یادداشت

ابعاد عملیاتی کودتای ۲۸ مرداد

ادامه از صفحه اول

با این حال، مأمور ما در آنجا، یعنی مأمور سیا، بسیار هوشمندانه، شجاعانه و به طور خستگی‌ناپذیر کارش را انجام داد. من به گزارش تفصیلی او که بیشتر شبیه یک ملودرام بود تا شرح یک واقعه تاریخی، گوش کردم. وقتی توجه کنیم که در ساعات اولیه تلاش برای کودتا همه عناصر غافلگیری به علت خیانت از بین رفت، شاه به بغداد فرار کرد و به نظر رسید که مصدق محکم‌تر از همیشه در قدرت باقی مانده است، آنگاه می‌توانیم دقیقا درک کنیم که مأمور ما چقدر شجاع بود که به مأموریتش پایبند ماند و به کار خود ادامه داد تا نهایتا توانست وضعیت را تماما معکوس کند»[2].

اهمیت این سند از آن روست که نظرات واقعی کسی که دستور کودتا را داد، روشن می‌کند. این متن حدود هفت هفته بعد از کودتا و بعد از دریافت گزارش کامل کودتا از زبان مأمور سیا (کرمیت روزولت) نوشته شده است.

این صفحه از روزنوشت در واقع منعکس‌کننده برداشت و احساسات شخصی آیزنهاور بعد از دریافت گزارش کامل سیا و تعجب او از میزان در معرض شکست بودن کودتا و تحسین سماجت و اصرار مأمور سیا است.

یکی دیگر از تحولات مهم طی دوره اخیر، انتشار مستندی به نام «آخرین جاسوس» (The Last Spy) توسط Peter Sichel، یکی از مقامات سیا در دوره بعد از جنگ دوم است. او در این مستند از جمله به کودتا علیه مصدق می‌پردازد و به‌شدت از آن انتقاد می‌کند. او از جمله می‌گوید: کودتا یک اشتباه بزرگ بود، چراکه موجب انقلاب شد و «به طور غیرمستقیم شرایط را برای به قدرت رسیدن آیت‌الله‌ها در ایران آماده کرد. او استدلال می‌کند اگر ما مصدق را سرنگون نکرده بودیم، ایران امروز یک عضو خوب خانواده ملل، یک کشور سوسیالیست دموکراتیک بود»[3].

در مورد انگلیس نیز دو سندی که قبلا انتشار شده بود، به‌تازگی در معرض دید قرار گرفته‌اند. به طور کلی می‌دانیم سیاست رسمی و همیشگی انگلیس درباره کودتا تاکنون «نه تأیید، نه تکذیب» بوده و به استناد اسناد منتشره توسط آمریکا، انگلیس همواره کوشیده مانع انتشار اسناد محرمانه آمریکا درباره کودتا، به‌ویژه بخش‌های مرتبط با انگلیس شود.

قانون آزادی اطلاعات (۲۰۰۰) انگلیس حاوی استثناهایی در مورد امور اطلاعاتی است که به دولت امکان داده در برابر انتشار اسناد انگلیس درباره کودتا مقاومت کند. طی یکی دو سال گذشته نیز این سیاست عمدتا ادامه یافته است.

دو سندی از مجموعه اسناد منتشره توسط آمریکا در ژوئن ۲۰۱۷ که طی یکی دو سال اخیر جلب توجه کرده، اسنادی است که نشان می‌دهند سفارت انگلیس در واشینگتن در اکتبر و نوامبر ۱۹۵۲ به آمریکا پیشنهاد کرده بود در ایران کودتایی علیه مصدق انجام شود. سند نخست گزارش ملاقات سفیر انگلیس با مقامات وزارت خارجه آمریکا در تاریخ ۲۶ نوامبر ۱۹۵۲ تحت عنوان «پیشنهاد انجام کودتا در ایران» است.

طی این سند، Henry Byroade، دستیار وزارت خارجه آمریکا به مقامات مافوق یادآوری کرده انگلیس قبلا در ۸ اکتبر ۱۹۵۲ همین ایده را کتبا منعکس کرده بود. یک سند دیگر وزارت خارجه آمریکا با عنوانی مشابه (پیشنهاد انگلیس برای کودتا در ایران) به تاریخ ۳ دسامبر ۱۹۵۲ نیز در مجموعه اسناد ژوئن ۲۰۱۷ منتشر شده است[4].

پی‌نوشت‌ها:

۱. ر.ک: مقاله نگارنده: کودتای ۲۸ مرداد؛ اسناد و اظهارات مقامات آمریکایی و انگلیسی، روزنامه شرق، ۲۷ مرداد ۱۴۰۳

۲. متن کامل این روزنوشت در ۱۴ صفحه در سند زیر در دسترس است:

Foreign Relations of the United States, 1952–1954, Iran, 1951–1954, Document 328.

3. ‘We wasted a lot of lives’, the Guardian, London, 20 April 2016

4. https://nsarchive.gwu.edu/briefing-book/iran/2017-08-08/1953-iran-coup-new-us-documents-confirm-british-approached-us-late?utm_source=chatgpt.com

درباره لیبرالیسم خشن سقاب‌اصفهانی و دوستان

منفعل در برابر خودروساز، خشن در برابر مردم

مهدی افشارنیک: اسماعیل سقاب‌اصفهانی، رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی، در تازه‌ترین گفت‌وگوی خود سه روش پیش‌روی دولت برای مواجهه با مسئله بنزین گذاشته است. روش نخست این است که بنزین با قیمت فعلی تا سقف ۱۲۱ میلیون لیتر در روز توزیع شود و پس از آن، به تعبیر صریح خودش: «نازل‌ها خاموش شوند». در روش دوم، همین ۱۲۱ میلیون لیتر میان خودروها سهمیه‌بندی می‌شود و مصرف بیشتر باید با قیمت آزاد تأمین شود و در روش سوم نیز ۳۰ میلیون لیتر برای حمل‌ونقل عمومی کنار گذاشته می‌شود و ۹۱ میلیون لیتر باقی‌مانده به‌جای خودروها، میان همه مردم توزیع خواهد شد. سقاب در همین گفت‌وگو تصویری از ابعاد مسئله هم به دست می‌دهد؛ مصرف بنزین کشور اکنون در محدوده ۱۳۵ میلیون لیتر در روز است، درحالی‌که تولید قابل اتکا حدود ۱۲۱ میلیون لیتر است و مهم‌تر اینکه به گفته او، مصرف ایران اساسا باید چیزی در محدوده ۵۰ تا ۶۰ میلیون لیتر باشد و بخش مهمی از این فاصله عظیم نیز به خودروهای غیراستاندارد بازمی‌گردد.

اتفاقا همین بخش آخر حرف سقاب مهم‌تر از هر سه راه‌حلی است که بعد از آن پیشنهاد می‌کند. اگر مصرف ۱۳۵ میلیون لیتری ایران باید به ۵۰ یا ۶۰ میلیون لیتر نزدیک شود و اگر خودروی غیراستاندارد یکی از عوامل اصلی این شکاف است، پس مسئله فقط قیمت بنزین یا ظرفیت پالایشگاه نیست؛ بخش بزرگی از ناترازی در همان وسیله‌ای ساخته می‌شود که بنزین را می‌سوزاند. با این حال، درست از همین نقطه مسیر پیشنهادی سقاب تغییر می‌کند و به‌جای آنکه سراغ علت برود، به سراغ معلول می‌رود. هر سه سناریوی او با وجود تفاوت‌هایشان، درباره چگونگی تقسیم بنزین موجودند، نه درباره چگونگی کاهش نیاز کشور به آن. بنابراین پیش از آنکه درباره خاموش‌کردن نازل‌ها پس از ۱۲۱ میلیون لیتر صحبت کنیم، شاید سؤال مقدماتی این باشد که چرا اساسا باید روزانه ۱۲۱ یا ۱۳۵ میلیون لیتر بنزین بسوزانیم؟

این سؤال وقتی جدی‌تر می‌شود که دولت اتفاقا از آذرماه سال گذشته یک مسیر متفاوت را آغاز کرده بود. از ۲۲ آذر ۱۴۰۴ نرخ سوم بنزین برای سوخت‌گیری با کارت اضطراری جایگاه از سه هزار تومان به پنج هزار تومان افزایش یافت، بی‌آنکه سهمیه‌های اصلی هزارو ۵۰۰ و سه هزار تومانی تغییر کند. اهمیت این تصمیم فقط در پنج هزار تومان نبود؛ منطق پشت آن می‌توانست آغاز یک اصلاح تدریجی باشد که به‌جای دست‌بردن ناگهانی در قیمت مصرف متعارف خانوار، از مصرف مازاد شروع می‌کرد و قرار بود قیمت این بخش نیز به‌تدریج، مرحله‌به‌مرحله و قابل پیش‌بینی اصلاح شود. به این ترتیب، سهمیه پایه حفظ می‌شد، اما مصرف بیشتر آرام آرام با سیگنال قیمتی قوی‌تری مواجه می‌شد؛ مدلی که دست‌کم از حیث روش، نقطه مقابل تجربه آبان ۹۸ بود؛ زیرا به‌جای انباشتن ناترازی و سپس واردکردن یک شوک دفعتی، هزینه اصلاح را در طول زمان توزیع می‌کرد و به جامعه فرصت سازگاری می‌داد.

داده‌های ماه‌های نخست امسال نیز دست‌کم دلیلی برای کنارگذاشتن فوری این مسیر نشان نمی‌داد. براساس اعلام شرکت ملی پخش، متوسط مصرف بنزین از ابتدای ۱۴۰۵ تا ۲۳ اردیبهشت حدود ۱۲۴ میلیون لیتر در روز بود، درحالی‌که در مدت مشابه سال قبل حدود ۱۲۸ میلیون لیتر گزارش شده بود؛ یعنی در دوره‌ای که معمولا انتظار رشد مصرف می‌رود، نه‌تنها رشدی رخ نداده بود، بلکه حدود سه درصد کاهش ثبت شده بود. طبعا نمی‌توان تمام این کاهش را به نرخ سوم پنج هزار تومانی نسبت داد، اما همین اندازه کافی است که بپرسیم چه کسی در دولت تصمیم گرفت این مسیر ادامه پیدا نکند و با چه استدلالی؟ اگر امکان اصلاح آرام و چندساله قیمت مصرف مازاد وجود داشت، چرا آن مسیر متوقف شد تا امروز دوباره درباره گزینه‌هایی صحبت کنیم که یک سر آن «قیمت آزاد» و سر دیگرش «خاموش‌کردن نازل‌ها» است؟ سقاب امروز به‌درستی می‌گوید مردم نباید درباره تغییر سیاست بنزین غافلگیر شوند، اما غافلگیرنکردن مردم فقط این نیست که تاریخ اجرای یک تصمیم بزرگ را چند ماه زودتر اعلام کنیم؛ اصلاح تدریجی یعنی خود سیاست تدریجی باشد، نه اینکه درباره یک شوک دفعتی زودتر اطلاع‌رسانی شود.

با این‌همه، حتی اصلاح تدریجی قیمت نیز فقط بخشی از ماجراست؛ زیرا مسئله‌ای که در سه سناریوی سقاب تقریبا غایب است، کاهش غیرقیمتی مصرف است.

اگر سازمانی که او ریاستش را برعهده دارد، «سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی» نام دارد، طبیعی است انتظار داشته باشیم پیش از آنکه درباره قیمت لیتر بعدی بنزین تصمیم بگیرد، به سراغ صنعتی برود که بخش بزرگی از این بنزین در محصولات آن تلف می‌شود. عجیب است که سازمان بهینه‌سازی در برابر مصرف‌کننده از سهمیه، قیمت آزاد، سقف مصرف و حتی خاموش‌شدن نازل سخن می‌گوید، اما در برابر صنعت خودرو که خود سقاب نیز غیراستانداردبودن محصولاتش را یکی از عوامل مصرف بالا می‌داند، چنین شدت عملی دیده نمی‌شود.

من در یادداشت «خسارت محض خودروهای فرسوده» که دوم آذر ۱۴۰۴ در همین روزنامه منتشر کردم، بر همین وجه مسئله تاکید داشتم. فرسودگی فقط مسئله دود و آلودگی هوا نیست؛ فرسودگی یعنی تبدیل نفت به اتلاف. خودرویی که برای طی یک مسیر مشخص چند لیتر بیشتر از یک خودروی مدرن سوخت مصرف می‌کند، این اضافه‌مصرف را نه یک بار، بلکه هر روز و در مقیاس میلیون‌ها خودرو تکرار می‌کند و وقتی چند لیتر اضافه در صد کیلومتر در میلیون‌ها خودرو و میلیاردها کیلومتر پیمایش ضرب شود، دیگر با یک مسئله فنی کوچک روبه‌رو نیستیم، بلکه با یک مسئله ملی انرژی مواجهیم. تازه فرسودگی همه داستان نیست؛ ایران در کنار ناوگان فرسوده، یک ناوگان پرمصرف نیز دارد. خودرویی ممکن است هنوز در تعریف قانونی فرسوده نباشد، اما از نظر فناوری موتور، گیربکس و مصرف سوخت با خودروهای کم‌مصرف امروز جهان فاصله داشته باشد.

پس وقتی خود سقاب می‌گوید بخش بزرگی از فاصله مصرف ایران با سطح مطلوب ناشی از خودروهای غیراستاندارد است، باید از او پرسید چرا سازمان تحت مدیریتش همین تشخیص را به سیاست تبدیل نمی‌کند؟ چرا برای خودروسازان یک برنامه کمّی و الزام‌آور کاهش مصرف تعیین نمی‌شود که روشن کند متوسط مصرف محصولات هر شرکت در پنج سال آینده دقیقا باید چقدر پایین بیاید؟ چرا تولید خودروی پرمصرف هزینه سنگین ندارد؟ چرا اسقاط فرسوده‌ها به یک پروژه ملی در مقیاس واقعی تبدیل نمی‌شود و چرا واردات خودروهای کم‌مصرف، هیبریدی و برقی با تعرفه پایین به عنوان بخشی از سیاست انرژی کشور دیده نمی‌شود؟ و در ابعادی بزرگ‌تر، چرا تهران و دیگر کلان‌شهرهای کشور برنامه‌ای جدی برای برقی‌کردن صدها هزار وسیله نقلیه پرتردد، از تاکسی و تاکسی اینترنتی تا موتورسیکلت، اتوبوس، وانت و ناوگان خدمات شهری ندارند؟

تجربه چین دقیقا از همین رو اهمیت دارد. چین مسئله کاهش مصرف سوخت را به تغییر قیمت بنزین تقلیل نداده، بلکه فناوری ناوگان را در مقیاس میلیون‌ها دستگاه تغییر داده است؛ خودروهای انرژی نو سهم بزرگی از بازار آن کشور را گرفته‌اند و کلان‌شهرهای چین سال‌هاست ناوگان پرتردد خود را به سمت برق می‌برند. معنای این سیاست ساده است: به‌جای آنکه فقط درباره چگونگی تقسیم سوخت تصمیم بگیری، کاری کن اساسا به بخشی از آن سوخت نیاز نداشته باشی. بنابراین اگر در پیشنهاد سوم سقاب ۳۰ میلیون لیتر بنزین برای حمل‌ونقل عمومی کنار گذاشته می‌شود، وظیفه سازمان بهینه‌سازی نباید فقط تضمین این ۳۰ میلیون لیتر باشد؛ پرسش اصلی باید این باشد که چگونه می‌توان این عدد را طی پنج یا ۱۰ سال به ۲۰، ۱۵ یا ۱۰ میلیون لیتر رساند؟

اما درست همین‌جا به تناقض اصلی می‌رسیم. دولت در برابر صنعت خودرو نه‌تنها از آن شدت عملی که در برابر مصرف‌کننده نشان می‌دهد خبری ندارد، بلکه سال‌ها با تعرفه‌های سنگین، محدودیت واردات و انواع حمایت‌ها از بازار آن حفاظت کرده است. یعنی از یک طرف امکان دسترسی گسترده مردم به خودروهای مدرن و کم‌مصرف محدود می‌شود و از طرف دیگر همان مردم بابت بنزینی که خودروهایشان می‌سوزانند به مصرف زیاد متهم می‌شوند. گویی مصرف‌کننده باید تاوان پرمصرف‌بودن خودرو را بدهد، اما تولیدکننده همان خودرو حتی نباید رنج رقابت را تحمل کند. چرا تیغ بهینه‌سازی همیشه از سمت باک خودرو وارد می‌شود و هیچ‌وقت به خط تولید کارخانه نمی‌رسد؟

در واقع در مدل سقاب‌اصفهانی، سیاست‌های خشن بازار آزاد فقط وقتی به میدان می‌آیند که طرف حساب مردم باشند؛ اما همین سیاست‌گذار وقتی به خودروساز می‌رسد، ناگهان از یک لیبرال سخت‌گیر به دایه‌ای مهربان بدل می‌شود.

این تناقض مرا دوباره به یادداشتی برمی‌گرداند که ۲۷ آبان ۱۴۰۴ در همین روزنامه با عنوان «برخاستن راست لیبرال از دنده پایداری» نوشتم. آنجا درباره ترکیب سیاسی و اقتصادی نامتعارفی نوشتم که پیرامون سقاب شکل گرفته است؛ طیفی از حامیان که از صادق الحسینی، با قرائتی رادیکال از اقتصاد بازار آغاز می‌شود و تا مالک شریعتی، چهره نزدیک به جبهه پایداری، امتداد پیدا می‌کند.

پرسش آن روز این بود که از پیوند این دو سنت ظاهرا متفاوت چه نوع سیاست اقتصادی بیرون خواهد آمد و اکنون، با دیدن جهت سیاست‌های پیشنهادی، شاید بتوان آن سؤال را دقیق‌تر کرد: آیا قرار است از لیبرالیسم اقتصادی، آزادسازی قیمت را بگیریم و از سنت سیاست‌ورزی پایداری، میل به تصمیم قاطع، متمرکز و از بالا را؟

اگر چنین باشد، محصول این پیوند الزاما اقتصاد آزاد نیست. ممکن است به مدلی برسیم که بازار خودرو را آزاد نمی‌کند، انحصار را نمی‌شکند، تعرفه سنگین را پایین نمی‌آورد و تولیدکننده را در معرض رقابت واقعی قرار نمی‌دهد، اما وقتی ناترازی به نقطه بحران رسید، قیمت کالایی را که مردم مصرف می‌کنند آزاد می‌کند. این بازار آزاد نیست؛ آزادسازی یک‌طرفه است.

خطر این مدل را پیش‌تر دیده‌ایم. آبان ۹۸ باید هنوز برای هر سیاست‌گذار ایرانی یک هشدار دائمی باشد؛ مسئله قیمت و مصرف بنزین سال‌ها عقب افتاد و سرانجام یک تصمیم ناگهانی، یک مسئله اقتصادی را ظرف چند ساعت به بحرانی اجتماعی و سیاسی تبدیل کرد. اعتراضات دی‌ماه ۱۴۰۴ نیز با همه عوامل متعدد اقتصادی و سیاسی آن، بار دیگر نشان داد جامعه‌ای که سال‌ها زیر فشار تورم، کاهش قدرت خرید و بی‌ثباتی اقتصادی قرار گرفته، ظرفیت نامحدودی برای جذب شوک‌های تازه ندارد. تغییرات ارزی و حذف ارز ترجیحی نیز در همین فضای ملتهب قرار گرفت و مسئله اینجا نه لزوما درست یا غلط‌بودن اصل اصلاح، بلکه شیوه اصلاح، سرعت آن و توان جامعه برای تحمل آثار آن است.

نگرانی درباره سقاب و حلقه حامیانش دقیقا در همین نقطه شکل می‌گیرد: دولتی که در سال‌های پیش از بحران تلاشی متناسب با ابعاد مسئله برای کاهش غیرقیمتی مصرف نمی‌کند، خودروساز را مجبور به کاهش جدی مصرف محصولاتش نمی‌کند، بازار را به روی خودروهای کم‌مصرف باز نمی‌کند، اسقاط فرسوده‌ها را به پروژه‌ای ملی تبدیل نمی‌کند، ناوگان عمومی را با سرعت لازم توسعه و برقی نمی‌کند و حتی مسیر اصلاح تدریجی قیمت مصرف مازاد را نیز متوقف می‌کند، سرانجام خودش را به نقطه‌ای می‌رساند که در شب آخر فقط یک ابزار برایش باقی مانده است: شوک قیمت.

این همان الگوی آشنای سال‌ها تعلل، انباشتن ناترازی و سپس تصمیم بزرگ در لحظه آخر است؛ الگویی که در آن خودروساز فرصت دارد، دولت فرصت دارد، دستگاه بوروکراسی فرصت دارد و انحصارها فرصت دارند، اما تنها کسی که فرصت ندارد مردم هستند. آنها باید ظرف چند هفته یا چند ماه خود را با هزینه‌ای تطبیق دهند که حاصل سال‌ها تصمیم‌نگرفتن دیگران است.

بنابراین اگر سقاب واقعا معتقد است مردم نباید غافلگیر شوند، راهش صرفا اطلاع‌رسانی پیش از افزایش قیمت نیست. باید از امروز اصلاح را در همه جبهه‌ها آغاز کرد: خودروساز را به کاهش مصرف واداشت، بازار خودرو را رقابتی کرد، تعرفه خودروهای کم‌مصرف را پایین آورد، فرسوده‌ها را در مقیاس بزرگ اسقاط کرد، حمل‌ونقل عمومی را توسعه داد، ناوگان پرتردد را برقی کرد و در کنار همه اینها، قیمت مصرف مازاد را نیز آرام، مرحله‌ای و از پیش اعلام‌شده اصلاح کرد. آن وقت اگر پس از انجام این اصلاحات هنوز ناترازی باقی ماند، می‌توان از مردم هم خواست سهم خود را از هزینه اصلاح بپردازند.

اما نمی‌شود خودروی پرمصرف را پشت دیوار تعرفه حفاظت کرد، امکان انتخاب خودروی کم‌مصرف را محدود کرد، ناوگان فرسوده را در خیابان نگه داشت، حمل‌ونقل عمومی را متناسب با ابعاد بحران نوسازی نکرد، مسیر اصلاح تدریجی را هم بست و در پایان گفت مشکل این است که مردم زیادی بنزین مصرف می‌کنند. مردم بنزین نمی‌خورند؛ خودروها بنزین می‌سوزانند و سیاست‌گذاری تعیین می‌کند چه خودرویی در خیابان باشد.

پرسش نهایی از سقاب‌اصفهانی و حامیانش ساده است: قرار است ناترازی بنزین طی چند سال و از ریشه درمان شود، یا قرار است همه راه‌های دشوار اصلاح را تا شب آخر عقب بیندازیم و آن روز صورت‌حساب چند دهه ناکارآمدی را یکجا جلوی مردم بگذاریم؟ اگر پاسخ دومی باشد، نام آن اصلاح ساختاری نیست؛ انتقال هزینه سال‌ها شکست سیاست‌گذاری از دولت و صنایع مورد حمایتش به مردم است و باید همیشه منتظر آبان ۹۸ و دی‌ماه ۱۴۰۴ باشیم.

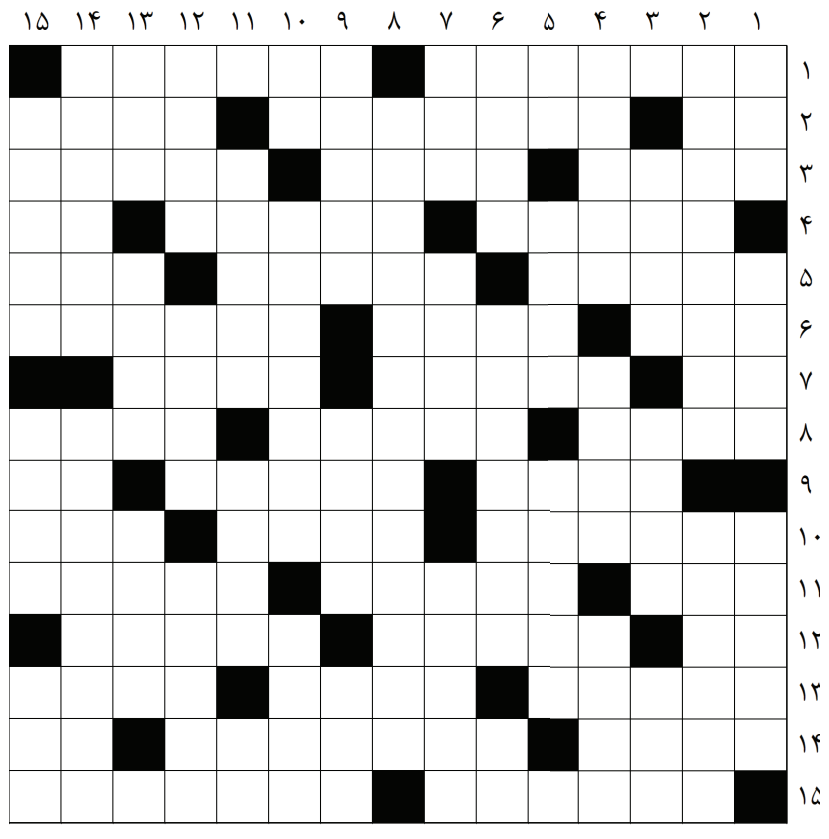
جدول ۵۳۸۵ طراح: بیژن گورانی

افقی:

۱- چون به ۱۸سالگی رسید از همه دانش‌ها فارغ آمد- کامیابی و پیروزی ۲- مروارید- آلبومی با آواز حسام‌الدین سراج- مفصل لولایی دست ۳- گروه خلافکاران- پیاده- آسمانی ۴- نویسندگی- تئوری علمی اینشتین- ضمیر اول‌شخص مفرد ۵- نام دختر امام حسین(ع)- بندری در حاشیه دریای خزر- گوشه ۶- درختی با دانه‌های روغن- پیشانی- مرتب و منظم ۷- طرف- دعاهای زیر لب- اهل سنت بودن ۸- آهنگر- ترک‌بند- وحشیگری ۹- کارگر کشتارگاه- نامربوط- چوب خوش‌بو ۱۰- کنایه از آدم مرموز و حیله‌گر است- صادق و صمیمی- صوت اندوه و افسوس ۱۱- نیم‌صدای سگ- نوعی پارچه پنبه‌ای- جسم ۱۲- یک و دو- چاهک کف حوض- خارج ۱۳- نوعی تفنگ شکاری- مال‌التجاره- بخش اصلی ۱۴- اصطکاک- ویرگول- نام آذری ۱۵- شوفر- نوعی اختلال بینایی که بیمار قادر به دیدن اجسام نزدیک نیست.

عمودی:

۱- تربیت صحیح- پاک و منزه- از محصولات گوشتی فرآوری‌شده ۲- تخت جابه‌جاکردن مجروح- شیوه حل مشکل ۳- زینت روی انگشتر- ماقبل پیشین- همسر حضرت یعقوب(ع) ۴- آهن گداخته را روی آن می‌کوبند- دلیل‌ها- تابناک ۵- مساوی- جوینده راه- توکل‌کردن ۶- ارزیابی ذهنی- تگرگ بسیار ریز- حیوان وحشی ۷- پسوند شباهت- از نمازهای واجب- دوشیزه ۸- تابلوی مینیاتور زیبایی اثر آقامیرک که از شاهکارهای تاریخ نگارگری ایران است ۹- گونه‌ای خط‌نوشته تزئینی و تفننی- اشعه رنتگن- ضربه‌ای با پا ۱۰- پوستین- آوازی در ردیف دستگاهی موسیقی ایرانی- خانم ۱۱- هر نوبت نمایش فیلم در سینما- دروغی- تلخ ۱۲- قد و بالا- نوعی مداد مخصوص طراحی- ترساندن ۱۳- چین و چروک پوست- نوعی قایق پارویی- اندازه صدای هر سیستم صوتی ۱۴- قوی‌هیکل- مراسم سنتی شب قبل از عروسی ۱۵- گربه نارنجی- سخت و محکم- خواهر هادی



حل سودوکو ۴۳۸۰

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

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

حل جدول ۵۳۸۴

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

سودوکو سخت ۴۳۸۱

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.

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

سودوکو ساده ۴۳۸۱

زمان پیشنهادی: ۲۰ دقیقه

سودوکو

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

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