به میدان رقابت کشورهای بزرگ تولیدکننده موتورسیکلت‌های اروپایی اشاره کرد که این موضوع یعنی، دیگر تنها رقیب شرکت‌های اروپایی، کشور ژاپن نیست و این اتفاق تهدید بسیار جدی، برای اروپایی‌ها است.

تاریخچه نمایشگاه گوانگجو چین

با توجه به این‌که هر سال بسیاری از فعالان صنعت موتورسیکلت ایران به نمایشگاه گوانگجو سفر می‌کنند، ازاین‌رو تاریخچه، آمار و اطلاعات این نمایشگاه نیز به شرح ذیل ایفاد می‌شود:

نمایشگاه گوانگجو[1] کار خود را در سال ۱۹۵۷ در شهر گوانجو[2]، (با نام سابق کانتون[3]) در مرکز استان گوآنگ‌دونگ[4] آغاز کرد. نمایشگاه گوانجو در آن زمان تنها مکانی بود که خریداران خارجی می‌توانستند به فروشندگان چینی دسترسی پیدا کنند. این نمایشگاه به‌صورت مشترک توسط وزارت تجارت و فرمانداری استانی گوآنگ‌دونگ ایجاد شد. مدیریت و سازماندهی این نمایشگاه توسط مرکز تجارت خارجی چین انجام می‌شود. نمایشگاه گوانجو با هدف شکستن ممنوعیت‌ها و تحریم‌های دولت‌های کاپیتالیستی و پیدا کردن منابع جدید برای گسترش تجارت خارجی در دهه ۱۹۵۰ راه‌اندازی شد؛ دهه‌ای که در آن دولت چین تنها با ۲۰ کشور روابط معمولی دیپلماتیک داشت و ۸۰ درصد تجارت خارجی چین با کشورهای سابقا سوسیالیستی انجام می‌شد. چین در آن زمان به گام برداشتن در جاده‌ای به سمت

10- 2019 Kawasaki Ninja H2 SX SE+ Completes H2 Lineup

1-Guangzhou

۲- شهر گوانگجو، مرکز استان گوانگ دونگ، در جنوب کشور چین قرار گرفته است. شهرهای شنزن (Shenzhen)، فوشان (Foshan) ، مناطق خود مختار ماکائو (Macau) و هنگ کنگ (Hong Kong) از مناطق و شهرهای شناخته شده چین هستند که همگی در جنوب شهر گوانگجو قرار گرفته‌اند. این شهر شناخته شده چین، در ایران با نام‌های مختلفی خوانده می‌شود: گوانگجو، گوانجو، گوانژو و گوانگژو. گوانجو و گوانگجو مصطلح‌ترین این نام‌ها هستند. برای ما ایرانی‌ها نام شهر گوانگجو چین یادآور نام نمایشگاه Canton Fair (نمایشگاه گوانجو) یا نمایشگاه صادرات و واردات چین (China Import and Export Fair) است. ر.ک:
https://booralan.com/exhibition/canton-fair

3-Canton

4-Guangdong

تجارت جهانی نیاز داشت. گوانجو برای موقعیت جغرافیایی ایده‌آلش در نزدیکی به ماکائو و هنگ‌کنگ و رابطه تاریخی و فرهنگی خوبش با کشورهای دیگر برای به راه‌اندازی این نمایشگاه انتخاب شد. گوانجو محلی است که صنایع تولیدی چین در این بخش از کشور متمرکز شده‌اند؛ همین موضوع تاثیر به سزایی در جذابیت این رویداد تجاری داشته است.

از زمان گشایش تاکنون، نمایشگاه به صورت مداوم دو بار در سال برگزار شده است. نمایشگاه گوانجو حتی در اوایل دهه ۱۹۶۰ در سال‌های تحول اجتماعی سیاست یک گام بزرگ به جلو[5]، انقلاب فرهنگی در اواخر دهه ۱۹۶۰ و اوایل دهه ۱۹۷۰ و حتی شیوع سارس در ۲۰۰۳ بدون توقف برگزار شد. تخمین زده می‌شود تا دوره ۱۱۹ام، کل حجم صادرات این نمایشگاه به عدد ۱,۲ تریلیون دلار و تعداد شرکت‌کنندگان خارجی به ۷,۶۴ میلیون نفر رسیده است. محوطه نمایشگاه در مجموع ۱,۱۸ میلیون متر مربع مساحت داشته و تعداد غرفه‌داران داخلی و خارجی نمایشگاه از عدد ۲۴ هزار گذشته است. با داشتن ۳۵۶ هزار متر مربع فضای سربسته نمایشگاهی، این نمایشگاه هم اکنون در مقام سوم جهان قرار دارد. در هر دوره از نمایشگاه گوانجو حدود ۲۰۰ هزار خریدار از ۲۱۰ کشور از سرتاسر دنیا خود را به این رویداد تجاری مهم می‌رسانند.

نمایشگاه واردات و صادرات چین (نمایشگاه گوانجو) تا پیش از این با نام نمایشگاه کالاهای صادراتی چین شناخته می‌شد. نمایشگاه گوانجو که عنوان بهترین و اولین نمایشگاه چین را با خود یدک می‌کشد، هر سال دو بار در فصل‌های بهار و پاییز در مرکز بین‌المللی گردهمایی و نمایشگاهی گوانجو مجموعه پاجو[6] برگزار می‌شود. این نمایشگاه در هر یک از دوره‌هایش در ۳ فاز و هر فاز به مدت ۵ روز برگزار می‌شود.

تحولات ساختاری در نمایشگاه گوانجو

مدیریت و ساختار نمایشگاه گوانجو در طول سال‌ها تکامل یافته تا بازتاب‌دهنده محبوبیت روز افزونش و نقشش در تجارت چین باشد. اولین نمایشگاه گوانجو در سالن نمایشگاهی اجناس صادراتی چین برگزار شد. در طول سال‌ها نام نمایشگاه و محل برگزاریش تغییرات زیادی کردند. در سال ۲۰۰۸ نمایشگاه گوانجو دستخوش تغییرات قابل توجهی شد. این اصلاحات شامل تغییر به سه فاز در هر برگزاری بود؛ فازهایی که هر کدام ۵ روز به طول می‌انجامند. پیش از این نمایشگاه در دو فاز و در دوره‌های ۶ روزه برای هر فاز برگزار می‌شد. فازهای نمایشگاه در زمان حاضر با فرجه‌های ۳ روزه نسبت به هم برگزار می‌شوند. تغییرات زیادی نیز در دسته‌بندی محصولات (۳۶ به ۵۰ دسته‌بندی) و بخش‌های نمایشگاهی صورت گرفت. همراه با این تغییرات، مجتمع جدید نمایشگاه گوانگجو در سال ۲۰۰۸ افتتاح شد و با اسم مرکز بین‌المللی نمایشگاهی و کنفرانسی گوانگجو نامگذاری شد. بزرگترین مرکز نمایشگاهی آسیا در جزیره پاجو در شهر گوانگجو قرار گرفته است. زیرساخت‌های جدید اجازه به روز رسانی‌های قابل توجه در اندازه و مدت زمان برگزاری نمایشگاه را داد و کمک کرد موقعیت نمایشگاه به عنوان بزرگترین نمایشگاه تجاری چین و یکی از بزرگترین نمایشگاه‌های دنیا تثبیت شود. در اوایل کارش، این نمایشگاه بیشتر نشان‌دهنده ارتباط قوی بین چین و شوروی سابق بود؛ ولی به گونه‌ای فزاینده، مناطق و کشورهای دیگر در نمایشگاه شرکت کردند. اوایل بیشتر از آسیا بودند و بعدها و نه خیلی دیرتر از باقی جهان در این نمایشگاه شرکت کردند. آماری که نمایشگاه در سال ۲۰۱۲ منتشر کرد نشان می‌دهد که حدود ۵۴ درصد بازدیدکنندگان از آسیا، ۲۱ درصد از اروپا، ۱۵ درصد از آمریکا، ۷ درصد از آفریقا و ۳ درصد از اقیانوسیه هستند.

محصولات فاز یک : الکترونیک، تجهیزات نورپردازی و روشنایی، انواع ماشین‌آلات، سخت‌افزار، ساختمان، منابع انرژی و وسایل نقلیه و قطعات یدکی شامل دوچرخه، موتور سیکلت، قطعات خودرو، وسایل نقلیه غیر ساخت و ساز.

محصولات فاز دو: تجهیزات نورپردازی و روشنایی، محصولات تبلیغاتی و هدایا، دکوراسیون خانگی.

محصولات فاز سه: پوشاک و منسوجات و کفش، محصولات اداری، کیف، تفریح و سرگرمی، دارو، تجهیزات پزشکی و محصولات بهداشتی، مواد و محصولات غذایی[7].

نمایشگاه صادرات و واردات گوانجو چین در سال ۲۰۱۸ در تاریخ‌های ذیل برگزار شد[8] :

نمایشگاه بهاره گوانجو چین

- تاریخ برگزاری فاز ۱: (۲۶ الی ۳۰ فروردین ۹۷)، تاریخ برگزاری فاز ۲: (۳ الی ۷ اردیبهشت ۹۷)، تاریخ برگزاری فاز ۳: (۱۱ الی ۱۵ اردیبهشت ۹۷).

نمایشگاه پاییزه گوانجو چین

- تاریخ برگزاری فاز ۱: (۲۳ الی ۲۷ مهر ۹۷)، تاریخ برگزاری فاز ۲: (۱ الی ۵ آبان ۹۷)، تاریخ برگزاری فاز ۳: (۹ الی ۱۳ آبان ۹۷)

5-Great Leap Forward
6-Pazhou

7- https://lastsecond.ir/news/cantonfair
8- http://lastevent.net

مهندس سیدعلیرضا موسویان

مهندس مهراد حاج‌محمدعلی

هـــوندا سی‌بی ۷۵۰ ، آغازکننده تحول[1]

تغییر و تحولات انقلابی، دیر به صنعت موتورسیکلت راه یافت، اما زمانی که «هوندا سی‌بی ۷۵۰» در نمایشگاه توکیو[2] ۱۹۶۹ظاهر شد، دنیای موتورسیکلت را برای همیشه متحول ساخت.
اولین نمایش سی‌بی ۷۵۰ در نمایشگاه توکیو باعث غوغا شد.

پیروزی صد پدر دارد!

داستان‌های زیادی در باب پیدایش این مدل آمده است. بعضی‌ها می‌گویند که «سوییچیرو هوندا»[3] هنگامی که در حال سفر در اروپا بود، یک پلیس موتور سوار را بر روی یک موتورسیکلت کاپ[4] مربوط به شرکت تریومف[5] دید و با خود فکر کرد که شرکت نیاز به ساخت یک موتورسیکلت بزرگ‌تر دارد.

مسئولان هوندای آمریکایی، دوست داشتند به ایده‌ها و نظرات باب هنسن (مسوول برنامه های آموزش هوندای آمریکا) اعتبار بدهند. حدود ۱۵ سال پیش از این تاریخ (۱۹۵۴)، سوییچیرو هوندا با هنسن، درباره توسعه سی‌بی ۷۵۰ بحث کرد. وی احساس می‌کرد که ممکن است باب از اجرای وظایف خود در ایجاد و پرورش ایده‌های جدید خسته شود ، اما او برنامه‌های آموزش خدمات در ایالات متحده و ایجاد یک تیم مسابقه رسمی را به اجرا درآورد و اولین شخص خارجی بود که به‌عنوان یکی از مدیران ارشد هوندا نایل آمد.

داستان به این ترتیب پیش رفت که هنسن برای دیدار با آقای هوندا در ژاپن بود. هنسن در یکی از دیدارهای خود در کارخانه، از ورود به یک منطقه تحقیق و توسعه منع شد. به او گفته شده بود که یک «موتور محرمانه» در حال بررسی در آن بخش است. در آن روز، او هنگام ناهار از سوییچیرو هوندا درباره پروژه محرمانه سوال کرد. سوییچیرو لبخندی زد و پاسخ داد که آن‌ها روی پادشاه موتورسیکلت‌ها کار می‌کنند.

هنسن می‌دانست که هوندا یک موتورسیکلت خودکار دو سیلندر ۶۰۰[6] سی‌سی دارد و او نگران بود که شرکت قصد دارد آن را به عنوان پایه‌ای برای بونویل-بیتر[7] (یکی از محصولات تریومف)[8] استفاده کند. اما او همچنین می‌دانست که تریومف و بیاسآ[9] یک موتورسیکلت سه گانه ۷۵۰سی‌سی آماده برای استفاده دارند؛

1- Honda CB 750, Initiator of development
2- Tokyo
3- Soichiro Honda
4-cop
5- Triumph

6- Cylinder
7- Bonneville-beater, Triumph
۸- تریومف در سال ۱۹۰۲ بنیان نهاده شد، اما توسط جان بلور در سال ۱۹۸۴ و پس از اینکه شرکت اصلی؛ مهندسی تریومف به جان بلور سپرده شد، کار خود را توسعه داد. بیشترین آمار فروش تریومف، مربوط به سال ۲۰۱۲ است، که فروش ۴۹,۰۰۰ دستگاه موتورسیکلت ثبت کرد و آمار کارکنان استخدامی خود را به ۱,۶۰۰ نفر افزایش داد.
9- BSA

باب هنسن[10]، شخص مسئول برنامه آموزش هوندای آمریکا

تنها دلیل این‌که آن‌ها این محصول را تجاری نکردند، این بود که تریومف قبلا تمام بونویل‌هایی را که می‌توانست در بازار ایالات متحده به فروش برساند، فروخته بود.

هنسن به آقای هوندا گفت: آیا بهتر نیست که دو سیلندر باشد!

آقای هوندا پرسید: چرا شما این را می‌گوئید؟

هانسن مطمین بود که ۳ سیلندرهای بریتانیایی به زودی به بازار می‌آیند و یک پیشنهاد جسورانه ارائه کرد: «باید یک محصول چهارسیلندر ارایه شود»!

آقای هوندا سرش را تکان داد و گفت: ما تجربه ساخت موتورهای چهار سیلندر را برای مسابقه داریم.

احتمالا هنسن با ارایه این نظر بر روی طراحی تأثیر گذاشت، اما تنها فردی که مسئولیت سی‌بی ۷۵۰ را بر عهده داشت، یک مهندس ارشد هوندا به نام یوشیرو هارادا[11] بود. هارادا تا آن زمان بزرگ‌ترین موتور هوندا، یعنی سی‌بی۴۵۰را طراحی کرده بود. این مدل در سال ۱۹۶۵ معرفی شد. ورود این محصول با عنوان «بمب افکن سیاه» ۴۵۰ به تولیدکنندگان بریتانیا ترس داد و آن‌ها را در بازار داخلی دچار آسیب کرد. با این حال، سی‌بی۴۵۰، با وجود قیمت بالا، در مقایسه با بازار ایالات متحده آمریکا فروش زیادی نداشت.

یوشیرو هارادا در سال ۱۹۶۷ به ایالات متحده سفر کرد و امیدوار بود که بتواند نمایندگی‌های هوندا را به فروش بیشتر سی‌بی ۴۵۰ به موتورسواران آمریکایی تشویق کند. در عوض، این نمایندگی‌ها بودند که بر هارادا تأثیر گذاشتند و او را متقاعد کردند که آمریکایی‌ها به‌دنبال موتورسیکلت با توان بیشتر هستند. این موضوع آنقدر اهمیت داشت که هارادا در بازگشت به ژاپن به این اطمینان رسید که سی‌بی ۴۵۰ برای استفاده‌کنندگان اروپایی و ژاپنی ابعاد مناسبی

10-Bob Hansen
11- Yoshiro Harada

داشته ولی بر اساس مشاهدات خود از جاده‌ها و راه‌های آمریکا، نمایندگان فروش آن منطقه درست می‌گفتند.

بازسازی موتورسیکلت و روند توسعه آن

هارادا تا فوریه ۱۹۶۸ موفق به گرفتن تاییدیه برای توسعه یک موتور چهار سیلندر جدید نشد. در آن زمان، بیاساً تقریباً یک خط تولید برای موتورسیکلت ۷۵۰سی‌سی ۳سیلندر ایجاد و در کارخانه اسمال هیت[12] در حال راه‌اندازی آن بود. اما هوندا به تازگی سرمایه‌گذاری بزرگی در سیستم‌های کامپیوتری کرده بود و پروژه محرمانه هارادا تا آن زمان استفاده بسیار بیشتری از طراحی مبتنی بر کامپیوتر داشت که موجب تسریع این فرآیند شده بود. تیم اصلی کوچک بود و در ابتدا تنها حدود ۲۰ نفر، به‌صورت تمام وقت بر روی این پروژه مشغول به کار بودند.

خلاصه طرح هارادا:

- یک موتور چهار سیلندر که یاد موتورهای مسابقه گرند پریکس[13] هوندا را زنده می‌کند
- سرعت مطمئنه پایدار و قابل دستیابی تا ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت
- ترمزها قادر به توقف سریع و متوالی در سرعت‌های بالا باشند
- حداقل لرزش و سر و صدا به منظور کاهش خستگی راننده در طول سواری
- ارگونومی راحت (مهندسی عوامل انسانی)
- کیفیت استاندارد و بهینه شده برای نورپردازی، و تمام کنترل‌کننده‌ها
- خدمات فنی گسترده
- مقرون به صرفه بودن تمام فاکتورها برای تولید انبوه

در طی شش ماه، تیم هارادا نمونه اولیه یک موتور چهار سیلندر را ساخت و آن را در یک شاسی سی‌بی ۴۵۰ آزمایش کرد. تست سواری بر روی نمونه با سرعت بالا انجام شد. یکی از مهم‌ترین تصمیمات هارادا، چگونگی کاهش سرعت آن در زمان ترمزگیری بود. در حالی که بسیاری از نمونه‌های اولیه دارای ترمزهای کاسه‌ای بودند، او احساس کرد که یک ترمز دیسکی، جایگزین بهتری است. در آن زمان، ترمزهای دیسکی فقط در زمینه موتورهای مسابقه استفاده می‌شدند.

هارادا می‌دانست که هوندا تصمیم به رونمایی از سی‌بی ۷۵۰ و

12- Small heath
13- Grand Prix

اولین موتورسیکلت ۷۵۰ چهار سیلندر، در نمایشگاه توکیو در ماه نوامبر را دارد. این تصمیم بر اساس یک استراتژی تجاری تعریف شده بود که مانع از توسعه موتورسیکلت‌های سه سیلندر تریومف و بیاساَ می شد، تا هیچگاه نتوانند به‌جای پای امنی در بازار کلیدی آمریکا دست یابند. معضل او این بود که او می‌توانست یک ترمز کاسه‌ای انتخاب کند که چیزی بود که تمام موتورسیکلت‌های ۳سیلندر تریومف و بیاساَ داشتند. ترمز کاسه‌ای نیاز به آزمایش نداشت و احتمالا هیچ چالشی برای تولید به‌وجود نمی‌آورد. ترمز دیسکی بهتر کار می‌کرد و به‌راحتی می‌توانست در نمایشگاه توکیو به نمایش درآید، اما ساخت ترمزها با ترکیب مناسبی از اصطکاک و سایش چه مدت طول می‌کشد؟ و این می‌تواند تولید را با چالش مواجه کند! هارادا هر دو گزینه را به هوندا سوییچیرو ارائه کرد که او بلافاصله دیسک را انتخاب کرد.

ما در توکیو شروع خواهیم کرد و سپس در لاسوگاس[۱۴] ادامه می‌دهیم

هوندا یک موتور مناسب و با کیفیت سی‌بی ۷۵۰ را بر روی سکو در توکیو به نمایش گذاشت و این موتور جدید، موجب شوک در دنیای موتورسیکلت شد. هوندا یک موتور با استفاده شهری و با ترمز دیسکی به نمایش درآورد که این ویژگی غوغایی تقریباً به بزرگی شهرت سراسری نام موتور چهار سیلندر ایجاد کرد. یک نوع از موتورسیکت که برای طرفداران موتورسیکلت آشنا بود و تنها در چند موتور اروپایی با تولید اندک، استفاده می‌شد.

بازار آمریکا هدف اصلی بود و رویداد بزرگ بعدی در ماه ژانویه پیش رو در لاس‌وگاس اتفاق افتاد، زمانی که شرکت هوندا موتور آمریکا، اولین عرضه بزرگ فروش خود را برگزار کرد. سوییچیرو هوندا هم آنجا بود، این یک فروش بزرگ بود و او واقعا دوست نداشت آنجا را ترک کند.

هنگامی که کیهاشیرو کاواشیما[۱۵]، به متقاضیان حاضر در جلسه اعلام کرد که ممکن است قیمت خرده فروشی ۱۲۹۵ دلار باشد، آن‌ها سریعاً شروع به تشویق کردند. قیمت آن بیشتر از ۱۰۰۰دلار کمتر از تمام رقیب‌هایشان بود. متقاضیان به سرعت برای موتور جدید درخواست‌های خود را عرضه کردند. کاواشیما سریعاً قیمت خرده فروشی پیشنهادی تولیدکننده را به ۱۴۹۵ دلار افزایش داد!

این عرضه، تأثیر مورد انتظار برای کاهش سفارش تریومف و بیاساَ سه سیلندر را در پی داشت. اگر چه در آن زمان تعداد

14- Las vegas
15- Kihachiro Kawashima

امروزه موتورهای مشابه این یک درآمد بزرگ را به ارمغان می‌آورند.

۱۹۶۹- هوندا سی‌بی ۷۵۰

کمی از مردم متوجه این تأثیر بودند لیکن نمایش سی‌بی ۷۵۰ در توکیو و لاس وگاس موجب شد تا کاواساکی[۱۶] بلافاصله پروژه‌ی مخفی خود که یک ۷۵۰سی‌سی چهار سیلندر بود را متوقف کند. (کاواساکی چند سال بعد به طرح مخفی خود برگشت و مدل ۹۰۳سی‌سی زد۱ را ارائه نمود).

واکنش متقاضیان هارادا را تحت تاثیر قرار داد. او مجبور بود که بر ایجاد خطوط مونتاژ (در واقع دو خط) نظارت کند و مراحل نهایی نمونه اولیه و تست تولید اولیه، به ویژه آزمایش‌های ایمنی معمول که زمان‌بر نیز هستند را سرعت ببخشد. این رویه بلافاصله بعد از نمایشگاه لاس وگاس آغاز شد. در حقیقت، ۳ نمونه هوندا که به لاس وگاس سفر کرده بودند، در نوادا[۱۷] ماندند، جایی که یک تیم از مهندسان هوندا، بلافاصله با آن‌ها رانندگی کردند و آن موتورها را ۵۰۰۰ مایل در ۵ روز راندند. موتورسیکلت‌ها و پرسنل فنی ژاپنی و آمریکایی، به سرعت برای انجام تست‌های ایمنی بیشتر به ژاپن بازگشتند.

فرایند تولید جنبه دیگری از نبوغ طراحی هارادا را نشان داد، مطمئنا طرح چهار سیلندر از موتورهای مسابقه گرند پریکس هوندا الهام گرفته شده بود، اما آن موتورسیکلت‌ها دارای میل لنگ‌هایی با بلبرینگ‌های سوزنی پرس شده بر روی دو طرف، چرخ دنده

۱۶- او در سال ۱۹۵۱ به شرکت پیوست و در بخش توسعه شبکه فروش موتوسیکلت در ژاپن زیر نظر فوجی‌ساوا به کار مشغول شد، در سال ۱۹۵۸، کاواشیما به ریاست قسمت برنامه‌ریزی ویژه منصوب شد، این قسمت مسوول بررسی امکانات صدور موتوسیکلت به سایر بازارها بود. کاواشیما، همزمان با سرپرستی این گروه، به کار در تشکیلات فروش داخلی شرکت هوندا نیز ادامه داد. پس از آن‌که فوجی‌ساوا تصمیم گرفت وارد بازار آمریکا شود، بی‌درنگ کاواشیمای ۳۹ ساله را به بالاترین مقام تشکیلات تازه‌تاسیس بازاریابی آمریکا برگماشت.

17- Nevada

انتقال قدرت، شفت بالا بادامک دوتایی و چهار سوپاپ بودند. در مقابل، سی‌بی ۷۵۰ برای سادگی، دارای یک میل‌لنگ یک تکه در یک یاطاقان تخت و یک زنجیر انتقال قدرت به همراه دو سوپاپ در هر سیلندر بود.

کارخانه هوندا در شهر سایتاما[۱۸] یک خط مونتاژ موتور ساخت و سپس آن را به شهر هاماماتسو[۱۹] فرستاد، جایی که شاسی‌ها در آنجا ساخته می‌شد. اولین تولید واقعی سی‌بی ۷۵۰ در تاریخ ۱۵ مارس ۱۹۶۹ از خط خارج شد.

برای راه‌اندازی خطوط همه‌ی سختی‌های معمول وجود داشت. در ابتدا، آن‌ها با درست کردن ۵ موتور در روز کار خود را آغاز کردند. اما سیل سفارشات به این معنا بود که هوندا می‌توانست فروش خود را هر میزان که توان تولید دارد، تنظیم کند. پیش‌بینی اولیه ۵۰۰ دستگاه موتورسیکلت در سال ۱۹۶۹ بود. اما در پایان همان سال هوندا به ظرفیت ۱۵۰۰دستگاه موتورسیکلت در ماه دست یافت.

سی‌بی ۷۵۰ همه چیز را تغییر داد (گرچه عمدتاً به همان شکل مانده بود)

همان‌طور که هانسن پیش‌بینی کرده بود، تریومف تریدنت[۲۰] و «بیاسآ راکت ۳»[۲۱] بازار ایالات متحده را برای پذیرش سی‌بی ۷۵۰ آماده کردند. موتورسیکلت هوندا با ترمز دیسکی، استارت الکتریکی و جعبه دنده پنج سرعته با سیستم تعویض دنده چپ پا که همه آن‌ها برای مشتریان ایالات متحده محبوب بودند و همچنین قیمت بسیار پایین آن، از مزیت‌های رقابتی در زمان خود بودند. در حقیقت هیچ چیز به جزء موتور ۷۵۰ چهار سیلندر نبود که در آن زمان، صنعت موتورسیکلت بریتانیا را نابود کرد.

در آن وقت که نمایندگی‌های هوندا سی‌بی ۷۵۰ در آمریکا مشغول عرضه این موتورسیکلت بودند، سهامداران هارلی دیویدسون[۲۲] به تبلیغات شهری روی آوردند. آن‌ها به دنبال حفاظت از سرمایه شرکت خود بودند.

هوندا سهم بزرگی از بازار ایالات متحده را به خود اختصاص داده بود و هنگامی که ایاماف (شرکت ریخته‌گری ماشین به‌عنوان شریک تجاری هارلی دیویدسون)[۲۳] نمی‌توانست راه را برای آینده خود روشن ببیند، سعی کرد تولید را بدون سرمایه‌گذاری بیشتر افزایش دهد که منجر به مشکلات کیفیتی شد و این امر باعث شد که هارلیها حتی با اقبال بدتری نسبت به هوندا مواجه شوند.

سی‌بی ۷۵۰ برخی از شرکت‌ها را فلج کرد. اما تاثیرات بزرگ‌تر آن در بازار بود، جایی که به‌طور کامل انتظارات مشتری را عوض کرد و در میان رقبای باقی مانده هوندا که مجبور بودند، قبول کنند که این تحول ایجاد شده است. مهم‌ترین مثال این تحول را در سال ۱۹۷۲و تولید کاوازاکی زد یک[۲۴] با حجم انجین ۹۰۳سی‌سی می‌توان دید. این محصول به‌عنوان پادشاه جدید موتورسیکلت‌ها معرفی شد ولی هوندا پاسخی به این تولید جدید نداد، شاید به این دلیل که در آن زمان این شرکت تمرکز خود را بر روی تولید یک خودروی جدید قرار داده بود.

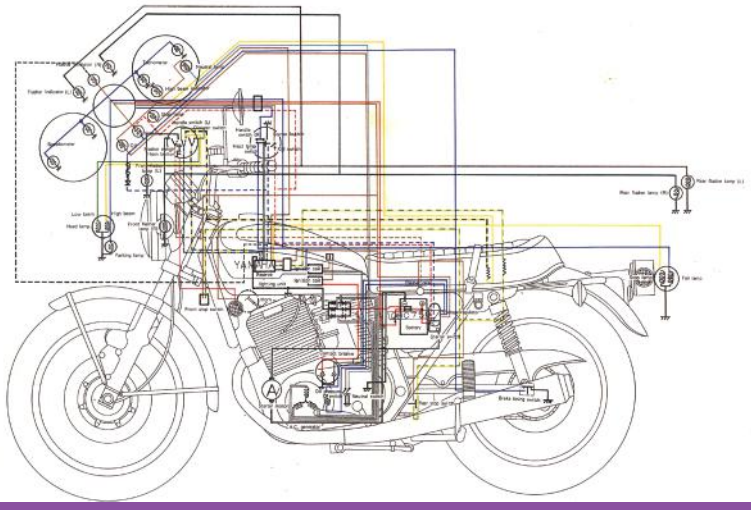
تولیدکنندگان اروپایی، مانند دوکاتی[۲۵] و بیام‌دبلیو[۲۶] نمی‌توانستند از لحاظ قیمت با ژاپنی‌ها رقابت کنند. هر چند که دوکاتی وارد رقابت بر روی مشخصه بازدهی انجین شد و در سال ۱۹۷۱ مدل ۷۵۰ جی‌تی[۲۷] خود را عرضه کرد و در سال ۱۹۷۳ شرکت بی‌ام‌دبلیو نیز مدل آر۹۰اس[۲۸] خود را با ظاهری زیبا و سرعت بالا عرضه کرد.

سوزوکی[۲۹] بیش از پیش به فناوری دو زمانه وابسته بود و پس از آن به ریسک بزرگی دست زد و با معرفی آرای۵ (با قوای محرکه وانکل)[۳۰] در سال ۱۹۷۴ اعلام حضور نمود. اما این یک قمار نابخردانه بود تا زمانی که شرکت نهایتا چهار سیلندر- چهار زمانه خود را رونمایی کرد و جی‌اس ۷۵۰ در سال ۱۹۷۷، احتمالا بهترین محصول از دوچرخ‌های عرضه شده توسط بزرگان ژاپنی بود.

این که آیا سی‌بی ۷۵۰ نخستین موتورسیکلت در نوع خود بود یا خیر، بحث انگیز است. اما آن‌چه مسلم است این بود که نخستین محصول مقرون به صرفه و قابل اعتماد بود! این محصول با آمدنش در ۵۰ سال پیش تمام مشخصات بازار آن زمان را تغییر داد.

۱۸- Saitama : مرکز و پرجمعیت‌ترین شهر استان سایتاما در ژاپن است.
۱۹- Hamamatsu: شهر هاماماتسو (در جزیره ی هانشو - ژاپن)
20- Trident
21- BSA Rocket
22- Harley-Dividson
23- AMF
24- Kawasaki Z1
25- Ducati
26- BMW
27- GT 750
28- R90S
29- Suzuki
30- RE5 (Wankel)

2019
Ducati XDiavel 1260 cc
New Color



تکنولوژی موتورسیکلت (بخش اول)

مقدمه

هدف از طراحی خودرو، مانند اتومبیل و موتورسیکلت، ساخت یک وسیله‌ی نقلیه‌ای است که بتواند نیازهای ما را در این خصوص برآورده سازد. برای این منظور در خودرو مجموعه‌هایی وجود دارند که همگی در راستای این هدف مشترک، یعنی تأمین نیازهای یک وسیله نقلیه، نقش دارند. این مجموعه‌ها عبارتند از:

۱ـ شاسی و بدنه:

شاسی همان اسکلت‌بندی اصلی خودرو است. بدنه خودرو نیز که محل قرارگیری سرنشینان است، بر روی آن نصب می‌گردد. شاسی و بدنه با یکدیگر شالوده اصلی خودرو را تشکیل میدهند و سایر سیستمها و تجهیزات خودرو بر روی آن نصب میگردند.

۲- سیستم تعلیق:

به منظور جذب ضربات وارده از سوی جاده و مستهلک نمودن آن‌ها، لازمست که ارتباط بین چرخ‌ها و بدنه‌ی خودرو توسط مجموعه‌ای از فنرها و دمپرها (کمک فنرها) برقرار گردد. به این مجموعه سیستم تعلیق گفته می‌شود.

۳- سیستم فرمان:

این سیستم وظیفه‌ی کنترل و هدایت خودرو را برعهده دارد. سیستم فرمان امکان تغییر جهت در سرپیچ‌ها را برای خودرو فراهم میآورد و باعث می‌شود که خودرو در مسیر دلخواه قرار گیرد و از جاده منحرف نگردد.

۴- سیستم ترمز:

ترمزها وظیفه‌ی متوقف کردن خودرو و کاهش سرعت آن را برعهده دارند.

۵- مولد قدرت (موتور):

برای تأمین حرکت خودرو، نیاز به قدرتی داریم تا بتواند بر نیروهای مقاوم غلبه نموده و خودرو را به حرکت درآورد. این قدرت توسط موتور خودرو که معمولاً یک موتور احتراق داخلی می‌باشد، تولید می‌گردد.

۶- سیستم انتقال قدرت:

قدرت تولید شده در موتور توسط این سیستم به چرخ‌ها منتقل می‌گردد و باعث به حرکت درآوردن خودرو می‌شود. به‌طور کلی در خودروها، سیستم انتقال قدرت شامل کلاچ، گیربکس، گاردان، دیفرانسیل، اکسل، پلوس و چرخ‌ها است.

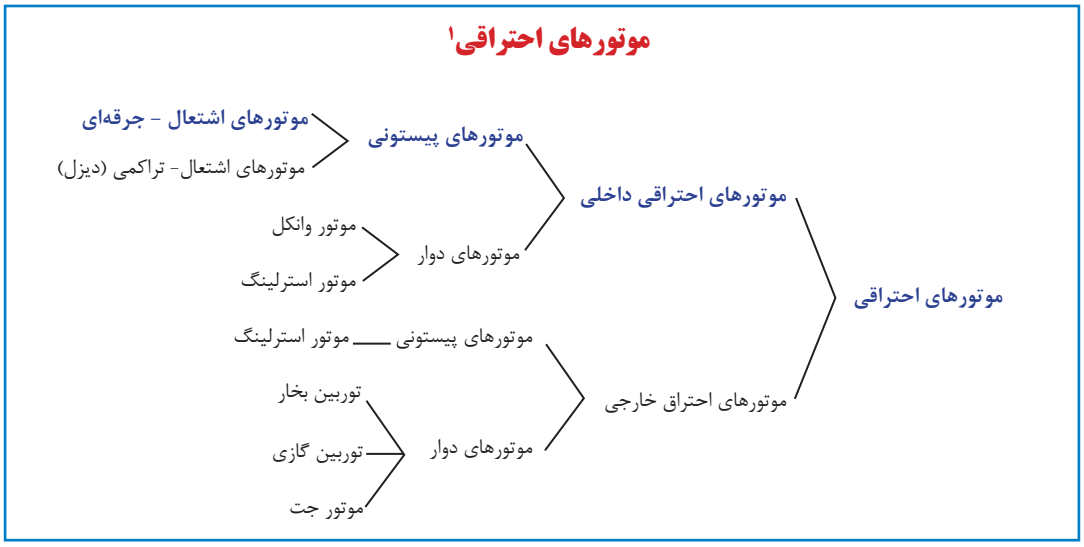
۷- برق خودرو:

سیستم برق خودرو شامل باتری به عنوان منبع تغذیه، دینام برای شارژ کردن آن، استارت به منظور راه‌اندازی موتور و اجزای سیستم جرقه‌زنی همچون کوئل، دلکو و شمع می‌باشد.

همچنین کلیه‌ی تجهیزات برقی همچون موتور برق پاک‌کن، فن بخاری، کولر و روشنایی نیز جزء این مجموعه محسوب می‌گردند.

سیستم‌های کنترل هوشمند نیز که در خودروهای امروزی کاربرد دارند، در این معقوله می‌گنجند.

بنابراین برای آشنایی با خودرو، لازم است که به شناسایی دقیق این مجموعه‌ها پرداخته شود که در هر شماره از نشریه، سعی می‌کنیم به‌صورت گام به گام، به این سیستم‌ها بپردازیم.



تعریف موتور احتراقی[2]

وسیله‌ای که با تبدیل نوعی از انرژی به انرژی‌های دیگر، قابلیت تولید قدرت مکانیکی داشته باشد، موتور نامیده می‌شود. به‌طور مثال موتورهای الکتریکی که نوعی موتور می‌باشند با تبدیل انرژی الکتریکی به انرژی مکانیکی، قدرت تولید می‌نمایند. در حالتی که موتور با استفاده از فرآیند احتراق، انرژی شیمیایی نهفته در سوخت را به انرژی حرارتی و سپس به قدرت مکانیکی تبدیل می‌نماید، موتور احتراقی نامیده می‌شود.

اکثر خودروهای گذشته و حال به گونه‌ای طراحی شده اند که قوای محرکه مورد نیاز آن‌ها توسط موتورهای احتراقی تأمین می‌گردد. البته لازم به ذکر است که امروزه تحقیقاتی در راستای شناسایی انرژی‌های نوین و به کارگیری آن‌ها در تأمین قوای محرکه خودرو آغاز گردیده است که از آن دست انرژی‌های نوین، می‌توان به انرژی‌های الکتریکی و خورشیدی اشاره نمود.

انواع موتورهای احتراقی[3]

متداول‌ترین موتورهای احتراقی، موتورهایی هستند که در آن‌ها یکی از مشتقات نفت خام[4] همچون بنزین[5]، گازوئیل[6]، گاز مایع[7]، گاز طبیعی[8] و یا الکل[9] محترق شده و انرژی نهفته درون آن آزاد می‌شود. موتورهای احتراقی به دو گروه موتورهای احتراق داخلی[10] و موتورهای احتراق خارجی[11] تقسیم‌بندی می‌شوند. در موتورهای احتراق داخلی، احتراق درون محفظه‌ای بسته و محدود به‌نام محفظه احتراق[12] انجام می‌پذیرد. به همین دلیل به آن‌ها موتورهای درون‌سوز نیز گفته می‌شود. در فرآیند احتراق، سوخت با اکسیژن موجود در هوا ترکیب شده و با تبدیل به محصولات احتراق مقدار زیادی نیز انرژی آزاد می‌شود که باعث افزایش فشار و در نهایت افزایش حجم گازهای حاصل از احتراق می‌شود. همین انرژی به‌عنوان عامل تولیدکننده قدرت مکانیکی است. توجه داشته باشید که در موتورهای احتراق داخلی خود سیال عامل (مخلوط هوا و سوخت) در سیکل موتور می‌سوزد.

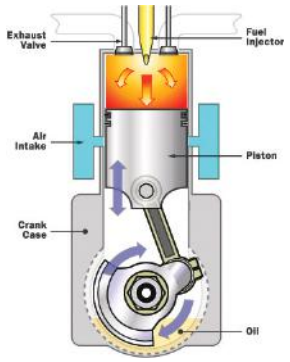
اما در موتورهای احتراق خارجی، احتراق در فضایی بیرونی و باز انجام می‌پذیرد و در نهایت حرارت حاصل از آن به سیال عامل منتقل می‌شود. به همین دلیل این مدل موتور را موتور برون سوز نیز می‌نامند. در موتورهای احتراق خارجی، هوا و سوخت به‌صورت یک جریان پیوسته و دائمی وارد محفظه احتراق شده و از سوی دیگر گازهای حاصل از احتراق خارج می‌شود ولی سیال عامل نمی‌سوزد و فقط حرارت حاصل از احتراق به آن منتقل می‌شود.

1- Combustion Engines
2- Combustion Engine Description
3- Combustion Engines Types
4- Oil
5- Gasoline
6- Gas Oil
7- Liquefide Petroleum Gases (LPG)
8- Compressed Natural Gas (CNG)
9- Alcohol
10- Internal Combustion Engines
11- External Combustion Engines
12- Combustion Chamber

هم موتورهای احتراق داخلی و هم موتورهای احتراق خارجی به دو گروه تقسیم بندی می‌شوند. یک مدل مکانیزم رفت و برگشتی (پیستونی) و مدل دیگر حالت دوار است.

موتورهای احتراق داخلی پیستونی، متداول‌ترین شکل موتورهای احتراقی هستند که یا به‌صورت اشتعال - جرقه‌ای (بنزینی) و یا به‌صورت اشتعال – تراکمی (دیزل) است. معروف‌ترین موتور احتراق داخلی دوار نیز موتور وانکل است. البته موتور شبه توربینی نیز نوع دیگری از موتور احتراق داخلی دوار است. معروف‌ترین موتور احتراق خارجی پیستونی نیز موتور استرلینگ است. در ضمن توربین بخار، توربین گازی و موتور جت مدل‌های مختلف موتورهای احتراق خارجی دوار محسوب می‌شوند.

موتورهای احتراق داخلی پیستونی[13]



متداول‌ترین و پرکاربردترین شکل موتور احتراقی، همین موتورهای احتراق داخلی مدل پیستونی است. در این مدل، یک محفظه احتراق بسته وجود دارد که از بغل توسط جداره‌های سیلندر، از بالا به‌وسیله سرسیلندر و از پایین توسط پیستون محصور شده است. هنگامی که احتراق درون این محفظه احتراق بسته رخ می‌دهد، گازهای حاصل از احتراق، منبسط گردیده و پیستون به عقب رانده می‌شود. حرکت خطی پیستون نیز از طریق شاتون به میل لنگ منتقل شده و باعث حرکت دورانی آن و ایجاد گشتاور مکانیکی می‌شود.

موتورهای احتراق داخلی پیستونی براساس نوع سیکل کاری موتور و سیستم سوخت رسانی، به دو گروه موتورهای اشتعال جرقه‌ای و موتورهای اشتعال – تراکمی (دیزل) تقسیم‌بندی می‌شوند. با توجه به اهمیتی که این گروه از موتورها دارند، هر یک از این دو مدل در فصلی جداگانه مورد بررسی قرار خواهند گرفت (خرازان، ۱۳۹۲: ۱۸-۱۳).[14]

13-Pistion Internal Combustion Engines

۱۴- خرازان، مهدی (۱۳۹۲)، طراحی موتورهای پیستونی، چاپ اول، مشهد: انتشارات نما

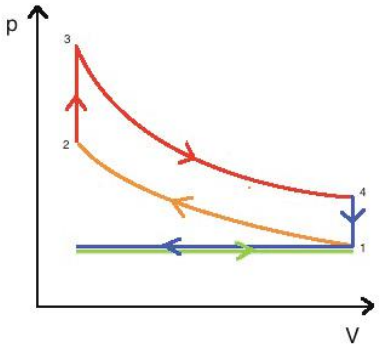
موتورهای احتراق داخلی[15]

برای این‌که خودرو قابلیت حرکتی داشته باشد، لازم است که واحدی به عنوان تولیدکننده قدرت وجود داشته باشد. این قدرت، بر نیروهای اصطکاکی و اینرسی غلبه نموده و خودرو را به حرکت درمی‌آورد. غالباً موتورهایی که به عنوان مولد قدرت در خودرو به کار میروند، موتورهای احتراق داخلی است.

اصول کار موتورهای احتراق داخلی، بر مبنای ایجاد احتراق درون محفظه سیلندر و به عقب رانده شدن پیستون، در اثر انبساط گازهای ناشی از احتراق است. با به حرکت درآمدن پیستون، یک حرکت خطی ایجاد می‌گردد. این حرکت خطی، توسط اهرمی به نام شاتون به حرکت دورانی میللنگ تبدیل می‌گردد. گشتاوری که در انتهای میللنگ ایجاد می‌شود، توسط سیستم انتقال قدرت به چرخها منتقل شده و باعث به حرکت درآمدن خودرو می‌گردد.

به‌طور کلی می‌توان گفت که در موتورهای احتراق داخلی، انرژی شیمیایی سوخت به انرژی حرارتی و سپس به انرژی مکانیکی تبدیل می‌گردد. تقریباً می‌توان گفت که اکثر موتورهای احتراق داخلی مورد استفاده در خودروها، از نوع پیستونی بوده و دارای ساختمان یکسانی است ولی براساس نوع سوخت و نحوه‌ی احتراق به دو دسته‌ی بنزینی و دیزلی تقسیم می‌شوند.

موتورهای بنزینی[16]



نمودار تئوری چرخه اتو

در موتورهای بنزینی که بیشتر در خودروهای سواری مورد استفاده قرار میگیرند، برای ایجاد احتراق در داخل سیلندر، نیاز به سیستم جرقه‌زنی داریم. بدین معنا که ابتدا هوا و بنزین با یکدیگر مخلوط شده و پس از متراکم شدن آن، توسط شمع جرقه‌ای زده می‌شود. نسبت تراکم در موتورهای بنزینی کمتر و در حدود ۷:۱ الی ۱۲:۱ است؛ زیرا اگر مخلوط هوا بنزین، بیش از این مقدار متراکم شود،

15- Internal Combustion Engines
16- Gasoline Engines

دچار خودسوزی و احتراق خود به خود می‌گردد.

همچنین قابل ذکر است، تحولات درون سیلندر موتورهای بنزینی از چرخه‌ی اتو پیروی می‌نماید. که فرآیند ۱ تا ۲ نشان‌دهنده‌ی تراکم هوای درون سیلندر و فرآیند ۲ تا ۳ بیان‌گر لحظه‌ی احتراق و فرآیند ۳ تا ۴ مرحله‌ی انبساط و ایجاد قدرت است. در مرحله‌ی ۴ تا ۱ تخلیه و مکش صورت میپذیرد که در نمودار تئوری جزئیات این دو مرحله نشان داده نمی‌شود. قابل ذکر است که در موتورهای بنزینی، علاوه بر بنزین از گاز و الکل نیز می‌توان به‌عنوان سوخت استفاده کرد.

موتورهای دیزلی[17]

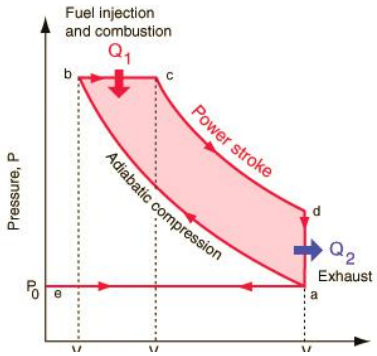
موتورهای دیزل در صنعت دارای اهمیت خاصی است. زیرا علاوه بر خودروهای سنگین، در کشتی‌ها، قطارها، ماشین‌آلات صنعتی و کشاورزی، موتورهای مولد انرژی الکتریکی و ... نیز کاربرد دارند.

هرچند از نظر تئوری، چرخه‌ی اتو که برای موتورهای بنزینی است، دارای راندمان بالاتری است، ولی در عمل موتورهای دیزل به علت قابلیت تراکم بالا و همچنین احتراق بهتر، دارای راندمان بالاتری می‌باشند. همچنین میزان آلایندگی محیط زیست آن‌ها کمتر بوده و از نظر قیمت سوخت (گازوئیل) و کم مصرف بودن، مقرون به صرفه نیز است.

در موتورهای دیزل، ابتدا هوا به تنهایی متراکم شده، سپس سوخت توسط انژکتور بر روی آن پاشیده می‌شود. در این حالت چون هوا به تنهایی متراکم می‌گردد، می‌توان از نسبت تراکم‌های بالا در حدود ۱۴:۱ الی ۲۲:۱ استفاده نمود. توجه داشته باشید که به محض پاشش سوخت بر روی هوای متراکم شده، احتراق به‌صورت خودبه‌خود رخ داده و دیگر نیازی به سیستم جرقه‌زنی نیست. زیرا در اثر تراکم زیاد، حرارت زیاده ایجاد می‌گردد، که می‌تواند عامل خودسوزی باشد.

همچنین در موتورهای دیزل دریچه گاز وجود ندارد. دور موتور و توان آن فقط با تنظیم مقدار سوخت پاشیده شده در داخل سیلندر کنترل می‌شود. یعنی هر چقدر سوخت بیشتری پاشیده شود، توان موتور بیشتر افزایش می‌یابد.

در ضمن به منظور راحتتر روشن شدن موتورهای دیزل، مخصوصاً در هوای سرد، معمولاً مانیفولد هوای آن‌ها دارای گرمکن سوخت است. فرآیندهای درون سیلندر موتورهای دیزل از چرخه‌ی دیزل پیروی می‌نماید. مطابق نمودار تغییرات فشار – حجم – یک سیکل کامل موتور دیزل، فرآیند a تا b، بیان‌گر زمانی است که پیستون به سمت بالا حرکت کرده و هوا را متراکم می‌نماید. در فرآیند b تا c، سوخت توسط انژکتور بر روی هوای داغ فشرده شده، پاشیده و احتراق رخ می‌دهد. توجه نمایید که در طول پاشش با وجود این که حجم بالای پیستون در حال افزایش است، ولی فشار تغییرات چندانی ندارد. در فرآیند c الی d، در اثر انبساط ناشی از احتراق، پیستون به‌سمت پایین رانده شده و قدرت تولید می‌گردد. این فرآیند با افزایش حجم و کاهش فشار توأم است. در نقطه‌ی d سوپاپ دود باز شده، و با تخلیه‌ی گازها یک افت فشار محسوس داریم. با مکش مجدد هوا، سیکل دوباره تکرار می‌گردد. دقت نمایید که فرآیند مکش همان فرآیند e تا a، است که در نمودار تئوری نشان داده نمی‌شود.



نمودار چرخه دیزل

لازم به یادآوری است که عوامل مؤثر در احتراق بهتر و آلودگی کمتر موتورهای دیزلی، عبارتند از:

۱- ایجاد حالت گردابی در محفظه‌ی احتراق، به‌منظور اختلاف بهتر هوا و سوخت

۲- انتخاب سوخت مناسب (مثلاً بالا بودن درصد گوگرد در گازوئیل، باعث رسوب در انژکتور و گرفتگی آن می‌شود.)

۳- تزریق سوخت توسط انژکتور (توجه نمایید که طراحی شکل مناسب برای انژکتور، بسیار مؤثر است. هرچقدر ذرات سوخت به وسیله‌ی انژکتور، ریزتر و پودریتر گردند، اختلاط سوخت و هوا بهتر خواهد بود و احتراق مطلوب‌تری حاصل می‌گردد.)

۴- تنظیم دستگاههای سوخت‌رسانی (فشار مناسب برای سوخت در حدود ۲۰۰ اتمسفر می‌باشد.)

۵- انتخاب نسبت تراکم مناسب (تراکم بیش از حالت استاندارد، سبب نشتی بیشتر پیستون، افزایش اصطکاک و حرارت ناشی از آن و باعث تولید اکسید ازت می‌گردد.)

17-Diesel emgines

۶- استفاده از توربوشارژ و یا سوپر شارژ (توربوشارژ امکان ورود هوای بیشتر به درون سیلندر را فراهم آورده و باعث افزایش توان و راندمان حرارتی می‌گردد. در نتیجه احتراق مطلوبتری خواهیم داشت.)

۷- نصب دستگاه‌های پس سوز یا فیلترهای مخصوص در لوله اگزوز.

مقایسه موتورهای دیزلی و بنزینی:

۱- موتور دیزل سیستم جرقه‌زنی ندارد. ولی وجود سیستم جرقه‌زنی در موتورهای بنزینی ضروری می‌باشد.

۲- با توجه به این که در موتورهای دیزل، ابتدا هوا متراکم و سپس سوخت بر روی آن پاشیده می‌شود، در موتور دیزل کاربراتور وجود ندارد و برای ترکیب سوخت با هوا، از انژکتور استفاده می‌شود.

۳- موتورهای دیزل، به دلیل داشتن ضریب تراکم بیشتر، دارای راندمان بالاتری هستند.

۴- موتورهای دیزل تقریباً در گشتاور ثابت کار مینمایند؛ در صورتی که در موتورهای بنزینی چنین نیست.

۵- موتورهای دیزل به سوخت حساس نبوده و از هر سوختی می‌توان استفاده نمود.

۶- دور موتور ایجاد شده در موتورهای دیزلی معمولاً کمتر است.

۷- عمر موتورهای دیزلی معمولاً بیشتر است.

۸- آلایندگی محیط زیست توسط موتورهای دیزلی، کمتر از بنزینی است.

مراحل عملکرد موتور[18]

اصولاً تولید قدرت در داخل سیلندرهای موتور، طی چهار مرحله انجام میپذیرد. مکش، تراکم، احتراق و تخلیه

۱ـ مکش (تنفس)[19]

در اولین مرحله، سوپاپ هوا باز شده و پیستون به سمت پایین حرکت می‌کند. در اثر حرکت پیستون، فضای داخل سیلندر از هوا خالی شده و خلاء ایجاد می‌گردد. به خاطر افت فشار در داخل سیلندر، مخلوط هوا و بنزین تمایل پیدا می‌کنند که از طریق سوپاپ هوا وارد سیلندر شود. هنگامی که پیستون به نقطه‌ی مرگ پایین رسید و شروع به برگشتن نمود، بلافاصله سوپاپ بسته شده و مرحله‌ی مکش پایان میپذیرد.

18- Engine cycle
19- Suction

۲- تراکم (کمپرس)[20]

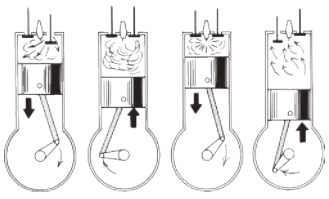
در این مرحله، هر دو سوپاپ هوا و دود بسته بوده و پیستون از نقطه مرگ پایین، شروع به بالا آمدن نموده و به تدریج هوای داخل سیلندر را متراکم می‌نماید. در این مرحله ممکن است حجم فضای داخل سیلندر به یک هشتم و یا حتی کمتر برسد. که به این مقدار، نسبت تراکم گفته می‌شود.

۳- احتراق (انبساط)[21]

هنگامی که پیستون هوای داخل سیلندر را متراکم نمود و به نزدیکی نقطه‌ی مرگ بالا رسید، توسط شمع جرقه زده می‌شود و مخلوط هوا و بنزین منفجر می‌گردد. در اثر این انفجار حرارت زیادی تولید می‌شود. افزایش حرارت، باعث سوخت گازها و افزایش حجم آن‌ها می‌شود. این موضوع ابتدا با بالا رفتن فشار شروع می‌شود و برای رسیدن به حالت پایدار، گازها تمایل به افزایش حجم پیدا می‌کنند. بنابراین، پیستون با قدرت زیادی به پایین رانده می‌شود. در نهایت نیروی وارد بر پیستون، از طریق شاتون به میل لنگ منتقل گردیده و باعث به گردش در آمدن آن می‌شود.

۴- تخلیه[22]

هنگامی که پیستون در اثر انفجار به پایین رانده شد و به نقطه‌ی مرگ پایین رسید، در اثر اینرسی موجود در میل لنگ و فلایویل، دوباره پیستون شروع به بالا آمدن می‌نماید. در این مرحله، سوپاپ دود باز شده و گازهای ناشی از احتراق، سیلندر خارج می‌شود. مرحله‌ی تخلیه و باز شدن سوپاپ دود، در عمل کمی قبل از رسیدن پیستون به نقطه‌ی مرگ پایین شروع شده و پس از رسیدن پیستون به نقطه‌ی مرگ بالا نیز، مدتی ادامه می‌یابد؛ تا عمل تخلیه به‌طور کامل انجام پذیرد (خرازان، ۱۳۸۷: ۹-۲۰)[23].



ادامه دارد...

20- Compression
21- Combustion
22- Discharge
۲۳- خرزان، مهدی (۱۳۸۷)، تکنولوژی خودرو (مولد قدرت خودرو)، جلد۲، مشهد: آستان قدس رضوی

مدیریت بازاریابی

بر اساس آموزه‌های کاتلر[1]- کلر[2] (بخش اول)

برای این‌که یک فرد به یک بازاریاب موفق تبدیل شود، باید بداند که بازاریابی چیست؟ چگونه عمل می‌کند؟ چه چیزی باید بازاریابی شود و چه کسی مسئولیت بازاریابی را بر عهده دارد؟

حال قصد بر این است که در هر شماره از نشریه صنعت موتورسیکلت، به‌صورت گام به گام، علم بازاریابی را تشریح کنیم.

بازاریابی به معنی فروش نیست!

هدف بازاریابی: شناسایی و ارضاء نیازهای مختلف افراد و جامعه است. در واقع هدف بازاریابی شناخت مشتریان به بهترین شکل ممکن است به نحوی که محصولات و خدمات شرکت دقیقا مطابق با نیازهای مشتری طراحی شوند تا بتوانند خودشان را به فروش برسانند. در حالت ایده‌آل، بازاریاب‌ها باید به گونه‌ای فعالیت کنند که مشتریان به خرید محصولات شرکت متمایل شوند و احتیاجی به فروش محصول به آن‌ها وجود نداشته باشد. در این حالت تنها وظیفه‌ای که شرکت باید انجام دهد این است که محصولات و خدمات خود را در دسترس مشتریان قرار دهد.

اهمیت بازاریابی: امروزه اثرات بازاریابی را در هر جایی می‌توان مشاهده کرد. مردم و سازمان‌ها چه به‌طور رسمی و چه به‌طور غیر رسمی درگیر فعالیت‌هایی هستند که می‌توانیم آن‌ها را فعالیت‌های بازاریابی بنامیم:

- بازاریابی نقش کلیدی در عبور از بحران‌های مالی را دارد!
- فلسفه وجودی بخش‌های مالی، حسابداری، تولید و سایر بخش‌های یک شرکت بدون وجود تقاضا برای محصولات و یا خدمات آن، زیر سوال می‌رود. به عبارت دیگر همیشه باید تقاضایی وجود داشته باشد تا شرکتی پیدا شود و محصول یا خدمتی را برای ارضاء آن عرضه کند. بنابراین موفقیت مالی شرکت‌ها به توانایی‌های بازاریابی آن‌ها وابسته است.
- یکی دیگر از اهمیت‌های بازاریابی اثری است که بر جامعه می‌گذارد. بازاریابی به معرفی و جا انداختن محصولات جدیدی که زندگی انسان‌ها را راحت‌تر و یا غنی‌تر می‌کنند، کمک می‌نماید.
- بازاریاب‌ها ضمن تلاش برای ارتقاء جایگاه‌شان در بازار، می‌کوشند تا محصولات موجودشان را بهبود دهند و از این طریق، زندگی انسان‌ها را نیز بهبود می‌دهند.
- بازاریابی موفق، تقاضا برای محصولات و خدمات گوناگون را افزایش

۱- کاتلر (Kotler): آقای فیلیپ کاتلر یکی از معتبرترین اندیشمندان و نظریه‌پردازان بازاریابی در سراسر جهان است. ایشان استاد شاخص بازاریابی دانشگاه مدیریت کلاگ در دانشگاه نورث وسترن است. وی مدرک کارشناسی ارشد خود را از دانشگاه شیکاگو و مدرک دکتری تخصصی خود را از دانشگاه ام‌آی‌تی و هر دو را در رشته اقتصاد کسب کرده است. این استاده ارزنده بازاریابی، دو مدرک فوق دکترا در رشته ریاضیات از دانشگاه هاروارد و در رشته علوم رفتاری از دانشگاه شیکاگو دارد. او به عنوان مشاور با بسیاری از شرکت‌های بزرگ، مانند هواپیمایی اس‌ای‌اس، بانک آمریکا، جنرال الکتریک، آی‌بی‌ام و چندین شرکت دیگر در حوزه‌های تدوین استراتژی‌های بازاریابی، تهیه برنامه‌های بازاریابی، سازماندهی واحدهای بازاریابی و بازاریابی بین‌المللی همکاری داشته است.

۲- کلر (Keller): آقای کوین لین کاتلر به عنوان یکی از معتبرترین اساتید بازاریابی در ۲۵ سال اخیر شناخته می‌شود. ایشان استاد شاخص بازاریابی دانشکده بازرگانی تاک در دانشگاه دارتموث است. وی مدارک دانشگاهی خود را از دانشگاه‌های کرنل، کارنگی- ملون و داک اخذ کرده است. او در دانشگاه بازرگانی تاک در مقطع کارشناسی ارشد و در زمینه مدیریت بازاریابی و مدیریت استراتژیک نام‌های تجاری تدریس می‌کند. دکتر کلر به‌عنوان یکی از مشهورترین اساتید بین‌المللی در زمینه مدیریت نام‌های تجاری و نام‌سازی شناخته می‌شود. ایشان به‌عنوان مشاور بازاریابی با برخی از نام‌های تجاری موفق دنیا مانند فورد، سامسونگ، اینتل، اکسنچر، امریکن اکسپرس، دیزنی و... همکاری داشته است.

می‌دهد، امری که به نوبه خود، باعث ایجاد مشاغل مختلف می‌شود.

بازاریابی با تشویق شرکت‌ها سعی می‌کند آن‌ها را به شهروندان کاملا مسئولیت پذیر تبدیل کند.

تعریف بازار[3]: بازار جایی است که در آن تبادل ارزش انجام می‌شود. (در فضایی که تولیدکننده و مصرف‌کننده از هم تفکیک باشند، مکانیزم بازار بین آن‌ها رابطه برقرار می‌کند). قابل ذکر است که بازار به بخش‌های مختلفی تقسیم می‌شود که در شماره‌های بعدی به آن پرداخته می‌شود.

تعریف بازاریابی[4]: تعاریف بسیاری برای بازاریابی وجود دارد که در ادامه، با مطالب ارائه شده، معنی آن قابل درک‌تر می‌شود، اما در ابتدا نیاز است که به این نکته اشاره کرد که موفقیت در بازاریابی اتفاقی نسیت، بلکه حاصل برنامه ریزی و اجرای دقیق برنامه‌های مختلف است و یک فعالیت همیشگی و مستمر است.

- بازاریابی، مدیریت تبادل ارزش در بازار است.

- بازاریابی را می‌توان هم علم و هم نوعی هنر دانست. ازاین‌رو، تضادهای متعددی بین جنبه علمی و هنری (خلاقانه‌ی) بازاریابی وجود دارد. فراگیری جنبه علمی بازاریابی بسیار راحت‌تر از یادگیری جنبه هنری آن است.

- بازاریابی، ارضاء سودآور نیازها است.

- بازاریابی یک وظیفه سازمانی شامل مجموعه‌ای از فعالیت‌ها است که برای خلق، مبادله و ارائه (ارزش) به مشتریان و مدیریت ارتباط با مشتریان با هدف کسب سود برای شرکت و سهامداران آن انجام می‌شود.

تعریف مدیریت بازاریابی[5]: هنر و علم انتخاب بازارهای هدف سودآور و جذب، حفظ و افزایش مشتریان از طریق خلق، مبادله و ارائه ارزش‌های برتر به آن‌ها است.

تعریف اجتماعی بازاریابی: بیان‌گر نقشی است که بازاریابی در اجتماع به عهده دارد که تعاریف ذیل را می‌توان برای آن ارائه نمود:

- در این حالت وظیفه بازاریابی افزایش سطح استانداردهای زندگی مردم یک جامعه است.

- بازاریابی فرآیند اجتماعی است که افراد و گروه‌های مختلف می‌توانند با کمک آن و از طریق تولید، پیشنهاد و مبادله آزادانه محصولات و خدمات مختلف، به چیزهایی که نیاز دارند دست یابند.

بازاریابی از دیدگاه مدیریتی: از دیدگاه مدیریتی، بازاریابی به‌عنوان وظیفه‌ای سازمانی و مجموعه‌ای از فرایندهای مختلف برای خلق، اعلام و عرضه (ارزش‌های مختلف) به مشتریان شرکت و مدیریت ارتباطات آن‌ها با شرکت به نحوی که منافع شرکت و ذی‌نفعان آن تامین گردد، تعریف می‌شود.

وظیفه بازاریاب‌ها: مهم‌ترین وظیفه بازاریاب‌ها عبارتند از: مدیریت تقاضا، توسعه استراتژی‌ها و برنامه‌های بازاریابی، کسب دانش و بینش لازم از بازار، برقراری ارتباط با «مشتریان هدف»، خلق نام‌های تجاری قوی، طراحی پیشنهادات بازاریابی، اعلام و ارائه ارزش‌های مدنظر شرکت و خلق زمینه‌های رشد بلندمدت شرکت.

چه چیزی بازاریابی می‌شود؟ بازاریاب‌ها همواره به دنبال راه‌های مناسب‌تری برای اثرگذاری بر سطح، زمان و ترکیب تقاضا هستند. بازاریاب‌ها مشغول بازاریابی پدیده‌های مختلفی می‌باشند: محصولات، خدمات، رویدادها، تجارب، افراد، مکان‌ها، اموال، سازمان‌ها، اطلاعات و ایده‌های خلاق و... بازاریاب‌ها در ۴ حوزه بازار مختلف فعالیت می‌کنند: بازارهای مصرفی، بازارهای صنعتی (تجاری)، بازارهای جهانی و بازارهای دولتی و سازمان‌های غیرانتفاعی (در شماره بعدی به موارد مذکور پرداخته خواهد شد). (کاتلر، ۱۳۹۳: ۱۴-۴۹)

بازارهای هدف: شرکت‌ها معمولا از توان لازم برای برقراری ارتباط با همه مشتریان و بازارهای مختلف برخوردار نیستند. اما در عوض می‌توانند بازارهای مختلف را به گروه‌های مشتریان یا بخش‌هایی با نیازها و خواسته‌های متمایز و واضح تقسیم کنند. بعد از تقسیم بازار شرکت، بخشی که می‌تواند به بهترین نحو ممکن به آن خدمت کند را انتخاب می‌کند. اخذ چنین تصمیماتی نیازمند درک عمیق رفتار مصرف‌کنندگان و تفکرات استراتژیک است. برای طراحی بهترین برنامه‌های بازاریابی، مدیران بازاریابی باید ویژگی‌های خاص هر بخش بازار را شناسایی کنند.

حال در ذیل به دو سوال مهم در این خصوص پاسخ داده شده است (همان، ۳۱۰):

الف- برای کسب موفقیت در رقابت با دیگران چه کار کنیم؟

– راه‌حل موفقیت در رقابت با دیگران، بازاریابی هدفند است. در این روش شرکت‌ها به‌جای پراکنده‌کاری، بر مشتریانی تمرکز می‌کنند که بتوانند نیازهایشان را بهتر از رقبا برآورده کنند.

ب- وظایف بازاریاب‌ها در روش بازاریابی هدفمند چیست؟!

– گروه‌های مختلف مشتریانی که نیازها و ترجیحات مختلفی دارند را شناسایی کنند **(بخش‌های بازار)**

– یک یا چند بخش بازار را انتخاب کنند **(هدف گرفتن بازار)**

– برای هر کدام از بازارهای هدف، مزایای خاصی را طراحی و عرضه کنند. **(موقعیت‌یابی)**[6]

3-Market
4-Marketing
5-Marketing Management

۶-کاتلر، فیلیپ و کوین لین کلر (۱۳۹۳)، مدیریت بازاریابی، مترجم مهدی امیر جعفری، جلد۱، چاپ۲، تهران: نص

در حمایت از این کالای ایرانی هم مردم نقش دارند به‌عنوان تولیدکننده‌ی کالای ایرانی، هم مردم نقش دارند به عنوان مصرف‌کننده‌ی کالای ایرانی؛ هم باید در تولید تلاش کنند هم باید در مصرف مراقبت بکنند که کالای ایرانی مصرف کنند؛ و این هم یک وظایفی را بر عهده‌ی مردم و بر عهده‌ی مسئولین دولت قرار میدهد؛ مخاطب این شعار، هم مردمند، هم مسئولانند.

۱۳۹۷/۰۱/۰۱

اجرای طرح «کلید به کلید»
برای دارندگان موتورسیکلت‌های فرسوده[1]

معاون حمل‌ونقل ترافیک شهرداری تهران از طرح «کلید به کلید» خبر داد که طی آن دارندگان موتورسیکلت‌ها می‌توانند موتور خود را تحویل داده و موتور جدید را با وام‌های بلند مدت دریافت کنند.

به گزارش خبرنگار مهر، محسن پورسیدآقایی در جلسه علنی روز یکشنبه گفت: براساس گزارش بانک جهانی، خسارت آلودگی هوای تهران سالانه بیش از دو میلیارد و ششصد میلیون دلار است. شهرداری تهران به دولت بودجه‌ای معادل دو میلیارد دلار پیشنهاد کرده تا با نوسازی ناوگان‌های حمل و نقل بتواند مانع از زیان ۲.۶ میلیارد دلاری شود.

پورسیدآقایی از طرحی خبر داد که در آن نیاز به هفت هزار میلیارد بودجه (معادل دو میلیارد دلار سال گذشته) بود که قرار بود دولت آن را تامین کند و مابقی از طریق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام می‌شد. این برنامه‌ای برای نوسازی کامیون‌ها اتوبوس‌ها و کاتالیست تاکسی‌ها اعمال می‌شود. وی ادامه داد: معاینه فنی در تهران به‌صورت ۲۴ ساعته و در تمام شهر تهران اعمال می‌شود.

تاکنون فقط برای ساعات طرح و در محدوده زوج و فرد این رصد انجام می‌شد. از آبان ماه به کل تهران تعمیم داده می‌شود. مبادی ورودی شهر تهران به سامانه‌های ثبت تخلف نیز مجهز خواهد شد که مناقصه و خرید دوربین‌های آن در حال انجام است. وی اضافه کرد:تمام دوربین‌های سطح تهران به پروژکتور مجهز شده و در هنگام شب نیز می‌توانند پلاک‌ها را رویت کنند. این ضعف تا پیش از این وجود داشت که دوربین‌ها توانایی عکس‌برداری در شب را نداشتند. پورسیدآقایی همچنین از طرح کلید به کلید که برای ساماندهی موتورسواران شهر تهران آماده شده، خبر داد و گفت: در حوزه آلایندگی موتورسیکلت‌ها؛ متأسفانه نقش موتورهای کاربراتوری بسیار مخرب است. برای این سه حوزه، سه برنامه داریم که به موازات هم در حال پیگیری است:

۱. تبدیل به انژکتوری ۲. طرح کلید به کلید ۳. موتورسیکلت برقی.

پورسیدآقایی دست‌یافتنی طرح در این زمینه را «طرح تبدیل کاربراتوری به انژکتوری» اعلام کرد و گفت: هم اکنون فاز پایلوت آن آغاز شده و چند نمونه هم تبدیل شده‌اند که در حال برآورد میزان آلایندگی آن‌ها هستیم. آلایندگی موتورسیکلت‌های کاربراتوری بالغ بر ۱۵ گرم بر هر کیلومتر پیمایش است که با تبدیل به انژکتوری به کمتر از یک سوم (۵ گرم در هر کیلومتر پیمایش) می‌رسد و حتی پیش‌بینی تا ۲ گرم بر کیلومتر نیز وجود دارد.

وی ادامه داد: هزینه این کار برای هر موتورسیکلت در فاز آزمایشی حدود ۲ میلیون تومان برآورد شده است که در مرحله اجرا و در تعداد زیاد، احتمالا به کمتر از یک میلیون تومان برای هر موتورسیکلت می‌رسد که واقعا به‌صرفه است و می تواند در کوتاه‌مدت دستاوردهای خوبی در زمینه کنترل آلایندگی ناشی از موتورسیکلت‌ها داشته باشد.

معاون حمل‌ونقل ترافیک همچنین از طرح «کلید به کلید» با همکاری انجمن موتورسیکلت‌سازان خبر داد که طی آن دارندگان موتورسیکلت‌ها می‌توانند موتور خود را تحویل داده و موتور جدید را با وام‌های بلندمدت دریافت کنند.

۱- پورسیدآقایی، محسن (۱۳۹۷)، اجرای طرح کلید به کلید برای دارندگان موتورسیکلت های فرسوده، خبرگزاری مهر، ۱۳۹۷/۰۶/۱۸، کدخبر: ۴۳۹۸۱۰۲.
https://www.mehrnews.com/news/4398102

آیا منشاء آلودگی هوای تهران، از وسایل نقلیه است؟

معاون نظارت و پایش حفاظت محیط زیست استان تهران در پاسخ به چرایی آلودگی هوای پایتخت با توجه به تعطیلات و کاهش ترددها در تهران، گفت: صرفا آلودگی هوا فقط به بحث ترددها و رفت و آمد خودروها در سطح شهر مربوط نمی‌شود.

محمد رستگاری در گفت‌وگو با ایسنا بیان کرد: وقتی با پدیده اینورژن[1] (وارونگی دما) مواجه باشیم، قطعاً افزایش آلاینده‌ها را شاهد خواهیم بود.

وی ادامه داد: صرفا آلودگی هوا مربوط به بحث ترددها نیست و ما روزانه چندین میلیون متر مکعب در تهران گاز مصرف می‌کنیم و هنگامی که امکان خروج این آلاینده‌ها در شهر نباشد آلاینده‌ها جمع می‌شوند.

معاون نظارت و پایش حفاظت محیط زیست استان تهران اظهار کرد: منابع مختلف آلاینده در سطح شهر سبب آلودگی هوا شده و فقط خودروها عامل این اتفاق نیستند.

به گزارش ایسنا، سعید متصدی معاون سازمان حفاظت محیط زیست پیش از این با تاکید بر این‌که اینورژن یک پدیده طبیعی است و کسی نمی‌تواند برای آن راهکار داشته باشد، گفته بود: باید تلاش کنیم کم‌ترین انتشار آلودگی صورت گیرد که با اقداماتی چون تعطیلی مدارس و علت‌یابی این موضوع سعی داریم انتشار آلودگی را کاهش دهیم. کشور ما از سال ۱۳۵۰ دچار آلودگی هوا بوده است و هر شهری که به کلان‌شهر تبدیل شده در زمره شهرهای آلوده قرار گرفته است ولی در این مدت تصمیمات و تلاش‌های درستی برای مقابله با آلودگی هوا اتفاق نیفتاده تا این‌که در سال ۷۹ برنامه‌ای برای کاهش آلودگی هوا طراحی شد که این برنامه ۱۰ ساله تنها تا سال ۸۴ اجرا شد.

متصدی با اشاره به این‌که مدیریت کنترل و کاهش آلودگی هوا جزو مصوبه‌های دولت است اظهار کرده بود: ۴۷ برنامه تدوین شده و در دست اجراست و بسیاری نیز به نتیجه رسیده است. حذف بنزین پتروشیمی از جمله این اقدامات مهم است که در نتیجه این اقدام میزان بنزن هوا از ۶۰۰ پی‌پی‌ام[2] به ۳۰ پی‌پی‌ام رسید، بنابراین، چه کسی می‌تواند منکر این اقدامات و تاثیرات مثبت ناشی از آن‌ها شود.

همچنین محمد حقانی رییس کمیته محیط زیست شورای شهر تهران نیز پیش از این با بیان این‌که احصاء کم کاری دستگاه‌های اجرایی که در رویارویی با آلودگی هوا کوتاهی کردند ضرورت دارد، گفته بود: روشن است آلودگی هوا حاصل چه فرآیندی است و البته مردم می‌دانند که بخش زیادی از آلودگی هوا محصول کم‌کاری دستگاه‌هایی است که به‌جای انجام وظایف قانونی خود توپ را به زمین یکدیگر می‌اندازند.

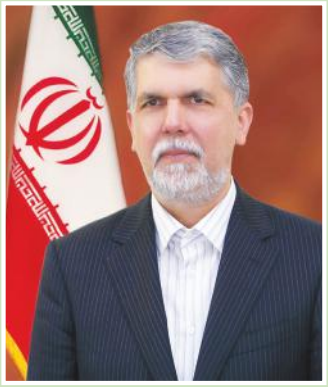
رییس کمیته محیط زیست شورای شهر تهران با بیان این‌که

1-Inversion

2-PPM

افزایش بارگذاری در شهر تهران و متراکم‌تر کردن جمعیت این شهر پر تراکم باعث شده که مردم برای رفت و آمد در این شهر هر روز ده‌ها کیلومتر پیمایش کنند، عنوان کرده بود: متاسفانه مسوولان برای حل مشکلات آلودگی هوا، دلایل اصلی را فراموش کرده و به فرعیات چسبیده‌اند، به گونه‌ای که پیمایش زیاد و استفاده بی‌رویه سوخت‌های فسیلی از جمله دلایل عمده آلودگی هواست[۳].

اخبار کوتاه



رسانه‌های تازه تاسیس تا سه سال یارانه دریافت نخواهند کرد!

به گزارش ایلنا، سیدعباس صالحی وزیر محترم فرهنگ و ارشاد اسلامی با بیان اینکه متاسفانه پیش از این در زمینه موافقت با تقاضاهایی که برای صدور مجوز نشریات به این وزارتخانه اعلام می‌شد، دقت لازم انجام نشده، گفت: با این نگاه مجوزها از نظر کمی در کشور رشد و توسعه یافته‌اند. در رویکرد جدید ساماندهی این وضعیت در دستور کار قرار گرفته و محدودیت‌هایی برای نشریات تازه تاسیس اعمال می‌شود که نمونه آن عدم برخورداری از یارانه های این وزارتخانه به مدت سه سال است[۴].

پس از ۲۵ سال برپایی؛

نمایشگاه مطبوعات، امسال برگزار نمی‌شود!

محمدرضا دربندی مدیر کل مطبوعات و خبرگزاری های داخلی در مصاحبه با خبرنگار خبرگزاری صدا و سیما، گفت: روزنامه‌ها در این روزها، وضع مناسبی ندارند و نقدینگی آن‌ها به علت گرانی کاغذ، کم شده است و حتی عده‌ای از آن‌ها اعلام کرده اند که قصد دارند یک مرخصی شش ماهه تا یک ساله بگیرند و اصلا منتشر نشوند و با توجه به هزینه غرفه و تجهیز و تزئین آن، این کار برای اهالی مطبوعات سخت بود.دربندی گفت: ما بعد از بررسی دلایل، برای بحث «برگزار نشدن» نمایشگاه مطبوعات نظرخواهی کردیم و در نهایت تصمیم گرفتیم این نمایشگاه بعد از ۲۵ سال برگزار نشود[۵].

۳-رستگاری، محمد (۱۳۹۵)، منشاء آلودگی هوای تهران چیست، خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، ۱۳۹۵/۰۹/۱۲، کدخبر: ۹۵۰۹۱۰۰۵۷۵۴.
www.isna.ir/news/95091005754

۴- صالحی، سیدعباس (۱۳۹۷)، اعمال محدودیت صدور مجوز برای نشریات تازه تاسیس، خبرگزاری کار ایران (ایلنا)، ۱۳۹۷/۰۶/۲۰، کدخبر: ۶۶۷۵۳۷
https://www.ilna.ir/fa/tiny/news-667537

۵- دربندی، محمدرضا (۱۳۹۷)، نمایشگاه مطبوعات امسال برگزار نمی‌شود، خبرگزاری صدا و سیما، ۱۳۹۷/۰۶/۰۳، کدخبر: ۰۵-۲۲۱۱۶
http://www.iribnews.ir/fa/news/2211605

اطلاعیه

قابل توجه فرهیختگان دانشگاه‌های ایران

۱. احتراما به استحضار می‌رساند، **انتشارات موفقیت‌شناسی** در نظر دارد زندگینامه (نخبگان، دانشمندان، کارآفرینان، هنرمندان و قهرمانانی) که دارای رزومه قابل قبول هستند را در قالب کتاب برای **(باشگاه پژوهشگران جوان و نخبگان دانشگاه آزاد اسلامی واحد پردیس)** تالیف کند، لذا در صورتی که با افراد موفق در ارتباط هستید، به ما معرفی کنید تا سبک و طریقه زندگی آن‌ها، الگویی شود برای جوانان ایران عزیز.

۲. با کمال افتخار از دانشجویان و اساتید فرهیخته که در خصوص مسائل (فرهنگی و اجتماعی) دغدغه، فکر و ایده نو، انتقاد و پیشنهاد دارند، برای عضویت در هیات تحریریه علمی **نشریه موفقیت‌شناسی** دعوت به عمل می‌آید.

۳. همچنین **نشریه صنعت موتورسیکلت**، نخستین مجله اختصاصی صنعت موتورسیکلت در ایران، با زمینه (علوم پایه و فنی و مهندسی- خودروسازی و تعمیرات خودرو) بدینوسیله از اساتید و دانشجویان گرامی، جهت عضویت در هیات تحریریه علمی این نشریه نیز دعوت به عمل می‌آورد.

نیک اندیشان گرامی، می‌توانند از طریق راه‌های ذیل، با نشریه ارتباط برقرار کنند:

۰۹۱۲۸۲۳۷۳۳۶

www.successology.ir

successology@yahoo.com

www.motorcycleindustry.ir

motorcycle.industry@yahoo.com

محمدعلی نژادیان، مدیرمسئول نشریه و انتشارات موفقیت شناسی و صنعت موتورسیکلت

(عضو باشگاه پژوهشگران جوان و نخبگان دانشگاه آزاد اسلامی واحد پردیس)

in the name of God

The First Exclusive Magazine of the Motorcycle Industry in Iran

Exclusive Quarterly, Basic Sciences and Engineering- Automobile Manufacturing and Car Repairs

Contents

Editorial 4
Establishment of the First Exclusive Magazine in Iran's Motorcycle Industry 6
The veteran leader of motorbike industry's message 6
Aims and Perspective of the Motorcycle Industry Magazine 7
The Professional Moral Regulations of Motorcycle Industry Magazine 9
Writing Instructions and Judgment of the Articles for Motorcycle Industry Magazine .10
The purpose of the motorcycle industry magazine from a different view 11
The Biography of Motorcycle Industry Magazine Founder 13
Governmental approvals and the performance of the authorities in view of Motorcycle Industry Magazine! 18
Economic war and economic jihad for motorcycle manufacturers 35
The History of Iran's Motorcycle Industry 38
Motorcycle plating statistics in Iran 50
Technical History of Motorcycle Industry of Iran 53
India Industrial Policy Review in the Motorcycle Industry 57
Report from Milan fair 2018 60
History of Guangzhou Exhibition (China) 61
Honda CB 750, Initiator of development 63
Motorcycle technology 68
Marketing Management 73
The implementation of Key-to-Key plan for worn-out motorcycle holders 76
Is the origin of Tehran's air pollution from vehicles? 77
The newly created media will not receive subsidies up to three years! 78
After 25 years, the press exhibition will not be held this year! 78

Exclusive Quarterly

VOL. 1, NO. 1, Autumn 2018

Concessionaire, Managing Director and Editor in Chief

Mohammadali Nejadian

Editorial Board

Eng. Seyyed Alireza Mousavian
M.Eng. Seyyed Abbas HosseiniMajd
Eng. Alireza Beikpour
Eng. Mehrdad Haj Mohammadali
Eng. Peyman Alimohammadi

Art Management/ Designer Layout

Sepideh Soleimany

Contact with the publication

Iran, Tehran, Post Box: 19575-565
1- No. 9- Masjed Shahabi Alley -Shakouri St.
2- Kiyamanesh Avenue- 17 Shahrivar St. – Tehran-Iran
Post Code: 1769694541
Phone: +9821-33438587

Public relations and advertising organization

+989128237336

www.motorcycleindustry.ir
Twitter.com/motorcycle_ind
Telegram.com/motorcycleindustry
Instagram.com/ motorcycle.industry
Facebook.com/motorcycleindustry.iran
Email: motorcycle.industry@yahoo.com

- Any copying and quoting of the content of the publication is allowed with the mention of the source.
- Motorcycle industry magazine is not affiliated with any governmental or nongovernmental organization and is completely independent.
- Because of the limited number of pages, this publication may accept, reject, edit, and summarize articles.
- The responsibility for the accuracy and completeness of the content and advertisements is the responsibility of the author and the advertiser, so check it before any assurance.
- The motorcycle industry magazine is in need of guidance from experts in this field to grow and achieve its goals.Therefore, we appreciate and welcome any criticism and suggestion, and we are grateful to all the valued experts who have responded to our invitation with their thoughts and writings.

X3

New Design

INJECTION-TYPE ENGINE

www.tizpartoos.com

tizpartoos@gmail.com

دفتر مرکزی: مشهد- خیابان ۱۷ شهریور- بین ۱۷ شهریور ۶- ۴

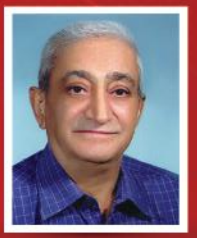
۱۷ شهریور ۴/۱ - پلاک ۳۱۶ تلفن:۵-۳۳۴۹۰۳۶۲-۰۵۱

کارخانه: مشهد - کیلومتر ۳ بزرگراه آسیایی- روبروی آزادی ۱۲۵

تلفن: ۳-۳۶۵۱۴۲۳۲-۰۵۱ فکس: ۳۶۶۵۲۴۰۰-۰۵۱

TIZ PAR TOOS

MOTOR CYCLE & BICYCLE



گروه تولیدی-صنعتی تیزپرتوس در سال 1381 فعالیت خود را با تولید موتورسیکلت توس نو 125cc آغاز نمود و با گسترش شبکه توزیع و فروش، رعایت استانداردهای ملی ایران و استانداردهای روز اروپا (E-mark)، محصولات خود را با نام های زال توس 150cc و CGL150cc به بازار عرضه می نماید.

این شرکت با تجربه ای 15ساله و با درک نیاز روزافزون مشتریان، دریافت انتقادات و پیشنهادات اقشار گوناگون جامعه و نیز با هدف حفاظت از محیط زیست که همانا سرمایه فرزندانمان بشود، می کوشد با تنوع بخشی به محصولات خود زمینه بهره مندی مشتریان محترم از به روز ترین مدل های موتورسیکلت دنیا را فراهم آورد. در همین راستا شرکت تیزپرتوس اقدام به ارتقاء مدل های فعلی خود و تجهیز آنها به سیستم سوخت رسانی انژکتور نموده است. همچنین با اخذ نمایندگی های رسمی تعدادی از کمپانی های معتبر آسیایی و اروپایی قصد دارد موتورسیکلت های زال توس 200cc، ویو (X3)، اسکوتر (X5) و برقی (C-Style) را به بازار عرضه نماید.

این شرکت با تکیه بر پرسنل متخصص، متعهد، جوان و توانمند خود در سال 1395 موفق به استقرار و اخذ گواهینامه سیستم مدیریت کیفیت ISO9001 گردید تا بیش از هر زمان دیگر خود را متعهد به حفظ و ارتقای کیفیت قطعات و محصولات، افزایش میزان رضایتمندی مشتریان و ارائه خدمات پس از فروش شایسته مردم فهیم ایران نماید.

مدیرعامل

ناصرعلیپوریان

www.hamtazmotor.com

HAMTAZ
شرکت جهان همتا سیکلت

فلات سی آر اف ۲۰۰
Falat CRF 200

SCOOTER

همتاز آر اس ۱۵۰
HAMTAZ RS 150

- بنزینی
- برقی

بدون صدا
بدون آلایندگی
باطری لیتیوم

آدرس: تهران، خیابان سهروردی شمالی، بالاتر از عباس آباد، کوچه متحیری، پلاک ۵۵
تلفن: ۸-۸۸۵۰۸۲۰۳-۰۲۱
فکس: ۸۸۷۴۳۳۹۴-۰۲۱