

متن سخنرانی اریک هلیه سون، کارگر بارانداز سوئد درکنگره ۱۸ راه کارگر

ترجمه: نصرالله قاضی

متن زیر از نوار صوتی سخنرانی رفیق اریک ترجمه شده است.

از اینکه من را به این جمع دعوت کردید از همه شما متشکرم و امیدوارم در چهارچوب روابط انترناسیونالیسم کارگری بتوانیم در همکاریها و انتقال تجربه بیکدیگر کمک نماییم. امروزی می‌کنم تجربیات مبارزاتی شخصی و اطلاعاتم در مبارزات کارگری و اتحادیه‌ای را بعنوان یک کارگر بارانداز سوئدی با شما در میان بگذارم. لذا مایلم در باره شرایط کارگران بارانداز در بنادر اروپا و جهان با شما صحبت کنم، نه باین خاطر که مسائل کارگران بارانداز مهم است بلکه بعنوان مثالی تا دریابیم چرا اتحادیه‌های کارگری در روند جهانی شدن باید بتوانند با هم کار بکنند.

میدانیم که در روند جهانی شدن سرمایه، همه بنادر جهان بهم مرتبط شده‌اند. البته این ارتباط حتی از قبل از مطرح شدن جهانی شدن اقتصاد هم وجود داشته است و معنی اش این است که در سطوح ملی یا در اروپا روند صادرات و واردات بیشتر شده است بخصوص واردات تولیدات صنعتی که بمعنی سطح تازه‌ای از تخصصی شدن کار در بنادر و تمرکز کالاهای بخصوصی در بنادر معینی با تکنولوژی بالا برای بارگیری و باراندازی است. بسیاری از بنادر اروپا در حال تغییرات بزرگی هستند. صادرات و واردات در حال متمرکز شدن در بنادر بزرگتر هستند. روند کانتینری شدن و تخصصی شدن در این بنادر کاملاً مشهود است.

مساله دیگری که از چندی قبل رخ داده این است که در پروسه جهانی شدن سرمایه؛ کارگران بارانداز، بسیاری از متحدین طبیعی خود را از دست داده‌اند. بسیاری از کارخانه‌ها در اروپا تعطیل شدند چون مسابقه رقابت اقتصادی را باختند و نمیتوانستند با تولید صنعتی آسیا رقابت کنند. البته رقابت شرق بمعنای واردات بیشتر از شرق به غرب است، اما کارگران بارانداز متحدین طبیعی کارگری خود را مثل کارگران صنایع اتومبیل سازی و سایر صنایع سنگین که تا حد زیادی از بین رفته‌اند از دست داده‌اند. همین طور سایر مشاغل که به بنادر وابسته بودند مثل رانندگان کامیون و کلاً کارگران حمل و نقل بنحو اسفباری از بین رفته‌اند. رانندگان کامیون و کارگران ترمینال‌های بیرون بنادر توسط جهانی شدن سرمایه شدیداً ضربه خورده‌اند. یک نمونه از این ضربه این بود که صاحبکاران شروع به استفاده از کارگران مهاجر کردند. منظورم از کارگران مهاجر انهایی نیست که کلاً مهاجرت کرده‌اند و اجازه اقامت دارند و شهروند شده‌اند بلکه منظورم کارگرانی هستند که صاحبکار از سایر کشورها استخدام میکند و آنها بخاطر شرایط سخت در کشور خودشان حاضرند تحت هر شرایطی و در هر جای دنیا کار کنند. من دیروز با شما در مورد کارگران لهستانی صحبت میکردم که اول در اروپا برای راندن کامیون در ترمینالهای اطراف بنادر از آنها استفاده شد. وقتی کارگران لهستانی جا افتادند و شروع کردند به درخواست پول بیشتر و شرایط بهتر کار، آنها دیگر مقرون به صرفه نبودند و سرمایه بسمت اروپای شرقی حرکت کرد. صاحبکار از رومانی و بلغارستان و اوکراین استخدام کرد. امروز بیش از ۶۰٪ کارگران بنادر گوتمبرگ سوئد را کارگران این چند کشور تشکیل میدهند. آنها نه سوئدی صحبت میکنند و نه انگلیسی و این کار را برای صاحبکار راحتتر میکند. زیرا آنان نمیتوانند برای حقوقشان منتهل شوند و بجنگند. بهر حال سرمایه دار هنوز هم دنبال کارگر ارزان تر میگردد و آنها امروز در حال استفاده از رانندگان فیلیپینی هستند. دوره کار آنها را مثل ملوانهای کشتی درست کرده‌اند. آنها را برای ۶، ۸ یا ۱۰ هفته برای راندن کامیون به اروپا میاورند. بعد برای استراحت ۲ هفته ای به فیلیپین برمیگردانند و این دور تکرار میشود. رانندگان فیلیپینی با دستمزد بسیار کمی در سوئد کار میکنند اما چون فیلیپین کشور فقیریست آنان میتوانند مخارج خانواده شان را در فیلیپین تامین کنند. بهر حال میخواهم نشان دهم که چگونه ما متحدین خود را که از نزدیک با ما کار میکردند و ما را حمایت میکردند از دست داده ایم.

باید اشاره کنم که بنادر یکی از بخشهایی در صنایع هستند که جهانی شدن نمیتواند جایگزینی برای خدماتش پیدا کند یا آن خدمات را در کشور دیگری انجام دهد. بندر برای انجام بقیه پروسه جهانی شدن باید درکنار دریائی که هست بماند و این یکی از مزایای کارگران بنادر برای سازماندهی خود است. اگر بخاطر بیاورید آخرین اعتصاب کارگران بارانداز بندر در دوره پسا تاجر یعنی اواسط دهه ۹۰ در لیورپول انگلیس اتفاق افتاد. سیاستهای تاجر بسمت اتحادیه‌های کارگری را در انگلیس درهم شکست. اتحادیه باراندازان بندر لیورپول که قویترین اتحادیه بندری اروپا بود پس از دو سال مبارزه درهم شکست. پس از آن اعتصاب بود که متوجه شدیم که بسیاری از متحدین خود را در همه جهان و در درون کشورهای خود از دست داده ایم و تصمیم گرفتیم دست به اتحاد بین المللی بزنیم. ما شروع به ایجاد شبکه‌ای کردیم که از ملل مختلف بوجود آمده است. حتما میدانید که اتحادیه‌های کارگران بارانداز در همه دنیا از سنتی مبارزاتی برخوردارند و این سنت به اوائل قرن بیستم بر میگردد. بسیاری از درگیریهای شدید بین کارگران و سرمایه داران در دنیای غرب از این بنادر شروع شده است. اعتصاب کارگران بنادر انگلیس در ۱۹۳۰ و

حمله پلیس که منجر به کشته شدن ۹ کارگر شد یک نمونه آنست و لازم است اشاره کنم که بنادر سوند از آن اعتصاب پشتیبانی کردند.

پس از جنگ جهانی دوم اتحادیه های کارکنان حمل و نقل در اروپا و آمریکا عمدتاً چپگرا بودند و این موضوع آمریکاییان را نگران کرده بود. مقامات آمریکایی این کارکنان را در اتحاد با روسیه شوروی میدیدند و معتقد بودند که کارکنان حمل و نقل از تبلیغات و کمک مالی آن دولت برخوردارند. اما شرایط حاکم بر این اتحادیه ها روابطی بر اساس سوسیال دموکراسی بود. اتحادیه ها اصناف متعددی از مشاغل راه و ترابری را از قبیل کارگران بار انداز بنادر، رانندگان کامیون، ملوانان، حتی خلبانان هواپیماهای باربری را که از بنادر پرواز میکردند در خود جای داده بودند و بسیاری بخشهای دیگر. زمانیکه ایده بزرگ ایجاد شبکه ای به این وسعت در سالهای ۱۹۹۰ در حال شکل گیری بود طبیعتاً یک ساختار بوروکراتیک از پیش آماده در آن وجود داشت. مثلاً باید بیاد آورد که این ساختار به اتحادیه های کمونیست اجازه عضویت نداد چون از دید آمریکاییان نمیشد آنها را کنترل کرد، در نتیجه اتحادیه های بزرگی از فرانسه، اسپانیا، ایتالیا و یونان نتوانستند بدان ملحق شوند. لذا اتحادیه های این چند کشور و اتحادیه های چند کشور دیگر که نیاز مبارزه جوئی را در سالهای ۱۹۹۰ درک کرده بودند اقدام به تشکیل سازمان بین المللی دیگری بنام شورای بین المللی کارگران بارانداز نمودند. از آنزمان تا کنون همواره بین (آی دی سی - IDC) (International Dockworkers Council) و (آی دی یو - ITU) International Trade Union for Dockworkers برخورد و درگیری وجود داشته است. البته همکاری و همفکری بین بدنه این دو سازمان همواره وجود داشته و باید اذعان داشت که این همکاریها بسیار مهم هستند. با وجودیکه بنادر را نمیتوان جابجا کرد و ثابت هستند مراکز و وجود دارند که آنها را هاب یا بارانداز مرکزی خطاب میکنیم. رفت و آمد کالاها از اروپا یا چین و هند روانه این بنادر مرکزی میشوند و از آنجا حجم عظیم کالا توسط کشتی های کوچکتر به بنادر کوچکتر فرستاده میشوند. کاری که سرمایه داران کردند این بود که یا بنادر مرکزی جدید ساختند تا اتحادیه ای از پیش در آن وجود نداشته باشد و یا اینکه اتحادیه های موجود در بنادر مرکزی فعلی را در هم شکستند.

تا قبل از انقلابات بهار عربی تمایل سرمایه داران این بود که در آنسوی دریای مدیترانه بنادر مرکزی جدید بسازند. برای مثال در اسپانیا بندر بزرگ الجسیه وجود دارد که از اتحادیه کارگری قوی ای برخوردار است و حمایت اروپا راهم داراست. کاری که سرمایه کرد این بود که بندر بزرگی در ساحل مقابل یعنی در مراکش ساخت که بعنوان یک بندر مرکزی کار کند. طبیعتاً چون کارگران آنجا باید با شرایط جدید و با دستمزدی رقابتی کار کنند این بنادر مرکزی جدید راه حلی دائمی برای سرمایه دار نبودند، فقط لازم بود مدتی این کار را ادامه دهند تا مقاومت اتحادیه های کارگران اسپانیایی در هم شکسته شود و حاضر شوند با دستمزد کمتر کار کنند، و بعد سرمایه دو باره به اسپانیا برگردد. بنابراین برای مدتی سرمایه به مراکش، تونس و حتی مصر منتقل شد.

راه حل بعدی سرمایه برای در هم شکستن مقاومت کارگران که با بحران اقتصادی همزمان بود بکارگیری تاکتیکهای اقتصادی تاجریسم برای جنوب اروپا بود. سرمایه داران، کارگران را به موش آزمایشگاهی تبدیل کردند. همان کاری را با کارگران بارانداز در اسپانیا کردند که تاجر با اتحادیه های کارگری در انگلیس کرد. در انگلیس به اتحادیه معدنچیان حمله کردند در اسپانیا هم به اتحادیه معدنچیان حمله کردند و بعد به اتحادیه باراندازان در تمام بنادر اروپا حمله کردند. دولت یونان تمام بارانداز مخصوص کانتینر در بندر عمده اش پائیراس (Piraeus) را به چین فروخت و اجازه داد که شرکتهای چینی بعنوان یک بندر چینی آن را اداره کنند. شرکتهای چینی هم استخدام کارگر را به ۶ پیمانکار مختلف واگذار کردند. این باعث رقابت کارگران در کارهایی هفتگی شد. در واقع هر پیمانکاری که میتواند پربازده ترین کارگر را با نازل ترین قیمت عرضه کند میتواند هفته بعد مجدداً کار داشته باشد. این روش باعث شد که اتحادیه کارگران در عرض چند هفته در هم شکستند و متقاعد آن تمام معیارهای بهداشت و ایمنی کار در بندر پائیراس از بین برود. بندر پائیراس بطور معمول از بنادر دیگر یونان کانتینر کالادریافت میکرد ولی بعد از این تغییرات کارگران یونانی مجبور شدند برای فرستادن کالا و کانتینر فقط به بنادر کوچکتر اکتفا کنند. خوب البته این بخاطر انحصاری شدن آن بندر کانتینری در دست چینی ها پیش آمد. این موضوع تجربه ای با ارزش و احساس خطری بود برای کارگران یونانی و همه کارگران بنادر اطراف دریای مدیترانه. همه کارگران از هزینه گران آن بخود لرزیدند. این تقریباً همزمان شد با انقلابات بهار عربی. انقلابات عربی امیدی بود برای کارگران و تهدیدی برای سرمایه داران. چون اتحادیه های کارگری در بنادر شمال آفریقا مثل مراکش، لیبی، تونس و مصر میتوانند کارگران را متشکل کنند. لذا نگاه سرمایه داران بسمت شمال آفریقا چرخید و تصمیم گرفتند در آنجا بندری مرکزی بسازند و اتحادیه ها را بترسانند.

از سوی دیگر در آمریکای جنوبی پس از افول بعضی از رژیمهای نظامی، اتحادیه ها مجدداً در حال پای گیری اند. مثلاً بندر سانتوس (Santos) در برزیل بندری بزرگ است در ناحیه ای صنعتی. در آمریکای شمالی راه دیگری را انتخاب کرده اند. در زمان بوش حملات غیر مستقیم بسیاری به اتحادیه های کارگری آمریکا صورت گرفت. یکی از بخشهایی که هنوز اتحادیه های

کارگری آن فعال هستند بنادر میباشند. در آمریکا برنامه این است که بنادر را شدیداً ماشینی و اتوماتیک کنند و به این ترتیب تعداد و کارآیی کارگران را کم کنند. در ضمن سعی میکنند که کارگران بارانداز را بیرون کنند و برای تحصیل کرده های دانشگاهی شغل ایجاد کنند. هدفشان از این کار این نیست که مشاغل حرفه ای ایجاد کنند بلکه میخواهند تشکلات کارگری یعنی اتحادیه ها را از بین ببرند. همین روند را در انگلستان میتوان دید. مثلاً در آنسوی رودخانه تیس (Thames) در مقابل بندر تیلبوری (Tilbury) که از شکل کارگری بالائی بر خوردار است شروع به ساختن بندر بزرگتری بنام لاندانزگیت (Londonsgate) کرده اند که احتمالاً ظرفیت صادرات و واردات آن دو برابر بندر تاریخی تیلبوری خواهد کرد. سرمایه داران در لاندانزگیت اقدام به استخدام جدید بدون حق الحاق به اتحادیه خواهند کرد و حتی ممکن است برای مدتی کوتاه دستمزدهای بالاتری نسبت به بندر تیلبوری بدهند تا بتوانند مقاومت تشکلهای کارگری بندر تیلبوری را در هم شکنند و بعد شروع به تهاجم به حقوق و دستمزد کارگران تازه استخدام شده نمایند. همین قضیه با ساختن ترمینالهای جدید در بندر هامبورگ و رتردام اتفاق افتاد. مسأله فوری برای کارگران این است که باید شرایط کار را در تمام بنادر مرکزی عوض کنند، باید این هدف را به تمام اتحادیه های بزرگ و کوچکی که در سراسر کشور وجود دارند اطلاع داد. کار کردن در فضای بنادر مرکزی کارگران را از هم جدا میکند، آنها را مجبور میکند با هم رقابت کنند، تشکلات کارگری کوچکتر را منزوی میکند، در بهداشت و ایمنی کار اختلاف نظر ایجاد میکند و بیمه های شغلی مختلف و ثقیل الفهمی را عرضه میدارد تا کارگران ندانند در چه مواقع میتوانند از بیمه استفاده کنند و منجر به عدم قبول سهم پرداختی بیمه خود شوند.

توسعه بنادر در آمریکای جنوبی و در بعضی از بنادر آفریقا و بخصوص در غرب آفریقا دیده میشود. البته آفریقا تاریخچه اتحادیه های مستقل را در کشور آفریقای جنوبی دارد مثل کوساتو (COSATU) Congress of South African Trade Unions ولی بسیاری از اتحادیه های قبلی در قاره آفریقا بوروکرات و وابسته به سیستم دولتی بوده اند. اتحادیه های غیر وابسته به صاحبکار در بنادر جدید غرب آفریقا در حال اوجگیریست. امیدوارم این حرکت در شرق آفریقا هم بوجود آید.

نکته بعدی شرایط در هند و چین است. البته هند دارای برخی از مشکلات است اما وضعیت در چین به رویایی غیر ممکن تبدیل شده است. دولت چین شرایط سرکوبگری را در مورد اتحادیه ها اعمال میکند و سرمایه چینی آزادانه در حال حرکت است. جالب است بگویم که امسال در بندر هنگ کنگ چهار هفته اعتصاب کارگران بندر در ده نقطه این بندر روی داد که چهل در صد از نیروی کار منجمله کارگران پیمانی و کارگران موقت در آن شرکت کردند. عکس العمل مطبوعات وابسته به سرمایه این بود که اعتصاب در چین روی نداده است بلکه در یکی از مستعمرات قبلی بریتانیای کبیر روی داده است و انعکاس این اعتصاب در بقیه نقاط چین بی معنا خواهد بود. در ناحیه ای که تنگ شیائو پینگ از سال ۱۹۷۹ برای اجرای مدل تجربی نئو لیبرالی خود که شاید جانشین مدل اقتصادی فعلی چین گردد و در رقابت با بندر هنگ کنگ پیش میرود اخیراً اعتصاب مهمی صورت گرفت. میبینیم که اعتصابات همواره در امکان تولید و توزیع کالا رخ میدهد. مبارزه در محیط های تولیدی جدید پیش میرود در حالیکه در امکان کار قدیمی این مبارزه در حال عقب نشینی است. چون واقعه اخیر چین جدید است من امروز اطلاعات زیادی از آن ندارم هر چند که سانسور اخبار در چین بشدت سانسور در ایران نیست. چیزی که این اعتصاب جدید نشان میدهد این است که سرمایه در همه نقاط کره زمین در حال تجاوز به حقوق کارگران است. این چیز است که ما کارگران باید در سطح جهانی آن را بفهمیم.

اجازه دهید در اینجا دو مفهوم را باز کنم. یکی بحثی است که آی تی اف- (International Transport Federation) ITF مطرح میکند و از نظر خودشان غلط هم نیست. چون آنها پیشنهاد میکنند که منابع عظیمی را در اختیار دارند. آنها به آموزش کارگران در نیمکره جنوبی میپردازند، در باره تشکلات و حقوق اتحادیه ای و اینکه چه کارهایی را در چهارچوب قانون میتوان انجام داد ترویج میکنند. در مقابل آی دی سی (International Dockworkers Council-IDC) معتقد به عمل است و با حمایت از خواستههای کارگران در هر نقطه از جهان و کشاندن آن به دیگر نقاط جهان سعی به حمایت از آنان دارد. طبیعتاً این تاکتیک به سطح بالاتری از اطلاعات و اعتماد بین اتحادیه ها احتیاج دارد. ارتباطات بین اتحادیه ها باید دینامیک و فعالیت آنان روزانه داشته باشند. همبستگی ما با اتحادیه های آمریکای لاتین تا بحال خیلی خوب کار کرده است اما ارتباط با اتحادیه های آفریقا و آسیا زیاد پیش نرفته است. ما نتوانسته ایم با آنها تماسهای مثمر به ثمر داشته باشیم.

اما حالا میخواهم به مبارزات کارگران بنادر در اروپا برگردم. آنچه مسلم است ما مبارزه برای حفظ بنادر در یونان را باخته ایم. در یونان هیچ زمینه اقتصادی برای مبارزه باقی نمانده است. شاید یک انقلاب لازم است و یا شاید تاریخ سیاسی راهی را برای بازگشت اتحادیه ها به آنجا ممکن سازد. امروز تمرکز ما بسمت پرتغال منعطف شده چون پرتغال سرنوشتی مشابه یونان را در پیش دارد. کاهش دستمزد، قطع حقوق بازنشستگی و قطع حقوق اتحادیه ای و دهها اجحاف دیگر. برنامه ما برای پرتغال این است که در اعتصاب بعدی کارگران بنادر پرتغال ما سعی میکنیم درب حمل و نقل دریایی به پرتغال را کاملاً ببندیم. یعنی هیچ باری را به مقصد پرتغال راهی نمیکنیم و هیچگونه باری را که از پرتغال اعزام شده در بنادر اروپایی پیاده نخواهیم کرد.

امیدواریم که این عمل دربنادر اسپانیا، ایتالیا، مالت، قبرس، فرانسه و در انگلیس هم صورت گیرد. هر چند که در انگلیس نمیتوانیم حمایت کاملی را بدست آوریم. ما سعی میکنیم حرکت کالا را کند کنیم تا هزینه کار برای سرمایه داران بیشتر شود. این حرکت، استراتژی جدیدیست که ممکن است جاه طلبانه جلوه کند و نمیتوان گفت عکس العمل سرمایه چه خواهد بود. بستن بنادر پرتغال میتواند با دو راه حل دریائی و زمینی از سوی صاحبکاران روبرو شود. چون پرتغال کشور کوچکی است راه حل دریائی بمعنی حرکت دادن کشتی ها بسوی اسپانیاست. در این صورت ما به نتیجه رسیده ایم چون پرتغال با بحران داخلی روبرو خواهد شد. عکس العمل دیگر صاحبکاران استفاده از نیروی نظامی برای شکستن اعتصاب در تخلیه و بارگیری کشتی هاست. این تجربه یک دهه قبل در استرالیا روی داد. باید اشاره کنم که قدرت کارگران بنادر در فلج کردن اقتصاد یک کشور آنچنان بالاست که میتواند در مدت دو تا سه روز فعالیتهای اقتصادی-سیاسی و اجتماعی کشوری را از کار بیاندازد. در نتیجه کارگران بنادر قدرت چانه زنی پر قدرتی دارند و کارگران باید بدین قدرت خود واقف باشند.

مسائل کارگری متعددی در صنایع حمل و نقل وجود دارند که در این وقت محدود نمیتوانم بهمه آنها اشاره کنم. باید دید سیر وقایع چگونه پیش میرود مثلا با وجود تلاطمات سیاسی در مصر باید دید که کارگران بنادر مصر اقدام به اعتصاب خواهند کرد یا نه؟ چنانچه کارگران دو بندربزرگ مصر یعنی کارگران بارانداز در بنادر اسکندریه و پورت سعید اعتصاب کنند ما باید به کمک آنها بشتابیم. ما باید تماس و همبستگی با اتحادیه های مستقل در خاورمیانه را گسترش دهیم. ما خواهان همبستگی با کارگران بنادر مصر و سوریه و لبنان و ایران و غیره هستیم. این اتحاد ها از نیروی بالقوه بسیار بالائی برخوردارند. آینده ای بدون بندر برای حمل و نقل کالا قابل تصور نیست. حتی مدرنترین سیستمها برای مصرف کالاهای تولید شده به بندر احتیاج دارند. با وجود آنکه جوهر تغییرات در ساختار بازار کار برای ما روشن است لازم است بدانیم که از هر فرصت طبیعی برای تشکل کارگری باید استفاده کرد. شاید چپ تمایل دارد که خود را حامی ضعیف ترین گروه کارگران مثل کارگران آژانسهای کارگری نشان دهد اما باید بداند که کارگران بنادر انقلابی ترین کارگران میباشند و به متحدینی احتیاج دارند که از آنها حمایت کنند. این متحدین باید دائمی باشند و در همه جهان سرمایه داری پخش شده باشند در غیر اینصورت اتحاد بی معنی خواهد بود. اجازه دهید مثالی بزنم، در کشوری که بنادر هنوز پیشرفته نیستند عکس العمل کارفرما در مقابل تشکلات کارگری تا اقدام نظامی هم پیش میرود و عملا کارگران را میکشند و به گلوله میندند چون میتوانند به راحتی کارگرساده جانشین را پیدا کنند. در آینده ای نزدیک همه بنادر جهان مدرن خواهند شد ولی بهرحال ساختار کار در بنادر شبیه هم است. اعتصاب در یک بندر مدرن که کارگر از سطح تکنیک بالائی برخوردار است به کشتن کارگر میانجامد چون نمیتوان بسرعت برای وی جایگزین پیدا کرد. آموزش و آماده کردن آنها وقت میبرد. ما ضعیف ترین گروههای کارگری مثل کارگران فصلی و پیمانی را بعنوان متحدخود احتیاج داریم. ما به این اتحادها واقفیم و به عملی شدن آنها باور داریم. طبیعتا اطلاع داشتن و باور داشتن با خود مسئولیت میآورد و ما به مسئولیت خود آگاهیم. برای مثال ما معتقدیم که تنها راه حمایت ما از کارگران ایران حمایت از اعتصابات کارگری در ایران و بطور مشخص از اعتصاب کارگران بنادر در ایران است و امیدوارم که بزودی بتوانیم از اعتصابات آتی آنها حمایت کنیم. نا گفته نماند که فعلا بخاطر محاصره اقتصادی ایران توسط آمریکا، صنایع عمده ایران آنچنان فعالیتی ندارند و ما در جریان تحولات شرایط ایران هستیم و امیدوارم که وقتی کارزار کارگران ایران به چرخش افتاد ما بتوانیم کمک خود را عملی کنیم. با ما تماس بگیرید.

در اینجا سخنان خود را به پایان میرسانم. از وقتی که بمن دادید تا با شما این گفتگو را انجام دهم متشکرم.

پایان