

# مقاله برگزیده: و مخزن بنزین در «اعماق» آتش گرفت / فریبرز رییس‌دانا

باری تا آن زمان که اوضاع بر این منوال است و سازوکارهای مسلط بر جامعه و حکمرانی نیز اینچنین ناعادلانه و ناپاسخگو مانده اند، بحران‌های تازه تر و واکنش‌های تند و خونین نیز از هر دو سو در راه خواهند بود. ادامه بحران همیشه هم به نفع یأس و سکوت و سر به زیری عمل نمی‌کند. گرچه ممکن است راه گم‌کردگی‌های زیادی در پیش رو باشند.



و مخزن بنزین در «اعماق» آتش گرفت

## از : فریبرز ریسانا

آنچه در 24 آبان 1398 به ناگاه فنی شد به زیر بهای بنزین و آن را به شدت به بالا جهانید، بی‌تردید بر پایه فرمان قاطع حاکمیتی بود که مدیریت عالی کشور صادر و از آن پشتیبانی کرد و پای آن هم ایستاد. این اتفاق اثر اجتماعی آنی شگفت و کم‌نظیری در تاریخ سیاسی و اجتماعی ایران بر جای گذاشت، اما اثر اقتصادی و در پی آن اثر آشکار و پوشیده سیاسی و اجتماعی آن تقریباً در 4 ماه بعد و بعدتر، بروز خواهد کرد. در نخستین دقایق آغاز روز 24 آبان قیمت 1000 تومانی بنزین به 3000 تومان در بازار آزاد و 1500 تومان در بازار سهمیه ای (برای حداکثر 60 لیتر بنزین در ماه به ازای هر خودروی سواری) بنا به تصمیم شورای اقتصادی مرکب از سران سه قوه (که برای تصمیم‌های خطیر اقتصادی تشکیل می‌شود) و با موافقت قاطع رهبری افزایش یافت. حدود 36 ساعت بعد و دوباره چهار روز بعد و باز 12 روز پس از آن مورد تایید مطلق این مقام و محکوم کردن همه کنش‌ها علیه این تصمیم و ضدامنیتی و شرارت و آشوب‌طلب خواندن آنها قرار گرفت.

رئیس‌جمهوری در اولین واکنش پس از روبه‌رو شدن با انفجار اجتماعی حاصل شده اعلام کرد این تصمیم به منظور ایجاد درآمد برای بودجه دولت نبوده است و دولت نیازی به این درآمدها ندارد. در حالی‌که بودجه سال 1398 از 150 هزار تا 300 هزار میلیارد تومان کسری (بسته به امکان درآمدزایی) در برابر 450 هزار میلیارد تومان هزینه‌های نیمه‌مهار شده دارد. دولت با بی‌اعتنایی نشان دادن خود (که بعداً دو بار دیگر نیز آن را نشان داد) به وضع بحرانی اقتصاد و بودجه، اعلام کرد تمامی درآمد حاصل از افزایش بهای بنزین برای انتقال به 60 میلیون مردم نیازمند کشور مصرف خواهد شد. بر این اساس، پیش از هر چیز آشکار می‌شود که در کشور بنا به نظر رسمی تعداد 60 میلیون نفر از 84 میلیون جمعیت (یعنی بیش از 71 درصد) «نیازمند کمک» محسوب می‌شوند و معلوم نیست چرا پیش از آن همین دولت «تدبیر و امید» یارانه‌های پیشین 70 درصد همین جمعیت را حذف کرده بود و معلوم نیست چرا این تصمیم که به نفع مردم اعلام شد، از مردم پنهان نگه داشته شد (لابد برای این‌که مردم ذوقزده نشوند، حتی اگر چنان به خشم بیایند تا در 120 تا 150 شهر دست به اعتراض و به پا خیزی بزنند.)

توضیحی می‌دهم در مورد نظر اقتصاددانان «علمی» و «بی‌طرف» و خادم

همه دولت‌ها که مدام از ارزانی‌ها و ریخت و پاش‌های ناشی از آن شکوه سر می‌دهند و بدین‌سان بر سر پست و موقعیت و در انتظار دریافتی ماهانه خود می‌مانند. این تصمیم‌خیز و حادثه‌برانگیز دولت‌البت‌ه ربطی به صرفه‌جویی در مصرف حامل‌های انرژی که به ادعای آنها قرار است به ریخت و پاش‌ها پایان دهد ندارد. زیرا شامل گازوئیل، که می‌گویند به دلیل ارزانی نسبی به قاچاق به کشورهای همسایه می‌رود، نمی‌شود. مصرف بنزین نیز البت‌ه به جز شمار خودروها و مقدار سفر آنها بستگی به ساخت، حمل‌ونقل درون و برون‌شهری و ماهیت فنی و استاندارد خودروهای کشور دارد. خودروهای سواری در کشور سن متوسط بالایی دارند و نابرخوردار از استانداردها مصرف انرژی هستند. خودروهای کرایه‌ای و تاکسی در شهرهای بزرگ و خودروهای نسبتاً ارزان‌قیمت (گرچه در قیاس با درآمد متوسط مردم به هیچ‌روی ارزان نیستند) برای جابه‌جا کردن مسافران درون و برون‌شهری در این ساختار فعلی کار می‌کنند که فاصله‌های طولانی‌ای را برای مردم کم‌درآمد و طبقه کارگر ناگزیر کرده است. من‌شخصاً گمان نمی‌برم بلکه یقین دارم که موضوع به نیاز مالی دولت ربط دارد؛ دولتی که نه می‌تواند و نه می‌خواهد ساختار هزینه‌ها و تخصیص بودجه را به نفع توده‌ها و به زیان اقلیت‌های اقتصادی فرعی و هدف‌های فرمان‌داده شده تغییر دهد و نه میل و توان کسب درآمد از محل سودهای شگفت و غیرعادی و ناپاسخگو را دارد.

به هر روی در ایران تعداد 21/5 میلیون دستگاه خودرو سواری بنزینی (و به ندرت دوگانه‌سوز) وجود دارد. حدود 10 درصد از این تعداد همیشه زیر تعمیر و به اصطلاح خوابیده‌اند، چیزی معادل 1/2 میلیون نیز تاکسی و کرایه‌های رسمی و آمبولانس و خودرو پلیس و جز آن‌ها و به تقریب 1/5 تا 2 میلیون دستگاه نیز به مسافربری پاره‌وقت یا تمام‌وقت مشغولند. به‌طور متوسط مصرف سرانه هر یک از این 21/5 میلیون دستگاه بین 3/5 تا 4 لیتر است (از بالاتر از 12 تا 2 لیتر مصرف روزانه هم داریم). همچنین شمار 12 میلیون موتورسیکلت، که سهم ناچیزی از آن برقی‌اند، روزانه به‌طور متوسط 1/5 تا 1/6 لیتر بنزین مصرف می‌کنند. بنا به برآوردهای من و برخی برآوردهای رسمی کل مصرف روزانه بنزین به 5/98 میلیون لیتر بالغ می‌شود که حدود 5/18 میلیون لیتر آن متعلق به موتورسیکلت‌ها و 80 میلیون لیتر آن متعلق به خودروهای بنزینی است. احتمالاً تفاوت این رقم با 105 میلیون لیتر گزارش‌شده، یعنی 6 تا 7 میلیون لیتر، به قاچاق می‌رود که ربط چندانی هم به مرزنشینان بی‌نوا و انتقال غیرقانونی و معیشتی بنزین از سوی آنان ندارد.

بهای جدید متوسط بنزین با میانگین گیری وزنی به صورت زیر برآورد می شود:

با تقریب قابل قبول از  $18/5$  میلیون لیتر مصرفی موتورسیکلت،  $10$  میلیون سهمیه ای و  $8/5$  میلیون بازاری است. همچنین از  $80$  میلیون لیتر بنزین مصرفی سواری ها،  $43$  میلیون لیتر سهمیه ای و  $37$  میلیون لیتر بازاری خواهد بود.

بدین ترتیب بهای متوسط و درآمد حاصل از فروش گران تر بنزین عبارت خواهند شد از:

بهای متوسط بنزین:  $2192$  تومان =  $98/5 \times [3000 + (37 + 5/8) \times 1500] + (43 + 10)$

درآمد اضافی هر لیتر بنزین:  $1192$  تومان =  $2192 - 1000$   
و بدین ترتیب داریم:

درآمد روزانه:  $117/4$  میلیارد تومان =  $98/5 \times 1192$

درآمد در چهار ماه آخر سال:  $14088$  میلیارد تومان =  $117/4 \times 120$

درآمد سالانه:  $42851$  میلیارد تومان =  $117/4 \times 365$

رقم درآمد سالانه ناشی از افزایش بهای بنزین می تواند به طور متوسط 20 درصد کسری بودجه را بپوشاند و باقی آن برعهده بقیه فشارهای اقتصادی یا تحمیل صرفه جویی ها و محرومیت ها قرار خواهد داشت (از هم اکنون مالیات بر سیگار که یک مالیات «خوب» است، معادل 10 درصد افزایش یافته مورد اعتراض «مدنی» تاجران محترم سیگار قرار گرفته است.) اما دولت ایران بر آن است که دریافتی یاد شده ربطی به کسری ندارد و فقط به تناسب میانگین افراد خانوار در اختیار 60 میلیون نفر قرار می گیرد. در پرداخت هایی که شتابزده برای نشان دادن همدلی و غم خواری داده شد، به طور میانگین به هر خانواری که وجهی دریافت کرد (و نمی دانیم شمار آن چقدر است) گویا 100 هزار تومان تعلق گرفته است. اما در همین چهار ماه باقی مانده سال باید به طور میانگین به هر نفر 234800 تومان و برای یک خانوار 3/42 نفری (متوسط تقریبی کشور) حدود ماهانه بیش از 800 هزار تومان تعلق بگیرد.

آیا دولت این رقم را تا به آخر و به طور دوام دار خواهد پرداخت؟ باید صبر کنیم تا ببینیم. تاکنون که نشانه ای درست از پرداخت درست در دست نیست.

اما این رقم درآمد تقریباً 43 هزار میلیارد تومان در سال به سادگی

عبارت از یک جابه‌جایی از بالا به پایین نیست. این درآمد دارای آثار توزیعی و تورمی متفاوت است. توضیح خواهم داد:

توجه داشته باشیم که دهک‌های جمعیتی به سادگی، مانند آینه‌ای نیستند که وضع و ترکیب اجتماعی - اقتصادی جامعه را نشان دهند. مثلاً بخش قابل‌توجهی از مردم در زیر دهک یکم قرار دارند که قابل‌آماربرداری نبوده‌اند. بخش اندک و با سهم درآمد بسیار بالایی نیز در بالای دهک دهم قرار دارند که از شدت غنا و استثنایی بودن نمی‌توانسته‌اند و نمی‌بایست در دایره آمارگیری نمونه‌ای و پرسش‌مأمور سرشماری قرار گیرند (و اساساً پوشش آمارگیری نمونه‌ای هزینه و درآمد خانوار در ایران بسیار محدود است). با تقریب قابل قبول و به‌طور کلی می‌توان گفت 55 درصد از جمعیت کشور، که جمعیت بسیار کم‌درآمد یا کم‌درآمدند تقریباً یک‌سوم از خودروها، 30 درصد جمعیت میان‌درآمد یک‌سوم از خودروها و 15 درصد بالایی هم یک‌سوم از خودروها را در اختیار دارند. به عبارت دیگر در میان پایینی‌ها هر 11 تا 12 نفر یک خودرو، در میان میانی‌ها تقریباً هر 4 تا 5 نفر یک خودرو و بالایی‌ها هر 2 تا 3 نفر یک خودرو دارند. بهای متوسط روز خودروها نیز به 65 میلیون تومان برای پایینی‌ها، 120 میلیون تومان برای میانی‌ها و 750 میلیون تومان برای بالایی‌ها (که البته از 3 تا 8 میلیارد تومان هم بالغ می‌شود) می‌رسد. این گروه‌ها البته در میان خودشان نیز می‌توانند به سه گروه پایینی، میانی و بالایی تقسیم شوند که توزیع با کمیت و ارزش متوسط خودرو در آنها طبعاً به نفع بالایی‌ها است.

به همین ترتیب درست است که لایه‌های پایینی بخش نسبتاً کمتری از بار افزایش بهای بنزین را به دوش می‌گیرند، اما آنها با این افزایش کماکان فقیر می‌مانند و فقیرتر می‌شوند. بالا رفتن بهای بنزین و توزیع منافع آن میان نیازمندان آن‌چنان ساختار جدید توزیع ایجاد نمی‌کند که محسوس باشد و دردی از بی‌عدالتی عمیق در توزیع درآمد و ثروت دوا کند. بالایی‌ها هیچ غمی از گران شدن بنزین به خود راه نمی‌دهند، زیرا درآمدهای بسیاری بالای پنهان و آشکار دارند، مصرف بنزین بخش بسیار ناچیزی از درآمد و مصرف آنان است و آنها می‌توانند هر گرانی را به‌خاطر موقعیت انحصاری و ویژه خود به سرعت با گران کردن کالا و خدمات فروشی خود جبران کنند. اما اقشار پایین که ظاهراً بار فشار نسبتاً کمتری از گرانی بنزین را بر عهده دارند، با چنان بار اضافی نیستیم همین گرانی و با چنان گرانی هزینه حمل‌ونقل شهر و چنان تورم انعکاسی روبه‌رو خواهند بود که فریاد رنج و بازتاب خشمشان خیابان‌ها را می‌لرزاند.

نمونه ای بیاورم: اگر کرایه متوسط تاکسی خطی فقط 500 تومان بالا برود - که فعلاً رفته و بهزودی بیش از این هم خواهد رفت - و به 2000 تومان برسد و آنگاه کارگرانی که در دوردست و در اعماق شهر زندگی می کنند و هر روز سه بار رفت و سه بار برگشت بین خانه و کار دارند، در هر ماه باید 250 هزار تومان بابت هزینه حمل و نقل شهری بپردازند. این برابر با 16/5 درصد از حداقل دستمزد قانونی است. این هزینه واقعاً جدی و پرفشار است، حتی برای لایه های میانی شهری.

اما تجربه نشان داده است که بالا رفتن بهای بنزین خیلی زود (در یک هفته) یا دیرتر (حداکثر در چهار ماه) آثار تورمی قابل توجهی بر جای می گذارد. این تورم به شدت و پرتأثیر زندگی مردم دهک های هفتم به پایین و صاحبان مزد و حقوق ثابت را به مخاطره می افکند. پیش بینی من برای نرخ متوسط تورم در سال 1398 حدود 50 تا 60 درصد بود. البته که این پیش بینی متکی بر پیش بینی افزایش مشخص بهای بنزین نبود، اما از استنباط کلی ای سرچشمه می گرفت که امروز صحت آن به اثبات رسیده است.

حالا این رقم تورم را بگذارید در کنار نرخ بیکاری که بنا به برآوردهای رسمی حدود 12 درصد و بنا به برآورد من 19 درصد است. حاصل جمع در نرخ تورم و بیکاری را در اقتصاد «شاخص فلاکت» می نامند. این شاخص برای اقتصاد ایران (و در قیاس با توان بالقوه درآمدزایی آن) بسیار بالا است، همان گونه که توزیع درآمد و پرداخت در این کشور بسیار ناعادلانه است.

واکنش های اجتماعی آتشفشان گون در واقع به این جهت در ظاهر غیرقابل پیش بینی تلقی می شود - اما چون نیک بنگریم و با تحمیل طبقاتی نگاه کنیم قابل «پیش بینی» است و نه قابل «پیش گویی» - که به آخرین قطره های سرازیر شده به کاسه های صبر مردم محروم و رنج کشیده می ماند که کاسه را لب ریز می کند و این نیز بنا به تجربه و نظریه چه بسا آتشفشان می شود و اخگرهای آن هم بانک ها و فروشگاه های زنجیره ای خاص را، که به صاحبان قدرت و ثروت تعلق دارند، می سوزاند. اما این آتشفشان را نیروی دیگر نیز به فوران می کشاند و آن «اختلاف پتانسیل اجتماعی» یا همان شکاف طبقاتی واقعیت یافته است. آتشفشان های عرصه زمین برای طغیان منتظر حرف و حدیث مردم و مسئولان و ناصحان نمی مانند. اما این غلیان در جامعه هم چنین از سلطه ایدئولوژی ای که بی عدالتی را توجیه، مردم را نادیده و صدای اعتراض را ناشنیده، تبعیض ها و فسادهای حیرت آور را تحمل و تحمیل

و انگ و برجسب زنی های به مردم منتقد و معترض را رویه ای مجاز برای خاموش کردن آتش می داند، سوخت می گیرد؛ سوختی که از تمام مصرف بنزین میلیون‌ها لیتری نیز پرله‌پس می شود.

بدیهی است که در شرایط فوران خشم، نیروهای مداخله گیر امپریالیستی و مخاصمه‌جو نیز - به‌ویژه که بهانه های کافی هم در جریان کشمکش های سیاست خارجی با کشور به دست آورده اند - وارد عمل می شوند و سعی بر منحرف کردن حرکت مردم به سوی منافع خود و طرح خواست های انحرافی به جای خواست های اصیل می کنند. همچنین است حضور وندالیسم و لومپنیسم از یکسو و طرح های از پیش‌آماده تخریب های جهت‌دار امنیتی از دیگر سو، که البته هیچ‌کدام ربطی به مردم و خواست آنان ندارد. هر چه هم که اخگرهای آتشفشان های مردمی به این‌سو و آن‌سو برود و خشم ناشی از بی عدالتی و تحقیر و ناآرامی و خرابی ها به بار آورد، باز این مردم که با انگ‌های همیشگی جاسوس، عامل بیگانه، اراذل و اوباش و همانند آنها برجسب زنی می شوند، مردم جامعه ای هستند که در آن ارزش‌آفرینی می کنند اما خوشان بی‌ارزش می شوند.

در جایی‌که مردم مصمم و آگاهند، تمام عوامل ویران ساز حرکت های واکنشی قابل فهم و موجه مردم نمی توانند - و در باور عمومی و روشنفکری نمی باید - تعیین‌کننده سرنوشت تاریخی جامعه شود. داشتن ایدئولوژی - که در واقع برخلاف نظر برخی نظریه پردازان غرب گرا همه دولت ها هم آن را دارند - لزوماً بد نیست. آنچه بد است غلبه ایدئولوژی نامردم‌گرا، تبعیض آور، ضدآزادی، پوپولیستی و تمامیت‌خواه است. آنچه در ایران در 25، 26 و 27 آبان‌ماه سال 1398 اتفاق افتاد، و به یاد تاریخ اجتماعی ما ماند، در واقع واکنش بخشی از مردم به جان آمده بود که به اعماق جامعه تعلق داشت و البته از ایدئولوژی، برنامه و سازمان رفتگی مؤثر و نتیجه‌بخش برخوردار نبود - و آنچه از این حیث داشت در مقایسه با قدرت نظامی حکومت البته که در حد نزدیک به صفر بود. سرکوب آزادی ها و اعتراض‌ها می تواند راه آگاهی ها را سد کند، اما نمی تواند نه خشم مردم و نه احتمال سوءاستفاده های زیان بخش و انحراف‌ساز را - که همیشه هم پیروزمند نیست - متوقف کند.

فعلاً معلوم نیست که حرکت واکنشی در ایران، با توجه به کنترل کامل رسانه ها از سوی دولت و بضاعت اندک در تحلیل مستقلانه از سوی نظریه‌پردازان گروه‌های فکر متفاوت دقیقاً چه نتایج مثبت و منفی در تحول در بینش اجتماعی را پدید آورده است. پرهزینه ترین و هولناک

ترین آثار همانا جان باختن معترضان است. انسان ها، هر نامی که روی آن می‌گذراند در 150 شهر تظاهرات اعتراضی به پاخاست که به خون کشیده شد - شمار کشته شدگان هنوز معلوم نیست اما تا بالای 300 نفر - و در مواردی نیز خیلی بیشتر گزارش شده است. شمار زخمی ها، که روانه بیمارستان ها و از آنجا راهی پرسش گاه ها می شوند تا مرز 2000 نفر گزارش شده است. شمار بازداشتی-های در محل تظاهرات یا بعد از آن 5000 تا 7000 نفر گزارش می شود. صحبت از تخریب 450 شعبه بانک و 80 فروشگاه زنجیره ای و صدها خودرو است. برآوردهای رسمی از رقم پولی خسارت ها وجود ندارند، اما یکی از آنها این خسارت ها را 2340 میلیارد تومان اعلام کرده است. البته به این نیز دقت کنیم که مسدود کردن شبکه اینترنت به دلیل حفظ امنیت مردم، یا همان امنیتی که به دلیل گرانی و بیکاری و فقر و تبعیض از اساس شکسته شده بود، روزانه به طور متوسط حدود 500 تا 600 میلیارد تومان خسارت و در جمع بیش از 5000 میلیارد تومان خسارت از منشاء این تصمیم دولت بر جای گذاشته است. خشم مردم (صرف نظر از برخی اقدامات تعهدی و برخی سوءاستفاده ها)، نمادها و در واقع شعبه های واقعی میلیاردرهای ثروت نامشروع و فسادآمیز و قدرت اقتصادی و تبعیض آمیز را نشانه رفتند و آنها هزینه های سهمگینی پرداختند، اما هزینه های تحمیل شده از سوی دولت، چه در افزایش کاملاً ناگهانی و فوق سری بهای بنزین (مجلس نیز نه تنها «در رأس امور» نبود بلکه از هر امری بی‌خبر بود و دست آخر هم سر تسلیم فرود آورد) به سه برابر قیمت پیشین و چه در بستن اینترنت ها بی پرسش و پاسخ می ماند. در مقابل، آن هزاران نفر دستگیر شده در معرض پرسش ها و فشارهایی که می توانیم حدس بزنیم قرار می گیرند. این، پاسخ واکنش به بی‌عدالتی با گفتنی بس نا عادلانه تر است.

باری اگر مردمی با حاکمیت هم‌دلی داشته باشند و آزاد و مستقل و با برخورداری از حق اعتراض و بیان زندگی کنند و سرکوب و تحقیر نشوند و مورد انواع برچسب زنی و اعتراض قرار نگیرند، می توانند در مقابل تجاوز و توطئه به‌خوبی مقاومت کنند. اگر مردم بتوانند آگاهی های خود را نسبت به بهره کشی طبقاتی و ارتباط محکم آن با عملکردهای امپریالیستی و سیاست های داخلی آن را (و البته نمی دانم اساساً واژه امپریالیسم هنوز رسماً پذیرفته شده است یا خیر) بالا ببرند، باید بسیار مطمئن باشیم که می توانند مقاومت کنند و افزایش فشارها و افزایش قیمت ها را در نظامی که عادلانه است و مردم آن را از آن خود می دانند، تاب بیاورند. در غیر این‌صورت و در جریان جبران ناکامی های دولت از طریق نا عادلانه و ناآزاد کردن



بیشتر طبیعی است که مردم همدلی نمی کنند. مردمی که رنج سالیان ناشی از سیاست های نولیبرالیستی و تعدیل ساختاری را بر جان و جسم و زندگی خود حمل می-کنند و فریادشان در اعتراض به پایین بودن دستمزد، بیکاری، خصوصی سازی و فساد ناشنیده می ماند و با سرکوب روبه رو می شوند، ناگزیر به رو در رویی می شوند و شده اند.

موضوع «سرمایه اجتماعی» اگر هم بپذیریم که در خود چیز عینی ای در واقعیت دارد، برخلاف راه حل های جامعه‌شناسان متکی به پراگماتیسم آمریکایی، عبارت از تسلیم شدگی نیست بلکه همانا مقاومت است و نشان دادن علایم حیاتی اجتماعی. چهار عامل، یعنی شکاف طبقاتی فزاینده، تبعیض، تحقیر و از دست رفتن مداوم امکاناتی که زمانی مردم آنها را - هر چند ناکافی - در اختیار داشته اند (مانند آموزش و بهداشت و خوراک و فراغت خانواده) قابلیت انفجار اجتماعی را بالا می برند. اما نه بحث بیسر و ته سرمایه اجتماعی بلکه نظریه اجتماعی واقع گرایانه بر آن است که این آگاهی ها و واکنش های آگاهانه در برابر بازدارندگی ها و ستم ها است که می توانند عامل بقا و بالندگی جامعه باشند و نه حذف آنها. مردمی که اختلاف طبقاتی را عمیقاً می بینند و باز می گویند و مردمی که در همین چند سال گذشته (نه در رژیم پیشین که 75 درصد این مردم در آن رژیم و در انقلاب حضور جدی و به یاد مانده نداشته اند یا چیزی از آن به یاد نمی آورند) داشته های کم اندازه شان در چهارچوب سیاست های نولیبرالی تعدیل ساختارهای دولت های پی در پی در ایران کم تر شده است، بیشترین آمادگی را برای منفجر شدن دارند. فشار و بگیر و ببند و اتهام زنی و ایجاد فضای رعب خونین در واقع واکنش هایی را به تعویق می اندازد، اما چیزی را حل نمی کند.

در کشور ما تقریباً همگان، مستقیم یا نامستقیم، متوجه شاهد سر برآوردن برج ها، هایپر مال ها، باستی هیلزها، سفرهای پرهزینه، خانه های پر و پیمان، انباشت های حیرت آور مالی، فسادهای پایان ناپذیر، بی‌اعتنایی ها و نابودی اخلاق همدلی و انسانیت در میان قدرت مداران بوده اند. آنان ستم دولتی و خصوصی را در عرصه اقتصاد و بحران واقعی اعتراض را در دهه عرصه ها تحمل کرده اند. بخش عظیمی از این مردم با رنج و تنگدستی خانوادگی کار کرده اند و با شرافت، در شرایطی که «احتضار» فضیلت بوده است، زیسته اند. اینان نسبت به گذشته مدام فقیرتر شده اند و شاهد ثروتمندتر شدن داراها بوده‌اند. بار تحریم های نابکارانه آمریکا و منتقدان به دوش این تنگدستان افتاده است. اما همین مردم می بینند که آن

100 هزار فرد بالای جامعه چسان مالک همه چیز شده اند و در بهشت روی زمین فارغ از جهنم زندگی دیگران در امنیت به سر می برند. آنان در مثل وزیر راه و شهرسازی پیشین همین دولت را به یاد می آورند. او از برنامه و سیاست مسکن سازی به نفع مردم طفره می رفت، حتی طرح مسکن شهر را هم با انگیزه بازارگرایی های متعصبانه خود جمع و جور نمی کرد، عاشق بازار و بخش خصوصی بود، فرزند او پیمان کاری های رانته بی حساب و کتاب داشت (و فعلاً هم بازداشت شده است). او خودش در این جامعه روبه رو با محرومیت عمیق مسکن در بهشت باستی هیلز در خانه چندصد میلیاردری زندگی می کند و لابد هنوز، مانند دوره وزارت، می گوید هر چه تقصیر است متوجه «چپ ها»، «برابری جویان» و «معترضان به سیاست تعدیل ساختاری» است.

باری تا آن زمان که اوضاع بر این منوال است و سازوکارهای مسلط بر جامعه و حکمرانی نیز این چنین نا عادلانه و ناپاسخگو مانده اند، بحران های تازه تر و واکنش های تند و خونین نیز از هر دو سو در راه خواهند بود. ادامه بحران همیشه هم به نفع یأس و سکوت و سر به زیری عمل نمی کند. گرچه ممکن است راه گم کردگی های زیادی در پیش رو باشند. به هر روی، اما، مردم مردمند و علایم حیاتی را به گونه هایی غیرقابل انتظار بروز خواهند داد. راه امنیت و به ورزی همانا راه عدالت ژرف و گسترده و به رسمیت شناختن حق اعتراض است بی هیچ وسواس و اما و اگر. و من البته روی سخنم با دستگاه سیاسی ای که هر حرکتی را شایسته سرکوب و تحقیر می داند نیست و حالا هم دیگر نه حل مسئله بهای بنزین موضوعیت دارد و نه جایگزین کردن ساده دلانه اینترنت خوب به جای روزهای بی اینترنتی. مسئله اصلی ساختار بازتولید فقر و تبعیض در جامعه و راه دگرگون سازی اساسی آن است.

منبع : ماهنامه صنعت حمل و نقل شماره 374

---