

سرمقاله
 دیکتاتوری «حال خوب»؛ چرا جامعه‌ی امروز تاب دیدن غم کودکان را ندارد؟
ادامه از صفحه یک
والدین مضطرب امروز، مدام در هراس‌اند که میادا کوچک‌ترین ناکامی کودک، تبدیل به یک تروما یا عقده‌ی روانی در آینده‌ی او شود. در نتیجه، هر قطره اشک کودک را به مثابه «شکست خود در والدگری» تفسیر می‌کنند. آن‌ها از سر عشق و البته ترس، می‌کشوند تمام موانع و دست‌اندازهای طبیعی زندگی را از سر راه کودک جارو کنند تا او فقط «حال خوب» را تجربه کند. مُسکن‌های مصرف‌گرایانه؛ وقتی احساسات هم کالایی می‌شوند
یکی از بازتاب‌های مهم این پدیده در جامعه‌ی مصرفی، شیوه‌ی مواجهه‌ی ما با احساسات ناخوشایند است. وقتی کودک غمگین یا مصیبی است، جامعه به ما آموخته‌است که به جای مکث کردن و به رسمیت شناختن آن احساس، فوراً یک «کالا» یا «خدمات» را جایگزین آن کنیم. خریدن یک اسباب‌بازی جدید، دادن خوراکی‌های شیرین یا غرق کردن کودک در صفحات دیجیتال، راهکارهای مازا برای فرار از مواجهه با روان انسان است. با ناخواسته به کودک‌کنمان آموزش می‌دهیم که «اگر احساس خلأ، غم یا خشم دردی، لازم نیست آن را تحمل کنی یا بشناسی؛ کافی است چیزی مصرف کنی تا خواست پرت شود!». این همان الگوی مخربی است که در بزرگسالی به شکل اعتیاد به خرید، مصرف‌گرایی افراطی یا فرار از واقعیت‌های تلخ اجتماعی خود را نشان می‌دهد.
تولید انبوه «شهرزدان شکنده»
خطرناک‌ترین پیام اجتماعی غصب کردن «حق غمگین بودن» از کودکان، کاهش شدید «تاب‌آوری اجتماعی» (Social Resilience) است. کودکی که در فضای انزوله و گلخانه‌ای بزرگ می‌شود و اجازه ندارد برای خراب شدن برج لگویی‌اش سوگواری کند یا ناکامی نرفتن به پارک را بپذیرد، چگونه می‌تواند در جوانی با بحران‌های پیچیده‌ی جامعه روبه‌رو شود؟
جامعه‌ی فردا، جامعه‌ای پر از چالش‌های اقتصادی، تفاوت‌های فرهنگی، تعارض منافع و شکست‌های اجتناب‌ناپذیر است. ما در حالی پرورش نسلی هستیم که به دلیل محرومیت از تجربه‌ی ناکامی‌های کوچک در آغوش امن خانواده، فاقد پادتن‌های روانی برای مواجهه با طوفان‌های واقعی زندگی است. شهروندی که نتواند با احساسات ناخوشایند خود کنار بیاید، در برابر مشکلات اجتماعی یا دچار فروپاشی روانی می‌شود، یا به خشونت و انفعال پناه می‌برد.
بازگرداندن حق زیستن تمام احساسات
سلامت روان و بویایی یک جامعه، در گرو لیخت‌های اجباری و مصنوعی نیست؛ بلکه در توانایی افراد برای تجربه‌ی طیف کامل احساسات انسانی است. ما باید به عنوان یک جامعه، دست از سرکوب احساسات طبیعی برداریم.
احترام به عاملیت و کرامت کودک ایجاب می‌کند که او را ماشین تولید لیخت‌د و رضایت برای اثبات موفقیت خودمان ندانیم. وقتی کودک از دست دادن چیزی غمگین است، بزرگسال آگاه به جای پرت کردن حواس او، در کنارش می‌نشیند، احساسش را نام‌گذاری می‌کند و به آن اعتبار می‌بخشد: «می‌بینم که خیلی ناراحتی... حق داری غصه بخوری، چون آن اسباب‌بازی را خیلی دوست داشتی». این حضور امن و تنظیم‌کننده، نه تنها به کودک پیام می‌دهد که «تو با تمام احساسات، حتی احساسات تاریک‌ت، پذیرفتنی هستی»، بلکه به تدریج شهروندانی می‌سازد که از مواجهه با مشکلات جامعه نمی‌هراسند؛ شهروندانی که می‌دانند غم، خشم و ناکامی پایان دنیا نیستند، بلکه بخش‌های اصیل و جدایی‌ناپذیری از تجربه‌ی عمیق انسان‌بودن‌اند.

خبر
 دستور عارف برای رسیدگی فوری به حادۀ انفجار تانکر سوخت

معاون اول رئیس‌جمهوری در تماس تلفنی با استاندار کردستان با تسلیت به خانواده‌های جان‌باختگان و ابراز همدردی با مصدومان، دستور داد ابعاد حادثه به‌صورت فوری، دقیق و همه‌جانبه بررسی و روند درمان مصدومان، حمایت از خانواده‌های جان‌باختگان و پیگیری امور بیمه‌ای آنان باجدیت دنبال شود.

به گزارش ایسنا، محمدرضا عارف در تماس تلفنی با آرش زره‌تن لهونی استاندار کردستان با ابراز تأسف و تأثر از وقوع این حادثه، جان‌باختن جمعی از هموطنان را به خانواده‌های داغدار آنان تسلیت گفت و با مصدومان و خانواده‌های آنان ابراز همدردی کرد. عارف در این تماس خواستار بررسی کارشناسی علل و عوامل وقوع حادثه و ارائه گزارشی از نتایج بررسی‌ها و همچنین اقدامات انجام‌شده برای درمان مصدومان و رسیدگی به وضعیت خانواده‌های جان‌باختگان به دولت شد. وی همچنین دستور داد رسیدگی به ابعاد این حادثه به‌صورت فوری، دقیق و همه‌جانبه انجام شود و موضوع بیمه جان‌باختگان و حادثه دیدگان از مردم حادثه‌دیده و افرادی که برای کمک به مصدومان به محل ساحت‌ه رفته بودند، باجدیت پیگیری شود. معن اول رئیس‌جمهوری از استاندار کردستان خواست با به کارگیری همه ظرفیت‌های استان، روند رسیدگی به مصدومان و اقدامات حمایتی از خانواده‌های جان‌باختگان را باجدیت دنبال کند. استاندار کردستان نیز در این گفت‌وگوی تلفنی گزارشی از آخرین وضعیت اقدامات انجام‌شده، روند درمان مصدومان و رسیدگی به خانواده‌های جان‌باختگان ارائه کرد.

به گزارش خبرنگاران، تحریم اقتصادی زمانی بیشترین اثر را دارد که دیگر فقط یک کشور را هدف نگیرد، بلکه شبکه‌ای را که آن کشور را به اقتصاد جهانی متصل می‌کند تحت فشار قرار دهد. آنچه وزارت خزانه‌داری آمریکا در ماه‌های اخیر علیه ایران انجام داده، دقیقاً چنین تغییری را نشان می‌دهد. واشنگتن دیگر تنها بانک، شرکت نفتی یا مقام دولتی ایرانی را در فهرست تحریم قرار نمی‌دهد، بلکه به سراغ کشتی‌ها، شرکت‌های کشتیرانی، واسطه‌های تجاری، شبکه‌های بیمه و حتی بازیگرانی می‌رود که ممکن است صرفاً خدماتی به تجارت ایران ارائه کنند.

این تحول از منظر حقوق بین‌الملل اهمیت زیادی دارد چرا که در این مرحله مرز میان «تحریم یک دولت» و «تحمیل هزینه به اشخاص و شرکت‌های کشورهای ثالث» بسیار باریک می‌شود. وقتی یک شرکت آمریکایی از معامله با ایران منع می‌شود، موضوع عمدتاً در چارچوب صلاحیت داخلی آمریکا قابل تحلیل است. اما وقتی یک شرکت اروپایی، آسیایی یا عربی به دلیل ارائه خدمات کشتیرانی، بیمه یا مالی به یک معامله مرتبط با ایران در معرض تحریم آمریکا قرار می‌گیرد، پرسش بسیار دشوارتری مطرح می‌شود که آیا آمریکا حق دارد از قدرت بازار و نظام مالی خود برای تغییر رفتار شرکت‌هایی استفاده کند که در خارج از قلمرو این کشور فعالیت می‌کنند؟

این مسئله بالاتر از یک پرسش است چرا که در عمل، وزارت خزانه‌داری آمریکا ۱۴ ژوئیه ۲۰۲۶ شبکه گسترده کشتیرانی مرتبط با ایران را هدف قرار داد. شبکه‌ای که به گفته واشنگتن در صادرات نفت ایران نقش مهمی داشته و فعالیت خود را به کشتیرانی کانتینری و تجارت کالا نیز گسترش داده بود. این اقدام بیش از ۵۰ فرد، شرکت و کشتی را دربر گرفت.

اما تنها دو هفته بعد، دامنه این سیاست به حوزه‌ای حساس‌تر کشیده شد. خزانه‌داری آمریکا دو شرکت مرتبط با آنچه واشنگتن «طرح بیمه دریایی ایران» می‌نامد، تحریم کرد. یکی از آنها Persian Gulf Marine Insurance Company و دیگری HormuzSafe Marine Services Authority بود. ادعای آمریکا این بود که این شبکه برای کشتی‌هایی که از تنگه هرمز عبور می‌کنند خدمات بیمه دریایی ارائه کرده و بخشی از درآمد آن می‌تواند به ساختارهای تحت حمایت ایران منتقل شود.

این دو تصمیم در کنار هم یک تغییر مهم را نشان می‌دهند و آن این است که هدف تحریم‌ها دیگر فقط «کالای ایرانی» نیست، بلکه زیرساخت حقوقی، مالی و لجستیکی انتقال آن کالا نیز در حال تبدیل شدن به هدف تحریم است. در اقتصاد جهانی، نفت بدون کشتی جابه‌جا نمی‌شود، کشتی بدون بیمه حرکت نمی‌کند و تجارت بزرگ بدون تأمین مالی و خدمات بندری امکان‌پذیر نیست. بنابراین اگر آمریکا بتواند هر یک از این حلقه‌ها را هدف قرار دهد، نفت بدون ممنوع کردن مستقیم خرید نفت ایران می‌تواند هزینه معامله را آن‌قدر بالا ببرد که شرکت‌های خارجی خودشان از بازار ایران خارج شوند.

این همان نقطه‌ای است که تحریم اقتصادی به «مهندسی ریسک» تبدیل می‌شود. شرکت کشتیرانی دیگر فقط نمی‌پرسد آیا معامله با ایران طبق قانون کشور خودش مجاز است یا نه بلکه سؤال بعدی این است که آیا این معامله می‌تواند دسترسی آن شرکت به دلار، بانک‌های بین‌المللی، بیمه‌گران، بنادر، خدمات مالی یا بازار آمریکا را به خطر بیندازد؟

وقتی تحریم از نفت عبور می‌کند و به بیمه کشتی می‌رسد

اهمیت تحریم شبکه‌های بیمه دریایی را نمی‌توان دست‌کم گرفت. در تجارت دریایی، بیمه یک خدمت حیاتی است. بخشی از زیرساخت تجارت است. کشتی‌های بزرگ، محموله‌های نفتی و قراردادهای بین‌المللی بدون پوشش‌های بیمه‌ای مناسب با ریسک‌های بسیار بزرگی مواجه می‌شوند. یک نفتکش ممکن است ارزش محموله‌ای چند ده یا حتی صدها میلیون دلاری داشته باشد. اگر کشتی دچار حادثه شود، اگر با توقیف مواجه شود، اگر آلودگی نفتی ایجاد کند یا در منطقه‌ای جنگی آسیب ببیند، خسارت می‌تواند برای مالک کشتی و صاحب یک پلاformeار باشد. به همین دلیل، بیمه دریایی یکی از ستون‌های اصلی تجارت بین‌المللی است.

از این منظر، تحریم یک شرکت بیمه‌ای که با تجارت ایران ارتباط دارد، اثر آنی بر تجارت ندارد، زیرا ممکن است شرکت‌های کشتیرانی، بانک‌ها و صاحبان کالا را مجبور کند درباره ادامه فعالیت خود تجدیدنظر کنند. وزارت خزانه‌داری آمریکا نیز دقیقاً از همین منظر استفاده کرد. واشنگتن مدعی شد که شرکت‌های هدف بخشی از یک سازوکار بیمه‌ای مرتبط با عبور کشتی‌ها از تنگه هرمز بوده‌اند و از این مسیر برای ایجاد درآمد برای ساختارهای ایرانی استفاده می‌شده است. همچنین آمریکا ادعا کرده که بخشی از پرداخت‌ها از طریق دارایی‌های دیجیتال انجام می‌شده است.

چگونه آمریکا شریان‌های غیر اقتصادی ایران را نشانه رفت؟

مهندسی ریسک در تنگه هرمز

امروز در تنگه هرمز، فقط نفت و کشتی جابه‌جا نمی‌شود. بلکه یک سؤال بزرگ‌تر نیز مطرح است و اینکه چه کسی حق دارد درباره امنیت، بیمه و تجارت یک کشتی در آب‌های بین‌المللی تصمیم بگیرد؟ آمریکا می‌گوید امنیت مالی و اقتصادی خود را تعیین می‌کند اما ایران می‌گوید حق حاکمیت و نقش خود در هرمز را حفظ می‌کند و کشورهای ثالث نیز می‌گویند نمی‌خواهند قربانی رقابت این دو شوند.



۳۰ ژوئیه، خزانه‌داری آمریکا شبکه‌هایی در چین، هند، روسیه و ایران را که به گفته واشنگتن در پشتیبانی لجستیکی از ماهان‌ایر نقش داشته‌اند نیز هدف قرار داد. این نشان می‌دهد که جغرافیای تحریم‌ها دیگر به ایران محدود نیست و شرکت‌های کشورهای ثالث نیز در معرض ریسک قرار دارند.

از طرف دیگر، دولت آمریکا در ماه‌های گذشته هشدار داده است که شرکت‌های خارجی که به تجارت غیرقانونی نفت ایران یا شبکه‌های دور زدن تحریم‌ها کمک کنند ممکن است با تحریم‌های ثانویه مواجه شوند. بنابراین، برای شرکت‌های اروپایی و آسیایی مسئله دیگر فقط «تحریم شدن یک شرکت ایرانی» نیست، بلکه ایجاد یک زنجیره ریسک است. یک کشتی ممکن است تحریم نشده باشد، اما مالک آن تحریم شده‌باشد.

مالک ممکن است تحریم نشده باشد، اما شرکت مدیریت کشتی در فهرست تحریم قرار گرفته باشد. شرکت کشتیرانی ممکن است مشکلی نداشته باشد، اما بانک تأمین‌کننده مالی آن با ایران ارتباط داشته باشد.

بانک نیز ممکن است مستقیماً هدف تحریم نباشد، اما بیمه‌گر معامله حاضر به پذیرش ریسک نباشد. نه‌ایت، هر معامله کاملاً قانونی از منظر حقوق داخلی کشور مبدأ می‌تواند از نظر تجاری غیرقابل اجرا شود. این همان چیزی است که تحریم‌های مدرن را بسیار قدرتمندمی‌کند. اما قدرت واقعی در «منع قانونی» خلاصه نمی‌شود بلکه در «افزایش هزینه ریسک» است. امروز شرکت‌های بین‌المللی پیش از آنکه از خود بپرسند «آیا این معامله ممنوع است؟» اغلب می‌پرسند «آیا ارزش دارد برای انجام این معامله چنین ریسکی را بپذیریم؟»

تنگه هرمز؛ جایی که تحریم، امنیت کشتیرانی و حقوق دریاه‌ها به هم می‌رسند
موضوع زمانی حساس‌تر می‌شود که تحریم‌های اقتصادی با امنیت کشتیرانی در تنگه هرمز ترکیب شوند. تنگه هرمز فقط یک مسیر عبور کشتی نیست. این تنگه یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان است و حدود یک‌پنجم تجارت جهانی نفت و گاز را به منطقه فارس به و آن وابسته است. در ماه‌های اخیر، جنگ و تهدیدهای متقابل باعث شده عبور کشتی‌ها از این مسیر به‌شدت کاهش یابد. گزارش‌های امروز نیز نشان می‌دهد که فعالیت کشتیرانی در هرمز همچنان در سطح بسیار پایینی قرار دارد.

در چنین شرایطی، بیمه اهمیت دوچندان پیدا می‌کند. وقتی یک کشتی وارد منطقه جنگی یا پریسک می‌شود، حق بیمه افزایش می‌یابد. بیمه‌گر ممکن است پوشش‌های خاصی مطالبه کند. ممکن است مالک کشتی ملزم به پرداخت حق بیمه اضافی برای خطر جنگ شود. حتی ممکن است بیمه‌گر در صورت وقوع شرایط خاص، اعتبار پوشش را محدود یا آن را مستثنی کند. به همین دلیل، هر اقدام سیاسی که ریسک امنیتی تنگه هرمز را افزایش دهد، به‌سرعت در بازار بیمه و حمل‌ونقل منعکس می‌شود.

در بازار بیمه و حمل‌ونقل منعکس می‌شود. اکنون سیاست تحریم در عمل نیز مشاهده می‌شود. گزارش‌های اخیر درباره خطرات عبور کشتی‌ها، افزایش تهران و واشنگتن نیست.

نتیجه چنین وضعیتی چیزی است که در بازارهای بین‌المللی به آن «ریسک» می‌گویند. اگر ریسک یک مسیر افزایش یابد، نرخ بیمه بالا می‌رود. اگر نرخ بیمه بالا برود، هزینه حمل افزایش پیدا می‌کند. اگر هزینه حمل شرکت‌ها نتوانند بیمه بگیرند، مسیرهای جایگزین را انتخاب می‌کنند و اگر مسیرهای جایگزین نیز ظرفیت کافی نداشته باشند، فشار در نهایت به مصرف‌کننده جهانی منتقل می‌شود. به همین دلیل است که جنگ اقتصادی ایران و آمریکا دیگر مسئله‌ای محدود به تهران و واشنگتن نیست.

سیاست روز

خبر
 مسعود پزشکیان: هر اقدامی برای مدیریت مصرف سوخت باید پیوست رسانه‌ای دقیق داشته باشد

رئیس‌جمهوری با تأکید بر اینکه تمامی اقدامات و مراحل سیاست‌گذاری در حوزه مدیریت مصرف سوخت باید دارای پیوست رسانه‌ای دقیق و شفاف باشد، اظهار کرد: با نمایندگان اتحادیه کامیون‌داران، تاکسی‌های اینترنتی و تاکسی‌داران دربارۀ مدیریت مصرف سوخت و شفاف‌سازی ابعاد سیاست‌های این حوزه جلسه برگزار خواهم کرد، گفت: قطعاً نمایندگان این اتحادیه‌ها پرسش‌ها و نگرانی‌هایی دارند. برای تشریح ابعاد مختلف تصمیم‌گیری‌ها و برقراری هماهنگی‌های بخشی و فرایضی، شخصاً در اسرع وقت جلساتی را برگزار خواهیم کرد. پزشکیان یادآور شد: از اقداماتی که در دولت برای مدیریت مصرف سوخت می‌توانیم انجام دهیم، تعیین تکلیف خودروهایی است که در سن فرسودگی قرار دارند و برای دولت تردید می‌کنند، چراکه حدود ۳۷ درصد از این ناوگان فرسوده است.

رئیس‌جمهوری زمان‌بندی اصولی برای تصمیم‌گیری در حوزه مدیریت مصرف را پیش‌نیاز تمام طرح‌ها و برنامه‌ها برشمرد و تصریح کرد: چندین اولویت وجود دارد که اگر در زمان‌بندی درست انجام شوند، از قاچاق سوخت و هدررفت آن پیشگیری خواهد شد. مدیریت سیاست‌گذاری را به شیوه فعالیت پالایشگاه‌های کوچک‌مقیاس، تعیین تکلیف مدیریت کارکنان در شهرستان‌ها و شهرها، مدیریت کارت سوخت خودروهای مهاجر، مهندسی ترافیک و تقویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی، انسداد مسیرهای قاچاق سوخت، مدیریت هوشمند قاچاق سوخت و جلوگیری از تولید خودروهایی که مصرف سوخت بالایی دارند، برخی از برنامه‌ها هستند که می‌توانند در دستور کار قرار گیرند.

در ادامه حمید پورمحمدی رئیس سازمان برنامه و بودجه گزارشی از کلیات اقدامات انجام‌شده در حوزه مدیریت مصرف سوخت ارائه کرد. سردار محمدرضا ارادان فرمانده کل فراجا و هر یک از وزرا و نمایندگان دستگاه‌های مرتبط، طرح‌ها و برنامه‌های خود را مبتنی بر اهداف کمی و پیوست‌های کیفی مدیریت مصرف سوخت تشریح کردند. در بخشی از جلسه، برخی صاحب‌نظران و کارشناسان حوزه مدریت مصرف سوخت، پیشنهادها و راهکارهای خود را باهدف سرعت‌بخشی به فرآیندهای طرح‌شده و مبتنی بر الگوهای جهانی و بومی، بیان کردند.

در این جلسه، بسته سیاستی جامع‌محور و غیرقیمتی مدیریت بنزین از سوی سردار اسحاق‌علی احمدی‌مقدم در محورهای‌نظیر استمرار مدیریت مصرف سوخت در شهرهای مرزی، ساماندهی کارت سوخت خودروهای اسقاطی، ارائه سازوکار فعالیت و نظارت‌بر پالایشگاه‌های کوچک‌مقیاس، مدیریت کاهش سوخت خودروهای فرسوده و پرمصرف، سامانه سفرهای غیرضروری از طریق دورکاری و اعدام کارکنان دولت، سیاست‌گذاری سهمیه سوخت بر پایه پیمایش واقعی، ساماندهی عمومی سهمیه سوخت و رسیدگی به وضعیت کارت سوخت خودروهای فاقد تردد، طرح و بررسی شد.