

صنعت خودروسازی در ادبیات اقتصاد صنعتی به‌عنوان «صنعت صنایع» (Industry of Industries) شناخته می‌شود. این عنوان به دلیل پیوندهای پسین (Backward Linkages) بسیار قدرتمند این بخش با طیف وسیعی از صنایع مادر است. بررسی ساختار بهای تمام‌شده یک خودروی استاندارد نشان می‌دهد که تولید این محصول، کاملا و به صورت بنیادین وابسته به زنجیره تامین فولاد، محصولات پتروشیمی، پارچه، شیشه و قطعات پیچیده فلزی و پلاستیکی است. درواقع خودرو محصول نهایی تقطیع و مونتاژ مواد اولیه‌ای است که در صنایع بالادستی تولید شده‌اند. از منظر اقتصاد خرد، هرگونه شوک عرضه (Supply Shock) یا نوسان قیمتی در صنایع مادر، بدون واسطه و با ضریب فزاینده‌ای به صنعت خودرو منتقل می‌شود. در هفته‌های اخیر و در پی آسیب‌های واردشده به زیرساخت‌های صنعتی کشور در جریان درگیری‌ها، زنجیره تامین خودروسازان با یک اختلال بی سابقه مواجه شده است.

بخش اول: تحلیل صنایع آسیب‌دیده و اثر مستقیم بر هزینه‌ها

برای درک دقیق ریشه‌های افزایش هزینه تولید در صنعت خودرو، باید مکانیسم انتقال شوک از دو بازوی اصلی تامین مواد اولیه، یعنی صنایع فولاد و پتروشیمی را به صورت مجزا کالبدشکافی کرد.

الف- صنعت فولاد (کانون‌های تولید ورق و قطعات ساختاری)
صنعت فولاد، به‌ویژه مجتمع‌های عظیمی نظیر فولاد مبارکه اصفهان و فولاد خوزستان، شریان حیاتی تامین مواد اولیه خودروسازان هستند. به طور متوسط، بیش از ۶۰ درصد از وزن یک خودروی سواری کلاسیک را محصولات فولادی تشکیل می‌دهند. **تحلیل فنی آسیب‌زیرساختی:** اختلالات اخیر در زیرساخت‌های انرژی و خطوط تولید صنایع مادر، به‌ویژه در کوره‌های قوس الکتریکی، واحدهای احیای مستقیم و بخش‌های نورد سرد و گرم، منجر به توقف‌های برنامه‌ریزی نشده (Unplanned Downtime) شده است. در مجتمع‌هایی مانند فولاد مبارکه که تأمین‌کننده اصلی «ورق سرد» و «ورق کالواینیزه» (مورد استفاده در بدنه خودرو) است، افت تولید مستقیما به معنای کاهش عرضه در بورس کالااست.

محدودیت عرضه و فشار قیمتی: براساس قانون پایه اقتصاد، زمانی که تقاضای قطعه‌سازان ثابت بوده اما عرضه ورق‌های فولادی گریذ خودرویی با کاهش مواجه می‌شود، قیمت‌های کشف‌شده در بورس کالا با رقابت‌های قیمتی شدید همراه شده و به صورت تصاعدی رشد می‌کنند.

اثر بر قطعه‌سازان فلزی: تولیدکنندگان قطعات پرسی بدنه، شاسی، بلوک سیلندر و سیستم‌های تعلیق، بلافاصله با کمبود مواد و افزایش شدید هزینه تامین مواجه شده‌اند. به‌عنوان مثال، در تولید محصولاتی مانند «تار» یا «شاهین» که از ورق‌های فولادی با استحکام بالا استفاده می‌کنند، این شوک هزینه‌ای به طور مستقیم بهای تمام‌شده اسکلت و بدنه را به‌شدت افزایش داده است.

ب- صنعت پتروشیمی (شریان تامین پلیمرها و پلاستیک‌ها)

حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد از وزن و حجم در خورتوجهی از نمای داخلی و خارجی خودروهای مدرن را مواد پلیمری و پلاستیکی تشکیل می‌دهند.

آثار اختلال در واحدهای تولیدی: آسیب به مجتمع‌های پتروشیمی و اختلال در زنجیره تامین خوراک (خوراک مایع و گاز)، تولید الفین‌ها و پلیمرهای پایه را با چالش مواجه کرده است. افت تولید در واحدهای کرکر و پلیمریزاسیون، باعث کاهش عرضه گریدهای تخصصی پلاستیک شده است.

زنجیره شوک صنایع مادر و اثر آن بر قیمت خودرو پس از جنگ

تحلیل ساختاری یک جهش ناگزیر

جهش قیمت مواد پایه: در نیمه دوم فروردین ۱۴۰۵، بازار شاهد جهش بی‌سابقه قیمت در محصولاتی نظیر گرانول، پلی‌پروپیلن (PP)، پلی‌اتیلن (PE) و پلاستیک‌های مهندسی (مانند ABS و پلی‌کرنات‌ها) بوده است.

اثر بر قطعات پلاستیکی خودرو: این افزایش قیمت مستقیما بهای تمام‌شده قطعاتی نظیر داشبورد، سپرهای جلو و عقب، رودری‌ها، باک‌های پلیمری، روکش کابل‌ها و سیستم‌های عایق‌بندی را متأثر کرده است. برای مثال، در خانواده محصولات سایپا مانند «کوییک» و «سانبا» که حجم بالایی از قطعات پلاستیکی تزریقی در آنها به کار رفته، هزینه تولید مجموعه‌های پلیمری با رشد چشمگیری همراه بوده است.

ج- نتیجه این بخش: توفان تورمی در نیمه دوم فروردین

ترکیب هم‌زمان شوک در صنعت فولاد و پتروشیمی، یک پدیده اقتصادی نادر و مخرب برای زنجیره تامین ایجاد کرده است. داده‌های استخراج‌شده از فاکتورهای رسمی شرکت‌های قطعه‌سازی و معاملات بورس کالا در نیمه دوم فروردین ۱۴۰۵ نشان می‌دهد که هزینه سبید مواد اولیه (Material Mix Cost) قطعه‌سازان بین ۶۰ تا ۹۰ درصد افزایش یافته است. این افزایش صرفا یک برآورد روی کاغذ نیست؛ بلکه در سطح قطعه‌سازی کاملا تجربه شده و فاکتورهای خرید مواد اولیه، اسناد حسابداری و داده‌های بازار آزاد قطعات، این جهش خیره‌کننده را با قطعیت تأیید می‌کنند. قطعه‌سازی که ماه گذشته ورق فولادی با گرانول پتروشیمی را با قیمت X خریداری می‌کرده، اکنون باید برای همان حجم ماده اولیه، رقمی معادل ۱.۶X تا ۱.۹X پرداخت کند.

بخش دوم: انتقال شوک به صنعت خودرو و مکانیسم فنر قیمتی

در ادبیات اقتصاد، پدیده‌ای به نام «تورم فشار هزینه» (Cost-Push Inflation) وجود دارد که در آن افزایش هزینه‌های تولید باعث شیفت منحنی عرضه کل به سمت چپ و در نتیجه افزایش سطح عمومی قیمت‌ها می‌شود. آنچه امروز در صنعت خودروی ایران می‌گذرد، یک نمونه کلاسیک از این تئوری است.

الف- جبهه‌های چندقانگانه افزایش هزینه برای قطعه‌سازان

قطعه‌سازان در شرایط فعلی تنها با شوک مواد اولیه مواجه نیستند، بلکه در یک محاصره چندجانبه هزینه‌ای قرار گرفته‌اند:

افزایش مواد اولیه: همان‌طور که تحلیل شد، رشد ۶۰ تا ۹۰درصدی هزینه‌های پایه‌ای (فولاد و پلیمر).

افزایش دستمزدها: اجرای مصوبات جدید حقوق و دستمزد در سال ۱۴۰۵ که به طور میانگین هزینه نیروی انسانی را بیش از ۳۵ درصد افزایش داده است.

زنجیره شوک صنایع مادر و اثر آن بر قیمت خودرو پس از جنگ

تورم عمومی: افزایش هزینه‌های سربار، تعمیر و نگهداری تجهیزات و استهلاک ماشین‌آلات.
هزینه‌های مربوط به حامل‌های انرژی در کارخانجات.
منطق اقتصادی: حاشیه سود قطعه‌سازان (Profit Margin) بسیار محدود است (معمولا بین پنج درصد تا ۱۲ درصد).
از نظر ریاضی غیرممکن است که یک بنگاه اقتصادی بتواند افزایش ۷۰درصدی در بهای تمام‌شده را از محل حاشیه سود ۱۰درصدی خود جذب (Absorb) کند. در نتیجه، قطعه‌ساز چاره‌ای جز توقف تولید یا انتقال این افزایش هزینه به حلقه بعدی (خودروساز) ندارد. خودروساز نیز با دریافت قطعات گران‌تر، با افزایش شدید بهای تمام‌شده (COGS) مواجه می‌شود.

ب- وضعیت پیش از جنگ: انباشت فشار در مکانیسم قیمت‌گذاری

برای درک شدت جهش پیش‌رو، باید به شرایط پیش از آغاز درگیری‌ها نگاهی بیندازیم. صنعت خودرو پیش از این شوک نیز در وضعیت تعادل قرار نداشت. **چالش ۴۰روزه با شوروی رقابت و وزارت صمت:** خودروسازان بزرگ (ایران خودرو و سایپا) ما‌ها درگیر چالش فرسایشی برای متقاعدکردن نهادهای تنظیم‌گر در راستای اصلاح قیمت‌ها بودند. **تلاش ناموفق برای افزایش قیمت:** با وجود ارائه صورت‌های مالی حسابرسی‌شده که نشان‌دهنده زیان‌دهی تولید به دلیل تورم سال گذشته بود، نهادهای قیمت‌گذار با سرکوب قیمتی، مانع از تطبیق منطقی قیمت کارخانه با هزینه‌های واقعی شدند. **انباشت فشار:** این مقاومت رگولاتوری، باعث ایجاد یک زیان انباشته عظیم و انباشت فشار قیمتی در سیستم شد.

ج- تحلیل اقتصادی «فنر قیمتی»

در اقتصاد، «فنر قیمتی» استعاره‌ای از سرکوب دستوری قیمت‌ها در شرایط تورمی است. معادله فعلی بازار خودرو به این شکل درآمده است:
قیمت سرکوب‌شده: قیمت‌های دستوری که نماینده هزینه‌ها واقعی نیستند.
هزینه‌های بالارونده: شامل دستمزد و تورم عمومی انباشته از گذشته.

شوک صنایع مادر: تیر خلاص به ساختار هزینه‌ای (افزایش ناگهانی ۶۰ تا ۹۰درصدی مواد پایه).

از کارآفتادن مکانیسم قبلی: سازوکار شوروی رقابت که براساس تورم‌های تدریجی بخشی و تاخیرهای چندماهه عمل می‌کرد، در برابر یک شوک عظیم و لحظه‌ای کاملا ناکارآمد (Obsolete) شده است.
نتیجه قطعی این روند: بازار پس از یک دوره ثبات و سرکوب دستوری، توان حفظ قیمت‌های غیرواقعی را از دست داده و فنر فشرده‌شده آن با قدرت آزاد خواهد شد.

د- قطعات یدکی: شاخص پیش‌نگر بازار

میهن‌دوستی راستین، میهن‌دوستی انتقادی است.
بایسته است که هر

شهروند آگاه نخست به میهن و مردم عشق بورزد و سپس به نقد هر دولتی بپردازد که ساختار و کارکرد آن در راستای منافع میهن و مردم نیستند.

۲. نقد سازنده، نه ویرانگری کور

«میهن‌دوست منتقد» کسی است که حکومت را در راستای بهسازی آن به چالش می‌کشد، نه کسی که برای «اصلاح» حکومت، خواهان ویرانی همه چیز می‌شود.

۳. عمل اخلاقی در بزنگاه جنگ

در شرایط جنگ، عمل اخلاقی عبارت است از دعوت به پاسداشت کرامت انسانی و حفظ جان انسان‌ها. حفظ میراث مشترک، و کوشش برای پایان‌دهی عادلانه جنگ. این وظیفه فراتر از هر اختلاف سیاسی است.

رهنمود ششم. کم‌وکیف‌توجه‌پذیری احتمالی اخلاقی-سیاسی

استمداد از متجاوز خارجی
هر اندیشه‌ور متعهدی در چارچوب اخلاق سیاسی می‌پذیرد:
الف) مخالفت با هر حکومتی، حق مسلم هر شهروند است.

ب) ولی استقبال از ویرانی میهن و رنج مردم، از دایره اخلاق انسانی

بیرون است.

پ) وظیفه هر شهروند در زمان تجاوز به میهن، دفاع از «میهن» و

اصل یکم. هدف نمی‌تواند توجیهی برای مشروعیت وسیله باشد

جدول ۵۲۹۹ :طراح: بیژن گورانی

در بازارهای مالی و کالایی، همواره شاخص‌هایی وجود دارند که آینده بازار اصلی را پیش‌بینی می‌کنند (Leading Indicators). در صنعت خودرو، بازار قطعات یدکی (Aftermarket) دقیقا این نقش را ایفا می‌کند. از آنجا که قیمت‌گذاری در بازار لوازم یدکی عموما آزادتر از خودروی صفر کیلومتر است، شوک هزینه‌ای به‌سرعت در آن نمایان می‌شود. افزایش شدید قیمت لنت ترمز، تسمه تایم، قطعات جلوبندی و سپرهای پلاستیکی در بازار چراغ‌برق و نمایندگی‌ها که هم‌اکنون آغاز شده است، سیگنال و پیش‌نگر قطعی از جهش قریب‌الوقوع و اجتناب‌ناپذیر قیمت خودروی کامل است.

نتیجه‌گیری: از رفتار منطقی بازار تا فرصت اصلاح ساختاری

تحلیل دقیق زنجیره تأمین و هزینه‌های تولید نشان می‌دهد که جهش قیمتی خودرو در آستانه وقوع، به‌هیچ‌وجه یک پدیده هیجانی، روانی یا ناشی از سفته‌بازی صرف نیست، بلکه این امر یک رفتار کاملا منطقی و مبتنی بر اصول علم اقتصاد است. ریشه این افزایش قیمت را نباید در طمع بنگاه‌ها یا صرفا ضعف‌های مدیریتی جست‌وجو کرد؛ بلکه عامل اصلی، «شوگ برون‌زای واردشده به صنایع مادر» (Exogenous Shock) و افزایش بی‌سابقه نهادهای تولید (Input Costs) است. در چنین اکوسیستمی، بازیگران مختلف دقیقا براساس تئوری انتظارات عقلانی (Rational Expectations Theory) عمل می‌کنند:

تولیدکننده (خودروساز و قطعه‌ساز): برای فرار از ورشکستگی و حفظ بقای خطوط تولید، ناگزیر به تعدیل قیمت‌هاست.

مصرف‌کننده واقعی: برای حفظ ارزش پول خود در برابر موج تورمی پیش‌رو، تقاضای تبدیل نقدینگی به کالای بادوام (خودرو) را تسریع می‌کند.

دلال و سرمایه‌گذار: با تشخیص آریبترزاژ (اختلاف) بین قیمت واقعی و قیمت دستوری، برای کسب سود کوتاه‌مدت وارد بازار می‌شود.

همه این رفتارها، واکنش‌های منطقی به یک محیط اقتصادی ملاحظم هستند. باوجوداین، هر بحرانی در اقتصاد صنعتی می‌تواند نقطه آغازی برای اصلاحات ساختاری (Structural Reforms) باشد (مفهوم تخریب خلاق شومپیتری). ناکارآمدی مطلق سیستم قیمت‌گذاری دستوری در جذب و مدیریت شوک اخیر، بهترین بهانه و فرصت تاریخی برای سیاست‌گذاران صنعتی (وزارت صمت) است تا:

۱. بازنگری در قیمت‌گذاری دستوری: مکانیسم‌های قیمت‌گذاری منسوخ را لغو کرده و اجازه کشف قیمت در حاشیه بازار یا بورس کالا را صادر کند تا نقدینگی به جای جیب واسطه‌ها، به خطوط تولید بازگردد.

۲. اصلاح ساختار صنعت خودرو: وابستگی‌های آسیب‌پذیر در زنجیره تأمین را با ایجاد تنوع در منابع تامین مواد اولیه و ارتقای تاب‌آوری (Resilience) قطعه‌سازان کاهش دهند.

۳. تقویت زنجیره تأمین داخلی: با هدایت یارانه‌های پنهان و منابع مالی به سمت توسعه تکنولوژیک صنایع مادر و قطعه‌سازی، پایه‌های صنعت را در برابر شوک‌های آینده مقاوم سازند.

در نهایت، پذیرش واقعیت‌های اقتصادی و عبور از سرکوب قیمتی، تنها راهکاری است که می‌تواند صنعت خودروسازی و زنجیره تامین حیاتی آن را از تبعات این شوک ویرانگر نجات داده و این بحران مقطعی را به یک فرصت ساختاری برای تولد دوباره صنعتی مبتنی بر بازار آزاد و رقابت واقعی تبدیل کند.

شهروند منتقد حق دارد از هرگونه نقض آشکار حقوق بشر از سوی حکومت در پوشش دفاع، به همان شدت انتقاد کند و لزوما دستوره‌های فاقد ارتباط با دفاع از میهن را نپذیرد. او می‌تواند بگوید: «من از میهن دفاع می‌کنم و در این زمینه

همراه تو هستم، ولی نمی‌پذیرم که ابزار دفاع را بهانه‌ای برای برخورد داخلی قرار دهی یا ملزومات دفاع راستین از میهن را رعایت نکنی.»

تمايز سوم: اولويت همكاری مدني بر همكاری نظامی

پایین‌ترین سطح همکاری در دفاع میهنی، پرهیز از هرگونه کنش یاری‌رسان به دشمن است، مانند خودداری از تبلیغ علیه دفاع، افشای مواضع قطع دارو و غذا و مهمات، و مانند آنها. سطح بالاتر، مشارکت در دفاع مدنی است، مانند خدمت در بیمارستان‌ها، امداد، پناه‌دهی، حفظ زیرساخت‌ها، و مانند آنها. بالاترین سطح حضور در صفوف دفاع در برابر دشمن است که تنها با حفظ موضع انتقادی آشکار ممکن است، به شرط آنکه بیان موضع مستقیما به تضعیف نبرد برای دفاع میهنی نیبجامد. اصل بنیادین این رهنمود: در زمان تجاوز بیگانه به میهن، نقد حکومت متوقف نمی‌شود، ولی نبرد دفاعی در برابر بیگانه مهاجم نیز تعطیل‌پذیر نیست. میهن‌دوست منتقد، کسی است که با تفکد در دست، منتقد است و در سنکر، پرسشگر، به گونه‌ای که نقد و پرسشگری او به سود دشمن نباشد.

رهنمود چهارم. اخلاق دفاع: اولویت «انسان» بر «ایدئولوژی»

ادامه‌از صفحه اول

افقی:

۱- من و شما- بیماری واگیردار که پشه آنوفل منتقل می‌کند- دهمین خلیفه اموی ۲- مقدمه اندیشیدن - دستگاه تعیین جهت وزش باد- راز مگوی خانم‌ها ۳- کالبد - دانشش ذاتی- اهل سرزمین گل‌ها ۴- ستارگان- بزگرواثر- ناشناس ۵- پاکان- علم شعبده ۶- بی‌آبرویی- طریقه و روش- صدای کلفت در موسیقی ۷- اصلا خجالتی نیست- معاینه کلی برای ارزبابی وضع جسمانی- کوه آتشفشانی ایتالیا ۸- قدم یکپا- صدراعظم مظفرالدین‌شاه و از مخالفان سرسخت جنبش مشروطه- ماهی کسروی ۹- دلیل‌ها- پندار- ستمگر ۱۰- به یکباره- بهره و نصب- اسبابی برای تعیین وزن هوا ۱۱- کتاب زرتشت- از شناخته‌شده‌ترین فرم‌های موسیقی کلاسیک ۱۲- شیر خشکیده گون- اخترشناسی- بی‌ریا ۱۳- آندوهگین- آهن‌ریا- سرپیچی‌کردن ۱۴- گشاده- محل نگهداری شتران- کالاها ۱۵- نیروی یاری‌رسان- پرهیزکردن- تنها

عمودی:

۱- پیشی‌گیرنده- غیرمذهبی - نوک بی‌نوک! ۲- مقابل رفتن- روشنایی صبح- کامل ۳- آژاردهنده- چند لایحه ۴- بی‌کم‌وکاست- از قراردادهای شرعی مشارکت کار و سرمایه در اسلام- از انواع عکاسی خبری ۵- زمان بی‌آغاز- پرنده ملی نیوزلند- سنگدل ۶- برادر مادر- اول- قیمت ۷- سراب- سرماخوردگی- عادت ۸- مرسوم- نوعی شیرینی- هر چیز بی‌جان ۹- عنصر مؤثر در تنظیم فعالیت‌های بدن- شجاع و قوی- قسم ۱۰- پول خرد هند- اتحادیه جهانی

سودوکو سخت ۴۲۹۵				۵	۸			۹
								۸
				۷	۹			۶
				۳	۴			۱
								۵
				۶	۲	۹		۳
				۸	۱	۴		۸
								۷
				۷	۳	۱		۷

سودوکو ساده ۴۲۹۵

زمان پیشنهادی: ۴۰ دقیقه

قانون‌های حل جدول سودوکو

۱- در هر سطر و ستون باید اعداد یک تا ۹ نوشته شود. بدیهی است که هیچ عددی نباید تکرار شود.

۲- در هر مربع ۳×۳ اعداد یک تا ۹ باید نوشته شود و در نتیجه هیچ عددی نباید تکرار شود.

حل سودوکو ۴۲۹۴

۶	۹	۸	۲	۵	۱	۷	۳	۳
۳	۵	۷	۸	۶	۳	۹	۱	۲
۴	۱	۲	۷	۳	۹	۸	۶	۵
۱	۷	۳	۹	۴	۸	۵	۲	۶
۸	۶	۵	۳	۲	۷	۴	۹	۱
۲	۴	۹	۶	۱	۵	۳	۸	۷
۵	۸	۶	۳	۷	۲	۱	۴	۹
۹	۲	۱	۵	۸	۳	۶	۷	۴
۷	۳	۴	۱	۹	۶	۲	۵	۸

۳	۷	۲	۹	۱	۸	۵	۶	۴
۱	۶	۴	۳	۵	۲	۸	۷	۹
۹	۵	۸	۶	۳	۷	۱	۳	۲
۷	۸	۳	۵	۹	۶	۲	۱	۴
۴	۱	۵	۲	۸	۳	۷	۹	۶
۲	۹	۶	۱	۷	۳	۸	۵	۴
۵	۳	۹	۱	۸	۲	۹	۴	۷
۸	۴	۱	۷	۶	۱	۲	۵	۳
۶	۲	۷	۳	۵	۹	۱	۸	۴

حل جدول ۵۲۹۸

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱	
۱	ک	ی	ت	ا	ر	ج	ب	ل	ز	ح	د	ع	ف	د	
۲	ا	م	ن	ت	و	ب	ا	ب	و	ی	ق	و	ت	و	
۳	ا	ب	ر	ش	ن	ی	ل	ز	ب	و	ر	ب	ب	ب	
۴	ا	ل	غ	ل	ن	ک	و	ن	ا	ر	ی	ا	ی	ی	
۵	غ	ل	ا	ک	ر	ا	ک	ر	م	ر	ی	م	ک	ن	
۶	و	ا	و	ا	و	ر	د	ر	د	ر	ش	ی	د	ک	ر
۷	ا	د	ر	ی	ا	ب	ا	ن	ن	ن	ر	و	ن	ا	
۸	ق	ا	ش	و	ن	ا	د	ه	ی	د	و	ا	ا	ن	
۹	ر	ی	ک	ی	ک	ی	ر	ز	ن	ا	م	ا	ع	ع	
۱۰	ج	ا	ه	ک	ر	و	ر	ر	ک	ب	و	ی	د	ن	
۱۱	ک	ر	ا	ب	ا	ب	ا	د	و	ا	د	و	ا	ر	
۱۲	ا	ت	ش	ز	ن	ا	و	ا	و	ل	ی	ن	و	ع	
۱۳	م	ا	م	د	ا	د	ک	ر	م	ا	م	د	ک	ر	
۱۴	د	ر	د	و	د	و	ا	ر	ا	ی	ز	و	ر	د	
۱۵	ن	و	ی	ن	ا	د	ه	ی	د	و	ر	د	ر	ی	

سودوکو ساده ۴۲۹۵				۹	۵			۶
								۲
				۳	۹			۷
								۵
				۷	۱	۹		۲
								۴
				۸	۶	۲		۸
								۹
				۷	۸	۵		۵
				۲	۱	۷		۲

زمان پیشنهادی: ۲۰ دقیقه

سودوکو

سودوکو Sudoku یک واژه ترکیبی ژاپنی به معنای عدددهی بی‌تکرار است و امروزه به جدولی از اعداد گفته می‌شود که به عنوان یک سرگرمی رایج در نشریات کشورهای مختلف به چاپ می‌رسد.