

داستان یک اعتصاب

تجربه‌ی کارگران صنایع خودروبی آمریکا چه چیزی می‌تواند به ما بیاموزد؟

در روز ۲۴ شهریور ۱۴۰۲ کارگران خودروسازی سه شرکت بزرگ خودروسازی ایالات متحده‌ی آمریکا - جنرال موتورز، فورد و استلانتیس - به اعتصاب گسترده‌ای برای به دست آوردن دستمزد و امتیازهای رفاهی معوق مانده‌ی خود اقدام کردند. در اوج این اعتصاب‌ها حدود ۴۶۰۰۰ کارگر به اعتصاب پیوستند که از نظر تعداد و گستردگی در ۸۸ سال گذشته در تاریخ خودروسازی آمریکا بی‌سابقه بوده است. اهمیت این اعتصاب‌ها در شرایط کنونی آمریکا در این است که در یک دهه‌ی گذشته اعتراض‌های کارگری در آمریکا پراکنده و فاقد عمق بوده است. بحران اقتصادی و تورم ایجادشده در دوران کرونا وضعیت کارگران را به سمت اعتراض سوق داده است. تا به حال چنین اتفاقی نیفتاده بود که اتحادیه‌ی کارگران خودروبی (UAW) اعتصابی را علیه هر سه غول صنعت خودروسازی آمریکا ترتیب دهد، اعتصابی که خشم رئیس‌ان و سرمایه‌داران شرکت‌ها را به دنبال داشت. آنان مثل هر کارفرمای دیگری با هر فرهنگ و دین و ملیتی با زبان عتاب و تهدید علیه کارگران بیانیه صادر کردند و از «ناامیدی» خود گفتند و کارگران را «زیاده‌خواه» قلمداد کردند. اما پرسش مهم این است که چه چیزی باعث پدید آمدن اعتصاب شد؟

داستان از کجا شروع شد؟

در دوره‌ی ریاست‌جمهوری باراک اوباما، دولت به جهت تضمین سود سرمایه‌داران و بهره‌وری صنعت خودروسازی جلوی اتحادیه‌های کارگری را برای چانه‌زنی به قصد بهبود شرایط دستمزد و کسب حقوق بیشتر گرفت و آنها را از کوشش برای به دست آوردن مزایای بازنشستگی و مراقبت‌های بهداشتی بازداشت. از طرفی مشوق‌هایی را در اختیار مدیران عامل و صاحبان سرمایه قرار داد که به افزایش درآمد آنها منجر می‌شد و اختلاف دستمزدی آنها را با کارگران بیشتر می‌کرد. موسسه‌ی مطالعه‌ی سیاست‌های اقتصادی آمریکا در تحقیقی اعلام کرده است که از سال ۱۹۷۸ دستمزد مدیران عامل منصوب سرمایه‌داران در شرکت‌های صنعتی در ۳۰۰ کلان‌شرکت آمریکایی ۱۴۸۰ درصد بیشتر شده است. این در حالی است که در همین بازه‌ی زمانی حقوق کارگران تنها ۱۸ درصد بیشتر شده است. به گزارش همین سازمان در این مدت حتی پاداش مدیران ۳۷ درصد از رشد بازار سهام سریع‌تر رشد کرده است. البته این موضوع در زمان باراک اوباما صرفاً شدیدتر شد؛ پیشتر در سال ۲۰۰۷ قانونی تصویب شد که کارگران استخدامی مستمری تضمین‌شده دریافت نمی‌کنند و پوشش‌های پزشکی آنها نیز ضعیف‌تر از کارگرانی خواهد شد که قبل از سال ۲۰۰۷ استخدام شده‌اند. گرچه کارگران ماهر صنعت خودروسازی حقوقی معادل ۱۶ دلار در ساعت دریافت می‌کنند اما دستمزد کارگران موقت چیزی در حدود نصف این مقدار و پایین‌تر از خط فقر است. پیش از سال ۲۰۱۹ کارگران تنها ۹۰ روز لازم بود تا قراردادشان از موقت به دائمی تبدیل شود، ولی مدیران قانونی تصویب کردند که این زمان را به ۲ سال افزایش می‌داد. سرمایه‌داران این کارها را در شرایطی می‌کردند که حقوق سالانه‌ی مدیران ارشد نسبت به سال پیش با رشدی ۴۰ درصدی از ۳۰ میلیون دلار فراتر رفته بود. ولی در حالی که تورم سالانه در نسبت با معیشت کارگران ۱۰ درصد بوده، سرمایه‌داران حتی حاضر نشدند متناسب با همین میزان حقوق کارگران را افزایش دهند. بهانه‌ی

همیشه سرمایه‌داران برای پرداختن سهم کارگران از ثروت اجتماعی تولیدشده به دست خودشان چه بود؟ نبودن پول! در صورتی که شرکت‌های خودروسازی در دهه‌ی گذشته چیزی بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار سود ثبت کرده‌اند که ۱۰ میلیارد آن تنها در ۶ ماه گذشته‌ی پیش از اعتصاب بوده است.

داستان چگونه ادامه پیدا کرد؟

اتحادیه‌ی کارگران خودروبی فعالیت خود را در عرض ۳ روز از سه کارخانه که در زمان اعتصاب شامل ۱۳۰۰۰ کارگر بود، به ۳۸ بخش دیگر در ۲۰ ایالت اشاعه داد. انتظار می‌رفت تعداد بیشتری از کارگران خودروسازی ایالات متحده به اعتصاب علیه سه شرکت بزرگ بپیوندند، موضوعی که رخ نداد و شایسته‌ی بررسی است.

اتحادیه در این ۳ روز تنها ۵۶۰۰ کارگر دیگر را به اعتصاب ملحق کرد. بخش اعظمی از ۱۵۰۰۰۰ عضو اتحادیه از اعتصابات بیرون ماندند و حتی می‌توان گفت که اتحادیه شور و اشتیاق و عزم این کارگران برای مبارزه را هدر داد. بسیاری، حتی تحلیلگران وال استریت، انتظار داشتند که اتحادیه اعتصابات را به شرکت‌های کامیون، که برای سودآوری کارخانه‌ها حیاتی‌اند، گسترش دهد.

این اتفاق نیفتاد. وخامت نسبی اوضاع، فوراً در وضعیت قرار داد که اتحادیه اعلام کرد ظاهراً نشانه‌هایی از پیشرفت وجود دارد. بلافاصله پس از اعلام اتحادیه، سهام فورد ۳/۷ درصد افزایش یافت و همچنین قیمت سهام جنرال موتورز نیز افزایش پیدا کرد.

رئیس اتحادیه، شان فین، در جریان تجمعی عمومی، اعلام کرد که هنوز راه درازی برای دستیابی به یک مذاکره‌ی قابل قبول وجود دارد. شرکت فورد نیز باید تحت فشار قرار می‌گرفت و نیز بسیاری از کارگران می‌خواستند که این اتفاق بیفتد. فین همچنین گفت که فورد موافقت کرده است که یکی از سطوح دستمزدی پایین‌تر را حذف کند و کمک‌هزینه‌های زندگی را که کارفرمایان در سال ۲۰۰۹ حذف کرده بودند، بازگرداند و اتحادیه حق اعتصاب در مورد تعطیلی کارخانه‌ها را داشته باشد. در واقع رهبران اتحادیه از قدرت خود در روزهای اول اعتصاب بهره‌ی کافی را نبردند و با محافظه‌کاری سعی در به دست آوردن مطالبه‌های حداقلی داشتند و زیاده از حد به صاحبان شرکت‌ها امیدوار بودند. اما در مورد پایه‌ی دستمزد اصلاً وعده‌ای داده نشد. سرمایه‌داران افزایشی ۲۰ درصدی را طی چهار سال و نیم پیشنهاد کرده بودند. اتحادیه‌ی کارگران خودروبی اما افزایش ۴۰ درصدی در طول چهار سال و همچنین ۳۲ ساعت کار در هفته را بدون کاهش حقوق طلب می‌کردند.

اعتصاب کارگران خودرو بخشی از رشد تصاعدی مقاومت در ایالات متحده است. در روزهای اعتصاب، روزنامه‌ی وال استریت ژورنال، که به دفاع از سرمایه‌داران شهره است، نوشت که اعتصابات صنایع خودروبی «در حالی اتفاق می‌افتد که کارگران آمریکایی با سرعتی که در ربع قرن اخیر نظیر نداشته اعتصاب می‌کنند. طبق گفته‌ی دپارتمان کار، در ماه گذشته، راه‌بندان‌های اعتصاب‌ها منجر به از دست رفتن ۴/۱ میلیون روز کار شد. از آگوست ۲۰۰۰ تاکنون این بیشترین مقدار [کار از دست رفته‌ی ناشی از اعتصاب] در یک ماه بوده است». فین در طول یکی از تجمعات عمومی گفت که جهانیان در حال تماشای اتحاد امروز کارگران‌اند و پیام‌های همبستگی مختلفی دریافت کرده‌اند، «از آفریقای جنوبی تا مالزی که از ما می‌خواهند استوار بایستیم و پیروز شویم.»

یک پیروزی برای کارگران صنعت خودرو می‌توانست به افزایش توان و تمرکز این موج خروشان بینجامد. کارگران صنایع خودرویی در آن زمان، با امتناع از اضافه‌کاری داوطلبانه، در پی شکل دادن فشاری توده‌ای بودند. بسیاری از کارخانه‌ها برای جبران کمبود نیروی انسانی به شدت به اضافه‌کاری وابسته‌اند. در نتیجه‌ی این امتناع از کار، برخی از آنها به دلیل کمبود کارگر مجبور به تعطیلی کل آخر هفته شدند.

در نیویورک، کل کمیته‌ی نمایندگان اتحادیه‌ی محلی فورد بوفالو استمپینگ به میدان آمد. ریکی برند، نایب رئیس شعبه و راننده‌ی لیفتراک، در مصاحبه‌ای ادعا کرد که آنها هم یک به یک و هم در قالب گروه در باره‌ی استراتژی اعتصاب صحبت کردند. برند گفت: «ما همچنین مردم را تشویق کردیم که اضافه‌کاری داوطلبانه نکنند. کار اضافی عبور از مرزی غیررسمی است، این کار به شرکت کمک می‌کند». آنها همچنین با نه گفتن به مدیرانی که از آنها می‌خواهند کارهای غیرمعمول در محل کار انجام دهند، از اعتصابیون حمایت می‌کردند.

در عرض یک روز، بسیاری از کارگران از پذیرش شیفت‌های اضافی امتناع کردند. تا آنجا که فورد مجبور شد شنبه و یکشنبه کار خود را لغو کند. برند معتقد است در برخی مواقع اجتناب‌ناپذیر است که شرکت اضافه‌کاری را اجباری کند. کریستال چایلدری که در بخش کنترل کیفیت شعبه‌ی دیترویت استلانتیس کار می‌کند، گفت: «معمولا [از ما] اضافه‌کار زیادی می‌خواهند، اما اکنون کارگران بعد از هشت ساعت کار را ترک می‌کنند. این همان روحیه‌ای بود که در فضای اعتصاب‌های کارخانه‌های خودروسازی حاکم بود و اتحادیه باید با اعتصاب همه‌جانبه و نامحدود ۱۵۰۰۰۰ کارگری از آن استفاده می‌کرد. در اعتصاب‌ها از صندوق اعتصاب برای گذران زندگی کارگران استفاده می‌شود. این صندوق عنصر ضروری هر اعتصاب است که کارگران از پیش باید آن را آماده کرده باشند. موجودی صندوق اعتصاب کارگران صنایع خودرویی به اندازه‌ای بود که اگر اتحادیه می‌خواست، می‌توانست از آن استفاده کند. اما رهبران اتحادیه چه کردند؟

داستان چگونه پایان یافت؟

در عوض، اتحادیه از جو بایدن دعوت کرد تا به صفوف اعتصابات بیاید. رئیس دولت سرمایه‌داران در لباس حامی کارگران ظاهر شد، در حالی که همین آدم اعتصاب راه‌آهن را در اواخر سال گذشته غیرقانونی اعلام کرده بود. حتی دونالد ترامپ، این نماینده‌ی راست افراطی در جهان، سعی داشت خود را به عنوان دوست کارگران صنعت خودرو نشان دهد. او یک هفته پس از شروع اعتصاب‌ها در دیترویت یک سخنرانی بزرگ داشت. این شهر یکی از مراکز تاریخی خودروسازی به شمار می‌آید و نزدیک یکی از کارخانه‌های بزرگی است که کارگرانش در اعتصاب درگیر بودند.

ترامپ برای ۵۰۰ کارگر و عضو اتحادیه سخنرانی کرد تا حمایت انتخاباتی طبقه‌ی کارگر را در ایالت‌هایی مانند میشیگان (که در سال ۲۰۱۶ در آن رای آورد اما در سال ۲۰۲۰ شکست خورد) جلب کند. این رویداد همزمان با دومین مناظره‌ی مقدماتی جمهوری خواهان در کالیفرنیا بود، که ترامپ برای حفظ پیشتازی خود در رقابت برای نامزدی حزب برای ریاست جمهوری سال آینده از آن اجتناب می‌کرد. ترامپ با دست گذاشتن روی اینکه مسئله‌ی واقعی حضور کارگران مهاجر خارجی و جایگزین شدن وسایل نقلیه‌ی برقی است

- که او به نام حفاظت از اقتصاد سوخت فسیلی با آن مخالف است - قصد به انحراف کشاندن مسائل طبقاتی را دارد. او هم از برخی از روسای صنعت خودرو و هم از اتحادیه‌ی کارگران خودرو انتقاد می‌کرد و می‌گفت که طرح «اول آمریکا» ی او می‌تواند از کارگران محافظت کند.

البته فین ترامپ را محکوم کرد و گفت: «اتحادیه‌ی ما برای مبارزه با طبقه‌ی میلیاردر و اقتصادی که افرادی مانند دونالد ترامپ را به بهای [فقیر ساختن] کارگران ثروتمند می‌کند، از همه چیز مایه می‌گذارد». اما او اشاره نکرد که مادامی که دولت سرمایه‌داری، اعم از جمهوری خواه و دموکرات، به زندگی کارگر یورش می‌برد و در صدد فریب دادن کارگران است، برای کارگران چه فرقی می‌کند؟ همان‌طور که جمهوری خواهان اعتصاب‌ها را سرکوب می‌کردند، دموکرات‌ها هم راه و روش خاص خود را برای خنثی کردن اعتصاب‌ها دارند، که عبارتست از قبضه کردن اعتصاب از راه فرونشاندن آتش اعتصاب با دادن وعده‌های سازشکارانه و جذب و حل نیروی سیاسی این اعتصاب‌ها از طریق تبدیل کردن نماینده‌های کارگری به بلندگوهای حزبی دموکرات‌ها. تشکل‌های کارگری در غرب تبدیل به ابزاری برای عقب راندن مقاومت طبقه‌ی کارگر برابر سرمایه‌داران شده‌اند. دهه‌هاست که در نبود نیروی سیاسی مستقل کارگران، تشکل‌های کارگری در غرب تنها به نهادی در اختیار سیاست‌های دولت‌های سرمایه‌داران شناخته می‌شوند.

بسیاری از حزب‌های کارگری در غرب این هشدار را می‌دادند که اگر اتحادیه‌ی کارگران خودرو از اعتصاب حمایت نکند و پیروز نشود، می‌تواند شکافی ایجاد کند که کسانی چون ترامپ و بایدن می‌توانند از آن سوءاستفاده کنند. مسئله اینجا بر سر این است که بهبودی جزئی در وضعیت کارگران چیزی است که ممکن است در نهایت به سرمایه‌داران تحمیل شود، اما آنچه باید در کارگران تقویت شود آگاهی آنان از نسبت خود با سرمایه‌داری و دولت آن است، چیزی که دقیقاً با خود عمل اعتصاب پرورش پیدا می‌کند و اتحادیه‌های فعلی با زدوبندهایشان با سرمایه‌داران مانع بروز آن می‌شوند. دولت و کارفرمایان از سرمایه‌حفاظت می‌کنند و اگر این موضوع مورد حمله قرار نگیرد آنگاه اعتصاب نیز دستاوردهای طبقاتی خود را به کف نخواهد آورد.

از طرفی سایر نامزدهای جمهوری خواه موضع سنتی‌تری علیه اتحادیه‌ها اتخاذ کردند و مثل گرگ‌های هار از شدیدترین سرکوب طبقاتی حمایت کردند. تیم اسکات از اخراج سازمان‌دهندگان اعتصابات صنعت ترافیک هوایی در سال ۱۹۸۱ توسط رونالد ریگان به عنوان الگو یاد کرد. اسکات در یک رویداد تبلیغاتی انتخاباتی در آیووا گفت: «من فکر می‌کنم رونالد ریگان، زمانی که کارمندان فدرال تصمیم گرفتند که اعتصاب کنند، مثالی عالی به ما نشان داد. او گفت اعتصاب کنی، اخراجی. قضیه برای من کاملاً ساده است». او همچنین اتحادیه‌ی کارگران خودرویی را متهم کرد که آنها برای «دستمزد بیشتر و روزهای کار کمتر» می‌جنگند و گفت «این انفصال از کار است.» نیکی هیلی در زمانی که فرماندار کارولینای جنوبی بود، به خود می‌بالید که «اتحادیه‌کوب» است. او به فاکس نیوز گفت: «وقتی شما رئیس‌جمهوری دارید که طرفدار اتحادیه‌هاست و با شعارهایش اتحادیه‌ها را شیر می‌کند، این چیزی است که به دست می‌آورد؛ اتحادیه تقاضای افزایش ۴۰ درصد [دستمزد] دارد، شرکت‌ها با افزایش ۲۰ درصدی پاسخ می‌دهند. من فکر می‌کنم هر یک از مالیات‌دهندگان دوست دارند ۲۰ درصد افزایش حقوق داشته باشند و فکر کنند وضعیت عالی است». هیلی اشاره نمی‌کند که پیشنهاد ۲۰ درصدی برای پوشش ۴ سال و نیم است.

آخرین چیزی که اعتصاب‌ها به آن دست یافت و پس از آن ختم اعتصاب اعلام شد افزایش ۲۵ درصدی حقوق طی ۴/۵ سال بود. البته که این دستاورد به نسبت وضعیت معیشتی کارگران خودروسازی در سال ۲۰۱۹ و عدم تحقق مطالبه‌های آن‌ها در آن سال گامی رو به جلو به شمار می‌آید. اما همان طور که شرح داده شد نسبت به گستردگی و توان مبارزاتی اعتصاب‌ها گامی به پس بوده است. حزب‌ها و اتحادیه‌های کارگری ای بودند که این رویکرد اتحادیه‌ی خودروسازی آمریکا را نقد کرده و نسبت به محافظه‌کاری رهبران آن در برابر سرمایه‌داران موضع‌گیری کردند. اختلاف میان بیشترین جمعیت به اعتصاب پیوسته یعنی ۶۰۰۰ نفر و جمعیت عضو اتحادیه یعنی ۱۵۰۰۰۰ نفر یعنی بهره‌نگرفتن از تمام نیروی اتحادیه برای رسیدن به هدف‌های خود، شادمان شدن سریع از عقب‌نشینی سرمایه‌داران کارخانه یعنی قناعت به احقاق حقوق اقتصادی و باز کردن پای سیاست‌مداران و گرگ‌صفتان به اعتصاب یعنی شکست سیاست کارگری.

حال جستی بزیم به هشتم آبان سال گذشته (۱۴۰۲)، یعنی روز پایان رسمی اعتصابات. تا اینجا متوجه شدیم که اعتصاب کارگران صنایع خودروبی در ایالات متحده نه به تمام پتانسیل خود توانست دست پیدا کند و نه مطالبه‌ی اصلی و اولیه‌ی کارگران به رسمیت شناخته شد، هرچند این هم منصفانه نیست که از این تلاش همچون یک شکست و تحقیر یاد کنیم. اما چه شد که، در نتیجه‌ی تن سپردن محافظه‌کارانه‌ی روسای اتحادیه به وعده‌های دولت، این اعتصاب نتوانست تمام‌وکمال به خواسته‌ی خود برسد؟ مبارزه‌ی طبقه‌ی کارگر همچنان که نیازمند متشکل شدن فراگیر و گسترده است، باید پیگیرانه و آگاهانه دست به عمل‌های مقتضی برای جلوگیری از سازشکاری در مقاطع این‌چنینی بزند. اختتام این داستان باید با این نکته همراه شود که در حضور اتحادیه‌ای به چنین وسعت و امکاناتی، وظایف نیروهای سرمایه‌ستیز، هرچه باشد، یک چیز مشخص است و نه نسخه‌ای که نعل به نعل بتوان برای همه جا تعمیم داد. پس حالا چه آورده‌ای می‌توانیم از این مبارزه برای کارگران ایران بیابیم؟

از این داستان چه می‌آموزیم؟

مبارزه‌ی کارگران راه پر پیچ‌وخمی است که هر گردنه از آن درس‌ها و آموزه‌های متفاوتی برای مبارزه‌ی طبقاتی دارد. کارگران در برابر مشکلات معیشتی و اقتصادی خود دست به سازماندهی اعتراض‌های خود علیه طبقه‌ی سرمایه‌دار می‌زنند. سرمایه‌داران نیز دست روی دست نمی‌گذارند و برابر طبقه‌ی کارگر خود را متشکل می‌کنند. اعتصاب‌شکنی، تهدید و در صورت نیاز برخورد خشونت‌آمیز با کارگران، کاری است که آنها را از اتحاد طبقاتی کارگران مصون می‌دارد. سرمایه‌داری عادت دارد که بنا به امکانات پیش روی خود مبارزه‌ی کارگری را در حد و حدود خود سرمایه‌نگه دارد و تا آنجا که می‌تواند با در اختیار گرفتن انرژی‌های یک مبارزه‌ی کارگری، آن را مهار سازد. نمی‌توان بی‌واسطه هر اعتراضی را به ضدیت سیاسی با کل ساختارهای اجتماعی فراخواند، اما در نظر گرفتن اشتباه‌های سیاسی هر تجربه می‌تواند به مبارزه‌های بعدی کارگران کمک کند. محافظه‌کاری رهبران اتحادیه‌ی کارگران خودروسازی آمریکا، فاصله‌نگرفتن اعتصاب از جناح‌های سیاسی حاکم در آمریکا، که همگی مدافع منافع سرمایه‌داران هستند، و تلاش نکردن برای تثبیت دستاوردهای کارگران چیزهایی است که باید برای بررسی موج اخیر اعتصاب‌های آمریکا در نظر آورد. طبقه‌ی کارگر باید خودش برای ایجاد نهادها و صف مستقل خودش از دیگر جریان‌های صنفی پیش‌قدم باشد و در این راه با شرایط اقتصادی‌ای که مسبب استعمار و تیره‌روزی اوست روبه‌رو شود.

خواندن این متن در حالی که کمتر از یک ماه از جلسات شورای عالی کار برای تعیین افزایش دستمزد سالانه‌ی کارگران ایران می‌گذرد می‌تواند مفید باشد. دشمنان کارگران از هر طیفی برابر آنها ایستاده‌اند: گروهی وقیحانه به قصد به حاشیه بردن مسئله از دستمزد منطقه‌ای دفاع می‌کردند، گروهی با ارائه‌ی تابع‌های ریاضی و منحنی‌های آماری معیشت میلیون‌ها انسان را به بهانه‌ی افزایش تورم گروگان گرفته‌اند تا سرمایه‌داران روزبه‌روز فربه‌تر شوند و گروهی نیز مبارزه‌ی معیشتی کارگران را به هیچ گرفته و آنها را کم‌اهمیت و خوار می‌شمارند. طبقه‌ی کارگر در هر جای جهان باید بتواند علیه سرمایه‌داری بیان اعتراضی خود را بیابد، چه به صورت تدافعی و یا غیر آن. توجه به شباهت‌های اتحادیه‌های غربی با تشکل‌های زرد کارگری خودمان ضروری است. در موضوع تعیین حداقل دستمزد، دولت با ایجاد به اصطلاح سه‌جانبه‌گرایی، وضعیتی را در عمل پدید آورده است که در آن خود دولت و نماینده‌ی کارفرمایان در یک طرف رودرروی نماینده‌ی کارگران ایستاده‌اند و در نتیجه پیشاپیش از قدرت بیشتری برخوردار هستند. آنها حتی به همین نیز اکتفا نکرده‌اند و با گزینش نماینده‌های غیرواقعی کارگران و ایجاد تشکل‌های همسو با خودشان عملاً توان طبقاتی کارگران را گرفته‌اند. ساختن نهادهای کارگری و نمایندگان برخاسته از مطالبات واقعی کارگران از اولویت‌ها و ضروریات مبارزه‌ی امروز طبقه‌ی کارگر است.