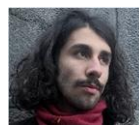


اعتراض‌های کامیون‌داران و اهمیت اعتصاب‌های لجستیکی

تأثیرات اقتصادی

علی ذکایی



مقدمه

در طول هفته‌های گذشته شاهد اعتصاب گسترده‌ی کامیون‌داران در ایران بوده‌ایم، آن هم در شرایطی که مرگ-سیاست حاکم هرگونه امید به کنش برای تغییر را در ذهن‌ها کمرنگ ساخته و به‌مدد بحران‌های ژئوپلیتیکی، مذاکره و جنگ، هاله‌ی ترس را بر جامعه افکنده است. نزاع‌های بین‌المللی، روایت‌های اقتدارگرایانه‌ی نجات، و وعده‌های بازسازی پس از ویرانی، که همگی تداوم کنش جمعی در ترکیب‌های سازمان‌یافته را که برآمده از مبارزات اجتماعی است تضعیف می‌کند و اجازه‌ی گسترش و سرایت به آن‌ها را نمی‌دهد. در چنین وضعیتی بروز کنش‌های جمعی برای «تغییر» به واسطه‌ی امور وابسته به منطق جنگ و نظامی‌سازی و سازوکار سرکوب تضعیف شده است. اعتصاب کامیون‌داران نه تنها یک امید برای تداوم مقاومت‌های جمعی است بلکه به علت گستردگی، موقعیت تکین این اعتصاب و مطرح شدنش در سطح جامعه می‌تواند فصل جدیدی مبارزات طبقاتی علیه بحران فعلی ایجاد کند.

اعتصاب کامیون‌داران به چه معناست و آیا کنش‌های جمعی از این دست قادر است امتناع‌های جمعی و امید به تغییر را در جامعه زنده کند؟

این اعتصاب، در واکنش به کاهش سهمیه‌ی گازوئیل، اعتراض به عدم وجود الزامات امنیتی در جاده و فقدان ایمنی در فرایند کار و گرانی بیمه‌ی تأمین اجتماعی بوده است. در عین حال باید دید این اعتصاب‌ها چه مآزادهای سیاسی را به همراه دارند و به طور کلی جایگاه اعتصاب‌های ترانزیتی و لجستیکی در سرمایه‌داری معاصر کجاست و به چه علت برای مبارزات طبقاتی و نبردهای رهایی‌بخش ضروری است و به‌نوعی می‌توان نقطه‌ی تلاقی اشکال نوین مبارزات طبقاتی در سرمایه‌داری معاصر باشد.

در سال‌های گذشته با تمامی تفاوت‌ها شاهد این شکل از اعتصاب‌ها بوده‌ایم، از آرژانتین تا ایتالیا، از آمریکا تا لبنان و از فرانسه تا ایران. از گروه «نوتاو» در ایتالیا تا کامیون‌داران در ایران.

اعتصاب‌های لجستیکی

ساندرو متزادرا و برت نیلسون در پروژه‌ی نظری‌شان، به‌ویژه در کتاب «مرز به مثابه روش» استدلال می‌کنند که سرمایه‌داری معاصر نه از طریق مراکز تولیدیِ فوردیستی، بلکه از طریق جریان‌های فرامکانی سرمایه، کثرت نیروهای کار، اطلاعات، و کالا عمل می‌کند و جریان‌های تولیدی و بازتولیدی سرمایه از سیالیتی فرا-مکانی برخوردار هستند که خصلت‌های زمانی و مکانی پیچیده‌ای دارند، از این رو بی‌ثبات کاری گسترده، استخراج‌های بی‌حدوحصر از منابع و ایجاد بحران‌های زیست-محیطی و در نهایت ایجاد جنگ و زیستن در سایه‌ی جنگ دقیقاً در همین روند پسافوردیستی و قلمروزدوده روی می‌دهند. از این رو، مرزها دیگر مکان‌های محصورکننده نیستند، بلکه ابزارهای عملکرد سرمایه‌اند: تنظیم‌گرهای سرعت، شدت، و تمایز در حرکت. در چنین بستری، لجستیک به ابزار اصلی قدرت تبدیل می‌شود. امروز شرکت‌های لجستیکی، نرم‌افزارهای مدیریت مسیر، و نهادهای کنترل جریان کالا در اقتصادهای سرمایه‌داری نقش به‌مراتب استراتژیک‌تری از قبل ایفا می‌کنند.

در این چارچوب، اعتصاب کامیون‌داران در ایران واجد معنایی گسترده‌تر از یک کنش صنفی است. این اعتصاب در دل رژیم‌ی اقتصادی رخ می‌دهد که خود، بقای سیاسی‌اش را در اتصال به شبکه‌های ژئوپلیتیکی ترانزیت و سرمایه تعریف می‌کند: به‌ویژه در بستر اقتصاد وابسته به صادرات منابع و واردات کالاهای اساسی. بدین ترتیب، کامیون‌داران، با توقف کامیون‌ها به‌طور مستقیم در چرخه‌ی لجستیکی دولت-سرمایه اخلال وارد می‌کنند.

متزادرا در مقالات متعدّدش بر این نکته تأکید می‌گذارد که «اعتصاب لجستیکی» شکلی نوین از مقاومت است؛ مقاومتی که نه در جست‌وجوی تسخیر قدرت به معنای مرسوم، بلکه در پی ایجاد وقفه، شکاف، و ناکارکردسازی منطق سرمایه‌داری است. در اینجا، امتناع به‌مثابه تولید امکان است: نه صرفاً گفتن «نه»، بلکه خلق لحظه‌ای که در آن، سرمایه‌داری قادر به ادامه‌ی روند عادی خود نیست.

این اعتصاب، حتی اگر بدون خواسته‌های رادیکال و فرموله‌شده‌ی سیاسی آغاز شود، در دل خود حامل مخاطره‌ای هستی‌شناسانه برای نظم حاکم است: چون به دولت

مهم‌تر از هر زمان دیگر نشان می‌دهد که بدون مشارکت اجباری بدن‌های انسانی، چرخ سرمایه نمی‌چرخد. آن‌گونه که متزادرا می‌گوید، این نوع اعتصاب‌ها به ما یادآوری می‌کنند که سرمایه‌داری به‌رغم تمام ابزارهای فناورانه‌اش، هنوز به بدن‌های مادی وابسته است — و همین بدن‌ها، می‌توانند از مشارکت سر باز زنند.

علاوه بر این، از نگاه متزادرا، مقاومت لجستیکی همواره در لبه‌ی «مرز»^۱ رخ می‌دهد: اعتصاب لجستیکی، می‌تواند در جهت پیوند و ترجمه‌ی مرزها به یکدیگر گام بردارد، به علت خصلت فرا-مکانی و جاده‌ای آن تبادلات و سرایت‌ها بین اعتصاب‌کنندگان اهمیت اساسی دارد و از طرف دیگر به علت حضور کامیون‌داران مابین مرزهای جغرافیایی، هدف قرار دادن بازارجهاتی و نسبت‌های بینا-دولتی یکی از ویژگی‌های این شکل از اعتصاب است؛ به همین دلیل متزادرا اعتصاب لجستیکی و توان سرایت‌بخشی آن را نیرویی می‌داند که می‌تواند مرزها را به شکلی از سرایت‌های بینا-مرزی بدل کند. البته مسأله این نیست که باقی اشکال کار و کارگران توان ایجاد ارتباطی بین‌المللی و فرامرزی ندارد، بلکه مسأله این‌جاست که فرا-مکانی بودن مشاغل حمل‌ونقل، خصلتی ویژه برای تبادلات سیاسی و مبارزات مابین مرزها را داراست. حال این دقیقاً خصلتی است که اعتصاب کامیون‌داران در ایران را گسترش داده و موجب برقراری سازماندهی در سطحی گسترده شده است.

اعتصاب لجستیکی شکلی از کنش اعتراضی و امتناع جمعی است که در آن کارگران یا فعالان اجتماعی، نقاط کلیدی گردش کالا، خدمات، و داده‌ها را هدف قرار می‌دهند — مانند بنادر، جاده‌ها، راه‌آهن، فرودگاه‌ها، انبارها، مراکز توزیع و حمل‌ونقل.

این نوع اعتصاب، برخلاف اعتصاب‌های سنتی که معمولاً در کارخانه یا محل کار مشخصی رخ می‌دهد، به ساختار لجستیک سرمایه‌داری جهانی حمله می‌کند؛ یعنی آن نظامی که وظیفه دارد تولید، توزیع و مصرف را با کارایی تمام به هم متصل کند. به بیان ساده‌تر: اعتصاب لجستیکی، اعتصابی‌ست علیه گردش سرمایه. و زیرساخت‌های کلیدی سرمایه‌داری جهانی را هدف قرار می‌دهد.

بنادر، جاده‌های ترانزیتی، مراکز حمل‌ونقل و انبارهای آمازون یا وال‌مارت، نمونه‌هایی هستند که در اعتصاب‌های لجستیکی بارها مختل شده‌اند.

کامیون‌دارانی که بار نمی‌زنند، جاده‌هایی که مسدود می‌شوند، جریان‌های مبادله‌ای که دچار انسداد و وقفه می‌شوند ترکیب‌بندی‌های دولت-سرمایه را دچار گسستگی می‌کنند و بدین ترتیب تولید، مبادله و توزیع پیوند ارگانیک خود را از دست می‌دهد. این امتناع از کار و مسدودسازی لجستیکی، تنها محدود به یک صنف نیست، بلکه حاوی قسمی سرایت است که کثرت نیروهایی که درون ترکیب‌بندی حضور دارند را تحت‌تأثیر قرار می‌دهند. از این‌رو چنین امتناعی، قسمی عملیاتی ایجابی‌ست که بر اساس تنوع زمانی و فضایی می‌تواند باقی جمعیت‌هایی که دست‌اندرکار «فعالیت» و «کار» در جریان سرمایه هستند را در جریان ناهمگون به اشتراک برساند.

با متوقف کردن گردش کالا یا خدمات، جریان سود مختل می‌شود. حتی یک وقفه‌ی کوتاه می‌تواند میلیون‌ها دلار خسارت به شرکت‌ها وارد کند. همچنین سرمایه‌داری مدرن مبتنی بر زمان‌بندی لحظه‌ای است. اعتصاب لجستیکی دقیقاً همین نقطه‌ی ضعف را هدف می‌گیرد.

از این منظر، کامیون‌داران اعتصابی نه صرفاً کارگرانی ناراضی، بلکه نیروهایی در نقاط پیرامونی هستند که در مسیرهای ترانزیتی در رفت‌وآمداند که با یک «ترمز» ساده، نظامی کامل را به بحران می‌کشاند - و این همان لحظه‌ای است که متزادرا آن را «لحظه‌ی آستانگی مقاومت» می‌نامد؛ لحظه‌ای که کنش از سطح مطالبات عبور می‌کند و بدل به نشانه‌ای از امکان سیاست نوین می‌شود.

اعتصاب کامیون‌داران را نباید صرفاً اعتصابی برای مشکلات معیشتی دانست. البته که بحران معیشت، یکی از اساسی‌ترین مطالبات جامعه هم در خیزش‌های اجتماعی و هم در اعتصاب‌های گوناگون بوده است، اما مازاد‌های سیاسی و ضد سیستمی نیز همواره در آن‌ها بالقوه است. به خصوص این‌که اعتصاب کامیون‌دارها در گره‌گاه انتقال بار و امنیتی‌سازی در سطح جاده‌ها روی می‌دهد. به همین دلیل امتناع آن‌ها از بارگیری و مسدودسازی جریان‌های سود رسانی، دولت-سرمایه را بحرانی می‌کند. از این جهت دولت و پلیس در پی سرکوب اعتصابی هستند که دو گره‌گاه ژئو-پلیتیک و ژئو-اکنومیک را هدف قرار می‌دهد. از طرف دیگر دولت همراه با ترس، می‌خواهد از گسترش این اعتصاب به اشکال دیگری از اعتراضات در سطح جامعه جلوگیری کند. از

این رو گسترش حمایت‌ها باعث هراس بیشتر دولت و سرکوب گسترده‌ی اعتصاب‌کنندگان شده است.^۲

در وهله‌ی اول، دولت گسترش این اعتصاب را انکار و سعی کرد اخبار آن را جعلی تلقی کند،^۳ اما با تداوم چند روزه‌ی اعتصاب و گسترش اعتصاب از کامیون‌داران به رانندگان نیشان آبی برای حمل‌ونقل میوه و سرایت مساله‌ی اعتصاب به باقی اقشار جامعه، دولت سریعاً واکنش نشان داد. از طرفی رئیس مجلس خواستار رسیدگی فوری شد، از طرف دیگر سرکوب پلیسی علیه اعتصاب‌کنندگان شدت پیدا کرد. با این حال آن چیزی که روشن است، بی‌توجه‌ای به امور رفاهی به خصوص در سطح امور بازتولیدی نیروی کار است. این همان امری است که در دهه‌ی اخیر جز لاینفک تمامی اعتراض و اعتصاب‌ها بوده است.

یکی از مشخصه‌های سرمایه‌داری کنونی، عدم سرمایه‌گذاری بر روی امور رفاهی است؛ به همین دلیل در هنگام اعتصاب‌ها، عمدتاً دولت به جای پاسخ‌گویی به سرکوب و ارباب روی می‌آورد. به عنوان نمونه، بیانیه‌ی اتحادیه‌ی کامیون‌داران می‌گوید: «اکنون مشخص شد که ورود قالیباف، معاون سازمان راهداری و حتی معاون سازمان تأمین اجتماعی، نه برای حل مشکلات، بلکه برای خاموش کردن صدای حق‌طلبی راننده‌هاست. پشت لبخندها و وعده‌های رسانه‌ای، سرکوب و ارباب خوابیده. اما ما رانندگان، فریب این نمایش‌ها را نمی‌خوریم. نه امروز، نه فردا! ما تا رسیدن به خواسته‌هایمان، ایستاده‌ایم. این صدای عدالت‌خواهی را نمی‌توانید با اسپری و دستگیری خاموش کنید.»^۴

این شکل از اعتصاب، یکی از کنشگری‌هاییست که در زمان روی دادن خیزش‌های اجتماعی به عنوان نیرویی علیه ماشین سرکوب، عمل می‌کند. به همین دلیل در اعتصاب کنونی شکلی از مبارزه علیه امنیتی‌سازی و کنترل نظامی بر جاده‌ها بالقوه است. برای این که در سرمایه‌داری معاصر، به خصوص در شکل «رژیم جنگی» کنترل جاده‌ها، ترانزیت و مسیرهای لجستیکی یکی از اصلی‌ترین تکنیک‌های حکمرانی است، این شکل کنترل هم درون مرزها دولت-ملت و هم به صورت برون مرزی اعمال می‌شود. این را می‌توانیم در استفاده‌ی دولت از جنگ برای به دست آوردن مسیرهای لجستیکی متوجه شویم. مسیرها و جاده‌ها برای ما نشان دهنده‌ی استخراج، جنگ و ائتلاف

قدرت‌ها است. تقاطعی که درهم‌تنیدگی دولت، ارتش و بازار به خوبی نشان می‌دهد. اما نباید فراموش کرد که مبارزات در همین تقاطع ادامه دارد و به همین دلیل اعتصاب کامیون‌داران در ایران و ایجاد نزاع درون مسیرهای ترانزیتی، قسمی مبارزه بر سر به دست گرفتن فضا علیه تداوم کنترل و پلیسی‌سازی به دست دولت است. به همین علت این مساله برای خیزش آینده اهمیت زیادی دارد، زیرا که مسیرها و جاده‌ها شریان سرکوب و انتقال نیرو به شهرهای مختلف است.

ساندرو متزادرا و برت نیلسون در قطعه‌ای به مسأله‌ی تقاطع‌های لجستیکی اشاره می‌کنند: «با توجه به فراگیری و حضور پررنگ استخراج، لجستیک و سرمایه‌ی مالی در وضعیت کنونی جهانی، این سه حوزه نقاط تمرکز استراتژیکی را برای تحلیل فراهم می‌کنند. سرمایه‌ی مالی درون عقلانیت کلی سرمایه‌داری نفوذ کرده و فرآیندهای انتزاعی کنترل و دست‌کاری را به اشکال متغیر تولید، به زندگی جمعیت‌ها، و به صورت‌بندی روابط انسان‌شناختی در قالب معیارها و قراردادهای پولی پیوند می‌زند. استخراج، مواد خام لازم برای تخریب خلاقانه‌ی سرمایه را فراهم می‌آورد، چه این استخراج شامل معدن‌کاوی باشد، چراکه تصرف زمین، کشت گسترده‌ی محصولات تجاری، بازسازی محله‌های شهری، یا فشاری مداوم بر فعالیت و حیات انسانی برای تبدیل آن به منبعی از ارزش. لجستیک، علم و هنر سازماندهی روابط شبکه‌ای به‌منظور ارتقای حمل‌ونقل، ارتباطات و بهره‌وری اقتصادی است. لجستیک، که ریشه در کاربردهای نظامی دارد، سرمایه را از طریق روش‌های فنی سازمان می‌دهد و می‌کوشد هر مرحله از «گردش» آن را به‌لحاظ اقتصادی مولد سازد.»^۵

از نگاه نظریه‌پردازانی چون ساندرو متزادرا و برت نیلسون، این نوع اعتصاب شکلی از سیاست شبکه‌سازی و پاد-عملکرد است که به ساختار سیاسی حزبی و دولت تقلیل نمی‌یابد، بلکه در میدان جریان‌های تولیدی، بازتولیدی و عملیات سرمایه‌داری شکل می‌گیرد. در واقع، می‌توان گفت مقاومت‌ها و اعتصاب‌های کنونی را نمی‌توان در یک طیف حزبی چپ و وحدت بخشید. این امر ناممکن شده است؛ آن‌گونه که در تجربه‌های مبارزات طبقاتی در اروپای معاصر می‌بینیم، تبادلات کارگری، مبارزات محیط زیستی و ایجاد کالکتیو و شبکه برای هم‌رسانی مقاومت‌ها و اعتصاب است که مبارزات طبقاتی را تقویت می‌کند. برای مثال باید به مانند یک نقشه‌نگار و ترسیم‌کننده بینیم که

چگونه می‌شود اعتصاب لجستیکی را در پیوند با مبارزات بر سر محیط‌زیست و جنبش‌های ضد استخراج و مبارزات درون کارخانه و همچنین پیوند این‌ها با خیزش‌های دهه‌ی اخیر در ایران برقرار کرد، به نظر می‌رسد اگر تبادلات و سرایت این اشکال از مبارزه به یکدیگر پیوند نخورند و موجب شبکه‌سازی نشوند، حلقه‌های مفقوده‌ای در مبارزات اجتماعی باقی می‌ماند که به شدت تضعیف‌کننده است. از این‌رو ضروری است که در جریان اعتصاب‌های کنونی مکانیسم‌هایی برای ائتلاف‌هایی میان کارگران، بی‌ثبات‌کاران، فعالان اقلیمی، جنبش ضد جنگ، و مبارزات زنان برقرار شود. در نسبت با اعتصاب‌های کنونی شاهد حمایت‌هایی از باقی صنف‌ها و تشکلات بوده‌ایم، اما این حمایت هنوز در سطح صی.ر بیانیه باقی مانده است؛ از طرف کلیت جامعه نیز شاهد حمایت‌هایی بوده‌ایم که این حمایت‌های ناخودآگاه سیاسی را در اعتصاب کامیون‌داران گسترش می‌دهند؛ اما برای ایجاد نهادهای پاد-کارکرد و پاد-قدرت این‌ها ناکافی و تنها قدم‌های اول است؛ به‌خصوص اینکه اعتصاب کامیون‌داران با امنیتی‌سازی، ارباب و سرکوب پلیسی و زندان مواجه شده است؛ زنجیره‌های پیوند اجتماعی و تولید تشکلات‌های متکثر-مشترک را به امری ضروری بدل می‌کند.

در دهه‌های اخیر، مبارزات اجتماعی علیه مناسبات سرمایه‌داری جهانی به گره‌های لجستیکی—یعنی مفاصل کلیدی گردش کالا و سرمایه—توجه نشان می‌دهند. این چرخش لجستیکی در مبارزه، در کشورهای مختلف و در بسترهای متنوع سیاسی و اقتصادی، جلوه‌هایی متفاوت اما هم‌راستا یافته است. در ایتالیا، جنبش **Si Cobas** از سال ۲۰۱۱ با سازماندهی کارگران مهاجر در انبارهای بزرگ شرکت‌هایی چون **FedEx**، **Amazon** و **Ikea**، از بستن درهای ورودی و اخلاف در بارگیری برای به چالش کشیدن شرایط ناعادلانه کاری استفاده کرده است. ساندرو متزادرا این نوع کنش را نمونه‌ای از «سیاست امتناع در نقطه‌ی چرخش سرمایه» می‌نامد، یعنی جایی که سرمایه به‌شدت به استمرار گردش نیاز دارد و حتی وقفه‌ای کوتاه می‌تواند مختل‌کننده باشد.

در ایالات متحده نیز اعتصاب کارگران بندرهای کالیفرنیا در سال ۲۰۲۰، در همبستگی با جنبش **Black Lives Matter**، نمونه‌ای از پیوند مقاومت اقتصادی با مبارزه ضد نژادپرستی بود. کارگران با توقف بارگیری کشتی‌ها، یکی از شهرگ‌های

حیاتی تجارت آمریکا را مسدود کردند و نشان دادند چگونه لجستیک می‌تواند نه تنها میدان بهره‌کشی، بلکه ابزار مقاومت باشد. در فرانسه نیز از ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۰، رانندگان کامیون و جنبش جلیقه‌زرها با مسدود کردن جاده‌ها و مراکز توزیع به افزایش مالیات سوخت و نابرابری اقتصادی اعتراض کردند. انسداد ترانزیت، تاکتیکی بود که به جنبشی طبقاتی و خیابانی امکان قدرت‌گیری داد.

در لبنان، انتفاضه‌ی ۲۰۱۹ با بستن راه‌های اصلی در بیروت، طرابلس و دیگر شهرها، به بحران مالی و فساد ساختاری واکنش نشان داد. ویژگی رادیکال این جنبش، تلفیق مبارزه ضدطایفه‌گرایانه با اعتراض به مالی‌سازی و دخالت‌های خارجی بود. این الگوهای مقاومت همگی نشان می‌دهند که بن‌بست لجستیکی می‌تواند مترادف بن‌بست قدرت باشد؛ جایی که نظام جهانی سرمایه، حتی برای یک لحظه هم نمی‌تواند متوقف شود، اما نیروهای اجتماعی، با همین توقف کوتاه، سیاستی نو را به میان می‌کشند.

از این‌رو مبارزات علیه جریان‌ات سرمایه به صورت ناهمگون در فضا-زمان‌های گوناگون جریان دارند، درست مانند جریان‌های سرمایه که به هیچ‌وجه در همگونی نمود نمی‌یابند. به همین دلیل اعتراض‌ها صرفاً در کارخانه‌ها روی نمی‌دهد، بلکه مبارزات طبقاتی معاصر در جریان زیرساخت‌های حمل‌ونقل و در پیوند مقاومت‌هایی علیه جریان‌های دیجیتال و اطلاعات‌محور، مدیریت موجودی، و کنترل حرکت بدن‌ها و کالاها عمل می‌کند. جاده‌ها، بنادر، پلت‌فرم‌ها و زنجیره‌های تأمین، اکنون قلب تپنده‌ی این نظام‌اند. در چنین بستری، توقف یا مسدودسازی این مسیرها، حکم ضربه‌ای مستقیم به شریان‌های حیاتی سرمایه را دارد. از این‌رو مسدودسازی و اعتصاب لجستیکی تنها محدود به اعتراض علیه بحران اقتصاد نیست. جاده‌های ترانزیتی همواره جز نموده‌های اصلی نظام کنترلی و پلیسی هستند که تا سرحد جنگ بی‌پایان پیش می‌رود؛ از این جهت ترکیب‌بندی‌های اعتراضی درون بستر جاده‌ای کنشی علیه نظام امنیتی-پلیسی نیز است.

در این معنا، اعتصاب نه شتاب‌بخش پیشرفت و یا کنش صرفاً صنفی، بلکه وقفه‌ای آگاهانه در روند مرگ‌بار بازتولید سرمایه است؛ کنشی علیه استمرار وضعیت، در واقع مالیه، استخراج و در نهایت جریان‌های لجستیکی-ترانزیتی جریان‌هایی هستند که خطوط مبارزاتی درونش می‌جوشند: «حتی در زمانه‌ی حاضر نیز، هنگامی که ترس‌های

آخرازمانی با خطرات فزاینده‌ی تغییرات اقلیمی همراه شده است، تلاش‌های گروه‌های سیاسی مانند "نسل آخر" برای مسدود کردن مسیرهای لجستیکی و مصرف سوخت‌های فسیلی به سختی توانسته‌اند این روند ویرانگر را کند کنند.^۶

مبارزاتی که هم‌زمان دو جریان از سرمایه یعنی تولید و گردش را هدف قرار می‌دهد، از این‌رو می‌بینیم که چرا اعتصاب‌های لجستیکی و مسدودسازی جاده‌ای اهمیت بالایی دارد. از طرفی درون شبکه‌های درهم‌تنیده سرمایه روی می‌دهد، از طرف دیگر امکان سرایت از درون حاشیه، روستا، کارخانه را به درون کلانشهر و بازار می‌رساند. به همین دلیل شاید بتوان گفت یک موقعیت کشاکشی میان انباشت و انسداد انباشت اتفاق می‌افتد؛ این همان جایی که نزاع میان مبارزات و جریان‌های پلیسی سرمایه ایجاد می‌شود. شاید بتوان از طریق همین کشاکش و حساسیت دولت در نسبت به اعتصاب کامیون‌داران را متوجه شد. جایی که می‌توان به نقاط استراتژیک، موقعیت‌های کشاکشی میان سرکوب و مبارزه و محدودیت‌های سرمایه در نسبت با مبارزات طبقاتی پی برد.

لجستیک هم‌زمان یک ابزار سرمایه و یک هدف مقاومت است. در این چارچوب، اعتصاب لجستیکی نه فقط مانع تولید کالا، بلکه مانع حرکت قدرت و عملکردها است. این «امتناع» اما تنها در سطح مادی عمل نمی‌کند؛ بلکه در سطح روانی، سیاسی و فرهنگی نیز شکافی می‌سازد. سرمایه در توزیع و بازتولید مداوم است، ناگهان با لحظه‌ای مواجه می‌شود که در آن توقف، شکلِ عمل می‌گیرد. جایی که «نه گفتن» بدل به صورت‌بندی‌ای جمعی می‌شود. با تکیه بر ادبیات سیاسی متزادرا و نیلسون می‌توان گفت؛ ما با اشکالی از «پاد-عملکرد» روبه‌رو هستیم که در نظم جریان‌های سرمایه خلال ایجاد می‌کند، آن‌ها این استراتژی را مخالف «انفعال فعال» یا «اخلاق بی‌عملی» می‌دانند. مقصود آن‌ها، ایجاد خلل و شکاف برای ایجاد شبکه‌های سازماندهی و تولید فضای هدف‌مند برای کنش‌های جمعی است. آن هم دقیقاً تولید شبکه‌های استراتژیک جمعی درون جریان‌های تولیدی: «در این زمینه، شناخت عملیات‌های به‌هم‌پیوسته‌ی لجستیک، مالی و استخراجی تعیین‌کننده است. در میانه‌ی گسترش مرزهای سرمایه و میل آن به انسداد، کارکردهای انباشت افتراقی، مازادی از کار را تولید می‌کنند که دیگر در قالب مدل‌های سنتی تقسیم فنی یا سیاسی کار قابل‌مهار نیست. در اینجا

تولید سوژگی با آنچه پیش‌تر «تشدید کار» نامیده بودیم برخورد می‌کند: یعنی گسترش آن فراتر از رابطه‌ی مزدی و انفجار جایگاه‌های حقوقی و اجتماعی تثبیت‌شده. در چنین شرایطی، سازمان‌دهی سیاسی باید اشکالی از هماهنگی و همبستگی را پایه‌ریزی کند که بتوانند از این خطوط چندگانه‌ی تقسیم عبور کنند؛ از مرزها در مقیاس‌های جغرافیایی متفاوت بگذرند و هم‌زمان مراقب هم‌پوشانی زنجیره‌های تأمین، مالی‌سازی و اقتصادهای استخراجی باشند.^۷

اعتصاب/امتناع و الگوی پاد-عملکرد

در اعتصاب‌های لجستیکی که در تداوم سنت اعتصاب‌های کارگری است؛ با اشکال نوینی از امتناع از کار روبه‌رو هستیم. تقاطع جریان‌های لجستیکی، مالی و اشکال متنوع استخراج مسبب این شده است که در سرمایه‌داری معاصر شاهد انفجاری در سطح کثرت نیروی کار باشیم.

در ترکیب‌بندی‌هایی که زنجیره‌های استثمار را به یکدیگر متصل می‌کند، گره‌گاه‌هایی اشکال انباشت را به یکدیگر متصل کرده است گسترش یافته‌اند.

از این‌رو «کار» به شکل تکیه آن به صورت ترکیباتی غیرقابل انفکاک رسیده‌اند، به همین دلیل شاید بتوان نام این‌ها را ترکیب‌بندی به مثابه‌ی عملکردهای جمعی در نظر گرفت؛ حال درهم‌تنیدگی نظام‌ها، جریان‌های تولید ارزش و انتقال و مبادله دال بر ترکیب‌بندی هستند که مسدودسازی جاده‌ای و اعتصاب لجستیکی را بیش از پیش مهم می‌کنند، شاید در تاریخ مبارزات کارگری ما شاهد این شکل از اعتصاب بوده باشیم، اما در وضعیت کنونی این شکل از اعتصاب‌ها، می‌توانند دقیقاً ترکیب‌بندی سیال سرمایه را هدف قرار دهند و در عین حال خود را درگیر با ناهمگونی فضایی-زمانی باقی کارگران و نیروهای بالقوه کنند: «یعنی، عملیات‌ها بیش از پیش با ویژگی‌های گریزان، متکثر، رابطه‌مند و پیش‌بینی‌ناپذیر وضع بشر مواجه‌اند؛ وضعیتی که برای آرنت، قلمرو "کنش" را شکل می‌داد. از این‌رو، منطقی‌ست اگر از سیاست عملیات سخن بگوییم: هم از تأثیر ساختاری آن بر روابط انسانی، و هم از شیوه‌هایی که کار، ساخت و کنش در اجرای وظایف و در سازماندهی سوژه‌هایی که امکان عملیات را فراهم می‌کنند، به

هم گره می‌خورند. عملیات‌های سرمایه، به‌طور خاص به میدان ممتاز نظارت و کنترل بدل شده‌اند. رشد تکنیک‌های دقیق سنجش عملکرد امکان نظارت بی‌درنگ بر کار را فراهم کرده است.^۸

حال اعتصاب‌های جمعی را صرفاً نمی‌توان در شکل سلبی، تخطی‌گری و ... فهم کرد. امتناع از کار شکلی از ایجابیت است. مسدودسازی جاده قسمی امتناع از دل جریان‌های مبادله‌ای و توزیعی‌ست که گره‌گاه کثرتی از عوامل و بازیگران است. حال چرا همواره با قسمی ایجابیت سروکار داریم.

امتناع و مسدودسازی تنها یک تعلیق میان «قوه» و «کنش» بلکه قسمی ایجاد قلمرو است. در این قلمرو بازیگران و کثرت نیروهای مقاومت می‌توانند شبکه‌های از مبارزات را ایجاد کنند. این تنها شکلی از شبکه‌سازی است که می‌تواند سوژه‌های درگیر در فرایند تولید را در خود جای دهد. کنش، عمل و کار عوامل تشکیل این شبکه هستند که فرایندهای مبارزات از درون این‌ها جریان می‌یابد. از این‌رو نکته اصلی اینجاست که امتناع‌ها و به قول متزادرا و نیلسون پاد-عملکردها چگونه می‌توانند این شبکه را گسترش دهند. مسأله اینجاست که باید گره‌گاه را برجسته کرد، پیوندهای شبکه‌ای مابین جریان لجستیکی، کارخانه‌ها، بازار و میلیون‌ها بی‌ثبات‌کار را تشخیص داد. در فرایندی که تقاطع‌های لجستیکی، استخراج و مالی موجب ویران شدن محیط زیست، مرگ کارگران، بی‌ثباتی‌های شغلی و سرکوب طبقاتی شده است را به عنوان قلمروی از پاد-عملکرد فهم کنیم، نه صرفاً اعتصاب و بی‌عملی. چنان‌که متزادرا و نیلسون می‌گویند: «آنچه مورد نیاز است، الگوهای نوینی از همبستگی است که بتوانند تفاوت‌ها را در جغرافیای گسسته‌ی جهانی سرمایه‌داری درک کنند و مسیرهای جایگزین بیابند برای سامانه‌ها و سازوکارهای فنی-اجتماعی‌ای که فرایندهای جاری مالی‌سازی، استخراج و لجستیک را ممکن می‌سازند. از این‌رو، ما از پاد-عملکردها سخن می‌گوییم، هم برای ثبت لحظه‌ی سازنده‌ی مبارزات — که اگر فقط بر لحظه‌ی منفی خرابکاری تمرکز کنیم، ممکن است از دست برود — و هم به‌عنوان رشته‌ای که مسئله‌ی بنیادین سازمان‌یابی را می‌توان در امتداد آن آزمود و بازاندیشید.»^۹

بنابراین می‌توان اعتصاب کامیون‌داران را حضور در جریان ضد-عملیات بدانیم، اما این کافی نیست؛ درست است که ایجاد خلل در فرایند حمل‌ونقل تلاقی بسیاری از

اشکال انباشت است. اما باید بدانیم تنها این یک مرز است. تداوم مبارزات طبقاتی باید بر اساس ترجمه‌ی مرزها به یکدیگر و سرایت‌بخشی جریان‌ها به یکدیگر فهم کرد. این دقیقاً گره‌گاه تکنیکی است که ما باید همراه با آن فرایندهای استثمار و استخراج را فهم کنیم، زیرا که تنها در شکل درهم‌تنیدگی متکثر کنونی سرمایه در حال تداوم است و تنها در اشکال نوین مبارزات بر سر محیط زیست و علیه استخراج تام و تمام و مقاومت در بطن مسیرهای ترانزیتی و کارخانه‌ها و همراه با شبکه‌های متکثر نیروهای بی‌ثبات کار کنونی است که می‌توان علیه تقاطع استخراج، مالیه، استثمار و لجستیک امنیتی مقاومت کرد.

از همین‌رو، اعتصاب کامیون‌داران را باید به‌منزله‌ی لحظه‌ای از تنش و آستانگی در نظر گرفت؛ لحظه‌ای که در آن، بدن‌های مادی، با امتناع از مشارکت در جریان بی‌وقفه‌ی سرمایه، شکافی در منطق بازتولید ایجاد می‌کنند. این شکاف، صرفاً انقطاعی در نظم اقتصادی نیست، بلکه نوعی دعوت به بازاندیشی در باب خود سیاست است؛ سیاستی که نه در نمایندگی، نه در چانه‌زنی، بلکه در وقفه و گسست خود را نشان می‌دهد. آنچه در بستر این اعتصاب‌ها آشکار می‌شود، ظرفیت سرایت، پیوند، و سازماندهی از حاشیه به مرکز است: از روستا به شهر، از صنف به طبقه، از نیاز به امکان. یکی از قوی‌ترین نمونه‌های شبکه‌سازی با اتخاذ پاد-عملکرد در پرتو مبارزات طبقاتی، مبارزات زیست-محیطی و ... گروه No Tav در ایتالیا است: جنبش No TAV که از دهه‌ی ۱۹۹۰ تاکنون علیه پروژه‌ی ساخت خط راه‌آهن پرسرعت میان تورین و لیون در دره‌ی Val di Susa مبارزه می‌کند. این جنبش، از تخریب محیط زیست گرفته تا نظامی‌سازی منطقه و بی‌عدالتی اجتماعی در تخصیص منابع عمومی، پروژه‌ی TAV را مصداق روشنی از سرمایه‌گذاری کلان‌نخبگان بر بستر زندگی مردم می‌داند. روش‌های مبارزاتی آن شامل اشغال موقت، تشکیل شوراها، بسیج‌های مردمی و اتصال به شبکه‌های جهانی مقاومت است. No TAV نمونه‌ای ممتاز از این نکته است که لجستیک، نه تنها ابزاری برای فرمان‌روایی سرمایه، بلکه عرصه‌ای برای آفرینش افق‌های نوین مقاومت است.^{۱۰}

در این معنا، اعتصاب کامیون‌داران تنها کنشی دفاعی در برابر بحران معیشت نیست، بلکه امکانی برای بازآفرینی سیاست از دل زیست‌روزمره‌ی کسانی است که

همواره در حاشیه نگه داشته شده‌اند. آن‌ها که جاده‌ها را مسدود می‌کنند، تنها مسیرها را نمی‌بندند، بلکه مسیرهای تازه‌ای از کنش، از تخیل، و از همبستگی می‌گشایند. شاید در جهانی که سیاست رسمی جز بازتولید انفعال چیزی به بار نمی‌آورد، این گونه لحظات گسست، همان دریچه‌های رهایی‌اند. اعتصاب لجستیکی، نه پایان راه، بلکه نقطه‌ای عزیمت برای تصویری نو از مبارزه است - مبارزه‌ای که در مسیرهای ترانزیتی، بنادر، زنجیره‌های تأمین، و در بدن‌های فسرده‌ای که هنوز توان امتناع دارند، شکلی نو از سیاست را پیش می‌کشد: سیاست وقفه، سیاست آستانه، سیاست امکان.

^۱ Mezzadra, Sandro, and Brett Neilson. *Border as Method, or, the Multiplication of Labor*. Durham, NC: Duke University Press, 2013.

^۲ <https://www.radiozameh.com/855741>

^۳ به گزارش سایت فرارو، نیک‌بین گفته است: «کامیون‌داران، معدن‌داران و کارخانه‌داران معترض‌اند. این حجم از اعتراضات غیرطبیعی است. انگار این روزها دست پشت پرده‌ای مردم را به سمت اغتشاش، اعتراض و تجمع پیش می‌برد. حتما در قصه‌ی نانوائی‌ها، نارضایتی عظیم کامیون‌داران و معدن‌داران و حوزه سیمان دستی در کار است و تمام این موارد غیرطبیعی است.»

^۴ https://www.etehad-k.com/farsi/?p=37761&utm_source=chatgpt.com

^۵ Mezzadra, Sandro, and Brett Neilson. "Extraction, Logistics, Finance: Global Crisis and the Politics of Operations." *Radical Philosophy*, no. 178 (March/April 2013): 8–18.

^۶ ساندرو متزادرا و برت نیلسون، *جلوه‌گاه گذارها: سرآغازهای جدید در آخرالزمانی که می‌شناسیم*، ترجمه‌ی علی ذکایی و فرنوش رضایی، نقد اقتصاد سیاسی:

^۷ Mezzadra, Sandro, and Brett Neilson. "Extraction, Logistics, Finance: Global Crisis and the Politics of Operations." *Radical Philosophy*, no. 178 (March/April 2013): 8–18.

^۸ همان

^۹ همان

^{۱۰} همان

درباره‌ی پیوند لجستیک، استخراج و مالیه و فرایندهای معاصر استثمار و همچنین مساله اهمیت اعتصاب لجستیکی می‌توان به مقالات زیر رجوع کرد:

Mezzadra, Sandro, and Brett Neilson. "Extraction, Logistics, Finance: Global Crisis and the Politics of Operations." *Radical Philosophy*, no. 178 (March/April 2013): 8–18.

<https://www.radicalphilosophy.com/article/extraction-logistics-finance>.

Mezzadra, Sandro, and Brett Neilson. *The Politics of Operations: Excavating Contemporary Capitalism*. Durham, NC: Duke University Press, 2019. <https://doi.org/10.1215/9781478004490>.

Mezzadra, Sandro, and Brett Neilson. "On the Multiple Frontiers of Extraction: Excavating Contemporary Capitalism." *Cultural Studies* 31, no. 2–3 (2017): 185–204. <https://doi.org/10.1080/09502386.2017.1303433>.

Mezzadra, Sandro, and Brett Neilson. "Entre extraction et exploitation." *Vacarme*, no. 71 (Spring 2015): 30–37. <https://vacarme.org/article2609.html>.

Mezzadra, Sandro, and Brett Neilson. "The Capitalist Virus." *Viewpoint Magazine*, March 23, 2020. <https://www.viewpointmag.com/2020/03/23/the-capitalist-virus/>.

Mezzadra, Sandro. "Struggles in Pandemic Times." *Radical Philosophy*, no. 208 (Summer 2020): 27–30. <https://www.radicalphilosophy.com/article/struggles-in-pandemic-times>.