

فلاخن ۲۰۴

کارگران غیرکارگر

گزارشی از موج نوین اعتصاب‌ها در بخش
حمل و نقل و تحویل کالا در ترکیه

مهرداد امامی

کارگران غیرکارگر

(گزارشی از موج نوین اعتصاب‌ها در بخش
حمل و نقل و تحویل کالا در ترکیه)

اعتصاب‌های کارگری همراه با و پس از همه‌گیری ویروس کرونا در سراسر جهان افزایش چشم‌گیری داشته^۱. در ترکیه نیز طی هفته‌ها و ماه‌های گذشته اعتصاب‌ها و مبارزات کارگری در بخش‌های گوناگون روندی صعودی طی کرده است. در حال حاضر، در ۵۳ نقطه‌ی ترکیه اعتصاب‌ها و اعتراضات کارگری در آشکال گوناگون جریان دارند^۲. از شیرناک، آنتپ، مرسین، ارزینجان، سیواس، آرتوین و ریزه گرفته تا دنیزلی، ازمیر، آنکارا، اسکی‌شهر و استانبول کارگران در برابر شرایط استثماری کار در دوران پساهمه‌گیری از حقوق کارگری و انسانی خود دفاع می‌کنند. اگرچه اعتراضات کارگران رسمی و غیررسمی در بخش‌های گوناگون^۳ مثل کارگران ضایعات جمع‌کن (زباله‌گردها)^۴، صنایع خودروسازی، پرستاران بیمارستان‌ها، نیروگاه‌های برق، معدن، کارخانه‌های منسوجات، مطبوعات، شهرداری‌ها و غیره ظرف ماه‌های گذشته شکل گرفته و تداوم یافته اما در هفته‌های اخیر، موج نوینی از اعتصاب‌های کارگری در بخش حمل‌ونقل، تحویل و زنجیره‌های تأمین کالا سر بر آورده است.

۱. در همین زمینه، بنگرید به فلاخن ۱۹۶، «همه‌گیری و مبارزه‌ی طبقاتی» نوشته‌ی داریو آتزیلی در این آدرس.

۲. در رابطه با نقشه‌ی اعتصاب‌ها و اعتراضات کارگری ترکیه بنگرید به این سایت.

۳. در ماه‌های گذشته، چشم‌گیرترین اعتصاب کارگری مقاومت کارگران خودروسازی «فارپلاس» بود. کارگران این کارخانه در شهر قوجاایلی، در اعتراض به دستمزد پیشنهادی کارفرما دست از کار کشیدند و کارفرما از آن‌ها مهلتی یک‌هفته‌ای جهت چانه‌زنی با سندیکا خواست. در این دوره اما کارفرما شروع به تهدید به اخراج بخشی از کارگران کرد. کارگران «فارپلاس» با مقاومت در برابر این تهاجم تولید را متوقف کردند. پاسخ کارفرما به اعتصاب کارگران آوردن نیروهای ضدشورش به کارخانه و دست‌گیری ۲۰۰ کارگر بود که پس از آن، اعتراض کارگران به محیط بیرون از کارخانه سرریز کرد.

۴. کارگران «ضایعات جمع‌کن»، یا آن‌طور که خودشان می‌گویند «کارگران بازیافت» منطقه‌ی عمرانیه و باکرکوی استانبول، در سپتامبر ۲۰۲۱ در اعتراض به حمله به انبارهای ضایعات‌شان تجمعاتی برگزار کردند و بیانیه‌ای خواندند. بخشی از بیانیه بدین‌ترتیب است: «دلیل حمله به ما، حضور اتباع خارجی افغانستانی در بین ما عنوان شده. مگر ما خارجیان را به کشور فراخواندیم؟ اگر بحث بر سر اتباع خارجی است چرا همه‌ی کارگران را هدف قرار می‌دهید؟ ما هم به خاطر حضور اتباع خارجی دستمزدهایمان کاهش پیدا کرده. ما در فقر زندگی می‌کنیم، مهاجران خارجی هم در فقر زندگی می‌کنند. فقیر از همه بهتر حال فقیر را می‌فهمد. به همین خاطر، نه ما، بلکه سیاست‌های قدرت موجود مسئول کار کردن مهاجران خارجی تحت چنین شرایطی هستند. (ادامه زیرنویس در صفحه بعد-۴).

در این شرایط، هر روز شاهد گسترش اعتراضات کارگری به بخش‌های متنوع هستیم، بخش‌هایی که لزوماً سازماندهی نیروهای کار در آن‌ها به صورت سنتی از طریق سندیکاها پیش نمی‌رود و ابتکارات خودجوش کارگران در شکل‌گیری این اعتراضات و اعتصابات، از جمله تشکیل فوری گروه‌های واتس‌آپی برای ارتباط‌گیری، نقش بسزایی دارد. اتفاقاً همین مسئله یکی از ویژگی‌های اساسی موج نوین اعتصاب‌ها در بخش حمل‌ونقل و تحویل کالا است. چشم‌اندازی که این قبیل اعتصاب‌ها به دست می‌دهند نه تنها اعاده‌ی حق غصب‌شده‌ی کارگران و تلاش برای تشکیل‌یابی صنفی است، بلکه به کارگران نشان می‌دهد در خلال مبارزه‌ی طبقاتی چگونه می‌توان و باید از مرزهای سندیکالیسم بوروکراتیک عبور کرد و فعالیت صنفی را مستقیماً به خود کارگران و نه بوروکرات‌های سازمان‌دهنده‌ی کارگری سپرد.

اما ماجرا از چه قرار بود؟ در حالی که شاغلان در بخش حمل‌ونقل و تحویل کالا معتقدند دستمزد و شرایط کاری‌شان در برابر سیل تورم، گرانی‌ها و بی‌ارزشی پول ملی نامکفی و حاکی از چپاول دست‌رنج‌شان است، شرکت‌های بزرگ پخش و توزیع کالا با پیاده‌سازی «الگوی پیک‌موتوری‌های خویش‌فرما» به دنبال به حداقل رساندن هزینه‌های خود هستند. در همین چارچوب، اعتصاب پیک‌موتوری‌ها نخست در تاریخ ۲۴ ژانویه ۲۰۲۲ با اعتصاب پیک‌های شرکت «ترندیول اکسپرس» (Trendyol Express) در اعتراض به افزایش دستمزد ۱۱ درصدی که آن را «فلاکت‌بار» نامیدند، آغاز شد. پیک‌هایی که موتورهای خود را خاموش کردند و به مدت سه روز دست از کار کشیدند نهایتاً توانستند مدیریت شرکت را مجبور به پذیرش افزایش دستمزد از ۱۱ درصد به ۳۸٫۸ درصد کنند. پس از پیروزی کارگران «ترندیول» پیک‌موتوری‌های سایر شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل کالا از قبیل شرکت «ارس» (Aras)، «هپسی‌جت» (Hepsijet)، «سرعت» (Sürat)، «اسکوتی» (Scotty) و «یمک‌سپتی» (Yemeksepeti) پی در پی دست به اعتصاب زدند به نحوی که در روزهای گذشته اعتصاب آن‌ها در بسیاری از شهرها به مرکزیت استانبول و ازمیر جریان داشته و دارد.

«الگوی پیک‌موتوری خویش‌فرما»

بخش بزرگی از اعتصاب‌کنندگان اخیر را «پیک‌موتوری‌های خویش‌فرما» تشکیل می‌دهند. در بخش حمل‌ونقل و تحویل کالا، شرکت‌هایی که بر مبنای این الگو فعالیت نمی‌کنند هم رفته‌رفته به این مدل گرایش نشان می‌دهند. طبق این مدل، از پیک‌موتوری‌ها درخواست می‌شود شرکت‌های شخصی تأسیس کرده و به‌واسطه‌ی قرارداد با شرکت‌های بالادستی و از طریق موتورسیکلت‌های خود با استفاده از پلتفرم‌های دیجیتال خدمت‌رسانی کنند. در اینجا، رابطه‌ی سنتی کارگر-کارفرما میان پیک‌موتوری‌ها و شرکت‌های بالادستی برقرار نیست.

تعریفی که شرکت‌های بالادستی از این قبیل کارکنان خود ارائه می‌دهند، نه «کارگر» بلکه «شریک کاری» و «تدارکاتچی» است. الگوی «پیک‌موتوری خویش‌فرما» در سطح جهانی با ظهور و گسترش اقتصاد «گیگ» در ارتباط است. در اقتصاد «گیگ»، شکل رایج مناسبات کاری بیش از آن‌که مبتنی بر روابط استخدام تمام‌وقت کارگران

(ادامه زینویس صفحه ۳) - به علاوه، به بهانه‌ی این‌که مهاجران خارجی در ترکیه به جمع‌آوری ضایعات مشغول هستند، سعی می‌شود این واقعیت از نظر پنهان شود که اکثر زباله‌گردان شهروندان همین کشور هستند. ما مردمان فقیر این کشور هستیم. محل تولد، ملت و خانواده‌هایمان را ما انتخاب نکرده‌ایم. این‌طور به دنیا آمدم. به‌رغم تمام رنج و سختی‌هایی که کشیدیم، و حتی در سرزمین خودمان فقیر شدیم، به خانواده‌های باشراف‌مان می‌نازیم. برای زندگی کردن بدون آن‌که دزدی کنیم و دست‌مان را پیش کسی دراز کنیم، تنها کاری که پیدا کرده‌ایم همین کار جمع‌آوری ضایعات است. آن‌طور که فرمانداری می‌گوید، درآمد ما نه ناعادلانه بلکه نتیجه‌ی عرق جبین‌مان است. کمی فکر کنید، در زباله‌هایی که شما موقع رد شدن از کنارش دماغ‌تان را می‌گیرید، اگر بنا به اجبار نباشد، چه کسی حاضر است مهم‌ترین چیز، یعنی سلامتی‌اش را به خطر انداخته و بدون بیمه، بدون هرگونه ضمانت، نیمه‌گرسنه و نیمه‌سیر کار کند؟ یکی دیگر از دلایل حمله به انبارهای ما از جانب فرمانداری برقراری سلامت و امنیت عنوان شده. در مورد برهم زدن سلامت و امنیت چه دلایلی بیان می‌شوند؟ نکند به سیاهی و کثیفی دست و رویمان نگاه می‌کنید و این‌چنین با غرض صحبت می‌کنید؟ این را بدانید که اگر دست‌های ما کثیف است اما قلب‌مان از همه تمیزتر است. فقر ما در جیب‌مان است، اما قلب ما به اندازه‌ی تقسیم نان با مهاجران خارجی، کولی‌ها، گُردها و تُرک‌ها ثروتمند است. خطاب به فرمانداری، شهرداری‌ها، وزارت محیط‌زیست و غیره اعلام می‌کنیم: این قبیل اقدامات مشکلات موجود را نه برطرف بلکه تشدید می‌کنند. بدون آن‌که ما را بیش از این به فلاکت بکشانید فوراً از این اقدامات دست بردارید. اگر مشکلاتی هست برای برطرف کردن‌شان ما به عنوان کارگران بازیافت آماده‌ایم آستین خود را بالا بزنیم».

باشد، بر استخدام موقت و قراردادهای مستقل کاری مبتنی است. به عبارتی، اقتصاد گیگ یکی از عرصه‌های اصلی بی‌ثبات‌سازی نیروی کار است. استفاده از ابزارهای دیجیتال نیز بخش مهمی از این روند است. پس از بحران اقتصادی سال ۲۰۰۸، این سیستم کاری در بخش‌های گوناگون اقتصادی رواج یافت. همراه با دوران همه‌گیری کرونا، این سیستم در جهان گسترش بیشتری داشته است.

بخش حمل‌ونقل و تحویل کالا از جمله بخش‌هایی است که این مدل اقتصادی بیشترین نمود را در آن دارد. در ترکیه این مدل به نام «الگوی پیک‌موتوری خویش‌فرما» شناخته می‌شود. به گفته‌ی ارکان کیداک، استاد سیاست‌های اجتماعی در رشته‌ی اقتصاد کار و مناسبات صنعتی دانشگاه پاموک‌کاله، «تقریباً دو سال و نیم است که این مدل رواج دارد. در پژوهشی که سال گذشته انجام دادیم، سهم پیک‌موتوری‌های خویش‌فرما نسبتاً زیاد بود و حدوداً ۱۵۰ هزار نفر تحت این مدل مشغول به کار بودند. امروز تخمین می‌زنیم که این عدد به بیش از دو برابر رسیده است». موافقان این الگو معتقدند این مدل مزایای زیادی دارد: افراد صاحب‌کار خود می‌شوند؛ خودشان انتخاب می‌کنند در کجا، چه زمانی و با چه کسی کار کنند؛ در مشاغلی با دستمزد رضایت‌بخش کار می‌کنند و این‌که بنگاه‌ها در حالی که هزینه‌های کارکنان تمام‌وقت خود را کاهش می‌دهند، منابع خود را به رشد و گسترش بنگاه اختصاص می‌دهند. با این حال، واقعیتی که مدافعان این سیستم چشم بر آن می‌پوشند این است که این مدل بیش از هر چیز در خدمت منافع کارفرمایان است زیرا حقوق اجتماعی کارگران را تماماً نابود می‌کند. پیک‌موتوری‌های خویش‌فرما برای شرکت‌های بالادستی کار می‌کنند، با این وجود، این شرکت‌ها این قبیل کارکنان خود را به لحاظ حقوقی «خویش‌فرما» محسوب کرده و در نتیجه، از تمام مسئولیت‌های خود در قبال کارگران شانه خالی می‌کنند. دستمزدها، حق سنوات خدمت و بیمه در کنار حق تشکلیابی و حقوق سندیکایی از جمله اصلی‌ترین حقوق اجتماعی کارگران است که بدین طریق از جانب شرکت‌های بالادستی نادیده گرفته می‌شوند».

به گفته‌ی یکی از پیک‌موتوری‌های یک شرکت بالادستی «شرط شرکت‌ها برای دستمزد معین تحویل تعداد مشخصی بسته در روز است. خیلی از شرکت‌ها حتی همین شرط را هم ندارند و به ازای هر بسته پول می‌دهند. خرج موتورسیکلت و بنزین آن بر عهده‌ی من است. لباس کار شرکت را هم با پرداخت پول می‌خریم. علاوه بر این، مخارج دیگر از جمله مخارج مربوط به اسناد اداری هم بر عهده‌ی ماست. حق بیمه‌ام را خودم پرداخت می‌کنم. الان ۱۰ هزار لیر به من می‌رسد و افراد گمان می‌کنند این پول زیاد است. حتی اگر تمام این پول به جیب من برود، الان خط فقر بالای ۱۰ هزار لیر است. اما اساساً پولی در جیب نمی‌ماند. با کسر تمام مخارج، پولی که به جیب می‌رود چیزی نزدیک به حداقل دستمزد یعنی ۲۲۵۰ لیر است».

به زعم کیوانچ الی‌آچیک، مدیر روابط بین‌الملل «کنفدراسیون سندیکاهای انقلابی ترکیه» (DISK) در مصاحبه با بی‌بی‌سی ترکیه، «در دوران همه‌گیری کرونا این شکل اشتغال افزایش یافته و پیک‌موتوری‌ها تبدیل به اصلی‌ترین بازیگران سیستم شده‌اند. به همین خاطر، در نقاط مختلف جهان اعتصاب‌هایی رخ داده است. اصلی‌ترین مطالبه در اعتصاب‌های کارگری معمولاً افزایش دستمزد است، اما ویژگی اعتصاب‌های پیک‌موتوری‌ها این است که آن‌ها به دنبال به رسمیت شناخته شدن به عنوان کارگر یعنی استخدام رسمی هستند. کنفدراسیون سندیکاهای اروپا در این رابطه پژوهشی جهانی منتشر کرده. طبق این پژوهش، در سراسر جهان تقریباً ۴۵ میلیون نفر به عنوان پیک‌موتوری در بخش غذا فعالیت می‌کنند. بخش عمده‌ای از اعتصاب‌های پیک‌موتوری‌ها در اروپا و آسیا صورت گرفته است. بیش‌ترین اعتصاب‌ها در چین رقم خورد. پیک‌موتوری‌ها در آمریکای لاتین همراه با تمام کارگران حمل‌ونقل دست به سازماندهی اعتصاب زدند.

در اسپانیا، انگلستان و آرژانتین، سازمان‌های مصرف‌کنندگان و مشتریان نیز از اعتصاب‌ها حمایت کردند. در ایتالیا، کارکنان کافه و رستوران‌ها نیز به اعتصاب پیوستند. سازمان‌های مهاجران در ایالات متحده و کانادا نیز از اعتصاب‌ها

پشتیبانی کردند. در نقاط گوناگون جهان، شکایت‌های زیادی از این مدل کاری شده است. برای مثال، در هلند پس از شکایت سندیکاها از یک شرکت، دادگاه طی حکمی شرکت «دلیور» (Deliveroo) را مجبور کرد پیک موتوری‌های خود را به عنوان کارگر به رسمیت بشناسد.

اهمیت سیاسی اعتصاب‌ها

بنا به گزارش روزنامه‌ی «بیرگون» ترکیه، به نقل از هاکان کوچاک، جامعه‌شناس کار، اکسیون‌هایی که با اعتصاب کارکنان «ترندیول» آغازید، از منظر سیاست‌هایی که جریان مخالف اصلی باید دنبال کند، راه‌گشاست. به گفته‌ی کوچاک، «اعتراضات کارگری در بهار سال ۱۹۸۹ نقش بزرگی در شکست انتخاباتی حزب مام میهن تورگوت اُزال در انتخابات بعدی داشت. به همین ترتیب، اعتصاب‌های امروز هم می‌توانند چنین نقشی داشته باشند. این اعتصاب‌ها واکنشی بی‌واسطه و از روی ناچاری به سیاست‌های فقیرکننده‌ی حزب حاکم‌اند. مبارزات شکل‌گرفته در صفوف طبقه‌ی کارگر پاسخی به سیاست‌های حزب عدالت و توسعه است. حرکت موجود برای افزایش دستمزد آغاز شد و فعالیت‌های تشکلیابی سندیکایی هم به دنبال آن خواهد آمد زیرا تشکلیابی سندیکایی شرط مبارزه‌ی حقوقی است. پیک موتوری‌ها اول از همه باید مطالبات خود برای خروج از شکل خویش‌فرمایی را مطرح کنند و صدایشان را به گوش همگان برسانند. فوراً باید امکان تشکلیابی سندیکایی برای پیک موتوری‌ها ایجاد شود. مبارزه‌ی حقوقی‌ای که در پی اعتصاب‌های کنونی می‌آید در این صورت است که محقق می‌شود. به عنوان مثال می‌توان به نمونه‌ی کارکنان دولتی اشاره کرد. تا مدت‌ها بحث بر سر این بود که کارکنان دولتی کارگرند یا نه. در همین حین، کارگران عمومی با مبارزات واقعی خود نخست "کنفدراسیون سندیکا‌های کارگران عمومی" را تأسیس کردند و سپس راه را برای مبارزه‌ی حقوقی مهیا ساختند».

اعتصاب کارگران «یمک‌سپتی»

به گزارش روزنامه‌ی «اورنسل» (Evrensel)، ارگان حزب «کار» (Emek) ترکیه، در روز ۲ فوریه‌ی ۲۰۲۲، جمعی از پیک موتوری‌ها و کارگران انبار شرکت «یمک‌سپتی» در استانبول و ازمیر مقابل دفتر مرکزی این شرکت تجمع کردند. کارگران در اعتراض به دستمزد پایین و تحمیل الگوی خویش‌فرمایی موتورسیکلت‌های خود را خاموش کردند. این شرکت اولین و بزرگ‌ترین سایت سفارش غذا در کشور است.

کارگران معتقدند پیشنهاد افزایش دستمزدی که شرکت ارائه داده بی‌معنی است و شرکت با اجبار کارگران به قبول مدل خویش‌فرمایی عملاً آن‌ها را در وضعیتی بی‌ثبات و به‌دور از حقوق سندیکایی قرار می‌دهد. در میان مطالبات کارگران تأکید بر اشتغال باثبات و حق برخورداری از حقوق سندیکایی به چشم می‌آید. کارگران در این تجمع بیانیه‌ای خواندند که حمایت حزب کار، حزب چپ، سازمان‌های توده‌ای دموکراتیک، سندیکا‌های وابسته به «تورک-ایش» (کنفدراسیون اتحادیه‌های کارگری ترکیه) و سندیکای «لیمان-ایش» (سندیکای کارگران بنادر) را به همراه داشت.

به گفته‌ی ارسین تورکمن، رییس شعبه‌ی اول استانبول «سندیکای کل کارگران حمل‌ونقل» (TÜMTİS)، «کارفرمای شرکت یمک‌سپتی به دنبال محدودسازی سازماندهی سندیکایی است، به همین خاطر مدام کارگران را به آشکال مختلف تهدید و ارباب می‌کند و سعی دارد مدل خویش‌فرمایی را بر آن‌ها تحمیل کند».

تورکمن چنین ادامه می‌دهد: «تا زمانی که مطالبات دستمزدی و افزایش مزایای ما پذیرفته نشوند به مبارزه ادامه می‌دهیم. به سبب افزایش سراسری قیمت‌ها از جمله قیمت مواد خوراکی، قدرت خریدمان کاهش پیدا کرده. کارگران در وضعیتی‌اند که نمی‌توانند اجاره‌خانه‌ها، و قبوض برق، آب و گاز خود را بپردازند. به همین دلیل، کارگران یمک‌سپتی ابداً این پیشنهاد دستمزدی فلاکت‌بار شرکت را نخواهند پذیرفت. نه بر مبنای نرخ تورم ساختگی سازمان ملی آمار بلکه

بر اساس نرخ تورم واقعی باید دستمزدمان افزایش یابد. پایین‌ترین دستمزد باید دستمزدی کافی برای شرایط زیست انسانی باشد.

می‌دانیم که الگوی پیک‌موتوری خویش‌فرما همان الگوی اشتغال بدون بیمه، بدون حقوق سندیکایی و بی‌ثبات است. حقوق کارگری در اینجا معنایی ندارد. کارفرما که با ترغیب کارگران به ثبت شرکت شخصی از زیر بار مسئولیت شانه خالی می‌کند، از این طریق پرداخت حق بیمه، خرید سوخت و هزینه‌های نگهداری را هم به دوش کارگران می‌اندازد. در این سیستم، حق سنوات خدمت و حق بازنشستگی حین کار وجود ندارد. کارگر و فرزندانش بیمه‌ی درمانی ندارند. حق مرخصی سالانه در کار نیست. حق مرخصی برای تعطیلات رسمی مثل سال نو و مرخصی هفتگی موجود نیست. هر تعداد ساعتی هم که کسی کار کند، حق اضافه‌کاری وجود ندارد. یعنی در این مدل، کارگر بی‌رحمانه استثمار می‌شود. در این مدل پولی که به کارگر می‌رسد نزدیک به حداقل دستمزد است. به دلیل میل به سود فراوان، عدم وجود کنترل‌های کافی، رقابت در بخش حمل‌ونقل و بیکاری هر دم‌فزاینده، مدل‌های اشتغال منعطف و بی‌ثبات به تدریج افزایش می‌یابند. در حالی که کارفرمایان به واسطه‌ی تحمیل این مدل سودهای بیشتری به دست می‌آورند، هم‌زمان خواهان سندیکازدایی از کارگران هستند».

علاوه بر تجمع استانبول، در ازمیر هم تجمع مشابهی برگزار شد. پیک‌موتوری‌ها و کارگران انبار شرکت «یمک‌سپتی» مطالبات خود را چنین بیان کردند: افزایش دستمزد مناسب برای امرار معاش، امنیت جانی، حق تشکلیابی سندیکایی و افزایش مزایای مزدی. دو مورد از شعارهای کارگران از این قرار است: «کسی نمی‌تواند حقوق سندیکایی‌مان را غصب کند»، «نه به حداقل دستمزد، آری به دستمزد انسانی». به گفته‌ی «کارا»، یکی از کارگران حاضر در تجمع، «کسی نمی‌تواند با ۴۲۵۰ لیر امرار معاش کند. همه‌چیز گران شده، ما جان‌مان را وسط گذاشته‌ایم، از طرفی ترافیک و از طرف دیگر آب‌وهوا شرایط کار ما را سخت می‌کند. برای ۲۰-۳۰ لیر جان خود را به خطر می‌اندازیم. وقتی هم اتفاقی برآید، شرکت پشت ما نیست. مطالبات ما معلوم است، تصمیم‌مان جدی است. از راه خود برمی‌گردیم».

توضیح:

این متن حاوی ترجمه‌ی گزینشی از گزارش‌ها در سایت‌های زیر است:

[بی‌بی‌سی ترکیه](#) | [بیرگون](#) | [بیانت](#) | [اورنسل](#)

منڙپوڻ
Manjanigh

