

توده های کارگر در اتحادیه ها باید به فکر تشکلی غیر از اتحادیه باشند

نانسی لاپلانت

سه شنبه هشتم مرداد ۱۳۸۷

در سوم ژوئن ۲۰۰۸ شرکت جنرال موتورز اعلام کرد که چهار کارخانه خودروسازی در آمریکای شمالی از جمله کارخانه آشاوا (Oshawa) در شرق تورنتو را تعطیل خواهد کرد. تعطیل این کارخانه ها به معنی بیکار شدن ۲۶۰۰ کارگر جنرال موتورز خواهد بود. جنرال موتورز کانادا یکی از بزرگ ترین شرکت های صادرکننده خودرو در کانادا است، و شرکت جنرال موتورز بزرگ ترین شرکت خودروسازی در جهان است و بیش از ۲۸۴۰۰۰ کارگر در سراسر جهان در آن کار می کنند. فروش خالص این شرکت ۲۰۰ میلیارد دلار در سال است.

اعلام اخراج کارگران خودروسازی اندکی بعد از تصویب قراردادی دسته جمعی انجام می گیرد که به گفته رئیس اتحادیه کارگران خودروسازی کانادا (CAW)، باس هارگرو (Buzz Hargrove)، براساس آن شرکت جنرال موتورز متعهد شده است که خط تولید کامیون در آشاوا را تا پایان مدت این قرارداد در سال ۲۰۱۱ تعطیل نکند. باس هارگرو هم چنین اظهار داشت که "این تصمیم، غیرمنصفانه، غیرعادلانه، توجیه ناپذیر و غیرقانونی است. این نقض قرارداد دسته جمعی است و ما هر کاری که از دستمان برآید انجام می دهیم- ما قدرت داریم." هارگرو به عنوان رئیس نخبه اتحادیه کارگران خودروسازی کانادا بیش از ۳۰۰ میلیون دلار از دستمزد، امکانات و مزایای کارگران را به صاحبان جنرال موتورز پیشکش کرد تا آن ها در سه سال آینده خط تولید کامیون در آشاوا را تعطیل نکنند. این توافق به معنی برداشتن چیزی بیش از ۳۸۰۰۰ دلار در سال از جیب هر کارگر جنرال موتورز و تقدیم آن به صاحبان این شرکت است. کارگران کارخانه آشاوا با توجه به آن که این امتیازدهی برای تضمین ادامه تولید و جلوگیری از بیکاری آنان صورت گرفته بود، با شنیدن خبر اخراج خود به خشم آمدند و جاده منتهی به اداره مرکزی جنرال موتورز را بستند تا از ورود مدیران به اداره مرکزی جلوگیری کنند، که این اقدام کارگران دو هفته ادامه داشت. در تاریخ ۱۶ ژوئن، قاضی به خاتمه عمل بستن جاده حکم داد. اتحادیه با این حکم موافقت کرد و کارگران به بستن جاده پایان دادند. خشم کارگران متوجه کارفرمای جنرال موتورز در آشاوا بود. اما روشن نشد که آیا کارگران از دست روسای اتحادیه نیز که این قرارداد سوال برانگیز را با مدیران جنرال موتورز بسته بودند خشمگین بوده اند یا نه. اگر نبوده اند، می بایست می بودند. نیروی کاری به این بزرگی باید به قدرت نهفته در خود آگاه شود. اگر نشود، در آینده ای نه چندان دور محکوم به شکست خواهد شد. به همین سان، تمام کارگران باید ضرورت پیوند با کارگران دیگر را هم در درون صنایع مشابه و هم در بیرون آن درک کنند.

طنز مسئله این جا است که مدتی بعد از ۱۱ ژوئن، ضیافت شامی برای جمع آوری چند میلیون دلار از راه خیریه و هم

چنین برای قدردانی از زحمات باس هارگرو در مرکز کنوانسیون متروی تورنتو ترتیب داده شد. در این ضیافت بیشتر رجال سیاسی و روسای موسسات تجاری و صنعتی شرکت داشتند که در میان آن ها نخست وزیر سابق آنتاریو مایک هریس (رهبر حزب محافظه کار و یکی از بدنام ترین و هارترین سگ های سرمایه که از سال ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۲ بسیاری از خدمات عمومی برای فقرا و کارگران را قطع کرد)، نخست وزیرهای پیشین کانادا ژان کریستین (-۱۹۹۳)، (۲۰۰۳)، برایان مولر (۹۳-۱۹۸۴)، پاول مارتین (۲۰۰۶-۲۰۰۳)، رئیس هیئت مدیره شرکت مگنا، فرانک استرانچ، و هم چنین تروی کلارک رئیس جنرال موتورز در آمریکای شمالی دیده می شدند. داری جینش عضو سابق هیئت تحریریه مک لین (یکی از هفته نامه های کانادا) در باره باس هارگرو چنین می نویسد: " او در دوران بازنشستگی خود از پریدن با آدم های ممتاز و متخصص و قدرتمندی که طی سالیان دوست او شده اند، لذت خواهد برد. کارگران خودرو سازی، که ایشان آن ها را نمایندگی می کند، نومیدانه به کارشان خواهند چسبید. یا این که پس از پرتاب شدن به بیرون کارخانه برای امرار معاش مجبور خواهند شد به کار رانندگی تاکسی و یا همبرگرفروشی و غیره روی آورند." این آدم های بی نهایت ثروتمند در رسانه های گروهی "دوست" هارگرو نامیده شده اند. اما اگر بخواهیم راستش را بگوییم این ها همه عضو طبقه او هستند. هارگرو جزء طبقه کارگر نیست و به هیچ وجه نمی تواند نماینده کارگران باشد. برعکس، او با خفه کردن جنبش راستین طبقه کارگر علیه نظامی که مقاومت توده های کارگر را سرکوب و نیروی کار آن ها را استثمار می کند، خدمت بزرگی به این نظام کرده است.

در درجه اول و قبل از هر چیز باید درک کنیم که رابطه کار و سرمایه یک رابطه مبتنی بر تضاد است، نظام سرمایه داری بسیاری از نهادها را به شکل و شمایل خود تبدیل می کند و این شامل اتحادیه های کارگری هم می شود. نکته تاسف بار برای توده های کارگر جنرال موتورز آن است که این قرارداد دسته جمعی در چهارچوب سیستم قضایی نظام سرمایه داری بسته شده است. از این رو، آن چه باس هارگرو در مورد "غیرقانونی" بودن تعطیل کارخانه توسط جنرال موتورز و "مبارزه" اتحادیه علیه آن می گوید در محدوده همین سیستمی قرارداد که توسط سرمایه داران طراحی شده است و نه کارگران. نتیجه این امر چیزی جز بازنده شدن کارگران نیست که هیچ دخالتی در مذاکره بین مقامات اتحادیه و شرکت ندارند. بنابراین، از آنجا که تلاش اتحادیه برای مبارزه با اخراج کارگران آنان را مقید به رعایت چهارچوب قانون می کند، کارگران محکومند که مبارزه را ببازند، یعنی امتیاز بدهند و عقب نشینی کنند.

پیامد جدی وضعیت معیوب این اتحادیه کارگری را در خبر ۱۹ ژوئن شرکت بین المللی مگنا می بینیم که در آنتاریوی کانادا قطعات یدکی خودرو تولید می کند. این شرکت اعلام کرد ۴۰۰ کارگر کارخانه خود را در سنت توماس آنتاریو اخراج می کند. این تعداد ۲۵٪ کارگران شاغل در خط تولید بدنه کامیون را شامل می شود. این شرکت برای اخراج کارگران دلایلی از قبیل کاهش فروش به خاطر افزایش قیمت سوخت و افزایش ارزش دلار (کانادا) را ذکر کرده است. سود خالص مگنا در سه ماهه اول سال جاری در قیاس با سال گذشته (۲۰۰۷) که ۲۱۸ میلیون دلار بوده است، ۲۰۷ میلیون دلار است. این اخراج ها روی حقوق کارگران چه ساعتی و چه ماهیانه تاثیر خواهد گذاشت و شروع این اخراج ها از ۸ دسامبر ۲۰۰۸ خواهد بود. این کارگران در اوایل امسال به خاطر اعتصاب کارگران اکسل در آمریکا به طور موقت اخراج شده بودند. این اعتصاب هم چنین تاثیرش را روی خط تولید جنرال موتورز و در نتیجه روی

تولید قطعات یدکی خودرو گذاشت. در ۲۰ ژوئن امسال، ۱۸۶۵۷ کارگر عضو اتحادیه کارگران جنرال موتورز در آمریکا (UAW) که تقریباً یک چهارم کارگران عضو این اتحادیه را تشکیل می دهند، قراردادی را با روسای آن به امضا رساندند که به موجب آن هر کارگر جدید تنها نصف دستمزد کارگران قدیمی را دریافت خواهد کرد. رابطه خیلی روشن است. تقسیم کارگران به بخش های جدا از هم فقط به مبارزه آنان صدمه می زند و آن را سرکوب می کند.

توده های کارگر باید راهکارهای اتحادیه شان را زیر سوال ببرند و به فکر ایجاد تشکیلی خارج از اتحادیه باشند. لازمه این کار درک این نکته است که اگر اتحادیه نماینده کارگران است، پس چرا دست به مبارزه بدون سازش با کارفرمایان نمی زند؟ اخراج این کارگران پیامدهای خطرناکی برای خانواده های آن ها و اصولاً کل جامعه دارد. علاوه بر این، تعطیل این کارخانه خودروسازی عقب نشینی بیشتر یک اتحادیه قوی را نشان می دهد و پیشینه ای برای کل این صنعت و کارگران آن بر جای خواهد گذاشت. راهکارهایی که امروز می توانند موثر باشند عبارتند از اعتصاب غیرقانونی، تصرف کارخانه و خودگردانی با افق درازمدت پایان دادن به بردگی مزدی. تصرف کارخانه و خودگردانی روش هایی هستند که در بعضی از کشورها توسط کارگران به کار بسته شده اند، مثل آن چیزی که در آرژانتین اتفاق افتاد. پس چرا همین عمل نمی تواند در کانادا رخ دهد؟ واقعیت این است که اتحادیه کارگری نمی تواند این روش ها و راهکارها را انجام دهد، به این علت که این روش ها با خمیره اتحادیه سازگار نیست. کار اتحادیه چانه زنی برای مشتی مطالبات نازل کوتاه مدت و اصولاً انکار استقلال کارگران است. کارگران ذاتاً ضد سرمایه داری هستند، برای این که اساس سرمایه داری استثمار نیروی کار کارگران است. چرا اتحادیه های کارگری ریشه این مسائل را برای کارگران توضیح نمی دهند؟ دلیلش خیلی ساده است. فهمیدن این مسائل از طرف کارگران به معنی پایان کار اتحادیه کارگری است. از این گذشته، هر مبارزه جدی که دنبال پیروزی است باید دربرگیرنده مقاومت کل طبقه کارگر بوسیله مداخله از طریق اعتصاب بیشتر کارگران در سراسر جهان برای حمایت از یکدیگر باشد. وقتی کارگران جاده منتهی به اداره مرکزی جنرال موتورز را بستند، بقیه کارگران جنرال موتورز در کارخانه های دیگر کجا بودند؟ اتحادیه کارگری کارگران را شقه شقه می کند و به خاطر همین است که برای مبارزه شالوده بسیار ضعیفی دارد.

لازم نیست نبوغ ریاضی داشته باشیم تا تاثیرات جانبی اخراج هزاران کارگر و تشدید استثمار کارگران آینده را بفهمیم. شیوه کار اتحادیه این است که همیشه در مذاکره با کارفرمایان برای امتیازدهی بین بد و بدتر، بد را انتخاب می کند. رقابت جهانی شرکت های سرمایه داری یک امر اقتصادی طبیعی است. این رقابت، از لحاظ سیاسی، خود را به صورت مبارزه جناح چپ رفرمیست - اتحادیه گرای سرمایه با جناح راست سرمایه نشان می دهد. می توان حدس زد که وخامت وضعیت کارگران ادامه خواهد یافت، زیرا اتحادیه ها به بهانه افزایش بهای سوخت و برابری تهدیدهای واقعی شرکت های سرمایه داری مبنی بر انتقال سرمایه های خود به مناطقی که وضعیت و شرایط کار و کارگر ارزان تری دارند، به امتیازدهی خود {به جناح راست سرمایه} ادامه خواهند داد.

این نیز واقعیت است که کارگران این وضعیت و به طور کلی سرمایه داری را به عنوان امری طبیعی می پذیرند و

معتقدند که چاره ای جز امتیازدهی نیست و هیچ بدیلی درمقابل سرمایه داری وجود ندارد. برای مثال، موقعیت کارگران در جنرال موتورز نمونه روشنی است از رابطه اقتصادی بین کارگران و این که چگونه واکنش طبیعی اقتصاد در سیستم موجود تأثیرات خود را بر لایه پائینی زنجیره غذایی یعنی کارگران می گذارد. این نکته اگر قبلاً روشن نبود اکنون دیگر بسیار روشن شده است که کارگران در سراسر صنایع و مناطق جغرافیایی باید رابطه اقتصادی بین خود را به عنوان یک طبقه دریابند و بر مبنای آن عمل کنند. سرمایه داری یک واقعیت است، اما یک ثابت جهانشمول نیست. می توان آن را شکست داد. اما نخستین گام برای این کار درک قدرت کارگران است و این که بردگی مزدی یک گزینه است و به همین دلیل باید با آن جنگید. بدیل وضعیت موجود و اوضاع فاجعه بار زندگی کارگران می تواند یک شورای کارگری ضد سرمایه داری باشد، شورایی که در آن کارگران در جریان ستیز طبیعی خود با سرمایه به آگاهی و خودکوشی لازم برای برپایی یک جنبش کارگری ضدسرمایه داری بین المللی دست خواهند یافت.

نانسی لاپلانت

ژوئیه ۲۰۰۸

کمیته هماهنگی (منطقه تهران)