

صنعت  
ماشین  
مکانیک  
*/Motorcycle Industry*

**ZONTES**  
Z4 249 T1

کویر موتور نماینده رسمی زونتس در ایران

فصلنامه اختصاصی  
علوم پایه و فنی و مهندسی  
خودروسازی و تعمیرات خودرو

سال سوم، شماره ۷، پاییز ۱۳۹۹

صفحه ۴۰۰۰، قیمت: ۴۰۰۰ تومان

Exclusive Quarterly  
Basic Sciences and Engineering  
Automobile Manufacturing and  
Car Repairs

VOL. 3, NO. 7  
Autumn 2020



[www.motorcycleindustry.ir](http://www.motorcycleindustry.ir)  
[Telegram.com/motorcycleindustry](https://Telegram.com/motorcycleindustry)  
[Instagram.com/motorcycle.industry](https://Instagram.com/motorcycle.industry)

[www.KAVIRmotor.com](http://www.KAVIRmotor.com)

**KA VIR**  
Distinction in Action



إِنَّا لِلَّهِ وَإِنَّا إِلَيْهِ رَاجِعُونَ

## پیشکسوت و معتمد صنعت موتورسیکلت و دوچرخه ایران آسمانی شد

مرحوم «کاظم نیکبخت» مدیر عامل شرکت انرژی موتور، پس از عمری تلاش صادقانه، صبح امروز به دیدار معبدش شافت و کوله باری از غم و اندوه رابر دل دوستان و همکارانش قرار داد.

به گزارش موتورسیکلت نیوز، مرحوم «کاظم نیکبخت» که عمر شریف خود را با عشق و علاقه بسیار در راه تولید کشیورسپری کرد، ساعت ۶ صبح روز ۵ آبان ۱۳۹۹ ابراتر ایست قلبی، دارفانی را وداع گفت. مدیر مسئول نشریه صنعت موتورسیکلت ضمن عرض تسلیت به خانواده محترم ایشان و جامعه صنعت موتورسیکلت و دوچرخه گفت: ایشان وجودش پر از برکت بود و علاوه بر تولید، علاقه بسیار زیادی به انجام امور فرهنگی و علمی برای صنعت موتورسیکلت و دوچرخه ایران داشت و اولین فردی که هنگام تاسیس نشریه صنعت موتورسیکلت با اینجانب تماس گرفت، مرحوم کاظم نیکبخت بود. البته طی دو سال گذشته چندین دفعه به صورت حضوری و تلفنی درباره دغدغه های ایشان برای خودکفایی و بیشرفت این دو صنعت گفتگو داشته ایم. وی در ادامه درباره خصوصیات این صنعتگر برجسته گفت: او دارای روحیه عالی و انگیزه بسیار زیادی برای زندگی، کار و تولید داشت و در صنعت موتورسیکلت و دوچرخه ایران همیشه معتقد همکاران خود بود. نزد ایان اظهار کرد: معمولاً اگر کسی در صنعت موتورسیکلت و دوچرخه ایران قصد شرکت و یا حل اختلاف داشت به سراغ مرحوم کاظم نیکبخت می رفت. زیرا، همه ایشان را به عنوان ریش سفیدی که نظرش «حکم» بود، قبول داشتند.

متن پیام مرحوم کاظم نیکبخت در ۲۵ آبان ۱۳۹۷ برای نشریه صنعت موتورسیکلت

### ۶۰ سال انتظار

در سال ۱۳۳۸ بعد از اخذ رسیم از مدربه را راهنمای، ترددیده که در آن موقع در خیابان ناصر خسرو خوشگاه روح خضره را داشت، مشغول کار شده و بمنور دیگر در راهنمای نه علاقه نداشت، به روح خسرو موتور سیکلت آنها ندارد.

در آن دوران کسب الامالهای علوم و فنی، مخصوصاً در موتور موتور سیکلت بیان اکمال برای تعریف و تحقیق سایه، من را به این شیوه رسانده که بعون همکاری محمدعلی شرایر این صنعت را در نیوآینک ایجاد کردند و این اکمال برای خانواره بزرگ این رشتگی پیدا شد این نشریه ایضاً همچو این «محمدعلی شرایر» بوجود آمده که در تحقیقات این خانواده بزرگ آن خلیل بوده است!

همکاری تند آن دست اندکه این ایجاد صنعت، از شرکت های بزرگ تولیدی تا تولیدکننگران کوچک تیرین تقطیعات مربوط به آن، بیان مضمون و کازم است!

اگر آنکه و همکاری صادراتی تمام همکاران در این مجموعه عیار گردد، نایاب باور نکردنی آن را همه احترام خواهند کرد و همچنان

کاظم نیکبخت

مدیر عامل شرکت تولیدی و صنعتی انرژی موتور



بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِيْمِ

نخستین نشریه اختصاصی صنعت موتورسیکلت در ایران  
(علوم پایه و فنی و مهندسی - خودروسازی و تعمیرات خودرو)

صنعت موتورسیکلت  
Motorcycle Industry

## فهرست

۲	سرمقاله.....
۳	رقابت به سیک ژاپنی‌ها.....
۴	تجزیه و تحلیل بازار و صنعت موتورسیکلت ایران.....
۱۰	ویترینی به بزرگی ایران.....
۱۳	سپاه، ارتش و بنیادبرکت به کمک شرکت‌های دانش بنیان در حوزه تولید موتورسیکلت بیانند.....
۱۶	سه رنگ برای پلاک موتورسیکلت‌ها پیش بینی شده است.....
۱۷	خرصروت گسترش فرهنگ موتورسواری.....
۲۰	آیا گواهینامه خودرو برای موتورسیکلت و اسکووتر بر قی کافی است؟.....
۲۲	استفاده از موتورسیکلت می‌تواند باعث کاهش شیوع کرونا شود.....
۲۴	از برخی آقایان بهتر موتورسواری می‌کنم.....
۲۷	عشق به سرعت من را موتورسوار کرد
۲۸	بارونق صنعت دوچرخه و موتورسیکلت در دوران کروناخودروسازها چه استراتژی خواهند داشت؟.....
۲۹	آمار شماره گذاری موتورسیکلت در ایران (۱۳۹۹) - به تفکیک ماه.....
۳۰	قدرتانی معاون استاندار فارس از خیر و کارآفرین صنعت موتورسیکلت ایران.....

کلیه متابع در ذیل هر صفحه درج شده است.  
■ در صورتی که جمله‌ای از فردی نوشته شده و اسم وی از قلم افتاده است، لطفاً اطلاع دهد تا در شماره بعدی اعلام شود.  
■ اگر در هر شماره این نشریه، نسبت به اشخاص حقیقی و حقوقی نقدي صورت گرفته باشد، ایشان می‌تواند پاسخ خود را به دفتر نشریه ارسال کند تا در شماره بعدی درج شود.

فصلنامه اختصاصی  
سال سوم، شماره ۷، پاییز ۱۳۹۹

صاحب امتیاز، مدیر مسئول و سردبیر  
محمدعلی نژادیان

همکاران این شماره  
دکتر مجید رضایی

مدیریت هنری / صفحه‌آرایی  
محمدعلی نژادیان

## ارتباط با نشریه

- ۱- تهران، صندوق پستی: ۱۹۵۷۵-۵۶۵  
۲- تهران، خیابان ۱۷ شهریور، خیابان کیامنش، خیابان شکوری - کوچه مسجد شهابی - پلاک ۱۷۶۹۶۹۴۵۴۱  
کدپستی: ۰۲۱-۳۳۴۳۸۵۸۷  
تلفن: ۰۹۱۲۸۲۳۷۳۳۶

روابط عمومی و سازمان آگهی‌ها  
۰۹۱۲۸۲۳۷۳۳۶

## چاپ و صحافی

- تهران، خیابان مطهری، نرسیده به چهارراه سهپوردی، کوچه سنجاق، پلاک ۶  
مجتمع چاپ کهنه  
تلفن: ۰۲۱-۵۴۸۸۹۰۰۰

قیمت: ۴۰۰۰۰ تومان

- هر گونه کبی برداری و نقل از محتوای نشریه با ذکر منبع آزاد است.  
■ نشریه صنعت موتورسیکلت وابسته به هیچ سازمان دولتی و غیردولتی نیست و کاملاً مستقل است.  
■ به دلیل محدودیت تعداد صفحات، این نشریه در قبول و رد، ویراستاری و خلاصه کردن مقالات آزاد است.  
■ مسؤولیت 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 هنودها و باری صاحب‌نظران این عرصه است.  
ازین‌رو، هر گونه انتقاد و پیشنهادی را در خصوص این نشریه ارجاع داده و استقبال می‌کنیم و پیش‌پیش قدردان همه فرهیختگان ارجمند هستیم که با فکر و قلم توانای خود دعوت ما را اجابت کرده‌اند.





محمدعلی نژادیان  
مدیرمسئول و سردبیر

سرخا

## موتورسیکلت حمل و نقل برتر در دوران کرونا و پسا کرونا

### ☒ تحلیل و بررسی وضعیت حمل و نقل عمومی و شخصی در تهران طی دهه ۹۰

طی چند سال گذشته، تحول جدیدی که در حوزه حمل و نقل عمومی از لحاظ کمیت و کیفیت برای مردم ملهم شاشد، رخ نداده است. حتی خردماهه سال جاری مدیر عامل شرکت واحد اتوبوس تهران بایان این که در حال حاضر ۶۲ درصد از ناوگان اتوبوس‌رانی پایتخت فرسوده است، گفت: «در صورت ادامه روند موجود، اتوبوس‌های تهران حداقل تا عسال دیگر دوام آورند و تا آن زمان ۱۰۰ درصد آنها به سن فرسودگی رسیده‌اند».<sup>۱</sup>

متاسفانه در سالیان گذشته بعضی از مسئولان به دلایل مختلف به مبارزه با صنعت موتورسیکلت پرداختند و شایعه‌هایی مانند: «یک موتورسیکلت چندین برابر خودرو آلودگی دارد» یا «موتورسیکلت ها زیر پله‌ای تولید می‌شوند» رامطح کردن و طوری این موارد رواج پیدا کرد که به سند و توجیهی برای تصمیم‌گیری‌های غیرکارشناسی شده در کشور تبدیل شده است. قابل ذکر است که شایعه مقایسه آلودگی موتورسیکلت و خودرو در زمان تصدی آقای «دکتر محمدرضا قالیاف» در شهرداری تهران شروع شد که یکدفعه بیلبوردهای هدفمندی با این موضوع در سطح شهر تهران نصب شد تا در واقع یک پویش عمومی را برای مبارزه با موتورسیکلت سبب شوند که علت آن مفصل است. اما، امروز نمی‌توان این موضوع را اکتمان کرد که به ازای هر موتورسیکلت که به ناوگان حمل و نقل کشور اضافه می‌شود، تردد بیک خودرو توک سرنشین نیز کمتر می‌شود و در نتیجه بار ترافیکی، مصرف سوخت و آلایندگی نیز کاهش پیدا می‌کند.

<https://www.motorcyclenews.ir/news/9410>

۴- ترفع، محمود(۱۳۹۹)، ناوگان اتوبوس رانی تهران تا عسال آینده ۱۰۰ درصد فرسوده می‌شود، تسلیم، ۲۸ خرداد ۱۳۹۹، کد خبر: ۲۲۸۷۵۶، ر.ک:

<https://www.tasnimnews.com/fa/news/1399/03/28/2287560>

میلیون دستگاه (۲۱,۵ درصد) بوده است. همچنین نیمه اول سال ۲۰۲۰ کرونا تمام صنایع غیردیجیتالی جهان، از جمله صنعت موتورسیکلت را شوکه کرد. داده‌های مربوط به فروش جهانی ۲۱,۹ میلیون دستگاه (۲۹,۷ درصد) است.

در ماه جولای، فروش جهانی به ۵,۲ میلیون دستگاه (۳,۸ درصد) و در ماه آگوست به ۵,۷ میلیون دستگاه رسید و در نهایت وضعیت مشیت (+۹ درصد) بود.

### ☒ وضعیت بازار موتورسیکلت ایران

اقتصاد ایران نیز همانند سایر کشورهای دلیل شیوع ویروس کرونا آسیب دید، اما در حال حاضر کاهش فروش در صنعت موتورسیکلت بیشتر از آن که نتیجه این ویروس باشد، نتیجه موضع تولید و عدم حمایت‌های لازم مسئولان از این صنعت است؛ از جمله، مصوبه‌هایی که طی سالیان گذشته به درستی واکاوی و کارشناسی نشده به مرحله اجراء درآمد و با رهارها صنعت موتورسیکلت را به تعطیلی کشانده است. دلیل دیگر رکود در این صنعت، افزایش تورم در ایران و افزایش قیمت ارز طی دو سال اخیر است.

در حال حاضر، تقریباً همه شرکت‌های تولیدکننده این صنعت در حال ضرر دادن هستند، زیرا با افزایش ساعتی ارز، تمام کالاهایی که چکی فروخته شده، غیرقابل جایگزین است و غالباً این صنعت به رغم افزایش تولید، ضرر بیشتری را متحمل شده‌اند.

البته آمار تولید موتورسیکلت ایران در شش ماهه اول سال ۱۳۹۹ بعد از ۴ سال صعودی شد. البته اگر قیمت ارز طی چند ماه گذشته افزایش پیدانمی کرد، شاهد آمار فروش بیشتری بودیم. آمار شش ماهه اول سال ۱۳۹۹ با تعداد ۱۱۵,۴۶۰ دستگاه این دستگاه به پایان رسید. این آمار در مدت مشابه سال گذشته ۴۷,۰۷۸ دستگاه بود.<sup>۲</sup>

۳- نژادیان، محمدعلی (۱۳۹۹)، آمار تولید شش ماهه اول سال ۱۳۹۹ صنعت موتورسیکلت ایران، پایگاه خبری موتورسیکلت نیوز، ۴ مهر خرداد ۱۳۹۹، کد خبر: ۹۴۱۰، ر.ک:

کارشناسان، فروش کل موتورسیکلت در جهان را برابر ۲۰۲۰ سال در حدود ۵۵ میلیون دستگاه پیش‌بینی کردند.<sup>۱</sup> این در حالی است که در سال ۲۰۱۹ ۱,۶ میلیون دستگاه ثبت شده است که نسبت به سال ۲۰۱۸ تعداد ۱,۶ میلیون دستگاه کاهش داشت. تمام فعالان اقتصادی، سال ۲۰۲۰ را به عنوان سخت‌ترین سال از زمان پایان جنگ جهانی دوم، با عمق ترین بحران اقتصادی از زمان رکود بزرگ ۱۹۲۹، به یاد خواهند آورد. با این حال، برای اکثر کشورها، بهدلیل ترکیبی از عوامل، این بحران خیلی سریع بهبود خواهد یافت. با تمرکز بر صنعت موتورسیکلت، در کشورهایی که بهبود اقتصادی سریع پس از کوئید ۱۹۲۹ دارند، موتورسیکلت هدف نهایی حمل و نقل فردی را نشان می‌دهد. یک رکورد جدید از مشتریان جدیدی که پیش از این هرگز دوچرخ سواری نکردند. این استدلال بر اساس واقعیات و مصاحبه‌هایی است که با نمایندگی‌های اروپایی در ایتالیا، اسپانیا و فرانسه انجام شده و مردم تأیید می‌کنند که وسیله شخصی بیشتری را برای حمل و نقل جستجو می‌کنند و می‌گویند که اسکوتروبهرتین است. همچنین افرادی که در حال حاضر متخصص موتورسیکلت سواری هستند، تأیید می‌کنند که آرزو می‌کنند، پس از سال‌ها مسافرت با دوچرخ دوباره تجربه کنند.<sup>۲</sup>

### ☒ به دلیل تعطیلی‌های مربوط به شیوع کرونا

تولید موتورسیکلت در جهان کاهش یافت

صنعت موتورسیکلت جهان در هشت ماه نخست سال ۲۰۲۰ میلادی تعداد ۹ میلیون دستگاه فروش خود را نسبت به سال ۲۰۱۹ از دست داد و فروش جهانی ۳۲,۸

۱- وضعیت تولید موتورسیکلت جهان در ۸ ماهه اول سال ۲۰۲۰، پایگاه خبری موتورسیکلت نیوز، ۵ مهر ۱۳۹۹، کد خبر: ۹۴۲۹، ر.ک:

<https://www.motorcyclenews.ir/news/9429>

۲- آمار فروش جهانی موتورسیکلت در سال ۲۰۱۹ / وضعیت جهانی صنعت موتورسیکلت در پساکرونا، پایگاه خبری موتورسیکلت نیوز، ۳۰ خرداد ۱۳۹۹، کد خبر: ۷۷۲۳، ر.ک:

<https://www.motorcyclenews.ir/news/7223>

کنسرسیوم ۴ تولید کننده موتورسیکلت ژاپنی برای گسترش موتورهای برقی

## رقبات به سبک ژاپنی‌ها

مشخصات مشترک باتری‌های قابل تعویض با اوزاکا همکاری کنیم. مامی دانیم که هنوز در گسترش موتورسیکلت‌های الکتریکی مواردی وجود دارد که باید حل شود.» قابل ذکر است که تاکنون فقط هوندا موفق به تولید مدل برقی خود با باتری قابل تعویض شده است. یاماها و سوزوکی با سکو تبرقی خود با گوگورو همکاری کرده‌اند. مدل‌های الکتریکی کاوازاکی هنوز در حال توسعه هستند. هوندا پی‌سی‌ایکس برقی که از باتری موبایل پاور پک استفاده می‌کند در رومبلون در حال آزمایش است. در نتیجه به اهمکاری برای استاندارد کردن یک باتری قابل تعویض وایستگاه‌های تعویض، این چهار برند مذکور از دنده‌که تعویض باتری اسکو تبرقی شما به راحتی انجام شود.

۱- کنسرسیوم ۴ تولید کننده موتورسیکلت ژاپنی برای گسترش موتورهای برقی، پایگاه خبری موتورسیکلت نیوز، ۱۹، شهریور ۱۳۹۹، کد خبر: ۹۱۷۹، ر.ک:

<https://www.motorcyclenews.ir/news/9179>

در مورد شارژ کردن آن‌ها در خانه یا محل کار، باتری‌هایی را در مکان‌های مناسب قرار می‌کنند. در صورت موقتیت، باید به گروه کمک کنند تا تعیین شود که آیا موتورسیکلت هارا به باتری‌های بزرگ و سنگین دوربرد مجهز کنند یا از باتری‌های برد کوتاه و قابل حمل و کوچک استفاده کنند.

این تست برای مطالعه بازار و در نظر گرفتن هرگونه مشکل در موتورسیکلت‌ها، باتری‌های ایسیستم تعویض باتری برای کنسرسیوم حدود یک سال اجرا می‌شود. همچنین به گروه در تعیین اندازه‌آال و طراحی باتری برای تولید کمک خواهد کرد. آن‌ها امیدوارند که با دوره آزمایش e-Yan Osaka، در صورت رفع نگرانی در مورد برد، زمان شارژ و یافتن نقاط شارژ، بتواند متوجه شوند که چگونه دوچرخه‌ای برقی با قابلیت تعویض باتری می‌تواند به حمل و نقل شهری کمک کنند. نوریاکی آبه، مدیر عامل و رئیس عملیات بازرگانی موتورسیکلت در هوندا، گفت:

«در نتیجه مطالعات مکرر و همکاری بین چهار شرکت موتورسیکلت‌سازی داخلی، ماتوانستیم برای تأیید

چهار تولید کننده بزرگ موتورسیکلت ژاپن؛ هوندا، یاماها، کاوازاکی و سوزوکی با هم همکاری می‌کنند تا مدل‌های الکتریکی را تولید کنند. به گزارش موتورسیکلت نیوز، سال گذشته، این گروه اعلام کردند که در حال تشکیل یک کنسرسیوم هستند و به عنوان اعضای کنسرسیوم هر کدام رقابت‌های خود را کنار می‌گذارند تا در تهیه یک مجموعه استاندارد از مشخصات اجزای موتور الکتریکی همکاری کنند. در واقع این چهار برند معروف برای تشویق مصرف کنندگان به سمت حمل و نقل الکتریکی، قطعاتی مانند باتری و شارژر را قابل تعویض می‌کنند. این گروه به تازگی اعلام کرده است که در همکاری با داشگاه اوزاکا دوچرخه‌ای برقی جدید با قابلیت تعویض باتری خود را تست می‌کنند. در دوره آزمایشی، تحت عنوان آزمایش e-Yan Osaka، دانشجویان و کارمندان دوچرخه‌ای برقی را برای استفاده در داشگاه امانت می‌گیرند. همچنین ایستگاه‌های تعویض باتری در پردهی‌های دانشگاه و فروشگاه‌های محلی رفاهی راه‌اندازی می‌شوند. به جای نگرانی مصرف کنندگان





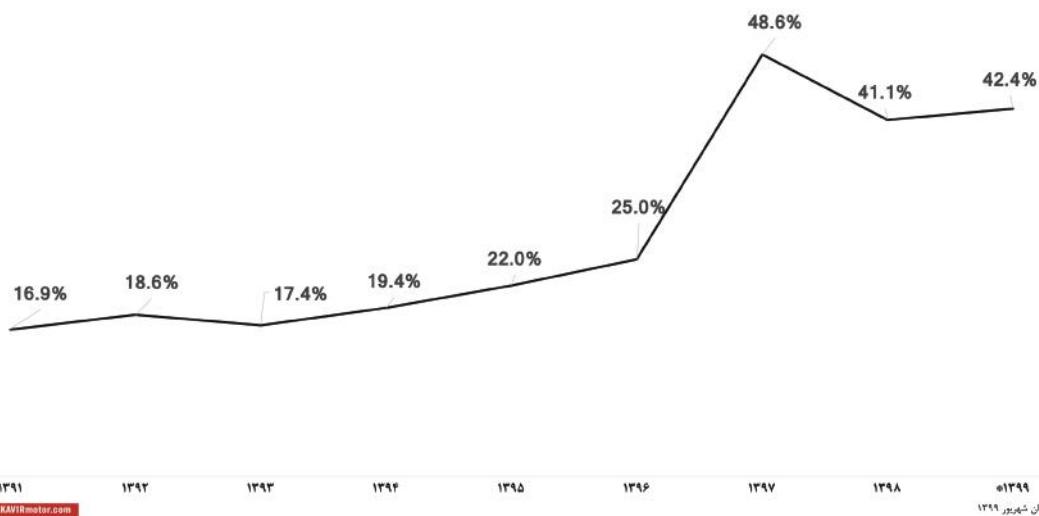
## تجزیه و تحلیل بازار و صنعت موتورسیکلت ایران

دلایل افزایش استفاده از موتورسیکلت در پایتخت

مدیر کویر موتور از محاسب استفاده از موتورسیکلت در تهران گفت و پیش بینی کرد تا پایان سال ۱۳۹۹ سهم بازار تهران تا ۵۰ درصد نسبت به سال گذشته صعود کند. به گزارش موتورسیکلت نیوز، دکتر مجید رضایی گفت: با توجه به آمار، طی پنج سال گذشته سهم بازار تهران اوج گرفته است و تقریباً میانگین فروش از ۱۸ درصد میانگین سالیانه تا سال ۱۳۹۵، به ۴۳ درصد در سال ۱۳۹۹ رسیده است. وی افزود: این روند برای استان تهران به عنوان اصلی ترین کلان شهر ایران نوید خوبی است و در واقع گویای این است که آن ۱۸ درصدی که قبلاً در تهران از موتورسیکلت برای کار استفاده می‌کردند (مانند پیکها)، همچنان در حال استفاده از این وسیله نقلیه هستند ولی در کنار آن یک بازار جدید توسط افرادی شکل گرفت که قبلاً موتورسیکلت سوار نمی‌شدند و در واقع آن‌ها اتومبیل سوار بودند و یا از حمل و نقل عمومی استفاده می‌کردند و حالا به موتورسواری روی آورده‌اند. در نتیجه با این رخداد می‌توانیم به جرات بگوییم با ورود هر یک دستگاه موتورسیکلت به خیابان‌های تهران، در حقیقت ما یک دستگاه خودرو را از چرخه‌ی حمل و نقل شهری و کلان شهرها خارج کرده‌ایم.

### سهم بازار استان تهران

**KA VIR**  
Illustration in Action



نمودار ۱

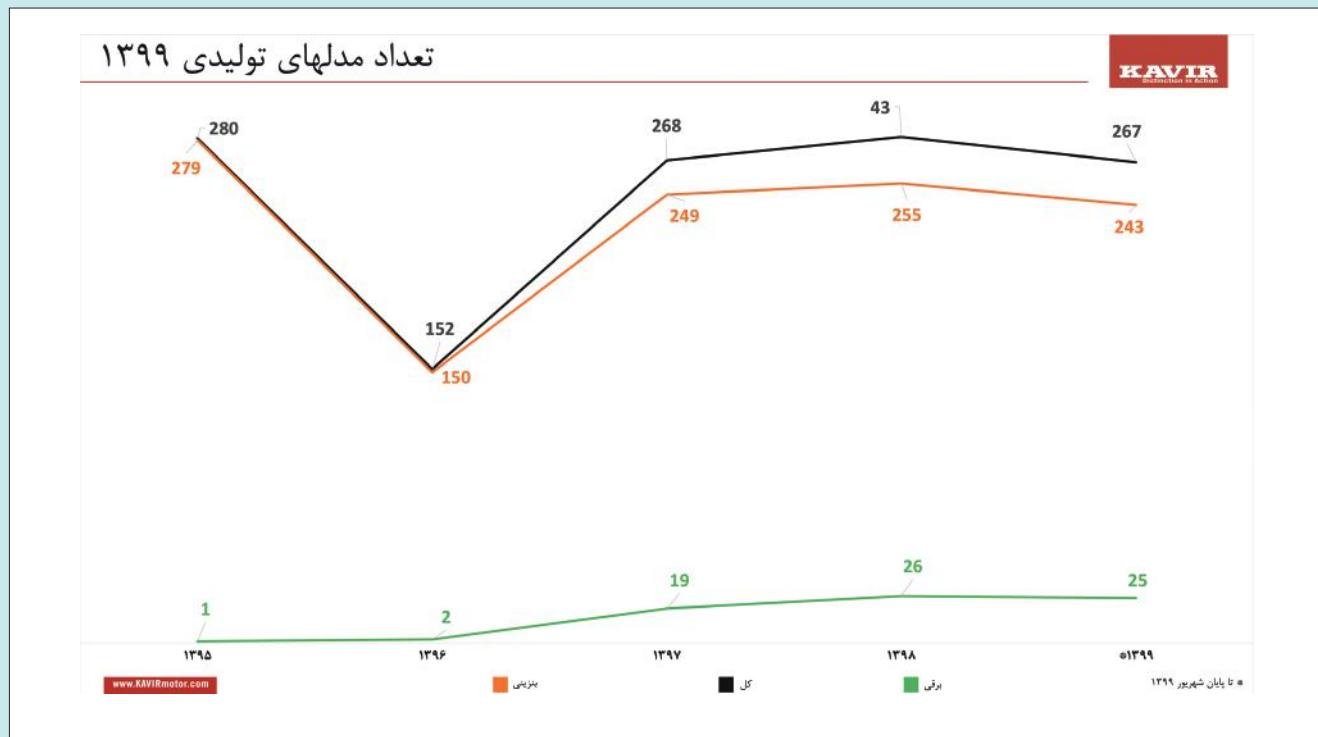
- ۴- شیوع ویروس کرونا: امروز بحث کرونا و فاصله اجتماعی مطرح است و در نتیجه آن افرادی که از حمل و نقل عمومی استفاده می کردند، ترجیح می دهند از موتورسیکلت استفاده کنند.
- ۵- فرنگ موتورسیکلت: فرنگ موتورسیکلت تغییر پیدا کرده است و دیگر موتورسیکلت فقط برای کار نیست
- ۶- تاسیس نمایشگاه های موتورسیکلت در مناطق مختلف تهران: قیلان نمایشگاه های موتورسیکلت فقط در خیابان های جنوب شهر بود، اما امروز به مرکز شهر و حتی بالای شهر گسترش پیدا کرده است که در حد خود باعث افزایش آگاهی از وجود محصولات روز دنیا در کشور شد و در نتیجه در شکل گیری آن بازار ۲۵ درصدی موثر بود
- ۷- استاندارد ایمنی موتورسیکلت ها: این صنعت در چند سال اخیر رشد بسیار خوبی را داشته است و محصولاتی با استاندارد بسیار فراتر از سطح استانداردار و برا وایمنی سیار بالاتولید و روانه بازار کرده و نگرانی را کسان را تا حد قابل قبولی مرتفع ساخته است
- ۸- افزایش محصولات و ورود بزرگ های مطرح دنیا: در گذشته محصولاتی که در بازار موتورسیکلت وجود داشت، مورد پسند خیلی از افرادی که جزو این ۲۵ درصد هستند تبدیل به بازار سال ۱۳۹۵ موتورسیکلت هایی وارد ایران شد که نیاز به این بخش از بازار را به خوبی برآورده کرد
- در نهایت دکتر مجید رضایی گفت: همه این موارد باعث شد که این اتفاق خوب رخداد و شاهد بهره وری در منابع کشور و کاهش آلودگی هوا باشیم.<sup>۱</sup>

۱- رضایی، مجید(۱۳۹۹)، دلایل افزایش استفاده از موتورسیکلت در پایتخت، پایگاه خبری موتورسیکلت نیوز، ۹ مهر، ۱۳۹۹، کدخبر: ۹۴۵۲. ر.ک:

<https://www.motorcyclenews.ir/news/9452>

- دکتر رضایی تصریح کرد: با این رخداد چند اتفاق مهم رقم می خورد:
- ۱- مصرف سوخت را از صدی ۱۵ (میانگین یک خودرو سواری) در ترافیک شهری به صدی ۲۰.۵ تا ۳۰ در هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش شهری رسانده ایم. یعنی چیزی حدود یک پنجم کاهش داده ایم
- ۲- ترافیک را ساده تر کرده ایم
- ۳- نسبت اشغال فضای ترافیکی در حال حرکت خودرو به موتورسیکلت تقریباً یک به ۵.۵ است. یعنی هر یک خودرو معادل ۵.۵ دستگاه موتورسیکلت فضای اشغال می کند
- ۴- فضای پارک و معضلات آن را با تولید موتورسیکلت اصلاح می کنیم. (چه بسا که نسبت آن در فضای پارکی یک به شش باشد)
- ۵- با این اقدام ارز بزرگ فوق العاده کاهش پیدا می کند. زیرا، میزان میانگین ارز برای برای یک خودرو تقریباً حدود ۱۵۰۰۰ دلار است ولی میانگین ارز برای برای موتورسیکلت حدود ۱۰۰۰ دلار است
- وی تاکید کرد: این نتایج بسیار خوبی است و نشان می دهد تهرانی ها دقیقاً نقطه های استفاده بهینه را پیدا کرده اند و روی آن سرمایه گذاری می کنند.

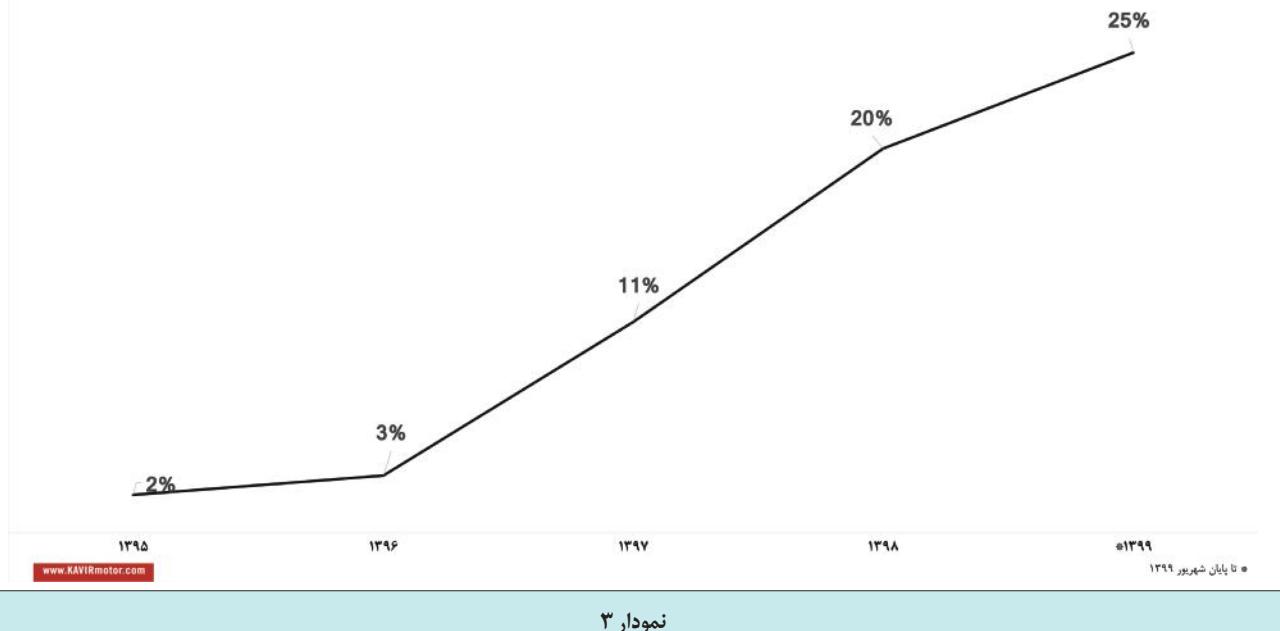
- مدیر کویر موتور ریاضخ به لایلی که باعث این اتفاق شده است اشاره کردو گفت:
- ۱- افزایش قیمت خودرو: وقتی یک خودرو به خیابان می آید با یک تصادف ساده اگر یک چراغ آتشکنندی یا سپر آنسیب بینند، باید هزینه ای معادل یک دستگاه موتورسیکلت را ارانته یا مالک خرج کند تا بتواند آن چراغ یا سپر را تعویض کند
- ۲- ترافیک: معضلی است که در کلان شهرها وجود دارد و باعث شده که مردم به استفاده از موتورسیکلت روی بیاورند
- ۳- جای پارک: کمبود و معضلات جای پارک در تهران



در نمودار شماره ۲، تعداد مدل های موتورسیکلت که در کل کشور تاییدیه نوع از سازمان ملی استاندارد ایران دریافت کرده و موفق به اخذ پلاک از پلیس راهور شده اند را ملاحظه می کنید که رنگ نارنجی مربوط به محصولات بنزینی، سبز برقی و مشکی تعداد کل است.

## سهم بازار اسکووتر

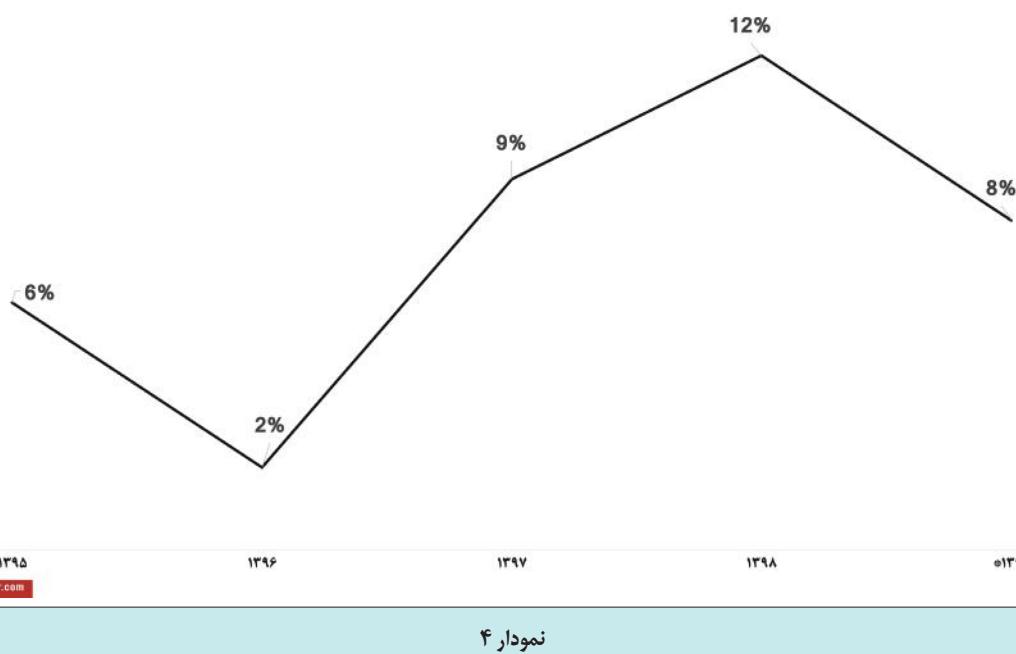
KAVIR



نمودار شماره ۳ نیز مربوط به سهم محصولات اسکووتر است که بسیار نوید خوبی را می‌رساند. زیرا، شاهد رشد چشمگیر اسکووترهاستیم. این اتفاق یعنی یک بازار جدید نسبت

## سهم بازار کاب

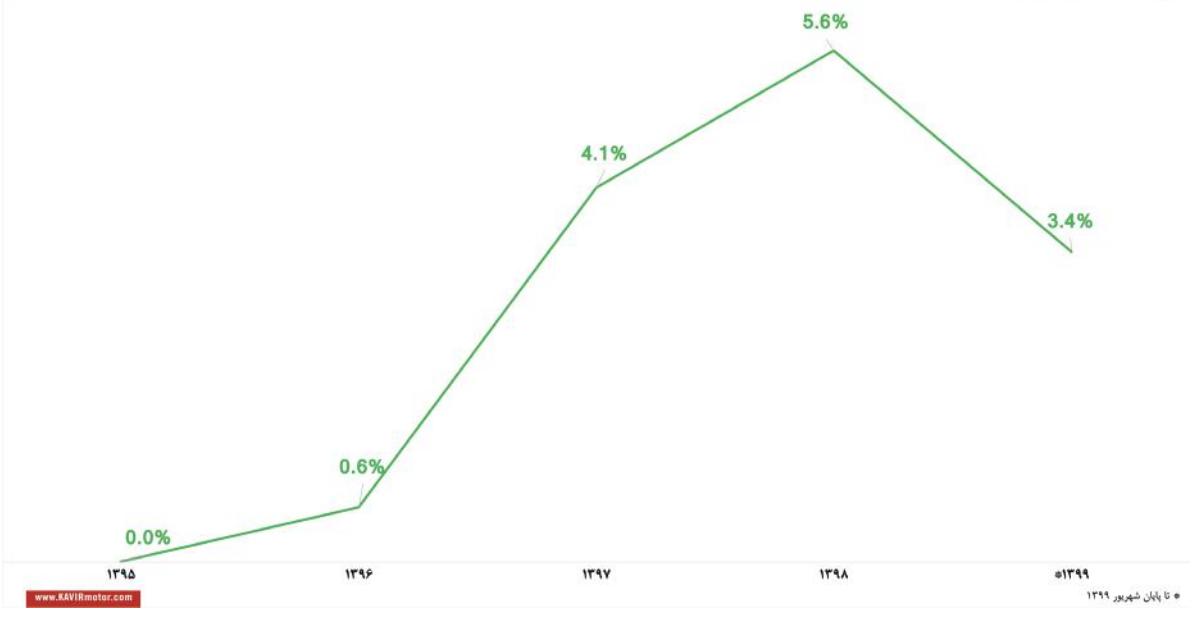
KAVIR



در نمودار شماره ۴، سهم کاب‌هارا مشاهده می‌کنید که به خاطر ورود اسکووترها کاهش پیدا کردند. اگر به دو نمودار بالا توجه کنیم در مجموع حدود ۳۳ درصد از بازار

## سهم بازار برقی

KAIR  
Bikerlike in Action



نمودار ۵

قانونی شماره‌گذاری این دسته از محصولات بود که در واقع مازاد تولید موتورسیکلت‌ها محسوب می‌شود. نکته مهم این است که ارگان‌های دولتی علت این کاهش آمار در صنعت موتورسیکلت را تولید چندبرابری موتورسیکلت‌های کاربراتوری در سال ۱۳۹۵ تلقی می‌کنند که این یک تصور اشتباه است. زیرا، تولید ۷۳۶ هزار دستگاه موتورسیکلت در سال ۱۳۹۵ یعنی ماتنها ۱۱۶ هزار دستگاه مازاد تولید نسبت به میانگین تولید ۱۰ سال قبل از سال ۱۳۹۵ داشته‌ایم. وی گفت: در سال ۱۳۹۹ نیز طی شش ماهه اول تعداد ۱۵۵,۴۶۰ دستگاه تولید شد و پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال این رقم به ۱۷۰ هزار دستگاه برسد.



در نمودار شماره ۵، سهم بازار محصولات برقی را مشاهده می‌کنید که در سال ۱۳۹۹ کاهش پیدا کرده است و دلیل آن اجرای بودن گواهینامه رانندگی برای این دسته از محصولات است که تقریباً از ۲ سال پیش از سمت پلیس راهور اجرای شد و این موضوع باعث شد افرادی که تمایل به استفاده از این محصولات را دارند از استفاده موتورسیکلت برقی صرفه نظر کنند. اگر روند گواهینامه می‌توانست تعییراتی را داشته باشد و یا مانند قوانین اتحادیه اروپا با حجم و سرعت خاصی با گواهینامه خودرو معادل سازی می‌شد، قطعاً در این موضع عالی خواهد بود. زیرا، به ازای هر موتورسیکلت برقی که تولید می‌شود فقط یک موتورسیکلت بتزنی از چرخ حمل و نقل خارج نمی‌شود. بلکه یک خودرو از چرخه ترافیک خارج می‌شود و ما مصرف بتزنی صدی ۱۵ را یکده فه به صفر می‌رسانیم. چون کسی که موتورسوار است، سراغ موتورسیکلت برقی نمی‌آید. بلکه خودروسوار سراغ این دسته از محصولات می‌آید.

دکتر مجید رضایی مدیریت کویر موتور اطهار کرد: صنعت موتورسیکلت ایران در سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۷ به طور میانگین ۶۲۰ هزار دستگاه موتورسیکلت تولید داشته که این تعداد در سال ۱۳۹۶ به یکصد و پنجاه و سه هزار و ۱۱۹ دستگاه، در سال ۱۳۹۷ به یکصد و شصت و شش هزار و ۴۴۹ دستگاه و در سال ۱۳۹۸ به یکصد و شانزده هزار و ۷۸۲ دستگاه تعدیل پیدا کرد. شایان ذکر است که تولید تعداد ۷۰ هزار دستگاه موتورسیکلت با استاندارد یورو ۳ در سال ۱۳۹۷ به علت اتمام مهلت

جدول ۱

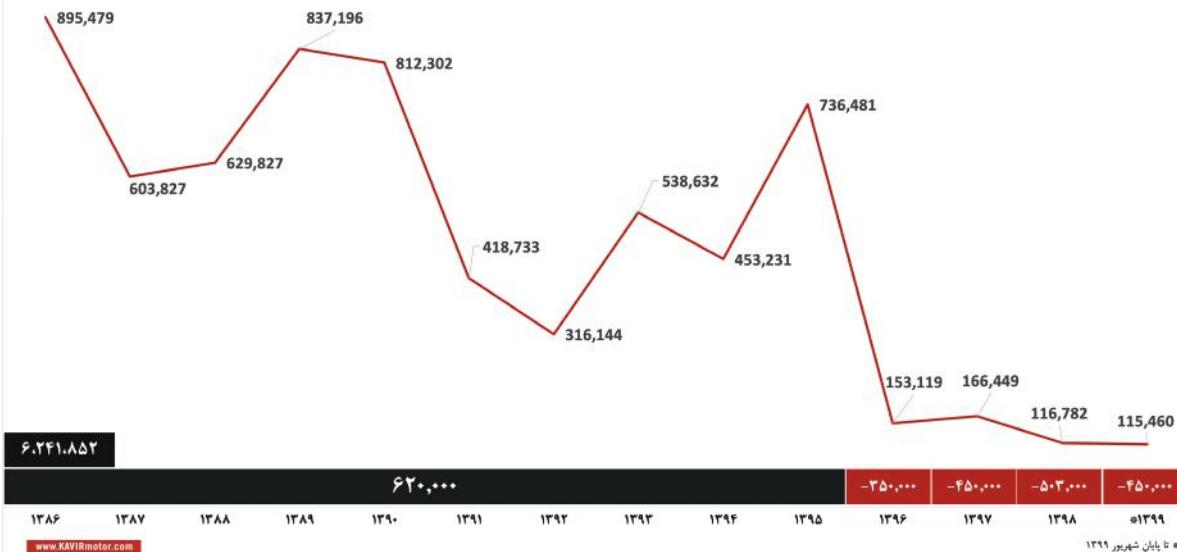
سال	کاهش تولید	میانگین ۱۰ سال	تعداد تولید	۱۳۹۹	۱۳۹۸	جمع کل
۱۳۹۶	-۴۶۶,۸۸۱	-۴۵۳,۵۵۱	-۴۵۰,۰۰۰	۱۱۶,۷۸۲	۱۶۶,۴۴۹	۶۲۰,۰۰۰
۱۳۹۷	-۴۵۳,۵۵۱	-۴۵۰,۰۰۰	-۴۵۰,۰۰۰	۱۱۶,۷۸۲	۱۶۶,۴۴۹	۶۲۰,۰۰۰
۱۳۹۹	-۴۶۶,۸۸۱	-۴۵۰,۰۰۰	-۴۵۰,۰۰۰	۱۷۰,۰۰۰	۱۱۶,۷۸۲	۶۲۰,۰۰۰

سالهای ۱۳۹۵-۱۳۸۶ تعداد یک میلیون و چهارصد و بیست و سه هزار و ۶۰ دستگاه کاهش تولید داشته است.

رضایی افزود: همان‌طور که در جدول شماره ۱ مشاهده می‌کنید صنعت موتورسیکلت ایران در مجموع طی چهار سال نسبت به میانگین سالانه ۶۲۰ هزار دستگاهی ده

## تعداد تولید ۱۴ سال کشور

**KAIR**  
Distinction in Action



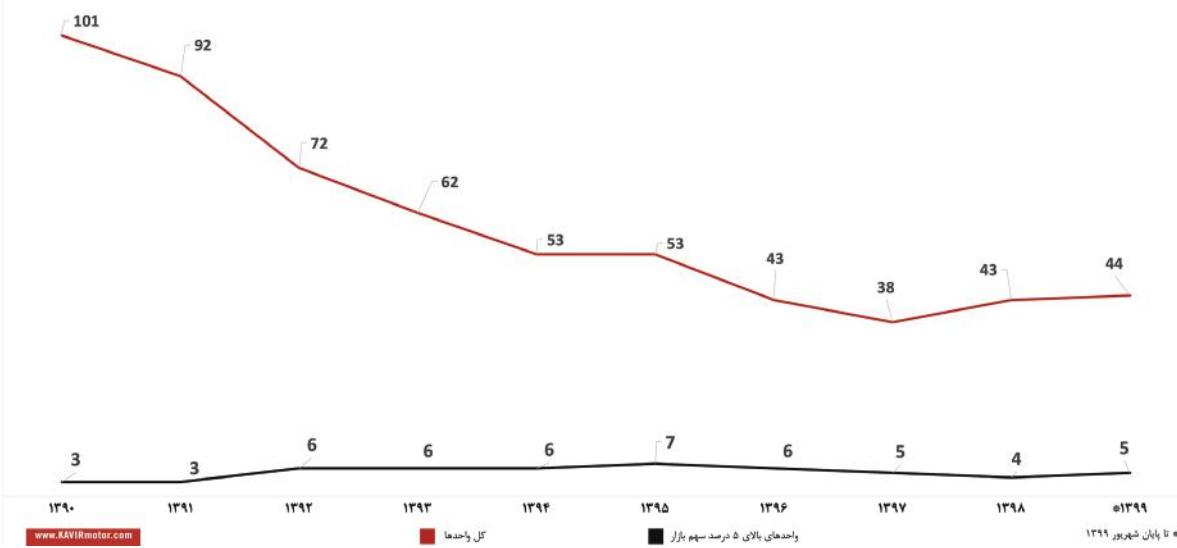
نمودار ۶

بیاورند. این پیش‌بینی به این دلیل بود که عده‌ای در شرایط فعلی توان خرید خودرو را ندارند یا تعدادی از افرادی که خودرو دارند برای تردداتی نزدیک خود از موتورسیکلت استفاده خواهند کرد. وی گفت: این در حالی است که در عین ناباوری در سال ۱۳۹۸ حدود ۱۱۶ هزار دستگاه موتورسیکلت در کل کشور تولید شد. رضایی اذاعن کرد: بازار موتورسیکلت بسیار کوچک شده است و همان طور که عرض کردم، پیش‌بینی هاتا دو ماه گذشته یک چیز دیگری بود و امروز به صورت دیگری رقم خورده است.

مدیر کویر موتور گفت: تازه‌ستان سال گذشته گمان بر این بود که این خلاصه کسری تولید دو ساله بتواند در سال ۱۳۹۸ جبران شود. البته درست است که به دلیل افزایش قیمت ارز، قیمت موتورسیکلت‌های نیز تقریباً افزایش چشم‌گیری داشت و شاید یک عده نیز توان خرید موتورسیکلت را داشتند و مجبور شدند موتورسیکلت‌های مستعمل خود را با تعویض قطعات یدکی مجدد مورد استفاده قرار دهند. اما، پیش‌بینی می‌شد که با توجه به افزایش قیمت خودرو، بسیاری از افراد به سمت استفاده از موتورسیکلت روی

## تعداد واحدهای تولیدی

**KAIR**  
Distinction in Action



نمودار ۶

وی تاکید کرد: «مانی که شبکه توزیع ما مخصوصاً را از کارخانه‌ها خرید کنند و آن را دویا سه دست بین شبکه‌های توزیع کوچک تر دست به دست کنند گذشته است. در واقع مراحل شبکه توزیع در حال کوچک شدن است تا جایی که در حال تبدیل تولید به مصرف می‌رسد.»<sup>۱۰</sup> این که حداقت با یک واسطه خواهد.

رضایی عنوان کرد: «دوره‌ای که شبکه‌های توزیع، موتورسیکلت را بفروشنده و فعالیت آن‌ها در آن نقطه به پایان برسد، تمام شده است و در واقع شبکه توزیع در حال رسیدن به حالت استاندارد جهانی است و در آینده نزدیک به همان حالتی خواهد رسید که در خارج از ایران انجام می‌شود.»<sup>۱۱</sup> یعنی در زمانی که فروش اتفاق می‌افتد کار شبکه‌های توزیع پایان نمی‌باید و شبکه باید خود را موظف به ارائه خدمات و سرویس و دنبال کردن مشتری بداند و در غیر این صورت اگر شبکه‌های توزیع، سیستم ساختاری و مدل کسب و کار خود را تغییر ندهند، قطعاً آن‌ها نیز کوچک و کوچک‌تر خواهند شد و یک زمانی که دور هم نیستند، از بین خواهند رفت.

مدیر کویر موتور در خصوص سال ۱۳۹۹ اظهار کرد: «امسال نیز صنعت موتورسیکلت میزان تولید پایینی را تجربه خواهد کرد. زیرا نه تنها تقاضا بسیار پایین خواهد بود بلکه واحدهای تولیدی موجودی زیادی ندارند و افزایش سطح موجودی های زیاده را حتی امکان پذیر نخواهد بود که علت آن به دو موضوع برمی‌گردد؛ اول این که وضعیت تولید و ارائه کالا در چین به دلیل ویروس کرونا محدود شده است و دوم به دلیل افزایش نرخ ارز که باعث شده تهیی کالا امروز به سرمایه زیادی نیاز پیدا کند. اگر که یک واحد تولیدی در سال پیش که ارز حدود سه هزار تومان بود، می‌خواست به فرض ۱۰۰۰ دستگاه موتورسیکلت تولید کند و اگر به طور متوسط ارزش FOB آن ۵۰۰ دلار بود، نیاز به یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان سرمایه داشت ولی امروز که نرخ دلار از مرز ۳۰۰۰ هزار تومان گذشت، بابت ۵۰۰ دستگاه موتورسیکلت با در نظر داشتن حقوق گمرکی و سود بازارگانی در حدود ۲۰ میلیارد تومان یعنی ۱۴٪ برابر سرمایه نیاز دارد.»<sup>۱۲</sup>

دکتر مجید رضایی در نهایت گفت: «امیدوارم اتفاقات مثبتی رخ دهد و این پیش‌بینی‌ها حق نشود و نه تنها شاهد تعطیلی واحدهای تولیدی نباشیم بلکه شاهد فعالیت روزافرnon شرکت‌ها و شبکه توزیع صنعت موتورسیکلت ایران باشیم تا بتوانند شرایط بهتری را تجربه کنند و از این بحران و رکود به وجود آمده به سلامت عبور کنند.»

مدیر کویر موتور اظهار کرد: «در گراف مشکی پایین نمودار شماره ۷، تعداد واحدهای که بیشتر از ۵ درصد در بازار تولید داشته اند مشخص شده اند. در واقع حدود ۴۰ واحد در معرض خطر قرار دارند. زیرا، تولید کمتر از ۵ درصد از سهم بازار برای یک واحد تولیدی با توجه به هزینه‌ها آن مقرر به صرفه نیست. رضایی عنوان کرد: «هر واحد تولیدی اگر که میزان تولید آن از یک مقداری کمتر باشد، ادامه فعالیت آن دیگر مقرر به صرفه نخواهد بود و اگر ادامه دهد بیشتر ضرر می‌کند.» وی گفت: «متاسفانه بازار یک‌صد هزار دستگاهی در سال، باعث می‌شود که یک تعدادی از واحدهای تولیدی ما نتوانند دوام بیاورند و با توجه به این که احتمالاً مجدد افزایش نرخ ارز را در سال جاری خواهیم داشت، این موضوع سبب می‌شود سرمایه‌های شرکت‌ها همچنان در حال ذوب شدن باشد و چه بسا محصولات را که امروز به صورت مدت‌دار می‌فروشنند، در زمانی که وصول وجهه محصولات محقق می‌شود، قطعاً قابلیت جایگزینی همان محصول وجود نخواهد داشت. مدیر کویر موتور تاکید کرد: «با توجه به چنین شرایطی، مناسب است شرکت‌های تولیدی سیاست‌های خود را بازنگری کنند و تصمیم‌های درستی را بگیرند تا بتوانند از ضرر و زیان بیشتر واحد خود جلوگیری کنند.» وی تاکید کرد: «بدیهی است شبکه توزیع نیز دچار همین بحران خواهد بود.» یعنی اگر عامل‌های فروش از یک تعدادی کمتر بفروشنند، آن‌ها نیز ضرر خواهند کرد. همچنین این موضوع را هم باید در نظر داشته باشیم که هزینه‌های امروز به مراتب بالاتر از هزینه‌های چند سال گذشته است. زیرا، میزان هزینه‌های تحمیلی به صنعت به تناسب نرخ تورم افزایش پیدا نکرده و افزایش آن بسیار بیشتر بوده است. درنتیجه به همان میزان که شرکت‌ها در معرض خطر قرار دارند، شبکه توزیع نیز به همان میزان در معرض خطر قرار دارد. پس در چنین شرایطی تغییر در استراتژی‌های کسب و کار بسیار مهم و قابل توجه است.

☒ زمانی که هر آنچه که تولید می‌کنید، بخرند، گذشته است رضایی گفت: «به طور کلی امروز مدل کسب و کار در صنعت موتورسیکلت تغییر کرده و البته این تغییرات بیشتر نیز خواهد شد. این تغییرات نه تنها با مدل کسب و کار یک یا دو دهه بلکه با دو سال گذشته تفاوت بسیار خواهد داشت. در واقع زمانی که هر آنچه که تولید می‌کنید، بخرند، گذشته است.



# نواران موتورسیکلت کالا

Noavaran Motorcyclet Kala

(مسئولیت محدود) شماره ثبت: ۵۵۳۳۰۰



هزاران سایت و فروشگاه در آبر سایت سیکلت کالا؛

## ویترینی به بزرگی ایران

سیکلت کالا اولین مارکت پلیس تخصصی صنعت موتورسیکلت و دوچرخه ایران آماده بهره برداری شد و این پس هر کدام از تولیدکنندگان و واردکنندگان می‌توانند در سیکلت کالا فروشگاه اختصاصی خود را داشته باشند.

[www.cycltkala.com](http://www.cycltkala.com)



# سیکلت کالا

## Cyclet kala

تخصصی موتورسیکلت در دنیاراهاندازی و فرآگیر خواهند شد. اما، مشکل اساسی این است که همه صنایع دارای متخصص راهاندازی سایت نیستند و باید دیگران برای آنها سایت درست کنند و همین موضوع باعث می‌شود مشکلاتی با بعضی از طراحان سایت داشته باشند و به اصطلاح معروف در (تله طراحان سایت) گرفتار شوند. زیرا، سایت فروش از لحاظ اساختاری با سایتها معرفی محصولات بسیار متفاوت است و برای کسی که تجربه این کار را ندارد علاوه بر هزینه‌های بسیار زیاد در طی زمان، وی در گیر مشکلات حقوقی نیز می‌شود و از یک طرف همه مسئولیت‌های بهده اوست و از طرف دیگر هیچ اطلاعاتی از داخل آن ندارد. اما، صنعت موتورسیکلت ایران از این موضوع مستثنی است و اینجانب خود طراح سایت هستم.

### هزشمند خرید کنید

وی عنوان کرد: این به بعد هموطنان گرامی می‌توانند از طریق سایت سیکلت کالا به نشانی [cycletkala.com](http://cycletkala.com) یک مقایسه آسان، هوشمندانه و مستقیم از تولید کنندگان وارد کنندگان موتورسیکلت و دوچرخه خوبی کنند. قابل ذکر است که در فاز اول، فعالیت سایت در محدوده جغرافیایی تهران است و به زودی امکان فروش برای سراسر کشور مهیا خواهد شد.

### مارکت پلیس چیست؟

مارکت پلیس (Market Place) بستری است که امکان خرید مشتری از چندین تأمین کننده متفاوت را به وجود می‌آورد. این سایت قانونی و رسمی شرایطی را مهیا کرده است تا خریداران بتوانند مستقیم از تولید کنندگان وارد کنندگان خرید کنند و این موضوع به دلایلی که در ادامه مهم ترین آن شمرده شده است، باعث متفع شدن بیشتر خریداران خواهد شد. (قابل ذکر است که این سایت به صورت حق العمل کاری فعالیت می‌کند).

باتوجه به این که تعداد زیادی شرکت کنندگو وارد کننده در حوزه موتورسیکلت، دوچرخه و قطعات یدکی و لوازم جانبی وجود دارد و همچنین با توجه به تعداد بسیار زیاد محصولات در این زمینه‌ها، در نتیجه این

کرد، اعتقاد داریم سختی‌های کنونی با تغییر رفتار در میان مصرف کننده‌ها و کسب و کارها همراه خواهد بود و البته فرصت‌های جدیدی ایجاد می‌کند. روزبه روز مصرف کننده‌های بیشتری می‌بینیم که از بازارهای دیجیتال برای رفع نیازهای روزمره خود آسان‌تر استفاده می‌کنند. بالطبع این خاطر می‌گوییم اقتصاد و جامعه‌ی چین بیشتر به سمت دیجیتالی شدن پیش می‌رود و به زودی فرصت برای ساختن بینادهای رشد طولانی مدت اقتصاد دیجیتالی علی‌بابا فراهم می‌شود.

نژادیان گفت: جریان رشد و افول صنایع در دنیا و مخصوصاً در ایران خیلی سریع به واسطه فناوری‌های نوین در حال تغییر است و اگر تولید کنندگان، فروشنده‌گان و مصرف کننده‌گان خود را بشرایط جدید همانگ نکنند، ضرر خواهند کرد و چه بس اعدم تغییر پذیری باعث حذف آنها از بازار و عرصه تجارت در دنیای جدید پس از کرونا شود.

مؤسس سیکلت کالا اظهار کرد: شیوع کرونا باعث شد که سایتها فروش در سراسر دنیا بیشتر محبوبیت پیدا کنند و کم کم همه برندهای معروف از این سایتها، فروشگاه‌های اختصاصی خود را دریافت می‌کنند. نمونه آن پیوستن کی تی ام به سایت لازادا است. آنچه کی تی ام در لازادا برای خریداران آنلاین ارائه می‌دهد، علاوه بر فروش این است که مشتریان مدل‌های آینده را قبل سفارش دهنده و ثبت نام کنند. این روش جدید معامله، راه حل KTM برای ارائه سهولت به مشتریان خود در زمان همه گیری کرونا است و از این به بعد طرفداران این برنده می‌توانند محصولات موردنظر خود را در هر زمان و مکان خوبی داری کنند.

محمدعلی نژادیان گفت: در آینده نزدیک سایتهاي

محمدعلی نژادیان مؤسس سایت آنلاین سیکلت کالا و صاحب امتیاز مجموعه رسانه‌ای «نشریه صنعت موتورسیکلت» و «پایگاه خبری موتورسیکلت نیوز» گفت: این سایت شروع یک تعامل جدید برای تجارت در صنعت موتورسیکلت و دوچرخه ایران است و امکانات شگفت‌انگیز بسیار زیادی را برای تولید کنندگان، وارد کنندگان و خریداران آماده کرده است.

محمدعلی نژادیان طراح و مؤسس سیکلت کالا، عضو پاشگاه پژوهشگران جوان و نخبگان دانشگاه آزاد اسلامی است و حدود ۲۱ سال است که در صنعت موتورسیکلت ایران فعالیت مستمر دارد. او طی سال‌های گذشته به عنوان کارآفرین برتر دانشگاهی، پژوهشگر برتر، دانشجوی نمونه و دانش آموخته برتر برگزیده شده و مؤلف چندین کتاب است. همچنین وی سال‌های زیادی را در صنعت موتورسیکلت مدیر و مشاور فروش بوده است و تسلط کامل نسبت به این صنعت دارد.

وی عنوان کرد: غالیت‌مادر «شرکت نوآواران موتورسیکلت کالا» بیشتر در حوزه محصولات دانش‌بنیان خواهد بود و به زودی طرح‌های جدید دیگری را اجرا خواهم کرد. محمدعلی نژادیان افروز: طبق یک نیازمنجی که برای صنعت موتورسیکلت ایران و بازار این وسیله نقلیه داشتم، به این نتیجه رسیدم که این مجموعه را تأسیس کنم و حدود یک سال است که مشغول طراحی و ساخت سایت سیکلت کالا و دیگر طرح‌ها در این مجموعه بودم که به زودی اعلام خواهم کرد.

### مزیت رقابتی

دو فرق اساسی سیکلت کالا با سایتهاي فروش اینترنتی در ایران این است که:

۱. محمدعلی نژادیان خود طراح و سازنده سایت است
۲. وی از فعالان قدیمی در صنعت موتورسیکلت ایران

راه حل ضد کرونایی برای صنعت موتورسیکلت ایران محمدعلی نژادیان ضمن اشاره به ویروس کرونا گفت: پیش‌بینی می‌شود که رفتار خریداران در دنیا پس از شیوع این ویروس تغییر کند و سیکلت کالا و سیکلت‌بانک نیز می‌توانند در حد خود برای مهار کرونادر صنعت موتورسیکلت و دوچرخه مثبت باشند.

نژادیان گفت: یونگ ژانگ، مدیر عامل سایت فروش علی‌بابا چین، در این باره می‌گوید: «هفده سال پیش، کسب و کار تجارت الکترونیک پس از همه گیری سارس رشد بی‌سابقه‌ای تجربه



**۴. سیکلت کالا دارای یک سیستم پیکارچه بسیار حرفه‌ای و استثنایی ارسال تیکت (پیام) با قابلیت ارسال فایل، عکس و پیام صوتی است که خریداران، تولیدکنندگان و سیکلت کالا همه باهم می‌توانند ارتباط نوشتاری و صوتی برقرار کنند. و پس از ارسال پیام یا پاسخ، برای طرفین پیامک اطلاع رسانی ارسال می‌شود.**

**۵. در سیکلت کالا امکنات بسیار زیادی برای یک خرید هوشمندانه آمده شده است که نمایش کلیه محصولات یک تولیدکننده، انواع فیلترها، دسته‌بندی‌ها، انجام مقایسه‌ها، انتخاب محصولات موردنیاز، مشاهده انواع مدل‌های مشابه محصولات و امکنات بسیار دیگر محبی شده است.**

**۶. امکان درج بنرهای تبلیغاتی متفاوت و حرفه‌ای در سیکلت کالا وجود دارد.**  
در نهایت گروه علمی و فناوری شرکت «نوآوران موتورسیکلت کالا» این نویدرامی دهد که به زودی جدیدترین و آخرین تکنولوژی‌های فروش و بازاریابی عصر نوین را در صنعت موتورسیکلت و دوچرخه افتتاح خواهد کرد که در حد خود بی نظیر است.  
به امید موافقیت روزافزون صنعت موتورسیکلت و دوچرخه ایران

۱۳۹۹ تأسیس شد.

- اتحادیه کشوری صنف کسب و کارهای مجازی (اتحادیه کشوری)

- عضوان چمن صنفی کارفرمایی فروشگاه‌های اینترنتی شهر تهران

- نماد اعتماد الکترونیکی کسب و کارهای اینترنتی (enamad)

- نشان ملی ثبت (رسانه‌های دیجیتال)

- گواهینامه امنیتی SSL

- دریافت بهترین درگاه پرداخت در ایران: به پرداخت ملت

سایت بالامکانات و دسته‌بندی‌های حرفه‌ای خود می‌تواند در کمتر از یک دقیقه کلیه اطلاعات لازم را برای یک خرید هوشمندانه و آسان در اختیار کاربران قرار دهد. در واقع هدف سیکلت کالا این است که باگرداؤری همه شرکت‌ها و محصولات در خود، بتواند زمان جستجوی خریداران را به حداقل برساند تا بایک ارزیابی دقیق خرید کنند. با توجه به شیوع کرونا، ترافیک، هزینه و مدت زمان رفت و آمد برای پیدا کردن محصول مناسب خود، گرانی و سهمیه‌بندی بنزین، کمبود جای پارک، احتمال جریمه شدن، هزینه طرح ترافیک و دلایل بسیار دیگر این سایت برای کاربران مقرر می‌باشد.

بود.

#### ■ سیکلت کالا هوشمند است

**۱. در سایت سیکلت کالا شرکت کالا می‌تواند ثبت نام کنند و مستقیم محصولات خود را به فروش برسانند. در حقیقت این سایت مانند یک نمایشگاه دائمی، بازار و یا پاسار است که تمام شرکت‌ها می‌توانند در آن یک حرفه اختصاصی متعلق به خود را داشته باشند. یا به عبارتی دیگر همه شرکت‌ها یک سایت یا فروشگاه اختصاصی خود را در آبر مای سایت سیکلت کالا خواهند داشت.**

**۲. سیکلت کالا هوشمند است و کلیه مراحل ثبت سفارش برای خریدار و همچنین تولیدکنندگان وارد کنندگان در ۲۴ ساعت شبانه روز پیامک می‌شود.**

**۳. شماره همراه خریدار بالا فاصله بعذرا ثبت سفارش برای تولیدکنندگان وارد کنندگان پیامک می‌شود.**

#### ■ نوع کالا و خدمات ارائه شده در سیکلت کالا

سیکلت کالا بورس اختصاصی کالاهای ذیل است:

- فروش انواع موتورسیکلت

- فروش انواع دوچرخه

- فروش لوازم بازی کودکان

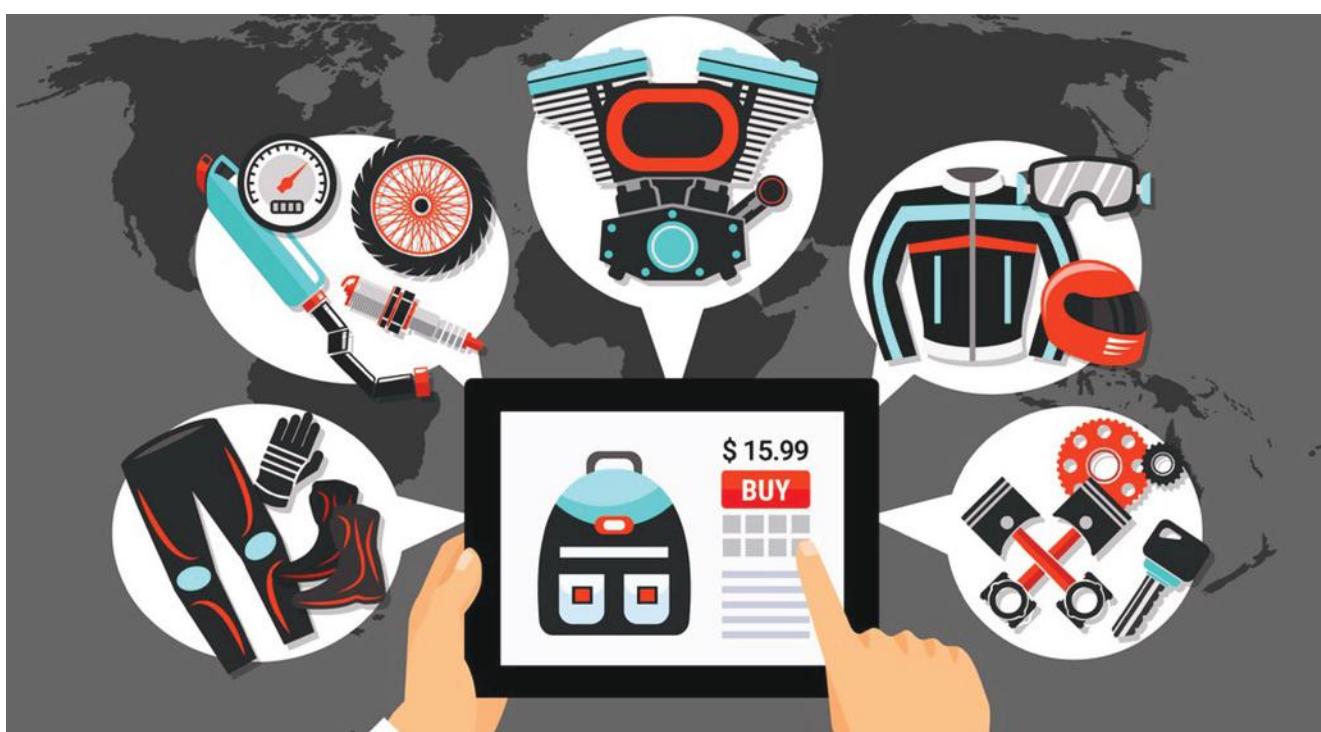
- لوازم جانبی و قطعات

- لوازم ورزشی (اسکووترها، اسکیت‌ها و ...)

- کالاهای فرهنگی در حوزه صنعت موتورسیکلت و دوچرخه (کتاب و مجله)

#### ■ سیکلت کالا دارای چه مجوزهایی است؟

سایت آنلاین «سیکلت کالا» با پشتونه مدیریتی دوده س سابقه مستمر در صنعت موتورسیکلت ایران و باشناخت وسیع از بازار موتورسیکلت پاسخ‌گوی نیازهای هموطنان گرامی است. «سیکلت کالا» متعلق به «شرکت نوآوران موتورسیکلت کالا» به شماره ثبت ۵۵۳۰۰ در سال





پیشنهاد و انتقادات مدیرمسئول پایگاه خبری موتورسیکلت نیوز؛

## سپاه، ارتش و بنیاد برکت به کمک شرکت‌های دانش بنیان در حوزه تولید موتورسیکلت بیایند

صنعت خودکفان نشده بلکه به تولید کنندگان قطعات موتورسیکلت ایرانی نیز آسیب‌های شدیدی وارد شد.

نژادیان: مهم ترین دلیل عدم پیشرفت صنعت موتورسیکلت ایران طی پنجاه سال گذشته، حاکم بودن تفکر بازارگانی به جای تفکر تولیدی در شرکت‌های مونتاژ کننده موتورسیکلت بوده است و به همین دلیل علاوه بر این که این

آمادگی نیروهای مسلح برای همکاری با خودروسازها مناسب است که توان و فناوری‌های موجود در صنایع دفاعی در صنعت موتورسیکلت نیز سریز شود. البته با توجه به این که رهبر انقلاب نیز سال گذشته این موضوع را مطرح کردند، درنتیجه عزم جدی و واقعی برای همکاری صنایع نظامی و غیرنظامی وجود دارد و در همینجا عرض می‌کنم که آماده گفتگو و مشاوره در این زمینه با سپاه و ارتش هستم. مدیرمسئول شریه صنعت موتورسیکلت اظهار کرد: یکی از سازمان‌های دیگر که در حوزه کارآفرینی سرمایه‌گذاری می‌کند «بنیاد برکت» متعلق به ستاد اجرایی فرمان حضرت امام (ره) است که از مسئول این بنیاد نیز تقاضا دارم بر روی پروژه‌های مربوط به تولید موتورسیکلت توسعه شرکت‌های دانش‌بنیان و دانشگاه‌های مشارک است. البته «سازمان اوقاف و امور خیریه» نیز مدتی است، اعلام آمادگی کرده است که به شرکت‌های دانش‌بنیان که موتورسیکلت بر قی تولید کنند، کمک خواهد کرد. این تصمیم نیز بسیار مبارک است و اگر تداوم داشته باشد قطعاً شاهد رونق شرکت‌های دانش‌بنیان خواهیم بود.<sup>۱</sup>

<sup>۱</sup>- نژادیان، محمدعلی(۱۳۹۹)، سپاه، ارتش و بنیاد برکت به کمک شرکت‌های دانش بنیان در حوزه تولید موتورسیکلت بیایند، پایگاه خبری موتورسیکلت نیوز، ۱۲ تیر، ۱۳۹۹، کدخبر: ۷۸۵۲، ر.ک:

به گزارش موتورسیکلت نیوز، محمدعلی نژادیان مدیرمسئول نشریه صنعت موتورسیکلت گفت: چند سالی است که دانشگاه‌های طراحی و تولید موتورسیکلت علاقه‌مند شدن و نمونه‌های خوبی توسط دانشگاه آزاد اسلامی واحد قزوین، دانشگاه صنعتی شریف، دانشگاه امیرکبیر و دیگر دانشگاه‌ها تولید شده است. اما، به چند دلیل مهم توانستند در تجاری سازی این موتورسیکلت‌های برقی موفق باشند:

- عدم آشنا بودن به بازار و صنعت موتورسیکلت ایران
  - عدم استقبال مردم از موتورسیکلت‌های برقی به دلیل کیفیت پایین این محصولات که عمده‌تا از چین وارد می‌شود
  - نبود زیرساخت‌های شهری برای شارژ
  - عدم حمایت سرمایه‌گذاری بر روی موتورسیکلت‌هایی که توسط دانشگاه‌ها ساخته شده است
- وی عنوان کرد: اینجانب اعلام می‌کنم با توجه به این که حدود ۲۱ سال در صنعت موتورسیکلت ایران مدیر و مشاور فروش بوده‌ام، حاضر هستم به همه دانشگاه‌ها درباره این صنعت مشاوره داده و هر کاری که از دستم بر بیاید برای شرکت‌های دانش‌بنیان انجام دهم.

نژادیان پیشنهاد داد: با توجه به فناوری‌های پیشرفته سپاه و ارتش و همچنین اعلام

- ورود موتورسیکلت‌های روز دنیا باعث شده افرادی که تمایلی به استفاده از موتورسیکلت‌های مرسوم در ایران را نداشتند امروز موتورسوار شوند
- افزایش بیکاری و استفاده از موتورسیکلت برای کسب درآمد (پیک موتوری) در نهایت نژادیان تاکید کرد که به زودی تحولات بزرگ و جدیدی در صنعت موتورسیکلت به وجود خواهد آمد.

### ☒ بعضی از قطعات موتورسیکلت که در ایران توانایی ساخت آن وجود دارد را از چین وارد نکنند

نژادیان: اگر در یک کشور و پک صنعت افراد آن فقط به فکر خود باشند، علاوه بر این که پیشرفت و توسعه ایجاد نخواهد شد، بلکه باید منتظر سقوط آن باشیم. محمدعلی نژادیان گفت: قطعه‌ای مانند مخزن سوخت موتورسیکلت (باک) سال‌ها در ایران با کیفیت مناسب تولید می‌شود و به یکباره بعضی مونتاژ کنندگان موتورسیکلت به خاطر رقابت از چین وارد کردند. وی عنوان کرد: وقتی قطعه‌ای که می‌توانیم در داخل ایران بسازیم و آن را از چین وارد می‌کنیم، آیا این موضوع ظلم به تولید کنندگان قطعات نیست؟ آیا مخزن سوخت طرح هوندا (CDI) نیز تحت لیسانس است که کارخانه مادر اجراه داخلی سازی به شما ندهد؟ آیا امکان تولید بعضی از قطعات بدنه، قطعات فلزی، لاستیکی و پلاستیکی در ایران وجود ندارد؟ آیا اخلاق حرفه‌ای این است که به هر قیمت که شده، چراغ یک واحد تولیدی همکار را که می‌توانیم روشن نگه داریم، خاموش کنیم؟

### ☒ قوی شدن و برندسازی به چه قیمتی؟

مدیر مسئول صنعت موتورسیکلت گفت: اگر موتورسیکلتی تحت لیسانس یا چینی است، صادرانه به مشتریان خود اعلام کنید. وی اخهار کرد: اگر از راه غیر عرف و شرع کسی ثروتی کسب کرد به حساب توانایی‌های خود نگذارد. زیرا، بالآخره دنیا حساب و کتاب دارد و باید در این دنیا و بادر آخرت پاسخ گو باشد.

«هر که هموزن ذره‌ای بدی کند [نتیجه] آن را خواهد دید»\*

۲- نژادیان، محمدعلی(۱۳۹۹)، آینده صنعت موتورسیکلت ایران چگونه خواهد بود؟، پایگاه خبری موتورسیکلت نیوز، ۱۱ تیر، ۱۳۹۹، کدخبر: ۷۴۸۱، ر.ب:

<https://www.motorcyclenews.ir/news/7481>

۳- <https://www.motorcyclenews.ir/news/7592>

۴- وَمَنْ يَعْلَمْ مُقْلَلَ ذَرَهُ شَرَّاً يَرْهُ (قرآن کریم، الزلزله: ۷)



### ☒ آینده صنعت موتورسیکلت ایران چگونه خواهد بود؟

نژادیان: همان اتفاقی که اوایل دهه ۸۰ میلادی به عرصه رقابت وارد شدند، مجدد تکرار خواهد شد. به گزارش موتورسیکلت نیوز، محمدعلی نژادیان گفت: صنعت موتورسیکلت برخلاف صنایع خودرو، آینده درخشانی خواهد داشت و در آینده با سه نوع تولید کننده جدید موتورسیکلت مواجه خواهیم بود:

۱- تعداد زیادی از فروشندگان فعلی موتورسیکلت مانند روال قبل در این صنعت خود تولید کننده می‌شوند و این امر قطعی است.

۲- موقفيت شرکت‌های دانش‌بنیان و دانشگاه‌ها در خصوص تولید موتورسیکلت‌های برقی و هیبریدی در آینده نزدیک حتمی است.

۳- به دلیل نیاز روزافزون از موتورسیکلت در کشور، پیش‌بینی می‌شود در آینده نزدیک سازمان‌های بزرگ مانند مپنا، سایپا، شرکت‌های وابسته به سپاه و ارش و ... نیز موتورسیکلت تولید کنند.

وی افزود: دلایل مختلفی باعث تضمین حیات صنعت موتورسیکلت ایران خواهد شد. از جمله:

• وجود کرونا ویروس و عدم تمایل مردم به استفاده از حمل و نقل عمومی

• افزایش ترافیک در شهرها

• افزایش قیمت خودرو

• افزایش قیمت بنزین

• سهمیه‌بندی بنزین

• پایین بودن هزینه تعمیر و نگهداری موتورسیکلت نسبت به خودرو

<https://www.motorcyclenews.ir/news/7522>





اما، امروز مهاجرت اصلی از تفکر سنتی به تفکر علمی است، امروز مهاجرت اصلی از فضای کسب و کار سنتی به فضای کسب و کار جدید است، امروز مهاجرت اصلی از فروشگاه‌های فیزیکی به فروشگاه‌های مجازی و اقتصاد دیجیتال است.

نژادیان عنوان کرد: طی سالیان گذشته بدیل این که حاشیه سود را این صنعت مناسب بود، در نتیجه همه نظر به افزایش تولید و فروش متوجه شد. حتی در قیل از دهه ۸۰، شرکت‌ها می‌توانستند بدون سرمایه خاصی و فقط با یک خط تولید شروع به کار کنند. زیرا، در قدیم شرکت‌ها بدون داشتن استانداردها و سختگیری‌های امروز یک کارخانه را تاسیس و شروع به فعالیت می‌کردند و با یک آگهی بیش فروش سرمایه خود را از طریق مردم تامین می‌کردند. اما، از این به بعد برای صنعت موتورسیکلت ایران معنی فعالیت‌های علمی، تحقیقاتی، بازاریابی و تبلیغاتی بیشتر نمایان خواهد شد.

وی افزود: یکی دیگر از مشکلات این صنعت رقابت‌های منفی است. البته رقابت اگر در چارچوب معنی واقعی آن رخ دهد، قطعاً باعث ایجاد انگیزه و پیشرفت می‌شود، اما اگر بر اساس حسابات خودبینی باشد نتیجه‌ای جز تخریب و نامنی در پی خواهد داشت. البته رقابت منفی فقط مخصوص صنعت موتورسیکلت ایران نیست، از هایلیل و قابلیل فرزندان حضرت آدم علیه السلام تا به امروز انسان در معرض امتحان انصاف به واسطه همین رقابت‌های به ظاهر ساده بوده است و هر جا که تضاد منافع یا منافع مشترک وجود داشته باشد، احتمال بی انصافی هاین‌زی بیشتر می‌شود. اما، هیچ گزینه‌ای در دراز مدت مانند همکاری باعث موقوفیت ماندگار نمی‌شود. یادمان نزود که همه چیز در این دنیا خلاصه‌نمی‌شود و معادی در پیش داریم که انصاف مادر ترازوی عدل الهی سنجیده خواهد شد.

نژادیان در ادامه گفت: به طور طبیعی افراد و کشورهایی که منافع مشترک دارند، همیشه در طول تاریخ باهم جنگیده‌اند و مسلمان، یهودی، مسیحی و لائیک هم ندارد. در واقع کشورهایی که در یک منطقه جغرافیایی هستند یا مزمشترک دارند، ضمن این که می‌توانند سود متقابل به هم برسانند، همزمان می‌توانند تهدید جدی برای یکدیگر باشند. مانند کره جنوبی و کره شمالی که سال‌هاست باهم نمی‌سازند یا یمن و عربستان امروز و عراق و ایران دیروز.

وی اضافه کرد: وقتی که صحبت از پیشرفت یک صنعت می‌کنیم اولین چیزی که به اذهان خطرور می‌کند، داشتن تکنولوژی است. اما، سوالی که مطرح می‌شود این است که خود این تکنولوژی چگونه به وجود می‌آید؟

نژادیان افزود: صنعت موتورسیکلت زمانی رشد می‌کند و به تکنولوژی‌های برتر دست پیدا می‌کند که:

• مرتب به انجام تحقیقات (بنیادی، کاربردی و توسعه‌ای) پردازد

نژادیان گفت: شاید امروز کالایی که طی چند سال گذشته جای اورجینال فروخته شده وجود نداشته باشد یا نهایت چند سال دیگر کار کند، اما ترازوی عدل الهی همیشه برقرار است و ذره‌ای از عملکرد ما در کسب و کار در دستگاه خداوند گم نخواهد شد.

وی در نهایت از فسالان این صنعت خواست در صورت اطلاع از چنین افرادی از آن‌ها پیروی نکند، زیرا خداوند به صراحت در قرآن خطاب به پیامبر اسلام (ص) می‌فرماید:

«دیدگانست رابه آنچه برخی از اصناف آنان را بهره‌مند کردیم مذوز، [آنچه به آنان داده ایم] شکوفه [ای] میوه و زیور و زینت»<sup>۵</sup> دنیاست تا آنان را در آن بیار مایم، و رزق پروردگارت بهتر و پایدارتر است.<sup>۶</sup>

نژادیان گفت: البته بسیاری از برندهای معروف مثل موبایل در حال حاضر در چین تولید می‌شود. اما، بر روی بسته‌بندی آن صادقانه درج می‌شود ساخت چین است. حتی اینجانب بسته‌بندی موبایل اپل را دیدم نوشته بود ساخت چین و سفارش کانادا است. در واقع موضوع مهم این است که موتورسیکلت‌گان باید کشور سازنده را علامت کنند. البته بدترین حالت این است که محصولی برای چین باشد و به نام کشور دیگر مانند کشورهای اروپایی فروخته شود.

مدیر مسئول نشریه صنعت موتورسیکلت در نهایت از همه موتورسیکلت درخواست کرد که حداقل به خاطر کارگران و خانواده‌های آن‌ها در این روزهای سخت، دست به دست یکدیگر دهندا و امروز در واردات خود تجدید نظر کنند.

#### ﴿رقابت داخلی صنعت موتورسیکلت ایران﴾

نژادیان: در رقابت‌های صنفی این اصل را در نظر بگیریم که عراق نیز یک روز برای ایران تهدید بود و امروز فرصت است و آن چیزی که باعث این اتفاق شد، تمرکز بر منافع مشترک بود.

وی گفت: صنعت موتورسیکلت در حال عبور از یک پیچ تاریخی است و اگر فعالان این صنعت به موضوع تغییرات جدید توجه نکنند، چار خسرهای سنگینی خواهند شد. مدیر مسئول پایگاه خبری موتورسیکلت نیوز اظهار کرد: در گذشته افرادی مانند دیانی‌ها و عظیم‌زاده‌ها برای پیشرفت از شهرستان‌ها به تهران مهاجرت کردند.

۵- وَلَا تُمْدَنَّ بَيْتَكَ إِلَى مَا مَعَنَا يَهُ أَوْجًا مِنْهُمْ زَهْرَةُ الْحَيَاةِ الدُّنْيَا لِفَتْنَتِهِمْ فِيهِ وَرَزْقُ رَبِّكَ حَيْرٌ وَأَيْقَنٌ (قرآن کریم، طاها: ۱۳۱)

6- <https://www.motorcyclenews.ir/news/9536>

نتیجه نه فقط آن صنعت بلکه آن کشور با بحران و نابودی مواجه خواهد شد. نژادیان گفت: یکی از سوال‌های در بین دانشجویان و جوانان این است که چگونه صنعت موتورسیکلت ژاپن طی ۲۰-۶۰ سال توانست به اوج موفقیت برسد؟ برای پاسخ شما باید به پایان جنگ جهانی دوم برگردید. صنعت ژاپن پس از آنکه ۴ سال اساساً چیزی جز اسلحه و مهمات تولید نکرد، به زانو در آمد و این کشور طی بمباران های مدام آسیب دید و دو بندر اصلی و پایه تولیدی آن یعنی هیروشیما و ناگازاکی عملایاً با بم اتم از بین رفت. اما یک دوره بازسازی لازم بود و مردم هنوز هم باید به کار خود ادامه می‌دادند. در این محيط کویچیرو هوندا شرکت خود را در سال ۱۹۴۶ آغاز کرد. او مردی آینده نگر بود که می‌خواست تمام تلاش خود را برای بازسازی کشورش انجام دهد و درنتیجه ابتدا با یک دوچرخه موتوری تولید خود را شروع کرد. قابل ذکر است که او تنها نبود و یاماها، سوزوکی و کاواساکی نیز به دنبال تولید بودند و ساخت کشورشان برای آنها از هر چیز دیگری مهمتر بود. البته در حال حاضر بازار موتورسیکلت ژاپن با وجود بهبود اقتصادی رو به کاهش است و بر عکس استفاده از دوچرخه در این کشور رو به افزایش است. دلیل کاهش فروش موتورسیکلت در ژاپن این است که بسیاری از جوانان ژاپنی دیگر علاقه‌ای به موتورسیکلت ندارند و آن را خریداری نمی‌کنند. این امر از زمان تغییر سبک زندگی توسط اینترنت و مهاجرت جمعیت به شهرها اتفاق می‌افتد. براساس گزارش JAMA (انجمن تولید کنندگان انواعی ژاپن) میانگین سن موتورسواران در سال‌های اخیر رو به افزایش است و افراد بالاتر از ۵۰ سال حدود ۶۰ درصد از موتورسواران در ژاپن را تشکیل می‌دهند. اما، هنوز در توسعه تکنولوژی در صنعت موتورسیکلت دنیا پیش‌تازه‌سازی نهاده شرکتی مانند هوندارهبری این صنعت را در جهان بر عهده دارد که نیاز است برای پیشرفت صنعت موتورسیکلت ایران، همه الگوهای موفق و ناموفق با در نظر گرفتن فرهنگ‌ها و موقعیت جغرافیایی کشورها و شرکت‌ها و موارد دیگر بررسی شود.

- همیشه بازارسنجی، بازاریابی و بازارسازی کند
- فالان آن تمرکز بر منافع مشترک داشته باشد
- اراده استوار داشته باشد
- برنامه‌ریزی درست کند
- همه افراد و فالان آن حس وطن دوستی، غیرت و عرق ملی داشته باشد
- دارای فرهنگ همکاری و کار تیمی باشد
- به فکر خود کفایی واقعی باشد
- مسئولان حمایت کنند
- برنامه دقیق و قابل اجرا برای از رده خارج کردن موتورسیکلت‌های فرسوده وجود داشته باشد
- ثبات اقتصادی باشد
- از شرکت‌های دانش بنیان حمایت شود
- ارتباط دانشگاه و صنعت موتورسیکلت بیشتر شود
- محافظه کاری کم شود
- به فعالیت‌های فرهنگی، آموزشی و علمی توجه بیشتر کنند
- در برابر بی عدالتی‌های دولتی کوتاه نیابند
- مشکلات امروز را به فردا موکول نکنند
- تفکر بازرگانی را کنار بگذارند و با تفکر تولیدی پیش بروند
- به جای رقابت منفی از یکدیگر حمایت کنند
- اما، اگر در یک کشور همه صنعتگران آن به فکر منافع خود باشند، اگر در یک کشور بزرگ‌ترین رقیب صنعت، دستگاه‌های دولتی باشند (به دلیل موانع تولید و اخذ مجوزها)، اگر در یک صنعت تفکر دیکتاتوری حاکم باشد، اگر در یک صنعت رقابت‌های منفی وجود داشته باشد، اگر در یک صنعت تمرکز بر منافع مشترک وجود نداشته باشد، در

رئیس مرکز شماره گذاری پلیس راهور ناجا:

## سه رنگ برای پلاک موتورسیکلت‌ها پیش‌بینی شده است



سرهنگ علی محمدی دسته‌بندی پلاک موتورسیکلت‌ها را تشریح کرد.

سرهنگ علی محمدی رئیس مرکز شماره گذاری پلیس راهور ناجا گفت: سه رنگ پلاک برای موتورسیکلت‌ها پیش‌بینی شده است؛ رنگ پلاک قرمز مختص موتورهای دولتی، پلاک سفید برای موتورسیکلت‌های شخصی و زمینه پلاک آبی فیروزه‌ای برای موتورهایی است که مختص سفارتخانه‌هاست.

۱- محمدی، علی(۱۳۹۹)، صفر تا ۱۰۰ تعویض پلاک: از کاهش ۱۰ درصدی نقل و انتقال تا محدودیت‌های شماره گذاری، خبرگزاری فارس، ۱۵ تیر ۱۳۹۹، کدخبر: ۱۳۹۹۰۴۱۴۰۰۵۶۸، ر.ك: <https://www.farsnews.ir/news/13990414000568>

شغل و میزان تحصیلات افرادی که در حوادث موتورسواری فوت کردند

## ضرورت گسترش فرهنگ موتورسواری

آمارهای سازمان پزشکی قانونی کشور نشان می‌دهد که ۶۱.۲ درصد از کشته‌های موتورسواران در سال گذشته ۱۸ تا ۴۹ ساله بوده‌اند، این آمار بیانگر حجم بالای تلفات تصادف موتورسیکلت‌ها در جوانان و نیروهای مولده کشور است.



# سر به راه شویم

سازمان فرهنگی تربیتی  
شهرداری اصفهان  
کمیته همکاری همراهی  
شهرداری اصفهان



کلاه ایمنی از صدمات  
۸۰ درصد سر جلوگیری می کند

رانندگی در سال گذشته بوده که در این میان استان گلستان بالاترین نسبت را به خود اختصاص داده است. مطابق آمارهای سال گذشته سهم تلفات موتورسواران در مقایسه با کل تلفات حوادث رانندگی در استان‌های گلستان، هرمزگان و گیلان رقمی قابل توجه است. در استان گلستان سهم تلفات موتورسواران از کل تلفات ۳۴۸ درصد، در استان هرمزگان ۲۹.۷ و در گیلان ۲۹.۴ درصد بوده است. در مقابل استان‌های کرمانشاه (۶.۹ درصد)، ایلام (۶.۲ درصد) واردیل (۶.۶ درصد) پایین‌ترین درصد تلفات موتورسواران نسبت به کل تلفات حوادث رانندگی را داشته‌اند.

## ضربه به سر علت اصلی مرگ موتورسواران

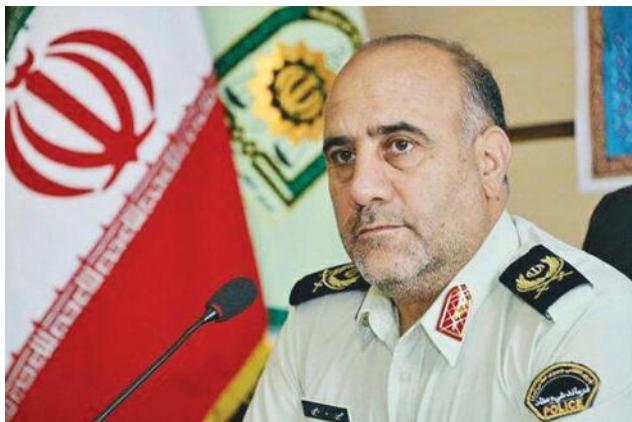
آمارها نشان می‌دهد بیشترین علت مرگ موتورسواران ضربه به سر است. این عامل به تنها ۴۶.۹ درصد از مرگ موتورسواران را در سال گذشته به دنبال داشته است که یک هزار و ۵۵۰ نفر از کل تلفات را در بر می‌گیرد که بیانگر اهمیت استفاده از کلاه ایمنی در کنار لزوم رعایت سایر موارد ایمنی است.

## بیشترین تلفات در مسیرهای برون شهری

بیشترین آمار تلفات موتورسواران بر اساس محل فوت مربوط به جاده‌های برون شهری است که ۴۶.۵ درصد از کل تلفات را در بر می‌گیرد.

## شغل و میزان تحصیلات تلفات موتورسواران

شغل ۴۰.۶ درصد تلفات موتورسواران در سال گذشته آزاد گزارش شده است که رقمی برابر با یک هزار و ۳۴۳ نفر از کل تلفات است و بیشترین تعداد را در بر می‌گیرد. مشاغلی همچون کارگران با ۵۵۲ نفر (۱۶.۷ درصد از کل تلفات) (دانش آموزان با ۴۹۲ نفر (۱۱.۹ درصد از کل تلفات) به ترتیب بیشترین تلفات موتورسواران را بعد از شغل آزاد داشته‌اند. از نظر وضعیت تحصیلی نیز بیشترین گروه تلفات با دو هزار و ۵۴۵ نفر (۷۷ درصد) تحصیلات زیر دیپلم داشته‌اند. ۱۶ درصد از کشته شدگان مدرک دیپلم و ۵.۴ درصد نیز دانشجو بوده و یا مدارک بالای دیپلم داشته‌اند. وضعیت تحصیلی ۵۱ نفر از درگذشته‌گان (۱.۵ درصد) نامعلوم گزارش شده است.<sup>۱</sup>



## ۴۸ درصد جان باختگان حوادث رانندگی، موتورسیکلت‌سوارها هستند

سردار رحیمی فرمانده انتظامی تهران بزرگ در هفته نیروی انتظامی سال ۱۳۹۹، با اشاره به این که جان باختن یک نفر نیز برای ماقبل قبول نیست، تصريح کرد: در ۶

۱- بیش از ۴۰ درصد تلفات موتورسواران زیر ۴۹ سال هستند، ایستانا، ۳۰، ۱۳۹۹، پیغام: ۰۹۰۴۳۰۲۲۳۸؛ رک:

رحیمی، حسین (۱۳۹۹)، ۴۸ درصد جان باختگان حوادث رانندگی، موتورسیکلت‌سوارها هستند، خبرگزاری

برنا، ۳۰، مهر ۱۳۹۹، کدخبر: ۱۰۷۶۳۱۷؛ رک:

<https://www.borna.news/fa/tiny/news-1076317>

سازمان پزشکی قانونی کشور اعلام کرد: گروه سنی ۱۸ تا ۴۹ سال بیشترین آمار تلفات تصادف موتورسیکلت‌ها را در بر می‌گیرد و پس از آن نفکیک سنی سایر گروه‌ها عبارت است از: کمتر از ۱۰ سال ۲ درصد، ۱۱ تا ۱۷ سال ۱۱.۲ درصد، ۱۸ تا ۵۰ سال ۹.۹ درصد، ۶۰ سال و بالاتر ۱۵.۶ درصد. همچنین رده سنی دو دهم درصد از تلفات سال گذشته نیز نامعلوم گزارش شده است. در سال گذشته سه هزار و ۳۰۴ موتورسوار در حوادث رانندگی جان خود را از دست دادند. از این تعداد ۳۱۵۲ نفر مرد و ۱۵۲ نفر زن بودند. آمار تلفات موتورسواران در سال گذشته (۱۳۹۸) نسبت به سال قبل از آن، ۱۱.۸ درصد کمتر شده است. در سال ۱۳۹۷ آمار تلفات موتورسیکلت‌سواران سه هزار و ۷۴۵ نفر گزارش شده بود.

## بیشترین تلفات در استان تهران

بر اساس آمارهای موجود بیشترین آمار تلفات موتورسواران در سال گذشته به ترتیب مربوط به استان تهران با ۳۲۱ نفر، خراسان رضوی با ۲۷۴ نفر و اصفهان با ۲۶۹ نفر کمترین آن مربوط به ایلام با ۱۵ نفر و کهگیلویه و بویراحمد واردیل هر کدام با ۲۰ نفر قوتی بوده است.

در این مدت استان‌های فارس (۷۲ نفر)، تهران (۶۵ نفر) و گلستان (۵۲ نفر) نیز بیشترین کاهش تلفات موتورسواران را نسبت به سال ۹۷ داشته‌اند.

## مرگ چهار موتورسوار به ازای هر صد هزار نفر جمعیت

در سال گذشته به ازای هر صد هزار نفر جمعیت چهار موتورسوار در کشور جان خود را از دست داده‌اند. استان‌های بوشهر (۶.۷)، یزد (۶.۷) و کرمان (۶.۶) بالاترین و استان‌های البرز (۰.۹)، اردبیل (۱.۵) و کرمانشاه (۱.۷) پایین‌ترین نرخ مرگ موتورسوار به ازای صد هزار نفر جمعیت کشور را داشته‌اند.

نسبت بالای موتورسواران متوفی نسبت به کل تلفات تصادفات در استان گلستان به طور کلی آمار تلفات موتورسیکلت‌سواران در کشور ۱۹.۵ درصد از کل تلفات حوادث

پر مخاطره ترین بخش‌ها در حوزه حمل و نقل موتورسواران هستند. هادیانفر تصریح کرد: یکی از کاربران حوزه ترافیک که همواره مورد تهدید هستند، عابرین پیاده می‌باشند که حقوقشان به نوعی توسط برخی از رانندگان تضییع می‌شود و متاسفانه مشاهده جان باختن و مجرح شدن عابرین پیاده هستیم که گونه‌ای که مادر کشته شده و وضعیت رانندگی توجه داریم، اما در حوزه توسعه فرهنگ و آموزش و ایمن سازی در ترددسازی کم کار هستیم.

او ادامه داد: امروز تا کید من پیشتر بر رعایت مقررات، قوانین و شاکله انصباط است. یعنی باید عابرین پیاده به خطوط، عالم و... توجه کنند، موتورسواران در مسیر قانونی حرکت کنند، خیابان را خلاف جهت حرکت نکنند، به پیاده و تجاوز نکنند، با کلاه ایمنی به انصباط بخشی توجه کنند و پشت خط عابر پیاده باشند.

سردار هادیانفر عنوان کرد: عموماً رانندگان سواری قانونمندتر و بهتر از آن‌ها رانندگان ناوگان عمومی هستند.

او افزود: ۳۶ میلیون و سیله تقیه در کشور داریم که ۱۲ میلیون آن موتورسیکلت‌ها هستند که متاسفانه بالغ بر ۴۰ درصد آن‌ها فاقد گواهینامه رانندگی هستند.

سردار هادیانفر بیان کرد: نمی‌دانم چگونه جرأت می‌کنند بدون گواهینامه پشت موتورسیکلت بشینند. چرا که قانون گذاریان قاصر و مقصود را فرق نمی‌کنند؛ یعنی اگر کسی گواهینامه نداشت و پشت موتورسیکلت نشست و حادثه‌ای آفرید، مقصود است و قطعاً مجازات شدیدی در انتظار اوست. فلذا همه موتورسواران باید گواهینامه داشته باشند.

او افزود: کاربری موتورسیکلت چند بخش است که یک بخش بحث کار و خدمت است. مانند همکاران من که مجبور هستند از موتورسیکلت برای تسهیل در ترددها و باز کردن گره‌های ترافیکی و رسیدگی به تصادفات استفاده کنند، برخی افراد از موتورسیکلت به عنوان ورزش حرفة‌ای استفاده می‌کنند که کاملاً به مسائل ایمنی توجه کافی دارند و هیچگاه بدون تجهیزات در معابر و خیابان‌ها تردد نمی‌کنند.

هادیانفر در ادامه گفت: یک بخشی هم مجبور هستند از موتورسیکلت به عنوان وسیله ایاب و ذهاب استفاده کنند تا زودتر به محل کار برسند و بخشی دیگر به عنوان وسیله معیشت از آن استفاده می‌کنند که ما همواره در سیاست‌های پیش راهور تلاش کردیم به این بخش توجه جدی شود.

او افزود: البته برخی از افراد هم به عنوان وسیله تفریح استفاده می‌کنند. اما وسیله اصلی آن‌ها خودرو است.

هادیانفر تصریح کرد: ما تلاش کردیم که برنامه‌هایمان در جهت حمایت از همه این بخش‌های باشند و نمی‌خواهیم در این شرایط سخت اقتصادی فشارهای زیادی را به این قشر وارد کنیم.

او ادامه داد: تأکید کردم از برخوردهای قهری دوری کنند و بیشتر تذکر و راهنمایی باشند. اما، آنچه ما امروز باید از رانندگان موتورسیکلت مطالبه کنیم، این است که به قانون و قانون مداری پایبند باشند و رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی را در دستور کار خود قرار دهند.

رئیس پلیس راهور ناجا بیان کرد: پشت خطوط عابر پیاده و خط کشی‌ها توقف کنید و به حقوق عابر پیاده احترام بگذارید و از همه مهم‌تر از کلاه ایمنی به خاطر حفظ جان خودتان استفاده کنید.

او افزود: ۸۵ درصد موتورسواران به دلیل نداشتن کلاه ایمنی جان خود را از دست می‌دهند.

هادیانفر گفت: سالانه ۳۶۵ هزار نفر موتورسوار در کشور مجرح می‌شوند که ۱۵ درصد آن‌ها متنج به قطعه نخاع می‌شود. به همین دلیل باید وقتی که از موتور استفاده می‌کنیم تمام مقررات و قوانین را رعایت کنیم.<sup>۳</sup>

<sup>۳</sup>- مهماندار، محمدرضا(۱۳۹۹)، تشریح مشکلات و چالش‌ها در حوزه تصادفات/ راهور هوشمندسازی شده است، خبرگزاری مهر، اردیبهشت ۱۳۹۹، ۲۰، کدخبر: ۴۹۲۰۶۵۴، ر.ک: <https://www.mehrnews.com/news/4920654>

ماهه ابتدای سال گذشته ۳۵ درصد جان باختگان مربوط به موتورسیکلت‌ها بود. اما، امروز این رقم به ۴۸ درصد رسیده است.

این مقام ارشد انتظامی افزود: امروز جان باختن یک عضو یک خانواده متعدد رسانده رانندگی منجر به از هم پاشیده شدن آن خانواده می‌شود، ماباید این اتفاق تلخ را به حداقل برسانیم، امروزی تعارف باید گفت که تخلفات رانندگی توسط موتورسواران در تهران زیاد است. سردار رحیمی با اشاره به این که با آمدن کرونا، استفاده از موتورسیکلت افزایش پیدا کرده است زیرا قیمت کمتری دارد و به راحتی می‌توان با آن وارد طرح ترافیک شدو شهروندان را سریع تر به مقصد می‌رساند اما قانون گزیزی موتورسواران زیاد شده است، برخی موتورسواران امروز محل امن پیاده رفت شهر وندان را نامن کرده‌اند.

وی افزود: طرح‌های زیادی را برای این قانون گزیزی‌های موتورسواران اجرا خواهیم کرد و از آن خسته نخواهیم شد. اما، زمانی مابه توجه خواهیم رسید که شهروندان ۴ بیز با ما همراه شوند. فرمانده انتظامی تهران بزرگ با اشاره به اینکه امروز در تهران ۴ میلیون خودرو و ۳ و نیم میلیون موتورسیکلت وجود دارد، گفت: این تعداد را بسیار سخت می‌کند با این وجود زمانی که ما موتورسواران مختلف را توقيف می‌کنیم مورد نقد قرار می‌گیریم، موتورسوارانی که امنیت شهروندان را به خطر می‌اندازند.<sup>۴</sup>



#### ۴۰ درصد از موتورسواران گواهینامه ندارند

سید کمال هادیان فر، رئیس پلیس راهور ناجا در رزمایش شهری موتورسواران قانونمند گفت: در این هفته‌ای که در آن قرار داریم تحت عنوان هفته نیروی انتظامی تلاش کردیم، نمادهایی را از حوزه نظم و انصباط در بخش‌های مختلف مانند حوزه همیاران، فرهنگ یاران و رانندگان حرفاً، موتورسیکلت‌سواران و ... به صورت نمادین نشان دهیم تا به چند هدف عمده برسیم.

او افزود: این موضوع انکار ناپذیر است که ۸۵ درصد جمعیت کشور کاربر ترافیک هستند که یا رانندگان یا سرنشینان یا عابرین پیاده هستند که از این بین یکی از

<sup>۴</sup>- هادیانفر، کمال(۱۳۹۹)، درصد از موتورسواران گواهینامه ندارند، خبرگزاری بزنا، ۱ آبان ۱۳۹۹، کدخبر: <https://www.borna.news/fa/tiny/news-1076719> ر.ک: ۱۰۴۷۱۹

## آیا گواهینامه خودرو برای موتورسیکلت و اسکووتر برقی کافی است؟



**مهر: در ابتدا آماری از وضعیت تصادفات پایتخت و مقایسه آن با مدت مشابه سال قبل را بگویید.**

مهرماندار: در مورد وضعیت تصادفات و تلفات ناشی از آن، خوشبختانه سال ۹۸ را با موفقیت به پایان بردیم یعنی در سال ۹۸ نسبت به ۹۷ تعداد تلفات ۶۱ نفر کمتر بوده است. به همین خاطر در بین استان‌های سراسر کشور رتبه اول را با اختلاف زیاد کسب کردیم. که البته این موفقیت مدیون همکاری‌ها و تعاملات خلیل خوبی بود که در تهران بین دستگاه‌های مختلف از جمله شهرداری تهران، استانداری تهران، اورژانس، آتش‌نشانی، قوه قضائیه، دادستانی تهران، دادگستری تهران و غیره اتفاق افتاد. همانطور که مستحضر هستید بحث تصادفات و حوزه ترافیک یک حوزه چند جهی است و سازمان‌های مختلفی در گیر هستند. به روایتی بیش از ۳۰ سازمان در این حوزه مسئولیت دارند و اگر اینها در کنار یکدیگر قرار نگیرند و دست به دست هم ندهند و کار را مدیریت نکنند موقیتی به دست نمی‌آید. طبیعتاً در بخش انتظام بخشی و آن چیزی که شاید بیش از همه سه‌هم داشتند همکاران من بودند که بسیار حتمت کشیدند. به هر حال برای کاهش تلفات نیازمند این هستیم که همکاران من به صورت شبانه روزی در برخورده با تخلفات حادثه‌ساز در بحث آموزش و فرهنگ سازی سعی و تلاش زیادی کنند. یکی از کارهای جدیدی که در حوزه آموزش و فرهنگ سازی انجام دادیم برنامه شهر امن بود که از شبکه ۵ پخش می‌شد و مخاطب خوبی را جذب کرده بود و کار بسیار ارزشمندی انجام شد.

در حوزه‌های آموزشی در تمامی ستادهای تریخیص، در تمام نقاطی که نقطه ملاقات ما به خصوص با مختلفین بود، کار آموزش را سال گذشته انجام دادیم. قطعاً این کاهش تعداد جان باختگان نتیجه همین آموزش‌ها و فرهنگ سازی هایی بود که انجام دادیم. در نتیجه توانستیم در سال گذشته ۹ درصد در کاهش متوفیان و کشته شدگان توفیق پیدا کنیم، به همین نسبت ۱۰ درصد در کاهش تعداد مجرمین موفق عمل کردیم یعنی ۱۰ درصد نسبت به سال گذشته افراد کمتر مجرم و معلول شدند.

**مهر: مهمترین مشکل مجموعه راهور تهران بزرگ در سال گذشته چه بود؟**

مهرماندار: مسئله و مشکلی که اساساً در سال گذشته داشتیم این بود که سهم عابرین پیاده در تصادفات بسیار بالا بود یعنی ۴۸ درصد از کسانی که در سال ۹۸ در تصادفات کشته شدند عابرین پیاده بودند. این عدد بزرگی است چراکه نشان می‌دهد نیمی از کشته‌های ما عابرین پیاده هستند و این عمدتاً به دلیل این است که مخصوصاً در بزرگراه‌ها و محورهای شریانی عابرین پیاده از عرض بزرگراه‌ها بدون رعایت شرایط عبور می‌کنند یعنی از محل مجاز عبور نمی‌کنند.

سردار مهماندار: به عنوان یک کارشناس بیان می‌کنم که می‌شود اگر کار کارشناسی شود، اگر قولان را تغییر دهیم برای افراد که از موتورسیکلت یا اسکووتر برقی استفاده می‌کنند همان گواهینامه خودرو کافی باشد.

سردار محمد رضا مهماندار رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ به توضیحاتی در مورد چالش‌های پلیس راهور در سال گذشته و امسال مشکلاتی که در حوزه تصادفات درون شهری وجود دارد، رفتار ترافیکی کاربران ترافیک و ... پرداخت که در ادامه قسمت‌هایی از این گفتگو که در خبرگزاری مهر انجام شده است را می‌توانید بخوانید.

**مهر: سهم موتورسیکلت‌سواران در تصادفات چه مقدار است؟**

مهرماندار: در تصادفات سال گذشته ۳۶ درصد موتورسیکلت‌سوار بودند که کشته شدند و ۱۶ درصد راننده‌ی سارنشین خودرو بودند. پس عمدۀ مشکلات ما به موتورسیکلت‌سواران و عابرین پیاده بازمی‌گردد که اینها سهم بسیار زیادی دارند. یعنی ۸۴ درصد از کسانی که کشته می‌شوند در مجموع مربوط به عابرین پیاده یا موتورسیکلت سواران هستند.

**مهر: آیا پلیس از وضعیت موتورسیکلت‌ها در پایتخت راضی است؟**

مهرماندار: خیر؛ به هر حال ۳۹ درصد کسانی که سال گذشته کشته در تصادفات شدند، موتورسیکلت سوار بودند. متأسفانه همچنان بعد از برگزاری طرح‌های مختلف برخی از نظمی‌های موتورسیکلت‌ها را در شهر تهران داریم. پلیس هم وظیفش را مطابق قانون انجام می‌دهد و البته سعی دارایین انجام وظیفه را به نحو احسن است انجام دهد.

**مهر: کدام دسته‌های موتورسیکلت‌ها و اسکووترهای برقی گواهی نامه لازم دارند؟**

مهرماندار: در حال حاضر اگر وسیله نقلیه‌ای حداقل دارای دوچرخ باشد و قدرت محركه آن از موتور تأمین شود، چه به صورت برقی یا بنزینی باشد، موتورسیکلت محسوب می‌شود. وقتی موتورسیکلت محسوب شد، حتماً گواهینامه متناسب با خود را نیاز دارد.

بیش از ۱۲ سامانه و نرم افزار رادر مرکز راه اندازی کردیم، چه در زمینه تحلیل ترافیک، چه در زمینه موقعیت یابی خودروهایی، خدماتی و خدماتی و چه در زمینه تحلیل تصادفات.

اینها تبدیل به نرم افزار و به صورت هوشمند برنامه ریزی شده است؛ امروز این توان را داریم و در آینده این کار را و نمایی خواهیم کرد که بتوانیم کار پیش بینی ترافیک را برای آینده داشته باشیم تا مردم بتوانند بر اساس پیش بینی هایی که برای ترافیک رانه می دهند برنامه ریزی کنند.

### مهر: آیا تحلیل ها و نقشه های ترافیکی را در اختیار مسیریاب های ایرانی قرار داده اید؟

مفهوم ندار: بله. با سه مجموعه بلد، نشان و نما تفاهمنامه داریم که جز پر بازدید کننده ها و پر استفاده های اپلیکیشن های مسیریاب است. ما هم اطلاعات را به صورت آنلاین در اختیار آنها قرار می دهیم، یعنی اگر جایی با خیابانی مسدود می شود بالا فصله در اختیار آنها قرار می دهیم.

### مهر: آیا وضعیت رانندگی تهرانی ها بهتر شده است؟

مفهوم ندار: وضعیت رانندگی هر سال بهتر می شود اما آن سال هایی که ماتوان این را داریم که کارهای آموزشی و فرهنگی مخصوصاً از رسانه ملی بیشتر پخش کنیم و کار انجام شود سرعت تغییرات بیشتر است. سرعت این تغییرات در دوره ای که برنامه های زیادی را از تلویزیون پخش می کردیم همانند برنامه سفر به خیر، برنامه های اینیمیشن های پر تکرار و کوتاه بالا بود ولی الان این امکانات در اختیار پلیس نیست و نمی تواند از ظرفیت رسانه استفاده کند سرعت تغییرات کمتر شده اما متوقف نشده است. به هر حال کارهای جسته و گریخته ای که انجام می شود باعث می شود این تعییرات انجام شود. به طور قطع رانندگی تهرانی ها بهتر شده است، در ۱۰ سال پیش در بزرگراهها رفتارهای پر خطر را زیاد می دیدیم ولی الان کمتر و این اثرات کارهای آموزشی و کنترلی است. آنچه بر اساس آمار و اطلاعات درباره فراوانی وجود دارد میزان فراوانی در تخلفات حاده ساز کاهش داشته ولی میزان فراوانی در تخلفات ساکن و تخلفاتی که بی اضباطی محاسب می شود و می تواند مشکلات ترافیکی را به همراه داشته باشد، کاهشی نداشیم.

<sup>۴</sup>- مهمندانه، محمد رضا (۱۳۹۹)، تشرییح مشکلات و چالش هادر حوزه تصادفات / راهور هوشمندسازی شده است، خبرگزاری مهر، ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۹، کد خبر: ۴۹۲۰۶۵۴، ر.ك: <https://www.mehrnews.com/news/4920654>

مشکل بعدی بحث عبور از محل هایی بود که روشنایی کافی وجود نداشت. اینکه نقاطی از خیابان های اصلی شهر یا در بزرگراهها نور کافی نداشته باشد سبب می شود تا راننده، عابر پیاده را دیر رؤیت کند و نمی تواند عکس العملی به موقع نشان دهد و این باعث می شود عابر کشته شود.

نکته بعدی بحث عبور عابرین پیاده از نقاطی است که به عنوان نقاط کور شناخته می شود یعنی ازین گیاهان، درختان، بوته هایی که در وسط بزرگراه ها است ناگهان عابر وارد می شود و این اتفاق رخ می دهد.

بکی دیگر از جاهایی که بسیار آسیب پذیر بودیم این بود که برخی از رانندگان یا حتی سرنشینان خودرو که خودرو شان در حاشیه بزرگراه ها یا خیابان های اصلی خراب می شد یا به دلایلی توقف می کردند، پیاده می شدند که این کار بسیار خطرناک است و سبب می شود تا خودروهایی که عبور می کردند با این افراد برخورد کنند و جان خود را از دست می دادند.

### مهر: مهم ترین چالش های پلیس راهور در تهران بزرگ چه موضوعی است؟

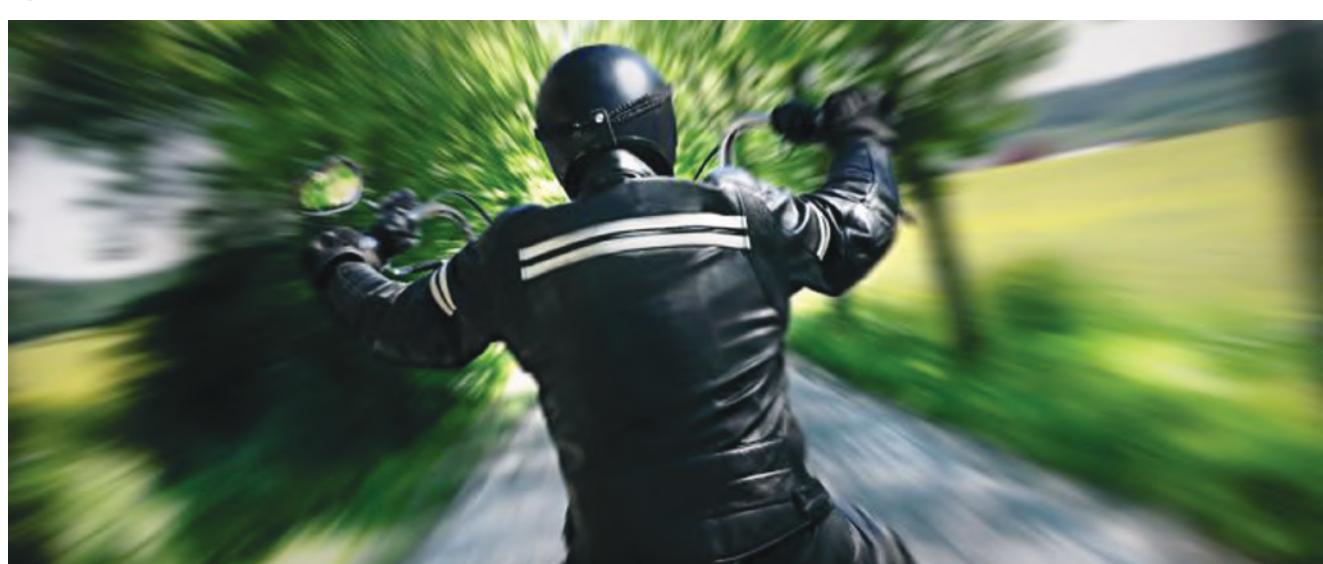
مفهوم ندار: در بحث ترافیک شهر تهران به نظرم می رسد چند چالش اساسی داریم که یکی از آنها بحث موتورسیکلت است و باید حل شود و تنها دست پلیس نیست و همه سازمان های مسئول باید وارد شوند و طرح جامعی هم در این خصوص داشته باشند. نکته بعدی بحث رفتارهای پر خطری است که عابرین پیاده از خود نشان می دهند که البته در کنار این نیاز به حضور شهرداری و مهندسی ترافیک داریم. باید در جامعه بینیم نیازهای جامعه چیست و اینها را توسعه دهیم، اگر کمودی در مورد پل و زیرگذر و روگذر داریم باید تأمین کنیم.

به نظر می رسد نکته دیگر بحث آموزش و فرهنگ سازی ترافیک است و باید بدان سیار پرداخته شود. حدی که برای کار فرهنگ سازی و آموزش انجام می شود واقعاً ناچیز است و با این بعدی است به نقطه مطلوب برسیم. صداوسیما، رسانه ها، سازمان ها باید سر کار بینند. به نظر من به عنوان کارشناس؛ کار فرهنگی و کار آموزشی در حوزه ترافیک اگر کارها کوتاه و پر تکرار نباشد اثر گذار نخواهد بود. کار باید دارای این دو ویژگی باشد و گرنه اثر نخواهد داشت.

### مهر: با توجه به اینکه شعار سال گذشته ناجا پلیس هوشمند، امین مردم بود.

#### راهور تهران بزرگ در این راستا چه اقداماتی انجام داده است؟

مفهوم ندار: سال گذشته پس از افتتاح مرکز فرماندهی و کنترل هوشمند پلیس اقدامات خلیلی خوبی را نجات دادیم. الان بیش از ۱۲ سامانه را در این مرکز راه اندازی کردیم. اساساً کنترل های ما از طریق دوربین های نظارتی بود ولی امروز این افتخار را داریم





با توجه به تاثیر حمل و نقل عمومی بر شیوع کرونا، محمدعلی نژادیان گفت:

## استفاده از موتورسیکلت می‌تواند باعث کاهش شیوع کرونا شود

اما آیا می‌شود روند آزادسازی طرح ترافیک به همین طریق ادامه پیدا کند؟ آیا خیابان‌ها ظرفیت این همه تردد خودروهای تک یا دو سرنشین را دارد؟

شاید مهم‌ترین سوالی که در اینجا پیش می‌آید این است که احتمالاً بخشی از مردم از وسایل نقلیه شخصی برخوردار نیستند و به ناجار باید از مترو و بی‌آرتی و ناوگان اتوبوسرانی برای حضور در محل کار خود استفاده کنند که در این باره نیز باید گفت اقدامات متعددی در اجرای طرح فاصله گذاری اجتماعی انجام شده است تا مردم با مشکلی در این زمینه رو به رو نشوند.



براساس آمار ستاد مقابله با کرونا حمل و نقل عمومی سهم ۲۶.۵ درصدی را در شیوع کرونا ایفا می‌کند که در همین رابطه مجموعه مدیریت شهری تصمیمات متعددی را برای مقابله با این مساله گرفته است.

ناوگان حمل و نقل عمومی، به دلیل تردد بالای مسافران و ازدحام جمعیت به عنوان یکی از کانون‌های شیوع این بیماری شناخته شده است؛ مدیران شهری رعایت فاصله گذاری اجتماعی در زمان استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی و ضد عفونی کردن آن‌ها تأکید دارند تا امکان انتقال بیماری در این مکان‌ها به حداقل برسد.

از همین رو شاهد بودیم اگرچه بخشی از درآمدهای شهرداری به اعمال طرح ترافیک برمی‌گشت، اما پس از اعلام وزیر بهداشت، درمان و آموزش پژوهشکی نه تنها این مساله لغوشد، بلکه با این مساله با جدیت برخورد شد و به شهروندان توصیه شد تا برای رفت و آمد های هر روزه خود از وسایل شخصی خود استفاده کنند.

۱- تمهدات حمل و نقل عمومی با شیوع کرونا چه تغییراتی کردند؟، خبرگزاری میزان، ۲۹ فروردین ۱۳۹۹، کدخبر: ۱۳۳۸۳، ر.ك:

<https://www.mizanonline.com/fa/news/613383>

چرا بانوان می‌توانند ترک موتور پنهانی‌شوند، اما ۳۰ سانت جلوتر نه؟  
افسانه جباری قهرمان ۷ دوره موتور کراس بانوان با طرح سوالی تأمل برانگیز  
قانون را در خصوص گواهینامه ندادن به زنان زیر سوال برده: «چرا ترک موتور  
می‌توانیم پنهانیم، اما ۳۰ سانت جلوتر نمی‌توانیم بیاییم و موتور سواری  
کنیم؟»<sup>۳</sup>

محمدعلی نژادیان گفت: در تاریخ ۳۰ دی ۱۳۹۷، «مجله صنعت  
موتورسیکلت» با سرکار خاتم مهندس زهرا سعیدی نماینده اسبق مبارکه  
اصفهان مکاتبه‌ای داشت که ایشان نیز در خواست مذکور ابه معافون قوانین  
مجلس شورای اسلامی، جناب آقای دکتر میرمحمد صادقی ارجاع دادند ولی  
به دلایل نامعلوم که البته قابل حدس است، ایشان در نهایت نامه خود را از معاونت  
قوانین مجلس پس گرفته است. سال گذشته نیز دو بانوان اصفهانی از طریق دیوان  
عدالت اداری اقدام کردند که در عمل هیچ نتیجه‌ای حاصل نشد.  
اما اگر مسئولان با سخن سوال این بانوان موتور سوار را دهند، شاید گره یکسری  
از مشکلات در این زمینه باز شود.

پیست موتور کراس شرق تهران مکانی که هر روز بانوان موتور سوار به  
آن جامی روند تا هیجان و لذت موتور سواری را تجربه کنند. البته ورود به  
پیست برایشان چندان راحت نبوده و آن ها سال هاست که برای این مطالبه  
به ظاهر کوچک می‌جنگند. به دلایلی که نمی‌دانیم همیشه موتور سواری  
برای زنان محدودیت‌های زیادی داشته است؛ از خانواده گرفته تا جامعه  
و مسئولان همیشه با آن ها مخالفت می‌کردند. اما همه این موانع نتوانست  
مهارتی است که به این سادگی‌ها بهدست نمی‌آید. اما، با این حال هیچ کدام  
اجازه موتور سواری در سطح شهر را ندارند.

برای مثال تمامی ایستگاه‌های مترو و ناوگان اتوبوسرانی در هفته گذشته  
به طور کامل علامت‌گذاری شده‌اند تا اگر کسی خواست از آنان استفاده کند،  
بار عایت فاصله‌گذاری اجتماعی بتواند آن‌ها استفاده کند و خدای نکرده  
به این بیماری دچار نشود.

اما، آیا اگر استفاده از موتورسیکلت گسترش پیدا کند بهتر نیست؟  
نژادیان در ادامه افزود: نکته دیگر که در این شرایط خاص نیاز است مجدد و  
بانگاهی متفاوت از گذشته برسی شود، بحث صدور گواهینامه موتورسیکلت  
برای بانوان است. در این خصوص قانون گذار می‌تواند شرایط خاصی را برای  
خانم‌های دار نظر بگیرد. به طور مثال برای شروع، بانوان فقط از موتورسیکلت‌های  
برقی یا بنزینی با حجم مشخص، بتوانند استفاده کنند.  
مدیر مسئول موتورسیکلت نیوز عنوان کرد: از مسئولان انتظار می‌رود روند  
تولید و شرایط استفاده از موتورسیکلت را اسان تر کنند، تا زیبایی بیشتر  
این ویروس در مجموعه حمل و نقل عمومی جلوگیری شود.<sup>۴</sup>



<sup>۳</sup>- جباری، افسانه (۱۳۹۹)، قهرمان موتور کراس: ترک موتور می‌شود نشست، اما ۳۰ سانت جلوتر نه، ایران آنلاین، ۱۴ بهمن ۱۳۹۸، کدخبر: ۵۲۷۱۴۱، ر.ک: <http://www.ion.ir/news/537141>

<sup>۴</sup>- نژادیان، محمدعلی (۱۳۹۹)، استفاده از موتورسیکلت می‌تواند باعث کاهش شیوع کرونا شود، پایگاه خبری موتورسیکلت نیوز، ۱۵ اردیبهشت ۱۳۹۹، کدخبر: ۶۱۱۷، ر.ک: <https://www.motorcyclenews.ir/news/6117>



بانوی موتورسوار اصفهانی:

## از برخی آقایان بهتر موتورسواری می‌کنم

بانوی موفق ایرانی و اصفهانی بوده که همواره با هدف قرار دادن نقطه پیروزی در مسیری سخت با تلاش به سکوهای برتر آن هم در مدت زمان کم دست یافته است و این یعنی آغاز و ادامه یک افتخار در ادامه گفت و گوی خبرنگار اینمنارا با فهیمه نعمت اللهی، "بانوی موتورسوار اصفهانی می‌خوانید:

شجاع و فکور، آنان که در میدان رقابت با همه شایستگی هاسعی در خوب ظاهر شدن و کسب موفقیت هایی بزرگ دارند. از بانوی ورزشکاری سخن می‌گوئیم که تجربه یک رشته مهیج تنوعی بی‌همتا زرنگ‌ها و نقش‌های بوم سپیدزنگی اشن آفریده و دنیا یش را زیبا و هیجان انگیز کرده است. او با فعالیت در رشته موتورسواری نمونه یک

بانوی موتورسوار اصفهانی در این برهه کرونایی و گرمای تابستان علاوه بر استفاده از کلاه کاسکت، ماسک هم می‌زندر حالی که خیلی‌ها هنوز این موضوع را جدی نگرفته‌اند. به گزارش موتورسیکلت نیوز به نقل از اینمنا، اینجا اصفهان است، سرزمینی به وسعت جغرافیای تاریخ، باستانی، زنده‌دل و بکر با مردان وزنانی



**از عنایتتان برایمان بگویید؟**

سال ۹۷ در رقابت‌هایی که در پیست مجموعه ورزشی آزادی تهران برگزار شد به مقام دوم دست یافتم. سال ۹۸ مسابقات کشوری پیست تختی در تهران برگزار شد که موفق به کسب عنوان نخست شدم. همان سال در مسابقات کشوری سرزمین ایرانیان در کلاس A ۲۵۰ مقام سوم را به دست آوردم. در کل با مجموع امتیازاتی که کسب کردم قهرمان سال ۹۸ کشور شدم.

**این روزها با کرونا چه کار می‌کنید؟**

تمریناتمان را با رعایت پروتکل‌های بهداشتی انجام می‌دهیم. در هفته سه یا چهار جلسه تمرین می‌کنیم و تمرینات آنقدر انرژی‌مان را می‌گیرد که کاردیگری نمی‌توانیم بکنیم و باید استراحت کافی داشته باشیم برای روز بعد که دوباره تمرین داریم در حقیقت یک روز برای تمرین است و روز بعد استراحت و همین روند تکرار می‌شود.

**دلاتن برای پیست تنگ نشده است؟**

دلخواه تنگ شده چون ماباید پرش انجام دهیم، اما شرایطی که هست فقط به کوه و تپه می‌رویم و جاهایی هم هست که پرش کوچک برای خودمان تعییه می‌کنیم و به هیچ وجه قابل مقایسه با مکانات پیست مسابقه نیست، برای اینکه پرش‌های پیست با متراژهای بزرگش واقعاً لذت‌بخش است البته دو، سه هفته‌ای هست که پیست باز شده ولی با شرایط سخت فقط یک روز در هفته‌آن هم در تایم خیلی محدود، موتورسواران به نوبت تمرین می‌کنند و پروتکل‌ها خیلی خوب رعایت می‌شود، هر چند که در گذشته با هم تمرین می‌کردیم و مثل مسابقه با هم رقابت می‌کردیم اما حالا نفرات کمتری به پیست می‌آیند و یا اصلاً عده‌ای نمی‌آیند. در کل امیدوارم که شرایط قبل دوباره برگردد و ما توانیم آن لذت را باز هم تجربه کنیم و هیجان برایمان تکرار شود.

**برای اینکه آمادگی بدنتان در این دوران کرونایی حفظ شود، کجا و چگونه تمرین می‌کنید؟**

به خاطر اینکه ورزشگاه‌ها و سالن‌های بدنسازی تعطیل است، من خودم معمولاً در یک زمان مناسب جاهایی که خلوت هست را در نظر می‌گیرم برای دو و میدانی و طناب‌زن، یک چمن کوچک پیدا می‌کنم و تمرینات بدنسازی ام را نتیجه می‌دهم و با موتورم هم در کوه‌های اطراف تهران که مسیرهای خوبی دارد تمرین می‌کنم، در هر صورت سعی کردم که آمادگی ام حفظ شود تا برای رقابت‌ها و مسابقات آماده باشم.

**چه مدتی است که در مسابقات رسمی حضور فعال دارید؟**

شاید جالب باشد این را بگویم هر کس من را می‌بیند می‌گوید «شما نابغه این رشته شده‌اید» یعنی جز محدود افرادی هستم که در یک مدت زمان کم توانستم به اینجا برسم، چون ظرف شش یا هفت ماه به سطح قهرمانی رسیدم و توانستم در سطح حرفاًی مسابقه بدهم، در واقع فقط یک دوره در سطح مبتدی مسابقه دادم و پس از آن جواز شرکت در مسابقات حرفاًی را گرفتم. من فقط یک دوره در سطح مبتدی شرکت کردم و توانستم وارد سطح حرفاًی شوم و در همه مسابقات این سطح روی سکو بودم، در کل حدود دو سال است که در این رشته حرفاًی فعالیت دارم.

**رقابت‌های موتورسواری انواع گوناگونی دارد و در کلاس‌های مختلفی برگزار می‌شود، شما در کدام نوع از رقابت‌ها و در چه نوع پیستی کار می‌کنید؟**

موتور ما ۲۵۰ مکراس است و در فضای باز و پیست‌های خاکی مسابقاتمان برگزار می‌شود.

**از عملیات آکروباتیک، مسیرهایی که پستی و بلندی دارد با مانع‌های مختلف و پرش بلند استفاده می‌کنید؟**

بله، حتی تمریناتمان در تپه‌ها و کوه‌هایی که ارتفاع بلندی دارند انجام می‌شود. در مسابقات هم پرش‌های بلند را داریم.



**بگویید زندگی یک خانم موتورسوار چگونه است؟**

یک زندگی شاد و پر فراز و نشیب، به شکلی که بالا و پایین زیاد دارد و یکنواخت نیست.

**از مواجهه با خطر ترسی ندارید؟**

آن ترس معمولی همیشه هست ولی وقتی به دل ترس بروید و با آن رویه رو شویید، خیلی لذت‌بخش است تا اینکه کتاب بایستد و فقط بترسید. دوست دارم کار مورد علاقه‌مان را هر چند ترسناک باشد انجام بدهم و چالش‌ها را تجربه کنم.

**موتور تداعی چه خاطره‌ای در ذهن شماست؟**

همیشه نسبت به این وسیله یک ممنوعیتی برایمان وجود داشت که نمی‌توانستیم یا اجازه ندادشیم که از آن استفاده کنیم، برای من اینگونه بود، ولی الان با شرایطی که برای خانم‌ها به وجود آمده حس به دست آوردنش خیلی خوب است. اینکه می‌توانیم با خیال راحت از آن استفاده کنیم بدون هیچ نگرانی که بخواهد متعلق به شخص دیگری باشد، برای اینکه می‌دانم موتور مال خودم است بدون اینکه بخواهم جوانگوی کسی نباشم. به طور مثال برادرم در گذشته یک موتور زیبا داشت که خیلی دوست داشتم سوارش شوم، با آن کمی این طرف و آن طرف بروم ولی اجازه ندادشیم، فقط در این حد اجازه داشتم که روی آن بشیم و عکس بگیرم با اینکه خودم این توانایی را در وجود می‌دیدم که می‌توانم این کار را انجام بدهم. حالا که بزرگ شدم می‌بینم که من خیلی بهتر از بعضی آقایان موتورسواری می‌کنم طوری که به اینجاست سیدم و توانستم مقام کسب کنم و این در واقع به نوعی اثبات خودم و توانایی‌هایم بوده است.

**از ابتداء به موتورسواری تنها به چشم یک**

**فعالیت ورزشی نگاه می‌کردید؟**

من از بچگانی ورزش می‌کردم و در سطح قهرمانی هم فعال بودم تا اینکه به سن ۲۷ یا ۲۸ سالگی که رسیدم زمان ورزش کردنم در رشته زمزی تمام شد. به همین خاطر بیشتر دنبال رشته‌ای بودم که علاوه بر هیجانی که برایم ایجاد می‌کند بتوانم همچون گذشته قهرمانی را هم تجربه کنم، خیلی تحقیق کردم و تنها رشته‌ای که می‌توانست آن هیجان را برایم داشته باشد، موتورسواری بود. فکر می‌کنم موتورسواری بین پرهیجان ترین رشته‌های ورزشی است و زمانی که دیدم می‌توانم در این رشته قهرمان شوم، آن را انتخاب کردم.

**از چه سنی به این رشته علاقه پیدا کردید؟**

۲۷ سالگی.

بتواند حرفه‌ای این رشته را آموزش دهد. اگر این زمینه فراهم شود که چند نفر از بانوان این رشته به خارج از کشور بروند و آموزش بینند و برگردند و به علاقه‌مندان با آموزش‌هایشان کمک کنند کاربرگی است که برای این رشته در بخش بانوان بسیار تأثیرگذار خواهد بود. نکته دیگر اینکه راه حضور بانوان در مسابقات بین المللی بسته است و مانمی‌توانیم اگر این امکان به وجود بیاید کشورهای دیگر رقابت کنیم، اگر این امکان به وجود بیاید که چند اعظام داشته باشیم، مسابقات را آنجا برگزار کنیم و در رقابت با بانوان این رشته در دیگر کشورها تجربه به دست بیاوریم. خیلی به پیش‌فتمان کمک می‌کند چون در ایران تعداد بانوان موتورسوار محدود است و مادر مسابقات با تعداد کمتری از بانوان رقابت می‌کنیم. اگر بتوانیم در مسابقات بین المللی حضور پیدا کنیم رشدمان در این رشته بیشتر خواهد بود.

نماینده، فهیمه (۱۳۹۹)، بهتر از برخی آقایان موتورسواری می‌کنم، خبرگزاری ایمنا، ۱۳۹۹، شهربور، ۲۹، کدخبر: ۴۴۰۲۲،  
<https://www.imna.ir/news/442022>

## صحبتی دارید با مسئولان در ارتباط با مشکلاتی که برای بانوان ورزشکار این رشته وجود دارد؟

بیشترین مشکلمان هزینه‌های موتورسواری است، به هر حال هفته‌ای سه جلسه تمرینات حرفه‌ای انجام می‌دهیم همین مدت زمانی را که صرف می‌کنیم برای تمرینات منوط به این است که لاستیک موتورمان نویاشد، لباس‌های اینمی که استفاده می‌کنیم بعد از یک مدت استفاده از یکی‌شش کم می‌شود و لازم است که هر آن‌گاهی لباس‌هارا عوض کنیم، لاستیک‌ها هر دو ماه یک بار باید عوض شوند که البته این سنتگی به سطح تمریناتمان دارد و هزینه‌هایش بالاست. هیچ مؤسسه‌ای وارگانی مارا حمایت نمی‌کند و ما خودمان هزینه‌هارا متحمل می‌شویم. خیلی از بانوان که به این رشته علاقه‌مندند می‌آیند وارد می‌شوند ولی موتور ندارند و یا این هزینه‌ها هم نمی‌توانند یک موتور تهیه کنند. اگر فکری بکنند که تعدادی موتور در اختیار هیئت‌های مختلف قرار داده شود تا بانوان بیایند و از آن‌ها استفاده کنند و آموزش بینند خیلی خوب است. یک مربی خانم در سطح ایران نداریم آن هم خانمی که

**اگر موتور را از شما بگیرند و به جایش یک وسیله ورزشی دیگر بدهند تا با آن فعالیت‌ها و افتخارات ورزشی تان را دنبال کنید، دوست دارید آن وسیله چه چیزی باشد؟**

دلم می‌خواهد یک موتوری با مدل بالاتر به من بدهند یعنی مدلش از مدل موتور خودم بالاتر باشد چون من موتور را با هیچ چیز دیگری عوض نمی‌کنم.

## برای بانوان علاقه‌مند به رشته‌های مهیج چه توصیه‌ای دارید؟

هر ورزشی سختی خودش را دارد، در مورد موتورسواری معمولاً به این صورت است که بانوان علاقه نشان می‌دهند، جذب هم می‌شوند ولی حرأت انجامش را ندارند. نظرم این است که فرقی نمی‌کند چه رشته‌ای باشد ممکن است پاراگلایدر را دوست داشته باشند، اتومبیلانی یا هر رشته پرهیجان دیگری را، مهم این است که بیایند و شروع کنند. این سد را برای خودشان بشکنند، بانوان وارد مسیر خواسته‌شان شوند کافی است. چیزی که مهم است این است که شروعش کنند.





## عشق به سرعت من را موتورسوار کرد

بانوان زیادی جذب موتورسواری شده‌اند

لذت می‌بردم و فکر می‌کنم عشق به سرعت بود  
که مرا موتورسوار کرد.

خود و عشق به سرعت گفت: از کودکی عاشق  
سرعت بودم، از تماشای موتورسیکلت در خیابان

رئیس کمیته موتورسواری بانوان هیئت اتومبیلرانی  
وموتورسواری استان البرز ضمن اشاره به کودکی

بانوان البرزی نگاهشان به ورزش تغییر کرده و خیلی راحت به دنبال عشق خود در موتورسواری می‌روند و با تمام سختی‌های موجود در این رشتہ، اما برای کسب مقام‌های کشوری تلاش می‌کنند که اتفاقاً البرز همواره در کشور صاحب عنوانین قهرمانی است.

رئیس کمیته موتورسواری بانوان هیئت اتومبیلرانی و موتورسواری استان البرز با اشاره به چالش‌های موجود در این رشتہ گفت: اصلی‌ترین مشکل همان بحث مالی است که گران بودن لوازم یدکی و تعمیرات موتور باعث دغدغه ورزش‌کاران شده و علاوه بر آن تمامی بانوان موتورسوار دوست دارند تا به صورت قانونی بتوانند گواهینامه موتورسیکلت دریافت کنند.

رویتوند در پایان ضمن اشاره به اهداف خود در موتورسواری عنوان کرد: هدف من این است که یک روز در مسابقات برون مرزی برای کشوم پرچمداری کنم و نماینده خوبی برای ورزش البرز باشم.<sup>۱</sup>

بود و دست و کمرم با آسیب جدی مواجه شد. وی تصریح کرد: عشق به موتورسواری و تمرين در پیست باعث شد تا با قدرت بعد از دوران مصدومیت به میادین برگردم و یک سال بعد به عنوان رئیس کمیته مسابقات (با حمایت هیئت اتومبیلرانی و موتورسواری)، مسابقات کشوری موتورسواری را در سطح عالی به میزبانی البرز برگزار کردیم.

این مسئول که با ۵ مقام نگارنگ کشوری در سال‌های اخیر خوش درخشیده در خصوص وضعیت رشتہ موتورسواری بانوان به خصوص در موتورسواری از کودکی همواره من بوده است. رئیس کمیته موتورسواری بانوان هیئت اتومبیلرانی و موتورسواری استان البرز در خصوص نحوه ورودش به این رشتہ گفت: سال ۹۵ یک فرآخوان از طرف هیئت اتومبیلرانی و موتورسواری استان دیدم و تصمیم گرفتم

که بعد از سال‌هادر واقع به دنبال عشق خود بروم و علیرغم مخالفت خانواده، اما در این فرآخوان شرکت کردم. رویتوند با اشاره به آسیبدیدگی اش در نخستین تجربه‌های موتورسواری گفت: موتورسواری مثل سایر رشتہ‌های ورزشی خطرات خاص خود را دارد و من هم در نخستین تجربه‌های حضورم در پیست موتورسواری با آسیب جدی مواجه شدم که نصف بدنم ۳ ماه در گچ

نیلوفر رویتوند اظهار کرد: تقریباً در کودکی فهمید که عاشق موتورسواری هستم و تمام اهدافم معطوف به موتور شده بود. اما، این موضوع با باب میل خانواده به خصوص پدرم نبود و ایشان مخالف فعالیت من در رشتہ موتورسواری بود.

وی بایان این که در نوجوانی به صورت حرفاًی ورزش کرده است گفت: در سنین بایین تر رشتہ‌های والیال، تکواندو و شنا را به صورت حرفاًی کار کرده‌ام، اما، عشق به موتورسواری از کودکی همواره من بوده است. رئیس کمیته موتورسواری بانوان هیئت اتومبیلرانی و موتورسواری استان البرز در خصوص نحوه ورودش به این رشتہ گفت: سال ۹۵ یک فرآخوان از طرف هیئت اتومبیلرانی و موتورسواری استان دیدم و تصمیم گرفتم که بعد از سال‌هادر واقع به دنبال عشق خود بروم و علیرغم مخالفت خانواده، اما در این فرآخوان شرکت کردم. رویتوند با اشاره به آسیبدیدگی اش در نخستین تجربه‌های موتورسواری گفت: موتورسواری مثل سایر رشتہ‌های ورزشی خطرات خاص خود را دارد و من هم در نخستین تجربه‌های حضورم در پیست موتورسواری با آسیب جدی مواجه شدم که نصف بدنم ۳ ماه در گچ

۱- رویتوند، نیلوفر، (۱۳۹۹)، عشق به سرعت مرا موتورسوار کرد، خبرگزاری برنا، ۱۹ مرداد ۱۳۹۹، کدخبر: ۱۰۴۱۳۰۹، <https://www.borna.news/fa/tiny/news-1041309>

## با رونق صنعت دوچرخه و موتورسیکلت در دوران کرونا خودروسازها چه استراتژی خواهند داشت؟



برای تیر کارلیه، یکی از بنیانگذاران کمپانی واممووف این تصمیم فرانسه کاملاً در تضاد با شعارهای محیط زیستی امنوئل ماکرون، رئیس جمهوری این کشور داشت و گفت که «نمی توان در سخن و عمل تا این اندازه متضاد بود». در قاره اروپا عامل ۳۰ درصد از تولید گازهای گلخانه‌ای خودروهای سبک و سنگین هستند. نقش خودروهای سواری در آلودگی هوای عرضه، یعنی دو سوم بیشتر از وسائل نقلیه سنگین و حمل و نقل عمومی است.

### از این به بعد موتورسواری و دوچرخه سواری بیشتر مورد توجه بانوان قرار خواهد گرفت



کرونا باعث شدنان دوچرخه سوار تونسی چالش‌های جنسیتی را به چالش بکشند. به گفته فعالان مدنی شیوع کرونا در تونس خیلی چیزها را تغییر داده و یکی از آن‌ها روی آوردن زنان به دوچرخه سواری است. در تونس نیز مانند برخی کشورها از جمله ایران دوچرخه سواری زنان تابوهایی دارد.

استفانی پوسن، بنیانگذار بنیاد «لولوروتین» (دوچرخه روزمره) می‌گوید: «قرنطینه و کرونا خیلی چیزها را در تونس تغییر داده است. بسیاری پس از شیوع وپروس کرونامی خواهند دوچرخه سواری را بیاموزند و حالا بالبوبی از درخواست‌های مواجه شدیم. این این جمن به زنان در گروههای سنی مختلف آموزش می‌دهند تا چگونه دوچرخه سواری کنند. حتی زنان سالخورده نیز از این برنامه آموزشی استقبال کردند.»

۱- دولت فرانسه یک تبلیغ تلویزیونی دوچرخه‌های الکتریکی را سانسور کرد، یورو نیوز، ۰۷/۰۲/۲۰۲۰.  
ر.ک:

<https://per.euronews.com/2020/07/02/french-authority-censorship-against-an-electric-bike-advertisement>

۲- زنان دوچرخه سوار تونسی چالش‌های جنسیتی را به چالش کشیدند، یورو نیوز، ۰۷/۰۲/۲۰۲۰.  
ر.ک:  
<https://per.euronews.com/2020/07/02/tunisia-women-cyclists-challenge-gender-norms>



اگر تا امروز فقط رقابت داخلی بین صنایع دوچرخه وجود داشت، از این به بعد رقابت بین تولیدکنندگان موتورسیکلت، دوچرخه سازها و خودروسازها خواهد بود.

خودروسازها در جهان ممکن است از دو راه حل استفاده کنند:

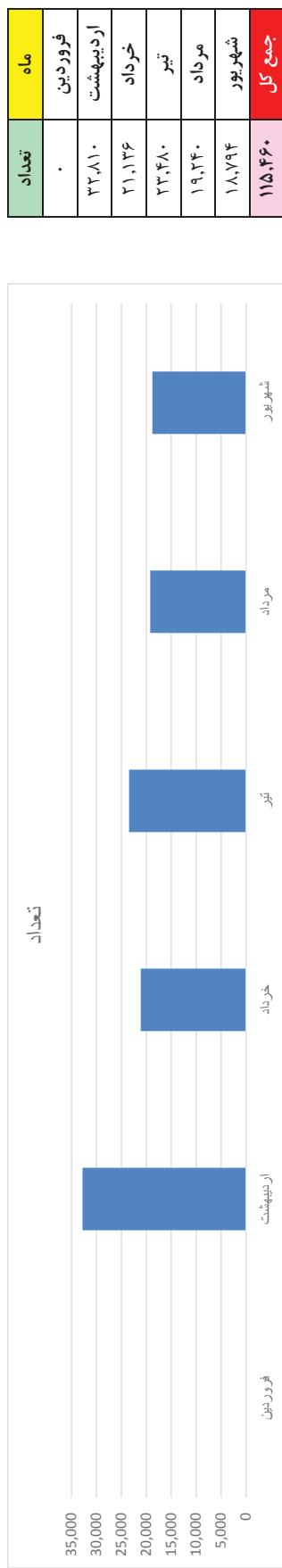
- ۱- به تولید دوچرخه و موتورسیکلت روی بیانورز
- ۲- با صنعت دوچرخه به هر طریق که بتوانند مبارزه کنند این موضوع صرفاً یک تحلیل نیست، بلکه یک واقیت است که از این به بعد شاهد آن خواهیم بود. برای نمونه دولت فرانسه از پخش تبلیغ تلویزیونی دوچرخه‌های الکتریکی شرکت هلندی واممووف به دلیل «ارائه تصویر و بران کننده از صنعت خودروسازی» جلوگیری کرد. شرکت واممووف در تبلیغ تلویزیونی خودنشان می‌دهد که چگونه می‌توان از خودروهای سواری و یکی از مهم‌ترین سرچشمه‌های آلودگی محیط زیست، دوچرخه‌های الکتریکی دوست طبیعت ساخت.



در این تبلیغ تلویزیونی روی ترافیک طولانی در پایتخت‌های بزرگ تمرکز زیادی می‌شود و در چند ثانیه مضرات خودروهای سواری در شهرهای بزرگ را نشان می‌دهد.

به گفته سازمان نظارت بر تبلیغات حرفه‌ای در فرانسه که این ویدیو را سانسور کرده است، تبلیغ شرکت واممووف «ضد صنعت خودروسازی است و می‌خواهد تصویری بسیار فراتر از واقعیت، از مضرات خودرو نشان دهد». به گفته این سازمان دولتی، نمایش کارخانه و بعد دود مشعل‌های صنعتی و سپس نمایش ترافیک و آلودگی هوا همه تبلیغی علیه صنایع خودروسازی است. فرانسه و آلمان و ایتالیا سه کشور بزرگ تولید خودرو در جهان هستند. دولت فرانسه از مسئولان شرکت واممووف خواسته است تا تبلیغات خود را تغییر دهد.

### آمار شماره گذاری موتورسیکلت در ایران (۱۳۹۹) – به تفکیک ماه



### آمار شماره گذاری موتورسیکلت در ایران (۱۳۹۹-۱۳۸۸)

آمار مقایسه‌ای شش ماهه اول سال												آمار مقایسه‌ای شش ماهه دوم سال											
فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	جمع کل	آبان	مهر	آذر	دی	بهمن	اسفند	کل سال	جمع کل									
۳۶,۵۳*	۵۴,۸۷*	۰	۱۱۳,۵۷*	۶۶,۳۷*	۱۳۳,۳۵*	۴۰,۴۷*	۲۱,۳۳*	۵۴,۰۸*	۲,۵۴*	۱۶,۷*	۱۳,۳۸*	۴۱,۹۸*	۵۵,۴۸*	۱۵۰,۰۳*									
۱۱۴,۰۴	۱۰۱,۶۱*	۱۰۰,۸۸*	۱۰۰,۳۰*	۷۲,۵۶*	۸۰,۹۷*	۴۰,۸۸*	۳۰,۰*	۴۸,۰۵*	۲۹,۶۳*	۳۶,۲۱*	۲۴,۵*	۲۶,۶۳*	۲۲۸,۸۹*	۸۱۷,۱۹*									
۱۱۴,۴۷	۱۱۰,۰۵*	۱۰۰,۰۵*	۹۴,۳۶*	۱۱۵,۹۹*	۱۱۵,۹۹*	۳۵,۰*	۱۱,۱*	۵۰,۰۱*	۲۹,۰۴*	۱۹,۸*	۱۰,۹۲*	۱۲,۵*	۱۶۰,۹۶*	۸۱۳,۲۰*									
۹۲,۷۶	۳۹,۸۸*	۴۱,۰۱*	۵۴,۸۸*	۵۹,۴۴*	۵۴,۸۷*	۳۴,۳۰*	۲۹,۰۷*	۶۰,۴۷*	۱۴,۳۳*	۵,۰۱*	۸,۹۵*	۱۰,۹۱*	۷۵,۱۴*	۴۱۸,۲۳*									
۲۹,۹۲	۳۲,۰۱*	۳۱,۸۷*	۳۱,۰۱*	۳۲,۰۷*	۲۶,۰۷*	۱۷,۰۹*	۲۳,۰۲*	۲۰,۴۹*	۱۳,۰۱*	۷,۳۹*	۷,۰۷*	۷,۰۷*	۱۳۵,۱۴*	۳۱۶,۱۴*									
۲۷,۴۴	۷۱,۰۵*	۷۱,۳۹*	۵۱,۳۹*	۶۱,۴۱*	۶۴,۶۸*	۳۴,۰۵*	۱۲,۰۱*	۳۵,۰۸*	۱۳,۶۳*	۷,۴۷*	۴,۰۲*	۷,۷۷*	۱۹۲,۱۵*	۵۳۸,۸۲*									
۲۰,۷۸	۵۳,۶۴*	۴۸,۷۶*	۴۸,۷۶*	۵۳,۶۴*	۴۳,۵۸*	۲۶,۷۲*	۳۲,۰۲*	۲۲,۰۶*	۱۳,۰۱*	۹,۵۷*	۹,۵۷*	۱۰,۳۶*	۱۰۵,۰*	۴۵۸,۸۷*									
۴۰,۱۶	۵۵,۰۳*	۹۲,۰۹*	۵۷,۰۷*	۶۷,۰۷*	۷۹,۰۷*	۳۵,۰۹*	۱۵,۰۱*	۱۱,۰۱*	۹,۱۴*	۶*	۷,۸۳*	۷,۰۹*	۳۷۳,۰۵*	۷۳۳,۰۵*									
۸,۳۶	۸,۴۰	۸,۰۲*	۶,۰۷*	۱۱,۰۱*	۱۱,۰۱*	۱۰,۵*	۱,۰۱*	۷,۰۸*	۸,۹۲*	۱,۱۳*	۱,۰۰*	۰,۴۹*	۱۰۶,۱۴*	۱۵۷,۰*									
۵۶	۷,۰۶*	۱۱,۰۹*	۱۰,۰۳*	۱۰,۰۱*	۱۰,۰۱*	۸,۰۱*	۱,۰۱*	۸,۰۲*	۰,۰*	۰*	۰*	۰*	۷۶,۰۲*	۱۶۰,۰۳*									
۲,۴۹۴	۲,۰۰*	۲,۰۰*	۰*	۲,۰۰*	۰*	۰*	۰*	۰*	۰*	۰*	۰*	۰*	۱۱۶,۴۵*	۱۱۶,۴۵*									
۱۳۹۹	*	*	*	۲۱,۱۳*	۲۱,۱۳*	۱۱,۰۴*	۱۱,۰۴*	۱۱,۰۴*	۱۱,۰۴*	۱۱,۰۴*	۱۱,۰۴*	۱۱,۰۴*	۱۱۵,۴۶*	۱۱۵,۴۶*									

باید لین این که آمار مذکور از منابع مختلف در سالیان گذشته تهیه شده است و با وجود اختلاف اندک بین آنها، از این روز داشتن خطای احتسابی ردنی شود.

## قدرتانی معاون استاندار فارس از خیر و کارآفرین صنعت موتورسیکلت ایران



مقابله با این بیماری به دستگاه‌های اجرایی و مردم داشته‌اند که از جمله آن‌ها کمک این خبر نوعدوست است.

وی در بخش دیگری از مطالب خود گفت: در قالب طرح مواسات، همدلی و کمک مومنانه نیز باهیماری مردم این شهرستان در ۲ ماه گذشته، ۱۲ هزار بسته غذایی به ازنش بیش از ۲۰ میلیارد ریال بین نیازمندان و افراد آسیب دیده از کرونا توزیع شد. (شهرستان داراب در فاصله ۲۲۵ کیلومتری جنوب شرقی شیراز قرار دارد).

**زمکی صحنی** یکتای سرنده‌ی باست  
هر کسی نمی‌خود خانم و از صندرو  
صحب پورتربه جاست.  
خرم آن نمک مردم پارند بیاد

یک هزار و ۸۰۰ دست لباس ایزوله و ماسک را  
هدا کرده است.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از ایرنا، معاون استاندار فارس و فرماندار ویژه شهرستان داراب گفت: جلیل مجاهد یکی از خیران این شهرستان برای مقابله با بیماری کرونا، ۱۵ میلیارد ریال تجهیزات بیمارستانی به مرکز درمانی امام حسن مجتبی (علیه السلام) این شهر اهدا کرد.

فرماندار ویژه شهرستان داراب همچنین گفت: ۲ دستگاه تنفس مصنوعی نیاز از دانشگاه علوم پزشکی شیراز به بیمارستان امام حسن مجتبی (علیه السلام) این شهر تحویل داده شده است که از آن‌ها در بخش‌های اورژانس بسترهای و بخش حاد تنفسی استفاده خواهد شد. مظفری ادامه داد: از آغاز شیوع کرونا بسیاری از خیران این شهرستان کمک‌های ویژه‌ای برای

وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَالْتَّقَوَىٰ  
در راه نیکوکاری و تقوا با هم همکاری کنید

خیر و کارآفرین صنعت موتورسیکلت که در سال‌های گذشته نیز در امور مختلف از جمله توسعه مدرسه‌سازی و آموزشگاه مشارکت داشته است، این بار در عرصه حوزه سلامت مجاهدت کرد.

جلیل مجاهد، موسس و مدیریت «گروه صنعتی نیروموتور» که علاوه بر شخصیت ارزشمند کارآفرینی، هنگام جوانی در لباس پر افخار علمی نیز به کنسور خدمت کرده است، این بار در حوزه سلامت حضور پیدا کردو تجهیزاتی شامل، ۲ دستگاه اکسیژن ساز سیار (کمک تنفس بیمار)، ۲ دستگاه تنفس مصنوعی (ونتیلاتور) و



## استندهای تبریک و تسلیت محک؛ نشان همراهی و همدلی شما

با سفارش استندهای محک با کمترین هزینه، همراهی و همدلی در روزهای شادی و ناراحتی عزیزان تان را به اقدامی نیکوکارانه پیوند دهید و سهمی بزرگ در تأمین هزینه دارو و درمان کودکان مبتلا به سرطان داشته باشد.



شماره سفارش استندهای تبریک و تسلیت:



۰۲۱-۳۵۴۰

از اینکه به پیام ما توجه می‌کنید، سپاسگزاریم

# 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 .....	2
Competition in Japanese style.....	3
Analysis of the Iranian motorcycle industry and market .....	4
A window as big as Iran.....	10
The Islamic revolutionary guard corps, the army, and Barekat foundation should help knowledge-based companies in the field of motorcycle production. ....	13
Three colors have been provided for motorcycle license plates.....	16
Necessity of spreading the culture of motor riding .....	17
Is a car license enough for motorcycles and electric scooters?.....	20
Using motorcycles can decrease the prevalence of Coronavirus.....	22
I ride a motorcycle better than some men.....	24
My love in speed made me a motorcyclist.....	27
What strategy will automakers use with the prosperity of the bicycle and motorcycle industry at the time of Corona?.....	28
Statistics of motorcycle numbering in Iran (2020) - per month.....	29
Honoring the deputy governor of Fars about the benevolent and entrepreneur of the Iranian motorcycle industry.....	30

Exclusive Quarterly  
VOL. 3, NO. 7, Autumn 2020

**Concessionaire, Managing Director  
and Editor in Chief**  
Mohammadali Nejadian

**Contributors of this issue**  
Dr. Majid Rezaei

**Art Management/ Designer Layout**  
Mohammadali Nejadian

**Contact with the publication**  
1- Iran, Tehran, Post Box: 19575-565  
2- No. 9- Masjed Shahabi Alley -Shakouri St.  
Kiyamanesh Avenue- 17 Shahrvir St.  
Tehran-Iran  
Post Code: 1769694541  
Phone: +9821-33438587

**Public relations and advertising  
organization**  
+989128237336



[www.motorcycleindustry.ir](http://www.motorcycleindustry.ir)  
[Twitter.com/motorcycle\\_ind](https://Twitter.com/motorcycle_ind)  
[Telegram.com/motorcycleindustry](https://Telegram.com/motorcycleindustry)  
[Instagram.com/motorcycle.industry](https://Instagram.com/motorcycle.industry)  
[Facebook.com/motorcycleindustry.iran](https://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.

اولین پایگاه خبری اختصاصی صنعت موتورسیکلت در ایران

# مترسیکلت نیوز

*Motorcyclenews*



[www.motorcyclenews.ir](http://www.motorcyclenews.ir)



اولین مارکت پلیس تخصصی صنعت موتورسیکلت و دوچرخه ایران تاسیس شد  
از طریق سیکلت کالا مستقیم از تولیدکنندگان و واردکنندگان خرید کنید

سیکلت کالا

*Cyclet kala*



[www.cycletkala.com](http://www.cycletkala.com)