

کمونیس‌ها و خرده‌بورژوازی

نقدی بر واکنش‌ها نسبت به اعتصاب کامیون‌داران

سعید میکائیلیان

در دوره‌ای از حیات اجتماعی و سیاسی منطقه که بیش از هر زمان دیگری خلاء سیاست‌های مترقی طبقاتی بر گرده زحمت‌کشان خاورمیانه و ایران سنگینی می‌کند، وجود سندیکاها مستقل و جنگنده‌ای در ایران همچون سندیکای اتوبوس‌رانی شرکت واحد و سندیکای نیشکر هفت تپه امری است که مدت‌هاست مایه امیدواری کارگران ایران و متحدان‌اش بوده است. در چنین دوره‌هایی که طبقه‌ی کارگر، توده‌ی کارگرانی است که هنوز به عنوان یک طبقه اعلام موجودیت سیاسی و اقتصادی نکرده‌اند و اصطلاحاً طبقه نشده‌اند، اینکه کارگران استقلال تشکیلاتی و سیاسی را به عنوان نقطه‌ی شروع فعالیت‌های خود در نظر گیرند، امری ضروری است. سندیکای واحد از ابتدای موجودیت‌اش با تکیه بر بدنه‌ی کارگری و با موضع‌گیری در راستای منافع کارگران اتوبوس‌رانی، توانسته است تاکنون این استقلال را در عمل نشان دهد. سندیکا در طول یک دهه گذشته نشان داده است که چگونه این استقلال در برهه‌های حساس تاریخی می‌تواند از درافتادن به دام سیاست‌های سرمایه‌دارانه تشکیلاتی وابسته^۱ جلوگیری کند و چگونه تکیه بر قدرت جمعی کارگران متشکل، حتی می‌تواند فشار دستگاه‌های امنیتی را خنثی کند و موجودیت تشکیلاتی را حفظ کند. این استقلال سندیکا به بهای سنگینی به دست آمده و همواره به سان خاری در چشم تشکیلات‌های زرد به اصطلاح کارگری و

^۱. تاریخ مبارزه‌ی طبقاتی دو دهه‌ی اخیر مثال بارزی از انحطاط و غلتیدن به درون سبک‌کار بورژوازی تشکیلاتی غیرمستقل و از بالا به پایین است. کافی است در نظر آوریم که تشکیلات‌های خودخوانده کارگری و احزاب سنتی کمونیست در حالی از تحلیل پروژه‌ی امپریالیستی جنبش سبز باز ماندند که سندیکاها خط خود را از آن جدا کرده و به حمایت از آن نپرداختند و یا در واقعه‌ای همانند بزرگداشت روز کارگر دیدیم که چگونه تشکیلاتی وابسته می‌تواند مترقی‌ترین طبقه‌ی عصر جدید را به سمت حمایت از یک پروژه‌ی نژادپرستانه بر ضد هم‌طبقه‌ای‌های افغان‌مان روانه کند. برای فهم چرایی درافتادن تشکیلاتی که متکی بر اراده کارگران نیستند در دام چنین سیاست‌هایی در دو دهه اخیر، به کتابچه‌ی نقد لیبرالیسم کارگری اثر خسرو خاکبین نشر اینترنتی ۱۳۹۶ مراجعه نمایید. با وجود تمامی نقدها، آن چه مایه‌ی تأسف است این است که بعد از یک ماه و اندی مبارزه قهرمانانه کارگران هفت تپه در آبان ۱۳۹۷ هم اکنون به وضوح شاهد آنیم که سندیکا روز به روز بیشتر به حاشیه رفته و دو گزینه شورای کارگری و شورای اسلامی کار بیشتر عملاً به بدیل تبدیل می‌شوند. این دو نوع تشکیلات برای کارگران نمی‌توانند دست‌آوردی بهتر از اسلاف‌شان به دست آورند، دست‌آوردهایی که در این خطوط به آن اشاره شد.

دستگاه‌های امنیتی و مایه‌ی امیدواری برای زحمت‌کشان ایران ظاهر شده است. با توجه به این امر و با توجه به اینکه هر شیوه از سازمان‌یابی و تشکل طبقه‌ی کارگر صرفاً به عنوان لمحّه‌ای از فرایند «طبقه‌شدن» کارگران است؛ حفظ این استقلال و تلاش برای ارتقا آن ضرورتی است که پیش‌روی کارگران پیشرو قرار می‌گیرد تا اینکه جریان مبارزه طبقاتی امکان انکشاف مرحله‌ی بعد از تشکل‌یابی را برای کارگران، فراهم کند.

آنچه پرداختن به مسأله اعتصاب کامیون‌داران را ضروری ساخته، تأثیری است که بر استقلال سیاسی و تشکیلاتی طبقه‌ی کارگر ایران - اگر نگوئیم سازمان یافته‌ترین بخش از آن - برجای می‌گذارد. بیانیه‌ی همبستگی‌ای^۲ که در مرداد ماه 1397 در حمایت از اعتصاب کامیون‌داران صادر شد و حمایت‌های رسمی دیگری که در هر دو دور اعتصاب کامیون‌داران - مرداد و مهر- از جانب سندیکای شرکت واحد انجام گرفت^۳ اهمیت این اعتصابات را برای ما دوچندان می‌کند. این است آن ضرورتی که ما را بر آن داشت که از خود به‌رسم این حمایت و روندی که ادامه‌ی منطقی آن است چه تأثیری بر مبارزه‌ی طبقاتی کارگران ایران می‌گذارد. در این بستر است که سویه‌های این اعتصابات و حمایت سندیکا از آن مشخص می‌شود. اما پیش از آن لازم است جایگاه این نقد به سندیکا را روشن گردانیم. با نگاهی به تاریخ مبارزه‌ی طبقاتی دو دهه اخیر می‌توان دریافت که «سندیکای واحد در ساحتی حتی فراتر از مبارزات اقتصادی کارگران اتحاد و همبستگی را میان کارگران بهبود بخشیده است. متشکل شدن کارگران در سندیکا مانند پی‌ریزی ساختمانی است که نخستین طبقه‌اش بهبود وضعیت معیشتی را به ارمغان می‌آورد. طبقات فرازین آن می‌تواند گسترش هرچه بیشتر آگاهی طبقاتی و بازشناسی کارگران چونان پیکری واحد باشد. سندیکای واحد، فارغ از کمی‌ها و کاستی‌هایی که در برساختن طبقات فرازین این ساختمان پرشکوه داشته است، کماکان در مقام سندیکا الگویی صحیح از مبارزه را نشان داده است که

^۲. بیانیه سندیکا به تاریخ 10 مرداد در همبستگی با کامیون‌داران اعتصابی در سایت سندیکا موجود است. لینک خبر:

<https://vahedsyndica.com/archive/3299>

^۳. حمایت سندیکا از اطلاعیه فدارسیون جهانی کارگران حمل و نقل در حمایت از اعتصاب کامیون‌داران:

<https://vahedsyndica.com/archive/3364>

کارگران می‌توانند با اتکای به آن مبارزات خود در برابر سرمایه‌داران را نظم و سیاق بخشند. تعیین-

کننده‌ترین عنصر در مبارزات اقتصادی حفظ اتحاد و همبستگی کارگران طی این پیکار است. سندیکا حفظ اتحاد و همبستگی کارگران را در نخستین رویارویی با سرمایه‌داران نه صرفاً در حد یک شعار، بلکه در واقعیت عملی خود در دستور کار قرار می‌دهد. کارگران در نخستین گام‌های خود طی مبارزات اقتصادی پی‌می‌برند که نه افرادی جدا افتاده، بلکه یک واحد هم‌سرنوشت را تشکیل می‌دهند، آنان با متشکل شدن در سندیکا تلاش می‌کنند که این سرنوشت مشترک را بهبود بخشند. سندیکای واحد نیز نخستین چیزی که به کارگران بخشید بازشناسی خود در مقام یک واحد هم‌سرنوشت در برابر سرمایه‌داران شرکت واحد بود و در فرایند بلوغش طی این سال‌ها توانست این سرنوشت مشترک را فراتر از ساحت اقتصادی در ساحت سیاسی - اجتماعی نیز بازتاب دهد. بازتاب سرنوشت مشترک کارگران در ساحت سیاسی - اجتماعی نخستین گام شکل دادن به استقلال سیاسی طبقه‌ی کارگر است. واضح است که سندیکای واحد با همه‌ی کمی‌ها و کاستی‌هایش در فرایند رشد و صیقل خوردنش این استقلال سیاسی را هر روز فزون‌تر از دیروز به نمایش گذاشته است. استقلال هر دم فزاینده‌ی سندیکای واحد از جریانات سیاسی‌ای که بخش‌های مختلف سرمایه‌داران را نمایندگی می‌کنند اجازه نداده که این جریانات بتوانند کارگران واحد را ملعبه و بازیچه‌ی جدال‌هایشان بکنند.⁴ {تاکید از من است} آن‌چه که در ادامه خواهد آمد تلاشی است برای کمک به بنیاد گذاشتن طبقات فرازین این ساختمان باشکوه، یعنی اعتلای مبارزه سیاسی کارگران و نقدش معطوف است به یکی از این اعمال سیاسی، یعنی حمایت سندیکای واحد از اعتصابات کامیون‌داران.

4. مبارزات کارگران، خسرو خاکبین، انتشار اینترنتی، آذر 1397

اعتصاب

به طور عام، اعتصاب شکلی از امتناع است که با هدف ازکارانداختن و متوقف ساختن فرایندی یا ایجاد گسست در پیوستگی آن صورت می گیرد. می توان از صور گوناگون اعتصاب سخن گفت: اعتصاب کارگران، اعتصاب غذای زندانیان، اعتصاب بازاریان و کامیون داران. این شکل از امتناع عملاً به مقابله و اعلام وجود یک نیرو در مقابل نیرو یا نیروهایی که در امری مشخص با هم سر ستیز دارند؛ می انجامد. این شیوه از مبارزه و تقابل، مانند شکل های دیگر مبارزه، فی النفسه حامل معنایی مترقی یا ارتجاعی نیست. آنچه باعث می شود که یک اعتصاب را حامی بوده و در تقابل با اعتصابی دیگر باشیم، این است که این کنش امتناعی، در مناسبات پیوستگی چه چیزی را هدف گرفته و مختل می کند، در چه بستر زمانی و مکانی بروز یافته و توسط چه نیروهایی پیش برده می شود و همچنین در آن تاریخ و جغرافیای مشخص این کنش در صف چه نیروهایی خود را معنا داده و افقش تعریف می شود.

اعتصاب کارگران موردی است که می توان برای آن به صورت کلی، فرایند ذکر شده را نشان داد. کارگران بواسطه اعتصاب، فرایند تولید ارزش را به شکل موقتی مختل می سازند تا از این طریق حرف خود را در تقابل با صاحبان سرمایه به کرسی بنشانند. علاوه بر این، اعتصاب نه فقط در فرایند تولید ارزش یک سرمایه منفرد، بلکه همچنین در گردش و تولید سرمایه های دیگر نیز می تواند وقفه ایجاد کند. مثلاً اعتصاب کارگران نیشکر هفت تپه در خوزستان صرفاً اختلالی جزئی در شرکت هفت تپه ایجاد نمی کند، بلکه اختلالی ست در همه صنایع، کالاها و سرمایه هایی که به نحوی به تولید نیشکر در هفت تپه متصل اند. به بیانی دیگر، در جهان سرمایه هر جزئی به شکل زنجیره وار و درهم تنیده به دیگر اجزا متصل شده؛ سرمایه در کلیت اش به سان دستگاه غول پیکری می ماند که کارکرد آزادانه اش وابسته به چرخش هماهنگ بی شمار چرخ دنده های ریز و درشتی ست که دندانه های شان به طرز پیچیده ای در هم فرو رفته. سرمایه، ارزشی ست در حال حرکت، مدام باید از شکلی به شکل دیگر استحال یابد و برای وجودش بی وقفه باید ارزش افزایی کند. از منظر انباشت سرمایه، فرایند تولید به هدف دستیابی به بالاترین سود انجام می گردد، که خود، سازمان دهی به غایت پیچیده ای از زمان را طلب می کند. کالاها باید با صرف زمان اجتماعاً لازم تولید شوند و بعد از آن طی دوره زمانی مناسب به فروش

برسند تا از این طریق امکان شرایط تولید از نو مستقر و بازتولید شود. بدین ترتیب، اگر مناسبات سرمایه‌داری نوعی سازمان‌دهی به‌غایت پیچیده از زمان است، اعتصاب نوعی اختلال در چنین سازمان‌دهی زمانی باید تلقی شود. سیاست اعتصاب ایجاد وقفه یا گسست در جریان سیال تولید و گردش سرمایه و در نتیجه در سازماندهی زمانی میان کالا و پول و تولید است؛ اعتصاب در مقام مقوله‌ای زمان‌مند، سیاستی زمان‌مند را دنبال می‌کند. این قابلیت به‌وقفه‌درآوردن، اعتصاب را به مهم‌ترین سلاح کارگران بدل می‌سازد. اما اعتصاب در حالت عینی فقط به همین جا خاتمه نمی‌یابد. آن‌چه که اهمیت می‌یابد این است که این وقفه و گسست در چه لحظه‌ی مشخصی بر کدام بخش اثرگذار خواهد بود و کدام حلقه زنجیر را نشانه خواهد گرفت و کدام را باید نشانه گیرد.

مسئله بعدی فراروی از امتناع و به کنش در آوردن یک مبارزه‌ی تهاجمی طبقاتی است. جریان مبارزه مابین طبقات اجتماعی فرایندی سیال و در حال حرکت است. اگر اعتصاب به عنوان یک کنش در مبارزه، که با امتناع شروع می‌شود، نتواند منطق مبارزه طبقاتی را دنبال کند تبدیل به درجا زدن شده که به راحتی در هم شکسته می‌شود. اعتصاب در یک بخش، به دلیل این که گردش سرمایه را به صورت محدود و موقت مختل می‌کند، توازن قوا را در آن بخش مشخص به نفع کارگران برمی‌گرداند و اگر کارگران آن بخش نتوانند این قدرت کسب شده را تبدیل به بن‌مایه مادی متشکل شدن خود کنند و از امتناع فراتر رفته، در این قالب دست به تهاجم زنند، فرصتی را که به دست آمده بر باد می‌دهند. در این مرحله دیدن این واقعیت بسیار حائز اهمیت است که این توازن قوا به صورت محدود به نفع کارگران تغییر یافته است و بنابراین آن شکل از تشکل که منطقی است از دل این اعتصاب برون آید، باید که محدود به آن فضای کاری‌ای باشد که توازن قوا در آن تغییر یافته و در وضعیت کنونی، این تشکل باید که یک تشکل حوزه‌ای یا به بیان دقیق‌تر **سندیکا** باشد. مادامی که شرایط بدین صورت است ندیدن این واقعیت و دم زدن از تشکلاتی وسیع‌تر همانند حزب یا اتحادیه سراسری و ... - درحالی که هر کدام از این‌ها باید در زمان مشخص خود به وجود آیند- نشان‌دن تمایلات ذهنی به جای مبارزه بر زمین سخت واقعیات است، خواستی که اگر کارگران در این لحظه‌ی اشتباه بدان سمت و سو روند، نتیجه‌ای جز شکستی فاجعه بار برای کارگران ایران، نخواهد داشت.

بر همین اساس برای فهم و موضع‌گیری درباره‌ی اعتصاب کامیون‌داران باید ابتدا روندی که حمل و نقل ایران طی کرده و همچنین وضعیت کنونی ایران در تقسیم کار جهانی را بررسی کنیم و سپس دست به شناخت خود کامیون‌داران زنیم تا ببینیم آنها به صورت پیشینی در کجای جامعه ایستاده‌اند. سپس در روندی معکوس کامیون‌داران را در بستر واقعیات سیاسی - اقتصادی ایران قرار داده و نشان خواهیم داد که اعتصاب-شان امتناع در برابر چه روندی است و این امتناع چه افقی در پی داشته و چه سبک کاری را متحمل شده و ناگزیر، پیش می‌برد.

حمل و نقل در ایران

اقتصاد سرمایه‌داری که تولید انبوه و گسترده کالاها اصل مقدس‌اش است، نیاز مبرمی به توسعه‌ی شاخه‌های مختلف تولید و توزیع بر اساس نیازهای سرمایه، دارد. این است که در دوره‌های آغازین‌اش و همزمان با انفجار در تولید مادی، شاهد انفجاری در دیگر زمینه‌های دانش و فن بشری نیز هستیم. هر شاخه از این مجموعه، به تناسب ضرورت‌های پیش‌رویش این شروع انفجاری را پشت سرگذاشته و سرعت رشدش را از یک طرف ضرورت‌ها مادی انباشت و از طرف دیگر تاثیر پارامترهای دیگر همچون مبارزه طبقاتی، تسریع یا کند می‌کند. در این پرتو است که می‌توان اتفاقی همچون توسعه گسترده نیروی دریایی انگلستان در دوران انقلاب صنعتی را فهمید و یا ساخت راه آهن در دوران رضاشاه را درک کرد. حمل و نقل همچون مابقی اجزای این مناسبات، در تناسب با کلیت مناسبات و ضرورت‌ها و تحولات آن تحول یافته و تنها با در نظر گرفتن هر بخش در ارتباط با این کل است که می‌توان تغییرات‌اش را فهمید.

حمل و نقل جاده‌ای در دوران سلطنت پهلوی دوم، شامل کامیون‌داران خود راننده و همزمان، شرکت‌ها و انحصارات حمل و نقلی بود که به تازگی و بعد از اصلاحات ارضی روند شکل‌گیری و توسعه را طی می‌کردند.^۵ پیامد این امر وجود جمعیتی از کارگران بخش حمل و نقل در کنار رانندگانی بود که خود مالک وسیله‌ی نقلیه‌ی خویش بودند. آنچه سیر تحولات سرمایه‌داری ایران از اصلاحات ارضی تا انقلاب به ما نشان می‌دهد این است که در این دوره خرده‌بورژوازی و لایه‌هایی پایینی بورژوازی از لحاظ جمعیتی حجیم‌تر شده و همزمان گرایش دولت برای دادن امتیازها و حمایت‌های ویژه به بورژوازی بزرگ رفته رفته فزونی می‌یابد. این امر تا بدان جا ادامه می‌یابد که در بحبوحه‌ی انقلاب 1357 دیگر نظام سلطنتی به عنوان یک دولت سرمایه‌داری،

^۵ از تعداد مزدبگیران شاغل در بخش‌های مختلف صنعتی {در سال‌های 1342 تا 1357} آمار دقیقی در دست نیست اما حدس قریب به یقین نشان می‌دهد که طبقه کارگر در از 1342 تا 1356 پنج برابر افزایش یافت. درقلب این طبقه 880000 کارگر در مراکز صنعتی که شامل: 30000 کارگر در صنعت نفت، 20000 کارگر در صنایع الکتریکی، ... 150000 کارگر بخش حمل و نقل شامل کارگر راه آهن، راننده کامیون، دیگر وسایل حمل و نقل مدرن. (برواند آبراهامیان، ایران بین دو انقلاب، نشر مرکز، 1378، ص 397) مشاهده می‌کنیم که کارگران حمل و نقل پنج برابر کارگران نفت و حدود 17 درصد از کل کارگران صنعتی آن دوره ایران‌اند. باوجود راه‌آهن نه چندان گسترده آن دوره و عدم توسعه مابقی بخش‌های حمل و نقل می‌توان دریافت که به نسبت کارگران آن دوره کارگران راننده کامیون جمعیت بالایی بوده و این تایید کننده گزارشاتی غیر آماری از وجود شرکت‌های حمل و نقل آن دوره است.

کلیت سرمایه‌داری ایران را نمایندگی نمی‌کند و این‌گونه است که علاوه بر فشار از پایین طبقه‌ی کارگر، اپوزیسیون بورژوازی و خرده‌بورژوازی با سیاست سرنگونی نظام سلطنتی همراه می‌شود. این‌گونه است که دولت جدید جمهوری اسلامی نمایان‌گر توازن قوای جدید است و ناچار است که نمایندگی کلیت سرمایه‌داری ایران را به عهده بگیرد. وجود همین سیر را می‌توان در روند تاریخی وضعیت مالکیت حمل و نقل جاده‌ای مشاهده کرد. تلاش‌های دولت سلطنتی برای توسعه حمل و نقل، شامل میدان دادن هر چه بیشتر به انحصارات در حال شکل‌گیری برای سازمان دادن به ناوگان حمل و نقل جاده‌ای بود. ناوگانی که بتواند هم بر نظم ناکافی کامیون‌داران پراکنده فایز آمده و هم نیازهای به شدت رشد‌یابنده تولید و گردش کالا در سراسر ایران را برآورده سازد و هم درخور آن پادشاهی فرتوت 2500 ساله باشد. در نهایت در دهه‌ی 40 و 50 شمسی این روند تکوین انحصارات نتوانست بر حمل و نقل ایران چیره شود و به تمامی کامیون‌داران منفرد را از میدان به در کند زیرا که اولاً قبل از آن که به صورت کلی انحصارات بر سرمایه‌داری ایران چیره شوند و همین امر حمل و نقل را نیز دربرگیرد، دولت با بحران سیاسی مواجه شده و فروپاشید و از پس آن، دولت جمهوری اسلامی که نماینده‌ی توازن قوای جدیدی از ترکیب عوامل سرمایه در ایران بود برنامه‌ها و چالش‌های جدیدی را پیش روی خود می‌دید که باعث شد این روند این‌گونه ادامه نیابد. ثانیاً اقتصاد ایران قبل از انقلاب در نتیجه تناقضات روند تاریخی سرمایه‌داری جهانی و خود ایران با وجود تمام تمایلات دولت سلطنتی بیش از آن وابسته به اقتصاد امپریالیسم بود که بورژوازی‌اش بتواند چنین جولانی در تمامی زمینه‌هایی تولید و توزیع کالا داده و مسأله اصلاً نه در ناتوانی، بلکه در نبود چنین ضرورت عاجلی برای سرمایه‌داری نوپای ایران بود. تا بدانجا که به بازار داخلی ایران مربوط بود، در آن سطح از تولید و توزیع کالا، همان شکل پراکنده حمل و نقل کامیون‌داران منفرد هم جوابگوی ضرورت‌های توزیع کالا بود و در سطح منطقه‌ای و جهانی نیز ضرورتی فوری برای چنین توسعه‌ای پیش روی سرمایه‌داری ایران قرار نداشت، با وجود این که این دورنما را پیش روی خود می‌دید -انحصارات حمل و نقل در حال تولد و گسترش را نیز می‌توان از این منظر درک کرد-. بعدها

و در دهه 60 و 70 که بورژوازی ایران همچنان معطوف به بازار داخلی و جایگزینی واردات^۶ است خواهیم دید که چگونه همان شکل منفرد حمل و نقل، در کنار بخش مالکیتی شرکتی جوابگوی ضرورت‌های اقتصادی جایگزینی واردات و ضرورت‌های سیاسی پسا انقلابی است و در دهه 80 و 90 که دهه سرمایه‌داری انحصاری صادرات محور است چگونه «نظم بخشیدن به حمل و نقل» ضرورت عاجلی می‌شود.

در انقلاب 57 و به علت روند رادیکالیزه شدن طبقه‌ی کارگر در بسیاری از بخش‌های صنعتی، طبقه‌ی کارگر زمام امور را به دست گرفته و تولید را به وسیله‌ی شوراهای کارگری کنترل می‌کرد. از طرف دیگر این رادیکالیزه شدن طبقه‌ی کارگر نتوانست که تا سرحد منطقی خود که همانا سرنوشتی سرمایه‌داری بوده به پیش رود و بدیل سیاسی اجتماعی خود را ارائه داده و بنیان نهد.^۷ در نتیجه‌ی این شکست، دولت سرمایه‌دارانه که در قالب جمهوری اسلامی در حال انکشاف بود، باید برای این جنبش رو به اعتلا^۸ی کارگران تمهیدی می‌اندیشید و اندیشید. تمهیدی که هم سرمایه را از بحران انقلابی نجات داد و هم رضایت لایه‌های عقب‌مانده از لحاظ آگاهی کارگران و فرودستان را جلب کرد. این تمهید جمهوری اسلامی - خوانده شود تمهید سرمایه - بسته به بخش‌های مختلف صنعتی و خدماتی متفاوت بود. در برخی از صنایع مادر که شوراهای کارگری تنها قدرت موجود بودند و همچنین بخش‌هایی که بیم این قدرت‌گیری از سوی کارگران می‌رفت، واگذاری به دولت و کنترل دولتی در دستور کار قرار گرفت. طبیعتاً مرحله اول و نانوشته این اقدام در هم شکستن قدرت شوراهای کارگری بود. دولتی کردن، نه تنها راه نجات سرمایه از کنترل کارگری، بلکه راه مناسبی برای تثبیت صنایع نوین در دوره‌های بحرانی بوده است.^۸ در صنایع دوران سرمایه‌داری که ابزار تولید به اندازه‌ای گسترده و عظیم است که امکان چند تکه کردن آن و دادن مالکیت هر قسمت از آن به یک فرد ممکن نیست، و در

^۶ این سیاست‌ها عبارت است از کوتاه کردن حداکثری دست سرمایه‌های خارجی با استفاده از ابزارهای مانند افزایش تعرفه‌های واردات، کنترل نرخ ارز، محدودیت واردات کالاهای سرمایه‌ای، ارائه وام به صنایع در حال توسعه داخلی و توسعه بازارهای داخلی در اختیار همین سرمایه داخلی.

^۷ چرایی این مسئله که چرا انقلاب 1357 شکست خورد نیازمند بررسی این انقلاب در شرایط داخلی و جهانی طبقه‌ی کارگر آن دوره، اشتباهات احزاب چپ و شرایط عینی و ذهنی انقلاب و مجموعه‌ای از وقایع است که نیازمند بررسی دقیق و انتقادی است که در حیطه‌ی بحث ما نمی‌گنجد، اما انجام این کار سترگ از ضروریات جنبش طبقه‌ی کارگر ایران است. کاری که در طول این چهار دهه بارها از سوی افراد و گروه‌های مختلف برای انجام‌اش گام‌هایی ارزشمند برداشته شده ولی هنوز این ارزیابی‌های تئوریک توسط جنبش انقلابی طبقه‌ی کارگر چکش‌کاری نشده است.

^۸ پاسخ سرمایه‌دارانه به بحران اقتصادی - اجتماعی مابین دو جنگ جهانی که به صورت دولت رفاه‌های بعد از جنگ درآمد بارزترین مثال این پاسخ به بحران است.

شرایطی که وضعیت انقلابی اجازه مالکیت یک سرمایه‌دار منفرد را نمی‌دهد بهترین راه برای جلوگیری از تصاحب آن توسط کارگران، این است که دولت به عنوان منجی سرمایه وارد عرصه شده و مالکیت را از کارگران - این صاحبان حقیقی وسایل تولید - بستاند. اما این تنها شیوهی ممکن نیست. زیرا که بخش مختلف خدماتی و صنعتی ویژگی‌های مختلفی دارند. در قسمت حمل و نقل امکان چند تکه کردن و تقسیم ابزار تولید وجود داشت سیاستی که در بخشی از صنعت کامیون‌داری ایران اتخاذ شد و کامیون‌های شرکتی بین رانندگان منفرد تقسیم شد. این تقسیم البته نه به صورت انقلابی بلکه با سازوکارهای سرمایه‌دارانه‌ای همچون تخصیص وام‌های بلند مدت به کامیون‌داران، انجام گرفت.^۹ بنابراین در بخش حمل و نقل هم شاهد دولتی کردن بعضی شرکت‌ها و هم شاهد چند تکه کردن مابقی آن‌ها هستیم. این عمل حکومت نوپا همزمان با قانونی کردن سلب مالکیت از صاحبان شرکت‌ها و کارخانه‌ها که عملاً انجام گرفته بود، فرصت تنفسی به سرمایه داد تا «خطر انقلاب» را از سر بگذرانند.

بعضی شرکت‌ها همانند «ایران یوروپ کریر» که بالغ بر 400 دستگاه کامیون در اختیار داشت از طرف دولت مصادره و بعد از 1364 تحت نام شرکت حمل و نقل جمهوری اسلامی فعالیت کرد تا اینکه در 1386 به بخش خصوصی سپرده شده و به «شرکت حمل و نقل بین‌المللی آریا ترابر راد» تغییر نام داد. همچنین به علت نیاز هرچه سریع‌تر به گردش کالا در دوران جنگ، دولت اقدام به واردات کامیون از کشورهای همچون ترکیه کرده و آن‌ها را نیز با وام بلندمدت به رانندگان واگذار کرد. نتیجه این بود که در دوران بعد از انقلاب، در کنار شرکت‌ها و کارگران بخش حمل و نقل به صورت گسترده‌تری شاهد راننده‌هایی هستیم که خود مالک کامیون‌ها و وسایل باری خود هستند.

^۹. وقتی موضوع توزیع کامیون‌های وارداتی در تمامی استان‌ها مطرح شد، شبکه تعاونی‌های کامیون‌داران خود راننده در کشور را راه‌اندازی گردید. این اقدام موجب شد مشکل دپوی کالاهای وارداتی در تهران و سپس انتقال مجدد آنها به شهرستان‌ها حل شود و به خصوص استان‌های محروم و دورافتاده که کمتر راننده‌ای حاضر بود به آنجا برود با وام بلند مدت، صاحب کامیون شوند و رانندگان بومی، نیازهایشان را تامین کنند. حتی در مورد مناطق محرومی چون ایلام، تسهیلات دیگری هم فراهم شد. مثلاً واگذاری کامیون با وام بلندمدت به رانندگان پایه دومی که حداقل ۵ سال تجربه کار حرفه‌ای داشتند، زیرا در آن منطقه با کمبود جدی راننده‌های پایه یکم مواجه بودیم. روزنامه‌ی دنیای اقتصاد، شماره خبر: ۴۳۰۴۴۹.

آنچه در ابتدای دهه‌ی هفتاد در دستورکار دولت رفسنجانی قرار می‌گیرد سرعت دادن به تجدید سازمان سرمایه‌داری ایران است. جهت‌گیری حاکم بر اقتصاد ایران در آن دوران، استراتژی جایگزینی واردات بود این امر البته بدون سهم بزرگ واردات کالاهای سرمایه‌ای در دوران قبل از انقلاب ممکن نمی‌بود. با رجوعی به آمار می‌توان ابعاد این واردات قبل از انقلاب را درک کرد. «ترکیب واردات کشور که در سال 1300 شمسی شامل 96 درصد کالاهای مصرفی و فقط ۴ درصد مواد اولیه واسطه‌ای شامل نفت، آهن و سیمان بود، در سال 1355 تقریباً برعکس شد؛ یعنی در این سال واردات از 17.2 درصد کالاهای مصرفی (شامل 9.4 درصد مواد غذایی) 30 درصد کالاهای سرمایه‌ای و 53.1 درصد کالاهای واسطه‌ای تشکیل می‌شد.»^{۱۰} و «نگاهی به ترکیب کالاهای وارداتی در سال‌های آخر حکومت پهلوی، نشان می‌دهد که علیرغم تغییراتی که در سه سال آخر حکومت پهلوی در سیاست استراتژی توسعه کشور داده شد سهم کالاهای سرمایه‌ای در واردات همچنان افزایش پیدا کرد و از بیست درصد در سال 53 یکباره به بیش از 29 درصد در سال 54 رسید و تا سال 57 از 27.5 درصد پائین نیامد.»^{۱۱} پیامد همه این‌ها انبار عظیمی از ماشین‌آلات بود که تبدیل به پشتوانه‌ی مادیِ بورژوازی ایران برای پیاده کردن سیاست جایگزینی واردات شد. این تجدید سازمان که از همان بعد از انقلاب شروع شده بود دیگر سر آن نداشت که به همان روال سابق ادامه دهد زیرا از یک طرف به دلیل اتمام جنگ و پایان آنچه که ضرورت‌های جنگ بر اقتصاد خوانده می‌شد و اکنون در دوره‌ی جدید به شدت در تقابل با توان اقتصاد ایران برای گسترش هرچه بیشتر بود و از طرف دیگر به علت دور شدن نسبی سرمایه‌داری ایران از خطر انقلاب هم لازم بود و هم امکان آن موجود، که مرحله به مرحله، هر آنچه که در دهه شصت، در نتیجه فشار از پایین طبقه کارگر و نیروهای رادیکال بر سرمایه‌داری ایران تحمیل شده بود، رها شود. ذکر چند تحول می‌تواند کلیتی از آنچه که بازنمایی‌کننده‌ی تغییرات اقتصاد ایران ایران در دهه هفتاد شمسی بود را به دست دهد.^{۱۲}

¹⁰. سیاستهای اقتصاد کلان و اصلاحات ساختاری، دکتر علیرضا رحیمی بروجردی، موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، شهریور 1377.

¹¹. توسعه صنعتی ایران، تجربه گذشته و افق آینده، دکتر علی رشیدی، اطلاعات سیاسی - اقتصادی شماره 153-154 خرداد و تیر 1379

¹². این کلیات برگرفته از مجموعه‌ی نگاهی به توسعه سرمایه‌داری در دو دهه اخیر نوشته‌ی وحید صمدی منتشر شده در سایت تدارک کمونیستی است.

دهه هفتاد، دهه شکل‌گیری و وسعت‌یابی فزاینده بورژوازی بوروکرات است، طبقه‌ای که تشکیل شده از مدیران رده بالای سابقاً کارکنان بلندپایه دولت که در فرایند «واگذاری اموال و دارایی‌هایی ملت به خود ملت» توانستند با استفاده از رانت‌ها و امتیازات ویژه از لحاظ طبقاتی ارتقا درجه یافته و بخشی از سرمایه‌داری ایران را تشکیل دهند. همزمان با این فرایند، تغییر و تحول بازاریان سنتی و فرماندهان نظامی را شاهدیم که مرحله به مرحله در دوره‌ی جدید، آن فرایندی را از سر می‌گذرانند که بعدها اردوگاه خاتم‌الانبیا و امثالهم را بر ساخت. در همین دوره و با شکل‌گیری این دو جناح از بورژوازی ایران شاهد به وجود آمدن طبقات میانی گسترده‌ای (از لحاظ جمعیتی) هستیم که از دوجهت پیامد این بازآرایی جدید در جامعه‌ی ایران‌اند. از نظر سیاسی این طبقات میانی باید در آنچه منفعت آنی تغییرات خوانده می‌شود، سهمی شوند تا جریان تغییر و تحول، سوپاپ اطمینان بیشتری برای بقا داشته باشد. این سهم‌بری آن‌چه طبقه متوسط ایرانی خوانده می‌شود است که آن را مبدل به نیرویی برای حمایت از جریان اصلاحات و مهم‌ترین نیروی سیاسی، جهت مبارزه با تغییرات انقلابی و مدافع اصلاح وضعیت موجود می‌کند. این پیامد که در دوره‌های مختلف از حیات سرمایه‌داری جهانی شاهدش هستیم، در واقع از فروکاهیدن عینی جامعه سرمایه‌داری به دو طبقه‌ی اصلی، بورژوازی و پرولتاریا، جلوگیری می‌کند. این نقش طبقات میانی است که آن را در دوره‌های رونق به نیرویی ضد رادیکالیسم انقلابی طبقه‌ی کارگر تبدیل می‌کند، نه برنامه آگاهانه‌ای برای طبقات میانی. از نظر اقتصادی نیز، گسترش طبقات میانی در واقع پیامد دوره‌های رونق و رشد اقتصادی است. آنچه اما ناگفته پیداست این است که این سفره‌ای که این‌گونه سرمایه‌داری گسترانده و بورژوازی بزرگ و طبقات میانی را از آنچه بر آن موجود است متعین می‌کند نتیجه مستقیم به بار آوردن فقر و فلاکتی سرسام آور برای فرودستان و حمله به سفره‌های آن‌هاست. در دهه ی 70 سرمایه‌های کوچک و متوسط در کنار سرمایه‌های انحصاری با تشدید استثمار طبقه ی کارگر و به قیمت فلاکت اقشار وسیعی از زحمتکشان به سرعت رشد کردند. طی دهه ی 70 گرایش نزولی نرخ سود ناشی از افزایش ترکیب ارگانیک سرمایه در بخش انحصاری به راحتی با بازتوزیع سود ناشی از استثمار روزافزون کارگران در بخش تولید کوچک و متوسط جبران می‌شد.

بخش حمل و نقل نیز از این روند برکنار نماند و همزمان با شکل‌گیری و رونق شرکت‌های حمل و نقل و واگذاری شرکت‌های دولتی حمل و نقل به بخش خصوصی، رشد به مراتب گسترده‌تری در تسهیلات را برای خرید کامیون توسط دولت تجربه کرد که پیامد آن افزایش تعداد کامیون‌داران خودراندنده می‌باشد. در حمل و نقل زمینی این کامیون‌داران خودراندنده همان طبقات میانی صنعت حمل و نقل هستند که هم روند انقلاب 1357 و هم بازآرایی سرمایه‌داری ایران در دهه هفتاد وزن‌شان را بالا می‌برد و مهم‌تر این که همین طبقه میانی به وجود آمده، در دوره رونق و بازتقسیم ثروت اجتماع به همان سرعت در دوران رکود و بحران در هم شکسته می‌شوند و فرایند پرولتریزه‌شدن به مانند بخش‌های دیگر برای‌شان اتفاق می‌افتد. جلوتر و در بررسی دهه 1390 خواهیم دید که چگونه این اتفاق در حال وقوع و تکوین است.

در دهه‌های هفتاد و هشتاد شمسی و در نتیجه‌ی ضرورت‌های انباشت سرمایه، مالکیت دولتی مرحله به مرحله به حراج بخش خصوصی گذاشته شد و در پی آن آخرین امتیازاتی که طبقه کارگر در انقلاب 1357 کسب کرده بود، سلب گردید. این بازپس‌گیری در بخش حمل و نقل ممکن نبود. زیرا در اینجا دیگر پای دولتی در میان نیست تا به بهانه ناکارآمدی و فساد، اموال کارگران به حراج گذاشته شود، بلکه قسمت اعظم کامیون‌ها متعلق به خرده مالکانی پراکنده، تحت نام کامیون‌داران است که باید خود را با ضرورت‌های جدید هماهنگ سازند، ضرورت‌هایی که به تمامی ماهیت طبقاتی آنها را قرار است، تغییر دهد.

در دهه 1370 بورژوازی ایران مرحله به مرحله و در فضای پسا جنگی اقتصاد به سمت تعمیق و تسریع روند استراتژی جایگزینی واردات رفت، روندی که در همان انقلاب 1357 شروع شده بود. رابطه ایران با بازارهای جهانی یکی از عرصه‌هایی بود که با سرنگونی رژیم سلطنتی دست‌خوش مهم‌ترین تغییرات شد. در الگوی حاکم بر توسعه سرمایه‌داری در ایران دوران پهلوی، بازار جهانی نقشی اساسی ایفا می‌کرد. اقتصاد ایران در این دوران معروف به اقتصاد باز بود. این وضع بعد از روی کار آمدن جمهوری اسلامی اساساً دگرگون شد. نگاهی به نقش صادرات در دو دوره متفاوت، به خوبی ابعاد این تغییر را به نمایش می‌گذارد. «در سال 1975 بیش از 45 درصد تولید ناخالص ملی صادر می‌شد که نقطه اوج صادرات محسوب می‌شود و در سال 1985 فقط 9.2 درصد از تولید ناخالص ملی صادر می‌شد که نشان دهنده کمترین نسبت، در این دوران است. البته

این روند دوباره تغییر کرد، به گونه‌ای که تا سال 1996 سهم صادرات به حدود ۲۲ درصد رسید^{۱۳} مستقل از بررسی اجزای مختلف تشکیل دهنده صادرات ایران و نقش بهای نفت در این نوسانات، در این واقعیت تردیدی نیست که درجه ادغام اقتصاد ایران در بازار جهانی در دوران بیست ساله جمهوری اسلامی به مراتب کاهش پیدا کرد. تغییر رابطه اقتصاد ایران با بازار جهانی تنها از نقطه نظر تضعیف موقعیت ایران در رابطه با کشورهای دیگر نیست که اهمیت دارد. امری که بورژوازی هیچگاه از آن سخنی به میان نمی‌آورد این است که این تغییر رابطه و کاهش ادغام در بازار جهانی در عین حال به معنای افزایش وزن و اهمیت بازار داخلی در روند ارزش‌افزایی در جامعه بود و این فرصتی تاریخی برای بورژوازی به ارمغان آورد تا مناسبات سرمایه‌داری را در تمام وجوهش بر حیات اجتماعی در ایران مسلط کند و تمام نارسایی‌ها، ضعف‌های تاریخی و ناهنجاری‌های مناسبات سرمایه‌دارانه را به مصاف طلبیده و به سمت استقرار سرمایه‌داری ای‌متکی به خود و بی‌نیاز از عصاهای کهنه گام بردارد. بورژوازی همین شرایط انقباض را هم دستاویزی برای تغییر رابطه توزیع ثروت اجتماعی قرار داد و هم به اهرمی برای تسلط اخلاقیات ویژه جامعه سرمایه‌داری، انضباط کار و تسلط حق خدشه‌ناپذیر مالکیت، تبدیل کرد^{۱۴}

گفتیم که پیامد اولیه سیاست جایگزینی واردات در اقتصاد، حجیم شدن هر چه بیشتر طبقه متوسط بود. در بخش حمل و نقل نیز همین روند را شاهدیم، کامیون‌داران در این دوره به لحاظ اماري نسبت‌مشابهی را تجربه کردند. در سال 1374 کل ناوگان باری ایران شامل 16402 کامیون بود که از این تعداد 44.6 درصد خود راننده، 20.3 درصد ملکی فرد دیگر، 17.5 درصد ملکی شراکتی، 17.3 درصد شرکتی (294 دولتی، 2586 خصوصی) بوده است.^{۱۵} همین آمار بعد از یک دهه در سال 1385 با وجود رشد چندین برابری ناوگان و رسیدن تعداد کل آن به بیش از 130 هزار کامیون بدین قرار است: 64 درصد ملکی خود راننده، 3 درصد ملکی شرکتی، 18 درصد ملکی شخص دیگر، 15 درصد ملکی شراکتی^{۱۶}. تغییر آمار طی این ده سال نشان

¹³. صادرات و بخش صنعت در ایران، دکتر ارسطو امامی خویی، اطلاعات سیاسی-اقتصادی شماره 130-129 خرداد و تیر 1377.

¹⁴. دولت و مبارزه طبقاتی در ایران؛ انباشت سرمایه در دوره‌ی آغازین جمهوری اسلامی، بهمن شفیق، انتشار در سایت تدارک کمونیستی.

¹⁵ مرکز آمار ایران، <https://amar.sci.org.ir/PlanList.aspx>

¹⁶. سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای 1385، ص 57

می‌دهد که سهم مالکیت خود را راننده‌ها افزایش پیدا کرده است و در مقابل سهم بخش مالکیت شرکتی کاهش داشته است، این روند ده ساله نشان از گسترش شتابان سرمایه‌ی خرد در بخش حمل و نقل است. این اتفاقی نیست که با آماری مواجه هستیم که از رشد سرمایه‌های خرد در بخش حمل و نقل در این مقطع حکایت می‌کنند. رشد و توسعه‌ی سرمایه‌ی خرد همزمان با کارکردهای اقتصادی و سیاسی که به صورت عام در سطور قبلی برشمردیم؛ توانایی پاسخگویی به نیازهای آن نوع از سرمایه‌داری را دارا بود. تکیه بر بازار داخلی، اقتصاد ایران را واجد ویژگی‌هایی همچون: قرار گرفتن محدود در زنجیره تجارت جهانی، ناتوانی تولیدکننده داخل برای رقابت در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی، سطح پایین تولید ناخالص داخلی نسبت به دوره‌های بعد کرده بود. در نتیجه نیاز به بخش حمل و نقلی با توان پوشش بین‌المللی وجود نداشته و «نظم و انضباط» ضرورت عاجلی نبود.

با پایان یافتن آن دوره - دوره جایگزینی واردات - به خاطر ضرورت‌هایی که پیامد آن‌ها پیدایی و چنبره انحصارها بر اقتصاد ایران و شکل‌گیری بورژوازی قدرتمندی بود که می‌توانست در سطح منطقه رقیبی جدی برای قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی باشد. این‌ها خود در هم تنیده‌اند با استثمار بیشتر طبقه‌ی کارگر، افزایش تولید ناخالص داخلی و نهایتاً روی‌آوری این بورژوازی قدرتمند به صادرات. این مجموعه تحولات نیز زنجیره‌وار مرتبط‌اند با افزایش نیاز به حمل و نقلی سازمان‌یافته که بتواند این زنجیره‌ی عظیم از نیاز به گردش کالا را برآورده سازد. به این مسأله در ادامه می‌پردازیم.

پیامد تغییرات اقتصاد ایران و رشد انحصارات و تغییر استراتژی به توسعه صادرات^{۱۷} روندی بود که باعث ناکارآمد شدن حمل و نقل جاده‌ای به شیوه‌ی سابق گردید، دست‌اندازی سرمایه‌های کلان به بخش حمل و

¹⁷. این استراتژی به تعریف سند "تصویب نامه توسعه صادرات" که در تاریخ 16 اردیبهشت 1383 با پیشنهاد اتاق بازرگانی، صنایع و معادن به تصویب هیئت وزیران رسید عبارت است از: «افزایش درآمدهای صادراتی کشور، گسترش و تنوع بازارهای هدف، افزایش تنوع کالاها و خدمات صادراتی، افزایش سهم کشور در تجارت جهانی، افزایش تولیدات صادراتی، بهبود کیفیت محصولات و خدمات صادراتی.» راهکارهای عملی برای رسیدن به این اهداف توسط سند بدین صورت آمده است: «1- توسعه آزادی و رقابت در محیط کسب و کار. 2- تشویق و حمایت از سرمایه گذاری خارجی با هدف توسعه صادرات. 3- توسعه زیر ساخت‌های مرتبط با امر صادرات از قبیل حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی و ریلی، خدمات بانکی، خدمات بیمه و ضمانت صادرات و استقرار نظام رقابتی در استفاده از این زیر ساخت‌ها. 4- حرکت به سمت استقلال بورس‌های اوراق بهادار و کالا. 5- متصل کردن بازارهای مالی داخلی به بازارهای مالی بین‌المللی. 6- تلاش برای کاهش ریسک فعالیت‌های اقتصادی سرمایه‌گذاران خارجی در کشور. و ...»

نقل را نیز می توان زایده همین تحولات دانست. برای روشن شدن روند، به مثال شکل گیری و فرایند روآوری هلدینگ غدیر به حمل و نقل می پردازیم. برخورد این هلدینگ به حمل و نقل را می توان به عنوان مثالی از تحول بخش حمل و نقل پا به پای تحولات در سطح تمرکز سرمایه داری و سرازیر شدن سرمایه برای چرخش در یک بخش جدید و سودآور، در نظر گرفت. تاریخچه ی هلدینگ غدیر و ارتباط آن با حمل و نقل را می توان ساده شده ارتباط سرمایه داری ایران با بخش حمل و نقل جاده ای و مسأله کامیون داران دانست.^{۱۸} همین اتفاق در بعضی انحصارات دیگر همانند گروه تولیدی سایپا با تغییرات جزئی اتفاق افتاده است و مهمتر این که هم اکنون در بیشتر انحصارات، این فرایندی است که یا در حال انجام است و یا برای انجام آن در آینده، برنامه هایی وجود دارد.

شرکت توسعه سرمایه و صنعت غدیر که با سرمایه گذاری بانک صادرات در سال ۱۳۷۶ فعالیت خود را شروع کرد، توانست در مدت کوتاهی در زمینه ی راه اندازی کارخانجات تولید سیمان به شرکتی انحصاری تبدیل شود. برخی از شرکت های زیر مجموعه ی غدیر که تا نیمه های دهه ۱۳۸۰ به وجود آمدند عبارتند از: شرکت سیمان شرق، شرکت سیمان سپاهان، شرکت سیمان کردستان، شرکت سیمان دشتستان، شرکت سرمایه گذاری دی، شرکت سرمایه گذاری آذر، شرکت سیمان خزر، شرکت سیمان نی ریز، شرکت سیمان خوزستان، شرکت بین الملل ساروج بوشهر. توسعه این شاخه از سرمایه گذاری در حال حاضر باعث شده که ایران در حال حاضر به عرصه صادرات سیمان وارد شده و بر طبق گزارش سازمان زمین شناسی آمریکا، با تولید ۶۵ میلیون تن سیمان، به عنوان پنجمین تولید کننده ی بزرگ سیمان جهان، در سال ۲۰۱۲ شناخته شود. غدیر در سال ۱۳۸۹ اقدام به تاسیس شرکت حمل و نقل کرده است که در ابتدا فقط برای تولیدات درونی هلدینگ غدیر و سپس برای حمل تولیدات مابقی شرکت های دیگر فعالیت می کرد. هم اکنون غدیر، فقط در حمل و نقل

^{۱۸} هرچند لازم است تاکید کنیم فقط حالت ساده شده ی این رابطه و نه بیش تر از آن. چون در ساده ترین حالت مسأله یک شرکت یا انحصار اقتصادی عملکردش تابع سود بلاواسطه ی انحصار و در آینده نگرانه ترین حالت تابع دورنمایی استراتژیک همین سود در بازار است و اعمالش ممکن است و بسیار پیش می آید که به ضرر انحصارات دیگر باشد. اما دولت در اعمال خود ناچار است منافع سرمایه را — که عموماً منافع عام کلیت سرمایه داران یک کشور است — نمایندگی کند. خلاصه کلام آن که منظور از این مثال فقط برای درک بیشتر مسأله بوده و نه برای برقرار کردن رابطه ای یک به یک و مکانیکی میان دولت و منافع سرمایه داران منفرد. از همین روست که ما شاهدیم که هلدینگ غدیر به محض درک ضرورت کارایی و سودآوری بیشتر یک شرکت حمل و نقل دست به تاسیس آن می زند اما دولت بیش از یک دهه بعد هنوز در فرایند حل مسأله حمل و نقل قرار دارد.

سیمان دارای شرکت‌های حمل و نقل زیر می‌باشد: حمل و نقل ایرسا، حمل و نقل سپهر سیمان مشهد، حمل و نقل کالای رهنورد سیمان سپاهان، حمل و نقل اعتماد ترابر گروس، حمل و نقل دامون، حمل و نقل میلاد بار.^{۱۹}

آن‌چه که از اوایل دهه 1380 تاکنون در حال رخ دادن است شکل‌گیری و گسترش انحصاراتی است که بخش‌های مختلف تولید و توزیع را این‌گونه یکی پس از دیگری تسخیر می‌کنند. این دهه، با شتاب‌گیری در توسعه بخش انحصاری بورژوازی ایران شروع گردید، این فرایند در سرتاسر آن تشدید شد و نهایتاً به رکودی مزمین انجامید. این روند رشد و رکود دوگانه نمی‌توانست در دراز مدت ادامه پیدا کند و بخش انحصاری اقتصاد را درگیر خود نکند. به همین دلیل و اساساً به منظور جلوگیری از تسری رکود به بنگاه‌های انحصاری که می‌توانست به بحران عمیق اقتصادی منجر شود، دولت‌های نهم و دهم تلاش اصلی خود را بر مقابله با این رکود در بخش‌های میانی و خرد اقتصاد ایران متمرکز کردند. تلاشی که ناموفق بود. با ورشکستگی بخش‌هایی از بورژوازی خرد و متوسط عملاً زیر پای بورژوازی انحصاری ایران نیز خالی می‌شد، و آن را مجبور می‌کرد تا به دنبال بازارها و منابعی در بیرون از مرزهای ایران بگردد. برون‌گرایی اقتصادی محصول این دوره از توسعه سرمایه داری ایران بود. استراتژی توسعه صادرات، جستجوی بازارهای جهانی و منطقه‌ای، و تلاش برای یافتن متحدین و بوجود آوردن بلوک‌های سیاسی و اقتصادی توسط جمهوری اسلامی، همزمان بود با شکست‌های بورژوازی ترانس آتلانتیک در افغانستان و عراق. با شروع دهه‌ی 1390 کاهش چشمگیری در رونق بخش انحصاری به وجود آمد و نشانه‌های آن تقریباً در همه شاخه‌های سرمایه‌ی انحصاری مشاهده می‌شد. در این هنگام بود که تحریم‌های آمریکا به عنوان ابزاری از جانب بورژوازی ترانس آتلانتیک در برهه‌ای حساس در مقابل بورژوازی ایران قرار گرفت تا آن را از میدان به در کند. هم‌تراز همین اقدام در سطح سیاسی هجوم نظامی - تسلیحاتی هم‌دستان و متحدان این بورژوازی بین‌المللی، برای سرنگونی اسد و مجبور کردن جمهوری اسلامی به عقب نشینی در استراتژی تشکیل بلوک منطقه‌ای بود. همزمان شدن این دو امر ظاهراً باید گریزگاه- های بورژوازی انحصاری ایران را می‌بست و آن را به دست کشیدن از آرزوهای بلندپروازانه‌اش وادار می‌کرد. اما

¹⁹. سایت هلدینگ سیمان غدیر: <http://www.giidx.com/Transport.aspx>

بورژوازی ایران آن گونه که تصور می شد نه تنها در هم شکسته نشد بلکه با تحکیم روابط خود با همسایگان منطقه ای و فرمانطقه ای که به نحوی سر ناسازگاری با آمریکا داشتند به این مسأله پاسخ گفت.^{۲۰} با شتاب در توسعه بخش انحصاری، تراکم و تمرکز سرمایه در هلدینگ ها و تراست های تولیدی و مالی باعث افزایش قابل توجه حجم ارزش اضافی مورد نیاز برای تامین نرخ رشد لازم گردید. لازمی این امر بازتوزیع حجم بیشتری از سود سرمایه کل به نفع سرمایه های بزرگ و به ضرر سرمایه های کوچک تر بود. با هرچه متراکم و متمرکزتر شدن سرمایه های انحصاری؛ هلدینگ ها و تراست هایی جدید پا به میدان گذاشتند که از ترکیب ارگانیک سرمایه ی بالاتری از بورژوازی خرد برخوردار بودند. هر دم بر سهم سرمایه ثابت به سرمایه متغیر افزوده می شد و مکانیسم گرایش نزولی نرخ سود را فعال تر می کرد. در طی این دوران واحدها و بنگاه های متعددی که نتوانسته بودند و یا نمی توانستند سرمایه گذاری کافی برای ارتقاء سطح تکنیکی و فنی و سازمان تولید به عمل آورند تعطیل شدند. این الگوی انباشت مبتنی بر ارجحیت توسعه انحصارات، از یک سو به سقوط سریع بخش کوچک و متوسط بورژوازی منجر شده و می شود و از سوی دیگر به تداوم دور باطل تورم و فساد فزاینده و فقر و فلاکت می انجامد.^{۲۱}

نتیجه هردو روند یعنی رقابت و کشمکش بورژوازی ایران در سطح منطقه با رقبا و روند داخلی رشد انحصارات به ضرر سرمایه های خرد بخش حمل و نقل تمام شد. یکی از پیامدهای روند اول، قرارگیری ایران در جاده ابریشم - که چین را به اروپا وصل می کند و از طرف دیگر محورهای ترانزیتی ایران را به شدت پرترد می کند - است و این خود ضرورت وجود شرکت های حمل و نقل گسترده و به صرفه را بیش تر می کند. پیامد

^{۲۰} روی دیگر تحریم های آمریکا اما پیامدهای فاجعه بار آن بر روی وضعیت زیست طبقه ی کارگر بود، امری که هم خود در حال تکوین بود و هم بورژوازی به بهانه ی آن سفره ی کارگران را بیشتر مورد هجوم قرار داد. این امر با وجود این که هیچ گاه به عنوان هدف تحریم از جانب کاخ سفید مطرح نشد اما مگر نه اینکه ایجاد نارضایتی داخلی یکی از اهداف تحریم های اقتصادی است و مگر نه این که این نارضایتی زمانی ایجاد می شود که کارد به استخوان فروستان برسد. استراتژیست های کاخ سفید که این نارضایتی ها را به عنوان هدف مستقیم تحریم ها درک کرده و در تلاش برای ایجاد و سمت و سو دادن به آنند به مراتب روشن بین تر از اکثریت چپ ایرانند. چپی که به قیمت سرنگونی جمهوری اسلامی همه چیز را کنار گذاشته و حتی از سیاست های امپریالیستی همچون تحریم حمایت کرده و آثار آن را بر زندگی طبقه ی کارگر به عنوان «پیامد ناخواسته ی تحریم ها» زیر سبیلی رد می کند. این تفاوت نشان می دهد که هر نیروی نظری اگر که در جایگاه واقعی و طبقاتی خود در جامعه قرار گیرد تا چه اندازه می تواند به تحلیل مسائل بپردازد و در مثال استراتژیست ها تا چه اندازه می تواند خطرناک باشد و اگر که نظریه در جایگاه درست خود قرار نگیرد تا چه اندازه کاریکاتوری خنده دار می شود.

^{۲۱} این بخش برگرفته از مقاله روشننگر وحید صمدی با عنوان آشکار شدن تنگناهای توسعه سرمایه داری در ایران و تکوین زمینه های تلاطمات نوین اجتماعی منتشر شده در سایت تدارک کمونیستی است.

این ضرورت‌ها را به شیوه‌های گوناگون می‌توان در عملکرد و سخنان نهادهای مختلف مشاهده کرد. به عنوان مثال سخنان مدیر سازمان راهداری در بهمن 96 همین نکته را به صورتی پوشیده در ملاحظات اخلاقی بیان می‌دارد. «مدیرکل دفتر حمل و نقل کالای سازمان راهداری با بیان این که رشد بار و ناوگان جاده‌ای در کشور متعادل نیست، گفت: طبق گزارش‌های تهیه شده از سوی دفتر حمل و نقل کالا طی 10 سال گذشته حد فاصل سال‌های 85 تا 95 تعداد ناوگان ایرانی حدود 200 درصد رشد داشته است. ... وی با اشاره به دلایل عدم بهره‌وری در حمل و نقل جاده‌ای کالا تصریح کرد: 82.5 درصد از خودروهای ناوگان باری جاده‌ای خود مالک هستند و راننده با وجود داشتن دغدغه‌هایی مانند خودرو و اقساط آن باید به فکر پیدا کردن بار نیز باشد و قاعدتاً این مسئولیت باید در اختیار شرکت حمل و نقل یا بازارگاه باشد تا راننده تمرکز و توجه خود را معطوف به رانندگی کند.»²² مذاکرات اتاق بازرگانی ایران با همت‌هایش در کشورهای همسایه²³ و برنامه‌های عباس آخوندی²⁴ هم شاهد دیگری بر این ضرورت است. روند دوم نیز که تحت تأثیر رشد انحصارات است باز کامیون‌داران را به عنوان سرمایه‌ی خرد بخش حمل و نقل به نابودی می‌کشاند. این تحول اما با وجود اینکه همگی این دلایل و ضرورت‌ها آن را این‌گونه ایجاب می‌کنند به سادگی نمی‌تواند اتفاق بیافتد و برای اجرایی شدن نیازمند میانجی‌مندی خاص خود است تا بر همگان به‌سان امری پسندیده و ضروری جلوه کند. از آن جا که بخش حمل و نقل در اختیار بخش دولتی نیست که به بهانه‌های مختلف اموال دولتی به حراج بخش

²² مصاحبه با سایت خودرو کار در تاریخ 3 بهمن 1396، کد خبر: ۱۳۸۶۸.

²³ نمونه بارزی در این زمینه ابراز نظر طرفین اتاق مشترک ایران و آذربایجان در اسفند 1395 است. در این جلسه که افتتاحیه اتاق ایران و آذربایجان بود یکی از موانع همکاری تجاری دو کشور موانع موجود در حمل و نقل ایران بیان می‌شود. منبع: <http://otaghiranonline.ir> کد خبر: 74333.

²⁴ در برنامه‌های عباس آخوندی مواردی در جهت تایید هر دو روند می‌توان مشاهده کرد. در برنامه به عنوان اهداف وزارتخانه‌ی تحت نظر او آمده است که «کمک به شکل‌گیری هلدینگ‌های سرمایه‌گذاری به ویژه در بخش حمل و نقل» و «جذب سرمایه‌گذاری خارجی از طریق حمایت از تشکیل شرکت‌های بزرگ و چندملیتی، شرکت‌های سهامی عام قابل عرضه در بورس اوراق بهادار» که چیزی به جز تسریع روند دوم برای حمل و نقل، نیست. همچنین اهدافی همچون «استفاده حداکثری از موقعیت قرارگیری مناسب ایران در کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب جهت عبور کالا و مسافر ترانزیت.» و «کسب سهم بیشتر از بازار حمل و نقل منطقه‌ای» برنامه‌های جهت رسیدگی به ضرورت‌های روند اول پیش‌روی حمل و نقل ایران است. متن کامل برنامه پیشنهادی عباس آخوندی برای وزارت راه و شهرسازی در خبرگزاری خانه ملت به آدرس:

<http://www.icana.ir/Fa/News/233593> موجود است.

خصوصی گذاشته شود، مسأله بر سر کامیون‌داران منفردی است که هنوز بخش اعظم حمل و نقل جاده‌ای را در دست دارند^{۲۵} و در شرایط کنونی می‌توانند واکنش‌های پردامنه‌ای از خود بروز دهند.

تا اینجا ث نشان دادیم که بخش اعظم کامیون‌داران در کجای جامعه ایستاده‌اند و متعلق به چه طبقه‌ای^{۲۶} بوده و آن را اجمالاً در بستر تاریخ سه دهه‌ی اخیر ایران قرار دادیم. حال لازم است ابتدا به صورت عام به بررسی آن طبقات - خرده‌بورژوازی - پرداخته و رفتارهای متفاوت‌شان را در چند دوره‌ی متفاوت تاریخی بررسی می‌کنیم. بعد از آن دلالت‌های ضمنی این بررسی عام را در رفتار عینی و مطالبات کامیون‌داران نشان دهیم و از این راه یک مرحله به تعیین این که در شرایط کنونی، خرده‌بورژوازی کامیون‌دار، دنباله‌روی منافع کدام طبقه می‌شوند، نزدیک شویم. سپس با اشاره اجمالی به این دنباله‌روی، روشن می‌سازیم که چرا طبقه کارگر، با درگیری در این سیاست تبدیل به دنبال رو و بازنده‌ی میدانِ نبردِ سهم‌گینِ طبقاتیِ پیش رو خواهد شد.

^{۲۵}. تعداد ناوگان باری شناسایی شده در سطح کشور (پلاک ایران) در سال ۱۳۹۵ در حدود ۳۶۰ هزار دستگاه بوده که از این تعداد ۲۹۴ هزار دستگاه (۸۱.۷ درصد) خود راننده، ۲۲.۶ هزار دستگاه (۶.۲ درصد) ملکی شراکتی، ۲۷.۴ هزار دستگاه (۷.۶ درصد) ملکی شخص دیگر، ۱۶ هزار دستگاه (۴.۴ درصد) ملکی شرکت یا مؤسسه می‌باشد. این آمارها نشان می‌دهد که هنوز در بخش عمده ناوگان باری کشور (۸۷.۹ درصد)، راننده در مالکیت دستگاه سهم (مالکیت کامل یا شراکتی) می‌باشد.

^{۲۶}. برای آن که یک جمعیت انسانی را بتوان طبقه دانست علاوه بر ویژگی‌های مشترک اقتصادی، که برآمده از جایگاه آن‌ها در مناسبات تولیدی است، باید که دارای ویژگی‌های سیاسی اجتماعی مختص به خود نیز باشند. طبقه بیش از آن که مفهومی سلب و اقتصادی باشد، فرایندی تاریخی است. فرایندی که علاوه بر ویژگی‌های مشترک اقتصادی، شامل توانایی ایجاد یک خط سیاسی مشخص و کسب آگاهی طبقاتی در مبارزه است. در ادامه نشان خواهیم داد که به این مفهوم دقیق، کامیون‌داران، طبقه نیستند. همین دید را برای قسمت‌های مختلف خرده‌بورژوازی می‌توان انجام بسط داد اما در قسمت‌های مختلف متن، برای نامیدن کامیون‌داران و خرده‌بورژوازی، ناچاراً از کلمه طبقه استفاده کرده و آن را بر کلماتی همچون قشر یا گروه ترجیح دادیم.

خرده بورژوازی؛ چند برخورد در دو صده اخیر^{۲۷}

اعتصاب کامیون‌داران یک نمونه خصلت‌نما برای بررسی برخورد چپ به خرده‌بورژوازی در دوره‌ی کنونی می‌باشد. با هر تحرکی از جانب این طبقات همچون تجمع مال‌باختگان یا اعتصاب بازاریان؛ شور و هیجانی عظیم چپ را فرا می‌گیرد. بیشتر جریان‌های چپ به جای تلاش برای تفکیک و تقسیم‌بندی دقیق و دقیق‌تر نیروهای تشکیل‌دهنده‌ی این اعتراضات، با یک کاسه‌کردن همه‌ی آن‌ها تحت نام اعتراضات مردمی، فقط خاک در چشم خود و تشکلهای کارگری می‌پاشند. این چپ چنان درگیر فانتزی رهبری است که به تمامی فراموش کرده که رهبری طبقه‌ی کارگر نه یک امر آیینی که بدان تقدیم کنند بلکه فرایندی از مبارزه طبقاتی است که طبقه‌ی کارگر باید برای تعیین دادن به آن بجنگد. این چپ که همان رویکرد بورژوایی را نسبت به مفهوم نمایندگی دارد، تصورش از رابطه‌ی خودش و کارگران نیز بدین صورت است. این نمایندگان خودخوانده، طبیعی است که هنگام تحرکاتی مانند اعتصاب کامیون‌داران شروع به حمایت کرده و «کار فکری» مدنی خود را مکمل کار مبارزاتی کارگران بدانند. برای همین ضروری است به چند تجربه‌ی تاریخی، برای بررسی رابطه‌ی خرده‌بورژوازی و طبقه‌ی کارگر بپردازیم و نشان دهیم که اتفاقاً رهبری طبقه‌ی کارگر امری نیست که تمامی طبقات فرودست به صورتی فراتاریخی بدان پایبند باشند بلکه بستگی تام به توان طبقه‌ی کارگر و حزب انقلابی‌اش برای کسب این رهبری در پروسه‌ی مبارزه‌ی طبقاتی دارد.

با نگاهی به تاریخ سرمایه‌داری می‌بینیم که بورژوازی خود از دل طبقه متوسط شهری در قرون وسطی به وجود آمده و خرده بورژوای دوران گذار به سرمایه‌داری به نحوی خود از اسلاف بورژوازی محسوب می‌شود و متفاوت از خرده‌بورژوازی دوران جدید است که از اخلاف بورژوازی است. بورژوازی اسلاف خود را در همان

²⁷. اطلاعات تاریخی این بخش در صورت لزوم به صورت دقیق ارجاع داده شده است، مابقی اطلاعات کلی دیگر برگرفته شده از منابع زیر است:

اطلاعات مربوط به تاریخ قرن نوزدهم اروپا:

1. عصر انقلاب، اریک هابسپام، ترجمه علی‌اکبر مهدیان.
2. هیجدهم برومر لویی بناپارت، کارل مارکس، ترجمه باقر پرهام.
3. مبارزه‌ی طبقاتی در فرانسه، کارل مارکس، ترجمه باقر پرهام.

داده‌های مربوط به انقلاب روسیه:

1. تاریخ انقلاب روسیه، لئون تروتسکی، ترجمه سعید باستانی
2. تاریخ روسیه شوروی، ای‌اچ کار، ترجمه نجف دریابندری

دوره‌ی پیدایش‌اش به درِیوزگی و نابودی کشاند و اخلاف خود را به صورت دوره‌ای و در مواقع بحران به نابودی می‌کشاند. اما هیچ کدام از این‌ها توانایی قدرت‌نمایی در مقابل بورژوازی و نابودی آن را ندارند. نه دهقانان و پیشه‌وران که خرده‌بورژوازی دوره‌های ابتدایی سرمایه‌داری بودند و نه خرده‌بورژوازی دوره‌ی کنونی که زائیده‌ی سرمایه‌داری است؛ تنها پرولتاریاست که توانایی نابودی بورژوازی و نظم متبوع‌اش را دارد. اما پرولتاریا نباید نسبت به فراز و نشیبی که رابطه‌ی بورژوازی و خرده‌بورژوازی دارد بی تفاوت باشد. این فراز نشیب از لحاظ تاریخی نشان داده است که خرده بورژوازی در دوره‌ای می‌تواند باعث نابودی انقلاب شده و فرزندان دلیر انقلاب را به پای دیوارِ جوخه‌های مرگ بکشاند و در دوره‌ای دیگر تبدیل به متحدی مهم در ابتدای انقلاب شود و نقشی به سزا در پیروزی انقلاب ایفا کند. این دوگانگی و نوسان، بسته به شرایط مشخص هر عصر، نقش‌های متفاوتی به طبقات میانی داده است و این نقش‌های مختلف را در دوره‌هایی همچون انقلابات 1848 یا روسیه‌ی 1917 و یا انقلاب ایران می‌توان دید.

مسأله‌ی ائتلاف با دهقانان در شرایطی مطرح شد که در دهه 1840 دهقانان در اکثر کشورهای اروپایی دارای جمعیت تعیین‌کننده‌ای بودند و همین آن‌ها را به وزنه‌ای تعیین‌کننده در معادلات سیاسی تبدیل کرده بود، با این حال تعیین‌کنندگی دهقانان در بخش‌های مختلف اروپا متفاوت بود. کشورهای اروپایی در میانه قرن 19 را می‌توان به سه دسته تقسیم کرد: 1. انگلستان که به تمامی می‌توان آن را جدا از سایر کشورهای قاره دانست و انقلاب بورژوازی در آن به سرانجام رسیده و می‌توان گفت مناسبات سرمایه‌دارانه بر آن حاکم شده بود. 2. کشورهای غربی قاره اروپا که حالت گذار داشته و از لحاظ سیاسی - اقتصادی، هنوز بقایای نظام فئودالی وزنه‌ی سنگینی در کنار مناسبات دنیای سرمایه‌داری تشکیل می‌دادند؛ همانند فرانسه و سوئیس 3. کشورهای شرق اروپا، که می‌توان آن‌ها را تحت سیطره مناسبات فئودالی دانست همانند روسیه و لهستان.

در این سه نوع مناسبات در 1848 سه نقش و رابطه‌ی متفاوت را می‌توان مابین خرده‌بورژوازی و انقلاب تشخیص داد. در انگلستان، خرده‌بورژوازی همان خرده‌بورژوازی دنیای جدید است، دکان‌داران، بازاریان، خرده-مالکان روستا و صنعتگران. در دهه منتهی به 1848 به علت وجود مبارزات خودانگیخته‌ی طبقه‌ی کارگر

تأکید بر حفظ و گسترش جنبش مبارزاتی مستقل طبقه‌ی کارگر (مثلاً چارلیست‌ها) موضعی مترقی بود. در طول سه دهه بعد گام اساسی برای طبقه‌ی کارگر، حفظ این استقلال بود و نهایتاً در دهه 1880 رساندن‌اش به بالاترین سطح سیاسی که همان تشکیل حزب مستقل کارگری بود. اما همان گونه که انگلس در مکاتباتش درباره‌ی ایالات متحده آمریکا تصریح می‌کند²⁸، تشکیل حزب مستقل سراسری، باید بدون وسواس لازم درباره خط سیاسی حزب و با تأکید بر استقلال طبقاتی از سایر طبقات باشد. در آن شرایط مشخص انگلستان و ایالات متحده، نمی‌توان سخنی از ائتلاف‌های زود هنگام در میان طبقات زد و تأکید فقط بر استقلال سیاسی - تشکیلاتی کارگران از سایر گروه‌های سیاسی است²⁹. کما این که در همان دوره مارکس و انگلس در نقد برنامه‌ی گوتا نسبت به حزب سوسیال دمکرات آلمان بیش‌ترین سخت‌گیری‌ها را اعمال کرده و با اتحاد دو جناح از طبقه‌ی کارگر مخالفت می‌کنند و تأکیدشان بر خط سیاسی مترقی حزب است؛ که با این ائتلاف لطمه می‌بیند.³⁰

در کشورهای اروپای غربی، به عنوان مثال فرانسه، که رویارویی بورژوازی و پرولتاریا واضح‌تر از مابقی نقاط بود شاهد نوسانات شدیدی در مواضع طبقاتی خُرده بورژوازی در فرایند انقلاب از 1851 - 1848 می‌باشیم. دهقانان در ابتدا همراه با بورژوازی جمهوری خواه و پرولتاریا در صف انقلابیون قرار داشتند. با پیروزی بر قدرت حاکم و تشکیل "جمهوری" توسط بورژوازی و همچنین تشکیل نهادهای موازی توسط پرولتاریا، این دو طبقه مستقیماً در مقابل هم قرار گرفتند. بورژوازی از جانب نهادهای پرولتری احساس خطر کرده و از سوی دیگر، دهقانان فرانسوی در نتیجه‌ی اقدامات جمهوری بورژوایی مرحله به مرحله از انقلاب فاصله پیدا می‌کردند؛ تلاقی این دو جریان، اتحاد بورژوازی و خرده‌بورژوازی بر علیه پرولتاریا و سرکوب انقلاب با

²⁸. نامه انگلس به اف . ک. ویچنیوتسکی F.K. Wischnewstzky در 28 سپتامبر 1886، منتخب مکاتبات مارکس و انگلس، چاپ مسکو 1962، صفحات 398 و 399. به نقل از کتاب مارکسیسم و حزب، جان مالینوکس، ص 119.

²⁹. در آن دوره در ایالات متحده و انگلستان کارگران تابع احزاب طبقه‌ی حاکم بود و حزب مستقل خود را نداشتند پس ائتلاف‌های بینا طبقاتی منجر به حرکت کارگران در راستای منافع طبقات دیگر می‌شد.

³⁰. باید در نظر داشت که نمی‌توان این گونه استقلال طبقاتی را از خط سیاسی حزب جدا دانست. استقلال طبقاتی در گرو استقلال خط سیاسی و نظری یک طبقه است. مادامی که آن طبقه نتواند افق سیاسی و خطوط نظری خاص خود را ایجاد کند نمی‌توان آن را مستقل نامید. آنچه که مارکس و انگلس را به چنین موضعی درباره تشکیل حزب طبقه‌ی کارگر کشاند، بیشتر اولویتهی زمانی بود تا نظری. خواست آنان این بود که ابتدا حزب جداگانه‌ی طبقه‌ی کارگر تشکیل شده و سپس این حزب جریان تکامل خود را به سمت نظریه و کنش سیاسی مترقی طی کند.

هدف برقراری قانون و نظم و حفظ مالکیت خصوصی بود. در شرق اروپا همانند لهستان، آنجا که اساساً نمی‌توان در دوره‌ی 1848 از طبقه‌ی کارگر سخن گفت؛ بعد از سرکوب انقلاب توسط ارتش با بدنه‌ی دهقانی، انقلابیون به این آگاهی رسیدند که بدون حل مسأله‌ی ارضی و جلب حمایت دهقانان، انقلاب به پیروزی نخواهد رسید. راهکار احزاب سوسیالیست در قبال مسأله‌ی ارضی و دهقانی این کشورها عبارت بود از حمایت از بورژوازی این کشورها برای انقلاب بورژوازی و از این راه آزادسازی دهقانان از قید مناسبات فئودالی.

رفته رفته در اواخر قرن 19 در اکثر کشورها یاروپایی و حتی در جاهای عقب‌مانده‌ای مانند روسیه سرواژ لغو شده بود و دیگر تاکتیک سابق درباره‌ی دهقانانی که بعد از لغو قانونی مناسبات فئودالی همچنان در برخی کشورها وزنه‌ی تعیین‌کننده‌ای بودند؛ نمی‌توانست مترقی باشد. موضع سابق، اکنون به حمایت از عملی تبدیل می‌شد که پیش‌ترها بورژوازی آن را به اتمام رسانیده بود. در دو دهه آخر قرن 19 و با ظهور احزاب سوسیال دموکرات، موضع این احزاب درباره مسأله‌ی ارضی، حول ملی کردن زمین‌ها می‌چرخید. در تمام این دوره دهقانان پرجمعیت‌ترین طبقه‌ای بودند که با این احزاب به دشمنی پرداختند، با این حال این احزاب در چند دهه‌ی ابتدایی حیات خود، برای تغییر این دشمنی، در مجموع کاری انجام ندادند.³¹

در روسیه‌ی تزاری اوایل قرن 20 مسأله پیچیدگی خاص خود را پیدا کرد. در روسیه حتی در اوایل قرن 20 دهقانان بزرگترین و پرجمعیت‌ترین طبقه بودند. با وجود جمعیت بالای دهقانی، احزاب طبقه‌ی کارگر در روسیه نمی‌توانستند به دشمنی دهقانان واقعی ننهند و لازم بود سیاست دیگری جایگزین سیاست ملی کردن بی‌قید و شرط زمین گردد. این خلاقیت تاریخی را طبقه‌ی کارگر انقلابی روسیه و در راس آن بلشویک‌ها انجام دادند. آن‌ها به شکاف تقسیم دهقانان به دو دسته‌ی اکثریت بی‌زمین و اقلیت زمین‌دار در روستا، که نفوذ سرمایه‌داری در روستا تسریع کرده بود بیان تئوریک دادند. سیاست بلشویکی، اتحاد تاکتیکی طبقه‌ی کارگر و دهقانان بی‌زمین در مرحله اول انقلاب، حول خواست تقسیم زمین‌های اربابی میان دهقانان بی‌زمین بود. این سیاست - همان گونه که بلشویک‌ها پیش‌بینی می‌کردند - اکثریت دهقانان را با آنان

³¹. ای‌اچ کار، تاریخ روسیه شوروی، صص 445-457.

همراه ساخت ولی در دوره‌ی بعد که نوبت به ملی سازی زمین‌ها رسید، دهقانان تمام قد در برابر انقلاب قرار گرفتند.

طبقات اجتماعی به واسطه‌ی سطح تشکلیابی شان منافع‌شان را تشخیص می‌دهند و بر اساس منافع‌شان، در تحولات موضع‌گیری می‌کنند. در این فرایند گرچه خاطره‌ی تاریخی بی‌تاثیر نیست اما تاثیر آن دیری نمی‌پاید.^{۳۲} مسأله بعدی، تفسیر و پیش‌بینی رفتار یک طبقه برای آینده، بر اساس جایگاه و سمت و سوی منافع‌اش و بعد از آن اتخاذ اقداماتی متناسب با این سمت سو است. متد برخوردی این‌چنینی، کارگران روسیه و در رأس آن بلشویک‌ها را، یک گام پیش‌تر از وقایع قرار می‌داد؛ امتیازی که در کوران تحولات انقلابی بسیار با اهمیت و تعیین کننده است.

هر چه از اوایل قرن 20 فاصله می‌گیریم دیگر کمتر جایی می‌توان یافت که مناسبات پیشاسرمایه‌داری بر اقتصاد آن حاکم بوده و در آن دهقانان نیرویی تعیین‌کننده باشند. دهقانان به عنوان طبقه‌ای متعلق به دوران پیشاسرمایه‌داری در مقابل مناسبات نوین از بین رفته، و امروزه سرمایه‌داری خرده بورژوازی مخصوص به خود را تولید کرده است. در نیمه‌ی دوم قرن 20 دیگر مسأله نه ارتباط جنبش طبقه‌ی کارگر با دهقانان بلکه کم و کیف ارتباط با خرده‌بورژوازی نوظهور بود. -یکی از مهم‌ترین انحرافات در رابطه‌ی میان تشکلهای طبقه‌ی کارگر با گروه‌های خرده بورژایی نمونه انقلاب 1357 ایران است. در انقلاب ایران، اکثریت چپ ایران (حزب توده و فداییان اکثریت) با نادیده گرفتن تجربه‌ی 1917، سمت و سویی که منافع خرده‌بورژوازی در آن دوران داشت را در نظر نگرفته و دست به تفکیک آن به عنوان طبقات ناپایدار نزدند. اینان با تحلیل اشتباهی که از فرایند انقلاب داشتند و به بهانه‌ی همراهی با قدرت توده‌های مردم در مقابل امپریالیسم، دست به اتخاذ رویکردی زدند؛ که نهایتاً نتوانست رفتار این خرده‌بورژوازی را پیش‌بینی کرده و تحلیل نماید. عملاً در این فرایند، آن‌ها به دنباله‌رو این طبقات و در نهایت - چون خود این طبقات دنباله‌رو بورژوازی ضد سلطنت بود - دنباله‌رو بورژوازی، تبدیل شدند. در مقابل این‌ها اما سازمان‌های خط سه، رویکردی چپ‌روانه

³² . مثلاً در این‌که بورژوازی خاطره‌ی تاریخی دهشتناکی از اسم کمونیسم دارد شکی نیست اما به محض داشتن سمت و سویی سرمایه‌دارانه در بطن هر نیرو و طبقه، دولت‌های امپریالیستی از کنار آن قرار گرفتن ذره‌ای شک به خود راه نمی‌دهند؛ حتی اگر این نیرو بر خود اسم کمونیست بگذارد. از این قبیل است که آمریکا حامی اتحاد گرایش‌های چپ ایران می‌شود و یا پرچم‌اش در سوریه همراه با «چپ‌گرایان» کُرد به اهتزاز در می‌آید.

نسبت به خرده‌بورژوازی داشتند و نتوانستند از پتانسل‌های لایه‌های پایینی آن استفاده نمایند. پیامد همه‌ی این‌ها همراهی شدن جمعیت عظیم طبقات میانی با منافع سرمایه‌داری ایران بوده و همین نقشی عظیم در شکست انقلاب و سرکوب آن توسط دولت بورژوازی نوپا داشت.

در این مرور مختصر تاریخی می‌توان سه برخورد طبقه‌ی کارگر و سازمان‌ها و احزاب متبوعش با خرده-بورژوازی را در سه شرایط تاریخی خصلت‌نمایی کرد:

1. برخورد ناشی از دنباله روی و ادغام طبقاتی که سرانجام به پشت کردن خرده‌بورژوازی به انقلاب در میانه‌ی راه و سرکوب پرولتاریای انقلابی به دست همین موئتلف طبقاتی‌اش، می‌انجامد.

2. طرز نگاهی چپ روانه که مبتنی بر طرد جزمی این طبقات و ارتجاعی خواندن آن‌ها است. این برخورد نوسان جایگاه خرده بورژوازی و منافع آن‌ها را نمی‌بیند و فاقد سیالیت در تحلیل است. این نگاه به خرده-بورژوازی و قسمت‌های مختلف‌اش صلب است و به یکپارچه سازی کل لایه‌های آن پرداخته و همه‌ی آن‌ها را تحت یک نام عام درمی‌آورد و همه‌ی آن لایه‌ها را ارتجاعی می‌داند. لازم است بر یک نکته تاکید کنیم و آن مشابهتی است که در این نوع برخورد با نوع اول وجود دارد. برخورد اول نیز تمامی لایه‌های این طبقات را یکی کرده و تحت نام عام مردم و مبارزات مردمی به دفاع از آن‌ها می‌پردازد و برخورد دوم نیز به همین‌سان همه آنها را یک کاسه کرده و ارتجاعی می‌داند و در نتیجه در زمان مشخص، طبقه‌ی کارگر را ناتوان از جذب پتانسیل‌ها ائتلاف بین طبقاتی کرده و منجر به ناکام ماندن پروژه‌هایش، به علت وزن بالای خرده بورژوازی می‌شود. زیرا که با وجود اینکه خرد بورژوازی در دوره‌های بحران با نابودی مواجه می‌شود، اما با سپری کردن بحران این طبقات میانی دوباره به صورت‌های دیگری شکل می‌گیرد.

3. برخورد سوم و تنها برخوردی که در راستای منافع تاریخی پرولتاریا قرار دارد، برخورد بلشویک‌ها نسبت به خرده‌بورژوازی در انقلاب 1917 است. این برخورد مبتنی بر تحلیل مشخص از توازن قوای طبقاتی بوده و تفاوت‌هایی که لایه‌های مختلف خرده‌بورژوازی از لحاظ مطالبات و ماهیت طبقاتی دارند؛ را در نظر می‌گیرد. لازم است تاکید کنیم که این برخورد نسبت به خرده‌بورژوازی برای شرایط همان دوره بود و اکنون که حتی نوع طبقات میانی تغییر کرده از این برخورد برای ما صرفاً یک روش، باقی می‌ماند و این تجربه که

طبقه‌ی کارگر بدون همراه کردن خرده بورژوازی زیر پرچم رهبری خود، برای مقابله با بورژوازی نخواهد توانست انقلاب را به پیروزی برساند. اینکه چگونه، روشی که بلشویزم به عنوان تجربه تاریخی گرانبهایی بنیان نهاد؛ در شرایط کنونی به پراتیک درآید و رابطه‌ی طبقه‌ی کارگر در هر سطح از شکل‌یابیرا با طبقات دیگر تنظیم نماید، خلاقیت تاریخی است که باید نمایندگان طبقه‌ی کارگر با جدیت تمام به انجام آن نائل آیند. با طی کردن فرایندهای بسیار این‌چنینی است که می‌توان فعلیت یافتن رهبری طبقه‌ی کارگر در ایران را به انتظار نشست. در ادامه تلاش با بررسی مطالبات کامیون‌داران روشن می‌سازیم این قسمت از خرده‌بورژوازی، منافع چه طبقه‌ای را نمایندگی می‌کنند تا بتوانیم در نهایت مشخص کنیم که طبقه‌ی کارگر در شرایط کنونی باید چه تاکتیکی نسبت به آن پیشه‌کند.

دلالت‌های طبقاتی مطالبات کامیون داران

با در نظر گرفتن تحولات تاریخی سرمایه‌داری ایران و هم‌راستا با آن بخش حمل و نقل که مختصراً بدان پرداختیم و همچنین در نظر گرفتن این نتیجه که در این بخش، کامیون‌داران همان نماینده سرمایه‌های خرد هستند اکنون می‌توانیم به بررسی اعتصاب آنها بپردازیم. طبقات میانی یا آن طبقاتی که به صورت کلی خرده‌بورژوازی خوانده می‌شوند، در سرمایه‌داری ویژگی‌هایی دارند که برآمده از نقش آن‌ها در زنجیره‌ی تقسیم کار اجتماعی بوده و به تمامی آن‌ها را از طبقه‌ی کارگر جدا می‌کند.

ویژگی اول این طبقات این است که وجودشان گره خورده با سهمی است - هر چند در اکثر موارد سهمی بسیار ناچیز - که از استثمار طبقه‌ی کارگر می‌برند و به همین دلیل منافع آن‌ها نه با دگرگونی رادیکال و انقلابی سرمایه‌داری بلکه یا معطوف به بازگشت به دوران گذشته است و یا اینکه سهم به زعم خود عادلانه‌ای برای خود طلب می‌کنند. آن‌ها نه به دنبال انقلاب‌اند و نه سوسیالیسم، بلکه هم و غم‌شان چرخیدن چرخ‌های اقتصاد - به هر قیمتی - و رونق بازار است. این طبقات میانی گاه در اثر بحران‌های اقتصادی به چنان وضع فلاکت‌باری می‌افتند که با وجود یک طبقه‌ی کارگر متشکل و انقلابی می‌توانند متحدی تاثیر گذار، برای پروژه‌ی سوسیالیستی طبقه‌ی کارگر باشند ولی این اتحاد از لحاظ تاریخی محدود و تاکتیکی خواهد بود. در صورت نبود چنین طبقه‌ی کارگر متشکلی، این طبقات میانی می‌توانند به سوی هر پروژه‌ی ارتجاعی دیگری رهسپار شوند و هستند دوره‌های تاریخی‌ای که این‌گونه عمل کرده و حتی توانسته‌اند کارگران غیر متشکل را نیز با خود همراه کنند.^{۳۳}

از منظر همین ویژگی است که دفاع سندیکای واحد از اعتصاب کامیون‌داران با وجود این آگاهی که کامیون‌داران در واقع نماینده‌ی سرمایه خرد بخش حمل و نقل‌اند و در شرایطی که طبقه‌ی کارگر در سطح سراسری سازمان‌نیافته است، از منظر منافع تاریخی طبقه‌ی کارگر ایران نادرست بوده و در صورت ادامه این روند کارگران را دنباله‌روی پروژه‌های ارتجاعی آنان می‌کند، زیرا که نباید فراموش کنیم که سندیکا فقط

³³. مثلاً در انقلاب ایران، کارگران غیر متشکل و حتی بعضی احزاب و سازمان‌های طبقه‌ی کارگر، جذب برنامه‌ی سیاسی خرده بورژوازی شدند که این تاکتیک، نقشی به سزا در نجات سرمایه و شکست انقلاب 57، ایفا کرد.

یک سندیکاست و بیانگر اراده‌ی کارگران یک بخش و حامی منافع آنان، نه یک حزب سراسری طبقه‌ی کارگر که به دنبال دفاع از طبقات دیگر و یا ائتلاف‌های بینا طبقاتی باشد. جلوتر به این خواهیم پرداخت که این پروژه کامیون‌داران به کجا انجامیده و چرا ارتجاعی است.

ویژگی دوم این طبقات میانی پراکنده بودن است که سازماندهی آن‌ها را به صورت مادی توسط خود آن‌ها ناممکن کرده و این امر ضروری را به نیروها و طبقات دیگر وامی‌گذارد. کامیون‌داران از لحاظ نقشی که گردش کالا در زنجیره‌ی تولید سرمایه دارد و همچنین از منظر شرایط کاری و مشکلاتی که با آن درگیرند تشکیل یک طبقه را می‌دهند اما پراکندگی آن‌ها از لحاظ نوع کارشان، اجازه نمی‌دهد این طبقه بودگی اقتصادی آن‌ها، تبدیل به طبقه برای خود شود؛ در نتیجه با وجود تمامی نزدیکی‌های مابین کامیون‌داران، آن‌ها فرهنگ و کنش سیاسی - طبقاتی خود را تولید نمی‌کنند. کامیون‌داران، نه یک طبقه واقعی بلکه مجموعه‌ای از افراد منفرد و گروهی از رانندگان‌اند.

در شرایط حاضر طبقاتی که این‌چنین ماهیت پراکنده دارند به تمامی تحت پرچم پروژه‌ی بورژوازی اپوزیسیون سرنگونی طلب قرار می‌گیرند.³⁴ ربطی هم به این ندارد که این نیروهای پراکنده، کارگران غیر متشکل باشند یا کامیون‌داران. به همین دلیل است که این اپوزیسیون در مواقعی که پای حمله به تشکلات مستقل کارگری در میان باشد پا به پای دولت جمهوری اسلامی در سرکوب تشکلات مستقل کارگری،

³⁴. اینکه یک طبقه در خود چه شرایط و ویژگی‌هایی را برای رسیدن به طبقه برای خود داشته باشد را در بررسی‌ای که مارکس در هجدهم برومر لویی بناپارت مورد دهقانان داشت می‌توان مشاهده کرد: «دهقانان کم بضاعت توده عظیمی را تشکیل می‌دهند که اعضایش در شرایطی مشابه یکدیگر زندگی می‌کنند، لیکن بدون وارد شدن در روابط چند جانبه با یکدیگر. شیوه تولید آنان، ایشان را به جای وارد کردن به یک رابطه دو طرفه، از یکدیگر جدا و منفرد می‌سازد ... بدین طریق، بسیار شبیه سیب زمینی‌هایی که در یک کیسه تشکیل یک کیسه سیب زمینی را می‌دهند، توده عظیم ملت فرانسه از جمع ساده‌ی اندازه‌های همگن (جمع جبری افراد) تشکیل شده است. تاجایی که میلیون‌ها خانواده تحت شرایط اقتصادی‌ای زندگی می‌کنند که نحوه زندگی‌شان و منافع و فرهنگ‌شان را از طبقات دیگر جدا ساخته و آن‌ها را در مخالفتی خصمانه با طبقات دیگر قرار می‌دهد، ایشان یک طبقه را تشکیل می‌دهند. لیکن تا جایی که صرفاً یک ارتباط درونی محلی در بین این دهقانان کم بضاعت وجود دارد و تا جایی که یکسانی منافع‌شان، جماعتی را به وجود نیاورده و هیچگونه همبستگی ملی و هیچگونه سازمان سیاسی را ایجاد نکند، دهقانان تشکیل یک طبقه را نمی‌دهند. در نتیجه آن‌ها قادر نخواهد بود که چه از طریق پارلمان و چه از طریق کنوانسیون (انجمن نمایندگان) منافع طبقاتی خویش را به نام خود به اجرا درآورند. آن‌ها قادر به نمایندگی خویش نیستند، باید که نمایندگی شوند.» این بن‌بست‌ها در فرایند خودرهاسازی یک طبقه را می‌توان علاوه بر خرده‌بورژوازی، در مورد گروه‌ها و طبقاتی چون حاشیه‌نشینان، مطرودان و هر آن‌چه اسم‌های عام اینچنینی که چپ بورژوازی سعی در سوژه‌سازی از آن‌ها دارد؛ مشاهده کرد.

پیش‌رفته و پیش می‌رود.^{۳۵} با در نظر گرفتن این مسأله است که می‌توان فهمید چگونه بدون هیچ سندیکا یا تشکلی - که کامیون‌داران خود در یک فرایند آن را ساخته باشند - شاهد گسترش منظم و هماهنگ شده اعتصابات کامیون‌داران هستیم، اعتصابات که فقط از یک تشکل دارای سابقه‌ی فعالیت می‌توانست سرزنند و نه کامیون‌داران پراکنده در سراسر ایران. این شیوه‌ی بخصوص سازماندهی، ما را به یاد نمونه‌های مشابه زیادی می‌اندازد، نمونه‌هایی از قبیل دی‌ماه 1396: اعتراض به خاطر مسأله‌ای معیشتی^{۳۶} شروع می‌شود و بعد از آن در فضای مجازی بزرگنمایی‌های دامنه‌داری اتفاق افتاده و انگاری همین‌ها آن اعتراض ابتدایی را تبدیل به جنبشی پرتوان و گسترده می‌کند، بعد از آن هم کم نیستند تحلیل‌گرانی که از جنبش مذکور به عنوان چیزی مردمی و خودانگیخته یاد کرده و تازه اگر چپ هم باشند که همین را دستمایه ناکارآمدی تحزب‌یابی پرولتاریا می‌کنند. آن‌چه که این تحلیل‌گران نمی‌خواهند ببینند نقش تبلیغاتی کلان رسانه‌ها و نقش عملی نیروهای پروغرب در پیش‌روی این‌گونه جنبش‌ها و نهایتاً تأثیر هم‌سو کننده‌ای است که امپریالیسم بر وقایع می‌گذارد.

ویژگی سوم این طبقات میانی عدم وجود منافع مستقل و ناپایداری خود آن‌هاست. منافع آن‌ها یا با منافع بورژوازی گره خورده است و یا در دوران‌های انقلابی منافع لایه‌های پایینی‌شان به منافع کارگران نزدیک می‌گردد. این موضوع باعث می‌شود که موجودیت و جمعیت این طبقات به تمامی در سرمایه‌داری دست‌خوش دگرگونی و ناپایداری باشد. اینان اگر دست به اعتراض و یا ابراز مطالبه‌ای بزنند این مطالبه به صورت پیشینی در یکی از دو اردوگاه آشتی‌ناپذیر کار و سرمایه، تعریف شده و قرار می‌گیرد. در هر حالتی به منصفه ظهور

³⁵ به عنوان نمونه‌ای از بسیار موارد اتفاق افتاده می‌توان حمایت‌های ضمنی و آشکار خادمان و مبلغان چپ این اپوزیسیون از پروژه‌ی سندیکاسازی جعلی را نام برد. برای توضیحات بیشتر در این زمینه ر.ک به سندیکاسازی حکومتی؛ تلاقی دو انحراف جنبش کارگری، محمدرضا حنا، نشر اینترنتی، آذر 1397.

³⁶ مسأله‌ی معیشتی‌ای که اتفاقاً اگر در افراد و بدون در نظر گرفتن نسبت‌اش با واقعیت‌های برساننده کنونی همچون سطح مبارزه‌ی طبقاتی، توازن قوای داخلی و امپریالیسم تحلیل شود، قابل دفاع می‌انگارد و تمامی اتفاقاتی که از پی آن می‌آید را هم بدین وسیله می‌توان توجیه کرد. اما موضع کمونیستی نمی‌تواند و نباید که بدین سان دچار فریبندگی پدیدارها گردد، چنان که شیفتگان "خیابان" دچارش می‌شوند. اما مسأله‌ی که به همان اندازه انحراف محسوب می‌شود آن است که موضع کمونیستی نباید به تمامی پدیدار را نفی کند و بدین‌سان از ترس بدام افتادن در دام ایدئولوژی تمامیتی مهیب بدان دهد که فراروی از آن ناممکن است چنان که چپ محور مقاومتی می‌کند. موضع کمونیستی از پدیداری دیدن پدیدارها می‌آغازد آن را میانجی‌مند می‌کند و در زنجیره‌ی پدیدارهای دیگر و ارتباط آن‌ها با خودشان و کلیت مناسبات، معنای هر واقعه را می‌فهمد، معنایی که لاجرم زمان‌مند و مکان‌مند است. بدین‌سان است که مسأله‌ی معیشتی‌ای که آغازگر اتفاقات دی‌ماه 1396 بود و یا مسائل معیشتی گریبانگیر کامیون‌داران و دیگر اقشار با وجود واقعیت داشتن، ما را نباید بر آن دارد که به صرف آن، از جنبش‌ها و تحرکات آن اقشار حمایت کنیم.

رسیدن مطالبات‌شان، از لحاظ عملی به معنای نابودی و نفی خودشان است. این طبقات اگر به دوران گذشته دست یابند- که نمی‌یابند- باز در یک فرایند زمانی تنها بخشی از آن‌ها به بورژوازی پیوسته و مابقی پرولتریزه می‌شوند. نابودی و بازتولیدشان، محصول تکامل و رشد سرمایه‌داری است. در هر حالتی خواهیم دید که به ثمر رسیدن مطالبات‌شان همان است و نفی خودشان به عنوان یک طبقه همان. یعنی اگر که اینان جنبشی نیز تشکیل دهند پیامد منطقی مطالبات‌شان در راستای نفی موجودیت طبقاتی خودشان است. این را در بررسی مطالبات کامیون‌داران می‌توان مشاهده نمود. مطالبات آن‌ها عملاً به تقویت بورژوازی بزرگ حمل و نقل می‌انجامد، روندی که در هر صورت شروع شده و در حال اتفاق افتادن است اما مطالبات کامیون‌داران آن را تسریع می‌کند. مطالبات کامیون‌داران را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد.

1. آن مطالباتی که مربوط به منافع کوتاه مدت آن‌هاست و گرچه برای بازگشت به رونق گذشته مطرح می‌گردد، حتی اگر دولت به این مطالبات تن دهد، تنها اثرش طولانی‌تر کردن فرایند پرولتریزه شدن‌شان می‌باشد. از جمله این مطالبات "کم شدن حق بیمه پرداختی"³⁷، "قبول سخت و زیان‌آوری شغل رانندگان ناوگان باری"، "افزایش حقوق بازنشستگی"، "رفع کمبود شدید امکانات رفاهی در پایانه‌های مرزی و داخلی"، "نظارت بر برخورد های غلط و سلیقه‌ای ماموران راهنمایی و رانندگی" است.

2. مطالباتی که با وجود آن‌ها که ظاهراً به نفع کامیون‌داران خود راننده است اما در فرایندی رشد انحصارات را تسریع می‌کند و ابزارهای ایدئولوژیک لازم را به دولت می‌دهد تا به نفع انحصارات وارد عمل شود. در این قسمت است که طبقات میانی به پیاده‌نظامی برای دفاع از منافع بورژوازی بزرگ تبدیل می‌شوند و کشمکش را جلو می‌برند که در نهایت به نابودی خودشان می‌انجامد. حال به تفصیل به این مطالبات می‌پردازیم.

"کاهش قیمت لوازم یدکی" و "لاستیک و افزایش سهمیه سوخت" که به سان همان درخواست‌های یارانه برای بخش تولید است. یعنی دولت با اختصاص بودجه‌ای بخش‌های مختلف را سرپا نگه می‌دارد تا از گزند

³⁷ نباید در مورد این بیمه به اشتباه افتاد. این مطالبه از اساس با مطالبه‌ی بیمه‌ای که کارگران در پی‌آند تفاوت دارد و در واقع نه بیمه رانندگان کارگر- که در این متن نشان دادیم که هم درصد بسیار پایینی دارند و هم این اعتصاب متعلق به آن‌ها نیست - بلکه بیمه کامیون‌هاست و بر همین مبناست که خواهان کاهش نرخ آنند. این تفاوت بسیار ساده بعضی مدافعان اعتصاب کامیون‌داران را به خطا انداخته است. خود همین مطالبه بیمه نیز مانند مطالبات قسمت دوم ماهیتی دوگانه دارد و همزمان با نفع کامیون‌دار خود راننده، انحصارات حمل و نقل نیز از آن بهره‌ای به مراتب بالاتر می‌برند.

تلاطمات اقتصادی در امان بمانند. این درخواست‌ها با وجود اینکه سقوط سرمایه‌های خرد را به تعویق می‌اندازند اما استفاده‌ی کلان‌تر را، انحصارات و شرکت‌های حمل و نقل می‌برند و در بلند مدت و در نتیجه‌ی رقابت می‌توانند کرایه‌ها را بیشتر پایین آورده و همین کامیون‌داران را از میدان به در کنند. همین مسأله را می‌توان در مورد درخواست کامیون‌داران مبنی بر "محاسبه‌ی کرایه بر مبنای تن - کیلومتر" که تقریباً هم ارز با مطالبه "حذف دلالات از باربری‌ها و پایانه‌هاست"، نشان داد. آن‌چه مدت‌هاست به صورت روالی عادی در آمده است وجود دلالاتی به عنوان واسطه در فرایند معاملات مابین دارنده کالا و کامیون‌دار است. البته این دلالات معمولاً نه بدان صورت که تصور می‌شود افرادی منفرد بلکه در قالب شرکت‌های حمل و نقل سازماندهی می‌شوند. شرکت‌های حمل و نقلی که از خود کامیون ندارند و کارشان هماهنگ کردن کامیون‌داران با مالکان کالا است. آن‌چه در این جا از جانب کامیون‌داران مطالبه شده مبنی بر محاسبه کرایه بر مبنای تن - کیلومتر، عملاً بساط این شرکت‌های واسطه و دلالات را در هم می‌پیچد، مطالبه‌ای که اتفاقاً دولت نیز به آن رضایت داد.^{۳۸} آن تحلیلی که از لحاظ نظری در پس این مطالبه قرار دارد را بدین گونه می‌توان فرمول‌بندی کرد که: مشکلاتی را که گریبان‌گیر کامیون‌داران و به صورت عام‌تر سرمایه‌های خرد قرار دارد، نتیجه‌ی فعالیت دلالات و واسطه‌ها است. این دید ایدئولوژیک بر این واقعیت سرپوش می‌نهد که اینان پیامدهای بی‌واسطه و با واسطه منطق رشد انحصارات‌اند و این خود نتیجه روند تاریخی سرمایه‌داری در عصر حاضر بوده است.^{۳۹} در واقع موضوع از این قرار است که در نتیجه رقابت بین خود انحصارات حمل و نقل و همچنین انحصارات و کامیون‌داران منفرد، کرایه‌ها به چنان حدی پایین آمده است که حمل بار دیگر برای کامیون‌داران منفرد به صرفه نیست در حالی که برای انحصارات حمل و نقل هنوز سود سرشاری دارد.^{۴۰} در اینکه از سهم ناچیز کامیون‌داران، دلالات نیز

^{۳۸}. در روز ۲۱ مهر ۱۳۹۷ سرانجام پس از کش و قوس‌های فراوان، دولت با یکی از مهمترین درخواست‌های کامیون‌داران موافقت کرد و در دویست و نهمین نشست شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، محاسبه کرایه بر پایه تن - کیلومتر تصویب شد.

^{۳۹}. این نوع نگاه خود قسمتی از ساز و برگ ایدئولوژیک به مراتب کلان تری است که سعی دارد کل بحران‌های سرمایه‌داری ایران را در «الگوواره‌هایی نابسند» ای همچون سرمایه‌داری نامتعارف، حکومت دینی، رانت خواری و دلالتی و... تحلیل کند. پرداختن به این مسأله که این دیدگاه در کجای جامعه‌ی ایران ایستاده و آن را به کدامین سو رهنمونند، کاری است ضروری، اما از حوصله این متن خارج است.

^{۴۰}. بیهوده نیست که هنوز هلدینگ‌هایی مانند غدیر به کار حمل و نقل جاده‌ای ادامه داده و سرمایه‌شان را به بخش دیگری منتقل نکرده‌اند. به جز سود سرشار، چه چیزی می‌تواند این مسأله را توجیه کند.

قسمتی را برمی‌دارند شکی نیست ولی مسأله در این برداشت آنان نیست بلکه در این است که آن چنان سهم ناپیزی برای مجموع کامیون‌دار و دلال باقی گذاشته شده است که با همان مقدار برداشت دلال، این بار صدای کامیون‌دار در می‌آید. اما دلیل فلاکت آنان را دلال دانستن؛ در واقع اکتفا به پدیداری‌ترین سطح از واقعیت است. با این مطالبات کامیون‌داران در مقام مدافع حقوق انحصارات ظاهر شده و به آن اجازه می‌دهند که به بهانه توسعه‌ی حمل و نقل، اصلاحات مطلوب خویش را اجرایی سازند.

سه مطالبه‌ی "کاهش نرخ عوارضی/توبان‌ها"، "ترمیم جاده‌های پرتدد"، "کاهش هزینه‌های اضافی در پایانه‌های مرزی جهت ترانزیت در سراسر کشور"، را هم به صورت مفصل در بخش مربوط به وضعیت کنونی و ضرورت‌های حمل و نقل در ایران بررسی کردیم و دیدیم که این مطالبات در واقع مطالبه بورژوازی صادرات محور ایران از دولت است که از زبان کامیون‌داران بیان می‌شود.

مطالبه‌ی آخر که "نوسازی ناوگان حمل و نقل" است را می‌توان در هر روزنامه و خبرگزاری‌ای که در مدت یکسال اخیر، هنگام اعتصابات یا پیش از آن به حمل و نقل پرداخته است؛ دید. مطالبه‌ای که به شیوه‌ها و زبان‌های مختلف، از مهمترین راهکارها برای حل موانع حمل و نقل ایران برشمرده شده است و حال هم، در لیست مطالبه‌ی کامیون‌داران آن را مشاهده می‌کنیم. معنای عملی این مطالبه، فشار بر دولت برای اسقاط کامیون‌های فرسوده‌ی ناوگان حمل و نقل و ارائه تسهیلات به صرفه برای خرید دوباره کامیون است. حال سوال اینجاست که این تسهیلات به چه کسانی داده شود؟ کامیون‌داران یا شرکت‌های حمل و نقل. با توجه با آنچه در قسمت‌های قبل درباره‌ی وضعیت منطقه‌ای و داخلی اقتصاد ایران گفته شد این سوال فقط یک جواب می‌تواند داشته باشد و آن شرکت‌های حمل و نقل است. بدین گونه کامیون‌داران در این مطالبه نیز به حامیان رشد انحصارات حمل و نقل در ایران تبدیل می‌شوند.

اینکه مطالبات اعتصاب کامیون‌داران، این‌گونه منافع بورژوازی را فریاد می‌زند، یک بعدش همان ناطبقه بودن کامیون‌داران و عدم توانایی آن‌ها برای نمایندگی منافع خود می‌باشد؛ بعد دیگرش این است که کامیون دارانی که از خود منافع مستقل و اردوگاه مشخصی ندارند، هنگامی که در اردوی بورژوازی قرار می‌گیرند

مطمئناً گامی بر ضرر منافع پرولتاریا برداشته‌اند. نمود این مسأله را می‌توان در مطالباتی همچون کاهش قیمت لوازم یدکی، افزایش سوخت و ... نام برد که گفتیم همان مطالباتی است که تحت نام یارانه به بخش تولید خوانده می‌شود. کمک‌های دولت به مراکز تولیدی خدماتی سویه‌ی دیگری نیز دارد و آن ارزان‌سازی نیروی کار و نابودی حقوق قانونی آن به بهانه برداشتن قوانین دست و پاگیر برای سرمایه‌گذاری می‌باشد^{۴۱}. این که اعتصابی این اندازه پر سروصدا این مطالبات را مطرح می‌کند، به دولت ابزاری ایدئولوژیک می‌دهد که به تقویت سرمایه‌داران این بخش بپردازد و دست سرمایه‌داران این بخش را برای استثمار هر چه بیشتر نیروی کار در آینده باز گذارد.^{۴۲}

لازم است از ذکر این نکته غافل نشویم که مطالبات کارگری نیز ممکن است به صورت محدود یا دوره‌ای، مخصوصاً در مراحل ابتدایی مبارزه‌ی طبقاتی و هنگامی که سطح تشکلیابی پایین است، به طور کامل ضد سرمایه‌دارانه نباشد و یا حتی رفرمیستی باشند. این مسأله با وجود این که در یک دوره ممکن است از طبقه‌ی کارگر یک نیروی رفرمیست بسازد اما در سوژگی آن و جایگاهی که در شیوه تولید سرمایه‌داری دارد، خللی وارد نمی‌کند. این جایگاه طبقات در مناسبات سرمایه‌داری است که تعیین می‌کند در بلند مدت چه رفتاری خواهند داشت. در نتیجه بحث ما درباره‌ی اعتصاب کامیون‌داران صرفاً این نیست که چون مطالبات کنونی آن‌ها، همراهی با منافع سرمایه‌داران است، پس همواره در اردوی بورژوازی خیمه زده‌اند و بنابراین ارتجاعی‌اند. این بررسی مطالبات آن‌ها، هم‌زمان با اینکه می‌دانیم خرده‌بورژوازی از لحاظ اردوی طبقاتی در نوسان است ما را به این نتیجه می‌رساند که اردوی کنونی کامیون‌داران اردوی بورژوازی است و نه اردوی همیشگی آن‌ها. حال اگر از سه نوع برخوردی که در طول تاریخ برای ائتلاف طبقه‌ی کارگر با خرده‌بورژوازی برشمردیم سعی کنیم متد بلشویکی را اتخاذ کنیم، می‌فهمیم که کامیون‌داران در لحظه‌ی کنونی، آن قسمت از خرده‌بورژوازی نیستند که مناسب برای ائتلاف با طبقه‌ی کارگر باشند. جایگاه اجتماعی کامیون‌داران و

^{۴۱}. در دوره نفولیرالیسم دولت‌ها به بهانه‌ی رفع موانع تولید و سرمایه‌گذاری دست به مقررات‌زدایی از بازار می‌زنند و یکی از ابعاد این کار، مقررات‌زدایی از بازار نیروی کار است که به کاهش مقدار واقعی دست‌مزدها و از بین رفتن خدمات اجتماعی می‌انجامد.

^{۴۲}. در بخش‌های پیشینی گفتیم که در صدی هر چند کم از حمل و نقل به صورت شرکتی بوده و کارگران حمل نقل در آن بخش فعالیت دارند.

مطالبات اعتصاب‌شان بدین‌گونه این حرکت را در تقابل با منافع کارگران قرار می‌دهد و آن را غیر قابل جمع با مطالبات کارگران می‌کند. در ادامه به دلالت‌های سیاسی اعتصاب می‌پردازیم.

دلالت‌های سیاسی اعتصاب کامیون‌داران

پیشتر در بحث اعتصاب، سخن از کارکرد آن به عنوان یک امتناع در سطح عام و در اعتصاب کارگری، امتناع در برابر تولید یا توزیع و در حالت کلی امتناع در برابر گردش سرمایه در آن بخش مشخص سخن گفتیم؛ در ادامه ذکر کردیم که چگونه در آن بخش مشخص و به صورت محدود و موقت توازن قوا به نفع کارگران رقم خورده و کارگران می‌توانند و باید از دل این واقعه سندیکای خود را بنا نهند. حال بیاید چنین بررسی‌ای را در مورد کامیون‌داران داشته باشیم. اعتصاب کامیون‌داران، گردش سرمایه در سطحی خرد را دچار اختلال نکرد که بتوان گفت باید از آن سندیکای محلی به وجود آید، این اعتصاب تلاشی برای ایجاد اختلال در گردش سرمایه در سراسر ایران بود و بنابراین هر تشکیلی که از آن برون آید تشکیلی سراسری است که بر پایه‌های محلی بنا نشده است و همچنین این کنش به ناچار در سطح سیاسی به تقابل با دولت می‌انجامد.⁴³ جمهوری اسلامی در نهایت یک دولت بورژوازی است و این یعنی که طبقه کارگر ایران در دوره‌ای از حیات‌اش ناچار است بر علیه آن مبارزه‌ی سراسری را شکل دهد و خیابانی که اکنون تماماً در اختیار نیروهای بورژوازی است را با سنگربندی‌های خود تسخیر کند. اما نباید فراموش کرد که جمهوری اسلامی یک دولت بورژوازی است، یعنی دولت طبقه‌ای که در طول بیش از 3 قرن حیات‌اش بارها با گسترده‌ترین و سهمناک‌ترین امواج انقلابی برخورد کرده و توانسته آن را مهار کرده و یا در منطق سرمایه حل نماید. برای شکست یک دشمن باید که درک درستی از نقاط ضعف و قوت آن داشت و در هر لحظه‌ی مشخص تاکتیکی مشخص اتخاذ کرد؛ برای وارد آوردن عمیق‌ترین ضربه‌ها - که الزاماً بزرگ‌ترین ضربه‌ها نیستند - در راستای استراتژی نابودی کامل دشمن و پیروزی نهایی. تقابلی که اعتصاب کامیون‌داران با دولت ایجاد می‌کند حتی اگر موفقیت آمیز می‌بود، در بهترین حالت، باز هم برای طبقه‌ی کارگر ایران یک پروژه‌ی زودرس بود زیرا که نابودی دولت بورژوازی جمهوری اسلامی فقط زمانی باید به رهبری و نقش قاطع طبقه‌ی کارگر انجام گیرد که این طبقه از توان عملی ارائه بدیل خود برای بعد از آن اطمینان یابد.

⁴³ البته لازم است ذکر کنیم که چون تمامی حمل و نقل فقط حمل و نقل جاده‌ای نیست و تمامی کامیون‌داران در اعتصاب نبودند این اختلال در گردش سراسری سرمایه نتوانست به توقف گردش سرمایه بیانجامد، و صرفاً یک اختلال بود.

پیش‌تر از این گفتیم که دوگانگی و نوسان این طبقه را نباید بدین صورت در نظر گرفت که پرولتاریا نمی‌تواند هیچ وقت موئلف خرده بورژوازی باشد. این که در آن موقع مشخص خرده بورژوازی رو به سوی کدام طبقه دارد را شرایط مشخص آن دوره تعیین می‌کند. شرایط مشخص کنونی، این طبقات را به بورژوازی امپریالیستی متصل کرده و سرانجام این مجموعه و همراهان، به سوی اجرای پروژه‌های ارتجاعی ره‌می‌سپارند، زیرا که برنامه‌ی این بورژوازی سال‌هاست سرنگونی جمهوری اسلامی است. این شرایط مشخص برای کارگران دارای حلقه‌ی مفقوده‌ای است که پروژه‌های ائتلاف طبقاتی میان کارگران و دیگر طبقات را در چنین سطحی، پیشاپیش به شکست می‌کشاند؛ حلقه‌ی مفقوده‌ای که برخاسته از خود واقعیت‌های کنونی شرایط ایران است. **این حلقه‌ی مفقوده حزب انقلابی طبقه‌ی کارگر است.** حزب انقلابی طبقه‌ی کارگر؛ به سان قامت مادی آگاهی پرولتاریا، موظف است که رابطه‌ی میان پرولتاریا و طبقات دیگر را تنظیم کند. حزب طبقه همچون مقررمانده‌ی طبقه، حمایت‌ها، ائتلاف‌ها، حمله‌ها و عقب‌نشینی‌ها و تمامی آن‌چه دستورات لحظه‌ای و دراز مدت نبرد شمرده می‌شود؛ را صادر می‌کند. تنها حزب قادر است این نقش را ایفا کند و حزبی موفق عمل می‌کند که دستورات لحظه‌ای و دراز مدت نبرد را از نبض توازن قوای وضعیت بگیرد. بدیهی است کارگران بدون داشتن این سطح از شکل نمی‌توانند و نباید به سمت چنین اقدامات خطرناکی روند؛ اقداماتی که آن‌ها را به عنوان سپاهی بدون برنامه و رهبر در اختیار دشمن قرار می‌دهد.

حال بپردازیم به اینکه آیا برای کامیون‌داران غیر از این ممکن بود که شیوه‌ای دیگر از امتناع و رویارویی را پیش گیرند یا افق‌های دیگری را در دستور کار قرار دهند. کامیون‌داران تشکیل شده از بخش‌ها و حوزه‌های مشخص و کوچک نیستند؛ در صورت تقسیم کردن در نهایت به کامیون‌داران منفردی می‌رسیم که نمی‌توان از آن به عنوان یک حوزه نام برد. به این معنی که یک کامیون دار در خوزستان به همان انداز با یک کامیون دار خوزستانی دیگر ارتباط دارد که با یک کامیون دار شیرازی. در نتیجه حوزه‌های مشخصی نمی‌توان در آنان تشخیص داده و کارحوزه‌ای عملاً ناممکن است. همین امر سازماندهی مرحله به مرحله و از پایین را ناممکن می‌کند. یعنی مشخصات این ناطبقه، خود سبک‌کاری سراسری را ایجاب می‌نماید که در دوره‌ی کنونی تنها آلترناتیوی که از دل این سبک‌کار برون می‌آید همان سبک کار سرنگونی‌طلبانه است. اما ممکن است

این گونه استدلال شود که در وضعیت کنونی، که نیروهای طرفدار سرنگونی بورژوازی - امپریالیستی جمهوری اسلامی بر جامعه‌ی ما هژمون شده‌اند؛ هر نیرویی حتی طبقه‌ی کارگر، در معرض این خطر قرار داشته و کامیون‌داران نیز از این امر مستثنی نیستند و اگر بخواهیم هر نیرویی که سمت و سوی سرنگونی طلبانه دارد را رها کنیم، حتی از تأثیر گذاری بر جنبش کارگری نیز باز می‌مانیم و اتفاقاً باید به کارگران در هنگامه اعتصاب و مبارزه نیز پیشنهاد دهیم به خانه‌هایشان برگردید.^{۴۴} اما بین آن امکانی که برای طبقه‌ی کارگر مطرح است با آن امکانی که برای کامیون‌داران مطرح است تفاوتی عمیق نهفته است. طبقه‌ی کارگر برای جلوگیری از درگیری در سیاست‌های امپریالیستی، می‌تواند خود را به حوزه‌ی کاری خود در سطح محلی محدود کرده، تشکل متناسب با آن - سندیکا - را برای خود تشکیل دهد و در آن سازمان یابد. کارگران اگر این چنین متشکل شوند، آن گاه در مرحله‌ی بعد از مبارزه که میدان عمل آن‌ها همزمان با سطح محلی محیط کارشان، سطوح گسترده‌تری را پوشش می‌دهد؛ می‌توانند قاطعانه‌تر از درافتادن به سیاست‌های بورژوازی جلوگیری کنند. در این فرایند آن‌ها در سطح محلی مبارزه کرده و متشکل می‌شوند و تشکل آن‌ها سنگ بنای مبارزه در سطح گسترده‌تر خواهد بود و از این راه می‌توان امیدوار بود که مبارزات طبقه‌ی کارگر از لحاظ سبک کاری و سیاسی استقلال خود را از سیاست‌های سرنگونی طلبانه حفظ کند. اما برای کامیون‌داران هیچ کدام از این‌ها مقدور نیست. مسأله فراتر از این است که جنبش کنونی کامیون‌داران ارتجاعی است، مسأله این است که این جنبش سمت و سوی بورژوازی داشته و ماهیت طبقاتی آن‌ها سبک کار بورژوازی را به همراه خواهد داشت؛ زیرا به دلیل نبود بخش‌های منفرد حوزه‌ای که امتناع و مقاومت در آن سطح، به پایه‌ای برای مرحله بعد تشکل تبدیل شود، اعتصاب آن‌ها ناگزیر امتناعی در برابر دولت است؛ گسستی است که دولت را با بحران مواجه می‌کند.

^{۴۴} همان گونه که کارنامه چپ محور مقاومتی در حال مزین شدن به افتخار پیشنهاداتی این چنینی است؛ البته افتخار نه از منظر کارگران ایران بلکه از منظر بورژوازی ایران. پیشنهادهایی که تمامیت دادن به خطر امپریالیسم چنان آن را از لحاظ نظری فلج کرده بود که تا پیش از این برای نیالودن دامان خود به عمل اشتباه، ترجیح می‌داد هیچ عملی انجام ندهد. اما جریان تاریخ گاه، طنزهای گزنده و تلخی دارد، در این جریان همان گونه که عجیب نیست که «دراویش معصوم و صلح طلب» درگیر در خشن‌ترین و تبه‌کارانه‌ترین پروژه‌ها شوند، عجیب هم نیست که این چپ پرهیزگار از کنج خلوت خود بیرون خزیده و امکان‌هایی که وضعیت برای آن فراهم کرده چنگ زند. در چند ماه گذشته دیدیم که در روند مبارزات و جریان‌ات در هفت تپه در تقابل با سندیکا و همزمان با شورای کارگری گزینه شورای اسلامی کار نیز به میان آمده و در سندیکای اتوبوس‌رانی تهران نیز با تهدید سندیکای تقلبی مواجه بوده است. چپ محور مقاومتی در حال به هم بافتن نظریاتی است که می‌توان توجیه کننده این نهادهای دولتی - دولتی که ستون محور مقاومت‌شان است - در تقابل با سندیکاهای مستقل کارگری باشد. اگر تا قبل از این تنها و عمده‌ترین خطر تهدید کننده‌ی جنبش طبقه‌ی کارگر خطر چپ پروغرب بود اکنون با وجود این که کماکان چپ پروغرب عمده‌ترین خطر است؛ می‌توان گفت تنها خطر نیست.

بحرانی که زمانی لزوم‌اش ضروری می‌شود که طبقه‌ی کارگر ایران توانایی ارائه بدیل عملی خود را داشته باشد. در این سطح و با ایجاد این بحران‌ها برای دولت همان تأثیری را خواهد داشت که اعتصاب سراسری، هردو به یک اندازه به صورت زودرس دولت را دچار بحران می‌کنند. بنابراین این ناطبقه‌ی کامیون‌دار، در این شرایط مشخص، کنش‌اش نمی‌تواند افقی جز سرنگونی بورژوایی جمهوری اسلامی داشته باشد. اگر بخواهیم کل این دلایل را به صورتی منظم کنار هم بچینیم، باید بگوییم که به دو دلیل اعتصاب کامیون‌داران در شرایط کنونی آن چیزی نیست که طبقه‌ی کارگر باید از آن حمایت کند: وضعیت کنونی خود طبقه‌ی کارگر و توازن قوای داخلی ایران، وضعیت طبقه‌ی کارگر نوعی دیگر از کنش‌گری را پیش‌روی کارگران می‌گذارد و اصرار بر تشکل‌یابی و تقویت پایه‌های سندیکا‌های موجود را به امری مترقی تبدیل می‌کند؛ شرایط داخلی نیز ایجاب می‌کند که خطر سرنگونی بورژوایی و از پی آن انهدام اجتماعی به واسطه‌ی نیروهای پرو امپریالیست خطری جدی است و در این شرایط تنها می‌توان از راه کار محلی - حوزه‌ای بر این خطر فائق آمد.

حال با تمامی این سویه‌هایی که اعتصاب کامیون‌داران حاوی آن است برگردیم به چند ادعایی که در قسمت‌های پیشین مطرح کردیم. گفتیم که حمایت‌هایی از جنس حمایت سندیکای شرکت واحد از اعتصاب کامیون‌داران، در شرایط کنونی به استقلال طبقه‌ی کارگر لطمه می‌زند و اکنون ضروری است به تشریح این ادعا بپردازیم. استقلال طبقه‌ی کارگر شرط لازم و کافی برای پیگیری منافع تاریخی کارگران در هر سطح از تشکلیابی این طبقه است. این استقلال اما ابعاد گوناگونی دارد که می‌توان تحت سه سطح عام نظری، سیاسی، تشکیلاتی دسته‌بندی کرد و با استقلال در این سه سطح است که می‌توان یک تشکل را مستقل نامید.⁴⁵ در سطح سیاسی اعتصاب کامیون‌داران همان‌گونه که گفتیم به تقابل با دولت می‌انجامد و در راستای سرنگونی بورژوایی جمهوری اسلامی قرار می‌گیرد. همراهی سندیکای اتوبوس‌رانی با این حرکت، خود سندیکا را در آن لحظه، در همین راستا قرار می‌دهد و در درازمدت به تقویت جناح پروغرب جنبش‌کارگری و ایجاد چنین جناحی در سندیکا می‌انجامد. از لحاظ نظری پیامد تقابل سراسری با دولت به معنای این است که وضعیت

⁴⁵. برای تفکیک و تدقیق بیشتر در رابطه با استقلال تشکل‌های کارگری خواننده می‌تواند رجوع کند به: درباره‌ی مبارزه طبقاتی کارگران ایران، رضا شهبابی، نشر اینترنتی پروسه، 1392.

کنونی را انقلابی درک کنیم. چنین نظرگاهی بر این اساس استوار است که به محض فراهم آمدن فرصتی در یک کشور و یا تضعیف دولت آن می‌توان کل نیروها را برای تغییر قدرت بسیج کرد. این نظرگاه تفاوتی میان انقلاب با رژیم پنج ندیده و به جای تحلیل جامعه بر اساس تضاد و تخاصم میان طبقات بر مبنای تضاد میان دولت و جامعه‌ی مدنی بنا شده است. این دیدگاه بدین نتیجه می‌انجامد که زمانی که عمل کرد دولت‌ها چه در امور داخلی و چه بین‌المللی از خطوط قرمز عبور کرد باید که مردم همه با هم بدون در نظر گرفتن سمت و سوهایی که ممکن است در دام آن افتند؛ به مقابله با آن‌ها برخیزند. چنین برخوردهایی در نظر نمی‌گیرند - انتظار هم نمی‌رود که در نظر گیرند - که علاوه بر بحرانی که طبقه‌ی حاکم را فراگرفته است وضعیت طبقه‌ی کارگر چگونه است و آیا عملاً امکان ارائه بدیلی غیر سرمایه‌دارانه وجود دارد. حمایت از چنین اعتصابی عملاً به معنای قبول این موضع نظری است که لزومی ندارد که طبقه‌ی کارگر به سطح تشکل سراسری خویش رسیده و وضعیت بین‌المللی نیز لزوم چنین تغییری را فراهم کند؛ زیرا که اساساً طبقه‌ی کارگر نیز وزنه‌ای هم وزن در کنار سایر اقشار است و باید که همراه با آن‌ها دست به اقدام زند. از لحاظ تشکیلاتی و سبک‌کاری نیز واضح است که ادامه‌ی چنین حمایت‌هایی ممکن است به مرحله‌ای برسد که منجر به ارتباطات نزدیک‌تری میان سندیکای اتوبوس‌رانی و کامیون‌داران برسد. چنین چیزی به علت وسعت و پراکندگی کامیون‌داران به جای اینکه کامیون‌داران را به زیر پرچم رهبری سندیکا آورد سندیکا را تابع آشفتگی کامیون‌داران می‌کند. چنین امری عملاً تشکیلات سندیکا را از هم پاشانده و بعد از آن ما با راننده‌ی اتوبوس‌ران، به جای سندیکا طرف خواهیم بود، راننده‌ای که این بار به راحتی با حرکت‌هایی همچون اعتصاب کامیون‌داران همراه می‌شود. بدین صورت است که می‌توان گفت چنین برخوردی میان سندیکا و اعتصاب کامیون‌داران استقلال کارگران را در وضعیت کنونی خدشه‌دار کرده و در ادامه توان نابودی آن را در همه سطوح دارد. اگر که همه‌ی این مطالب را بپذیریم باز یک مسأله بدون جواب مانده و این است که در دوره‌ای که وضعیت اقتصادی، اقشار و طبقات مختلفی را در تنگای اقتصادی و معیشتی قرار داده است؛ چه باید کرد؟ کارگران و کمونیست‌ها چگونه نسبت به واقعیاتی که خود طبقه‌ی کارگر و دیگر فرودستان را درگیر کرده است، برخورد کنند که در راستای منافع تاریخی طبقه‌ی کارگر قرار گیرد. این مسأله یک مسأله کلی بوده و طبیعتاً نمی‌توان بدان پاسخی دقیق

داد که برای تمامی حالات ممکن درست از آب در آید. اما می‌توان در سطح عام به تبیین اصولی پرداخت، که در همه‌ی برخوردها باید در نظر گرفته شود. در شرایط کنونی که کارگران ایران به غیر از چند مورد انگشت شمار همچون سندیکای اتوبوس‌رانی، یا هفت‌تپه و ... تشکل نیافته‌اند، لازم است در دو سطح تشکل‌یافته و تشکل نیافته به بحث پردازیم. در اکثریت قریب به اتفاق بخش‌ها که هیچ تشکلی کارگری مستقلی تا کنون شکل نگرفته است در گام اول ضروری است که کارگران پیشرو همدیگر را یافته و به تشکیل جمع‌ها و محافل کارگری‌شان حول موضوعاتی اعم از بررسی وضعیت فضای کاری‌شان تا مباحث سیاسی کلان ایران و جهان و تجربیات ارزنده‌ی طبقه‌ی کارگر در طول تاریخ پردازند. در فرایند این بررسی‌هاست که نطفه‌های اولیه هسته-های کارگری شکل می‌گیرد. این نطفه البته در هنگام کارهای جمعی‌شان باید همواره امکان‌های عملی‌ای که وضعیت پیش روی‌شان می‌گذارد را دریافته و از قبل آن دست به اقدام در سطح محلی خود زنند. در مسیری این‌چنین پر فراز و نشیب و زمان‌بر است که این هسته‌ها می‌توانند به سمت تشکیل سندیکای خود پیش‌روند. در سطح تشکل‌یافته‌ی سندیکایی نیز این وظایف ساقط نمی‌شوند بلکه سندیکا باید که همواره پایه‌هایی که خود بر روی آن‌ها استوار است را تقویت کرده و بدین‌سان خود را همواره بازتولید کند. همزمان با این، سندیکا، برای آن‌که خود را نیز پابرجا سازد لازم است که به کارگران دیگر بخش‌ها کمک‌های عملی و نظری خود را جهت تشکیل سندیکای کارگری مختص آن بخش برساند، با این کار است که سندیکا در مقابل هجوم‌های سرمایه‌داران و دولت‌هایش تنها نبوده و راه را برای تعمیق مبارزه طبقاتی هموار می‌سازد. در این سطح اما وظایف و مسائل دیگری پیش روی کارگران پیشروی متشکل در سندیکا قرار می‌گیرد. یکی از این‌ها وظایفی است که تحرکات طبقات دیگر بر دوش سندیکا می‌گذارد. واکنش سندیکا بسته به شرایط مختلف می‌تواند متفاوت باشد اما آن‌چه باید در نظر داشته باشد در حد و حدود توان و جایگاه سندیکا واکنش نشان دادن است. این وظیفه اما با همکاری روشنفکران ارگانیک طبقه‌ی کارگر و یا همان کمونیست‌ها انجام پذیر است که یا خود از کارگران پیشرو می‌باشند و یا کارگر نبوده اما هم‌پیمان تاریخی طبقه‌ی کارگر محسوب می‌شوند. نیاز به این ترکیب نیازی است که با گسترش مبارزه‌ی طبقاتی و بالا رفتن سطح تشکل کارگران ناگزیر است. با بالا رفتن تشکلیابی کارگران، رفته رفته این نیاز به صورتی نیازی حیاتی درآمده و بالاترین سطح خود را در

حزب انقلابی طبقه‌ی کارگر می‌یابد که ترکیبی است از کارگران و روشنفکران ارگانیک طبقه‌ی کارگر. آنچه از این موضوع می‌توان برداشت کرد وظایفِ رو به گسترشی است که با افزایش سطح تشکل کارگران و در شرایط کنونی در مورد سندیکاها، بر دوش کمونیست‌ها می‌افتد. با این اوصاف باید جمله پیشین خود را بدین صورت درآوریم که تحرکات سایر طبقات وظایفی را بر دوش کمونیست‌ها و سندیکاها می‌گذارد.

یکی از وظایف پیش‌رو این است که تشکل کارگری باید در سطح توان و قدرت خود به سمت ائتلاف، حمایت و همکاری با سایر نیروها پیش رود. نوع این ائتلاف بسته به ویژگی‌های مشخص تاریخی و جغرافیایی می‌تواند متفاوت باشد اما اصل غیر قابل فسخ در این فرایند این است که این مجموعه‌ی مؤتلف تحت رهبری تشکل کارگری اداره شده و به کنش پردازد، در غیر این صورت کارگران به ناگزیر دنباله‌روی سیاست‌های طبقات دیگر خواهند گشت. همزمان با این لازم است بررسی‌ای از وضعیت آن لحظه‌ی مشخص به عمل آید که به روشن ساختن توازن قوا طبقاتی موجود در جامعه انجامد و در این بررسی لازم است مولفه‌های سرمایه‌داری و بحران‌های آن، تاثیر امپریالیسم و همچنین سطح مبارزه‌ی طبقاتی در نظر گرفته شود^{۴۶} و در ادامه‌ی این‌ها، سبک‌کاری که ضرورت‌های وضعیت را در نظر گرفته اتخاذ گردد. بعد از این است که می‌توان به بحث پرداخت که آیا تحرک فلان طبقه، رو به سوی منافع تاریخی پرولتاریا دارد یا نه و ویژگی‌های آن اجازه‌ی اتخاذ سبک‌کار مترقی هر دوره را می‌دهد یا نه.

بدیهی است که خلاقیت طبقه‌ی کارگر امری است که در دوره‌های مختلف تاریخی خود را نشان داده است و همه‌ی آن‌چه که ما امروز به عنوان علم مبارزه‌ی طبقاتی می‌شناسیم، وام‌دار این خلاقیت‌های تاریخی است. این را برای آینده نیز نمی‌توان نادیده گرفت و مطمئناً نیز در آینده بارها و بارها این خلاقیت‌های راه‌گشا را خواهیم دید، بحث اما این است که هر کنشی در عصر سرمایه‌داری اگر که بخواهد گامی در راستای رهایی پرولتاریا بردارد باید اصل رهبری طبقه‌ی کارگر و استقلال تشکلات این طبقه را از سایر طبقات رعایت کند. این تاکید ما بر اساس سه نوع برخوردی است که در طول تاریخ، پرولتاریا با خرده‌بورژوازی داشته و در

^{۴۶}. برای توضیحات بیشتر در رابطه با این مولفه‌ها رجوع شود به: مبارزات کارگران، خسرو خاکبین، انتشار اینترنتی

قسمت‌های پیشین بحث کردیم و با توجه به این بود که فقط یکی از آن سه برخورد در راستای منافع تاریخی پرولتاریا قرار داشت؛ برخورد بلشویک‌ها. در اعتصاب کامیون‌داران برخورد سندیکای اتوبوس‌رانی را می‌توان برخوردی دانست که سمت و سویی از نوع اول داشت، البته نباید از نظر دور داشت که خوشبختانه سندیکا فقط حمایت کرده است و برای همراهی با آن‌ها اعتصابی سازمان نداد؛ امری که تمامی چپ پروغرب ایران یک‌صدا آن را از طبقه‌ی کارگر ایران می‌خواستند.

برخوردی که بخواهد در راستای منافع تاریخی کارگران ایران قرار گرفته و همچنین نسبت به مطالبات کامیون‌داران بی‌تفاوت نباشد، باید که در سطح اول دست به چنین بحث و بررسی زده و در سطح بعدی به تفکیک این طبقه بپردازد و آن قسمت‌هایی که توان همراهی با کارگران دارند را پیدا کرده و دفاع از منافع آنان را علم کند. این قسمت همان کارگران شرکتی کامیون‌دارند که با وجود این که درصد کمی از کامیون‌داران را تشکیل می‌دهند اما بخش رو به گسترش صنعت حمل و نقل اند و در آینده، کامیون‌داران نیز به آن‌ها می‌پیوندند. از همه مهم‌تر این که کارگر حمل و نقل‌اند، یعنی از جنس همان کارگران سندیکا و باید که مانند سایر کارگران تشکل خود را سازمان دهند، در این کار چه نهادی اصلح‌تر از سندیکای اتوبوس‌رانی که به آن‌ها کمک کند.

از این روست که ما با این حمایت‌های شرکت واحد مخالف بوده و آن را خلاف استقلال طبقه کارگر می‌دانیم. اکنون طبقه کارگر در آن سطحی نیست که بتواند از این ائتلاف‌ها چیزی گیرش بیاید و اتفاقاً مجبور است تا سرحدات مسخ ماهیت طبقاتی جنبش کارگران پیش برود. آن چه اکنون ضروری است ساختن و مستحکم کردن سندیکا در درون طبقه‌ی کارگر است.

رفقا و دوستان کارگر سندیکای شرکت واحد، ضروری است سندیکایتان را حفظ کنید و با تمامی توان این تشکلی که به بهای زیادی به دست آمده را توسعه دهید. رفقای کارگر، به جای نظر انداختن به سوی طبقات دیگر و یافتن هم‌پیمانی در میان آنان به کارگران دیگر بخش‌ها نظر کنید. کارگرانی که تجربیات مبارزاتی ارزنده شما، می‌تواند کمکی شگرف به سازمان‌یابی آن‌ها بکند. با این کار و کمک به اینکه کارگران دیگر بخش‌های صنعتی خدماتی سندیکای مستقل خود را بسازند، شما کاری سترگ در راستای مبارزه طبقاتی

کارگران ایران انجام داده‌اید. چنین سازماندهی‌ای باید به وسیله‌ی خودِ کارگران انجام گردد. در آینده سیاسی طبقه‌ی کارگر ایران، در امتدادِ تشکلیابی مستقل در بخش‌های مختلف هر حوزه‌ی کاری است که می‌توان انتظار برآمدن نیروی عظیم کارگران، حزب انقلابی طبقه‌ی کارگر، را داشت. آن روز دور مباد.

سعید میکائیلیان - بهار 1398