

«قطار پیشرفت» آقای رئیس جمهور و کویپه‌هایی با یاد سهراب

این که آقای ریسی و نواصول‌گرایان اصرار دارند به جای واژهٔ توسعه از «پیشرفت» استفاده کنند احتمالا به این خاطر است که هم ادبیات متفاوتی به نسبت هاشمی و خاتمی و روحانی به کار برده باشند و هم ناشی از آن است که توسعه را غربی و وارداتی و مشکوک ولی پیشرفت را بومی اسلامی و ایرانی و مقبول می‌دانند.

به گزارش سایت خبری پرسون، به نقل از عصر ایران، استفاده از تمثیل «قطار پیشرفت» به تعبیر پرتکرار این روزهای سید ابراهیم ریسی بدل شده تا دلیل ناآرامی‌ها و اعتراضات پس از ۲۵ شهریور را به عنوان تلاش برای توقف یا کند ساختن حرکت این قطار توصیف کند که این‌که امروز هم در سنج گفت: «دشمن می‌خواهد قطار پرشتاب پیشرفت کشور در عرصه‌های مختلف را از حرکت باز دارد، اما مسؤولان کشور با کمک و همراهی مردم نباید اجازه دهند این قطار از حرکت باز بماند».

هر چند خوش‌بختانه در جای دیگر همهٔ معترضین را به حساب دشمن نگذاشت و تصریح کرد: «ما دشمن را کسانی نمی‌دانیم که در رخدادهای اخیر تحت تاثیر هیجانات و احساسات به خیابان آمدند و از سر غفلت حرفی هم زدند. دشمن واقعی آمریکا و رژیم صهیونیستی‌اند» اما چون مدام تعبیر یا تمثیل «قطار پیشرفت» را به کار می‌برد جدای سیمای ایران پس از ۲۵ شهریور و ریشه‌یابی خشم و اعتراض می‌توان از ۵ منظر یا ۵ کویپه در این قطار به داستان نگریست:

نکته نخست همان است که پیش از این هم نوشته‌ام. این‌که پیشرفت همان توسعه نیست و توسعه نیز همان رشد نیست و این که آقای ریسی و نواصول‌گرایان اصرار دارند به جای واژهٔ توسعه از «پیشرفت» استفاده کنند احتمالا به این خاطر است که هم ادبیات متفاوتی به نسبت هاشمی و خاتمی و روحانی به کار برده باشند و هم ناشی از آن است که توسعه را غربی و وارداتی و مشکوک ولی پیشرفت را بومی اسلامی و ایرانی و مقبول می‌دانند.

رشد یا growth تکثیر وضع موجود است. (مثل این‌که شرکت خودروساز تولیدات سالانه خود را از ۱۰۰ هزار دستگاه به ۲۰۰ هزار برساند اما با همان وضعیت و کیفیت و این رشد است).

پیشرفت یا progress نیز ارتقا یا تکثیر وضع موجود است اما با کیفیت مادی و فناوری بهتر. (در مثال بالا شرکت خودروساز اگر مدل‌های بالاتر و با کیفیت و فناوری بهتر تولید و عرضه کند پیشرفت کرده است. در مثالی دیگر وقتی تولید فولاد در فلان واحد فولادی به جای روش کوره بلند با قوس الکتریکی صورت پذیرد/ شرح و مثال از محسن رنایی). منتها باز هیچ یک از این دو توسعه نیست. به بیان دیگر توسعه همان پیشرفت و رشد نیست هر چند مدعای رشد و پیشرفت هم نیاز به تأیید در نهادهای مستقل دارد.

اما چرا توسعه همان پیشرفت و رشد نیست و فراتر از آن است؟ به این خاطر که توسعه یا development تحول کیفی در یک پدیده است به معنی تغییر در خلق و خوی فردی و همچنین در الگوهای رفتاری اجتماعی و حتی ماهیت پدیده‌ها.

اینها را قبل تر هم البته نوشته بودیم ولی فرض را بر این می‌گذاریم که مراد آقای ریسی از هر سه یکی است و ادبیات پیچیده ندارد یا مسامحتا به جای هم به کار می‌برد و منظور غایی او در واقع همان «ترقی» است که در ادبیات پیش از انقلاب رایج بود.

اما با همین نگاه هم می‌توان انتظار داشت عدد و رقم و شاخص ارایه کند. چرا که مثال او کاملا کمی است. فی‌المثل می‌تواند به نرخ رشد اقتصادی اشاره کند که طبعا به خاطر امکان فروش بیشتر نفت دیگر صفر نیست اما همین را هم نمی‌گوید و مصداق و شاخص نمی‌دهد.

نکته یا کویپه دوم این که قطار از یک مبدأ حرکت می‌کند تا به مقصد برسد و در طول مسیر در ایستگاه‌هایی توقف می‌کند. به رغم ضعف ایران در خطوط ریلی که موجب شده تجربه قطار سواری در کشور ما گسترده نباشد خطوط مترو اما در کلان‌شهرها خوش‌بختانه امکان جا به جایی روزانه میلیون‌ها نفر را با قطار از نوع زیر زمینی فراهم کرده است. حال می‌توان پرسید قطار مورد اشاره آقای ریسی در کدام ایستگاه بود و به سوی کدام ایستگاه در سفر است و مقصد بعدی کجاست؟ به خود قطار بیندیشیم یا به مقصد یا به ایستگاه؟ جدای اینها روی زمین حرکت می‌کند و می‌توان دید (مثل تهران - کرج) یا زیر زمین حرکت می‌کند؟ یعنی دستاوردها قابل احساس و احصا هستند یا نه؟

سوم: آقای ریسی چه در سال ۹۶ و چه در ۱۴۰۰ منتقد جدی عملکرد و رویکرد دولت‌ها بودند و از شهریور ۱۴۰۰ خود سکان اجرایی را در دست گرفته‌اند. آیا قطار ممدوح ایشان از ۱۵ ماه قبل راه افتاده یا از ابتدای جمهوری اسلامی در حرکت بوده؟ در این صورت چرا عملکرد دولت‌های مختلف سازندگی و اصلاحات و اعتدال با رویکردهای توسعه ای را همواره نفی و نقد کرده‌اند تا جایی که گاه درصدد طی مسیری معکوس هستند و نمونه‌های آن را در مواجهه با اینترنت و برجام می‌بینیم. آیا منظور این است که در این ۱۵ ماه هم ریل را تغییر داده‌اند و هم لکوموتورانان را و هم پیش‌ران‌ها یا قطار سرعت گرفته است؟

چهارم: استفاده از تمثیل قطار پیشرفت احتمالا به این خاطر است که مطابق سخنی از شهید مطهری که مشهور شده "تا قطار متوقف است کسی سنگ

پرتاب نمی‌کند اما تا به راه افتاد سنگ هاست که به جانب آن پرتاب می‌شود". این سخن برای آن است که گفته شود نقد و انتقاد بیشتر متوجه حرکت‌کننده است تا ساکن اما در ایران پسا ۲۵ شهریور نه در بیرون که درون خود قطار اتفاقاتی افتاده و داستان تنها سنگ از بیرون نیست.

در کوپه پنجم هم سری به سه راب سپهری می‌زنیم که این شعر او ضرب المثل شده است: من، قطاری دیدم که سیاست می‌برد و چه خالی می‌رفت... ایران در تب و تاب سیاست می‌سوخت و پر از سیاست بود اما شاعر قطار را خالی می‌دید یا مراد او ترجیح ادبیات و عرفان بر سیاست بود.

با این همه مباد که دیگران احساس کنند قطار مورد نظر آقای ریسی در مسیر پیشرفت نیست یا شتاب ندارد یا لکوموتیورانان چندان که از بولتن‌های محرمانه لو رفته مستفاد می‌شود موفق نبوده‌اند.

نکته اصلی اما همان است که خود آقای ریسی هم یک بار گفته بود. معیار رضایت مردم است. بله، به قطار در حرکت سنگ می‌اندازند اما اگر درون قطار هم اختلاف و نارضایتی باشد چه؟ آیا این را هم باید به حساب سنگ از بیرون گذاشت؟

اگر مسافران قطار حق خود بدانند که در انتخاب هدایت‌کنندگان قطار آزادی عمل بیشتر داشته باشند و بخواهند پاره‌ای مقررات قطار با نظر آنان تدوین شود چه؟ یا تبعیض را نپسندند چه؟ آیا باز به سنگ‌اندازی از بیرون مربوط است؟

بدتر از همه اگر در عالم واقع و فارغ از شعار و کلیشه ریل تغییر کرده باشد اما سوزن‌بانان نخواهند خود را با اقتضائات تازه انطباق دهند و همان حرکاتی را انجام دهند که پیش‌تر و هر روز انجام می‌دادند و در اینجا همان سخنانی را بگویند که قبل‌تر آیا خاطره تئاتر تلویزیونی «سوزن‌بانان» تازه نمی‌شود با بازی درخشان علی نصیریان، داریوش مؤدبیان و اسماعیل محرابی که نمی‌خواستند یا نمی‌توانستند «تغییر» را بپذیرند و با این که دیگر قطاری به سوی ایستگاه آنان نمی‌آمد روز و شب را با همان کارهای دوران قبل پشت سر می‌گذاشتند؟