

از جاده تا طبقه:
اعتمادات حمل و نقل و
ضرورت استقلال طبقاتی کارگران



صدای انترناسیونالیستی

اعتصاب کامیون‌داران و رانندگان که از بندرعباس آغاز شد، از اول خرداد به سرعت به بیش از ۱۶۰ شهر گسترش یافت و به شکل یک اعتصاب سراسری درآمد. حتی شماری از زنان راننده‌ی سرویس مدارس نیز به این حرکت اعتراضی پیوسته‌اند. گرچه این اعتصاب به طور خودجوش و بدون سازمان‌دهی مشخص شکل گرفته، اما حضور گسترده‌ی رانندگان، کامیون‌داران و شرکت‌های حمل و نقل در آن چشمگیر است. به عبارت دیگر، طبقات اجتماعی گوناگون با منافع و اهداف متفاوت طبقاتی در این حرکت مشارکت دارند و هر یک خواسته‌های مشخص خود را دنبال می‌کنند.

از آن جا که سرمایه‌داری متروپل می‌کوشد تا حد امکان بار بحران‌های ساختاری خود را به سرمایه‌داری پیرامونی منتقل کند، این بحران‌ها در کشورهای پیرامونی سرمایه‌داری جلوه‌ای به مراتب مخرب‌تر از سرمایه‌داری متروپل پیدا می‌کنند. در مورد ایران، تحریم‌های کمرشکنی که بورژوازی جهانی، به ویژه غرب، تحمیل کرده است، عمق و شدت این بحران را دو چندان کرده است. در نتیجه، تنها طبقه‌ی کارگر نیست که از پیامدهای بحران سرمایه‌داری و تحریم‌ها آسیب می‌بیند؛ بلکه خرده‌بورژوازی و در این مورد خاص، کامیون‌داران نیز از تأثیرات آن در امان نمانده‌اند. آنان با کاهش درآمد، ناشی از حذف یا کاهش یارانه‌ی سوخت، و همچنین افزایش هزینه‌های قطعات یدکی، بیمه و سایر مخارج رو به رو شده‌اند. در چنین شرایطی، که فشار ناشی از تحریم‌ها و معضلات ساختاری سرمایه‌داری پیرامونی تشدید شده، حتی بخشی از بورژوازی نیز به صف معترضان پیوسته است. اعتصاب و اعتراض کامیون‌داران واکنشی است به بحرانی اقتصادی که در بستر سرمایه‌داری پیرامونی، آثار ویران‌گر و گسترده‌ای نه تنها بر طبقه کارگر، بلکه به گونه‌ای فزاینده بر اقشار میانی جامعه نیز بر جای می‌گذارد.

اگر بخواهیم خواسته‌ها و مطالبات معترضان و اعتصابیون را بر پایه‌ی تمایزهای طبقاتی تفکیک کنیم، می‌توان منافع و مطالبات سه طبقه اجتماعی متفاوت را از یکدیگر متمایز ساخت.

مطالبات رانندگان مزدبگیر (پرولتاریای حمل و نقل) که فاقد مالکیت کامیون هستند و تحت استخدام شرکت‌های حمل و نقل یا مالکان خصوصی کار می‌کنند، عبارت‌اند از:

- افزایش دستمزد
- پرداخت به موقع حقوق و مزایا
- بیمه درمانی و بازنشستگی
- بهبود شرایط کاری و کاهش ساعات کار
- کاهش فشار جریمه‌های پلیس راهنمایی و رانندگی

مطالبات کامیون‌داران و مالکان خصوصی کامیون (خُرده‌بورژوازی):

- افزایش نرخ کرایه حمل بار
- کاهش هزینه‌های بیمه
- کاهش قیمت قطعات یدکی و هزینه‌های نگهداری
- تسهیلات بانکی و بازپرداخت وام‌ها
- حذف مالیات‌های اضافی و عوارض جاده‌ای
- دسترسی بهتر به سوخت یارانه‌ای
- کاهش کمیسیون باربری

مطالبات شرکت‌های بزرگ حمل و نقل و مالکان ناوگان‌های بزرگ (بورژوازی بخش حمل و نقل):

- آزادسازی نرخ کرایه‌ها
- حمایت دولتی در واردات کامیون و قطعات
- معافیت‌های مالیاتی
- تضمین سوخت ارزان قیمت
- کاهش تشریفات اداری در گمرکات
- افزایش امنیت در مسیرهای بین‌المللی در مرزهای شرقی

هرچه سرمایه‌داری توسعه‌یافته‌تر می‌شود، طبقه‌ی متوسط یا خُرده‌بورژوازی بیش‌تر در فرآیند پرولتریزه شدن قرار می‌گیرد. با این حال، در کشورهای پیرامونی نظام سرمایه‌داری، خُرده‌بورژوازی لایه‌ای گسترده و قابل توجه را در مقایسه با کشورهای متروپل تشکیل می‌دهد؛ لایه‌ای که نه استثمارگر است و نه به طور مستقیم استثمار می‌شود. گستردگی طبقه‌ی متوسط یا خُرده‌بورژوازی رابطه‌ای معکوس با میزان توسعه‌ی سرمایه‌داری در هر کشور دارد. برخلاف بسیاری از بخش‌های اقتصادی، این ویژگی در صنعت حمل و نقل ایران به روشنی قابل مشاهده است؛ جایی که خُرده‌بورژوازی سهمی چشم‌گیر از این بخش را در اختیار دارد.

در حال حاضر، حدود ۹۰ درصد کامیون‌های ایران در مالکیت اشخاص حقیقی قرار دارد، در حالی که این نسبت در ایالات متحده تقریباً معکوس است. اگر چه بورژوازی تلاش

کرده سهم شرکت‌ها را در صنعت حمل و نقل افزایش دهد، اما به دلیل معضلات ساختاری سرمایه‌داری در ایران، این تلاش‌ها چندان موفق نبوده است. آمارهای موجود به روشنی این واقعیت را نشان می‌دهند:

"در ایران ۵۵۲ هزار و ۳۰۷ راننده ماشین سنگین، ۴۳۳ هزار و ۳۸۸ دستگاه انواع کامیون را می‌رانند. از این تعداد، تنها ۲۹ هزار و ۶۴۸ دستگاه کامیون در اختیار شرکت‌هاست."^۱

آمار دیگری نشان می‌دهد که بیش از ۸۰ درصد رانندگان مالک کامیون خود هستند.^۲ به عبارت دیگر، بین ۸۰ تا ۹۰ درصد این بخش در اختیار خرده‌بورژوازی است و تنها ۱۰ تا ۲۰ درصد متعلق به شرکت‌های حمل و نقل است؛ بنابراین، حدود ۱۰ تا ۲۰ درصد از پرولتاریا در این حوزه فعالیت می‌کنند. این وضعیت برخلاف صناعی مانند نفت، خودروسازی، صنعت فولاد و موارد مشابه است.

از آن جا که قیمت سوخت در کشورهای همسایه تا ۲۰۰ برابر بیش‌تر از ایران است، بخش قابل توجهی از سوخت به شیوه‌های مختلف به این کشورها قاچاق می‌شود. این قاچاق یا از طریق مرزهای زمینی انجام می‌گیرد، یا از راه دریا با استفاده از لنج‌ها و شناورها، که سوخت را به کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس یا به کشتی‌های خارجی در آب‌های

^۱ ایران انترنشنال

^۲ خبر آنلاین

بین‌المللی می‌فروشند. بورژوازی اسلامی، قاچاق سوخت را یکی از معضلات اساسی اقتصاد کشور ارزیابی می‌کند:

"روزانه ۲۰ تا ۳۰ میلیون لیتر سوخت قاچاق می‌شود (ارزش حدود ۷ میلیارد دلار)."^۳

دولت به دلیل مشکلات اقتصادی خود و همچنین با هدف مقابله با قاچاق سوخت، عرضه‌ی سوخت یارانه‌ای را محدود کرده و هم‌زمان سوخت نیمه‌یارانه‌ای و با نرخ آزاد نیز ارائه می‌دهد. با این حال، ادعای دولت مبنی بر اینکه این سیاست‌ها برای مقابله با قاچاق سوخت است، از سوی رانندگان رد شده است. رانندگان بر این باورند که قاچاق سوخت توسط برخی رانندگان و سوخت‌بران تنها محدود و ناچیز است و قاچاق واقعی، به صورت سازمان‌یافته و خارج از حوزه‌ی فعالیت و کنترل آن‌ها انجام می‌شود. برای نمونه، کشف یک خط لوله‌ی دو کیلومتری سرقت سوخت هواپیما در بندرعباس که روزانه حدود ۷۰ هزار لیتر سوخت را به صورت پنهانی انتقال می‌داد، گواه سرمایه‌گذاری و سازمان‌یافتگی گسترده‌ای است.^۴ در همین زمینه، برخی گمانه‌زنی‌ها مطرح شده که بخش عمده‌ی قاچاق سازمان‌یافته‌ی سوخت، در سایه‌ی تحریم‌ها، توسط نهادهایی مانند سپاه پاسداران و شرکت‌های وابسته به دولت انجام می‌شود.

اعتراض کامیون‌داران (رانندگانی که مالک کامیون خود هستند) همراه با کشاورزان در سرمایه‌داری پیشرفته نیز جریان دارد، زیرا بحران سرمایه‌داری بر آنان نیز تأثیر می‌گذارد و

^۳ رویداد ایران

^۴ ایسنا

نمونه‌های آن را در کشورهای مانند فرانسه، بریتانیا و هلند دیده‌ایم. مانند هر مسئله‌ی اجتماعی دیگر، اعتراضات و اعتصابات کامیون‌داران و رانندگان را تنها می‌توان در چارچوب مبارزه‌ی طبقات مختلف برای دفاع از منافع‌شان ارزیابی کرد. در بررسی این اعتراضات، نخستین نکته‌ای که باید به آن توجه شود، رد این تصور است که این اعتراض‌ها نوعی اعتصاب صرفاً کارگری به شمار می‌آیند. به ویژه گروه‌های چپ‌گرا با به کارگیری واژه‌هایی مانند «راننده‌ی کامیون» یا «کامیون‌ران» به جای «کامیون‌دار»، تلاش می‌کنند این حرکت را به مثابه کنشی پرولتری و نیرویی کارگری جلوه دهند؛ نیرویی که قادر است کشور را فلج کرده و حاکمان را به چالش بکشد. اگرچه بخشی از پرولتاریای بخش حمل و نقل نیز در این اعتراضات حضور دارد، اما بخش عمده‌ی این حرکت‌ها توسط کامیون‌داران، یعنی خرده‌بورژوازی این حوزه، صورت گرفته است.

برخلاف طبقه‌ی سرمایه‌دار که با به کارگیری نیروی کارِ کارگران به استثمار آن‌ها می‌پردازد و مالک کارخانه‌ها، شرکت‌های حمل و نقل، فناوری و سایر ابزارهای تولید است، و نیز طبقه‌ی کارگر که تنها دارایی‌اش نیروی کارش است، گروه‌هایی اجتماعی در میانه‌ی این دو طبقه قرار دارند که نه سرمایه‌دار و نه کارگر محسوب می‌شوند. این گروه‌ها را «طبقه‌ی متوسط» یا در اصطلاح مارکسیستی، «خرده‌بورژوازی» می‌نامند.

خرده‌بورژوازی ممکن است مالک ابزار تولید کوچکی باشد، مانند کشاورزی که زمین دارد یا کامیون‌داری که مالک کامیون خود است. اغلب این افراد خود اشتغال بوده و به طور مستقیم در فعالیت‌های اقتصادی خود مشارکت دارند. آن‌ها کار می‌کنند، اما برخلاف کارگران، مالک ابزار کار خود هستند. با این حال، در مقایسه با سرمایه‌داران، عمدتاً از

ارزش اضافی حاصل از کار مزدبگیران بهره‌مند نمی‌شوند. انگلس ناپایداری خُرده‌بورژوازی را چنین توضیح می‌دهد:

"خُرده‌بورژوازی مدرن، ناپایدارترین قشر اجتماعی است؛ ورشکستگی برای بسیاری از اعضای آن به وضعیتی عادی و تکرار شونده بدل شده است. با سرمایه‌ی اندک خود، شرایط زیست بورژوازی را تجربه می‌کند، اما به سبب ناامنی معیشتی، وضعیتش شبیه پرولتاریا است."^۵

این که برخی از کامیون‌داران ممکن است پیش‌تر کارگر بوده باشند، تغییری در ماهیت طبقاتی کنونی آن‌ها ایجاد نمی‌کند. اگر از استثناها صرف‌نظر کنیم، جایگاه و افق طبقاتی هر قشر یا طبقه است که مواضع و کنش‌های اجتماعی آن را تعیین می‌کند، نه پیشینه‌ی فردی اعضایش. از سوی دیگر، اعتراض کامیون‌داران همچنین واکنشی است به فرایند پرولتریزه شدن خودشان؛ ورشکستگی، از دست دادن اندک سرمایه (کامیون) و تبدیل شدن به راننده‌ای فاقد مالکیت، یعنی پرولتری بخش حمل و نقل. انگلس به روشنی این مسئله را توضیح می‌دهد:

"خُرده‌بورژوازی همواره میان امید به پیوستن به صفوف طبقه‌ی ثروتمندتر و ترس از سقوط به موقعیت پرولتاریا یا حتی فقر مطلق، در نوسان است... این طبقه، با دارایی اندک و ناامنی روزافزون در حفظ همان اندک سرمایه، به شدت در دیدگاه‌هایش مردد و بی‌ثبات است."^۶

^۵ مسئله نظامی پروس و حزب کارگران آلمان - انگلس

^۶ انقلاب و ضد انقلاب در آلمان - انگلس

خُرده‌بورژوازی از منظر سیاسی طبقه‌ای ناپایدار و بی ثبات است که توان ایفای نقش مستقل ندارد. به همین دلیل، اغلب به جای «طبقه»، به عنوان «قشر» شناخته می‌شود؛ قشری که در بزنگاه‌های تاریخی، به دنبال یکی از دو طبقه‌ی اصلی جامعه‌ی سرمایه‌داری، یعنی بورژوازی یا پرولتاریا، حرکت می‌کند.

در جریان اعتراضات و اعتصابات گسترده‌ی پاییز ۱۳۹۷، زمانی که زمین زیر پای طبقه‌ی کارگر به لرزه افتاده بود، کامیون‌داران نیز دست به اعتصاب زدند. در آن مقطع، این کنش را بخشی از جنبش کارگری تلقی کردیم، زیرا پیشقراول این جنبش، کارگران با مطالبات طبقاتی‌شان بودند و کامیون‌داران در پی آن‌ها حرکت کردند.^۷ در انقلاب اکتبر نیز خُرده‌بورژوازی پشت سر طبقه‌ی کارگر قرار گرفت.

همین خُرده‌بورژوازی در تحولات سال ۱۳۵۷ ابتدا در کنار کارگران بود، اما به محض مشاهده‌ی علائم شکست جنبش کارگری و تغییر توازن قوا، به بخشی از بدنه‌ی جمهوری اسلامی تبدیل شد. همان گونه که در دهه‌ی ۱۹۳۰، پس از شکست طبقه‌ی کارگر در دهه‌ی پیش از آن، خُرده‌بورژوازی به یکی از پایه‌های اصلی فاشیسم بدل گشت.

برخلاف تبلیغات راست و چپ سرمایه که اعتراضات کامیون‌داران و رانندگان کامیون را به عنوان «اعتصاب سراسری» و بیشتر در راستای اهداف ضد حکومتی مطرح می‌کنند، و حتی برخی چپ‌گرایان فراتر رفته آن را به نوعی اعتصاب ضد سرمایه‌داری قلمداد می‌کنند،

^۷ برای آگاهی بیش‌تر، به کتابچه‌ی «درس‌هایی از اعتصابات و مبارزات کارگری و وظایف انترناسیونالیستی» مراجعه شود.

باید تأکید کرد که مبارزات خرده‌بورژوازی نمی‌تواند چشم‌اندازی روشن و رهایی بخش برای طبقه کارگر ارائه دهد. در مقابل، تنها مبارزه‌ی مستقل طبقه‌ی کارگر است که می‌تواند افق سیاسی و طبقاتی روشنی پیش‌روی طبقه کارگر بگذارد.

تلقی مبارزات خرده‌بورژوازی به عنوان صرفاً اعتراض رانندگان کامیون، تلاشی آگاهانه برای پنهان‌سازی خصلت طبقاتی این حرکت و انحراف افکار از موقعیت واقعی طبقه‌ی کارگر در ساختار سرمایه‌داری است. چرا که طبقه‌ی کارگر تنها زمانی قادر به دفاع مؤثر از منافع خود خواهد بود که مبارزاتی مستقل از سایر طبقات اجتماعی را سامان دهد و به آگاهی روشنی از جایگاه واقعی‌اش در مناسبات سرمایه‌داری دست یابد.

زمانی که کارگران در اعتراض به کاهش سطح معیشت، ناامنی شغلی، شرایط طاقت‌فرسای کاری یا ناکافی بودن حقوق بازنشستگی دست به اعتصاب یا تظاهرات می‌زنند، رسانه‌های جریان اصلی معمولاً تمایلی به پوشش گسترده‌ی این گونه حرکت‌ها ندارند، به ویژه اگر چنین اعتراضاتی پتانسیل گسترش و الهام‌بخشی به سایر بخش‌های جامعه را داشته باشند. در مقابل، اعتراضاتی که در چهارچوب نظم سرمایه‌داری قابل پذیرش و بی‌خطر تلقی می‌شوند، شانس بیشتری برای بازتاب رسانه‌ای گسترده دارند. پوشش خبری اعتراضات کامیون‌داران ایران توسط رسانه‌هایی چون آسوشیتدپرس، فاکس‌نیوز، صدای آمریکا و دیگران، نمونه‌ای گویا است.

اعتصاب سراسری کامیون‌داران و رانندگان، که عمدتاً از طبقه‌ی خرده‌بورژوا تشکیل شده‌اند، موجی گسترده از حمایت‌ها را در فضای مجازی و عرصه‌ی هنری به دنبال داشت.

این در حالی است که اعتراضات کارگری، به خاطر ماهیت بنیادین تر و طبقاتی ترشان، اغلب بازتابی محدود دارند و سلبریتی‌ها نیز، کاملاً منطقی و متناسب با جایگاه طبقاتی خود، نسبت به آن بی تفاوت می‌مانند. نمونه‌ی روشن آن، اعتراضات گسترده‌ی پاییز ۱۳۹۷ است؛ نه برندگان نخل طلای جشنواره‌ی کن، نه نامزدهای اسکار و نه چهره‌های شاخص فرهنگی، واکنشی درخور نشان ندادند.^۸ اما جنبش‌هایی با خاستگاه خرده‌بورژوازی، بی‌تردید از حمایت سلبریتی‌ها برخوردار می‌شوند.

در چنین بستری است که سلبریتی‌هایی مانند جعفر پناهی، اعتصاب کامیون‌داران را «فریادی بلند علیه ظلم» می‌نامند، مهدی یراحی هشدار می‌دهد که «سرکوب اعتصاب کامیون‌داران تنها آتش خشم مردم را شعله‌ورتر خواهد کرد» و کتابیون یراحی، آنان را «حاملان بار شرافت ایران» می‌خواند. افزون بر این، ۳۲ سینماگر از جمله تهمینه میلانی و محمد رسولاف با انتشار بیانیه‌ای، از مطالبات این کامیون‌داران حمایت کردند.

بورژوازی اسلامی در مواجهه با اعتصاب کامیون‌داران و رانندگان، رویکردی دوگانه و مبتنی بر سیاست «چماق و شیرینی» در پیش گرفته است. از یک سو، قوه‌ی قضائیه از تشکیل پرونده و بازداشت شماری از رانندگان به اتهام «اخلال در نظم حمل و نقل» خبر داده و از سوی دیگر، مقامات دولتی با وعده‌هایی چون اصلاح نظام سهمیه‌بندی سوخت، بهبود بیمه، پرداخت کرایه‌ها و توقف طرح سه نرخی شدن گازوئیل، کوشیده‌اند اعتراضات را مهار و مطالبات را به سطحی قابل مدیریت فروبکاهند.

^۸ در میان چهره‌هایی که عنوان هنرمند یا سلبریتی را یدک می‌کشند، تنها مهدی یراحی بود که به اعتراضات و اعتصابات پاییز ۱۳۹۷ واکنش نشان داد.

بحران سرمایه‌داری، به ویژه در سرمایه‌داری پیرامونی، خُرده‌بورژوازی را به شدت تحت تأثیر قرار خواهد داد؛ بخشی از این طبقه را به ورشکستگی خواهد کشاند و به سوی پرولتریزه شدن سوق خواهد داد. از این رو، در آینده نه تنها باید در انتظار گسترش اعتراضات و اعتصابات «طبقه متوسط» یا خُرده‌بورژوازی بود، بلکه احتمال بروز شورش‌ها و افزایش بی‌ثباتی و هرج و مرج در بسیاری از کشورها نیز وجود دارد.

اعتراضات خُرده‌بورژوازی، از جمله اعتراضات کامیون‌داران، نه تنها مسیر مبارزه‌ی کارگری را روشن نمی‌کنند، بلکه می‌توانند به انحراف آن بینجامند. کارگرانی که خود را با این جنبش‌ها هم‌سو می‌کنند، تحت تأثیر ایدئولوژی خُرده‌بورژوایی قرار گرفته و از مسیر مبارزه‌ی طبقاتی فاصله می‌گیرند. در نتیجه، به جای تقویت مبارزه‌ی کارگری، شاهد تضعیف آن خواهیم بود.

بورژوازی تنها به سرکوب مستقیم پرولتاریا بسنده نمی‌کند، بلکه با بهره‌گیری از ابزارهای ایدئولوژیک و سیاسی می‌کوشد اشکال در حال تکوین همبستگی و آگاهی طبقاتی در میان کارگران را نیز در نطفه خفه کند. در این راستا، احزاب و گرایش‌های چپ‌گرا با بازتولید ایده‌های فرسوده‌ی نظیر «همگرایی مبارزات»، تلاش می‌کنند اعتراضات خُرده‌بورژوایی، مانند اعتصاب کامیون‌داران یا جنبش‌های دهقانی، را به عنوان عرصه‌ای برای «اتحاد طبقاتی» جلوه دهند. اما این فراخوان‌ها، در عمل، تلاشی برای حل کردن مبارزه‌ی مستقل طبقه‌ی کارگر در بطن جنبش‌های «همه با همی» و خنثی کردن خصلت رادیکال و ضدسرمایه‌داری آن هستند.

مسئولیت انقلابیون در قبال طبقه‌ی کارگر، برجسته ساختن خطراتی است که به تضعیف مبارزه‌ی طبقاتی منجر می‌شوند. با ژرف‌تر شدن بحران سرمایه‌داری، اقشار اجتماعی‌ای که نه در جایگاه استثمارگر قرار دارند و نه مستقیماً استثمار می‌شوند، مانند کامیون‌داران، کشاورزان و دیگر لایه‌های خرده‌بورژوا، به صحنه‌ی اعتراض خواهند آمد. با این حال، این گروه‌ها فاقد توانایی ارائه‌ی افق روشن و رادیکالی برای مبارزه‌ی طبقاتی‌اند و جنبش‌های برخاسته از آنان نمی‌توانند جایگزینی برای سازمان‌یابی مستقل پرولتاریا فراهم کنند.

طبقه‌ی کارگر تنها از طریق حفظ استقلال طبقاتی خود، به عنوان طبقه‌ای استثمار شده و انقلابی، می‌تواند مبارزه‌اش را از زمینِ طبقاتیِ خویش گسترش دهد و لایه‌هایی از خُرده‌بورژوازی را پشت سر خود سازمان دهد. همان‌گونه که در جریان اعتصابات گسترده‌ی کارگری پاییز ۱۳۹۷ توانست چنین کند، و همان‌گونه که در انقلاب اکتبر، طبقات خُرده‌بورژوا در پی طبقه‌ی کارگر به حرکت درآمدند. در چنین شرایطی، این پرولتاریا نیست که در جنبش خُرده‌بورژوایی حل می‌شود، بلکه این صعود و شدت‌گیری مبارزه‌ی طبقاتی است که به پرولتاریا امکان می‌دهد اقشار ناپایدار و مردد را در مسیر نبردهای ضد سرمایه‌داری با خود همراه کند و افقی روشن برای رهایی از سلطه‌ی سرمایه‌داری ترسیم نماید.

آینده متعلق به مبارزه طبقاتی است!

صدای انترناسیونالیستی

۱۴ خرداد ۱۴۰۴

کانال تلگرام:

<https://t.me/intvoice>

ایمیل:

contact@internationalistvoice.org

وبسایت:

www.internationalistvoice.org

ایکس (تویتر سابق):

https://x.com/int_voice

صدای انترناسیونالیستی منتشر کرده است !

معضل خدمات درمانی و گرانی دارو
و تأثیر آن بر طبقه کارگر



صدای انترناسیونالیستی

مشکلات و موانع عملی طبقه کارگر
در مبارزه طبقاتی



صدای انترناسیونالیستی

اعتصابات کاری در صنایع نفت و گاز
و ضرورت حمایت طبقاتی



صدای انترناسیونالیستی

سرکوب خونین کارگران شهرداری:
مطالبه نان، پاسخ با کلوله



صدای انترناسیونالیستی