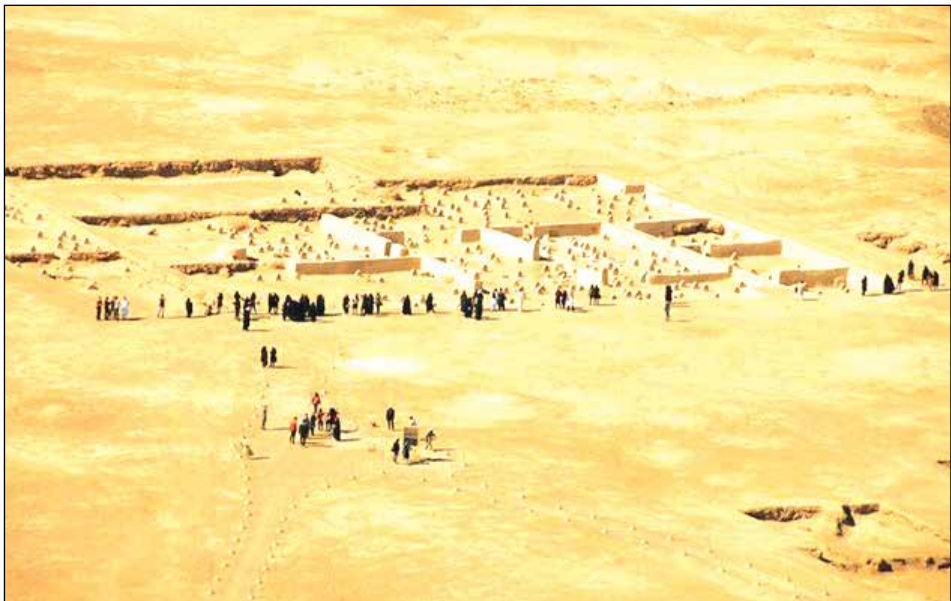


یادآوری یک واقعیت تاریخی به رئیس جمهوری آمریکا

ایران بانی گذار جهان از عصر حجر است



تاریخنگاران، شهر سوخته در سیستان را بزرگترین

گزارش

زهرآوردی

دبیر گروه زیست بوم

رئیس جمهوری متجاوز آمریکا در حالی تهدید کرده که ایران را به عصر حجر می رساند که ایران سال گذشته قدیمی ترین زیستگاه انسان هوشمند را در دره خرم آباد در یونسکو به ثبت رساند. ساینی که نشان می دهد انسان هوشمند ۶۳ هزار سال پیش از ایران و در خرم آباد به اروپا مهاجرت کرده است.

از سوی دیگر تهدید «دونالد ترامپ» به واکنش افکار عمومی ایران منجر شد تا آنها نقشه ایران بزرگ را به رخ رئیس جمهوری کشوری بکشاند که تنها ۲۵۰ سال قدمت دارد.

کارشناسان میراث فرهنگی نیز در

گفت وگو با «ایران» به آن یادآوری کردند که ایران ۸ هزار سال پیش جهان را از عصر حجر گذراند.

ایران یک تمدن پیوسته

اسکندر مختاری، مدیر سابق محور تاریخی تهران، در گفت وگو با «ایران» می گوید: «ترامپ عصر حجر و تاریخ جهان را نمی شناسد. ما از دوران پارینه سنگی قدیم که حدود پیش از ۱۲ هزار سال می شود تا به امروز یک تمدن پیوسته در جهان داریم. ما جزو نخستین کشورهایی در دنیا هستیم که دوره عصر حجر را تمام کردیم. از حدود هزاره ششم قبل از میلاد مسیح ما دیگر از ابزار فلزی استفاده می کنیم نه ابزار سنگی. استفاده از ابزار سنگی دوره ای است که به آن عصر حجر می گویند و شواهد آن در تمام ایران گسترده است. ما ۸ هزار سال است که از عصر حجر عبور کردیم و جزو معدود تمدن های

جهان هستیم که در شکل گیری تمدن فعلی بشر نقش داشته ایم.» او می گوید: «ما نقش مان را در مقاطع مختلف تاریخی در مقایسه جهانی به ملت های دیگر نشان دادیم. این ادعا نیست که ما جزو معدود کشورهای تمدن ساز جهان هستیم. در تمام موزه های بزرگ دنیا آثاری از این تمدن شکوفا وجود دارد و به ویرترین این موزه ها غنا می بخشد برای اینکه با تمدن بشریت آشنا شوند.» مختاری به رئیس جمهوری آمریکا خود در آمریکا بزنند تا متوجه سهم ایرانیان در شکل گیری تمدن بشری شوند. او می گوید: «فکر نمی کنم ایشان تا الان به موزه رفته باشند. فکر نمی کنم آشنایی با تاریخ جهان و تاریخ تمدن بشری داشته باشند. فکر می کنم بیشتر فرهنگ را از داخل کاژنوها و میهمانی های شبانه لمس

کرده اند. به منابع فرهنگ از داخل کتاب و جست و جوی علمی دسترسی پیدا نکرده اند.» مختاری احتمال می دهد که «ترامپ معلم های خوبی نداشته با اگر معلم های خوبی داشته، سر کلاس حواسش به آنچه معلم ها درباره تاریخ و تمدن بشریت و نقش ایران در شکل گیری آن گفته اند نبوده است.»

او تأکید می کند: «ترامپ باید بداند که با یک تمدن کهن سروکار دارد و برگرداندن ایران به عصر حجر امری ممکن نیست. ما جهان را ۸ هزار سال پیش از مرحله پارینه سنگی، میان سنگی و نوسنگی گذر دادیم و وارد شهرنشینی کردیم.» او به کشف قدیمی ترین شواهد شهرنشینی در ایران در شهر سوخته سیستان و بلوچستان، تمدن هلیل رود (۵ هزار سال پیش) در کرمان و چگاسفلی (۶ هزار سال پیش) و شوش (۷ هزار سال پیش) در خوزستان اشاره می کند و می گوید: «شهر یعنی مدینه و مدینه یعنی تمدن. بنابراین ما نخستین شهرهای بشری را پی ریزی کردیم.»

پیشنهاد مطالعه تاریخ هلیل رود به ترامپ

او یک پیشنهاد دیگر هم می دهد و می گوید: «بهتر است آخرین گزارش نهایی که درباره تمدن هلیل رود (جیرفت) توسط محققین آمریکایی منتشر شده است به رویت ترامپ برسد تا ببیند این باستان شناسان آمریکایی درباره تمدن ایران جیرفت چه می گویند. ترامپ مقالات آنها را بخواند.»

مختاری اظهار نظر ترامپ درباره بازگرداندن ایران به عصر حجر را ناشی از عصبانیت و بی سوادگی او می داند و می گوید: «چون رویاهای او برای پیروزی یکی دو روز در ایران به جایی نرسیده است. ایشان نسبت به تاریخ جهان،

تاریخ تمدن بشریت و انسان و انسان دوستی جاهل است. ترامپ درست تربیت نشده است شاید پدر و مادرش سعی خودشان را کرده اند اما موفق نشده اند.»

مغول و اسکندر مقدونی هم از پس تاریخ ایران برنیامدند

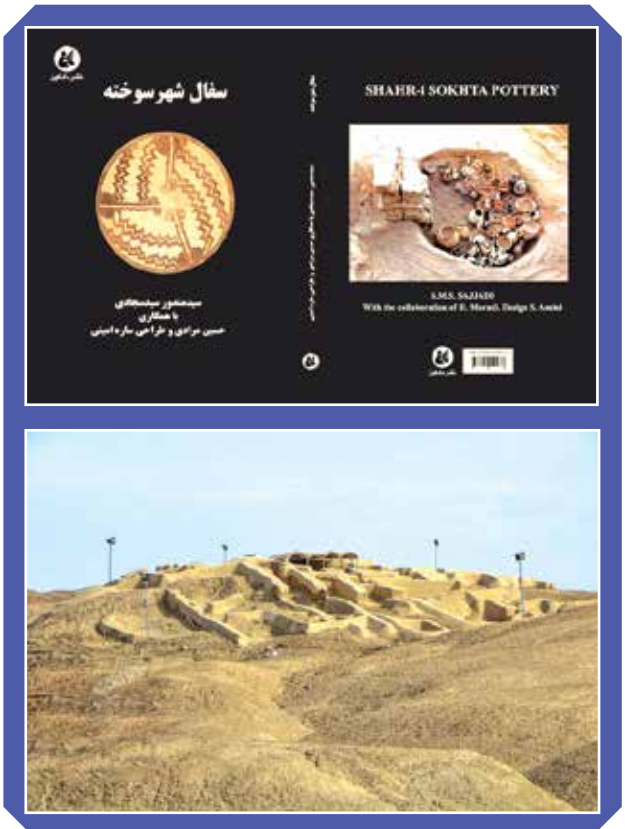
«علی هژبری» باستان شناس نیز در گفت وگو با «ایران» حرف های ترامپ را احمقانه می خواند و می گوید: «اسکندر مقدونی و مغول هم در مقابل تاریخ و تمدن شکست خوردند. ما تمدن هستیم؛ یعنی حاوی پشتوانه تمدنی هستیم. سه هزار سال است این درخت تمدنی را ماها، هخامنشی ها، اشکانیان و... آب داده اند. این درخت تومند شده است و شاخ و برگ پیدا کرده است. از دوره قاجار به این سو برخی کشورها مثل انگلیس با ایجاد «بان های ساختگی نتوانسته اند بین اقوام ایرانی تفرقه بيفکنند؛ حالا ترامپ با یک ماه بمباران کشور می خواهد ایران را به عصر حجر برگرداند؛ نه ترامپ و نه مشاورهای او هیچ کدام از تاریخ و فرهنگ ایران خبر ندارند.»

او با گلگ مندی از قطعی اینترنت می گوید: «اگر اینترنت داشتیم در شبکه های اجتماعی به ترامپ می گفتم تو کی هستی که می خواهی من را به عصر حجر ببری؟!»

حفر کانال سوئز

در زمان هخامنشیان جلیل گلشن باقی کارشناس میراث فرهنگی هم در گفت وگو با «ایرنا» می گوید: «اولین امپراتوری در جهان در دوره هخامنشی در ایران شکل گرفت، گسترش امپراتوری از شرق تا غرب حتی تا یونان و مصر، گواه قدرت و نفوذ ایران باستان است. همچنین اولین اقدام جدی برای حفر کانال سوئز برای اتصال دو دریا در زمان هخامنشیان

انجام شد و کتیبه میخی مربوط به این تلاش در مصر موجود است.» این کارشناس میراث فرهنگی می گوید: «خشايارشاه به روم لشکر کشی کرد و قلمرو هخامنشیان را تا آن مناطق گسترش داد. تشکیل یکی از بزرگترین امپراتوری های جهان در حدود ۲ هزار و ۵۰۰ سال قبل میلاد، نشان دهنده جایگاه ایران در تاریخ کهن است.» او می گوید: «هخامنشیان از حدود ۲ هزار و ۵۰۰ سال قبل از میلاد پایه گذار نظام امپراتوری بودند. زمانی که کوروش به بین النهرین لشکر کشی کرد، یهودیان



را آزاد ساخت و سیاست او بر آزادی ادیان و برگزاری آزادانه آیین های مذهبی استوار بود. از دیدگاه برخی پژوهشگران از جمله علامه طباطبایی در تفسیر المیزان، ذوالقرنین ذکر شده در قرآن با کوروش تطبیق داده شده است.» گلشن می گوید: «ایران نخستین کشوری است که ساختار امپراتوری را بنیان نهاد و منشور حقوق بشر کوروش نیز به عنوان نخستین قانون حقوق بشر در جهان شناخته می شود. در این منشور بر اصولی تأکید شده که برای زندگی مسالمت آمیز انسان ها ضروری است.»

خودرو

نایب رئیس کمیسیون صنایع مجلس در گفت وگو با «ایران»:

چراغ تولید روشن می ماند

نبض صنعت خودرو در شرایط بحران پایدار است



گزارش

یاسمن صادقی شیرازی

گروه خودرو

حاضر شرایط کشور، شرایط سخت و جنگی است. در شرایط جنگی، اولویت اول تولید داخل است و بعد از آن اولویت دیگر کیفیت خودروهاست. نکته سوم بحث برسر قیمت تمام شده است که تلاش شود ارزان تر از قبل باشد یا حداقل قیمت های قبلی حفظ شوند. در حال حاضر خودروسازان، دولت و وزارت صمت تلاش می کنند خودروها به قیمت واقعی به دست مشتریان برسند.»

تحریم: سدی در برابر پیشرفت

یکی از بزرگ ترین موانع پیش روی صنعت خودرو، همچنان تحریم های گسترده است. حسینی کیا در این خصوص نیز توضیح می دهد: «در شرایط تحریم، بخش قابل توجهی از نیاز صنعت خودرو و قطعات آن از طریق واردات تأمین می شود. این تحریم ها منجر به افزایش هزینه های تولید، بالا رفتن قیمت خودرو و قطعات محدود و محدود شدن ظرفیت های تولیدی شده است. در شرایط جنگ پیش رونیز با تشدید این تحریم ها روبه رو هستیم که کار را برای این صنعت سخت تر از قبل می کند. با این حال، پتانسیل قوی کشور در زمینه صنعت

خودرو انکارناپذیر است و امید است با رفع احتمالی تحریم ها در آینده، شاهد افزایش ظرفیت ها و کاهش فشارهای وارده باشیم.» این نماینده مجلس با اشاره به تلاش های مشترک خودروسازان، وزارت صمت و مجلس، بر لزوم افزایش کیفیت محصولات و جلوگیری از افزایش قیمت های غیرمنطقی تأکید می کند. او در این باره می گوید: «جلسات متعددی در کمیسیون صنایع با حضور خودروسازان و وزارت صمت برگزار شده تا این اهداف محقق شوند. در این شرایط جنگی، حداقل تلاش ما این است که شاهد افزایش قیمت ها نباشیم و از کسانی که برای تحقق تعهدات خود تلاش می کنند، حمایت کنیم. آنها به صورت شبانه روزی و جهادی در تلاش هستند تا چراغ این صنعت در شرایط جنگ خاموش نشود.»

واردات: ضرورتی در سایه تولید

با وجود تمرکز بر تولید داخلی در دوران جنگ، واردات قطعات ضروری برای حفظ جریان تولید و جلوگیری از نارضایتی مشتریان همچنان در دستورکار قرار دارد. حسینی کیا در

این باره می گوید: «ممکن است با کاهش واردات در برخی حوزه ها مانند خودروهای کامل روبه رو شویم که در شرایط جنگی امری طبیعی است، اما واردات قطعات لازم برای خودروها در دست پیگیری است تا شهروندان با مشکلی مواجه نشوند.»

تلاش های جهادی در دل بحران

نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن، ضمن تأیید انتقادات به کیفیت خودروها که از سال گذشته مطرح بوده و همچنان پابرجاست، تلاش های صورت گرفته در این روزهای سخت را «رازنده» توصیف می کند. او تأکید می کند: «رسالت اصلی دولت، وزارت صمت و مجلس در این برهه، روشن نگه داشتن چراغ واحدهای صنعتی، به ویژه صنعت خودرو است. خودروسازان و قطعه سازان در حال حاضر به صورت جهادی کار می کنند و این تلاش ها برای حفظ این صنعت ستودنی است.»

وفای به عهد: چالشی که با جدیت پیگیری می شود

با وجود چالش های متعدد، خودروسازان با تعهدات موقوعه روبه رو هستند. حسینی کیا تأکید می کند: «باید بی‌دریم که خودروسازان معوقاتی ندارند، اما همه در تلاشند تا بخواش عمده ای از این تعهدات را با تلاش مضاعف ایفا کنند تا رضایت مردم جلب شود. حفظ روند تولید و جلوگیری از وقفه در تحویل تعهدات، هدفی است که خودروسازان با جدیت دنبال می کنند و تا به امروز در این زمینه موفق بوده اند.»

در نهایت باید گفت صنعت خودروی ایران، علی رغم تمامی مشکلات ناشی از جنگ و تحریم، با اراده ای قوی و تلاش جهادی سعی در روشن نگه داشتن چراغ تولید و پاسخگویی به نیازهای جامعه دارد. اگرچه مسیر پیش رو همچنان با موانع متعددی همراه است، اما عزم ملی و تلاش دولت و دست اندرکاران این حوزه، نویدبخش آینده ای روشن تر برای این صنعت است.

بازار به آینده چگونه نگاه می کند؟

یادداشت



امیر زنگنه

اقتصاددان

بازار خودروی ایران این روزها در وضعیتی میان تعلیق و انتظار قرار گرفته است؛ فضایی که آن را نه می توان آرام توصیف کرد و نه متلاطم، بلکه آمیخته ای از نبود قطعیت، ریسک های ژئوپلیتیک و نوسانات اقتصادی است. مجموعه ای از رخداد های منطقه ای و محدودیت های بین المللی باعث شده فعالان و تحلیلگران، آینده این صنعت حساس را با احتیاط بیشتری بررسی کنند. از یک سو گروهی بر تأثیر مستقیم تحولات خارجی بر عرضه، تقاضا و قیمت گذاری تأکید می کنند و از سوی دیگر، برخی بر لزوم بازنگری در مفروضات بنیادین و تدوین استراتژی های بلندمدت، مستقل از تغییرات کوتاه مدت، اصرار دارند.

خودرو: از دارایی سرمایه ای تا کالای مصرفی

یکی از روندهای مهمی که می تواند به ثبات نسبی بازار خودرو کمک کند، تغییر نگاه جامعه از «خودرو به عنوان دارایی سرمایه ای» به «خودرو به عنوان کالای مصرفی» است. این تغییر نگرش، اگر در سال ۱۴۰۵ تقویت شود، می تواند زمینه ساز کاهش رفتارهای هیجانی و سفته بازیانه در بازار باشد. وقتی خودرو از جایگاه ابزار سرمایه گذاری خارج شود و نقش اصلی آن یعنی تسهیل حمل و نقل و انجام امور روزمره برجسته شود، انتظارات تورمی در میان مصرف کنندگان تعدیل خواهد شد. حمایت سیاست گذاران از این تغییر رویکرد، از طریق شفافیت اطلاعات، توسعه گزینه های خرید و اصلاح سازوکارهای نظارتی، می تواند تقاضای واسطه گری را کاهش داده و تصمیم گیری منطقی تری را در جامعه شکل دهد.

محرک های واردات و نقش سیاست های ارزی

بحث واردات خودرو همچنان یکی از محورهای اصلی در تحلیل آینده بازار است. آزادسازی واردات می تواند ترکیب محصولات را متنوع تر و محیط رقابتی را پویاتر کند. ورود محصولات جدید، علاوه بر تقویت حق انتخاب مصرف کنندگان، می تواند مانع شکل گیری انحصار و موجب تعدیل قیمت ها

تحلیل همراه با گمانه

برش

تا زمانی که وضعیت ژئوپلیتیک و روابط اقتصادی خارجی در هاله ای از ابهام قرار دارد، هر تحلیل قطعی از روند بازار خودرو، با درجه ای از گمانه زنی همراه خواهد بود. با این حال امید به کاهش تنش ها و حرکت به سمت ثبات منطقه ای، می تواند

نویدبخش آغاز دوره ای متفاوت برای صنعت خودرو در سال ۱۴۰۵ باشد. تحقق این چشم انداز، به اجرای اصلاحات ساختاری، تعدیل سیاست های قیمت گذاری، تقویت ظرفیت تولید و توسعه همکاری های فناورانه وابسته است.