خراسان روزنامه صبح ایران
یک‌شنبه ۲۰ خرداد ۱۳۹۷ .۲۵ رمضان ۱۴۳۹ .شماره ۱۹۸۳۷

یک عضو کمیسیون صنایع مجلس گفت: وزارت صنعت باید تعهداتی را که از پژو دریافت کرده رونمایی کند. حسینی کیا در گفت‌وگو با تسنیم، درباره تعلیق همکاری شرکت پژو با خودروسازان ایرانی با بیان این که هر بار که از وزارت صنعت درخواست مشاهده قراردادها را مطرح کردیم، آن‌ها گفتند هنوز نهایی نشده و به محض امضا در اختیار نمایندگان قرار می‌دهیم، تصریح کرد: بعد از امضای قراردادها هنوز مجلس نتوانسته قراردادها را مشاهده کند.

درخواست مجلس برای رونمایی از تعهدات قرارداد پژو

بررسی سابقه حضور پژو و تاثیر خروج از بازار ایران

چرخ صنعت خودرو بدون پژو هم می‌چرخد

پس از خروج آمریکا از برجام و اعلام واشنگتن مبنی بر پیگیری بازگشت تحریم‌ها علیه کشورمان، گمانه‌ها برای ادامه کار شرکت‌های خارجی به‌ویژه خودروسازان قوت گرفت. در این بین، گروه خودروسازی پژو- سیتروئن هفته گذشته به صراحت اعلام کرد که در تبعیت از قوانین آمریکا، فرانسه و اتحادیه اروپا، تا پانزدهم مرداد از ایران خارج می‌شود. این دومین قطع همکاری یک سویه این شرکت از ایران، از ابتدای دهه ۹۰ شمسی است. شرکتی که سابقه حضور آن در ایران به حدود ربع قرن می‌رسد و می‌توان گفت بیشترین سهم بازار خودروهای خارجی در ایران را در اختیار داشته است. این شرکت که با قراردادی محرمانه، بعد از برجام مجدد به ایران پاگذاشت، قرار بود در همکاری با دو خودروساز بزرگ داخلی یعنی ایران خودرو و سایپا، تولید محصولات جدید را از سال ۲۰۱۷ به بعد آغاز کند. با این حال، خیلی‌ها قبل از آغاز دور جدید همکاری‌ها با پژو در پسابرجام، به انتخاب آن انتقاد داشتند و بر این موضوع تاکید می‌کردند که با توجه به سابقه این شرکت و همین طور روند ضعیف داخلی سازی خودروها در کشور در همکاری با شرکت‌های خارجی، باید قرارداد بسیار محکمی با آن منعقد شود. موضوعی که در ظاهر باز کار دست خودروسازان کشورمان داده و ضعف در این قسمت، منجر به این شد که دوباره دست صنعت خودروسازی کشور در پوست گردو بماند. به این بهانه، امروز نگاهی به پیشینه حضور و عملکرد پژو در ایران خواهیم داشت.

■ کارنامه دور اول حضور پژو در ایران

پژو در همکاری با خودروسازان داخلی، برای نخستین بار در سال ۷۴ و با عرضه خودروی ۴۰۵ وارد بازار ایران شد. با این حال، قرارداد سال ۲۰۰۳ بین روسای جمهور ایران و فرانسه را که از سال ۲۰۰۴ اجرایی شد می‌توان مرحله جدید حضور این شرکت در ایران قلمداد کرد. در این قرارداد که تا سال ۲۰۱۴ اعتبار داشت، مسئولان این شرکت فرانسوی حق نداشتند در هیچ تحریمی علیه ایران شرکت کنند. با این حال، عکس این اتفاق رخ داد و این شرکت در سال ۲۰۱۲، ضمن شرکت در تحریم‌ها علیه ایران، مفاد قرارداد خود را زیر پا گذاشتند این، نخستین بدعهدی پژو با ایران بود. در این بازه زمانی، اگر چه حضور پژو در ایران منجر به این شد که شکل و شمایل خودروهایی که مردم ایران در خیابان‌ها می‌بینند، متحول شود، اما به نظر می‌رسد که این تحول، آن قدر‌ها که انتظار می‌رفت، در تولید داخلی ریشه ندواند و به وابستگی صنعت خودروسازی داخلی به این شرکت منجر شد. یک نشانه این موضوع را می‌توان در شوک تولیدی به شریک ایرانی پژو در آن سال‌ها بیان کرد. طبق گزارش تحقیق و تفحص مجلس از صنعت خودروسازی کشور که در تیر سال ۹۳ منتشر شده، به دنبال قطع همکاری پژو، ایران خودرو از ناحیه توقف ارسال قطعات متحمل خسارت‌های سنگینی شد و عرضه خودرو به بازار توسط این شرکت به شکل قابل توجهی کاهش یافت. طبق این گزارش، ایران در این سال از نظر حجم پس از فرانسه، دومین بازار بزرگ پژو بوده است. بنابراین پس از این که پژو در فوریه سال ۲۰۱۲ ارسال محموله‌های خودرا به ایران متوقف کرد، فروش این خودروساز در ایران ۶۸ درصد کاهش یافت و به ۱۴۵ هزار دستگاه خودرو رسید.

گزارش‌های منتشر شده در آن زمان، ابعاد دیگری از کیفیت همکاری پژوو شریک ایرانی اش را آشکار می‌کند، به گزارش خبرگزاری فارس، بررسی رفتار مدیران پژو در مدت حضور این شرکت در ایران نشان می‌دهد، آن‌ها همواره طوری رفتار کردند که بالاترین قیمت را بابت ارائه یک قطعات محصولات پژو به ایران اعمال می‌کردند، در نتیجه سود زیادی برای خودروساز ایرانی به عنوان شریک این شرکت فرانسوی باقی نمی‌ماند و حتی در برخی موارد نیز این مونتاژکاری برای ایران خودرو زیان‌آور هم بود.

سنگ‌اندازی پژو بر سر راه ایرانی سازی پژو ۲۰۶ اس دی

یکی از موضوعات مورد توجه کارشناسان صنعت خودروسازی کشور از سال‌های گذشته، توجه به داخلی سازی خودرو بوده است. در این زمینه سابقه پژو در ایران در برهه زمانی یادشده، نشان از این دارد که از این منظر عملکرد پژو چندان مثبت نبوده است. در این زمینه اگر تولید محصولات قدیمی پژو مانند پژو ۴۰۵، را کنار بگذاریم، باید به تولید پژو ۲۰۶ اس دی اشاره کرد. در این باره اگر چه قرار بود میزان داخلی سازی پژو ۲۰۶ طی سه سال به بیش از ۸۵ درصد برسد، اما این موضوع عملی نشد و در نهایت پس از گذشت هشت سال، میزان داخلی سازی پژو ۲۰۶ به ۶۵ درصد رسید و در این وضعیت، امکان داخلی سازی قطعات اصلی مانند موتور خودرو نیز فراهم نشد. از سوی دیگر با وجود این که طراحی پژو ۲۰۶ اس دی توسط کارشناسان ایرانی و با هزینه ده‌ها میلیون دلاری انجام شد، اما در نهایت شرکت پژو حاضر به پرداخت این هزینه طراحی نشد و علاوه بر این، مالکیت معنوی این خودرو نیز در اختیار شرکت پژو قرار داشت. به این ترتیب ایران خودرو نتوانست نام ایرانی برای پژو ۲۰۶ اس دی انتخاب کند و حتی آرم ایران خودرو نیز بر روی این خودرو نصب نشد. همه این اتفاقات در شرایطی رخ داد که پس از قطع همکاری شرکت پژو با ایران و خروج یک شبه کارشناسان این شرکت فرانسوی از ایران، کارشناسان ایرانی توانستند تا حد زیادی در بومی‌سازی تولید قطعات پژو ۲۰۶ عمل کنند و در نهایت در یک بازه زمانی ۸ ماهه، پژو ۲۰۶ ایرانی به تولید رسید. هر چند کیفیت قطعات آن، مانند سابق نبود.

وابسته‌سازی ایران توسط پژو به واردات مواد اولیه پیچ و مهره

در بازه زمانی یادشده، یکی دیگر از نکات جالب توجه، تأمین و واردات مواد اولیه لازم برای تولید پیچ و مهره بود که به عنوان یک ماده اولیه بسیار ساده از طریق واردات تأمین می‌شد. به گزارش فارس پژویی‌ها در کنار سنگ اندازی که مقابل داخلی سازی قطعات اصلی خودرو داشتند، از انتقال دانش فنی ساخت ساده‌ترین قطعات و مواد اولیه نیز خودداری می‌کردند که یکی از دستاوردهای این مسئله، تأمین مواد اولیه لازم برای تولید پیچ و مهره از طریق واردات از کره بود. اما این وابستگی پس از وضع تحریم‌های مستقیم صنعت خودرو از سال ۹۱ کاملاً قطع شد و مواد اولیه لازم برای تولید پیچ و مهره نیز از طریق تولیدکنندگان داخلی تأمین شد.

پرونده سیاه صادرات پژو

در بررسی پرونده همکاری پژو با ایران باید به سابقه نامطلوب صادرات محصولات مشترک تولیدی از ایران اشاره کرد که به صادرات ۳۰ هزار دستگاه پژو ۲۰۶ صندوق‌دار در سال‌های ۸۶، ۸۷ و ۸۸ اختصاص داشت. به این ترتیب شرکت پژو که در ۳۰ کشور دنیا دارای شبکه صادرات بود، تولیدات ایران را در شبکه فروش خود عرضه می‌کرد، اما اطلاعاتی درباره این که این محصولات را با چه قیمتی در بازارهای جهانی به فروش می‌رساند، در اختیار طرف ایرانی قرار نمی‌داد. هر چند در نگاه اول توافق بر سر صادرات محصول مشترک بسیار جذاب و به نفع اقتصاد ملی به نظر می‌رسد اما آن چه در این زمینه اهمیت دارد، قیمت محصول صادراتی است.

در دور قبلی همکاری با پژو، صادرات محصولات مشترک از ایران به قدری برای کشورمان گران تمام می‌شد که در نهایت طرف ایرانی ترجیح داد این صادرات قطع شود. در آن زمان، قیمت هر پک قطعات پژو که به ایران تحویل داده می‌شد، گران‌تر از نرخ محصول صادراتی از ایران بود. این مسئله باعث شد تا صادرات محصولات پژو از ایران برای مازیان‌آور باشد و در نهایت، این صادرات زیان‌ده در دوران مدیریت نجم‌الدین، مدیر عامل وقت ایران خودرو متوقف شد. به این ترتیب، تنها تجربه صادرات ایران خودرو درباره محصولات پژو به پژو ۲۰۶ صندوق‌دار مربوط می‌شد که زیان هنگفتی را به کشورمان تحمیل کرد.

> در دور اول قرارداد با پژو اگر چه قرار بود میزان داخلی سازی پژو ۲۰۶ طی سه سال به بیش از ۸۵ درصد برسد، اما این موضوع عملی نشد و در نهایت پس از گذشت هشت سال، میزان داخلی سازی پژو ۲۰۶ به ۶۵ درصد رسید و در این وضعیت، امکان داخلی سازی قطعات اصلی مانند موتور خودرو نیز فراهم نشد

بدعهدی پژو در تحویل قطعات یدکی به ایران

درباره سابقه همکاری با شرکت پژو باید به روش تحویل قطعه از سوی این شرکت فرانسوی به طرف ایرانی نیز اشاره کرد. به گزارش خبرگزاری فارس در زمانی که تحریم‌های آمریکا برای ایران شدیدتر شد یعنی در اواخر سال ۹۰ و اوایل سال ۹۱، تحویل قطعه از سوی پژو به ایران با توقف روبه‌رو شد. در آن زمان، ایران خودرو ۲۵۰ میلیون یورو را از طریق بانک تجارت به حساب سوسیته بانک پاریس واریز کرد، اما این بانک به دلیل تحریم‌ها اجازه برداشت از حساب را نداشت تا مشمول جریمه آمریکا نشود. در مقابل، با وجود این که پول قطعات پژو در حساب این شرکت واریز شده بود، پژو از تحویل قطعه به ایران خودداری کرد و ده‌ها کانتینر از قطعات پژو که توسط ایران خریداری شده بود، مدت‌ها در یکی از بنادر بلژیک باقی ماند. در نهایت و با تلاش یک ساله طرف ایرانی و بانک تجارت، ۲۵۰ میلیون یورو به حساب بانک تجارت برگردانده شد و هیچ گاه قطعات خریداری شده از پژو به ایران تحویل داده نشد. بدین ترتیب پژو سال ۹۱ با کوله باری از بدعهدی و در همسویی صرف با سیاست‌های تحریمی آمریکا، از ایران عزیمت کرد.

■ پژو دوباره به ایران آمد

اما هشتم بهمن سال ۹۴ بود که حسن روحانی، رئیس جمهوری اسلامی ایران بعد از امضای توافق‌نامه برجام، سفر اروپایی خود را آغاز کرد. در آن زمان، یکی از مقاصد سه گانه، فرانسه بود. این بار کاخ الیزه به میزبانی اولاند، رئیس جمهور این کشور دست کم بیست سند همکاری و توافق‌نامه را با ایران به امضا رساند که از جمله آن‌ها، قرارداد با شرکت پژو بود که سند همکاری آن در حضور روسای جمهور دو کشور به امضا رسید. هر چند که ایران خاطره تلخ خروج فرانسوی‌ها در دوران تحریم‌های قبلی را از یاد نبرده بود. به گزارش مهر، آن روزها محمد نهاوندیان، رئیس وقت دفتر رئیس جمهور که نتایج سفر روحانی به اروپا را باز گومی‌کرد، با اشاره به قرارداد امضا شده با پژو گفت: این شرکت متعهد شده سهام قبلی خود را در ایران به قیمت بالاتری بخرد، سرمایه‌گذاری جدید داشته باشد و فناوری و تجهیزات به روز را وارد ایران کند. وی با بیان این که بر اساس قرارداد امضا شده با پژو، ۳۰ درصد تولیدات مشترک برای صادرات به خارج از ایران در نظر گرفته شده است، افزود: این مسئله کیفیت تولید خودرو و در داخل را افزایش می‌دهد و درآمد ارزی را هم بالا می‌برد. نهاوندیان با بیان این که ما خودمان را به یک شرکت محدود نمی‌کنیم، به این نکته هم اشاره کرده بود که همزمان با مذاکرات با طرف فرانسوی مذاکراتی هم با خودروسازان ایتالیایی و آلمانی داشتیم و این تنوع بخشی به طرف‌های مختلف هوشمندانه مدیریت شده است.

رئیس دفتر رئیس جمهور، قرارداد جدید با پژو را با قرارداد پیشین متفاوت دانسته و گفته بود که در قرارداد پیشین، پژو تعهداتی به سرمایه‌گذاری و صادرات نداشت. در حالی که در قرارداد جدید، شرکت پژو علاوه بر سرمایه‌گذاری و انتقال فناوری، در صادرات محصولات مشترک هم فعال است و زنجیره بازاریابی جهانی این شرکت در اختیار تولیدات ایران قرار می‌گیرد.

با این حال، همان روزها انتقادات بسیاری از قرارداد پژو با ایران شد، از چرایی انتخاب مجدد پژو به عنوان همکار خودروسازان ایرانی تا پیگیری غرامتی که به نظر می‌رسید حق ایران است تا در قبال ترک یک باره ایران توسط پژو، از این شرکت مطالبه کند.

همان روزها یکه زارع، مدیر عامل گروه ایران خودرو، با برشمردن بخش‌هایی از قرارداد با پژو که نعمت زاده وزیر صنعت وقت، آن را محرمانه خوانده بود، ابعادی از پرداخت غرامت پژو به ایران را باز گو کرد. وی اظهار کرد که بابت غرامت قرارداد قبلی، پژو باید به ایران ۴۲۷ میلیون و ۶۰۰ هزار یورو بپردازد که از این رقم، ۱۱۶ میلیون یورو مربوط به مسائل حال و گذشته است و ۳۱۱ میلیون و ۶۰۰ هزار یورو نیز در مسائل آینده دیده شده است. از سوی دیگر گفته‌های مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو در نشست خبری مشترک خود با مدیر عامل پژو حائز اهمیت بود که اعلام کرد ظرف سه سال، داخلی سازی قطعات در ایران به ۷۰ درصد خواهد رسید. اما این تمام داستان حضور پژو- سیتروئن در ایران نبود. این گروه خودروساز فرانسوی، با سایپا نیز که به نوعی شریک تاریخی سیتروئن در ایران از سال ۱۹۶۶ بوده است هم، موافقت‌نامه سرمایه‌گذاری مشترک برای تولید و فروش خودروهای سیتروئن در ایران امضا کرد. بر اساس این قرارداد، مقرر شده بود که تولیدات مشترک آن در سال ۲۰۱۸ (تیر امسال) آغاز شود. سرمایه‌گذاری ۳۰۰ میلیون یورویی در بخش تحقیقات و تولید طی ۵ سال آینده نیز از دیگر مفاد این قرارداد بود.

■ اما و اگرهای بدعهدی جدید پژو

با این حال، در شرایطی که هم اینک خودروهای جدید پژو در قرارداد جدید با ایران مانند پژو ۲۰۸، پژو ۳۰۱ و پژو ۲۰۰۸، به مرحله تولید انبوه نرسیده و همین طور تحریم‌های آمریکا نیز برخلاف توافق ایران و ۶ کشور در آستانه بازگشت است، پژو در اقدامی یک جانبه اعلام کرده است که ایران را ترک می‌کند.

> با رفتن پژو سیتروئن از ایران، تولید محصولات جدید این خودروساز متوقف خواهد شد. موضوعی که با توجه به سهم اندک این خودروها در صنعت خودروی ایران، مسئله مهمی برای تولید خودرو در کشور به وجود نخواهد آورد. با این حال در میان و بلندمدت، تامین قطعات خودروهای قبلی پژو، تکمیل هر چه سریع‌تر زنجیره‌های تامین از بین قطعه سازان داخلی را می‌طلبد که باید در سطح اجرایی مورد توجه مسئولان وزارت صنعت قرار گیرد

این اتفاق در شرایطی می‌افتد که بر خلاف مفاد قرارداد ایران خودرو و پژو مبنی بر صادرات خودرو، تاکنون خبری از صادرات حتی یک دستگاه خودروی پژو از ایران به بازار کشورهای دیگر منتشر نشده است.

از سوی دیگر هم اینک و با مسجل شدن خروج پژو از ایران، معلوم نیست از ۳۱۱ میلیون یورو غرامت یادشده که قرار بوده ناظر به مسائل آینده پرداخت شود، چه میزان از آن پرداخت نشده باقی خواهد ماند.

درباره میزان داخلی سازی خودروهای تولید مشترک نیز وعده مدیر عامل ایران خودرو محل سوال است. اظهارات یکه زارع در سال ۹۵ حاکی از آن بوده است که در سال اول اجرای قرارداد پژو با ایران، باید میزان داخلی سازی قطعات به ۴۰ درصد برسد و این رقم ظرف ۳ سال تا ۷۰ درصد افزایش یابد. با این حال اکنون که سال ۹۷ است، عدد و ارقام دقیق و خاصی در این باره منتشر نشده است. تنها اسفند سال گذشته، انجمن خودروسازان در جوابیه ای خطاب به ایسنا درباره میزان داخلی سازی خودروها، عمق ساخت داخل خودروهای گروه پژو را در کنار طیف خودروهای دیگری نظیر سمند، دنا، پراید و تیبا به طور کلی بیش از ۶۰ درصد بیان کرده است. این موضوع نشان می‌دهد که داخلی سازی این خودروها احتمالاً ارقام بالاتر از ۷۰ درصد نبوده است.

■ جمع‌بندی

در مجموع و با توجه به نکات یادشده، می‌توان پیش بینی کرد که با رفتن پژو سیتروئن از ایران، تولید محصولات جدید این خودروساز متوقف خواهد شد. موضوعی که با توجه به سهم اندک این خودروها در صنعت خودروی ایران، مسئله مهمی برای تولید خودرو در کشور به وجود نخواهد آورد. با این حال در میان و بلندمدت، تامین قطعات خودروهای قبلی پژو، تکمیل هر چه سریع‌تر زنجیره‌های تامین از بین قطعه سازان داخلی را می‌طلبد که باید در سطح اجرایی مورد توجه مسئولان وزارت صنعت قرار گیرد. در سطحی بالاتر و در شرایطی که بیم کنار کشیدن خودروسازان چینی از بازار ایران نیز می‌رود، تجربه کار با خودروسازان خارجی نشان می‌دهد که باید از فرصت بازار ایران برای خودروسازان خارجی، تکمیل واقعی زنجیره تولید قطعه و خودروسازی در کشور استفاده کرد. در غیر این صورت همکاری با خارجی‌ها و جزو وابستگی بیشتر و تبعات منفی آن، ارمغان بهتری برای صنعت خودروی کشور به همراه نخواهد داشت.

خبر مرتبط

سابقه بدعهدی بین‌المللی پژو

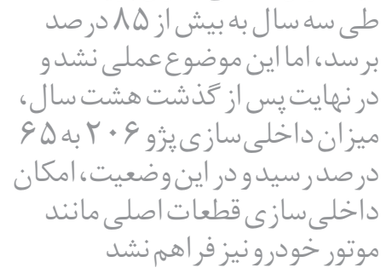
آن گونه که پیداست، بدعهدی پژو که دوبار در قرارداد با ایران رخ داده، در سطح جهانی هم بدون سابقه نیست. در این زمینه بازخوانی سابقه همکاری پژو با شرکت گوانگژوی چین جالب توجه است. در سال ۱۹۸۵ و بعد از دو تجربه نسبتا موفق سرمایه‌گذاری خارجی شرکت‌های چینی با فولکس واگن و جنرال موتورز، شرکت سرمایه‌گذاری مشترک پژو- گوانگژو تأسیس شد بر خلاف دو تجربه سرمایه‌گذاری مشترک قبلی، در این قرارداد صحبتی از توسعه محصولات جدید نشد و برنامه اولیه شامل تولید تنها دو محصول سواری پژو ۵۰۵ و کامیونت پژو ۵۰۴ بود. از جمله نکاتی که در قرارداد پژو با گوانگژو ذکر شده بود صادرات یک سوم از تولیدات مشترک به خارج بود. همچنین قرار بود طی مدت ۵ سال، ۹۰ درصد از قطعات خودروهای صادراتی و ۹۸ درصد از قطعات خودروهای عرضه شده در چین داخلی سازی شوند. اما تا سال ۱۹۹۳ یعنی ۵ سال بعد از تولید اولین خودروی سواری پژو در این شرکت، شرکت سرمایه‌گذاری مشترک توانسته بود تنها ۷۵ درصد از قطعات را داخلی سازی کند. این درصد داخلی سازی در مدل‌های ۵۰۴ و ۵۰۵ تنها به ۶۲ درصد رسیده بود. ناتوانی در تحقق اهداف تعیین شده برای داخلی سازی قطعات و صرف منابع ارزی برای واردات قطعات خودرو از فرانسه موجب نارضایتی طرف چینی شد. همچنین برخلاف شرکت سرمایه‌گذاری مشترک شانگهای- فولکس واگن که سود حاصل از فعالیت خودرا در چین سرمایه‌گذاری می‌کرد، پژو سود خود را به فرانسه منتقل می‌کرد. از همه مهم‌تر شرکت پژوی فرانسه با این ادعا که کیفیت خودروهای مونتاژی در شرکت سرمایه‌گذاری مشترک پایین است، از ترس تخریب برند خود از صادرات محصولات امتناع کرد. در نتیجه شرکتی که قرار بود یک سوم از محصولاتش صادر شود هرگز حتی یک خودرو به خارج از چین صادر نکرد. همچنین نبود انطباق محصولات پژو که برای شرایط آب و هوایی فرانسه طراحی شده بود با اقلیم چین باعث بروز مشکلاتی در سیستم تهویه مطبوع و سیستم برقی خودروها شد. زیرا شرکت پژو برای انطباق فناوری محصولات با شرایط بازار مقصد هیچ کاری انجام نداده بود. این شرکت در طول ۹ سال فعالیتش تا سال ۱۹۹۶ تنها ۱۰۰ هزار خودرو تولید کرد. در این سال دو طرف قرارداد را فسخ کردند و شرکت گوانگژوی چین تصمیم به انتخاب شریک جدیدی گرفت.

جدول متوسط [شماره ۷۱۳۴]

طراح جدول: مجید شادروح

افقی: ۱- سوغات- سریال مدیری- برنج نکوبیده ۲- یاری- سیادت- لایه خارجی دندان ۳- برقرار- بسیار- آبرو- بخشش- شهر مذهبی ۴- رطوبت- میل- پرورش- طلا ۵- رود اروپا- سرخ- میان- زمستان- کهف ۶- بشر- منقار پرنده- گزند- غرولند- خالق امیل ۷- عقب- رنگ- عشق فرنگی- فرشته- شهر فراری ۸- طلایه دار اعداد- گردهمایی- رنجور- تکرار حرف ۹- پروردگار- غربال- اسب تازی- عضو گزنده- شب گذشته ۱۰- هجوم- تورم پرده چشم- جعبه مقوایی ۱۱- مرآت- بازاریاب- راه نیست

عمودی: ۱- جوانمرد- رهسپار- حرف تشکیک ۲- شبیه- گرد ۳- پوست دباغی شده- گیسو- بی گناه ۴- پسوند شباهت- قلاب- سنگریزه ۵- رفوزه- زائوترسان- ولی ۶- اعلی- شیمی کربن ۷- چهارمین سوره قرآن کریم- انگشت کوچک دست ۸- اضافی- غوزه پنبه- خط کش مهندسی ۹- بنیان- آن چه قبلا ذکر شده- چابک ۱۰- زهد- خاک صنعتی- منزل ۱۱- صوم- پهلوان- دشوار ۱۲- خواب سبک- چوپان- درخت انگور ۱۳- حرف دهن کجی- عید و بتنامی ها- دریاچه حمام ۱۴- افق- لغزنده ۱۵- فلز گلوله- پارچه ۱۶- ابر- هرگز نه- چه وقت ۱۷- شگرد- فرق سر- درخت اعدام ۱۸- ماه پرتابی- چهره- جذاب ۱۹- شهری روی آب- حیران ۲۰- ویتامین جدولی- آداب- توشه



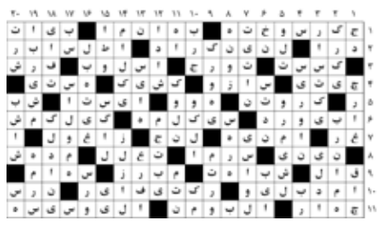
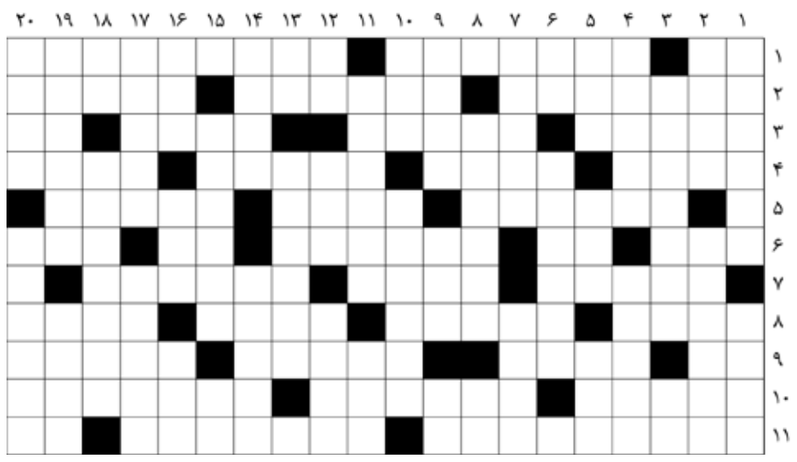
حل جدول شماره ۷۱۳۳

جدول سخت [شماره ۳۴۴]

طراح جدول: بیژن گورانی

افقی: ۱- باد سرد- دانش بررسی روش دستیابی به معرفت- نوعی شرط بندی ۲- علم بررسی عوارض سطح زمین- گیاهی از خانواده جعفری- درجه داری در ارتش ۳- از اجزای دست و پا- آنزیم لوزالمعده- از صور فلکی نیمکره جنوبی آسمان- نیم کاسه! ۴- قطعی برای کتاب- بی حرکتی- نیکوکاران- غذای زندانیان ۵- روز سی ام هر ماه شمسی در ایران قدیم- بر جوانان عیب نیست- دستگاه آرد کردن غلات ۶- بت جاهلی- اشاره به دور- کتاب معروف هیتلر- فوندانسیون- کوهی در مکه ۷- راه باریک و سرپوشیده- کنایه از جاسوس و خبرچین است- بسیار سخت و مشکل ۸- پودر دستگاه پرینتر- گوشه ای در دستگاه شور- تخم ماهی- دارای نقش و نگار ۹- پروردگار- آماده کردن غذا برای خوردن- بندری در اوکراین- غاری زیبا و شگفت انگیز در زاهدان ۱۰- شیار شخم- روز پایتخت!- میدانی زیبا در اصفهان ۱۱- از آثار محمد ابراهیم باستانی پاریزی- شبکه جهانی کامپیوتری- ماه کارگری.

عمودی: ۱- ماده ژلاتینی و شفاف حفره چشم- تراوش کردن ۲- آوازه خوان- سرزمین ۳- حشراتی کوچک و ظریف با دو جفت بال غشایی- من و شما ۴- خودرو- کلاه گیس ۵- گرمی و حرارت- معشوق- گیاه بی آوند مناطق مرطوب ۶- ماه دهم- تقدیر ۷- کفش- دین رایج در هندوستان ۸- ایالتی در جنوب چین- بله فرانسوی ۹- کشوری آسیایی که بالاترین میزان صید ماهی را دارد- عمارت- فتنه جو ۱۰- شهری در ایالت تورینگن آلمان- چاه جهنده ۱۱- به جا آوردن- سرپیچی کردن ۱۲- پدر بزرگ- مجلس جشن و شادی- خداوندی ۱۳- بوی رطوبت- کپی ۱۴- خبر دادن- روشن و آشکار کردن ۱۵- نوعی گلوله که در هوا منفجر می‌شود- مرگ و میر جمعی ۱۶- انگشت ابهام- شمشیر عرب- از طوایف قشقایی ۱۷- رجز- پافشاری بیش از حد ۱۸- عددی مفرد- حیران و سرگردان ۱۹- شهسوار امروزی- برپا ایستادن ۲۰- دیدو نظر- سنگ چخماق.



حل جدول شماره ۳۴۳