

اعتصابات سراسری رانندگان کامیون در ایران: دعوت به پیمودن راهی ناتمام



گردآوری و تدوین:

نیما صبوری

بازنشر فارسی:

کارگاه دیالکتیک – مهر ۱۳۹۷

اعتصابات سراسری رانندگان کامیون در ایران:

دعوت به پیمودن راهی ناتمام

نسخه‌ی فارسی گزارش آلمانی (در نشریه‌ی اینترنتی Freie Sicht)

یازدهمین روز از سومین دور اعتصابات سراسری رانندگان کامیون در ایران سپری شده است. تنها زمان تدوین این گزارش¹، دور نخست اعتصابات (از ابتدای خرداد سال جاری - ۲۲ می ۲۰۱۸) که با تشدید بحران اقتصادی ایران (از جمله سقوط ارزش پول ملی) و رشد پیامدهای معیشتی آن مرتبط بود، مشخصاً در اعتراض به عدم پرداخت حق بیمه‌ی سهم دولت، عوارض بالای باربری و جاده‌ای، افزایش قیمت لاستیک و قطعات یدکی، و درصد بالای سهم شرکت‌های باربری و آزارها و باج‌خواهی پلیس جاده‌ای شکل گرفته بود. این اعتصابات سراسری به اختلال در توزیع سوخت در ایران انجامید، طوری که با مداخله‌ی سپاه پاسداران از طریق جایگزین‌سازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای‌اش همراه شد. اما در نهایت مطالبات رانندگان اعتصابی برای بهبود وضعیت کاری و اقتصادی شکننده‌شان متحقق نشد و در غبار وعده‌های مسئولان و نمایندگان مجلس گم شد؛ و در عوض ۱۷ نفر از رانندگان دستگیر شدند و ۹ نفر از آنان به دادگاه احضار شدند. از این‌رو، رانندگان ناراضی برای شروع دور دوم اعتصابات از اول مرداد (۲۳ ژوئیه) فراخوان دادند و از همکاران‌شان در سراسر ایران خواستند که «کامیون‌ها را خاموش کنند». به‌دنبال این فراخوان، یک انجمن صنفی زرد و نزدیک به حاکمیت (به‌نام «کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران») از رانندگان خواست که اعتصاب نکنند و مدعی شد که با پی‌گیری‌های کمیته‌ای در مجلس² بخشی از مطالبات رانندگان برآورده شده و تحقق باقی آنها به زمان بیشتری دارد. با این حال، رانندگان معترض با بیان این‌که وعده‌های مسئولان «تهی» بوده و هیچ‌یک از آنها تحقق نیافته، از طریق شبکه‌های مجازی به بسیج همکاران‌شان پرداختند. بدین ترتیب، دور دوم اعتصابات رانندگان کامیون، در کنار سایر اعتراضات روزمره و اعتصابات پراکنده‌ی کارگران و مزدبگیران در دیگر حوزه‌ها، آغاز شد، هرچند نه در ابعاد دور نخست: طی مرداد و شهریور بخشی از رانندگان کامیون به‌صورت پراکنده در چندین شهر (مشهد، اصفهان، اهواز و یزد، گرگان، مهران و ...) دست از کار کشیدند. در واکنش به این اعتصابات نیز وعده‌های مسسولان تکرار شد و به‌موازات آن‌ها تهدیدات مستقیم و غیرمستقیم پلیس امنیتی هم.

در پی این تلاش‌های ناموفق، دور سوم اعتصاب رانندگان کامیون اما با عزم جمعی‌تر و همبستگی چشم‌گیری از اول مهر (۲۳ سپتامبر) در اعتراض به عدم تحقق وعده‌ی مسئولان دولتی برای پی‌گیری مطالبات رانندگان کامیون در اعتصاب خرداد امسال، آغاز شده است.

1. یعنی تا چهارم اکتبر ۲۰۱۸ (دوازدهم مهرماه). تا انتشار نسخه‌ی آلمانی این گزارش (از جمله در نشریه‌ی اینترنتی «نگاه آزاد»)، یعنی ششم اکتبر، سیزدهمین روز اعتصابات هم سپری شده بود و تعداد رانندگان اعتصابی بازداشت‌شده به ۲۳۸ تن رسید. باید خاطرنشان کرد که از آنجا که این گزارش فشرده برای اطلاع‌رسانی به مخاطبان آلمانی‌زبان (فعالین جنبش کارگری آلمان) تنظیم گردید و عمده‌ی این مخاطبان با شرایط عمومی ایران آشنایی ناچیزی دارند، برای رعایت اختصار کلام، از تحلیل بسیاری از پس‌زمینه‌های تاریخی و سوبه‌های اجتماعی-سیاسی این اعتصابات اجتناب شده است، چراکه پرداختن به این‌ها مستلزم آشنایی قبلی مخاطب است، و جبران این کمبود توضیحات مبسوطی خارج از گنجایش این گزارش را می‌طلبد.

2. به‌دنبال اولین دور اعتصابات رانندگان کامیون، مجلس شورای اسلامی کمیته‌ی ویژه‌ای به‌نام «کمیته‌ی پی‌گیری مطالبات رانندگان» تشکیل داد.

اتحادیه‌ی هماهنگ‌کنندگان رانندگان ایران پیش‌تر در اطلاعیه‌ای مهم‌ترین خواسته‌های رانندگان کامیون و ترانزیت اعتصاب‌کننده را بدین‌شرح بیان کرده بود: «افزایش حقوق بازنشستگی و سختی کار»، «کاهش قیمت لاستیک و لوازم یدکی»، «افزایش ۷۰ درصدی نرخ کرایه»، «کسر حق پرداختی بیمه رانندگان»، «حذف دلان و واسطه‌ها از پایانه‌ها و باربری‌ها»، و «نظارت بر برخوردهای غلط و سلیقه‌ای مأموران راهنمایی و رانندگی و مجازات مأموران و افسران خاطی و رشوه‌گیر».

در سومین روز پس از شروع دور جدید اعتصابات، خبرگزاری کار ایران (ایلنا) در خبری به‌نقل از دبیر «کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران و رانندگان کامیون» نوشت که «رانندگان اعتصاب نکرده‌اند»، بلکه برخی از آنان لاستیک و لوازم یدکی برای حرکت ندارند، ولی «حمل‌ونقل جریان عادی خود را دارد». حال آن‌که، ادامه اعتصاب رانندگان کامیون موجب کمبود سوخت در برخی از جایگاه‌های توزیع بنزین شد. در نتیجه، مقام‌های قضائی اعتصاب‌کنندگان را به برخورد قضائی شدید تهدید کردند. برای مثال، رئیس قوه‌ی قضائیه، صادق لاریجانی، اعتصاب‌کنندگان را به اشد مجازات قضائی تهدید کرد. دادستان شهر شیراز رانندگان اعتصابی را به رویارویی با اتهام «محرابه»³ تهدید کرد، و پلیس امنیتی هم با ارسال پیامک‌های شخصی به رانندگان اعتصاب‌کننده آنها را مورد تهدید قرار داد. از روز بعد با تداوم اعتصابات دستگیری‌ها آغاز شد. تا ششمین روز اعتصاب دست‌کم ۵۳ نفر از رانندگان (در استان‌های فارس، اصفهان، تهران، قزوین و ...) با اتهام «اخلال در نظم و امنیت حمل‌ونقل جاده‌ای» بازداشت و روانه‌ی زندان‌های امنیتی شدند. ولی به‌رغم این تهدیدات و بازداشت‌ها، اعتصابات در این روز هم ادامه یافت و تصاویر و ویدئوهایی از اعتصاب رانندگان در شهرهای مشهد، اصفهان، اراک، تبریز، سنندج، اورمیه، قزوین، بندرعباس و مشهد و چند شهر دیگر در فضای مجازی منتشر شد. در این میان، در کنار افزایش شمار دستگیری‌ها، تهدیدات دستگاه قضائی به‌طور بارزی شدت یافت: برای مثال، دادستان کل کشور تداوم اقدام رانندگان اعتصابی و «مجبورساختن» دیگر رانندگان به اعتصاب را مصداق اتهام «افساد فی‌الارض» و «قطاع‌الطریق» (راهزنی) معرفی کرد، که اولی یکی از سنگین‌ترین اتهامات شرعی-قضائی است⁴. البته به‌موازات این بازداشت‌ها و تهدیدها و فشارهای قضائی-امنیتی، برخی رایزنی‌های دولتی در مجلس و برخی وزارت‌خانه‌ها برای تدارک تمهیداتی جهت راضی‌کردن رانندگان و مهار اعتصابات در جریان بود. در عین حال، اعتصابات در روز هفتم هم دنبال شد. در این روز شمار بازداشت‌های رسماً اعلام‌شده به ۶۶ نفر رسید. یک روز بعد، یعنی روز هشتم اعتصابات، بیش از ۱۵۰ تن از نمایندگان مجلس در نامه‌ای به رئیس‌جمهور، اعتصاب رانندگان کامیون را موجب «اخلال در تامین سوخت و کالا» توصیف کردند و خواهان اقدامی فوری برای تأمین اقلام مورد نیاز رانندگان کامیون و حمایت بیمه‌ای از آن‌ها شدند. اما

3. یکی از سنگین‌ترین حکم‌های قضائی در ایران، که به‌معنی مقابله‌ی عملی و آشتی‌ناپذیر با حکومت اسلامی (و در نتیجه با شریعت) است و محکوم‌شدن به آن می‌تواند به مجازات اعدام منجر شود.

4. این داعیه‌ی مقامات ایران (در مواجهه با پرسش‌های گهگاهی رسانه‌های خارجی درباره‌ی نقض حقوق بشر در ایران) که دستگاه قضائی در ایران مستقل است به یک شوخی هراس‌انگیز می‌ماند؛ چون نه روال حقوقی انتخاب و عزل مقامات قضائی، نه ساختار درونی دستگاه قضائی، و نه کارنامه‌ی عملی آن (به‌ویژه در مواجهه با معترضان، دگراندیش‌ها، اقلیت‌ها، و غیرخودی‌ها) ذره‌ای نشان از استقلال این دستگاه دارد. (اینکه اردوغان هم اخیراً در سفر به آلمان در برابر پرسشی انتقادی به همین استدلال متوسل شده است، به‌روشنی نشان می‌دهد که این استدلال‌ها تا چه حد پوشالی است.)

هم‌زمان شمار دیگری از رانندگان اعتصابی (از جمله ۷ نفر در استان همدان) دستگیر شدند، تا شمار بازداشتی‌ها به ۸۰ نفر برسد. در این روز، رسانه‌ها به نقل از دادستان استان همدان نوشتند که رانندگان بازداشت‌شده به دلیل «اخلال در حمل‌ونقل جاده‌ای» و «تحریک رانندگان به اعتصاب» با اتهام «اقدام علیه امنیت ملی» محاکمه خواهند شد، اتهامی که بالاترین اتهام امنیتی است و معمولاً به کسانی اطلاق می‌شود که حاکمیت آن‌ها را مخالفان سیاسی نظام قلمداد می‌کند. اما این هم پایان ماجرا نبود و اعتصابات به روز نهم (نهم مهرماه) کشیده شد. در این روز رسانه‌های رسمی شمار بازداشت‌شدگان را حدود ۱۳۰ نفر اعلام کردند، حال آن‌که بنا به تجارب مشابه، رقم واقعی را باید بیش از این‌ها ارزیابی کرد.

اینک (چهارم اکتبر)، روز یازدهم اعتصابات هم سپری شده است و طبعاً شمار بازداشتی‌ها و حجم تهدیدات و فشارهای امنیتی وعده‌های بهبود مصالحه هم افزایش یافته است. بی‌گمان با توجه به وضعیت خفقان سیاسی حاکم بر ایران، تا همین‌جا هم عزم و ایستادگی و همبستگی رانندگان کامیون اعتصابی درخشان بوده است و دست‌کم به لحاظ بُعد سیاسی برگ زرینی در مقاومت مردمی سال‌های اخیر محسوب می‌شود. در ایران سال‌های اخیر روزی نبوده است که با چندین اعتصاب و تجمع کارگری یا تجمع اعتراضی دیگر اقشار ستمدیده و فرودست (و سرکوب‌های متعاقب آنها) همراه نبوده باشد، اما این اعتصاب مشخص، تفاوت‌های بارزی با بسیاری از دیگر اعتصابات و اعتراضات پراکنده در محیط‌های کار و در سطح شهرها و مناطق مختلف داشته است: الف) سازمان‌یافته بودن نسبی این اعتصابات قدرت و انسجام ویژه‌ای به آن بخشید که تداوم آن را به‌رغم همه‌ی فشارها و سرکوب‌ها (تا این لحظه) ممکن ساخته است؛ ب) سراسری بودن آن موجب شد تا نیروهای مقاومت پراکنده‌ی رانندگان (در شهرها و استان‌های مختلف) تجمع یابد و به تکانه‌ای اثرگذار در سراسر کشور بدل شود؛ ج) این اعتصاب به دلیل برخورداری از یک ابزار مادی نیرومند یا به‌واسطه‌ی پیوندش با یک شریان مهم اقتصادی (حمل‌ونقل جاده‌ای کالاها) قادر شد فشار موثری بر دولت وارد آورد، طوری که برای دولت نادیده‌گرفتن آن (به‌موازات سرکوب‌های «ضروری») به امید فرسایش و زوال ناگزیرش ممکن نبود. واکنش‌های توأمان ارباب‌گرانه و دستپاچه‌ی حاکمیت با این ویژگی‌ها پیوند نزدیکی دارد، و از این منظر به‌واقع باید واکنش‌هایی هراسان و ترس‌خورده تلقی شوند. به‌واسطه‌ی ویژگی‌های فوق، این اعتصابات نه‌فقط بار دیگر قدرت مقاومت هم‌بسته و سازمان‌یافته‌ی فرودستان را نشان داد، بلکه هم‌زمان نشان‌گر پاشنه‌ی آشیل نظام حاکم در مواجهه با اعتصابات سراسری کارگران و زحمت‌کشان بود، چراکه به‌گواهی آموزه‌های تاریخی اعتصابات سراسری، تاجایی که از سوی نظام رایج نمایندگی اتحادیه‌ای منحرف و مهار نشود، به‌لحاظ دلالت‌ها و پیامدهایش بی‌درنگ به‌سان مبارزه‌ی سیاسی علیه نظم مستقر پدیدار می‌شود و دست‌کم به‌واسطه‌ی رشد خودباوری ستمدیدگان، سطح عمومی مبارزات سیاسی علیه نظم موجود را ارتقاء می‌بخشد.

اما همه‌ی اینها لزوماً موفقیت حرکت جمعی رانندگان اعتصابی را تضمین نخواهد کرد، به‌خصوص که حاکمیت ایران سابقه‌ی بلند و مخوفی در سرکوب بی‌امان مقاومت‌های مردمی دارد.⁵ موفقیت این حرکت دست‌کم نیازمند همبستگی

5. در قرن بیست‌ویکم، ایران شاید یکی از معدود کشورهای جهان است که در آن کارگران (و معلمان) را به‌دلیل اعتراض و اعتصاب برای اعاده‌ی حقوق اولیه‌شان یا تلاش برای تاسیس تشکل‌های مستقل صنفی از کار اخراج می‌کنند، با اتهامات امنیتی به حبس‌های بلند مدت

عملی سایر اقشار اجتماعی ناراضی و معترض و به‌خصوص همراهی دیگر لایه‌های کارگران و مزدبگیران و فرودستان با مبارزه‌ی آنهاست^۶، همان‌طور که خود آنان نیز در برخی از تصاویر شاخص این اعتصابات (از جمله، عکس پایین)، کارگران و معلمان و دیگر اقشار تحت ستم را به همبستگی فراخوانده‌اند و آماج مبارزات خود را - به‌درستی - یکی دانسته‌اند. به‌بیان دیگر، با توجه به توان پلیسی-امنیتی-ایدئولوژیک - اکمیت در «مدیریت» سرکوب اعتراضات مقطعی و پراکنده (فارغ از تعدد و تکرار آنها)، چالش اصلی ستم‌دیدگان برای فراروی از ایران بحران‌زده و ستم‌بار کنونی، مفصل‌بندی مبارزات پراکنده‌ی موجود و سازمان‌دادن اشکالی از مبارزات هم‌بسته و سراسری است؛ و البته می‌دانیم که ضرورت رویارویی با چنین چالشی (خواه در سطح نظری و خواه در ساحت پراتیک) مختص مبارزات ناکام و ناتمام جاری در ایران نیست.

این‌که کارگران آگاه و نیروهای چپ و به‌طور کلی وجدان بیدار جوامع غربی (و مشخصاً مخاطبان این گزارش آلمانی) در برابر چنین مبارزه‌ای چه می‌کنند (یا اساساً چه می‌توانند بکنند)، پرسش مهم دیگری است که در اینجا مجال طرح آن نیست، هرچند هدف اصلی از تدوین و ترجمه و انتشار این متن برانگیختن چنین پرسشی بوده است.

نیما صبوری - ۴ اکتبر ۲۰۱۸ (دوازدهم مهر ۱۳۹۷)

* * *

پی‌نوشت: اینک، یعنی در زمان انتشار نسخه‌ی فارسی این گزارش (۱۲ اکتبر - ۲۰ مهرماه) نوزدهمین روز اعتصابات هم‌سپری شده است. در این فاصله: تعداد رانندگان اعتصابی بازداشت‌شده از مرز ۲۷۰ نفر گذشته است؛ برخی مقامات قضایی رانندگان معترض بازداشتی را به مجازات اعدام تهدید کردند؛ و هم‌زمان، از درون ساختار حاکمیت زمزمه‌ی استعفاء یا برکناری وزیر راه و شهرسازی (همچون تمهیدی فرافکنانه) برخاسته است. از سوی دیگر، برخی سازمان‌های اتحادیه‌ای در ایالات متحده و فرانسه در اعلام همبستگی با رانندگان اعتصابی بیانیه‌هایی منتشر نمودند.



سرنوشت این حرکت، بی‌گمان وابسته به همبستگی‌ها و همراهی‌های عملی دیگر اقشار تحت ستم است (هرچند بنا به جبر شرایط بحران‌زده‌ی کنونی و به‌واسطه‌ی هژمونی جریانات قدرت‌مدار، هرجایی که مبارزه جریان دارد، تلاش‌های بیرونی قیام‌بانه، تحریف‌گر و مصادره‌گرانه هم در کار است). فراخوان معلمان به اعتصابات سراسری اما (از این منظر نیز) نویددهنده است.

محکوم می‌کنند و حتی در ملاء عام شلاق می‌زنند (کارگران معدن آق‌دره) یا به حکم شلاق محکوم می‌کنند (برخی از فعالین کانون صنفی معلمان). برخوردها و مجازات‌های مشابهی هم با فعالین صنفی دانشجویی انجام می‌شود؛ در کنار رویه‌های نظام‌مند سرکوب فعالین و مشارکت‌کنندگان در سایر تحركات و اعتراضات اجتماعی و مدنی (نظیر تحركات زنان، ملیت‌های تحت ستم، اقلیت‌های مذهبی، پرستاران، بازنشستگان، مال‌باختگان مؤسسات مالی، و تحركات مربوط به معضلات زیست‌محیطی و کم‌آبی).

6. متأسفانه چنین به‌نظر می‌رسد که سطح توجه و همبستگی عمومی نسبت به این اعتصابات تاکنون تناسبی با اهمیت و ابعاد این حرکت نداشته است. یقیناً دلایل این مساله را باید مورد بررسی قرار داد. شاید یک دلیل آن غلبه‌ی کلیشه‌ای قدیمی نسبت به شاغلین چنین حرفه‌هایی باشد که به‌موجب آن رانندگان کامیون اغلب به‌سان طیفی از افراد به‌لحاظ فرهنگی زمخت و حتی لمپن دیده می‌شوند؛ اگر این برآورد (که عده‌ای از رانندگان اعتصابی هم آن را به‌زبان آورده‌اند) صحیح باشد، در این‌صورت این کلیشه در کنار رویه‌ی رایج همبستگی‌گزی‌نشی «قربانی‌محور»، مانعی برای کنش همبستگی است.