

حکمت روز
پیامبر اکرم (ص)

هر کس یک روزی دارد که حتماً به او خواهد رسید. پس هر کس به آن راضی شود، برایش پُر برکت خواهد شد و او را پس خواهد بود و هر کس به آن راضی نباشد، نه برکت خواهد یافت و نه او را پس خواهد بود. روزی در پی انسان است، آن گونه که آجلش در پی اوست.

اعلام‌الدین صی ۳۴۲

مناجات
علامه حسن زاده آملی

الهی، مرا به نعمت لقایت منتعم فرموده‌ای، چگونه شکر آن بگزارم.

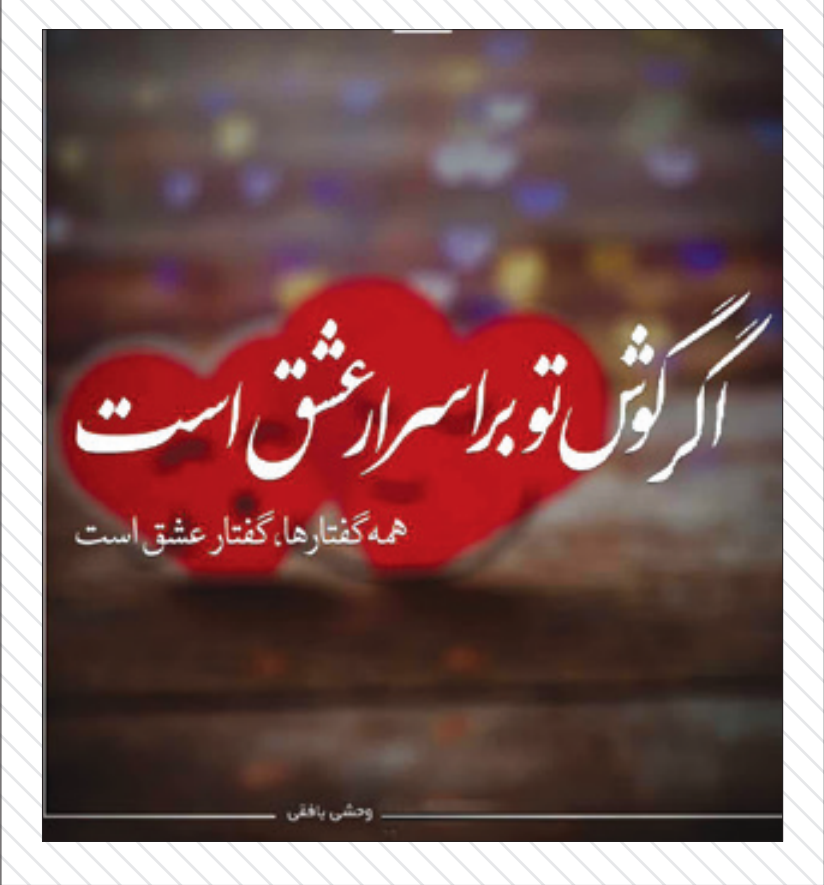
الهی، شکرت که به جنت لقایت در آمدم.

الهی، کجا سرّ دوست از دوست مستور است، چگونه حسن دعوی دوستی کند که مهجور است.

الهی، یک عمر امروز را به فردا بدم، توقیفم ده که حال فردا را به امروز آورم!

الهی، ثمرهٔ درس و بحث و فکر و ذکر من این شد که جهان را جهانیانی است و جان را جانانی.

باشاعران



خراسان به روایت فرسان
۱۸ اسفند ۱۳۴۱

مسافری از رئیس یک ایستگاه راه‌آهن کتک خورد

۵۶سال پیش در چنین روزی، روزنامهٔ «خراسان» نوشت: رئیس یکی از ایستگاه‌های راه‌آهن استان خراسان از کار بر کنار شده است. جریان از این قرار بوده است که وی قصد داشته، تعدادی مسافر را بدون بلیت سوار قطار مشهد به تهران کند و وقتی که احساس می‌کند این اقدام او توجه بازر س قطار را به خود جلب کرده است، برای رد گم کردن و پرت نمودن حواس بازر س، شروع به فحاشی و کتک‌زدن مسافران می‌کند. در این بین یکی از مسافران هم زخمی می‌شود! اما موضوع توسط بازر س معلوم گزارش شد. به همین دلیل، مسئول نامبرده، طی نامه‌ای از وزارت کار، از ریاست بر کنار و معلق شده است.

● **راننده مجرم از صحنه تصادف گریخت**: گزارش خبرنگار حوادث ما حاکی است که ساعت ۹ و نیم بعداز ظهر روز گذشته در چهارراه خواجه ربیع، بخش هفت، اتومبیل تاکسی قرمز رنگی که مشخصات و شماره تاکسی معین نشده با شخصی به نام محمد تصادف نمود و نامبرده را به شدت مجروح و مصدوم کرد.

مزایده عمومی <p>(نوبت اول)</p>
سازمان همیاری شهرداری های استان اصفهان در نظر دارد نسبت به واگذاری هتل آپارتمان (چهارباغ) واقع در مشهد مقدس خیابان امام رضا، میدان بسیج ، خیابان ملک الشعراء بهار، کوچه بهار۹ از طریق مزایده عمومی بصورت اجاره اقدام نماید.

سازمان همیاری شهرداری های استان اصفهان در نظر دارد نسبت به واگذاری هتل آپارتمان (چهارباغ) واقع در مشهد مقدس خیابان امام رضا، میدان بسیج ، خیابان ملک الشعراء بهار، کوچه بهار۹ از طریق مزایده عمومی بصورت اجاره اقدام نماید.
متقاضیان جهت کسب اطلاعات و دریافت اسناد مزایده و ارائه آنها می توانند از روز سه شنبه ۹۷/۱۲/۱۴ الی روز شنبه ۹۷/۱۲/۲۵ به نشانی اصفهان خیابان ۲۲ بهمن مجتمع اداری امیر کبیر، سازمان همیاری شهرداری های استان اصفهان و یا در محل خود هتل چهارباغ مراجعه نمایند
جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت www.hmesf.ir مراجعه کنید و یا با شماره تلفن ۰۵۱۳۳۶۲۷۰۰۵ و ۰۵۱۳۸۵۵۳۹۱۱ تماس حاصل فرمائید.
۹۸ سازمان همیاری شهرداری های استان اصفهان

کونتر گراس

صیادی ضعیف و لاغر تور صید ماهی را به آب انداخت تا ماهی بگیرد. ماهی نیرومند و بزرگی به داخل تور افتاد، نیروی ماهی از نیروی صید بیشتر بود، به طوری که آن ماهی، تور را از دست صید کشید و رفت.

شد غلامی که آب جوی آرد

جوی آب آمد و غلام بیز (۱)

دام هر بار ماهی آوردی
ماهی این بار رفت و دام ببرد
صیادان دیگر آفسوس خوردند و آن صیاد را سرزنش کردند که چنین شکار بزرگی به دام تو افتادولی نتوانستی آن را بگیری.
صیاد گفت: ای دوستان ! چه می‌توان کرد؟ این ماهی روزی من نبود و هنوز آجلش فراتر رسیده بود.

							
مشهد	تایباد	تربت جام	تربت حیدریه	درگز	سبزوار	قوچان	نیشابور
۲۷	۲۷	۲۷	۱۷	۱۷	۲۷	۶۷	۳۷
▲۸	▲۱۲	▲۱۱	▲۸	▲۸	▲۱۰	▲۸	▲۹

روزنامه خراسان رضوی: <p>رئبه یک نشریات استانی</p>	صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی هنری خراسان <p>مدیرمسئول: محمد سعید احدیان</p> <p>سر دبیر: سیدعلی علوی</p>	دفتر مرکزی: مشهد، بلوار شهیدصادقی <p>صندوق پستی: ۵۱۱-۹۱۷۳۵</p> <p>تلفن: ۵۱۱-۳۷۶۳۴۰۰</p>	نمابر دبیر خانه: ۵۱۳۷۶۳۴۲۹۵ <p>پدیرش آگهی و اشتراک: ۵۱۳۷۰۱۰</p> <p>پيامك: ۲۰۰۰۹۹۹</p>	چاپ مشهد: شهر چاپ خراسان <p>روابط عمومی: ۵۱۳۷۰۰۹۱۱۱</p> <p>نمابر تحریریه: ۵۱۳۷۶۲۶۵۰۱</p>
---	--	---	---	--

یادداشت
امیر حسن کاکایی

<div>عضو هیئت علمی دانشکده مهندسی خودروی دانشگاه علم و صنعت ایران</div>

اغلب تهیه‌کنندگان پویانمایی دلال هستند



گروه بزرگ تری را بر ای ساخت یک اثر ارزشمند مدیریت کنند.

- نمی توان تیزرهای تبلیغاتی پویانمایی را بر رشد این «هنر- صنعت» تاثیر گذار دانست**

وی درخصوص تیزرهای تبلیغاتی پویانمایی نیز اظهار می کند: تیزرهای تبلیغاتی پویانمایی بازار محدودی در کشور ما دارند، از این رو نمی توان بازار تبلیغات را بر رشد و پیشرفت این هنر تاثیر گذار دانست. وضعیت پویانمایی را باید با بخش تولیدات تلویزیونی و سینمایی ارزیابی کرد. پویانمایی یک هنر- صنعت است، از این رو باید جنبه های صنعتی بودن آن را به طور کامل مدنظر قرار داد. این کارگردان یادآور می شود: دنیا به سمتی حرکت می کند که مردم دیگر پویانمایی را از طریق کانال های دولتی نمی بینند بلکه آن را به طور مشخص از طریق اینترنت می خرند. به طور مثال ؛ کشور مکزیک استودیوهای بزرگ پویانمایی را تحت سیطره دار دو این استودیوها سفارش های شان را انجام می دهند و این آثار را از طریق اینترنت به صورت پولی به مخاطبان عرضه می کنند.

- نظام آموزشی رشته پویانمایی در کشور ما خوب عمل نکرده است**

صافی ضمن انتقاد از نظام آموزشی پویانمایی در کشور بیان می کند: نظام آموزشی رشته پویانمایی در کشور ماطی این سال ها خوب عمل نکرده است، پویانمایی در مبحث تئوری چندان ارزشمند نیست، دانشجویان رشته پویانمایی در مقطع کارشناسی ارشد عمدتاً قادر به انجام امور تحقیقاتی و تئوریک هستند اما آن چیزی که در این رشته نیاز است، مهارت هنری و کاربردی تولید است نه موضوعات تئوریک. فکر می کنم که این مسئله به به روز نبودن سیستم آموزشی مان باز می گردد. این انیماتور که به دلیل شرایط موجود کم کار شده است، می گوید: در گذشته به صورت تخصصی طراحی پویانمایی انجام می دادم اما چند سالی است که عملاً به دلیل شرایطی که در تولید محصولات این حوزه وجود دارد، کمتر کار کرده ام. طی سال های اخیر، کار کوتاهی ها کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان داشتم که متأسفانه یک سالی می شود که متوقف شده است.

- تاثیر گذاری پویانمایی بیش از دیگر هنر هاست**

این کارگردان می گوید: پویانمایی مثل هر هنر دیگری بیان ویژه خودش را در خصوص مخاطب دارد، اما تاثیر گذاری این هنر بیش از دیگر هنر هاست. صافی در پایان به علاقه متدان رشته پویانمایی توصیه می کند: ورود به عرصه خلق آثار هنری در این بخش بسیار سخت است و صبر و حوصله زیادی را می طلبد اما به اعتقاد بنده نتیجه کار پویانمایی بیش از هر کار هنری دیگری جذاب و هیجان انگیز است. به خصوص اگر این کار در جمع بزرگ تری انجام شود، به ویژه چنان چه کار در قالب پروژه سینمایی باشد، قطعاً جریان بزرگ تری را سبب خواهد شد. وی ادامه می دهد: کسانی که می خواهند وارد این عرصه شوند، باید ابتدا صبر و حوصله را سر لوجه کار خویش قرار دهند، ورود به این عرصه تلاش بسیار زیادی و وقفه ای را برای بهتر شدن می طلبد.

حکایت

آری اگر صیاد روزی اش نباشد، در رودخانه توان صید کردن ندارد و ماهی اگر قسمتش نباشد در بیرون از آب جان ندهد.
۱- غلامی هر روز به کنار رود می رفت و آب می آورد ولی این بار رفت و آب رودخانه او را با خود برد.

حکایت های گلستان سعدی به قلم روان

							
نیشابور	قوچان	سبزوار	درگز	تربت حیدریه	تربت جام	تایباد	مشهد
۳۷	۶۷	۲۷	۱۷	۱۷	۲۷	۲۷	۲۷
▲۹	▲۸	▲۱۰	▲۸	▲۸	▲۱۱	▲۱۲	▲۸

روزنامه خراسان رضوی: <p>رئبه یک نشریات استانی</p>	صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی هنری خراسان <p>مدیرمسئول: محمد سعید احدیان</p> <p>سر دبیر: سیدعلی علوی</p>	دفتر مرکزی: مشهد، بلوار شهیدصادقی <p>صندوق پستی: ۵۱۱-۹۱۷۳۵</p> <p>تلفن: ۵۱۱-۳۷۶۳۴۰۰</p>	نمابر دبیر خانه: ۵۱۳۷۶۳۴۲۹۵ <p>پدیرش آگهی و اشتراک: ۵۱۳۷۰۱۰</p> <p>پيامك: ۲۰۰۰۹۹۹</p>	چاپ مشهد: شهر چاپ خراسان <p>روابط عمومی: ۵۱۳۷۰۰۹۱۱۱</p> <p>نمابر تحریریه: ۵۱۳۷۶۲۶۵۰۱</p>
---	--	---	---	--

یادداشت
امیر حسن کاکایی

<div>عضو هیئت علمی دانشکده مهندسی خودروی دانشگاه علم و صنعت ایران</div>

لزم بر نامه ریزی بلندمدت برای نجات صنعت خودرو سازی از انحصار گری بی ودلالان



صنعت خودرو به دلیل ارتباطات پیشین و پسین گسترده با دیگر صنایع، از جایگاه مهمی در برنامه ریزی های توسعه صنعتی کشورها بر خور دار است. در بسیاری از کشورها، توسعه این صنعت به سبب گسترندگی و زنجیره های وسیع آن، به عنوان یکی از بهترین راه ها برای رسیدن به هدف رشد سریع صنعتی، مورد توجه قرار گرفته است.

در ماه های اخیر، تحولات فضای اقتصادی کشور، فضای کسب و کار شرکت های فعال در صنعت خودرو را تحت تاثیر جدی قرار داده است؛ به طوری که بروز بحرانی را در این صنعت در پی داشته است. به عبارت ساده تر پس از اعلام افزایش قیمت خودرو، شاهد آشفتگی و ایجاد بحران در این صنعت هستیم. در واقع علت افزایش قیمت خودرو را می توان در تغییرات نرخ ارز، افزایش تورم، تغییرات قیمت کالاهای جانشین و مکمل خودرو و ... جست و جو کرد؛ به طوری که شرکت های تولید کننده این محصول برای تأمین مواد اولیه، خرید تجهیزات و تأمین فناوری تولید و... در زمره تقاضا کنندگان ارز هستند. بنابراین تغییرات نرخ ارزی می تواند برنامه های تولیدی این شرکت ها را دستخوش تغییر کند.

آن چه مسلم است؛ در شرایط فعلی بستر مناسبی برای افراد سودجو فراهم آمده تا بتوانند ضمن استفاده از چالش های موجود در این بازار، به تاخت و تاز بپردازند و بیش از پیش سودهای سرشار حاصل از نود نظارت بر بازار را به جیب بزنند. این در حالی است که خودرو باید به مصرف کننده نهایی تحویل داده شود تا با قطع شدن دست دلالان، حاشیه های بازار خودرو کاهش پیدا کند. البته ناگفته نماند بخشی از مردم نیز از پیش خرید خودرو، به عنوان وسیله ای برای حفظ ارزش پول خود استفاده می کنند. در چنین شرایطی، تنها موضوعی که اهمیت ندارد، حقوق مصرف کننده واقعی و منافع ملی است.

توجه داشته باشیم که صنعت خودرو در کشور ما با توجه به ظرفیت های انحصاری متعددی که در این سال ها فراهم آمده، از حمایت های فراوانی در خوردار بوده و هست اما محصول همه این ظرفیت ها به نفع مشتری و مصرف کننده واقعی تمام نشده است. به بیان صریح تر، مشتریان خودرو در ایران، جزو معدود مشتریانی در جهان هستند که ناگزیر یک خودروی معمولی را به چند برابر قیمت جهانی آن خریداری می کنند و در نهایت هنگام بهر داری از فاکتور مهمی به نام کیفیت، بی بهره می مانند.

از سویی در کشور ما به دلیل انحصاری بودن بازار و نبود شرایط رقابتی، مشتریان ناچارند هر چیزی را با هر قیمتی که به آن ها عرضه می شود، خریداری کنند. همچنین شرکت های خودرو سازی داخلی به دلیل تقاضای بالای مشتریان و نبود رقبای قوی، به نظر می رسد توجهی به موضوع مشتری و مدارای و رضایت او ندارند و آن چنان که باید با ارائه قیمت منصفانه در گام اول، برای جلب رضایت مشتری اقدام نکرده اند. همچنین شاهدیم که عمدتاً روند دریافت خدمات پس از فروش نیز در این شرکت ها به چالشی برای مشتریان آن تبدیل می شود.

در جمع بندی این بحث باید یک بار دیگر تاکید کنیم که خودرو سازی؛ یکی از اصلی ترین صنایعی است که خودروسازی ها اخیر در کشور مان، با سیاست های اقتصادی متعدد و گاهی متناقض در دولت های مختلف مواجه بوده و همین موضوع نتوانسته است به توسعه زیر ساخت های آن یا حتی رقابت پذیری این صنعت در بازارهای جهانی بکینجامد و در بازار داخلی نیز به مدد انحصار گری بی، تداوم فعالیت داشته است. حال جدا از مسائل اقتصادی و سیاست های کلان در ایران – که تقریباً کل فضای صنعت و اقتصاد را متاثر از خود ساخته است- عواملی همچون افزایش نرخ ارز، افزایش هزینه های تولید، دشواری در تأمین مواد اولیه، مشکلات ناشی از کاهش سرمایه در گردش، بدهی شرکت های خودرو ساز به بخش های مختلف و دشوار شدن تأمین نقدینگی و منابع مالی کم بهر، مشکلات موجود در تأمین قطعات وارداتی و تولید برخی قطعات با اهمیت و اختلاف نظر ها در باره متولی قیمت گذاری خودرو در کشور در بروز مشکلات این صنعت دخیل بوده اند. در حقیقت اختلاف قیمت محصولات شرکت ها با بازار آزاد و تقاضای موجود برای محصول شرکت ها از ظرفیت سودآوری این بخش حکایت دارد، ظرفیتی که تاکنون منفعت آن بیشتر از همه به دلالان صنعت دخیل بوده اند.

اختصاص یافته است و مسلمانا ضعف ساز و کار مناسب در سیاست گذاری کلان این صنعت، در فرایند قیمت گذاری فروش محصولات و تا کارایی ساختار فعلی و همچنین قوانین نظارتی نشأت می گیرد. چاره کار این است که دولت بدون حضور و دخالت در بحث تولید و توزیع خودرو، در تحقق قانون مهمی همچون «بهبود فضای کسب و کار» را پیگیری کند و به آشفته بازار خودرو خاتمه دهد. علاوه بر این، دولت باید با ساختارشناسی این بازار مخرب، به چاره اندیشی بپردازد تا هم صنعت خودرو سازی و هم بازار عرضه آن ضابطه مند شود.

رفع مشکلات ارزی خودرو سازان، تأمین قطعات مورد نیاز این بخش، تقویت توان تولید داخلی قطعات با تمرکز ویژه بر مباحث کیفیت در کنار ارتقای کارایی و ارتخاژ یک برنامه بلندمدت برای رقابت پذیر و کیفی کردن صنایع خودرو ساز کشور؛ قطعاً افزایش کیفیت و سامان دهی بازار این محصول را به نفع مصرف کننده داخلی در پی خواهد داشت.