



### توجیه پنتاگون برای رهایی از اتهام کشتار

تیم ویژه تحقیق پنتاگون ۵ ماه پس از افشاکاری روزنامه «نیویورک تایمز» درباره کشتار غیرنظامیان در منطقه باغوز سوریه، حمله سال ۲۰۱۹ نظامیان ایالات متحده را دفاع از خود در تقابل با بازمانده‌های داعش در این منطقه عنوان کرد و وزارت دفاع آمریکا را از هر اتهامی در این زمینه مبرا دانست.

### شکست بایدن در دیپلماسی منطقه‌ای

دولت جو بایدن به تازگی تمهیداتی اتخاذ کرده که نام آن را کمک به مردم کوبا گذاشته است. تحت این لواء، محدودیت‌های رویاروی مردم کوبا در سفر به آمریکا کاهش می‌یابد و به کوبایی‌های ساکن آمریکا کمک می‌شود با اقوام خود در کوبا سهیل‌تر از گذشته ارتباط برقرار کنند.



سوئد و فنلاند  
به طور رسمی  
درخواست  
عضویت خود  
را به ناتو تحویل  
دادند

گزارش «ایران» از تصویرسازی وارونه رسانه‌های ضدانقلاب درباره وضعیت حمل و نقل کشور

## رسانه‌های معاند از جان رانندگان چه می‌خواهند؟

امیر فرشاب  
روزنامه‌نگار

صنعت حمل و نقل جاده‌ای یکی از ارکان اصلی تولید و گردش سرمایه در اقتصاد کشور است که دارای اهمیت راهبردی است. متعاقباً و از همین جهت است که این صنعت و اجزا و ارکان آن برای دولت‌های متخاصم اهمیت دارد و سطح و عمق این اهمیت را می‌توان از میزان تولید محتوای رسانه‌های جریان ضدانقلاب - به مثابه بارزوی روانی این دولت‌ها علیه امنیت روانی جامعه - تشخیص داد. البته لازم به ذکر است که عملیات رسانه‌ای جریان معاند، صرفاً و منحصرأ روی صنف رانندگان صورت نمی‌گیرد و به طور کلی، اصناف یکی از اصلی‌ترین طعمه‌ها و ابزارهای دولت آمریکا برای براندازی و فشار اقتصادی علیه رقیب و کشورهای هدف هستند. در این گزارش، به بازخوانی و تحلیل شیوه‌های عملیات روانی رسانه‌های جریان ضدانقلاب علیه صنعت حمل و نقل جاده‌ای و تلاش برای همراهسازی رانندگان این صنف و اهداف این ادراک‌سازی پرداخته خواهد شد.

گفته شد که اصناف صنعتی و تجاری یکی از اهرم‌های فشار و ابزارهای دولت آمریکا در داخل کشورهای هدف هستند؛ اگر وضعیت این روزهای کشور را با دقت رصد و ملاحظه کنیم، متوجه خواهیم شد که برخی تشکل‌ها یا به عبارت دقیق‌تر تشکل‌نماها هستند که کاملاً همسو و مطابق با اهداف و منویات دولت‌های متخاصم مثل آمریکا و دستگاه رسانه‌ای‌شان رفتار می‌کنند. شبه‌تشکل‌هایی با نام‌های «شورای هماهنگی تشکل‌های صنفی فرهنگیان»، «شورای هماهنگی رانندگان سراسر کشور»، «سندیکای (شرکت واحد) و امثالهم که نه به لحاظ ماهیت تشکیلاتی، هویت مشخص رسمی، شفاف و قانونی دارند و نه تاکنون اقدامی در راستای تحقق مطالبات اصلی این اصناف انجام داده‌اند. آنچه به‌عنوان نتیجه عملکرد این شبه‌تشکل‌ها می‌توان تشخیص داد، صرفاً تبدیل فضای اجتماعی و معیشتی به فضای سیاسی و امنیتی و به حاشیه راندن

مطالبات حقیقی و مشروع صنفی بوده است که اغلب با هماهنگی و با رسانه‌های جریان ضدانقلاب صورت گرفته است. اما تصویرسازی رسانه‌های جریان ضدانقلاب پیرامون صنعت حمل و نقل جاده‌ای و رانندگان ماشین‌های سنگین به طور خاص، متضمن وجوهی است که در این بخش، مختصراً مورد تحلیل و واکاوی قرار می‌گیرد. این تصویرسازی دورکن اصلی دارد؛ نخست، حمل‌های میدانی و دیگری عملیات روانی. با این توضیح که قابل انکار نیست، صنعت حمل و نقل جاده‌ای و رانندگان این حوزه با مشکلاتی مواجه هستند، از جمله مشکل در توزیع و چرخه سوخت، نقص در تولید و توزیع لاستیک، عدم تناسب کرایه بار با هزینه‌های استهلاک، مشکلات مربوط به بیمه، فرسودگی بخشی از ناوگان حمل و نقل و فرسودگی راه‌ها و هزینه‌هایی که از این جهات به رانندگان و صاحبان ماشین‌های سنگین و در کل به ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور تحمیل می‌شود، همگی مواردی هستند که امروز به چالش‌هایی برای این صنعت تبدیل

شده‌اند. در این میان، رسانه‌های معاند با احصای این چند معضل و تمرکز بر آنها و امتداد خط بازنمایی این مشکلات، سعی در بازتاب تصویر مطلوب خود و جلوه‌گری از انعکاس اخبار حقیقی مربوط به این حوزه را دارند. تلقین یأس و القای ناکارآمدی و حس نادیده و ناشنیده گرفته شدن توسط حاکمیت و تشویق و تحریک و آموزش و سازماندهی اهالی این صنف برای اعتصاب و اعتراض، اصلی‌ترین رویکرد رسانه‌های جریان ضدانقلاب حول محور اخبار مربوط به صنعت حمل و نقل جاده‌ای است. این درحالی است که طبق شاخص‌های مرسوم، این مشکلات نه تنها اختصاص به ایران ندارد؛ بلکه از چند جهت، ایران را باید جزو کشورهای پیشرو و پیشگام در این صنعت دانست.

اغلب شبکه‌ها و وب‌سایت‌های جریان معاند با انقلاب اسلامی را می‌توان به‌عنوان منابع تولید این تصویرسازی رسانه‌ای نام برد؛ رسانه‌هایی همچون بی‌بی‌سی فارسی (وابسته به وزارت خارجه انگلیس)، ایران اینترنشنال و ایندپندنت و العریبه فارسی وابسته به



ایران

دربار سعودی، بیک ایران و توانا نزدیک به جریان نفاق و... همگی رسانه‌هایی هستند که این خطوط را دنبال می‌کنند. اما شبکه سلطنت‌طلب من و تو را باید به‌عنوان قطب پیشران عملیات روانی حول محور تحریک رانندگان و نمایش تصویری سیاه از وضعیت حمل و نقل جاده‌ای کشور در نظر گرفت که هم از جهت کمیت و هم از لحاظ کیفیت، پیشران جریان‌ها و رسانه‌های دیگر است. این رسانه‌ها بدون اشاره به تأثیر تحریم‌های صورت گرفته توسط دولت یا دولت‌های متبوعشان روی این صنعت، صرفاً بر کلیدواژه‌ها و گزاره‌های «ناکارآمدی» و «تبعیض» در و مانند آن تأکید می‌کنند. همچنین، در کنار فضای رسمی ضدانقلاب، باید به یک سلسله اکانت در بستر اینستاگرام و توییتر اشاره کرد که فضای غیررسمی این عملیات روانی را تشکیل می‌دهند؛ حساب‌هایی که صاحبان آنها مدعی هستند خود راننده هستند و پس از طرح شعارهای سیاسی که حسن عدالت‌طلبی شغلی را به مخاطب القا می‌کند، مسائلی را تلقین می‌کنند که سختی با مطالبات

رسانه‌های معاند با  
احصای این چند  
معضل و تمرکز بر آنها  
و امتداد خط بازنمایی  
این مشکلات، سعی در  
بازتاب تصویر مطلوب  
خود و جلوه‌گری از  
انعکاس اخبار حقیقی  
مربوط به این حوزه  
را دارند. تلقین یأس  
و القای ناکارآمدی و  
حس نادیده و ناشنیده  
گرفته شدن توسط  
حاکمیت و تشویق و  
تحریک و آموزش و  
سازماندهی اهالی این  
صنف برای اعتصاب و  
اعتراض، اصلی‌ترین  
رویکرد رسانه‌های  
جریان ضدانقلاب حول  
محور اخبار مربوط به  
صنعت حمل و نقل  
جاده‌ای است. این  
درحالی است که طبق  
شاخص‌های مرسوم،  
این مشکلات نه تنها  
اختصاص به ایران  
ندارد؛ بلکه از چند  
جهت، ایران را باید  
جزو کشورهای پیشرو  
پیشگام در این صنعت  
دانست

اتحاد اصناف و تشکل‌های دست‌ساز - به مثابه هدف راهبردی و سنتی ضدانقلاب - ملاحظه و تحلیل کرد.

پیش از این گفته شد که مشکلاتی پیش روی رانندگان قرار دارد که وضعیت شغلی و معیشتی این صنف زحمتکش را با دشواری مواجه کرده که مقتضی پیگیری و رسیدگی است، با وجود این خود را به این مجموعه تحمیل می‌کنند، دلالت از جمله مهم‌ترین عواملی است که نه تنها هیچگاه توسط تمام اجزای سیستم حمل و نقل نباید به رسمیت شناخته شود؛ بلکه تمام اجزا و ارکان نظام حمل و نقل کشور باید با آن مقابله کرده و نفوذ و قدرت آسیب‌زای آن را محدود کنند. ناگفته نماند که همکاری تعدادی از رانندگان با دلالت، در بروز فساد و نقص در نظام حمل و نقل جاده‌ای و برطرف نشدن موانع شغلی ایشان بی‌تأثیر نبوده و مشکلاتی را برای این صنف ایجاد کرده است. دومین اقدامی که می‌تواند بخشی از این مشکلات را مرتفع کند، قطع همکاری با شرکت‌هایی است که به صورت رانتی - ماقیایی فقط با بخش محدود و گزینش‌شده‌ای از رانندگان قرارداد می‌بندند و یک انحصار غیرقانونی و فسادآلود ایجاد کرده‌اند.

در کنار معضلاتی که به آنها اشاره شد، باید به اقدامات تحولی و اصلاحی صورت گرفته در این حوزه نیز پرداخت؛ مثلاً اجرای طرح «تن» - کیلومتر» اقدامی بود که در محاسبه کرایه بار رانندگان، زمینه را تا حدی برای تحقق عدالت شغلی فراهم می‌کند، طرح بیمه رانندگان و خانواده‌های ایشان دومین اقدام مهمی است که البته اجرای آن به طور کامل محقق نشده است و نیز بخشنامه اخیر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور درباره حداقل مدرک تحصیلی مورد نیاز برای دریافت کارت هوشمند که منجر شد طیفی از رانندگان زیردبلم که امکان اخذ کارت هوشمند را نداشتند بتوانند برای دریافت آن اقدام کنند، رخداد مثبت دیگر در این حوزه بوده است.