info@payamdaily.ir

نخستین روزنامه صبح البرز

پیام آشنا

شماره ۲۸۲۳
دوشنبه ۳/ شهریور/ ۱۴۰۴
۱/ ربیع الاول/ ۱۴۴۷
25 / August / 2025

صاحب امتیاز: موسسه همگامان اندیشه زمان
مدیرمسئول: محمود حیدری سرمحرر: باهر حیدری
نشانی: کرج، بلوار تعاون، خیابان فرهنگ، جنب کانون کارشناسان رسمی دادگستری
تلفن: ۳۲۵۲۳۸۳۸-۳۲۵۲۳۲۴۲ -۰۲۶- فکس: ۳۲۵۳۰۱۰۱
امتیاز در طرح ارزیابی کیفی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی: ۶۷/۸۰
چاپ: کارگر

امروز با حافظ

کو کریمی که ز بَزمِ طربش غم‌زده‌ای
جرعه‌ای دَرکِشد و دفعِ خُماری بکند
یا وفا، یا خبر وصلِ تو، یا مرگِ رقیب
بُود آیا که فلک زین دو سه کاری بکند؟

امیرخسرو دهلوی

نه مردم شد کسی کز عشق باکست
که مردم عشق و باقی آب و خاکست

اوقات شرعی

اذان صبح	طلوع آفتاب	اذان ظهر	غروب آفتاب	اذان مغرب
۰۴:۰۴	۰۵:۳۳	۱۲:۰۷	۱۸:۴۱	۱۹:۰۰

برگه

در پایان، تعداد سال‌های زندگی‌تان اهمیتی ندارد. آنچه مهم است، زندگی جاری در خلال این تعداد سال‌هاست.

آبراهام لینکلن

گزارش روز

همیشه حق با آمبولانس است!

محدود به امروز و دیروز نیست؛ دو ویژگی «زمان» و «دسترسی سریع» به مراقبت‌های تخصصی، همیشه و در تمام طول تاریخ، نقشی تعیین‌کننده در حفظ جان و کاهش عوارض ناشی از حوادث و بیماری‌ها ایفا کرده و می‌کنند. در این میان حمل و نقل پزشکی اورژانس به ویژه خدمات آمبولانس، چیزی شبیه به شریان‌های حیاتی است که نه فقط پل ارتباطی میان صحنه حادثه و مراکز درمانی بسیار می‌رود، بلکه می‌توانند نقطه حیاتی برای نجات و درمان محسوب شود.

به گزارش پیام آشنا به نقل از جام‌جم، روز جهانی حمل‌ونقل پزشکی، بهانه‌ای است تا از ضرورت پویایی و کارایی سیستم حمل‌ونقل پزشکی در توسعه‌یافتگی نظام سلامت کشور بگوییم تـازه به پایگـاه اورژانـس متعلق‌ان رسیده؛ از مأموریتی بازگشته که نیاز به احیای قلبی بیمار بوده و حالا منتظر مأموریت بعدی است. «اورژانس پیش‌بیمارستانی» یا اورژانس بیمارستانی متفاوت است یعنی برخلاف آنچه که در اورژانس بیمارستان‌ها می‌بینیم، هیچ‌کدام از دو مأموریت ما شبیه به همدیگر نیست» این موضوعی است که علی لسمافیلی در گفت‌وگو با جام‌جم، روی آن دست می‌گذارد. او تحصیلکرده رشته فوریت‌های پزشکی و تکنیسین آمبولانس سازمان اورژانس کشور است و از تجربه‌هایش در طول سال‌های فعالیت در اورژانس و خدمت‌رسانی با آمبولانس می‌گوید.

در حد استانداردهای جهانی

چیزی شبیه به یک بیمارستان و آی‌سی‌یو سیار! این شاید منصفانه‌ترین تعریف از وضعیت آمبولانس‌هایی باشد که امروز در حال فعالیت هستند. «وضعیت آمبولانس‌هایی که امروز با آن روبه‌رو هستیم، با آمبولانس‌های ۱۰ سال پیش، بسیار متفاوت است. در حال حاضر، قریب به اتفاق آمبولانس‌های کشور، نه‌فقط به نوارقلب، بلکه به یکی از جتگ جهانی دوم، مدل «Austin FX» در سال ۱۹۴۸ به‌عنوان اولین تاکسی کلاسیک لندن وارد خیابان‌ها شد. انتخاب رنگ سیاه برای این تاکسی‌ها صرفاً از بابت اقتصادی و عملی و نیز دوام بیشتر رنگ در شرایط محیطی بود. این رنگ ساده و مقاوم باعث شد تاکسی‌ها شکل رسمی‌تر و قابل اعتمادتری به خود بگیرند که در نهایت به یک برند بصری شهر لندن تبدیل شد.

رانندگان این ماشین‌ها که به «کبی» «Cabbie» معروف هستند، باید طی یک فرایند طولانی و پیچیده به نام «دانش لندن» (The Knowledge of London)، هزاران خیابان، مسیر و مکان را حفظ به‌فوریت تا اجازه رانندگی یکی از مشهورترین تاکسی‌های جهان را بگیرند. این دوره آموزشی که به طور میانگین بین سه تا چهار سال طول می‌کشد، بدون استفاده از هرگونه دستگاه ناوبری انجام می‌شود و تنها ابزار رانندگی حافظه و دقت ذهنی است.

در این دوره، داوطلبان باید حدود ۲۵ هزار خیابان را در محدوده‌ای شش‌میلی به خاطر بسپارند. ۳۲۰ مسیر استاندارد بین نقاط مهم شهری (مانند فرودگاه‌ها، بیمارستان‌ها، ایستگاه‌های قطار، مراکز تجاری و جاذبه‌های گردشگری) را به صورت کامل مطالعه کنند.

بیش از ۲۰ هزار مکان مهم مانند باغ‌ها، موزه‌ها، کلیساها، سفارتخانه‌ها و معابر فرعی را شناسایی و حفظ کنند.

اما مهم‌تر از همه، آن‌ها باید بتوانند در هر لحظه، کوتاه‌ترین و بهترین مسیر بین هر دو نقطه را بدون استفاده از نقشه یا GPS ارائه دهند.

پس از سال‌ها مطالعه و پیاده‌روی با سواری با موتورسیکلت در خیابان‌های لندن برای دیدن و شناسایی مسیرها به صورت حضور فیزیکی، داوطلبان باید در آزمون‌های شفاهی متعدد شرکت کنند که به آن «Appearance» گفته می‌شود.

در این جلسات داوطلبان، به صورت فردی در مقابل یک آزمون گیرنده نشسته و باید مسیر دقیق بین دو نقطه داده‌شده را توضیح دهند. امتحان‌دهنده ممکن است سؤالاتی مانند «مسیر بهینه از بیگ‌بن به ایستگاه ویکتوریا چیست؟ چه بناهایی در طول مسیر قرار دارند؟» را بپرسد. اگر پاسخ نادرست یا ناقص باشد، داوطلب رد شده و باید پس از ماه‌ها تجدید نظر و تمرین دوباره ظاهر شود. برخی از داوطلبان تا ۱۰ بار یا بیشتر در این آزمون ناکام شده می‌خورند. تنها پس از گذراندن تمام مراحل و تأیید تسلط کامل بر «دانش لندن»، به آن‌ها مجوز رانندگی تاکسی سیاه داده می‌شود.

در حالی که رانندگان اکثر تاکسی‌های دنیا به GPS وابسته هستند استفاده از دستگاه‌های ناوبری برای رانندگان تاکسی لندن در طول دوره آموزش و حتی پس از گرفتن مجوز، نوعی ننگ حرفه‌ای محسوب می‌شود. مگر در موارد بسیار خاص و به صورت کمکی. دلیل این سیاست اطمینان از اعتمادپذیری کامل راننده حتی در شرایطی است که سیستم‌های دیجیتال دچار خطا شوند.

تحقیقات دانشگاهی در کالج لندن (UCL) نشان داده است که دوره طولانی «دانش لندن» نه‌تنها یک چالش ذهنی، بلکه تغییرات فیزیکی در مغز رانندگان را به همراه دارد. بر اساس تصاویر MRI، هیپوکامپوس، بخشی از مغز که مسئول حافظه فضایی و جهت‌یابی است در مغز رانندگان تاکسی لندن به طور قابل‌توجهی بزرگ‌تر از افراد عادی است.

ضروری است که به گفته رئیس سازمان اورژانس کشور، قرارداد جدیدی در حال امضا است که با اجرای آن، ۵۰۰ دستگاه آمبولانس جدید خریداری و تا پایان سال ۱۴۰۴ هزار است به توان آمبولانسی کشور اضافه شود. هر بهترین حالت هر پایگاه، تنها یک آمبولانس دارد. حالا تصور کنید که با تماسی از سمت یک خانواده روبه‌رو می‌شویم که درکنار یک دعوای خانواده‌گی بوده‌اند و حال بدنشان تنها ناشی از استرس و فشار زیاد است. در چنین موقعی، اگر در همان منطقه، تصادفی رخ بدهد، طبیعتاً زمان برای رسیدگی به حادثه دوم که بسیار مهم‌تر از مورد اول بوده، از دست می‌رود و در اعزام آمبولانس به محل حادثه دوم، تأخیر رخ می‌دهد.» لسمافیلی از ضرورت تشخیص شرایط مردم نسبت به اورژانس می‌گوید. او معتقد است که اگر موضوعی آن‌قدر حاد و اورژانسی نیست، فرصت رسیدن آمبولانس و متخصصان را به موقعیت حساس‌تر دیگری بدهند: «امیدوارم که فرهنگ جامعه، آن‌قدر بالا برود که جز در موارد بسیار ضروری، با اورژانس تماس نگیرند.»

گیر کردن آمبولانس‌ها در ترافیک‌های سنگین شهری از دیگر عواملی است که تقریباً همه با آن آشنا هستند؛ موضوعی که می‌تواند با کمی افزایش فرهنگ و آگاهی مردم نسبت به عملکرد آمبولانس‌ها، بهبود یابد. اهتلا بسیاری از قرار بر این باور هستند که آمبولانس تنها در صورتی حق استفاده از آژیر و نقاطا برای باز شدن راه در ترافیک را دارد. که حتماً بیماری داخل آن باشد؛ در حالی که این تصور بسیار غلطی است.» او برای مان توضیح می‌دهد که تنها در سه حالت خودروی آمبولانس در خیابان دیده می‌شود: حالت اول زمانی است که آمبولانس در حال رفتن به محل حادثه است. حالت دوم زمانی است که بیماری را به بیمارستان می‌رساند و حالت سوم وقتی است که از مأموریت باز می‌گردد و لازم است سریع به پایگاه برسد تا مأموریت‌های بعدی به تأخیر نیفتد. «پس اصلاً فرقی نمی‌کند که بیمار داخل آمبولانس هست یا خیر؛ فرهنگ درست زمانی خودش را نشان می‌دهد که به محض مشاهده آمبولانس در آینده خودرو، راه را برایش باز کنیم تا سرعت رسیدگی و خدمات‌رسانی به حوادث و اتفاقات، بالا برود.» شاید یک روزی خودمان بـه آن خدمت نیاز داشته باشیم.

تبازه فرهنگ‌سازی

مروری بر وضعیت اورژانس و آمبولانس‌های سایر کشورهای دنیا نشان می‌دهد که در دنیا مرسوم است که فردی صرفاً با تخصص رانندگی، به‌عنوان راننده آمبولانس استخدام می‌شود و فعالیت می‌کند. این در حالی است که در کشور ما چنین رویکردی وجود ندارد و هردو نفر حاضر در آمبولانس برای انجام مأموریت، تکنیسین و تحصیلکرده رشته‌های پیراپزشکی هستند؛ موضوعی که لسمافیلی هم آن را تأیید می‌کند و به جام‌جم می‌گوید: «تمام افرادی که در سامانه ۱۱۵ فعالیت می‌کنند تحصیل کرده رشته‌های فوریت‌های پزشکی، کارشناسی پرستاری، هوشبری، اتاق عمل و... هستند. در شرایط مأموریتی، یک نفر رانندگی می‌کند و نفر دوم به بیمار رسیدگی می‌کند. این در حالی است که بیشتر مردم از ما به‌عنوان راننده آمبولانس یاد می‌کنند و اگر راننده بخواهد به بیماری رسیدگی کند، فکر می‌کنند تخصص ندارد.» موضوعی که نشان‌دهنده آگاهی پایین مردم از فعالیت‌های پزشکی در سطوح پزشکی کشور است. افزون بر این نباید فراموش کرد که تمامی خانواده بیمار یا اورژانس اولین حلقه از مجموعه زنجیر فعالیت‌های تیم اورژانسی است اما گاهی همین اولین حلقه هم به‌درستی پیش نمی‌رود؛ «گاهی مردم فقط می‌خواهند که آمبولانس به موقعیت‌شان برود؛ نه اطلاعاتی به کارشناس اورژانس پشت خط تلفن می‌دهند، نه پاسخ سؤال‌ها را به درستی می‌دانند. در صورتی که ارائه اطلاعات بیمار، وضعیت و شرح حال او، می‌تواند به نفع سلامت بیمار تا رسیدن اورژانس باشد.» ضمن این‌که تجربه آنها نشان می‌دهد که بخش زیادی از جامعه، رسیدن اورژانس و خودروی آمبولانس را تنها برای انتقال بیمار به بیمارستان می‌دانند؛ در حالی که تکنیسین‌های اورژانس تأکید دارند که مردم به آنها اعتماد کنند و اجازه بدهند تا آن قدرت لازم که برای بیمار در لحظه نیاز است انجام شود و بعد انتقال صورت بگیرد.

دیدگاه

عشق در غربت: رویا یا کابوس؟

مهاجرت برای وصال به عشق، سفری پرشور اما پرچالش است که زوج‌ها را در برابر تنهایی، فشارهای فرهنگی و از دست دادن هویت اجتماعی قرار می‌دهد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از هفت صبح، ترک دیار برای پیوستن به معشوق، داستانی به قدمت تاریخ بشر است که با رویای وصال آغاز می‌شود. اما اغلب به مسیری پر پیچ‌وخم، می‌انجامد. مهاجرت عاشق، با دنیایی تازه روبه‌رو می‌شود؛ زبانی که نمی‌دانند، شهری که بیگانه است و دوستانی که دیگر در دسترس نیستند. این غربت تدریجی، گاه چنان سنگین می‌شود که شور اولیه را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. برای بسیاری، این تجربه نه‌تنها آزمون عشق، بلکه آزمونی برای تاب‌آوری در برابر تغییرات بزرگ زندگی است. تفاوت‌های فرهنگی، مانند آداب اجتماعی یا حتی نحوه ابراز احساسات، می‌توانند شکاف‌هایی ناخواسته در رابطه ایجاد کنند که نیازبه صبر و درک متقابل دارد.

ابعاد جهانی یک تصمیم شخصی

این پدیده مرز نمی‌شناسد و در سراسر جهان دیده می‌شود. در ایالات متحده، داده‌ها نشان می‌دهد ۴۱ درصد از مردم دست‌کم یک بار برای عشق‌شان جابه‌جا شده‌اند. اما حدود ۵ درصد از این مهاجرت‌ها با پیشه‌ای همراه بوده است. در اروپا، عشق مهم‌ترین انگیزه مهاجرت بین‌المللی شناخته شده و از انگیزه‌های شغلی یا اقتصادی پیشی گرفته است.

برای مثال در آلمان، بیش از ۵۵ درصد افراد تجربه لبیاب‌کشی برای رابطه عاطفی داشته‌اند. آماری که از جابه‌جایی برای شغل یا خانواده بالاتر است. در آسیا نیز، به‌ویژه در کشورهایی مانند ژاپن و کره جنوبی، مهاجرت عاشقانه رو به افزایش است اما چالش‌های فرهنگی و زبانی در این مناطق به‌صرفه پیچیده‌تر گزارش شده‌اند. به‌ویژه برای زوج‌هایی که با تفاوت‌های عمیق فرهنگی مواجه‌اند.

تجربه‌های فردی: از شوق تا فرسودگی

داستان‌های واقعی پشت این آمار، تنوع این تجربه را نشان می‌دهند. مهاجری در نروژ می‌نویسد: «زبان جدید، یافتن کار و نبود دوستان قدیمی، زندگی‌ام را به کابوسی تبدیل کرد. احساس می‌کردم هویتم را گم کرده‌ام.» دیگری در استرالیا می‌گوید: «ازدواج با کسی از فرهنگی متفاوت، بدون آمادگی قبلی، مانند قدم زدن روی طنابی باریک است.»

این فشارها گاهی به مشکلات جدی سلامت روان منجر می‌شود. در کانادا، تأخیر در فرایندهای مهاجرتی برای پیوستن به شریک زندگی، نرخ افسردگی و اضطراب را در میان زوج‌ها افزایش داده است. حتی در مواردی، تفاوت در انتظارات و سبک زندگی باعث شده که زوج‌ها احساس کنند در یک رابطه نابرابر گرفتار شده‌اند. به‌ویژه اگر یکی از طرفین به دیگری وابسته‌تر باشد.

آموزه‌های مثبت وصال شیرین

با وجود همه سختی‌ها، مهاجرت عاشقانه برای بسیاری نقطه عطفی در زندگی است. پایان فاصله‌های طولانی و آغاز زندگی مشترک لحظاتی پر از معنا خلق می‌کند. این تجربه‌ها از قهوه‌صبحگاهی گرفته تا پیاده‌روی‌های شبانه، پیوند عاطفی را تقویت می‌کنند. یادگیری زبان و فرهنگ جدید، اگر با اشتیاق و حمایت متقابل همراه باشد، می‌تواند به رشد فردی و رابطه‌ای منجر شود. برای مثال، زوجی در سوئد تعریف می‌کردند که یادگیری زبان سوئدی به‌صورت مشترک، نه‌تنها رابطه‌شان را محکم‌تر کرد، بلکه آن‌ها را به بخشی از جامعه جدیدشان تبدیل کرد. همچنین، مواجهه با چالش‌های مشترک، مانند مدیریت مالی یا سازگاری با محیط تازه، می‌تواند حس همکاری و همبستگی را در زوج‌ها تقویت کند و رابطه را به سطحی عمیق‌تر برساند.

مضرات مهاجرت عاشقانه: بهای سنگین یک تصمیم

اما این تصمیم، هزینه‌های سنگینی نیز دارد. مهاجر عاشقانه اغلب شبکه حمایتی خود، از دوستان و خانواده گرفته تا تبادلات حرفه‌ای را از دست می‌دهد. این فروای اجتماعی، به‌ویژه در ماه‌های اولیه، می‌تواند به احساس تنهایی و حتی افسردگی منجر شود. از دست دادن شغل یا تغییر مسیر حرفه‌ای نیز هویت فردی و استقلال مالی را تهدید می‌کند.

برای مثال، در کشورهایی با بازار کار رقابتی مانند انگلستان یا کانادا، یافتن شغل برای مهاجران بدون تجربه محلی دشوار است و این موضوع فشار مالی و روانی مضاعفی به رابطه وارد می‌کند. ناآشنایی با فرهنگ و زبان جدید نیز به فروای بیشتر می‌انجامد و گاه زوج‌ها را به نقطه‌ای می‌رساند که رابطه‌شان، همان انگیزه اصلی مهاجرت، زیر فشار این چالش‌ها فرومی‌پاشد.

جمع‌بندی: میان رؤیا و واقعیت

مهاجرت برای عشق، سفری است که می‌تواند به وصالی شیرین یا جدایی تلخ منجر شود. موفقیت در این مسیر نیازمند آمادگی است: یادگیری زبان و فرهنگ مقصد، برنامه‌ریزی مالی و ایجاد شبکه‌های حمایتی جدید. زوج‌هایی که با آگاهی و تعهد به این چالش‌ها قدم می‌گذارند، شانس بیشتری برای ساختن «خانه عشق» دارند. اما بدون این آمادگی، غربت می‌تواند رابطه را به جایگاهی برای فرسودگی تبدیل کند. در نهایت، عشق تنها آغاز راه است. این همراهی و همکاری مشترک است که می‌تواند این رویا را به واقعیتی پایدار بدل کند.

مکث

جهنم پشت دروازه های غزه

اظهارات وزیر جنگ اسرائیل درباره ویران‌سازی غزه و بازگرداندن «دروازه‌های جهنم»، نقض آشکار قوانین بین‌المللی و حقوق بشر است. این تهدیدها، غیرنظامیان را هدف مستقیم قرار داده و تداوم بحران و خشونت در فلسطین را رقم می‌زند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از تهرنیوز، اظهارات «یسرائیل کاتز» وزیر جنگ اسرائیل مبنی بر ویران‌سازی غزه، مانند رفح و بیت‌حانون، فراتر از یک تهدید لفظی است و نشان‌دهنده سیاستی نظام‌مند برای فشار و ارعاب غیرنظامیان است. کنوانسیون چهارم ژنو و قوانین بین‌المللی بشردوستانه صراحتاً حمله عمدی به جمعیت غیرنظامی را ممنوع کرده‌اند. تهدید به «باز کردن دروازه‌های جهنم» برای تحمیل شروط اسرائیل، نه تنها نقض حقوق بین‌الملل است، بلکه یک پیام نسل‌کشی آشکار و مغایر با اصول اخلاقی بشریت تلقی می‌شود.

فشار حداکثری بر غیرنظامیان

استراتژی اعلام‌شده اسرائیل مبتنی بر فشار حداکثری برای آزادی اسرا و خلع سلاح غزه است. اما مخاطب این فشار، غیرنظامیان بی‌گناه هستند. زنان، کودکان و مسالمندان بیشترین آسیب را خواهند دید. سازمان ملل متحد و نهادهای حقوق بشری بارها نسبت به پیامدهای فنای چنین سیاست‌هایی هشدار داده و از وقوع آن جلوگیری کنند.

تخریب زیرساخت‌های شهری و محاصره طولانی‌مدت، بحران انسانی را تشدید می‌کند؛ کمبود آب، برق، دارو و غذا زندگی میلیون‌ها نفر را با خطر جدی مواجه می‌کند. تحلیلگران حقوق بشر تأکید دارند که تهدید به ویران‌سازی شهرها به قصد تحمیل شروط سیاسی، «تروریسم دولتی» محسوب می‌شود و پیامدهای بلندمدت روانی، اجتماعی و اقتصادی برای نسل‌های آینده فلسطینیان به‌همراه دارد.

ضرورت واکنش جهانی و دیپلماتیک

سکوت جامعه بین‌المللی در برابر چنین تهدیداتی، چراغ سبز برای ادامه نسل‌کشی خواهد بود. سازمان ملل، دیوان کیفری بین‌المللی و نهادهای حقوق بشری باید با فشار دیپلماتیک، پیگیری قضایی و تحریم‌های هدفمند، رژیم اسرائیل را وادار به توقف اقدامات غیرقانونی کنند.

سابقه اقدامات بین‌المللی نشان می‌دهد که محکومیت‌های لفظی کافی نیست؛ فشار عملی از جمله پیگیری قضایی مسئولان نظامی و سیاسی و تحریم‌های هدفمند، می‌تواند مانع تکرار فجایع شود. همچنین، افشای واقعیات و ارائه آمار دقیق درباره قربانیان غیرنظامی، به ایجاد همبستگی جهانی و تقویت صداهای حقوق بشری کمک می‌کند.

پیامدهای انسانی و منطقه‌ای

تهدید و حمله به غزه، نه تنها فلسطین بلکه کل منطقه خاورمیانه را در معرض بی‌ثباتی قرار می‌دهد. افزایش موج آوارگان، تشدید نفرت و خشونت، و تضعیف امید به صلح، تنها بخشی از پیامدهای این سیاست است. تجربه‌های گذشته نشان داده است که اتصال خشونت علیه غیرنظامیان، به جای پایان دادن به بحران، مسیر تنش و جنگ‌های طولانی‌مدت را هموار می‌کند. جامعه جهانی باید بداند که هر گونه بی‌تفاوتی در برابر این سیاست، به معنای همدستی ضمنی با نقض حقوق بشر و تداوم بحران انسانی است. حمایت رسانه‌ها و افکار عمومی از غیرنظامیان فلسطینی، همراه با فشار حقوقی و سیاسی، می‌تواند اثر بازدارنده داشته باشد.

اشاره

داستان عجیب تاکسی‌های سیاه لندن

در خیابان‌های پرپیچ‌وخم شهر لندن، تاکسی‌های سیاه رنگی با طراحی کلاسیک حرکت می‌کنند که نخستین نمادی از فرهنگ شهری این پایتخت تاریخی هستند بلکه رانندگان آن نیز بحلیل یکی از سخت‌ترین و منحصربفردترین دوره‌های آموزشی حرفه‌ای در جهان، به عنوان «ستادان نقشه‌خوانی» شناخته می‌شوند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، رانندگان معروف «کبی» در لندن باید تا چهار سال درس بخوانند. هزاران خیابان و مسیر را حفظ کنند و آزمون‌های سختی بدهند تا مجوز رانندگی بگیرند. استفاده از سیستم ناوبری ماهواره‌ای (GPS) برای آن‌ها نه‌تنها مجاز نیست، بلکه نشانه‌ای از بی‌سوادی حساب می‌شود.

در خیابان‌های پرپیچ‌وخم شهر لندن، تاکسی‌های سیاه رنگی با طراحی کلاسیک حرکت می‌کنند که نخستین نمادی از فرهنگ شهری این پایتخت تاریخی هستند بلکه رانندگان آن نیز بحلیل یکی از سخت‌ترین و منحصربفردترین دوره‌های آموزشی حرفه‌ای در جهان، به عنوان «ستادان نقشه‌خوانی» شناخته می‌شوند.

برش

وقتی سرگرمی از معنا تهی می‌شود

سینما و شبکه خلاقی قرار بود جایی برای قصه‌گویی باشد؛ جایی که انسان خود را در آینه داستان‌ها ببیند یا شخصیت‌ها ارتباط برقرار کند، بخندد، اشک بریزد و در نهایت چیزی تازه از زندگی بیاموزد. اما آنچه امروز به وفور می‌بینیم، مجموعه‌ای از داستان‌های شتاب‌زده، کاراکترهای کلیشه‌ای، شوخی‌های دم‌دستی و روایت‌های بدون انسجام است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از انتکار، این روزها کمتر پیش می‌آید کسی از سینما بیرون بیاید یا پس از تماشای یک سریال در شبکه خلاقی احساس کند چیزی به جهان درونی‌اش افزوده شده است. برعکس، بارها دیده‌ایم مخاطب با حس دلزدگی، تلف شدن وقت و حتی توهین به شعورش سالن یا صفحه تلویزیون را ترک می‌کند. پرسش جدی این‌جاست: چرا تولیدات نمایشی ما تا این حد از کیفیت فاصله گرفته‌اند و به سطحی‌ترین شکل ممکن عرضه می‌شوند؟

سینما و شبکه خلاقی قرار بود جایی برای قصه‌گویی باشد؛ جایی که انسان خود را در آینه داستان‌ها ببیند یا شخصیت‌ها ارتباط برقرار کند، بخندد، اشک بریزد و در نهایت چیزی تازه از زندگی بیاموزد. اما آنچه امروز به وفور می‌بینیم، مجموعه‌ای از داستان‌های شتاب‌زده، کاراکترهای کلیشه‌ای، شوخی‌های دم‌دستی و روایت‌های بدون انسجام است. مخاطب به‌جای اینکه درگیر عمق روایت شود، در همان دقایق ابتدایی متوجه می‌شود یا محصولی روبه‌روست که بیشتر به «پر کردن زمان» شباهت دارد تا خلق یک اثر هنری با حس‌برگرم‌کننده.

یکی از دلایل این سقوط کیفی، توجه بیش از اندازه به بازار و فروش سریع است. بسیاری از پروژه‌ها به‌جای اینکه بر پایه یک فیلمنامه دقیق و پخته آغاز شوند، بر اساس محاسبات زودگذر ساخته می‌شوند؛ کدام بازیگر دنبال‌کننده بیشتری در شبکه‌های اجتماعی دارد، کدام سوژه زودتر می‌تواند سر و صدا کند و کدام شوخی سخیف‌تر بیشتر در فضای مجازی دست‌به‌دست خواهد شد. نتیجه این نگاه کوتاه‌مدت، فیلم‌ها و سریال‌هایی است که تاریخ مصرفی کوتاه دارند و نه‌تنها ماندگار نمی‌شوند، بلکه حتی در زمان پخش هم چیزی جز دلزدگی برای مخاطب باقی نمی‌گذارند.

از سوی دیگر، ما با نوعی سادسازی افراطی در روایت مواجه‌ایم. گویی سازندگان تصور می‌کنند مخاطب توانایی تحلیل یا درک پیچیدگی ندارد. بنابراین داستان‌ها به ساده‌ترین شکل ممکن روایت می‌شوند. قهرمان یا ضدقهرمانی تکبعدی، دیالوگ‌هایی شعاری و موقعیت‌هایی قابل پیش‌بینی این روند، به‌جای احترام به هوش مخاطب، او را در جایگاهی پایین‌تر قرار می‌دهد. طبیعی است تماشاگر وقتی چنین آثاری را می‌بیند، حس کند به شعورش بی‌احترامی شده است.

عامل دیگر، کم‌رنگ شدن نقش پژوهش و تحقیق در تولیدات نمایشی است. یک قصه خوب، صرفاً زاییده تخیل نیست؛ بلکه نیازمند شناخت دقیق از فرهنگ، تاریخ، جامعه و روان انسان است. وقتی نویسندگان و کارگردانان بدون اتکا به پژوهش‌های عمیق دست به تولید می‌زنند، نتیجه آثاری است که با واقعیت جامعه همخوانی ندارد. شخصیت‌ها نه شبیه مردم کوچه و بازارند و نه تصویری لهام‌بخش از قهرمان آرمانی. آن‌ها در خلأ ساخته می‌شوند و در همان خلأ هم فراموش می‌شوند.

نمی‌توان از نقش اقتصاد تولید نیز چشم پوشید. پایین آمدن کیفیت گاه نتیجه عجله در بازگشت سرمایه و کمبود بودجه است. در چنین شرایطی، سازنده ترجیح می‌دهد صحنه‌های ارزان ضبط کند، از جلوه‌های بصری سطحی استفاده کند یا به موسیقی تکراری بسنده نماید. در حالی که در جهان امروز، تماشاگر با چند کلیک به آثار بزرگ‌ترین استودیوهای دنیا دسترسی دارد و طبیعتاً سطح مقایسه‌اش بالاتر رفته است. وقتی مخاطب ما همزمان می‌تواند یک سریال خارجی خوش‌ساخت را همان هزینه تماشا کند، انتظار دارد تولید داخلی نیز دست‌کم احترام او را با کیفیتی قابل قبول نگه دارد. اما شاید مهم‌ترین مسأله فراموش شدن رسالت فرهنگی و اجتماعی هنر نمایشی باشد. سینما و سریال تنها برای خندانیدن یا سرگرم کردن نیستند. آن‌ها روایتگر بخشی از هویت جمعی ما هستند. وقتی این روایتگری به شوخی‌های سطحی و داستان‌های بی‌سرانجام تقلیل پیدا می‌کند، مخاطب حس می‌کند نه‌تنها چیزی نیاموخته، بلکه بخشی از زمان ارزشمندش هم از دست رفته است.

راه برون‌رفت از این وضعیت، بازگشت به اصول است: نوشتن فیلمنامه‌های جدی و پژوهش‌محور، احترام گذاشتن به مخاطب، سرمایه‌گذاری واقعی بر کیفیت، و پرهیز از نگاه صرفاً تجاری و کوتاه‌مدت. تجربه‌های موفق نشان داده‌اند هر زمان فیلمساز یا سریال‌ساز با عشق و دقت و نه صرفاً با محاسبات مالی، دست به کار شده، مخاطب نیز با استقبال پاسخ داده است.

امروز، بیش از هر زمان دیگری، ما به تولیداتی نیاز داریم که هم سرگرم‌کننده باشند و هم لایه‌ای از معنا در خود داشته باشند. مخاطب ایرانی درک بالایی دارد و وقتی ببیند اثری برای او و درباره او ساخته شده، آن را با جان و دل می‌پذیرد. احترام گذاشتن به شعور تماشاگر، هزینه‌ای ندارد اما می‌تواند به بزرگ‌ترین سرمایه هنری بدل شود.

آرین احمدی