

رد پای «فردوسی» در تئاتر ایران از «بیضایی» تا «پری صابری»

تئاترهایی که با نگاه به شاهنامه خلق شدند

همدلی هنرمندان تئاتر طی بیش از ۴ دهه گذشته آثار مختلفی را برگرفته از شاهنامه فردوسی تولید کرده و روی صحنه برده‌اند که برخی از این آثار به زعم مخاطبان و منتقدان تئاتر آثار درخشانی بوده‌اند. دنیا میلو است از نویسندگان و شاعران بزرگی است که با آثار خود تحولی در عرصه ادبیات ایجاد کردند و آثاری که از خود به جا گذاشتند در تاریخ ادبیات جهان ماندگار خواهد بود. این آثار ادبی منبعی برای الهام و شکل‌گیری آثار مختلفی هنری بوده و هستند؛ از نقاشی و مجسمه گرفته تا سینما و تئاتر. آثار جذاب و درخشانی در عرصه تئاتر با الهام از «لیلیاد و اودیسه»، «کمدی الهی»، «افسانه‌های کانتربری»، «حماسه نیبولنگن»، «سرود رولان» تولید و اجرا شده‌اند و عرصه سینما نیز در بهره‌گیری از این آثار بی‌کار ننشسته است.



یادداشت‌ها

**خودروسازان
در نمایی نزدیک‌تر**



روزنامه نگار

حیات و ممت صنعت خودروسازی در کشورمان از دیروز تا امروز براساس حمایت‌های ویژه دولت‌های وقت ادامه یافته است. حمایت‌هایی که گاه با ادبیات خاص و سیاست‌گذاری‌های ویژه‌تر از سوی مدیران غیرمتخصص به نام «صنعت ملی»، «خودروسازی داخلی»، «حمایت از صنعت خودرو»، «تولید ملی» و «کالای ایرانی» صورت گرفته و تنها چیزی که طی چهار دهه گذشته کمتر به آن اهمیت داده شده، حق و حقوق مصرف‌کننده نهایی و تدبیری برای آینده با توجه به سرعت قطار پیشرفت در صنایع به صورت عام و صنعت خودروسازی به صورت خاص تر بوده است.

**جای خالی تشویق
در فوتبال ایران**



روزنامه نگار

بولتن‌سازی اشتباهات دآوری برای رقبای و چرتکه اندازی امتیازهای از دست رفته و به دست آمده، تزریق توهم توطئه به جامعه، اظهار نظرهای جنجالی به امید کسب محبوبیت بیشتر یا با قصد و غرض تلاقی جویانه و البته بیابنه نویسی‌های کم‌مایه و چندش آور، بخشی از آسیب‌های این روزهای فوتبال ایران و فصل رو به پایان آن است و جالب اینکه برخی باشگاه‌ها با افتخار برای این رویه تعبیر «جنگ رسانه ای» به کار می‌برند؛ فوتبال زیباست و پویا، از هیجان سرشار است و در لوح کانون توجهات اجتماعی، فرصتی است برای اقتصاد و سیاست و جایی برای نمایش مسئولیت‌های اجتماعی؛ چنین جایگاه و منزلتی طبیعی است.

بازی بدون توپ شیخ دیپلمات

ریاست جمهوری آینده، در فضای بسته و ناامیدی‌های که پیشتر از آن سخن گفت، ورود او را به گفتمان‌سازی جدیدتری نشان می‌دهد که آگاهی به مردم درباره عمق مخاطرات و ایجاد انگیزه برای مشارکت اعتراضی در گذر زمان را پی می‌گیرد. **صفحه ۲**



آزمون سخت برای یک‌دست شده‌ها

«محمد مهاجری» در تحلیل و نقد دولت سیزدهم:

آگاهی از سفره و معیشت مردم، مشکلات را حل نمی‌کند

سفر گذاشتند، گفت: اطلاعات دروغ به آقای رئیسی می‌دهند؛ من چون نسبت به اینکه آقای رئیسی هرگز دروغ نمی‌گویند، یقین دارم می‌گویم اطلاعات دروغ می‌دهند و آقای رئیسی هم این اطلاعات دروغ را باید با کارشناسان مختلف چک کنند و بعداً این اطلاعات را منتشر کنند. متأسفانه این اطلاعات دروغ چیزی جز بدنامی برای دولت ایشان باقی نخواهد گذاشت.

آواربرداری بعد از این دولت کار حضرت فیل است

مهاجری افزود: «بعد از دولت ایشان، یک آوار بزرگ اقتصادی بر سر کشور وارد خواهد شد که آن آواربرداری بعد از آقای رئیسی، کار حضرت فیل خواهد بود.» این تحلیل‌گر مسائل سیاسی خاطر نشان کرد: «فرقی نمی‌کند شما مستقیم از بانک مرکزی استقراض کنید یا اینکه از بانک های دیگر استقراض کنید. وقتی که از بانک ها استقراض می‌کنید، بانک ها از کجا می‌آورند؟ مگر چاه پول دارند؟ آنها هم می‌روند بانک مرکزی. بانک مرکزی پول بدون پشتوانه چاپ و منتشر می‌کند، بنابراین در نتیجه تورم، هیچ تغییری ایجاد نمی‌شود و با این افزایش نقدینگی که در جامعه به وجود می‌آید، تفاوتی نمی‌کند شما از بانک ها بگیریید یا از بانک مرکزی بنابراین فقط اسم آن را عوض کردند که از زشتی آن بکاهدند در حالیکه هیچ یک از اثرات منفی آن کاری که دولت در قرض گرفتن از بانک ها می‌کند را کم نمی‌کند.»

رئیس مجلس بعدی قطعا دولت را دچار چالش می‌کند

مهاجری درباره اینکه در حال حاضر شاهد اختلاف زیاد دولت و مجلس هستیم که به اعتقاد برخی، ریشه آن بر سر ریاست مجلس آینده است، این اختلاف چه مسیری را در مجلس دوازدهم طی خواهد کرد، عنوان کرد: «در مجلس دوازدهم از همین الان دعوا برسر ریاست مجلس، شروع شده است. طبیعی است که آقای رئیسی و تیم ایشان اصلاً دوست نداشته باشند که آقای قالیباف رئیس شود. اما فرقی نمی‌کند هر کسی که رئیس مجلس بعدی شود قطعا با دولت به چالش خواهد خورد؛ الا آقای نیکزاد که در واقع یک چهره احمدی‌نژادی است و ممکن است با آقای رئیسی نهایت تعامل را داشته باشد. از آنجا که رئیس مجلس بعدی مانند روسای دوره‌های قبل اقتدار کافی ندارد، یعنی یک رئیس ضعیفی خواهد بود، بنابراین اختلاف بین مجلس و دولت به نظر من در مجلس دوازدهم تشدید خواهد شد.»

ضعیف‌ترین دولت تاریخ ایران است

این فعال سیاسی اصولگرا در ارزیابی عملکرد و پایبندی دولت به شعارهایی که داده است، مدعی شد: دولت سیزدهم از زمان هوشمند تا امروز ضعیف‌ترین دولت تاریخ ایران است.

وی گفت: آقای رئیسی قرار بود ۴ میلیون مسکن بسازد، سالانه یک میلیون اشتغال ایجاد کند، تورم را تک رقمی کند و در واقع هیچکدام از این وعده‌های کلان رئیس‌جمهور به نتیجه نرسیده چون ده‌ها وعده کوچک و بزرگ دیگر هم داده‌اند.

رئیس، رئیس دولت چهاردهم هم خواهد بود

مهاجری در پیش‌بینی خود از آینده سیاسی دولت رئیسی عنوان کرد: پیش‌بینی من این است که آقای رئیسی آن‌شالله رئیس دولت چهاردهم هم خواهد بود و متأسفانه وضعیت فعلی همچنان ادامه خواهد داشت و به قول شاعر این قافله تا به حشر لنگ است.

چرا نمایندگان تندرو بر طرح‌های جنجالی اصرار دارند

۸ درصد از ۹۲ درصد بزرگ‌تر شده!

چند هفته‌ای است که باز هم خبرهایی مبنی بر در دستور کار قرار گرفتن طرح صیانت به گوش می‌رسد، اما این‌بار با نام، رنگ و طرح جدید. در این خصوص «جلال‌رشدیدی کوچی» عضو کمیسیون امور داخلی و شوراها مجلس معتقد است: طرح صیانت در روز آخر مطرح نخواهد شد و تنها در دستور کار قرار گرفت.

به گزارش جمران، وی در پاسخ به این سوال که برانگیختن حساسیت و سماجت با لجاجت یا مردم از کجا نشأت می‌گیرد؟ گفت: علتش این است که ۸ درصد از ۹۲ درصد بزرگ‌تر شده است؛ اولی اذمه داد: یک عده در کشور به این نتیجه رسیدند که هر چقدر مردم ناراضی‌تر باشند، کمتر پای صندوق می‌آیند و این امر به نفع آن‌ها است، این اتفاق نیز در



«همدلی» جنجال آفرینی تازه در شهرداری تهران را بررسی می‌کند
وام‌های در دسر ساز آقای شهر دار!

**رئیس قوه قضائیه خبر داد
فعلاً ۴۵ متهم
در پرونده چای دیش**

همدلی رئیس قوه قضائیه اظهار داشت: تاکنون ۴۵ نفر در رابطه با چای دیش تفهیم اتهام شده‌اند. حجت‌الاسلام «محسنی اژه‌ای» در نشست با دانشجویان دانشگاه‌های استان، در رابطه با برخورد با دانه درشت‌ها عنوان کرد: وزیر محکمه شد و به سه سال محکوم شد.

**سوء تغذیه در بخشی از مردم عیان شده است
حذف گوشت قرمز
از سبد سه دهک اول جامعه**

**سخنگوی اقتصادی دولت:
منتقدان سیاسی آند
کارشناس نیستند!**

خودروسازان در نمایی نزدیک‌تر

خودرو ملی کمتر از یک سال و با هزینه‌ای بالغ بر ۲۴۰ میلیون دلار بوده است. بنابراین خودروساز ایرانی می‌تواند از پیشرفت و توسعه سخن بگوید، اما در مقام مقایسه با سایر تولیدات شرکت‌های آسیایی نه تنها برای زیاده‌گویی و مظلوم‌نمایی ندارد، بلکه نماد مجسم عقب‌رفت در توسعه صنعتی و در جا زدن به شمار می‌آید. امکان مقایسه پیکان با سمند نشانه پیشرفت است، اما مقایسه سمند با یکی از خودروهای اقتصادی ساخت کشور کره جنوبی نماد طراحی قدیمی، کیفیت ناچیز و عقب ماندن از ریل توسعه صنعتی و خودروسازی است.

سه: طی تمام این سال‌ها ما با کپی و دلیسنت به مونتاژ قطعات خودرو راه خودمان را رفته‌ایم و به دلیل حمایت‌های دائمی دولت صدای مشتری-نیازهای تغییر یافته مصرف‌کننده نیز مورد توجه نبوده و به همین دلیل همان خودرویی را که دوست داشته‌ایم تولید و با کمک بازار انحصاری به مشتری فروخته‌ایم. به عبارت دقیق‌تر خودروساز در کمال آرامش کالای خود را فروخته و مردم عادی از روی ناچاری و با شرایط دشمنانه از سوی فروشندگان، کالای کم‌کیفیت را خریداری کردند. این رویه نادرست طی تمام سال‌ها و از سوی مدیران خودروساز در دولت‌های مختلف تکرار شده است. مواضع مدیر عامل شرکت سایپا درباره طرح پرسش‌های عادی از سوی خبرنگاران بخش دیگری از همین جهت‌گیری است و سخنان گوهریار مدیر عامل ایران خودرو درباره تولید پژو پارس نمایی ویران‌گرتر از نگرش مدیران خودروساز به مصرف‌کننده نهایی است، البته یادمان نرود که سایر مونتاژکاران چنین رویکردی را داشته و دارند. نگرشی که باور دارد طرح سوال درباره کیفیت و طراحی خودروهای ساخت داخل با تکنولوژی دهه ۷۰ میلادی خیانت به تولید ملی و صنعت خودرو است. نگاهی که کوچکترین انتقاد را بر نمی‌تابد و فعالیت در بازار انحصاری و رانتی را به عنوان یکی از بزرگترین افتخارات یک مدیر صنعتی می‌داند.

چهار: متن اخبار یک سال گذشته و حتی آرشیو نشریات سال‌های نه چندان دور را نگاه کنید؛ کمتر با چهره، مدیر و سیاست‌مداری روبرو می‌شویم که دغدغه کیفیت، نیاز بازار و خواسته‌های به حق مشتری را داشته باشد. همه از تیراژ تولید و افزایش ظرفیت تولید سخن می‌گویند، اخبار منتشر شده در سایت سامانه پیکارچه نیز دقیقاً چنین مسیری را دنبال می‌کند. بنابراین بی‌دلیل نیست که کارخانه‌های خودروساز تمام هم و غم خودشان را به افزایش تولید بیشتر بگذارند و از کیفیت محصولات غافل شوند. براساس دیدگاه کارشناسان اقتصادی و صنعتی نیاز کشور ایران سالیانه یک میلیون و چهارصد هزار خودرو جهت مصرف مشتریان داخلی است. اما در بهترین حالت ممکن خودروساز ایرانی در سال‌های ۹۹ تا ۱۴۰۱ موفق به تولید ۹۵۰ هزار خودرو در سال شده و توانایی پاسخ دادن به نیازهای واقعی را نداشته است. بنابراین نه تنها در پاسخ دادن به نیازهای بازار موفق نبوده‌اند، بلکه زمینه افزایش قیمت خودرو را با دنبال کردن سیاست ممانعت از واردات خودروهای نو و کارکرده را با حمایت بی‌دریغ دولت دنبال کرده است. در این چرخه عجیب و معیوب خودروساز حامی دولت و هم‌زمان منتقد دولت هم هست؛ از سویی دولت را به همکاری نکردن و دخالت در قیمت‌گذاری متهم می‌کند اما در برابر سیاست اخذ مالیات گمرکی ۱۴۰ درصدی و مانع‌تراشی برای واردات خودرو در هزارتوی تصمیم‌گیری‌ها با تمام توان همراهی می‌کند؛ چون به نیکی می‌داند در صورتی راه برای واردات خودروهای دست دوم باز شود، مصرف‌کننده ایرانی ترجیح می‌دهد سوار خودرو اقتصادی دو و سه سال کارکرده شود و نه خودرویی که به اسم صفر کیلومتر از سوی مونتاژکار چینی فروخته می‌شود اما رنگ خورده و بدنه آن آسیب دیده است.

رضا صادقیان - حیات و ممت صنعت خودروسازی در کشورمان از دیروز تا امروز براساس حمایت‌های ویژه دولت‌های وقت ادامه یافته است. حمایت‌هایی که گاه با ادبیات خاص و سیاست‌گذاری‌های ویژه‌تر از سوی مدیران غیرمتخصص به نام «صنعت ملی»، «خودروسازی داخلی»، «حمایت از صنعت خودرو»، «تولید ملی» و «کالای ایرانی» نامیده می‌شود. تنها چیزی که طی چهار دهه گذشته کمتر به آن اهمیت داده شده، حق و حقوق مصرف‌کننده نهایی و تدبیری برای آینده با توجه به سرعت قطار پیشرفت در صنایع به صورت عام و صنعت خودروسازی به صورت خاص تر بوده است. آینده‌ای که با سرعت به سوی ما خواهد آمد و لاجرم روزگاری و احتمالاً در بدینانه‌ترین سناریو صنعت خودروسازی فعلی را ابتدا با دیوار سخت واقعیت و سپس مرگ آن را رقم خواهد زد.

یک: متولد شدن صنعت خودروسازی در کشورمان براساس احساس نیاز و در نظر گرفتن پیش زمینه‌های دیدگاه‌های توسعه محور و مهدی در ایران نبوده است. مسئولان وقت ساده‌ترین راه که همان مونتاژ خودرو باشد را انتخاب و براساس همان آسان‌نگری بنیان کارخانه‌های خودروسازی در کشور را در اوایل دهه چهل شمسی و با توانایی بازی بخش خصوصی بنا نهادند؛ در این میان امکان حذف توسعه‌تفت محور صنایع بالا دستی و میان دستی نیز وجود ندارد، چرا که خلق توسعه‌تفت در صنعت خودروسازی در ایران همچنان در همان گام‌های نخست «مونتاژ خودرو» در جا مانده و گویا بیش از این توانایی حرکت به سوی پیشرفت را ندارد و مانند کوهی است که موش زاییده. دو: احداث کارخانه ایران خودرو توسط برادران خیامی در سال ۱۳۴۱ نسبت به تاریخچه توسعه صنعتی کشورمان اقدامی متناسب به شرایط زمان بوده است، ولی با در نظر داشتن میزان پیشرفت همین صنعت در کشوری مانند ژاپن، کره جنوبی، مالزی و احداث کارخانه‌های تولید خودرو با مشارکت شرکت‌های چینی در آمریکا و اروپا در عمل این توسعه مقدماتی را با حاشیه‌های بسیار روبرو کرد. خلاصه چنین دانستنی این است، آنان براساس برنامه‌های بلند مدت و قابل اجرا چهار نعل به پیش رفتن و ما همچنان در حال تماشای زین کردن اسب خودروسازان داخلی هستیم، آنان در حال گام برداشتن به سوی خودروهای برق هستند، در صورتی که خریدار ایرانی همچنان دغدغه مصرف سوخت خودروهای داخلی را دارد. خودروساز ایرانی در حد توان و ظرفیت طی پنج دهه توسعه یافته است اما این توسعه در مقام مقایسه با سایر تولیدات خودروسازان جهان هیچ و بلکه منفی بوده است! قرار نیست خودرو ایرانی با خودرو ایرانی مقایسه شود و افتخار کنیم به اینکه از تولید پراید به تولید تیبا، ساینا و کوئیک رسیدیم و پیشرانه پژو ۴۰۵ که تکنولوژی آن متعلق به دهه ۸۰ میلادی است را روی سمند، سمند سورن، پژو پارس و... نصب می‌کنیم؛ انجام چنین مقایسه‌هایی از اساس باطل است و هر نامی می‌توان بر آن گذاشت مگر پیشرفت. به عنوان مثال؛ هزینه تولید سمند به عنوان یک خودرو ملی در ایران ۶ سال به طول انجامیده و هزینه‌ای بالغ بر ۸۰۰ میلیارد تومان با دلار ۴۰۰ تومانی برای بودجه کشورمان داشته است. به عبارتی ما برای داشتن یک خودرو ملی ۲ میلیارد دلار در دهه هفتاد شمسی هزینه کرده‌ایم، در صورتی که هزینه راه‌اندازی خط تولید خودرو پروتون در کشور مالزی به عنوان