

منطق سود و مرگ کارگران در فاجعه‌ی بندر رجایی

محمدرضا کریمی

همان‌گونه که در هر شهر یا منطقه‌ی صنعتی، احتمال بروز حوادثی چون آتش‌سوزی وجود دارد، در بنادری مانند بندر رجایی نیز این احتمال یک واقعیت آماري و فني تلقی می‌شود. چنین امکانی نه استثنا، بلکه بخشی از منطق فعالیت‌های پرریسک در زیرساخت‌های بزرگ حمل‌ونقل و لجستیکی است. به همین دلیل، مجموعه‌ای از پروتکل‌های استاندارد و دستورالعمل‌های ایمنی برای مواجهه با این‌گونه بحران‌ها، از پیش طراحی و تدوین می‌شوند تا در صورت وقوع حادثه، آسیب‌های جانی و مالی به حداقل برسند. با این حال، آن‌چه در فاجعه‌ی اخیر بندر رجایی رخ داده، نشان می‌دهد که این پروتکل‌ها صرفاً در سطح اسناد صوری و غیرعملیاتی باقی مانده و افزون بر آن، در میان مدیران هیچ‌گونه آمادگی ذهنی، ساختاری و اجرایی برای فعال‌سازیشان وجود نداشته است.

هرچند گاه‌به‌گاه مانورهایی با عناوین تمرین‌های آتش‌نشانی و اطفای حریق در بندر برگزار می‌شد؛ اما این مانورها از حیث طراحی، گستره‌ی پوشش، و میزان واقع‌گرایی، نه جامع بودند و نه کارآمد. اجرای چنین تمرین‌هایی به جای این‌که ابزاری واقعی برای سنجش آمادگی نیروها در مواجهه با بحران باشند، به یک نمایش اداری بدل شده بودند. در نتیجه، وقوع یک حادثه‌ی واقعی با ابعاد گسترده و پیچیده، فراتر از افق ذهنی مدیران بندر قرار داشت و نشان داد که نه فقط در سطح عملیاتی، بلکه در سطح تصور مدیریتی نیز، درکی واقع‌بینانه از مقیاس و پی‌آمدهای چنین فاجعه‌ای وجود نداشته است.

یکی از نکات بنیادی در تحلیل حوادثی از نوع آتش‌سوزی در بنادر، درک صحیح از مفهوم «کالای خطرناک» است. برخلاف برداشت عمومی، کالای خطرناک لزوماً به مواد منفجره محدود نمی‌شود؛ بلکه بر اساس نظام طبقه‌بندی بین‌المللی، این گروه شامل نه کلاس اصلی است که برخی از آن‌ها نیز به زیرگروه‌ها یا زیرطبقه‌های تخصصی تقسیم می‌شوند.

شناسایی دقیق نوع کالای درگیر در حادثه، گام نخست برای ارزیابی ابعاد فنی و ایمنی واقعه است. بر اساس شواهد موجود، به‌ویژه بررسی رنگ و نوع دود منتشر شده در ویدیوهای ثبت‌شده توسط دوربین‌های نظارتی بندر، می‌توان با احتمال بالا نتیجه گرفت که کالاهای درگیر متعلق به کلاس‌های دوم، سوم و چهارم یعنی گازهای قابل اشتعال، مایعات قابل اشتعال و جامدات قابل اشتعال بوده‌اند.

در مراحل ابتدایی حریق، دود سفیدرنگ مشاهده شد که از نظر فنی می‌تواند دال بر تبخیر یا اشتعال ترکیبات گازی یا مایع باشد. با گسترش آتش، رنگ دود در

کانون‌های دیگر آتش، سیاه بود که غالباً نشانه‌ی سوختن ترکیبات جامد آلی و مواد مشتق از کربن است. این تغییر در رنگ و ترکیب دود، نشان‌دهنده‌ی پویایی و گسترش حادثه از یک کلاس به کلاس دیگر کالای خطرناک است؛ وضعیتی که در صورت فقدان پاسخ سریع و مجهز، می‌تواند به زنجیره‌ای از واکنش‌های ثانویه منجر شود. نکته‌ی اساسی این است که این کالاها از نوع خطرناکِ غیرمنفجره بوده‌اند؛ چراکه اگر از طبقه‌ی اول (مواد منفجره) بودند، بی‌شک انفجار مهیبی در همان لحظه‌ی نخستین رخ می‌داد؛ اما آن‌چه در تصاویر ثبت شده، تنها آتش‌سوزی تدریجی و گسترش‌یابنده بوده که نشان می‌دهد با مواد منفجره مواجه نبوده‌ایم.

پرسش اصلی این است که چرا چنین حادثه‌ای رخ داده؟ این نخستین حادثه‌ی جدی در محوطه‌های بندر رجایی و اطراف آن نبوده است. در سال‌های گذشته، در زمان‌هایی که نگارنده خود نیز در این محیط‌ها فعالیت می‌کرد، حداقل دو مورد مشابه ثبت شده بود که یکی از آن‌ها در محوطه‌ی شرکت افق چکاد رخ داد. محوطه‌ای که به‌صورت تخصصی برای نگهداری کالاهای خطرناک طراحی شده و در تعریف آن، دقیقاً به این کاربرد خاص اشاره شده است.

پرسش مهم‌تر آن است که چرا این کالاهای خطرناک در محوطه‌ی سینا که مربوط به کالاهای معمولی است، قرار داشته و چه کسی آن را به آن‌جا منتقل کرده است؟ پرسش را باید در پدیده‌ای به‌نام «اظهارنامه‌ی دروغین» یا «اظهار خلاف واقع» یافت. اظهارنامه‌ی ارایه‌شده برای کالا، در اکثر موارد هیچ‌سختیتی با ماهیت واقعی آن ندارد. هنوز به‌طور قطعی مشخص نشده است که کالای مذکور وارداتی بوده یا صادراتی؛ اما در هر دو صورت، مسولیت مستقیم متوجه صاحب کالا است؛ چراکه او

موظف بوده است ماهیت کالای خود را به‌درستی اعلام کند و از آن‌جایی که این کار را انجام نداده، مسول مستقیم (و نه تنها مسول) حادثه به شمار می‌آید.

این گونه تخلفات مرتبط با حمل و انبارش کالاهای خطرناک، ریشه در انگیزه‌های مالی و سودجویی صاحبان کالا دارد. از آن‌جا که این نوع کالاهای، به‌دلیل ماهیت پرخطر خود، مشمول تعرفه‌های خاصی برای انبارداری، حمل و نقل و خدمات بندری می‌شوند، هزینه‌ی تمام‌شده‌ی آن‌ها به‌مراتب بالاتر از کالاهای عادی است. از جمله می‌توان به هزینه‌های حمل و نقل ترمینال اشاره کرد که شامل جابه‌جایی کانتینر از محوطه به کشتی یا بالعکس می‌شود و در مورد کالاهای خطرناک، اغلب با الزامات ایمنی و لجستیکی بیش‌تری همراه است. در نتیجه، برخی صاحبان بار برای کاهش هزینه‌ها و بیشینه‌سازی سود، از اعلام ماهیت واقعی کالای خود خودداری می‌کنند یا در اظهارنامه‌ها اطلاعات نادرستی را ثبت می‌کنند.

در فیلم‌های منتشر شده از حادثه، دیده می‌شود که کارگران، از جمله اپراتورهای ماشین‌آلات سنگین، رانندگان، و کارگران بخش استافینگ (که مسول قرار دادن بار درون کانتینر هستند)، هنگام آغاز آتش‌سوزی هم‌چنان مشغول کار بودند و هیچ واکنش فوری و جدی نسبت به حریق نشان ندادند. این مساله نشان‌دهنده‌ی عادی شدن چنین وقایعی در ذهن و تجربه‌ی روزمره‌ی کارگران است. در یکی از ویدیوها حتی مشاهده می‌شود که یک کارگر، پس از شروع حریق، به سمت وسیله‌ی نقلیه‌ی خود می‌رود یا وارد محدوده‌ی حریق می‌شود و در نهایت انفجاری رخ می‌دهد و تصویر قطع می‌شود. پدیده‌ی عادی‌انگاری حوادث و سوانح در میان نیروهای شاغل در بندر، از جمله عواملی است که منجر به افزایش تلفات گردید.

تا این‌جا، با دو روند هم‌زمان و به‌شدت متداخل مواجه‌ایم؛ نخست، تلاش صاحبان کالا برای کاهش هزینه‌های مربوط به حمل‌ونقل، انبارداری و خدمات تخصصی مرتبط با کالاهای خطرناک، و دوم، انتقال مستقیم فشار این فرآیند سودمحور به نیروی کار، به‌ویژه کارگرانی که در خط مقدم عملیات بندری قرار دارند. این کارگران، در شرایطی کار می‌کنند که باید بر اساس پروتکل‌های بین‌المللی و ملی ایمنی، آموزش‌های تخصصی در زمینه‌ی شناسایی و حمل کالاهای خطرناک، پیشگیری از حوادث، و واکنش در شرایط اضطراری دریافت کرده باشند. اما واقعیت موجود فاصله‌ای عمیق با این الزامات دارد.

چنان‌چه در آغاز نیز اشاره شد، مدیران بندر به عنوان کنترل‌کنندگان، هنگام مواجهه با پرسش‌های پیرامون چنین فجایعی، معمولاً به وجود پروتکل‌های رسمی اشاره می‌کنند و حتی گزارش‌هایی مبنی بر برگزاری دوره‌های آموزشی ارایه می‌دهند. این گزارش‌ها ممکن است به آموزش‌هایی برای شمار محدودی از پرسنل (مثلاً ده، دوازده یا... نفر) اشاره داشته باشند؛ اما در واقعیت، بخش بزرگی از کارگران درگیر در فعالیت‌های روزانه‌ی اسکله، هرگز چنین آموزش‌هایی را دریافت نکرده‌اند و عملاً در برابر خطرات ریز و درشت بی‌دفاع هستند.

شمار زیادی از نیروی کار در بندر رجایی، به‌ویژه کارگران بلوچ فاقد مدارک شناسایی رسمی، نه در سیستم‌های ثبت نیروی انسانی درج شده‌اند و نه از هیچ‌گونه پوشش قانونی، بیمه‌ای یا آموزشی برخوردارند. این کارگران که در موقعیتی به شدت آسیب‌پذیر به کار گرفته می‌شوند، در عمل از کوچک‌ترین حمایت‌های نهادهای رسمی نیز محروم مانده‌اند.

در فاجعه‌ی اخیر نیز این بحران خود را نشان داد. پس از فاجعه، نه تنها امکان شناسایی و پی‌گیری وضعیت این کارگران دشوار بود؛ بلکه حتی پس از حادثه نیز تلاش برای ثبت و احراز هویتشان با موانع جدی مواجه گردید. در پی وقوع آتش‌سوزی اخیر، شماری از فعالان کارگری و هم‌کاران این کارگران کوشیدند با جمع‌آوری اطلاعات از بستگان و آشنایان، فهرستی از اسامی قربانیان احتمالی را تهیه کنند؛ اما این اقدام، با مقاومت و مداخله‌ی ساختاری شرکت‌های درگیر در عملیات بندر روبه‌رو شد. برخی از این شرکت‌ها با اتکا به روابط و نفوذ خود، نه تنها از انتشار اطلاعات جلوگیری کردند، بلکه حتی اقدام به انتقال و پنهان‌سازی کارگران آسیب دیده، از محدوده‌ی بندر نمودند تا از دید رسانه‌ها، نهادهای بازرسی و حتی خانواده‌های قربانیان پنهان بمانند. این اقدامات نشان داد که با نوعی پنهان‌کاری سازمان‌یافته مواجه هستیم که با ترکیب منافع اقتصادی، خلا قانونی و غیبت نهادهای مستقل کارگری، بستری برای حذف روایت‌های واقعی از فاجعه فراهم کرده است. در چنین شرایطی، نه تنها عدالت برای قربانیان بی‌معنا می‌شود؛ بلکه امکان تکرار چنین فجایعی در آینده، به‌طرز نگران‌کننده‌ای افزایش می‌یابد.

در پی حادثه‌ی اخیر، برخی رسانه‌ها کوشیدند بار مسولیت را صرفاً متوجه نهادهایی نظیر سپاه پاسداران کنند؛ اقدامی که اگر چه در چارچوب ساختار قدرت ایران قابل تحلیل است؛ اما در این‌جا بیش‌تر به منزله‌ی یک تاکتیک انحرافی عمل کرد تا روی‌کردی برای افشای حقیقت. تمرکز این رسانه‌ها بر نهادهای نظامی، در حالی صورت گرفت که نقش بازیگران اصلی در بروز فاجعه نادیده گرفته شد.

شرکت سینا که مدیریت بخشی از عملیات بندری در اسکله‌ی رجایی را بر عهده دارد، پس از وقوع حادثه مدعی شد که از ماهیت کالای خطرناک موجود در کانتینر اطلاع نداشته است. این ادعا در شرایطی مطرح شد که این شرکت، بر مبنای رویه‌های رایج بارچینی، امکان نظارت و ارزیابی بصری یا سیستمی بخشی از محموله‌ها را دارد. به بیان دیگر، دست‌کم سطحی از کنترل‌های اولیه برای شناسایی کالای خطرناک قابل اجرا بوده، اما به دلیل بی‌تفاوتی مدیریتی یا عادی‌سازی ریسک، این اقدامات انجام نشده است. این بی‌تفاوتی را نیز باید در چارچوب منطق سودآورانه‌ی حاکم بر عمل‌کرد شرکت‌هایی از این دست درک کرد. اعلام رسمی کالای خطرناک مستلزم انتقال آن به محوطه‌های ایمن و تخصصی نظیر انبارهای مجموعه‌ی «افق چکاد» است. چنین اقدامی برای شرکت سینا به منزله‌ی از دست دادن مشتری و کاهش سود است؛ بنابراین نسبت به کالا از خود سخت‌گیری نشان نداده و نادیده‌گرفتن خطر، به تدریج در فرهنگ سازمانی این شرکت نهادینه شده است.

با وجود این، برخی از کارگران این شرکت‌ها در برابر این روند مقاومت کرده‌اند. مواردی ثبت شده که در آن‌ها برخی نیروهای مسول، حتی با اتکا به تلاش شخصی، اقدام به بررسی محتوای مانیفست‌ها و اظهارنامه‌ها کرده‌اند. اما زمانی که کالایی به‌طور سازمان‌یافته و تعمدی با مشخصات جعلی اظهار می‌شود؛ حتی دقیق‌ترین کارکنان نیز امکان شناسایی خطر را از دست می‌دهند. در چنین ساختاری، مسولیت از بالا به پایین منتقل می‌شود؛ اما ابزار تشخیص و پیش‌گیری از خطر، عمداً از سطوح میانی و عملیاتی سلب شده است. فاجعه‌ی بندر رجایی، برآمده از چارچوبی‌ست که بر پیوند ارگانیک میان سرمایه و صاحبان آن، دولت و منطق

سود بنا گردیده است. این چارچوب، در خدمت بازتولید منافع طبقاتی حاکم بوده و کارویژه‌ی آن نه اجرای پروتکل‌های ایمنی یا تضمین مسولیت‌پذیری نهادی، بلکه توجیه عمل‌کرد کارفرمایان، تسهیل انباشت سود و پوشاندن بحران‌های ناشی از آن است.

در سال‌های اخیر، یکی از برجسته‌ترین تجلیات این ساختار در قالب سیاست موسوم به «مقررات‌زدایی» یا حذف کنترل‌های نظارتی بروز یافته است. این سیاست که در پوشش شعارهایی چون «رفع موانع تولید» یا «تسهیل فضای کسب و کار» پیش برده شده، عملاً به کنارگذاشتن تدریجی بخش مهمی از استانداردهای ایمنی و بازرسی منجر گردیده است. در نتیجه، اجرای ضعیف یا صوری پروتکل‌های ایمنی در بنداری چون رجایی، بیش از آن‌که ناشی از خطاهای فردی باشد، محصول همین سیاست‌گذاری کلان است که نظارت را به مانعی برای انباشت سرمایه تقلیل داده است.

با این حال، تحلیل انتقادی نباید به دام تقلیل‌گرایی بیفتد و کل مساله را صرفاً به فاعل سیاسی واحدی مانند «جمهوری اسلامی» به شکل جدا از عوامل برساننده‌ی آن یعنی بخش‌های مختلف سرمایه‌داری نسبت دهد. شرکت‌های بیمه، رده‌بندی، محوطه‌دار، بازرگانی و سایر اجزای درگیر در بخش خصوصی، در عمل برساننده‌ی همین حاکمیت سیاسی هستند؛ چرا که با دریافت رانت، حذف نظارت، و بهره‌برداری از نیروی کار بی‌دفاع، هم‌زمان از ساختار حاکم بهره‌مند می‌شوند و به مشروعیت آن یاری می‌رسانند. در جلسات رسمی و انجمن‌های صنفی، این شرکت‌ها ممکن است از مشکلات ساختاری انتقاد کنند؛ اما در عرصه‌ی عملی، با امضای

قراردادها، مشارکت در پروژه‌ها و همراهی با تصمیمات کلان، به تثبیت همان وضعیت کمک می‌کنند. رابطه‌ی میان سرمایه‌دار خصوصی و دولت، در این جا رابطه‌ای رقابتی نبوده و رابطه‌ای هم‌افزا و بازتولیدگرانه است.

پرسش مکرر افکار عمومی مبنی بر این که «چرا چنین فجایعی در کشورهای به اصطلاح پیش‌رفته کمتر رخ می‌دهد؟» تنها با مقایسه‌ی سطح حادثه پاسخ نمی‌گیرد؛ بلکه باید به تفاوت در شیوه‌ی مواجهه با بحران توجه داشت. در بسیاری از نظام‌های سرمایه‌داری متروپل، از جمله ایالات متحده، ساختار سیاسی با هدف حفظ مشروعیت خود و کنترل افکار عمومی، گاه ناگزیر از تحمیل هزینه‌هایی بر سرمایه‌داران می‌شود؛ هزینه‌هایی که در قالب الزام به رعایت استانداردهای دقیق، آموزش‌های هدفمند و بازرسی‌های مستقل اعمال می‌شوند. این هزینه‌ها اگرچه در کوتاه مدت سنگین هستند؛ اما از روی دادن فاجعه‌های بزرگ‌تر در آینده جلوگیری می‌کنند.

یکی از نموده‌های تلخ و قابل تامل در مواجهه‌ی نمایشی با بحران، نحوه‌ی مدیریت رسانه‌ای به عنوان نمونه‌ای آشکار از استفاده‌ی ابزاری از فاجعه به جای افشای حقیقت بود. در شرایطی که پیش‌تر حتی ورود کارکنان شرکت‌ها پس از پایان تاریخ کارت ورودشان به اسکله با محدودیت مواجه می‌شده، مشاهده گردید که برخی افراد صرفاً به دلیل برخورداری از شهرت مجازی یا دنبال‌کننده‌های فراوان در شبکه‌های اجتماعی، مجوز ورود به منطقه‌ی اسکله را دریافت کردند. این حضور نه با هدف اطلاع‌رسانی مسولانه یا روایت‌گری انتقادی، بلکه در خدمت نوعی بازنمایی تحریف‌شده از فاجعه بود؛ بازنمایی‌ای که مخاطب را از علل ساختاری بحران دور

می‌کرد و نوعی آرام‌سازی کاذب افکار عمومی را هدف گرفته بود. این چهره‌ها که با برچسب‌هایی چون «سلبریتی اینستاگرامی» شناخته می‌شوند، در قالب تصاویر، ویدیوها و روایت‌هایی شخصی شده، حادثه را به تجربه‌ای فردی و احساسی تقلیل دادند؛ تجربه‌ای که عملاً جای تحلیل نهادی و پرسش از مسولیت ساختارهای قدرت و سود را گرفت. این وضعیت، بازتاب نوعی مصرف رسانه‌ای بحران است که در آن، فاجعه به محتوایی برای مصرف هیجانی، تولید کلیپ، و ارتقای برند شخصی بدل می‌شود.

افزون بر این، روایت‌های منتشرشده از سوی صفحات محلی اینستاگرامی، کانال‌های تلگرامی و منابع شبه‌رسمی، نه تنها از افشای ابعاد واقعی بحران ناتوان بودند، بلکه نقش مستقیمی در تطهیر مسولیت مقصران اصلی نیز ایفا کردند. در این غالب این روایت‌ها، فاجعه نه تنها به مثابه پی‌آمد سیاست‌های مقررات‌زدایانه، رهاسازی ایمنی یا بهره‌کشی ساختاری از نیروی کار تحلیل نشد؛ بلکه به یک «سوتفاهم اجرایی» یا «خطای فردی» نیز فروکاسته شد. این روی‌کرد، عملاً هم‌راستا با روایت رسمی و حکومتی‌ای عمل کرد که در آن، ساختار اقتصادی-سیاسی موجود نه تنها مورد پرسش قرار نمی‌گیرد، بلکه از طریق تقلیل بحران به خطای موضعی، مشروعیت خود را بازتولید می‌کند. در واقع، آنچه در این جا شاهد آن بودیم، شکلی از تحریف سازمان‌یافته‌ی بحران بود؛ روندی که در آن، رسانه‌های رسمی و غیررسمی، سلبریتی‌های مجازی، و حتی برخی نهادهای روابط عمومی، در کنار یک‌دیگر عمل کردند تا توجه عمومی را از پرسش‌های بنیادین به حاشیه برانند. تا زمانی که روایت فاجعه توسط کسانی شکل می‌گیرد که خود بخشی از منطق سرمایه‌داری نمایش و مناسبات بازتولید نظم هستند، نه تنها حقیقت، بلکه امکان اصلاح ساختاری نیز به

حاشیه رانده می‌شود. ضرورت بازگشت به روایت‌های مقاوم، مستقل و ساختارشکن، بیش از هر زمان دیگر احساس می‌شود.

افزون بر آنان، نباید از نقش بخشی از فعالان رسانه‌ای خارج از کشور، اعم از چهره‌های مشهور و سلبریتی‌های ریز و درشت، غفلت کرد. این گروه نیز با انتشار روایت‌هایی مبهم و گاه تعمداً گمراه‌کننده، در منحرف ساختن افکار عمومی سهمی ایفا کردند. برخی با طرح این ادعا که حادثه در نتیجه‌ی حمله‌ی هوایی اسرائیل رخ داده یا محموله‌ی منفجرشده متعلق به نهادهایی نظیر سپاه پاسداران بوده است، فضای تحلیلی را به سوی سناریوهایی سوق دادند که صرفاً بر حذف یک فاعل سیاسی متمرکز بود؛ گویی با پایان جمهوری اسلامی، تمامی اشکال بحران، فاجعه و استثمار نیز به پایان خواهد رسید. این‌گونه روایت‌ها، بی‌آن که ساختارهای عمیق‌تر قدرت، مناسبات سرمایه‌دارانه، و اقتصاد سیاسی فاجعه را مورد پرسش قرار دهند، تصویری سطحی از ریشه‌های بحران ترسیم می‌کنند. این نوع تحلیل، که ساختار را در وجوه حاکمیتی فرو می‌کاهد و سرمایه‌داری نولیبرال را بی‌نام و بی‌چهره رها می‌کند، در عمل نه تنها راهی به سوی رهایی نمی‌گشاید، بلکه خود به بازتولید آگاهی کاذب می‌انجامد.

بنابراین باید هم‌زمان با افشای نقش سرکوب‌گرانه‌ی دولت و نهادهای نظامی، بر پیوند ساختاری میان حاکمیت و منطق سرمایه تاکید کرد. اگر این پیوند دیده نشود، حتی در غیاب جمهوری اسلامی، همان منطق سود، بی‌حقوقی و بی‌ثباتی می‌تواند در چهره‌ای دیگر بازتولید شود. مساله نه صرفاً جای‌گزینی یک فاعل با فاعلی

دیگر، بلکه گسست از مناسباتی است که پیش‌آمدِ فاجعه را به یک امکان دایمی بدل کرده‌اند.

فاجعه در ساعت ۱۲:۰۵ ظهر شنبه، هم‌زمان با آغاز هفته‌ی کاری در ایران، به وقوع پیوست. در آن ساعت، تقریباً تمام افرادی که در محل حضور داشتند، کارگران بخش خدمات و کارگران فعال در اسکله بودند؛ در نتیجه، تمامی آسیب‌های مستقیم و تلفات انسانی ناشی از این حادثه، تنها متوجه کارگران (از کارمندان دفاتر گرفته تا کارگران بدون شناس‌نامه و فاقد پوشش حقوقی، اپراتورها و رانندگان ماشین‌آلات سنگین) شد. تمامی کاستی‌ها و شکست‌های نهادی (از حذف پروتکل‌های ایمنی گرفته تا نبود آموزش تخصصی) به زیان کارگرانی تمام شد که هیچ‌گونه ابزار حفاظتی، بیمه‌ای یا حقوقی برای مواجهه با بحران در اختیار نداشتند. در مقابل، صاحبان سرمایه اگر چه ممکن است بخشی از کالا یا سرمایه‌ی خود را در جریان حادثه از دست داده باشند؛ اما جانشان در معرض خطر قرار نگرفته است. نهایتاً برای آنان، مساله نه به مرگ، جراحت یا بی‌نام و نشان ماندن، بلکه به کیفیت پوشش بیمه‌ای یا اختلال در زنجیره‌ی تامین ختم می‌شود.

تاسف‌بارتر آن‌که برخی از صاحبان بار، در گفت‌وگوهای غیررسمی یا محافل اقتصادی، از وقوع حادثه ابراز رضایت کرده‌اند؛ چراکه یکی از رقبای تجاریشان آسیب دیده و در اجرای تعهدات خود دچار مشکل شده است. این روی‌کرد، نشان‌دهنده‌ی عمق بحران اخلاقی در مناسبات سرمایه‌دارانه‌ای است که سود را بالاتر از جان انسان‌ها می‌نشاند.

روزنامه

منتشر شده در صفحه ۲ از شماره ۲/۵ **روزنامه**
دوشنبه ۲۲ اردیبهشت ۱۴۰۴، ۱۲ مه ۲۰۲۵

سایت:

www.Ruzname.org

ایمیل:

RUZNAME2@gmail.com

اینستاگرام:

https://www.instagram.com/ruzname_2

تلگرام:

https://t.me/RUZNAME_2

یوتیوب:

<http://www.youtube.com/@Ruzname-2>

کلاب هاوس:

<https://www.clubhouse.com/house/روزنامه>