

نمایشگاه هوافضای بین‌المللی ماکس که در میان همایش‌های هوافضایی جهان جایگاه خاصی دارد، هر دو سال یک‌بار در شهر ژوکوفسکی واقع در حومه مسکو برگزار می‌شود. این نمایشگاه امسال در ۲۵ اوت گشایش یافت و تا ۳۰ اوت (یکشنبه هشتم شهریور) ادامه داشت. شاید بتوان گفت دلیل انتخاب شهر ژوکوفسکی برای برگزاری نمایشگاه، داشتن فرودگاه پژوهشگاه هوانوردی گروموف است که باند پرواز آن طولانی‌ترین و شاید مقاوم‌ترین باند پرواز در جهان به‌شمار می‌رود و محل مناسبی برای نشستن هواپیماهای سنگین‌وزن و بزرگ است. در نمایشگاه امسال، حدود ۱۵۰ شرکت خارجی از ۳۰ کشور از جمله هند، ایران، ایتالیا، کانادا، آمریکا، فرانسه، چین، اتریش، بلژیک، انگلیس و آلمان شرکت داشتند. جالب آن که با وجود تحریم‌های اعلام‌شده علیه روسیه، شرکت‌هایی مانند بوئینگ آمریکا و ایرباس اروپا در این نمایشگاه حضور داشته و غرفه‌های‌شان از بزرگ‌ترین غرفه‌ها بود. شرکت ایرباس اولین مدل آزمایشی یک هواپیمای دورپرواز جدید را به ژوکوفسکی آورد که جای آن-۳۳۰ و آ-۳۴۰ را خواهد گرفت. در محوطه نمایشگاه، ۱۹ هواپیمای از جمله هواپیمای مسافربری مافوق صوت تو-۱۴۴، تو-۱۵۵ و هواپیماهایی مانند ل-۱۵ و ل-۱۵۳ (که به دوران جنگ جهانی دوم تعلق دارند)، در معرض دید علاقه‌مندان قرار

گزارشی از نمایشگاه بین‌المللی هوافضای ماکس (۲۰۱۵)

با وجود تحریم‌های اعلام‌شده علیه روسیه، همه غول‌ها حاضر بودند

حمیدرضا برزو

گرفته بود. در سه روز نخست (که فقط کارشناسان و نمایندگان صنایع اجازه ورود به نمایشگاه را داشتند) به ترتیب ۲۲، ۱۸ و ۲۵ هزار نفر حضور داشتند، اما از روز چهارم که شهروندان عادی نیز می‌توانستند از این نمایشگاه دیدن کنند، آمار به ۹۳ هزار رسید که ۳۳ درصد بیشتر از نمایشگاه قبلی بود. به گفته برنامه‌ریزان نمایشگاه، در مجموع بیش از ۴۰۰ هزار نفر از تازه‌های صنعت هوایی کشورهای گوناگون در این نمایشگاه دیدن کردند. در بخش پروازهای نمایشی نیز ۸۱ هواپیما عملیات پروازی انجام دادند که ازجمله می‌توان به پرواز گروه شش‌نفره «شوالیه‌های روسیه» با هواپیمای سوخو-۲۷، گروه شش‌نفره «استرژیز» با هواپیمای میک-۲۹، گروه چهارنفره «سوکولی روسیا» با هواپیمای سوخو-۳۰، گروه شش‌نفره «برکوتی» با بالگرد ام‌آی-۲۸ اشاره کرد. در ماکس، برای اولین‌بار سامانه‌های هدایت جدید جنگنده‌های سوخو-۳۵س و میک-۳۱ب‌ام به نمایش گذاشته شد. همان‌طور که در خبرها نیز گفته می‌شد، در این نمایشگاه از هواپیمای بسیار محرمانه میک-۴۱ (که می‌تواند هدف‌های دشمن را در مسافت دور رهگیری کند)، رونمایی شد. بنا به گفته منابع غربی، این هواپیمای رهگیر نسل ششم، جای میک-۳۱ب‌ام را خواهد گرفت. در این نمایشگاه همچنین یک پهپاد به نام چیروک به نمایش درآمد که مجهز به بالش هوایی است.

گزارشی از فعالیت‌های ایران در نمایشگاه هوایی ماکس روسیه

نمایشگاهی که در نوع خود بزرگ‌ترین نبود

محمدحسین جهان‌پناه ، **خبرنگار حوزه هوانوردی**



سوخو-۱۰۰ هواپیمای مسافربری صد نفرهای است که پیشرفته‌ترین هواپیمای مسافربری روسیه شمرده می‌شود. این هواپما که با همکاری شرکت‌های غربی به‌ویژه آلتیای ایتالیا (فعال در زمینه ساخت سیستم‌های ناوبری و هدایت پرواز) توسعه داده شده است، در حال حاضر در نوک پیکان بازاریابی حوزه هوانوردی روسیه قرار دارد. سوخو-۱۰۰، چهار سال پیش وارد خدمت شد و از آن زمان تاکنون سوخو، یک‌صد فروند از آن را تولید کرده است. با این حال، عمداً، شرکت‌های روسی مشتري آن بودند. هرچند مشتریانی از ایتالیا و آمریکا نیز برای تعدادی سفارش داده‌اند، اما سوخو تاکنون نتوانسته است مشتریان بین‌المللی بیشتری را متقاعد کند از این نوع هواپیما بخزند. هواپیما با قیمت تمام‌شده‌ای کمتر از ۳۵ میلیون دلار، به‌مراتب کمتر از نمونه‌های غربی، قیمت دارد. همین موضوع هم احتمالاً یکی از دلایل اصلی علاقه شرکت‌های کوچک و دولت به این هواپیماست. با وجود این، نظر به پیش‌زمینه نه‌چندان مناسب هواپیماهای روسی در ایران و خدمات پس از فروش معمولاً نامناسب روس‌ها و نامشخص بودن هزینه‌های مرتبط با فراهم‌کردن زیرساخت (به‌ویژه در شرایط افول روبل در برابر دلار)، سوالات زیادی درباره این هواپیما مطرح می‌شود. به‌علاوه مشخص نیست خود شرکت‌های هوایی تا چه حد با سوخو درباره این هواپما گفت‌وگو کرده‌اند. علاوه بر این خبرها، ایران برای خرید هواپیمای جدیدی برای بارورسازی ابرها و گونه جدیدی از هواپیمای ترابری آنتونف-۷۶ برای نیروهای نظامی، نیز گفت‌وگو کرده بود. جالب اینکه دکتر «منطقی» از علاقه روس‌ها به پهپادهای ایرانی خبر داد. از قرار، روس‌ها نسبت به خرید موتور و پهپادهای کوچک ایرانی علاقه نشان داده‌اند. با این حال، اطلاعات زیادی درباره این اظهار علاقه انتشار نیافت.

ایران و ماکس

ایران در نمایشگاه امسال در قالب دو غرفه حضور داشت؛ یکی غرفه

همکاری‌های تازه ایران و روسیه برای تولید و خرید هواپیما

بال کشودن هواپیماهای نوپرواز

می‌آید)، هزارو ۵۰۰ کیلومتر است اما با سوخت‌گیری هوایی می‌تواند به بیشتر از دو هزار کیلومتر برسد. به گزارش خبرآنلاین، در جدول فروش جهانی سو-۳۰، مدل‌های Su-30MK و Su-30-K فروش خوبی داشته‌اند. گزارش‌ها نشان می‌دهد مثلاً هند تا اگوست سال۲۰۰۱، ۲۰۰۴ فروند سو-۳۰ را در ارتش خود به خدمت گرفته است. هندی‌ها ابتدا نمونه اولیه را از روسیه خریداری کردند، اما نمونه‌های جدیدتری را خودشان تحت‌تسلطسانس سوخو تولید کردند که سوخو-۱۳۰ام‌کای نام‌گذاری شده و مخصوص نیروی هوایی این کشور است. سوخو-۳۰ علاوه بر نیروی هوایی روسیه، در کشورهای چین، الجزایر، آنگولا، مالتزی، ونزوئلا، اندونزی، اوگاندا، قزاقستان و ویتنام هم مورد استفاده قرار گرفته است. سوخو-۳۰ یک جنگنده برتری هوایی دوتنفره (یک خلبان همراه با یک افسر اسلحه) است که از مشتقات سوخو-۲۷ به حساب می‌آید. یکی از تفاوت‌های سوخو-۳۰ با سوخو-۷، در اضافه‌شدن یک بالک (کانارد) به هواپیما برای افزایش کارایی و قدرت مانور است. در یک عملیات شبیه‌سازی‌شده کامپیوتری، (که توسط نیروی هوایی آمریکا انجام

گرفته بود. در سه روز نخست (که فقط کارشناسان و نمایندگان صنایع اجازه ورود به نمایشگاه را داشتند) به ترتیب ۲۲، ۱۸ و ۲۵ هزار نفر حضور داشتند، اما از روز چهارم که شهروندان عادی نیز می‌توانستند از این نمایشگاه دیدن کنند، آمار به ۹۳ هزار رسید که ۳۳ درصد بیشتر از نمایشگاه قبلی بود. به گفته برنامه‌ریزان نمایشگاه، در مجموع بیش از ۴۰۰ هزار نفر از تازه‌های صنعت هوایی کشورهای گوناگون در این نمایشگاه دیدن کردند. در بخش پروازهای نمایشی نیز ۸۱ هواپیما عملیات پروازی انجام دادند که ازجمله می‌توان به پرواز گروه شش‌نفره «شوالیه‌های روسیه» با هواپیمای سوخو-۲۷، گروه شش‌نفره «استرژیز» با هواپیمای میک-۲۹، گروه چهارنفره «سوکولی روسیا» با هواپیمای سوخو-۳۰، گروه شش‌نفره «برکوتی» با بالگرد ام‌آی-۲۸ اشاره کرد. در ماکس، برای اولین‌بار سامانه‌های هدایت جدید جنگنده‌های سوخو-۳۵س و میک-۳۱ب‌ام به نمایش گذاشته شد. همان‌طور که در خبرها نیز گفته می‌شد، در این نمایشگاه از هواپیمای بسیار محرمانه میک-۴۱ (که می‌تواند هدف‌های دشمن را در مسافت دور رهگیری کند)، رونمایی شد. بنا به گفته منابع غربی، این هواپیمای رهگیر نسل ششم، جای میک-۳۱ب‌ام را خواهد گرفت. در این نمایشگاه همچنین یک پهپاد به نام چیروک به نمایش درآمد که مجهز به بالش هوایی است.

علم

زاویه دید

دستاورد دیدار از نمایشگاه روسیه تبلیغات یا خبررسانی

رضا عباسی

پس از آغاز به کار نمایشگاه ماکس۲۰۱۵، اخبار زیادی درباره این نمایشگاه در رسانه‌های ایران منتشر شد. انتشار این حجم زیاد از اخبار در رسانه‌ها درباره یک نمایشگاه هوایی، ممکن است چند دلیل داشته باشد که ازجمله آنها می‌توان به تلاش مسئولان برای برجسته‌کردن فعالیت‌ها و توانمندی‌های هوایی و فضایی ایران اشاره کرد. البته این در حالی است که به گفته خبرنگاران و کارشناسانی که از این نمایشگاه دیدار کرده بودند، غرفه ایران چندان پربرار نبود و چیز خاصی هم برای عرضه به دیدارکنندگان نداشت و فقط یک ماکت هواپیمای ایران-۱۴۰ در آن به نمایش درآمده بود و در پاسخ به پرسش‌های مراجعه‌کنندگان گفته می‌شد این هواپیما دیگر در ایران تولید نمی‌شود! اما علاوه براین موارد، حضور دکتر «ستاری» به‌عنوان معاون علمی و فناوری ریاست‌جمهوری ایران، باعث شده بود این موضوع در رسانه‌ها بازتاب وسیعی داشته باشد، اما متأسفانه به‌نظر می‌رسد تلاش برای بزرگ‌نمایی ابعاد این سفر، نتیجه معکوس داشته و این پرسش را در ذهن مخاطبان این‌اخبار پدید آورده است که این همه وقت، انرژی و سرمایه‌ای که برای حضور افراد با هزینه بیت‌المال در کشورهای اروپایی صرف می‌شود، در نهایت چه دستاوردهایی برای بهبود وضعیت علمی ایران خواهد داشت؟ آیا چنین سفری در راستای انجام وظایف معاونت علمی است؟ برای مثال، یکی از رسانه‌ها با اشاره به حضور دکتر «ستاری» در این نمایشگاه، به مصاحبه روزنامه روسی کامرسانت با وی اشاره کرده و می‌نویسد ایران در حال مذاکره با روسیه درباره خرید دست‌کم دو جنگنده از این کشور است. درباره حضور دکتر «ستاری»،

مذاکره در باب خرید جنگنده، چند پرسش مطرح می‌شود ازجمله اینکه فضای و مرکزملی فضایی ایران بود. دیگری غرفه کوچکی در کنار شرکت‌های چینی و اروپایی که به شرکت‌های دانش‌بنیان تعلق داشت. در غرفه اصلی ایران، باوجود تلاش مسئولان غرفه، متأسفانه خبری از محصولات اصلی حوزه هوانوردی ایران نبود. به‌جز کپسول اصلی پرتاب آزمایشی میمون به فضا، ماکت راکت‌های پرتابگر ماهواره ایران (سفیر و سیمبرغ) به‌علاوه ماکت ایران-۱۴۰، خبری از دیگر محصولات مهم کشور در غرفه نبود. هرچند ماکت موشک‌های ایرانی توجه زیادی را به خود جلب کرد، اما نبود دیگر محصولات حوزه هوانوردی ایران، به‌ویژه هواپیماهای بدون‌سرنشین، به خودی‌خود جای سؤال داشت. شاید اگر قبل از شرکت ایران در نمایشگاه، مشخص شده بود هدف از شرکت ایران در ماکس چیست، شرکت‌های شرکت‌کننده نیز منافع بیشتری از آن می‌بردند، به‌ویژه اینکه نمایشگاه‌هایی مثل این، شرایط خوبی برای گفت‌وگوهای شرکت‌های ایران برای خرید یا فروش فراهم می‌کند و موجب کارآفرینی و توسعه تکنولوژی بومی می‌شود. ضمن اینکه شرکت‌های حاضر نیز فضای کافی برای عرضه محصولات ساخت خود نداشتند یا دست‌کم این‌طور به‌نظر می‌رسید. به این ترتیب، شاید اگر این شرکت‌ها می‌توانستند هرکدام غرفه‌های تخصصی خود را داشته باشند یا دست‌کم آزادی بیشتری در آرایش فضای خود داشتند، شرایط حضور آنان بهتر می‌شد. حضور ماکت ایران-۱۴۰ نیز خود جای سؤال داشت. به‌ویژه که دکتر «منطقی» توقف تولید آن (دست‌کم در حوزه غیرنظامی) را تأیید کرد. به‌علاوه، او ضمن رد گزارش منتشرشده درباره علت سانحه این هواپیما، گزارش موردنظر را شتاب‌زده خواند. او گفت گزارش نهایی ایران-۱۴۰ به‌طور مفصل در آینده منتشر خواهد شد.

خوبی را پیشنهاد دهد، بسیاری از ایرلاین‌های ایران

مایل به خرید سوپرجت-۱۰۰ خواهند بود. روس‌ها در سال‌های گذشته بارها گفته‌اند این‌ هواپیما از لحاظ فنی تمامی دانش صنعت هواپیمایی شرق و غرب را به‌صورت یکجا دارد و سازندگان قطعات اصلی آن مثل موتور، ارابه‌های فرود، سیستم‌های الکترونیکی و دیگر قطعات شرکت‌های معروف آمریکایی و اروپایی مانند Sutton و Goodrich هستند. علاوه‌براین، سوخوی سوپرجت-۱۰۰، اولین هواپیمای صدنفره دنیاست که با ناوبری «Fly by Wire» (سامانه الکترونیکی هدایت هواپیما) هدایت می‌شود. نحوه کنترل این هواپیما برای خلبان و کمک خلبان هیچ فرقی با هواپیماهای مدرن «ایرباس» ندارد و با استفاده از فرمان‌های الکترونیکی، کمترین میزان فشار و بیشترین میزان دقت را برای خلبان به‌همراه دارد. با این‌همه، روس‌ها این هواپیما را با قیمت ۳۵میلیون دلار به فروش می‌رسانند که نسبت به قیمت هواپیماهای غربی، کمتر است. مقام‌های سوخو همچنین می‌گویند سوپرجت-۱۰۰ هزینه پروازی بسیار پایین‌تری نسبت به گزینه‌های مشابه خودش دارد. در خطوط داخلی هوایی روسیه، سوپرجت-۱۰۰ برای جایگزینی توپولف-۱۳۴ در نظر گرفته شده است. یکی دیگر از خریداران سوپرجت، مصر است. ولادیمیر پوتین» توافق برای فروش این هواپیما را به‌همراه «عبدالفتاح السیسی»، رئیس‌جمهور مصر، در جریان نمایشگاه هوایی ماکس اعلام کرد.

ادامه از صفحه ۹

مهاجرت، محدود به فرار مغزها نیست

۴ این انتخاب به قول شما به سمت ناشناختگی جامعه میزبان و عبور از شناخته‌های جامعه مبدأ، روی این جامعه چه تأثیری دارد؟

من می‌خواهم از همان تعبیر انگلیسی brain drain استفاده کنم. دراین ترکیب انگلیسی از drain استفاده شده؛ یعنی خشک‌کردن و منبع اصلی و آب هرچیزی را گرفتن. این معنی به نظر خیلی عمیق‌تر و دقیق‌تر به ما می‌گوید که پدیده مهاجرت، با جامعه ما چه می‌کند. به این تعبیر، مهاجرت جان جامعه را می‌گیرد. جان جامعه به آدم‌هایش است و مجموعه تجارب و تفکراتشان. یکی از تأثیرات مهم، آن است که این آدم‌ها با مجموعه تجاربشان می‌روند. هرآدمی صرف‌نظر از هزینه‌ای که برایش شده، تجربه‌ای دارد، از کوچ‌ها و خیابان‌ها و حوادث رد شده، تجربه زندگی روزمره دارد که به همه‌یای دیگر دنیا بی‌ربط است. آدم‌ها، جانی را که در این سرزمین اندوخته‌اند، ارتباطات و خاطراتی را که داشته‌اند، عشق‌هایی را که ورزیده‌اند، تنگ‌هایی را که خورده و آزارهایی را که دیده‌اند، همه ازین‌ها را - یعنی جانی را که ساخته‌اند - برمی‌دارند و می‌روند. بنابراین جامعه از یک جان خالی می‌شود، منابعش خشک می‌شود و خودش هم خشک می‌شود. اینکه آن آدم می‌رود و بعد چه بلایی سرش می‌آید و با این تصاویری که برده چه می‌کند، بماند.

بازهم از منظر جامعه مبدأ که نگاه کنیم، می‌بینیم مهاجر یک آدم منفرد نیست. مهاجر با مجموعه‌ای از آدم‌ها مرتبط است. این آدم‌های پیرامونی با او مهاجرت و وضعیت او را پیگیری می‌کنند. اگر فرض کنیم آدمی که مهاجرت می‌کند، حدود ۵۰ نفر از نزدیکانش هستند که پیگیری‌اش می‌کنند، حجم زیادی از آدم‌های این جامعه نیز،صرف‌نظر از اینکه خودشان موفق به مهاجرت بشوند یا نه، درگیر می‌شوند. خانواده فرد، در صف مقدم است. خانواده‌های دائم درگیر این ماجرای مهاجرت، از نفرت نزدیک‌اند. درگیر این هستند که به او سر بزنند. مهاجر هم دائم نگران است که آیا بهشتی‌که قرار بوده درست کنیم، درست کرده‌ام یا نه. اطرافیان موقعیت‌شان را با مهاجر می‌سنجند و مقایسه می‌کنند. «او رفت و ما نرفتیم»؛ یعنی می‌خواهم بگویم رفتن یک آدم در یک مجموعه بزرگ‌تر تأثیر دارد. آنها که می‌مانند، همیشه احساس می‌کنند که یک نفر در این مسابقه از آنها جلو زده است و احساس بازندگی می‌کنند. یک خوشبختی از ترسیمی می‌شود که یکی از میان خود ما به آن دست یافته و از آن خوشبختی جا مانده‌ایم. آنها که می‌مانند، احساس بازندگی می‌کنند. این احساس بازندگی ریزریز و مویرگی در همه آدم‌ها رسوخ می‌کند و جامعه عبات از یک عده آدم می‌شود که احساس می‌کنند بازنده‌اند که مانده‌اند.

۴ به این موضوع اشاره کردید که مهاجر، چیزهایی را با خود می‌برد. باتوجه به اینکه می‌گویید این مهاجر به بخش بزرگی از نزدیکانش وابسته است، در نهایت چه چیزهایی با مهاجر می‌رود؟ مهاجرت تأثیر خیلی مهم‌تری دارد که روی آن کمتر فکر شده است. در ساختار خانواده جدید با یکی، دو بچه و به‌خصوص در طبقات متوسط، خانواده فکر می‌کند که این یکی، دو تا را باید بفرستد خارج. اصلاً در بسیاری خانواده‌ها این‌طور است؛ خانواده فکر می‌کند بچه را که فرستاد، مأموریتش پایان می‌یابد. خانواده با رفتن بچه‌ها نفس راحتی می‌کشند ولی ماجرا هنوز ادامه دارد. پدر و مادر سال‌ها زحمت می‌کشند، منابعی تولید می‌کنند، کارخانه و شرکت درست می‌کنند، مؤسسه و نهاد پایه‌ریزی می‌کنند، کتاب چاپ می‌کنند و هزار کار دیگر... به‌هرحال، اندوخته‌ای چه مادی و چه معنوی درست می‌کنند که می‌تواند توشه راه آینده بچه‌شان و در نهایت جامعه شود. من دارم پیر و پیر و پیرتر می‌شوم و نهادی که بنیاد گذاشته‌ام، از دیدگاه منطقی باید به کسی منتقل شود. نهادی که درست کرده‌ام یا سرمایه معنوی که اندوخته‌ام با رفتن بچه‌ام باید تبدیل به دلارو یورو شود و برای او فرستاده شود تا او آنجا با بگیرد. یعنی این فرایند مهاجرت از وقتی من شش‌گرم را ۲۰ سال پیش آغاز کردم، انکار شروع شده بود. من داشتم سال‌ها زحمت می‌کشیدم تا این‌گونه خرج کنم. به‌این‌ترتیب، هیچ نهادی هم این‌چور که در همه‌جای دنیا به‌مرسوم است، به نسل بعد منتقل نمی‌شود. نهاده‌ا در یک سطحی متوقف و تبدیل به دلار می‌شوند. برای همین است که می‌شود گفت منفردی که از ایران می‌رود، تجربه، پول و منابع مادی، منابع معنوی، احساس ساختن و امکان برنده‌بودن را و امید جامعه و خانواده و همه را با خود می‌برد.

۴ به‌این‌ترتیب، موضوع مهاجرت ابعاد نسلی مهمی پیدا می‌کند؟ بله. برای همین است که می‌گویم مسئله مهاجرت، مسئله ارتباط و پیوند و قطع آن است، نه موضوع مغز و فرار مغز. موضوع پیوندی است که از دست می‌رود. موضوع منابع و جان جامعه است که خشکیده می‌شود. به‌نظر من امروزه چالش نیروی انسانی یکی از مهم‌ترین چالش‌های ماست که مهاجرت در آن نقش جدی داشته است. چالش نیروی انسانی یعنی نیروی کارآمد و کاربلد که داریم کرده، قواعد جامعه را می‌شناسد، خودش را به در و دیوار زده و حالا جایی ایستاده است که خوب می‌تواند بفهمد میدانش کجاست، بازگیران میدانش چه کسانی هستند و قواعد این میدان چیست. چنین نیرویی را جامعه ما کم دارد. مهاجرت در خشکاندن این نیرو در جامعه ما سهم زیادی داشته است.

۴ این شرایطی است که رودرویی ما قرار دارد. این موجی است که نمی‌توان آن را نادیده گرفت. به اعتقاد شما چگونه می‌شود آن را متوقف کرد؟

انتظار توقف این موج انتظاری غیرواقعی است. در ابتدای صحبتم گفتم که مسئله را با هر نگاهی تعریف کنید، تقریباً راه‌حلش هم با خودش می‌آید. مسئله با این اوصاف که گفتیم این است که ما، یعنی خودش ما که به مهاجرت به‌عنوان یک انتخاب مهم فکر می‌کنیم، ارتباط جدی و ارگانیک خودمان را با جامعه‌مان و هرچه در آن است؛ اعم از مردم و سیاست و اقتصاد و شهر و... به هر دلیلی از دست داده‌ایم و باید فکری برای برقراری دوباره این پیوند کنیم. باید مسئله تک‌تک ما بشود. باید تک‌تک ما یک بار دیگر ارتباط خودمان را با سرزمین خود تعیین کند. دولت یا نهادهایی که خارج از کنترل ما هستند، زمینه‌های اجتماعی- سیاسی زیست ما را گل‌آلود می‌کنند و برای ما زمینه‌ای را فراهم می‌کنند که باعث می‌شود ما ایده‌آل‌هایمان را جای دیگری جست‌وجو کنیم. ولی این جامعه است که نهایتاً تصمیم می‌گیرد.