

## مقاله علمی

# روزی خوری: سه پاها، روحیه اقتصادی و طبقات اجتماعی هرمز

سید عبدالرضا حسینی<sup>۱</sup>

(تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۳/۰۹، تاریخ تأیید: ۱۴۰۱/۰۷/۲۴)

## چکیده

سه پاها، موتورهای سه چرخه هستند که بیشتر جاشوها، طبقات فرودست و جوان‌های هرمز در فصل گردشگری از آن درآمد کسب می‌کنند. در ابتدا آنچه از روحیه اقتصادی راننده‌های سه پا مشهود بود، رفع نیازهای پایه، گذران عمر با حداقل کار و درآمدهای روزانه بود. پرسش اصلی این بود که چگونه چنین روحیه‌ای، که در مقاله با عنوان روزی خوری بیان شده است، ممکن شده، تداوم یافته و در ساختار اجتماعی هرمز جای گرفته است. در این پژوهش طی سفرها به هرمز و با استفاده از فنون کلاسیک مردم‌نگاری مانند مصاحبه‌های عمیق، فیش‌برداری، استخراج داده‌های اقتصادی و غیره، نخست شرایط پایداری اقتصادی، فنی و زیرساختی، و اجتماعی سه پاها استخراج و سپس نشان داده شد که روحیه روزی خوری در همزیستی با روحیه انباشت و تکاپوی سرمایه حضور داشته و دارد و در حال تبدیل به کار مزدی است. همچنین شبکه قدرت خانوادگی در ارتباط با نهادهای دولتی و خصوصی در هرمز، نسبت طبقات اجتماعی هرمز را با میزان و آهنگ انباشت به خوبی نشان می‌دهد.

**کلیدواژه‌ها:** هرمز، روحیه اقتصادی، روزی خوری، انباشت

---

<sup>۱</sup> دکتری جامعه‌شناسی دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران،

abdr.hosseini@gmail.com

## مقدمه

اولین باری که به هرمز سفر کردم، مربوط به بیش از پانزده سال قبل است. همراه با میلاد، با قایق‌های موتوری نیمه‌مسقف از بندر به جزیره رفتیم و اتافی در اداره تربیت بدنی گرفتیم. تقریباً هیچ هتلی در هرمز نبود و کسی هم خانه‌اش را اجاره نمی‌داد. تعداد ماشین‌ها و موتورها هم خیلی کم بود و به چند هایلوکس و سی‌جی محدود می‌شد. نیمی از جزیره را با پای پیاده در طول یک روز گشتیم. جبیر، خرگوش، کوه‌های رنگی و خاک‌های سرخ و نقره‌ای بیشترین چیزی بود که در یادم مانده است. در آن زمان می‌گفتند که رشد جمعیت منفی است و بیشتر جوانان در حال مهاجرت به بندر هستند. آدم‌های کمی در شهر و بیرون از آن دیده می‌شدند. هرمز جای عجیب، پرت، دوره‌افتاده و کم‌رونقی بود. از آن سال به این طرف چند اتفاق مهم داخلی چهره هرمز را تغییر داده است. اولین اتفاق به فرش خاکی مربوط می‌شود که دوره اول آن در سال ۱۳۸۷ اجرا شد و توجه جمعیت زیادی را در مراکز مهم شهری ایران و اهالی بندرعباس به طور مقطعی (یک ماه در هر سال) به خود معطوف کرد. هرمز برای ده سال جایی برای فستیوال فرش خاک شد. عطف دوم، ممنوعیت قاچاق کالا (واردات بدون گمرک) لنج‌دارهای نوار ساحلی و جزایر جنوب) در سال ۱۳۸۸ بود که شیوه معیشت اقتصادی گروهی از خانواده‌ها را تغییر داد و به قاچاق سوخت نیز منجر شد. این عامل در مهاجرت جوانان تأثیر داشت. نقطه عطف سوم هم به غرق‌شدن تعدادی از بازنشستگان فرهنگی مشهد در سال ۱۳۹۰ مربوط است. این موضوع باعث شد اتوبوس‌های دریایی تقریباً از دور خارج شوند و شناورها جای آنها را بگیرند. شناورها امنیت کامل داشتند و تعداد زیادی مسافر را می‌توانستند جابجا کنند. هر سه این عوامل، در کنار کشف سرمایه تجاری و گردشگری در قشم، هرمز را به مقصد مهم گردشگری جنوب و یک روز کامل از برنامه چندروزه گردشگری قشم تبدیل کرد. بار دومی که به هرمز رفتیم، سال ۱۴۰۰ بود. ساعت حرکت شناورها به طور تلفنی قابل استعلام بود و خرید بلیط از طریق دستگاه‌های خودپرداز میسر بود. شناورها مبله و لوکس بودند و آب را در دل کسی تکان نمی‌دادند. اسکله هرمز کافه‌ای مدیترانه‌ای با منظره‌ای رو به دهانه اسکله داشت و هتل بزرگ و رستوران‌های متعددی در کنار آن ساخته شده بود. در ساحل غربی یک هتل دیگر و هتل پنج ستاره ماجرا نیز برای بهره‌برداری آماده بود. در ساحل شرقی نیز یک هتل در حال

ساخت بود. خانه‌های اجاره‌ای هم فراوان پیدا می‌شد. همه‌جا مملو از دست‌فروش‌ها، سه‌پاها و راننده‌هایی بود که با مسافران در حال صحبت درباره قیمت بودند.

اهالی هرمز به موتورهای سه‌چرخه‌ای که با آن گردشگران را جابجا می‌کنند، سه‌پا می‌گویند. سه‌پاها همه‌جا هستند و به محیط مصنوع هرمز و چرخه اقتصادی اهالی آن پیوسته‌اند. هدف اولیه تحقیق و علت سفر نگارنده بررسی شرایط پایداری اقتصادی-اجتماعی-زیست‌محیطی<sup>۱</sup> هرمز بود و محل ورود به بحث نیز سه‌پاها بودند. می‌خواستم بدانم چطور سه‌پاها تا این حد در جزیره زیاد شده و دوام آورده‌اند. اینکه یک وسیله نقلیه مشخص در یک محیط مشخص به طور گسترده‌ای مورد استقبال قرار می‌گیرد، به این معناست که پایدارترین و تطبیق‌پذیرترین شکل اقتصادی، اجتماعی و فنی را در قیاس با سایر وسایل داشته است. یعنی به لحاظ اقتصادی توان خرید آن وجود داشته و مقرون به صرفه بوده است، با سطح تخصصی و شرایط عمومی نیروی آنجا نیز همخوان بوده و می‌تواند سطح اجتماعی معاش و چرخه امرار آنجا را تکمیل کند. به لحاظ اجتماعی نیز این وسیله تا حد زیادی با منزلت و پذیرش اجتماعی، ذائقه عمومی و حس استقلال شخصیتی در برخی طبقات آن جامعه منطبق بوده است. از نظر فنی هم قطعات یدکی و سواد مکانیکی آن منطقه تداوم آن را تضمین می‌کند، زیرساخت‌های انرژی و ترافیکی موجود نیز برای آن مناسب بوده و امکان ادامه حیات آن را فراهم کرده است. سه‌پاهای هرمز، در این بستر ظاهر شده و مورد استقبال قرار گرفته بودند.<sup>۲</sup>

در میانه چنین وضعیتی، یک چیز بیش از همه حساسیت نگارنده برانگیخت. بعد از مدتی زندگی با مطلعان کلیدی و اهالی آنجا، در نسبت با معنایی که به کار و زندگی می‌دادند، متوجه روحیه‌ای خاص در بسیاری از آنها شدم. کار به اندازه‌ای لازم بود که چرخ زندگی را بگردانند و هر کس که همه زندگی‌اش را وقف چیزی بیش از آن می‌کرد، آدم تباهی بود. حسن، راننده یکی از سه‌پاها می‌گفت «فلانی را ببین پول داره سرشو می‌خوره ولی یخچالش خالیه همیشه، هیچی نمی‌خوره، خرج نمی‌کنه، همش جمع می‌کنه». وقتی پرسیدم «مگه خرج خورد و خوراک چقدره که ازش میزنه»، گفت «نه مسئله چیز دیگریه، عادت کرده اینجوری». در واقع دو نوع روحیه اقتصادی وجود داشت که روبروی هم قرار می‌گرفت، یکی که عادت به انباشت و رو به آینده

1 3Ps of Sustainability: Planet-People-Profit

۲ البته تنها چرخه‌ای که در مدل‌های مرسوم پایداری لنگ می‌زد، محیط زیست بود که در اینجا جای بحث آن نیست.

داشت و دیگری که عمر را بسته به درآمد آن روز، خوب یا بد می‌گذراند و رو به حال داشت. اما این پیدایش وضعیتی بود که برای من حساسیت ایجاد کرده بود. شاید علت وجود چنین حساسیتی، وضعیت زندگی خودم بود. در اواخر دوره دکتری و مدتی بعد از آن در شرکت یکی از دوستان به طور پاره‌وقت مشغول به کار شدم. کمترین حقوق ممکن را می‌گرفتم و کمترین وقت ممکن را برایش می‌گذاشتم. به نظر توافق منصفانه‌ای بود. او تجربه کاری مرا به حداقل قیمت ممکن برای ادامه حیات خریده بود و من بخشی از زمان خود را به ازای همان حداقل‌های معیشت<sup>۱</sup> از او پس گرفته بودم. اما نکته این بود که من زمان خود را صرف پژوهش می‌کردم که دستاورد آن به شکل انباشتی می‌توانست به شکل دیگری از سرمایه بدل شود. هر چند که عملاً این تبدیل سرمایه اتفاق نیافتد، اما ذهنیت و عملکرد من در آن راستا بود. یعنی گرچه مانند گروهی از همزیمی‌ها در بخشی از عمرم به اندازه امرار معاش، کار مزدی می‌کردم، اما در مابقی آن، با روحیه پیشرفت در حال انباشت سرمایه خیالی<sup>۲</sup> بودم. در واقع هر دو روحیه اقتصادی حاکم در هرمز را همزمان در خود داشتم و به این دلیل نسبت به آنها حساس شده بودم. در این حالت نه می‌توانستم گروهی را که منطقی‌گرا نباشتی در زندگی داشتند، تنبل و غیرمعقول بدانم و نه آنهایی را که روحیه انباشتی داشتند، صرفاً حریص و مُردوهشت<sup>۳</sup> بفهمم. بعد از این، سؤال این بود که چطور این دو روحیه متفاوت اقتصادی در کنار هم در یک جای بسته (نه در خودم، در جزیره) همزیستی دارند. در واقع نیاز بود تا غیر از این پدیدار اولیه، موضوع را گسترده‌تر ببینم. برای این کار از روش مردم‌نگاری و فنون مرسوم تک‌نگاری استفاده کردم؛ از آن جمله مصاحبه، مشاهده، فیش‌برداری، تهیه جدول‌های آماری و هزینه‌کرد مالی، طرح‌های کاربردی، ترسیم آرایش طبقاتی و پیاده‌سازی جدال نیروها، نهادها و ذی‌نفعان و در نهایت تفسیر داده‌ها. غیر از مصاحبه با ۵ نفر از مطلعان کلیدی و ۱۰ نفر از راننده‌های سه‌پا، با

۱ در این سال‌ها مجموع درآمد مقطعی و ناچیز من و درآمد متوسط همسر، حدود ده میلیون تومان بود که اگر کم نمی‌آمد، در تهران در یک خانه استیجاری ۸۰ متری خرج می‌شد.

۲ سرمایه خیالی را در نظام بوردیویی، می‌توان بخش بالقوه سرمایه نمادین دانست که به افرادی با محاسبات غلط از تحولات روز اجتماعی تعلق دارد.

۳ از حکایتی از گلستان اقتباس کردم: «عاقلی را پرسیدند: نیکبخت کیست و بدبختی چیست؟ گفت: «نیکبخت آن که خورد و کشت و بدبخت آن که مرد و هشت».

تعداد زیادی از اهالی گپ‌وگفت‌های غیررسمی و مشارکتی داشتم. قبل از تشریح یافته‌ها، ابتدا برخی از مفاهیم و بخشی از پیشینه تصریح می‌شود. بخش دیگری از پیشینه پژوهشی و نظری نیز در بخش یافته‌ها بیان می‌گردد.

### تصریح مفهومی

در ابتدا روحیه اقتصادی را مفهومی عام با فهم مشترکی که از آن وجود دارد، در نظر می‌گیریم. بر این اساس احتمالاً با گفتن روحیه اقتصادی اصفهانی‌ها، تبریزی‌ها، بازاری‌ها، روستایی‌ها، معلم‌ها، فرش‌فروش‌ها، کارگرها و گروه‌بندی‌های دیگر مشخصاتی از هر یک به ذهن خطور کند. ذهنیت شکل‌گرفته در مورد این روحيات، البته که تاریخی و غیرذاتی است، اما احتمالاً در یک دوره مشخص شکل گرفته یا اینکه در دوره‌ای مشخص بر آن تأکید و تبلیغ شده و بنا به شواهدی (هر چند حداقلی) در ذهنیت عمومی جا افتاده است. به هر حال منظور ما در اینجا و در آغاز مسیر همین فهم عمومی از «روحیه اقتصادی» است. اما نزدیک به این مفهوم، سه مفهوم دیگر وجود دارد: فرهنگ اقتصادی، فرهنگ کار و اخلاق اقتصادی. بستر طرح مفهوم «فرهنگ اقتصادی» نظریات و ادبیات توسعه است و عموماً در مقیاس ملی موضوعیت دارد (در این خصوص ن. ک. به پورتر، ۱۳۸۸؛ هریسون، ۱۳۸۸؛ گروندونا، ۱۳۸۸؛ Berger, Schoeman, 1990:2013). مفهوم فرهنگ اقتصادی از این‌رو ملزم به این است که توسعه‌یافتگی یا نیافتگی یک ملت یا قوم را توضیح دهد. برای نمونه علی‌اصغر سعیدی علت اصلی عدم گسترش بنگاه‌های اقتصادی خانوادگی در ایران را «واکنش‌های غیراقتصادی یا احساسی و عاطفی» (سعیدی، ۱۳۸۸: ۹۱) می‌داند که در تصمیم‌های اقتصادی و عقلایی تأثیر می‌گذارند. او بر اساس دوگانه عقل (اقتصاد) و احساس (خانواده)، به سادگی کلیتی با عنوان فرهنگ اقتصادی ایرانیان می‌سازد. با منطق مشابهی جوادی یگانه و همکارانش، با بررسی برخی متون دوره مشروطه نکات منفی در ایرانیان پیدا می‌کنند که در طول تاریخ در مردم رسوب کرده و مانع توسعه فرهنگی و اقتصادی ما شده است. این رسوبات فرهنگی «آمیزه‌ایست از تقدیرگرایی، سازگاری، محافظه‌کاری و امنیت‌خواهی» (جوادی یگانه و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۷). درست در مقابل تفسیرهای فوق از فرهنگ اقتصادی ایرانیان، مرتضی فرهادی، ایرانیان را حامل فرهنگ تولیدی می‌داند که در فرهنگ مصرفی وارداتی غلطیده‌اند. پرسش فرهادی این است: «چرا ایرانیانی که بر این باور بودند که «بیگاری به از بیکاری»، امروز کار برای آنها عار و تولید کردن

خوار شده است؟» (فرهادی، ۱۳۹۰: ۲۲). در این رویکرد فارغ از اینکه اعتبار انتزاعاتی در این سطح تا چه حد است و حتی فارغ از اینکه در نگاه شرق‌شناسی ریشه دارد (ن. ک. به توفیق و همکاران، ۱۳۹۸)، مسئله اصلی این است که این گروه از نظریه‌پردازان در مقام یک مشاور برنامه‌ریزی برای سیاست‌مداران و سیاست‌گذاران عمل می‌کنند. مفهوم دیگر، «فرهنگ کار» است که بر خلاف فرهنگ اقتصادی، جزئی‌نگر است و در محیط‌های کاری و ذیل رشته مدیریت و فرهنگ سازمانی طرح می‌شود که موضوع بحث ما نیست.

اما مفهوم «اخلاق اقتصادی» برآمده از اثر ماکس وبر، اخلاق پروتستانی و روحیه سرمایه‌داری است. وبر تصریح می‌کند که منظورش «نه یک «فراست شغلی» بلکه یک خلق و خوی است؛ ... یک دستور با صبغه‌ای اخلاقی برای هدایت زندگی» (وبر، ۱۳۹۹: ۵۵). خلق و خویی که وبر رد آن را در پیوریتن‌ها، به شکل ریاضت‌کشی مذهبی پی می‌گیرد، همان است که به روح سرمایه‌داری بدل شده و سوداگری بورژواها را شکل داده است. تفاوت عمده این مفهوم با مفاهیمی که پیشتر آوردم، در این است که اخلاق اقتصادی به دنبال ریشه‌های یک وضعیت است و نه برنامه‌ریزی برای آینده آن. یعنی می‌خواهد بداند چه چیزی، چه خلق و خویی در گذشته، به خلق و خوی امروز ما شکل داده است. این وجه از کار وبر، در پژوهش‌های ورنر سومبارت کاملاً تصریح شده است. سومبارت، اگرچه به‌جای مسیحیان، رد سرمایه‌داری را در یهودیان دنبال می‌کند، اما با پرسش مشابهی آغاز می‌کند: «این پرسش که هر گروه یا قومی، در هر شکل ویژه‌ای از ساختار اقتصادی تا چه حد مشارکت داشته‌اند» (سومبارت، ۱۳۹۰: ۵). هم وبر و هم سومبارت با همین منطق پس‌واکنه زمینه‌های شکل‌گیری چنین خلق‌وخویی را با داده‌هایی تاریخی تشریح می‌کنند. در ایران در یک نمونه توصیفی لطیفی و همکارانش، اخلاق اقتصادی ترک‌ها را در قیاس با تالش‌ها و گیلک‌ها در رشت، متمایل به انباشت سرمایه و سوداگری می‌دانند (لطیفی و همکاران، ۱۳۹۶). اگرچه ایشان به دنبال یافتن ریشه‌های آن نیستند، اما همچنان در ژانر اخلاق ترک‌ها و روح سرمایه‌داری قرار می‌گیرند. در نمونه دیگری مرشدی و علی‌نژاد این بار روح سرمایه‌داری را در اخلاق اقتصادی یزدی‌ها جستجو می‌کنند. پژوهشگران مذکور، بعد از اینکه اخلاق اقتصادی سرمایه‌دارانه یزدی‌ها را توصیف می‌کنند، ریشه‌های تاریخی آن را نیز مشابه روش وبر و سومبارت، در شرایط جغرافیایی، دور بودن از

غارتگران و جنگ و امکان انباشت، وجود اقلیت‌های زرتشتی و رابطه با پارسیان هند دنبال می‌کنند (مرشدی و علی‌نژاد، ۱۳۹۸ الف؛ ۱۳۹۸ ب). بی‌تردید راه پژوهش در این ژانر برای جایگزینی پیوریتن‌ها با تبریزی‌ها، اصفهانی‌ها، لاری‌ها، ارامنه، مندائی‌ها و بسیاری دیگر باز است. علت اینکه از مفهوم اخلاق اقتصادی، با وجود نزدیکی در معنای اخلاق، استفاده نکردم این بود که در کلیت بحث، چنانچه خواهید دید، رد ساختار ویژه اقتصادی را نه در یک گروه قومی و نه در پس‌کاوی فرد تاریخی دنبال نکردم.

روحیه اقتصادی به لحاظ ساختار مفهومی بیشترین نزدیکی را به چرخش زبانی بوردیو دارد. او در نقد نظریه‌های نوکلاسیک و برای رهایی از دوگانگی ساختار-عاملیت به مفاهیم متفاوتی همچون عادت‌واره، میدان و سرمایه اجتماعی-فرهنگی-نمادین رو می‌آورد. در نظر او «سنگ‌بنای اقتصاد کردوکارهای اقتصادی نه «تصمیم‌های» اراده و آگاهی عقلایی است، نه علل مکانیکی ناشی از قدرت‌های بیرونی بلکه طبع و قریحه‌های کسب‌شده در جریان فرایندهای یادگیری همراه با تماس طولانی با نظم و ترتیبات این میدان، پایه و اساس شکل‌گیری این اقتصاد است» (بوردیو، ۱۳۹۵: ۱۸). آنچه او در مفاهیمی همچون طبع و قریحه<sup>۱</sup>، ذائقه<sup>۲</sup> و به طور کامل‌تر در عادت‌واره<sup>۳</sup> می‌آورد، می‌توان نوعی نرم‌افزار عمل، نظامی از آمادگی‌ها برای تولید کنش عملی، بنیادی علمی برای تولید شیوه رفتاری قاعده‌مند، هدایت‌کننده کنش، نوعی ساختار عمقی عمل، دوکسا یا موجودی ناخودآگاه و خودکار معرفت عملی، طبیعت دوم کنشگر که در عمل او تحقق پیدا می‌کند، نظام‌هایی تاریخی از حالت پایدار کنش‌ها در میان یک اجتماع، بازتابی از رابطه طبقات و شیوه زندگی یا رابطه ساختار و کنش دانست (کنوبلاخ، ۱۳۹۰: ۳۲۶-۳۳۰). طبع و قریحه آن چیزی است که در ما رسوب کرده، ذائقه طرح‌های ادراکی و ارزیابی برای تصمیم‌گیری و اولویت‌بندی است که به سبک زندگی ما می‌انجامد و عادت‌واره کل این مجموعه هدایت‌کننده است. من از نحوه ورود بوردیو و چرخش زبانی او در آغاز حرکت خود استفاده می‌کنم، بیش از هر چیز به این دلیل که آنچه را مشاهده کردم، ملموس و برای دیگری نیز مشاهده‌پذیر می‌کند.

در مورد طبقات اجتماعی معنای مارکسیستی آن مورد توجه است؛ البته از منظر امکان انباشت. طبقه بورژوا در دستگاه نظری مارکس زمانی مسلط می‌شود که به حدی از انباشت

1 disposition

2 taste

3 habitus

رسیده باشد. من حدِ انباشت را در اینجا به عنوان معیاری برای فهم طبقات به کار بردم. مفهوم روزی‌خوری، که روحیه اقتصادی گروهی از هرمزی‌ها را با آن تعریف کردم، در این مقطع به ابهام‌زدایی ابتدایی نیاز دارد. در پیشینه پژوهش‌های فارسی، روزی را عموماً همراه با رزق در ادبیات دینی، عموماً از جنبه مثبت آن و اساساً غیرنقدانه و در جهت توجیه آموزه‌های قدسی می‌نگرند (در چند نمونه شاخص‌تر ن. ک. به حجتی و رضایی ۱۳۸۶؛ امیری‌طهرانی، ۱۳۹۳؛ عبداللهی‌پور، ۱۳۹۱؛ هادوی‌نیا، ۱۳۸۶؛ افضل‌ی، ۱۳۹۵). اما آنچه در میان این پژوهش‌ها مشترک و برای ما موضوعیت دارد، این است که رزق مطابق حال طرف مقابل و احتیاجات اوست و موجب تداوم زندگی می‌شود. روزی معادل لغوی همین اشتراک معنایی است. معانی که دهخدا برای آن ردیف می‌کند، از این قرار است: «خوراک روزانه، آنچه روز به روز به کسی داده می‌شود، ضروریات زندگی، وسیله زندگی، وجه معاش، ماهانه، سالیانه خدمتکار، نانکار، مواجب، جیره». من این معانی را به حداقل‌های بازتولیدی در ساختار اقتصادی تعبیر می‌کنم که یا معادل خوراک و نان مورد نیاز قرار داده می‌شود یا معادل مبلغی که به فرد داده می‌شود تا خوراک و نان مورد نیازش را تهیه کند. در معانی روزی بین خوراک روزانه (ضروریات زندگی) با وجه معاش (ماهانه و سالیانه) تمایزی گذاشته نشده است. بنابراین روزی، دو وجه متمایز و البته متکامل دارد. این تمایز در ادبیات نقد اقتصاد سیاسی برجسته شده است و جایگاه ویژه‌ای دارد. مزد، معادلی است که کارفرما به کارگر برای بازتولید زندگی‌اش در حداقل‌های معیشتی‌اش می‌پردازد. این میزان، معادل کاری که کارگر انجام داده نیست، بلکه معادل ضروریات زندگی‌اش برای بازتولید خودش است. بنابراین، روزی در این ادبیات معنای درست و دقیق خود را دارد، زیرا ضروریات زندگی معادل وجهی است که به خدمتکار پرداخت می‌شود. روزی‌خور، کسی است که خودش را بازتولید کند، از این جهت که معادل نیازش می‌خورد و معادل نیازش هم مزد می‌گیرد. غیر از دقت معنایی این اصطلاح، علت استفاده از آن این است که در ذهنیت تاریخی ما آشناست؛ البته در بستری غیرنقدانه. روزی‌خوری، عموماً در وجه اول آن، یعنی نیازهای ضروری زندگی (و نه مزد پرداختی معادل آن) صورت‌بندی نظری شده است.

### پایداری اقتصادی سه‌پاها

نخست در نسبت با سه‌پاها، ملاحظات کلی در مورد بخش غالب اقتصاد هرمز را می‌آورم. به لحاظ اقلیمی و از منظر اقتصادی، هرمز دو فصل گرم و معتدل دارد. فصل گرم از اواخر



فروردین شروع می‌شود و تا اواسط مهر ادامه دارد که فصل صید است و بقیه سال فصل معتدل محسوب می‌شود و فصل گردشگری است. از این به بعد منظور از فصل، همین دو فصل و با تأکید بر فصل گردشگری است.

جدول (۱): فصل‌های هرمز بر اساس فعالیت اقتصادی

آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر
فصل گردشگری						فصل صید					

در ماه‌های گردشگری روزهای اوج کاری شامل آخر هر هفته و روزهای آخر اسفند تا نیمه فروردین می‌شود، به علاوه برخی از تعطیلات رسمی. آخر هفته شامل روزهای پنجشنبه و جمعه و آخر سال در حدود ۲۱ روز در مجموع است. یعنی کل روزهای پیک بیش از ۶۰ روز و روزهای عادی کمتر از ۱۲۰ روز است.

جدول (۲): سیکل‌های روزانه فعالیت

از هفته اول آبان تا هفته سوم اسفند						
شنبه	یکشنبه	دوشنبه	سه‌شنبه	چهارشنبه	پنجشنبه	جمعه
روزهای عادی				روزهای پیک		

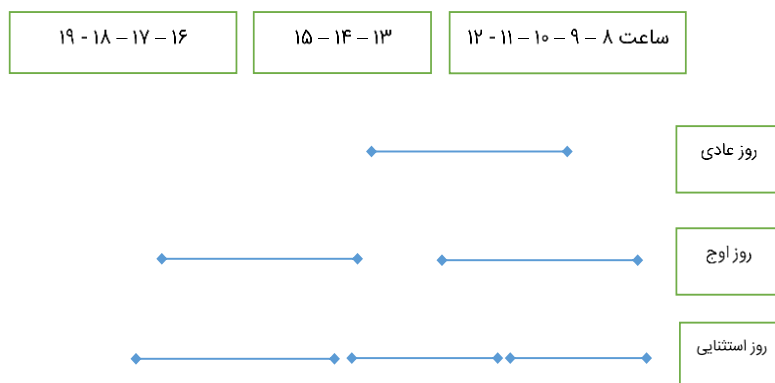
از هفته چهارم اسفند تا هفته دوم فروردین همه روزها پیک محسوب می‌شوند.

جدول (۳): سیکل هفته‌ای روزهای کاری

فروردین	اسفند	بهمن	دی	آذر	آبان						
					چهارم	سوم	دوم	هفته اول			
								روزهای عادی	روزهای پیک		

البته در مورد این زمان‌بندی ملاحظاتی وجود دارد. برای مثال در تمام فصل گردشگری، تعطیلات رسمی عموماً به روزهای پیک تبدیل می‌شوند. در این مورد به ویژه تعطیلات ۲۲

بهمن و ۱۵ خرداد هر سال شاخص است. غیر از این در قیاس ماه‌های گردشگری با یکدیگر به غیر از فروردین، می‌توان گفت که مهر و آبان و آذر پایین‌ترین تعداد گردشگر، اسفند تعداد بیشتری گردشگر و دی و بهمن ماه از این ماه‌ها پرمسافرت‌تر است. جالب این است که اسفند ماه تعداد مسافران نسبت به بهمن و دی کمتر است، زیرا بین تعطیلات عید و بهمن ماه قرار دارد. ساعت کاری نیز از صبح با رسیدن اولین شناور آغاز می‌شود و آخرین سرویس‌ها در نهایت ساعت ۴ بعدازظهر حرکت می‌کنند. در روزهای پیک که هر سه‌پا دو دور می‌زند، اولی صبح بین ساعت ۸-۱۰ و دومی بین ساعت ۱۲-۱۵ است. هر دور جزیره با سه‌پا بین سه تا چهار ساعت طول می‌کشد. روزهای استثنایی، روزهایی است که هر موتور سه دور مسافر را به دور جزیره می‌برد که با توجه به نادر بودنش، این روزها در محاسبات این تحقیق آورده نمی‌شود.



نمودار (۱): بار کاری سه‌چرخه‌ها در فصل گردشگری در طول روز

## دخل و خرج سه‌پاها

هر دور جزیره بین ۳۰۰ تا ۵۰۰ (در موارد استثنایی تا ۷۰۰) هزار تومان دخل دارد. اگر متوسط را ۴۰۰ هزار تومان در نظر بگیریم، درآمد سه‌پاها در ۵ ماه اول گردشگری در هر هفته ۳ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان و در ماه ۱۴ میلیون ۴۰۰ هزار تومان خواهد بود. در یک ماه انتهای فصل گردشگری، این درآمد به ۲۴ میلیون تومان در ماه می‌رسد. جدول مخارج نیز به قرار زیر است:

جدول (۴): ریز هزینه‌های ماهیانه و فصلی سه‌چرخه‌ها

در ماه (اعداد به هزار تومان است)	در فصل گردشگری (اعداد به هزار تومان است)	نوع خرج
۳۰۰	۱۸۰۰	بنزین
۳۲۰ (۴ بار هر بار ۸۰)	۱۹۲۰	روغن موتور
۲۰۰	۱۲۰۰	روغن گیربکس
۳۳۳ (سالانه)	۲۰۰۰	لاستیک
۲۰۰	۱۲۰۰	صفحه کلاچ
۴۰ (فصلی)	۲۵۰	رینگ پیستون
۱۶۶ (فصلی)	۱۰۰۰ (هر ۵ سال ۵۰۰۰)	تعمیر دیفرانسیل
۱۱۶ (فصلی)	۷۰۰	ته سیلندر
۱۱۶ (عمری)	۱۴۰۰ (در ده سال ۱۴۰۰۰)	تعویض موتور
۲۰۰	۱۲۰۰	جوشکاری و تعمیرات جزئی
۱۹۹۱	۱۲۶۷۰	جمع

به این ترتیب در هر ماه به طور متوسط ۲ میلیون تومان مخارج جاری و در سال نزدیک ۱۳ میلیون تومان خواهد بود.

### هزینه اولیه موتور و استهلاک سرمایه

موتور سه‌چرخ‌های موجود در بازار متنوع هستند، اما موتورهای زرنج (مشهد)، (سپگان<sup>۱</sup> سهند آذربایجان) و NMB (نیرو موتور بناب) بیشتر بازار را در دست دارند. برای بازار هرمز و بندر دو فروشگاه اصلی برای فروش سه‌چرخه‌ها یکی در بندرعباس، سه‌راه دلگشا مغازه نیونجی است و دیگری در تهران، سه‌راه گمرک (با تنوع بالا برند و رنگ) وجود دارد. حجم موتور سه‌چرخ‌ها عمدتاً ۲۰۰ سی‌سی است و قیمت صفر آنها (در اواخر سال ۱۴۰۰) متوسط ۶۰ میلیون تومان است. در حال حاضر مغازه نیونجی به صورت شرایطی و با ضمانت‌های چک صیادی (بنفش) یا طلا نیز موتورها را می‌فروشد. برای نمونه موتور زرنج که ۵۹ میلیون تومان است، با ۲۵ میلیون تومان پیش و ماهیانه ۶ میلیون و پانصد برای ۶ ماه (جمعاً ۶۵ میلیون تومان)

1 Sepigan

معامله می‌شود (یعنی با بهره سالیانه ۳۵ درصد). قیمت موتور دست دوم نیز از ۲۰ میلیون شروع می‌شود. اما هزینه‌های اولیه شامل موارد دیگری نیز می‌شود که در جدول زیر بیان شده است:

جدول (۵): هزینه‌های اولیه خرید موتور سه‌چرخه

نوع هزینه اولیه	میزان (اعداد به هزار تومان است)	اقساط (به هزینه‌های جاری می‌تواند اضافه شود)
خرید موتور	نو ۲۵۰۰۰ (+ ۳۵۰۰۰)	۶۵۰۰ (برای ۶ ماه)
	دست دوم ۲۵۰۰۰	-
صندلی پشت	۲۰۰۰	-
جوشکاری و سقف	۱۰۰۰	-
پخش	۳۰۰۰	-
باند	۲۰۰۰	-
جمع	۳۳۰۰۰ (+ ۳۵۰۰۰)	۳۹۰۰۰

به این ترتیب برای خرید موتور سه‌چرخه به حداقل ۳۳ میلیون تومان سرمایه اولیه نیاز است. برای محاسبه هزینه استهلاک سرمایه فرض را بر این می‌گذاریم که هر موتور ۱۰ سال متوسط عمر می‌کند. با هزینه اولیه ۶۰ میلیون تومان، متوسط استهلاک ۶ میلیون در هر فصل گردشگری و ۱ میلیون در هر ماه گردشگری خواهد بود. به این ترتیب بیلان مالی سه‌چرخه‌ها برای سال‌های مختلف مطابق جدول زیر خواهد بود:

جدول (۶): هزینه-درآمد موتور سه‌چرخه

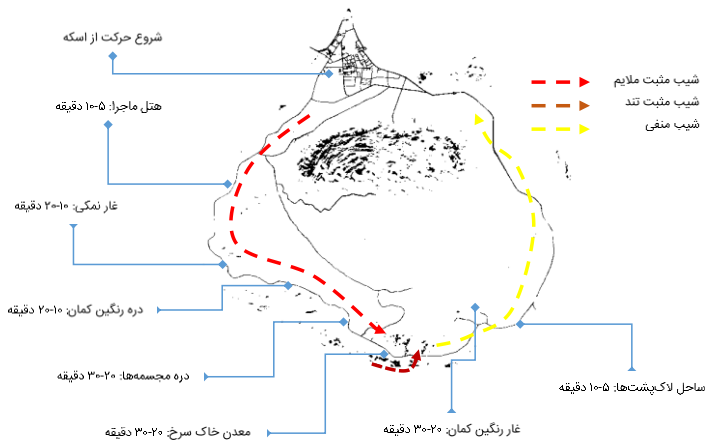
درآمد خالص	خرج			دخل	
	جاری	اقساط	استهلاک سرمایه		
۴۵۰۰	۲۰۰۰	۶۵۰۰	۱۰۰۰	۱۴۰۰۰	سال اول (موتور نو)
۱۰۵۰۰	۲۵۰۰	-	۱۰۰۰	۱۴۰۰۰	سال دوم

اگرچه تقریباً کل این درآمد خرج شده و انباشت نمی‌شود، اما به هر حال به لحاظ اقتصادی توان خرید با شرایط مطرح شده وجود دارد. حتی در طبقات فرودست نوجوانان هرمزی عموماً در ۱۵ سالگی از مسیر مدرسه خارج می‌شوند و درآمد مستقلی از سه‌پاها و جاشویی در دو فصل گردشگری و صید پیدا می‌کنند. ریز هزینه خرج کرد زندگی افراد را به دلیل پیچیدگی آن استخراج نکردم، اما با توجه به اینکه عملاً انباشتی در کار نیست، می‌توان آن را معادل درآمد خالص خانواده دانست.

## پایداری فنی و زیرساختی

در حاضر تعمیرات موتورها و تأمین لوازم یدکی آنها در دست خانواده محمد دریانورد و پسرانش عیسی و مسعود و اسماعیل است. به غیر از این خانواده، محمد ذاکری نیز به صورت سیار کار می‌کند. تعمیرات و تهیه قطعات در جزیره توسط همین شبکه خانوادگی، شکلی از تمرکز قدرت در این زمینه را ایجاد کرده است. بخشی از قطعات یدکی و تزئینات نیز از بندرعباس تأمین می‌شود که البته هنوز رقیبی برای خانواده دریانورد محسوب نمی‌شود. تعمیرات عموماً در طول شب‌ها انجام می‌شود و راننده‌ها خود نیز در فرایند تعمیر درگیر می‌شوند. تعداد زیادی سه‌پا هر شب جلوی تعمیرگاه اصلی در ساحلی شرقی جمع و مشغول تعمیرات جزئی و کلی می‌شوند. موتور سه‌پاها به‌طور کلی مشابه همان موتور ۲۰۰ CG است که دنده عقب دارد. لوازم یدکی آن نیز همان یدکی سی‌جی است.

اما در مورد خرابی‌ها، مهم‌ترین عامل شیب جاده (هم شیب مثبت و هم شیب منفی) و وزن زیاد مسافران است که فشار زیادی به موتور و دیفرانسیل وارد می‌کند. غیر از محدوده شهر، تقریباً سایر جاده‌های جزیره شیب دارند. اگر مسیر را از غرب آغاز کنیم، شیب مثبت جاده‌ها از ساحل غربی شروع می‌شود و تا ساحل جنوبی امتداد دارد. بیشترین شیب مربوط به معدن خاک سرخ و ساحل نقره‌ای است (مطابق نقشه ۱)



نقشه (۱): مسیر حرکت، شیب و برنامه زمانی حرکت موتورهای سه‌چرخ

کل مسیر گردشگری دور هرمز در حدود ۲۰ کیلومتر است که با سه‌پا در حدود یک ساعت بدون توقف طول می‌کشد. با توقف‌ها این مسیر بین ۳ الی ۴ ساعت به طول می‌انجامد. به این ترتیب هر سه‌پا تقریباً ۴۸۰۰ کیلومتر (۶۰ روز \* ۴۰ کیلومتر + ۱۲۰ روز \* ۲۰ کیلومتر) در فصل گردشگری طی می‌کند. در طول ۱۰ سال این میزان معادل ۴۸۰۰۰ کیلومتر است که با یک ضریب برای اضافه کردن فصل صید در حدود ۶۰ تا ۷۰ هزار کیلومتر خواهد شد که در شرایط هرمز، معادل عمر مفید سه‌پاهاست. برخی از راننده‌ها برای درآمد بیشتر حاضرند تعداد افراد بیشتری را در یک دور سوار کنند، علاوه بر اینکه روغن‌های موتور را نیز در دوره‌های زمانی بلندتری عوض می‌کنند. به این ترتیب استهلاک موتور بیشتر و عمر آن کمتر از ۶۰-۷۰ هزار کیلومتر می‌شود.

در مورد زیرساخت‌ها، اندازه موتورها و زمختی زیر و بند آن به نحوی است که امکان تردد در مسیرهای تنگ و حتی بیراهه‌ها را می‌دهد. به این ترتیب می‌توان گفت وسیله مناسبی برای شرایط فعلی جزیره است. جز چند خیابان اصلی داخل شهر، به بقیه مسیرها چندان رسیدگی نمی‌شود. این موضوع نیز خرابی‌هایی برای موتورها به ویژه زمان‌هایی که مسافر دارند به بار می‌آورد. به لحاظ توان ترافیکی جاده‌ها در طی مسیر تاکنون کشش داشته است، هر چند در محل ایستادن موتورها و ماشین‌ها ترافیکی به وجود می‌آید. غیر از دره مجسمه‌ها و ساحل سرخ در بقیه توقفگاه‌ها موتورها به صورت ردیف کنار دو طرف جاده می‌ایستند و نمایشگاهی از سه‌پاها را درست می‌کنند (تصویر ۱). اگر روند صعودی افزایش تعداد سه‌پاها ادامه داشته باشد، ارتباطات جاده‌ها مختلط و پرخطر خواهد شد.



تصویر (۱): تراکم موتورهای سه‌چرخ در مسیر گردشگری

## امکان انباشت: روزی خوری

روزی خوری شرایط زیستن در منطق غیرانباشتی است که در طبقه کارگر هرمز غالب است. به چند دلیل عمده درآمد رانندگان سه‌پا انباشت نمی‌شود:

۱. درآمد افراد به صورت نقد است و در پایان روز دریافت می‌شود. این موضوع در مورد ملوانی و صیادی نیز صادق است. بخش زیادی از این دریافتی در همان روز، یا در طول هفته خرج می‌شود. بیشتر افراد درآمد خود را به صورت ماهیانه محاسبه و برای آن برنامه‌ریزی نمی‌کنند. به طور کل می‌توان گفت روحیه اقتصادی بخش بزرگی از ساکنان که مشغول به ملوانی و رانندگی سه‌پاها هستند، بر همین اساس شکل گرفته است. روزی در کوتاه‌ترین چرخه زمانی، یعنی در روز می‌آید و خورده می‌شود. امرار معاش در این سبک زندگی در سیکل‌های روزانه و در نوع کار در چرخه فصلی (صید و گردشگری) انجام می‌شود.

۲. به لحاظ طبقاتی هزینه خانواده‌های طبقه کارگر در هرمز (در اینجا رانندگان و ملوانان) فقط مربوط به هزینه‌های جاری آنها نمی‌شود، بلکه بخش بسیاری از آن صرف فقری می‌شود که به ارث برده‌اند. این خانواده‌ها امکان انباشت سرمایه بین‌نسلی را با گیر افتادن در طبقه فرودست عملاً از دست داده‌اند. در واقع آنچه به صورت انباشتی برایشان به ارث به جا مانده است، شامل بیماری، بی‌سوادگی، بدهی خانوادگی، روحیه اقتصادی روزی‌خوری، رفتارهای پرخطر و آسیب‌پذیری اجتماعی است. می‌توان گفت در تله فقر و چرخه بدبختی گرفتار شده‌اند.

۳. رقابت‌های فردی، قومی و خانوادگی، هنوز امکان ایجاد انباشت صنفی و گروهی را برایشان به وجود نیاورده است. با وجود اینکه محیط هرمز کوچک و قابل برنامه‌ریزی است، هنوز شرایط ایجاد صندوق‌ها و تعاونی‌های توانمندساز جامعه شکل نگرفته است. بر اساس آمار سال گذشته در هرمز ۲۵۰ موتور سه‌چرخ مشغول کار گردشگری هستند. در فصل گردشگری هر موتور اگر روی هر دور گردش ۵۰ هزار تومان از درآمدش در یک صندوق ذخیره شود، در انتهای ماه ۱ میلیون ۸۰۰ هزار تومان ذخیره خواهد کرد. اگر فرض کنیم در هر ماه ۲۰۰ موتور دائماً مشغول بوده‌اند، ۳۶۰ میلیون تومان دارائی این صندوق در ماه خواهد بود که در طی شش ماه ۲ میلیارد و ۱۶۰ میلیون خواهد بود. اگر این ۳۶۰ میلیون تومان ماهیانه صرف پروژه گردشگری مشخصی برای صنف سه‌پاها شود، بازده مالی آن در

طول ۵ سال می‌تواند انباشت مورد نیاز جامعه‌ای کوچک را تأمین کند. چنین محاسباتی در روحیه روزی‌خوری مجال اجرا نیافته است.

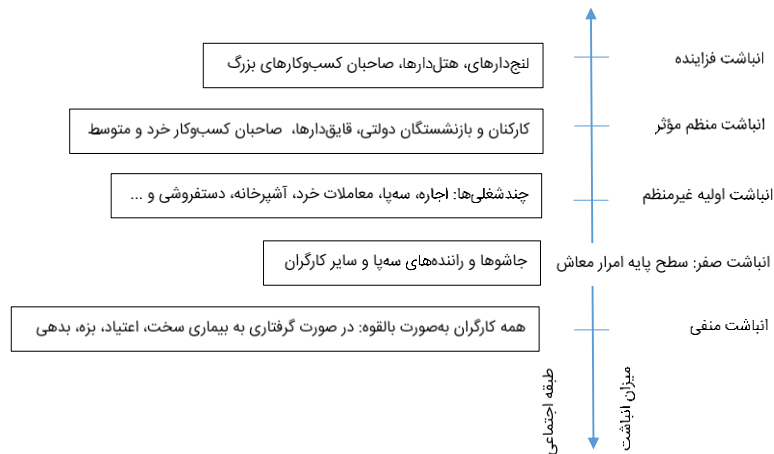
۴. دلیل دیگر عدم انباشت در میان طبقه کارگر هرگز این است که روحیه اقتصادی آنها مانع از کار منظم و پیوسته می‌شود، به نحوی که فردی ممکن است بعد از چند روز کار پیوسته و کسب درآمد خوب، به استراحت یا کارهای متفرقه دیگر پردازد. البته این روحیه در شرایط ایده‌آل اقتصادی می‌تواند بسیار انسانی تلقی شود، ولی در شرایط کنونی اقتصادی ایران و با تورم فعلی منجر به بازتولید طبقاتی شده است.

در واقع عدم انباشت در این جامعه، عامل اصلی عدم توانمندسازی آن است. اهمیت این عامل از آنجا قابل تشخیص است که هر برنامه و تغییری که بخواهد روحیه و روال اقتصادی کنونی را با چالش مواجه کند، با مقاومت روبرو خواهد شد و احتمالاً شکست خواهد خورد و در مقابل هر برنامه‌ای که این موضوع را تقویت کند، اجرایی می‌شود. حتی اگر تبعات (مثلاً) زیست‌محیطی درازمدتی داشته باشد. برای نمونه برخی از هرمزی‌های متمکن ساکن بندر، چندین دستگاه سه‌پا را به شکل سرمایه وارد جزیره کرده‌اند و اجاره می‌دهند. این به این معنی است که برای ورود به این چرخه عملاً هیچ سرمایه اولیه‌ای برای نوجوانان طبقه کارگر نیاز نیست. بدین ترتیب این معامله که یک سوی آن روحیه انباشت و سوی دیگر آن روحیه روزی‌خوری است، به راحتی سرگرفته و منجر به همزیستی دو روحیه متعارض شده است.

فهم این همزیستی وقتی روشن می‌شود که در مقابل طبقه کارگر، وضعیت و روحیه اقتصادی سایر طبقات نیز مشخص شود. در واقع اگر بر اساس میران انباشت (و نه روحیه انباشت) به طبقات اجتماعی هرگز نگاه کنیم، به خوبی با آنچه در جریان است، مواجه خواهیم شد. در شرایط کنونی، امکان انباشت برای خانواده‌هایی که از توان اقتصادی نسبتاً بالایی برخوردارند، تا حدی ممکن شده است. این خانواده‌ها شامل چهار گروه اصلی می‌شوند: ۱) لنج‌دارها، ناخداها و صاحبان کسب‌وکارهای بزرگ (به نسبت هرگز) که درآمد سالیانه آنها امکان انباشت را برایشان فراهم کرده است و این انباشت به فرزندانش نیز به ارث می‌رسد. ۲) کارمندان دولتی که ماهیانه حقوق می‌گیرند، از قدرت و نفوذ خود برای گرفتن برخی امتیازها استفاده می‌کنند و مشاغل دیگری را در کنار کارمندی برای خود تدارک می‌بینند. ۳) صاحبان کسب و کارهای خرد و متوسط که به نحوی از حجم بالای گردشگران بیشترین بهره را می‌برند. ۴) افرادی که به تدریج توانسته‌اند در مشاغل متعددی همچون سه‌چرخ، آشپزخانه، معاملات



خرد، اجاره اتاق و از این دست خود را تقویت کنند. سلسله‌مراتب اجتماعی در هرمز را می‌توان بر اساس میزان انباشت ماهیانه و سالیانه مطابق نمودار ۲ تعیین کرد.



نمودار (۲): طبقات اجتماعی هرمز بر مبنای میزان انباشت

انباشت صفر، به شکلی ساختاری به روحیه‌ای عمومی در طبقه کارگر هرمز بدل شده است. به این معنی که عملاً امکان انباشت بیش از این برای این طبقه (و نه فرد خاص در شرایط خاص) وجود ندارد. اگرچه میزان سرمایه اولیه برای ورود به این شغل کم است، اما در صورتی که همه آن را خانواده تأمین نکند، سال اول و دوم تقریباً خرج پرداخت اقساط می‌شود. در صورتی که از موتورهای کار بیشتری کشیده شود، در نهایت بالا رفتن استهلاک موتور به ضرر منجر خواهد شد. بنابراین می‌توان گفت از صیرف جاشویی در فصل صید و رانندگی در فصل گردشگری هیچ انباشتی رخ نمی‌دهد. این شرایط غیرانباشتی، در طول تاریخ تداوم و بازتولید این طبقات، به شکل رسوبات روحیه روزی‌خوری درآمده است. اگرچه دریا پربرکت و روزی‌دهنده است و گردشگران نیز فراوان و کرایه‌دهنده‌اند، اما شرایط اقتصادی و زیرساختی موجود فقط می‌تواند به پایداری اقتصادی سه‌پاها در حفظ و بازتولید طبقاتی خودشان بیانجامد. در ادامه نمونه مشابهی از شرایط ساختاری شکل‌دهنده به روحیه روزی‌خوری در میان عشایر باصری بیان می‌شود. فردریک بارت با دقت و نکته‌سنجی نشان می‌دهد که سرمایه گله‌داری اساساً نمی‌تواند به انباشت بیانجامد، زیرا «میزان محصول خالص آن برای صاحب آن با افزایش

اندازه گله سیر نزولی را می‌پیماید. برای حفظ حقوق صاحبان گله‌های بزرگ در ایل باصری هیچ گونه طریق و وسیله‌ای توسعه نیافته است - هرچه گله کمتر تحت نظارت دائمی صاحب آن باشد، وی در حالی که بایستی آماده قبول خسارات حقیقی و جعلی باشد، از منافع خود بیشتر مغبون می‌گردد» (بارت، ۱۳۴۳: ۱۶۹). در واقع بارت از عدم امکان انباشت در میان عشایر باصری، در میان خانواده‌های غیر از خوانین و زمینداران می‌گوید. غیر از این مسئله تعدد فرزندان و همسران نیز است: «فقط مردهایی بدون بچه یا مردان فقط با یک دختر می‌توانند ثروت انبوه و زیادی را به صورت گله در سراسر زندگی خود انتظار داشته باشند - اما آنها از طرف دیگر کارگران مرد اضافی و لازم برای توسعه و بسط سریع در اختیار ندارند. ... عامل اضافی دیگر چندزنی است.... چنین ازدواج‌هایی دوره باروری یک مرد را به طریقی که معمولاً رقم ثروت او را می‌کشد تمدید می‌کند» (همان، ۱۷۵). توجه به این موضوع که این خانواده‌ها از یک سو بچه‌های زیادی دارند که عملاً مانع از انباشت ثروت آنها می‌شود و از سوی دیگر به نیروی کار زیادی برای توسعه گله خود نیاز دارند، عامل مهمی است که خود را در هرمز به صورت تعدد فرزندان و ازدواج زود هنگام نشان می‌دهد. اما مسئله پیچیده‌تر از این است. هم ازدواج زود هنگام و هم تعداد فرزندان در شرایط بازتولیدی روزی خورهای هرمز ضروری است. نوجوانی که در ۱۵ تا ۲۰ سالگی ازدواج می‌کند، در ۳۰ سالگی سه فرزند دارد که هنوز نان‌خورند و در ۴۰ سالگی پدرشان مستقل شده‌اند و در ۴۵ تا ۵۰ سالگی می‌توانند به او کمک‌خرج بدهند. از یک سو پدرها نمی‌توانند بیش از ۱۵ سال (حداکثر ۲۰ سال) زندگی بچه‌ها را تأمین کنند و از سوی دیگر آنها بیشتر از ۴۵-۵۰ سالگی قدرت کار کردن ندارند. بنابراین چرخه بازتولیدی آنها، مثل چرخه بازتولید سه‌پاها پایدار خواهد ماند. هر آنچه در این میانه بخواهد انباشت شود، در اصل خرج فقری خواهد شد که نسل به نسل به ارث برده می‌شود. به بیان دیگر در میان طبقات بالای هرمز نیز سن ازدواج و تعداد فرزندان همین است، ولی آنچه خانواده‌ها به ارث برده‌اند، ثروتی بوده که در نسل‌های قبل انباشت شده است. مسئله فراتر از فقر فرهنگی در تعداد فرزندان و ازدواج زود هنگام و در واقع فقر انباشتی بین‌نسلی است. بارت این موضوع را «ذیل خسارت شدید به ثروت خانواده‌ها» مطرح می‌کند. وقتی خانواده‌ای متوجه قرض یا خسارت می‌شود «مجبور است که به سرمایه تولیدی خود حمله برد، یعنی بره‌های ماده را ذبح کند و حیوانات روستائی را بفروشد. وقتی این سیر قهقرائی آغاز می‌گردد با وجود همه تلاش‌ها کم کردن و قطع کردن مصرف رو به سرعت می‌گراید. به نظر می‌رسید در زمان کار من در آنجا رقم ۶۰ گوسفند

و بز بزرگسال به عنوان آستانه‌ای که کمتر از حرکت نزولی برای یک خانوار عادی اجتناب‌ناپذیر است، تلقی می‌شود» (همان، ۱۷۸). آستانه‌ای که بارت با ۶۰ گوسفند تعریف می‌کند، بهترین نقطه برای تعیین حدود روزی‌خوری است. روزی‌خورهای هرمز باید خود را در آستانه انباشت صفر نگه دارند. کمتر از آن، آوارگی، اعتیاد و آسیب است و بیشتر از آن خروج از منطق روزی‌خوری و ورود اولیه به منطق انباشت است. بارت ورود به سطح قابل انباشت اقتصادی برای عشایر را تبدیل سرمایه اضافی به طلا، فرش و زمین می‌داند که طلا و فرش غیرزاینده<sup>۱</sup> و زمین زاینده است<sup>۲</sup>. اما در میان هرمزی‌ها این تبدیل سرمایه در گام اول خودش را به صورت چندشغلی و انباشت اولیه غیرمنظم نشان می‌دهد؛ به‌خصوص اضافه کردن یک اتاق در حیاط کوچک خانه‌ها با یک یخچال و کولر برای اجاره دادن به مسافرها. هزینه این اتاق اجاره‌ای در حدود ۵۰ تا ۶۰ میلیون است که اکثر روزی‌خورهای هرمز از آن اطلاع دارند و به آن فکر می‌کنند. در ورود به انباشت اولیه غیرمنظم، زنان و کودکان نیز به نیروی کار تولیدی اضافه می‌شوند. زنان تقریباً همه کارهای دست‌فروشی، آشپزی (برای فروش)، آشپزخانه‌داری و خوابگاه‌داری را بر عهده دارند.

حال فرض کنید که بخواهیم از منظر رفاه و توسعه و با مفهوم فرهنگ اقتصادی به این شرایط بنگریم. بر این اساس، اگر مداخله‌ای برای خروج از روزی‌خوری و ورود به انباشت بخواهد رخ دهد، در وهله نخست باید فضایی برای انباشت اولیه غیرمنظم ایجاد و سپس به انباشتی منظم تبدیل شود. انباشت اولیه عملاً در چندشغلی بودن میسر شده است و گزینه اول برنامه‌ریزی برای مداخله می‌تواند باشد. تشکیل صندوق ذخیره یا وام کم‌بهره برای اضافه کردن اتاق کرایه‌ای یا دادن مجوز به دکه‌های خوراک‌های خیابانی به زنان مهمترین ابزار مالی این شکل از مداخله است. اما بقای چنین مشاغلی غیر از اینکه همه اعضای خانواده باید به نیروی کار تولیدی تبدیل شوند، نیازمند طیفی جدیدی از روزی‌خورهاست، به نحوی که انباشت را برای صاحبان جدید مشاغل ممکن کنند. کارگران و خدمه هتل‌ها، آشپزخانه‌ها و دکه‌ها باید حاملان جدید روحیه روزی‌خوری باشند؛ این بار بدون سه‌پا و سهمی از قایق، و بدون این

۱ در آن سال‌ها تورم طلا و فرش تا این حد نبوده است، وگرنه از آن فقط به عنوان سرمایه نمادین یاد نمی‌کرد.

۲ در مطالعه مشابهی که در همان سال‌ها درباره ابراهیم‌آباد انجام شده، پژوهشگران به چشم‌انداز مشابهی درباره آستانه انباشت صفر و امکان فراتر رفتن از آن رسیده‌اند (انو و طالب، ۱۳۴۵: ۸۷-۸۸).

امکان که هر وقت درآمدشان برای روز یا هفته یا ماهشان کفایت می‌کرد کار را رها کنند و به خانه بروند؛ این بار با قراردادهای موقتی باید کار کنند که هر وقت کارفرمایان بخواهد باید بروند؛ مانند آنچه در پیدایش سرمایه‌گردشگری در قشم و کیش رخ داده است. روزی خوری در قشم و کیش در قالب کار مزدی بروز می‌کند و حاملان آن غیر از روستاییان فقیر، مهاجران ایرانی و افغانی جزیره هستند. چه کسانی بیشترین بهره و لذت را از کیش و قشم می‌برند؟ این بار نه فقط نیروهای قدرتمند سابق جزایر، بلکه سرمایه‌دارهای هر جایی از لار و دوان گرفته تا اصفهان و تهران. هم روزی خوری و هم انباشت تغییر شکل پیدا می‌کند و به حیات و همزیستی خود ادامه می‌دهند.

اقتصاددانان بانک جهانی، سازمان ملل و صندوق بین‌المللی پول نیز به این شکل از توسعه برای کشورهای فقیر جهان رسیده‌اند. جفری ساکس از مشاوران سازمان ملل و پیروان کینز در صفحات آغازین مهم‌ترین اثرش (پایان فقر) این اصل را بدیهی می‌گیرد که اختلاف طبقاتی بین واحدهای دولت-ملت معنادارند و نه درون هر واحد اقتصادی. یعنی ما کشورهای فقیر و ثروتمند داریم و علت آن نیز این است که کشورهای مختلف به یک اندازه از رشد اقتصادی بهره نبرده‌اند (Sachs, 2005: 28-30). راهکارش را نیز به صورت استعاره در این می‌بیند که کشورهای فقیر برای بالا رفتن از نردبان توسعه باید در گام اول بتوانند پایشان را بر پلکان اول توسعه بگذارند و این یعنی اینکه باید به آنها کمک شود تا از انباشت صفر بالاتر بیایند. چه کسی کمک کند؟ کشورهای ثروتمند (همان، ۷۳). گویی پیش از این هیچ نسبتی میان ثروتمندان و فقرای جهان نبوده و تازه امروز این دو بهم برخوردند. در نهایت هم به این نتیجه پارودیک می‌رسد که «من معتقدم پولدارترین پولدارها می‌توانند به راحتی چنین کمکی را بکنند و آنها این موضوع را خواهند فهمید که این کمک، نمایشی معنادار و عمیق از لحظهٔ یگانهٔ نسل ما برای حفظ رفاه و خیر است» (همان، ۳۴۶). اما «پولدارترین پولدارهای» هر رمز و شبکه قدرت اجتماعی که همزیستی روزی خوری و انباشت را ممکن کرده است، کدام هستند؟ پیش از پاسخ، نیاز است پایداری اجتماعی سه‌پاها را نیز بررسی کنیم.

## پایداری اجتماعی

ابراهیم موسی‌پور در میان اسناد و کتب تاریخی بازتابی از آنچه روحیه مکاریان/چاروادارن می‌نامد، ارائه می‌کند و معتقد است که این روحیات زننده «احتمالاً عامل اصلی استمرار اخلاق

حرفه‌ای چارواداری، در دنباله حرفه آن یعنی رانندگی وسایل نقلیه جدید، نحوه تأمین درآمد در این گروه شغلی است که همچنان بخش بزرگی از آن‌ها به طور مستقیم از مشتریان خود دستمزد دریافت می‌کنند» (موسی‌پور، ۱۳۹۱: ۱۵۵). انتقال اخلاق حرفه‌ای، در میان سه‌پاهای هرمز، از یک سو همین روحیه اقتصادی روزی‌خوری است که رزق خود را این بار نه از دریا بلکه از دست مشتریان می‌گیرد و به این ترتیب اخلاق چارواداری را در آنان تقویت می‌کند و از سوی دیگر مسئله وسیله نقلیه است، به‌عنوان بزرگ‌ترین دارایی زندگی، چه فایقی برای جاشویی باشد و چه سه‌چرخه‌ای برای کرایه‌کشی.

همان‌طور که هیچ جاشویی بدون بلم به دریا نمی‌رود، هیچ مردی هم پیاده به خیابان نمی‌رود. مهم‌ترین عاملی که سه‌پاها را در هرمز به لحاظ اجتماعی پایدار کرده است، منزلت و شأنی است که سواره بودن برای مردان به همراه دارد. جز گردشگران، زنان، کودکان، پیرمردان و معتادان متجاهر، سایر افراد جزیره، یعنی مردان (بالای ۱۵ سال) سواره هستند. سواره بودن، منزلتی است که در میان خانواده‌ها و اجتماع بازتولید می‌شود و به مردان جوان شخصیتی مستقل می‌دهد. پسر بچه‌های هرمزی علاقه زیادی به موتوربازی دارند و نوجوانان عمدتاً موتورسواری را بلدند. به محض اینکه شرایطی برای خرید موتور فراهم شود، جوانان تعلل نمی‌کنند. بیشتر جوانان فاقد موتور نیز از موتور سایر اعضای خانواده‌شان استفاده می‌کنند. این اشتیاق به موتورسواری، غیر از اینکه آن را همه‌گیر کرده است، زمینه‌ای برای اجاره‌دادن موتورها نیز به وجود آورده است. افرادی که سرمایه اولیه برای خرید موتور را دارند، می‌توانند موتورها را بخرند و اجاره دهند. در این صورت بازگشت سرمایه موتورها بسیار سریع و در سال اول محقق می‌شود و از سال دوم به سوددهی می‌رسد. در صورتی که قرارداد اجاره‌ها چندساله و مشروط به واگذاری نیز باشد، استهلاک آن نیز می‌تواند به حداقل برسد. بدین ترتیب همه نوجوانان و جوانان هرمزی حتی بدون داشتن سرمایه اولیه می‌توانند با فروش نیروی کار خود برای چند سال اول، هم صاحب موتور و هم وارد دوره بلوغ مردانه شوند. این شکل از بهره‌برداری از اشتیاق به موتورسواری در میان جوانان و روزی‌خوری در میان کارگران هرمزی، شکل مورد پذیرش و قابل انکشاف از استثمار است. بدین ترتیب می‌توان گفت روزی‌خوری به لحاظ اجتماعی به حیات خود ادامه می‌دهد. در کنار این، روحیه انباشت نیز به لحاظ اجتماعی در شبکه‌ای از قدرت پایدار شده و به همزیستی این دو انجامیده است.

### شبکه قدرت: عدم تمرکز و سیالیت جامعه مدنی

اگرچه نیمی از ساکنان جزیره، سنی و نیمی دیگر شیعه هستند، اما اختلاف جدی بین مذاهب وجود ندارد، به طوری که برخی از فامیلی‌ها مانند هرمزی و زرنگاری هم شیعه و هم سنی دارند. غیر از این دو مورد فامیلی، گلزاری و سلامتی نیز از جمله فامیلی‌های پرتکرار در جزیره محسوب می‌شوند. اما میزان قدرت خانواده‌ها بر اساس فامیل نیست و در میان هر فامیلی و هر مذهبی، از خانواده‌های پرنفوذ و قدرتمند تا خانواده‌های بی‌بضاعت وجود دارد. برای اینکه دریافتی از آرایش قدرت اجتماعی در هرمز به دست بیاید، لازم است نخست نیروهای اجتماعی مؤثر در هرمز تعیین شوند. در ابتدا خانواده‌های متنفذ و معتبر هرمز را می‌آورم:

جدول (۷): شبکه بومی قدرت در هرمز

خانواده	پیشینه	ملاحظات
حاج ق. زرنگاری	شهرداری	فرزندانش دو نفر معلم و یک نفر در اداره برق کارمند
حاج ف. دریانورد	بخشداری، معدن	یکی از فرزندانش در خانه مرکزی مشغول است. با ادیمی اسکله ارتباط فامیلی دارد.
حاج ن. ناصری	بنیاد شهید	
ع. گلزاری	رئیس شورای حل اختلاف	
رئیس	مدیر سابق معدن	
حاج ه. زرنگاری	خیبر	
ح. پویان	رئیس سابق تربیت بدنی	خودش و فرزندانش وارد کار آژانس و آشپرخانه شدند.
ح. گلزاری	رئیس شورای شهر	پسرعموی ع. گلزاری
خنجی‌زاده	رستوران‌دار	
حاج ا. هرمزی	ابزارفروشی	
ا. گلزاری	پلاستیک‌فروشی، معدن	
ر. و ا. ناصری	فروشگاه مرکزی	خودش و پدرش لنج‌دار بوده، برادر دیگر قلیون‌فروشی
بارانی	مالک هتل هرمز در اسکله	
ح. زارعی	عضو شورای شهر و صاحب پمپ بنزین جزیره	
حاجی نجاتی	لنج‌دار	پسرش لنج دارد
ز. نجاتی	رئیس تعاونی لنج‌دارها	
محمد	سفره‌خانه و آشپرخانه بادیل	
اسماعیلی	مالک هتل آریان	

غیر از موارد فوق، اعضای کنونی شورای شهر یعنی م. هرمزی، م. ظهوری، م. درویشی و خود شهردار کنونی و سابق ع. سلمانی و آزموده و رئیس اسکله ادیمی و رؤسا و معاونان سایر نهادها و افرادی که سابقه همکاری طولانی با پروژه حضور در هرمز داشته‌اند مانند ا. تیماس و ا. اوج‌هرمزی نیز در حیطه عمل خود از نفوذ مشخصی برخوردارند. بخشی از کارمندان دولتی و به ویژه کارمندان رده بالاتر غیربومی، لزوماً برنامه درازمدتی برای حضور در هرمز ندارند. این دسته از کارمندان یا به نحوی به هرمز تبعید شده‌اند یا دوره مناطق محروم خود را می‌گذرانند یا اینکه اینجا را نردبانی برای رشد و انتقال به جایی دیگر تلقی می‌کنند. در هر صورت آنها اگرچه دارای قدرت و نفوذ نسبی هستند و در برنامه‌ریزی‌های کوتاه‌مدت می‌توانند بسیار مؤثر باشند، اما در درازمدت قابل اتکا نیستند. غیر از افراد و خانواده‌های پرقدرت در هرمز نهادهای فعال در هرمز نیز از حیطه عمل و تأثیر مشخصی برخوردارند:

جدول (۸): نهادهای فعال در هرمز و حیطه عملشان

نهاد	حیطه عمل و تأثیرگذاری	ظرفیت ایجاد تغییر در درون جزیره
حضور در هرمز	ارتباطات و برنامه‌های هنری، تحول اقتصادی	ظرفیت بالا
شهرداری	به اندازه بودجه در مدیریت شهری	درآمد و توان به نسبت کمی دارد
بخشداری	قدرت سیاسی و امنیتی اول (بازوی دولت)	ظرفیت بالایی دارد با ملاحظات زیاد
شورای شهر	تقاطع قدرت‌های قدیم و جدید	ظرفیت شبکه‌سازی بالا
امام جمعه	در امور مختلفی می‌تواند ورود کند	در برخی از مداخلات ظرفیت متوسط دارد
سازمان محیط زیست	قدرت و بودجه کمی دارد	ظرفیت بالا در پروژه‌های زیست‌محیطی
سازمان بنادر و کشتیرانی	مداخله در نظم اسکله، مجوزهای ورود و خروج	ظرفیت بالا
دریابانی	نهاد امنیتی در حیطه دریا	کاملاً مستقل
تعاونی صیادان	امور صیادان	ظرفیت بالا ولی شکننده
اداره تربیت بدنی	امور ورزشی	امکانات فضایی خوب
اداره آموزش و پرورش	حیطه و فضاهای آموزشی متعدد	ظرفیت فرهنگ‌سازی بالا
درمانگاه	امکانات پایین	پایین
کانون پرورش فکری	برگزاری کارگاه‌ها و برنامه‌های آموزشی	مشتاقت با ظرفیت متوسط

ظرفیت ایجاد تغییر در درون جزیره	حیطه عمل و تأثیرگذاری	نهاد
به طور مستقل عمل می‌کند با بودجه مستقل	برخی طرح‌های نوسازی - سنگفرش نوار ساحلی، نخل و چراغ و ... (بیشتر در حیطه شهرداری با بودجه مستقل)	بنیاد برکت
به صورت مستقل عمل می‌کند با بودجه مستقل	ساخت مسکن	سپاه
بالا	مراسم فرهنگی و آموزشی برای زیر ۲۰ ساله‌ها	بسیج
بالا	ع. زرنگاری مرتبط با بسیج	مؤسسه خیریه مهر هرمز
شکنده	گردشگری	موزه دکتر نادعلیان
شکنده	گردشگری	مؤسسه گردشگری هرمز
الان پایین	جیبرها، رئیس سابق شورای شهر	حافظان طبیعت هرمز
بالا	اکوتوریسم (بندرعباس)	مؤسسه طبیعت‌گردی مشق آفرینش

موضوع بسیار بااهمیت این است که قدرت‌های موجود در جزیره، چه به صورت خانوادگی و چه به صورت نهادی، هنوز ذیل یک قدرت متمرکز تصمیم‌گیر قرار ندارند و هر یک از نیروها در حیطه عمل خود چانه‌زنی و اعمال نفوذ یا مقاومت می‌کنند.<sup>۱</sup> به این دلیل امکان اجرای طرح‌هایی که به طور متمرکز درباره آنها تصمیم‌گیری شده است، بسیار پایین است. بخش بزرگی از ناپایداری طرح‌ها و بهم‌ریختگی اوضاع به این مهم مربوط است و در واقع پیشبرد کارها در یک نظام پیچیده در جدال نیروهای مؤثر انجام می‌شود. بنابراین به نظر می‌رسد چانه‌زنی، مذاکره، زدوبند و زمینه‌سازی برای ایجاد همگرایی حداکثری بین نیروهای مختلف، مؤثرترین راهکار کنونی برای به حداقل رساندن مقاومت‌ها است. بدین ترتیب، روحیه انباشت موجود نیز در همین تشنگی از یک سو و موازنه قوا از سوی دیگر تثبیت شده است. اما در همزیستی با این، بروز سیاسی روحیه روزی‌خوری به شکل دیگری است. در کنار نبود نیروی متمرکز قدرتمند در جزیره، که منجر به جزایر قدرتمند متعددی شده است، نیروی روزی‌خورها است که به شکلی سیال بروز می‌کند. این نیروی سیال قدرت در مقاطع و موارد متعدد به شکلی

۱ برخلاف مثلاً جزیره کیش که قدرت اول و متمرکز در دست منطقه آزاد است.



خودپو و با یک منطق عمومی فعال می‌شود و در کوتاه‌مدت تأثیرگذار است. این نیرو عموماً به صورت واکنشی و غیربرنامه‌ریزی شده و با تحریک احساسی و تعصبی و در پی تکرار یک معضل حل‌نشده بسیج می‌شود. مهم‌ترین رسانه چنین عاملیتی نیز چند گروه واتس‌اپی است که در آن مسائل طرح شده و بعد از چند بار تکرار شدن، در شرایط خاص حالت انفجاری به خود می‌گیرد. وجود چنین نیرویی در کنار نبود نیروی قدرتمند متمرکز، به شرایط کنونی حالت آنتروپی داده است. بنابراین در یک همزیستی تاریخی از یک سو یک شبکه قدرت نسبتاً ثابت در بین نسل‌ها وجود دارد که به موازنه دائمی قوا بین خود مشغولند و از سوی دیگر یک نیروی سیال، ناپایدار و موقتی وجود دارد که به نفع قدرت، جهت‌دهی و فعال می‌شود.

بیشترین محل بسیج و حرکت قدرت سیال جایی اتفاق می‌افتد که معضل یا مشکل طرح شده، فرد یا نهادی بیرونی، غیرخودی و سرحدی شناخته شود. سرحدی بودن، در منطق اسطوره‌ای هرمز، بهترین علت برای بسیج شدن افراد است. سرحدی بودن امری سیال است که قالب مشخص خودی/غیرخودی دارد، ولی محتوای متغیری دارد که بسته به شرایط می‌تواند تغییر کند: باباجی‌ها<sup>۱</sup>، بندری‌ها، شهرستانی‌ها، مسافران، ... همه می‌توانند مصداق سرحدی بودن باشند. یعنی هر گروه غیرهرمزی در هرمز به طور بالقوه مصداقی برای سرحدی بودن است. اما موضوع این است که چگونه یک گروه مصداق سرحدی را به خود می‌گیرد؟ این موضوعی است که در تکرار و هم‌پوشانی چند عامل با هم رخ می‌دهد. برای مثال باباجی‌ها در هرمز الان مصداق بارزی برای سرحدی بودن هستند. جامعه محلی در حال برانگیخته شدن علیه آنها است، بیشترین دلیلی که بر علیه آنها آورده می‌شود، این است که «مواد جدید مصرف می‌کنند و ولنگارند». اما در لایه دیگر علت اصلی مخالفت با آنها این است که باباجی‌ها نه تنها سودی برای جزیره و اهالی ندارند، بلکه بخشی از پولی را که از جیب مسافران خرج می‌شود، از آن خود می‌کنند. در واقع باباجی‌ها رقیب معاش آنها شده‌اند. در حالی که ولنگاری و مصرف مواد یا مشروب برای مسافران در کل نمی‌تواند تا این حد، در این شرایط اقتصادی، عاملی برای برانگیخته شدن بر علیه سرحدی‌ها باشد. البته که بار شدن عوامل دیگر در اینجا نقش کاتالیزور را خواهد داشت. در این شرایط در صورتی که افراد غیرهرمزی به نحوی بتوانند بخشی از

۱ گروهی از افراد که بیشتر با عنوان هیپی شناخته می‌شوند و با لباس‌ها و عادات غریب در کنار سواحل، کمپ ایجاد و از مسافران درآمد کسب می‌کنند.

جامعه هرمنی را به لحاظ اقتصادی و به طور پیوسته به خود وابسته کنند، شرایط سرحدی نشدن را البته به صورت شکننده برای خود فراهم می‌کنند. شبکه قدرت هرمن، که در بالا طرحی اولیه از آن ارائه کردم، از طریق کانال‌های مجازی و با هدایت مباحث و موضوعات بیشترین بهره را از منطق اسطوره‌ای سرحدی به نفع خود می‌کند. نوع مواجهه با سرحدی‌ها در وجه سیاسی با روحیه اقتصادی روزی‌خوری کارگران هرمن و روحیه انباشت شبکه قدرت هرمن منطبق است. هر جایی که روزی کارگران و انباشت قدرتمندان تأمین شود، دوگانه خودی-سرحدی به سمت خودی میل می‌کند و هر جایی روزی یا انباشت دیگری با اختلال مواجه شود، سرحدی بودن محتوای جدید خود را پیدا می‌کند.

### جمع‌بندی و جدال نظری

مارکس و انگلس در مانیفست بیان می‌کنند که «شرط بنیادی بقاء فرمانروائی طبقه بورژوازی، انباشت ثروت در چنگ اشخاص و تشکیل و افزایش سرمایه است. شرط هستی سرمایه کار مزدوری است» (مارکس و انگلس، ۱۳۸۵: ۳۶). سه جلد سرمایه مارکس مشغول توضیح این گزاره کوتاه، یعنی نحوه همزیستی دو فرم انباشت و مزدوری است. مارکس — به تبع او وبر و سومبارت — توضیح می‌دهد که «مسیحیت با کیش انسان انتزاعی‌اش، به‌ویژه در شکل تکامل یافته بورژوایی آن، یعنی پروتستانتیسم، دئیسم و غیره، مناسب‌ترین شکل مذهب» برای حمل روحیه سرمایه‌داری است و یهودیان همه جا برای انکشاف آن در کارند (مارکس، ۱۳۹۴: ۱۰۶-۱۰۷). اما مسئله این است که وبر و سومبارت روحیه انباشت را به عنوان عاملی برای شکل‌دهی به یک نظم نوین اقتصادی ردیابی می‌کنند، ولی استحاله روحیه «اقتصاد رفع نیاز» را در مزدوری و همزیستی آن با روحیه «اقتصاد تکاپوی ثروت» را نادیده می‌گیرند. این موضوع به فهمی از سرمایه‌داری برمی‌گردد که در یکی منطبق با فهم اسمیت، سرمایه‌داری سلطه بر کار، انباشت و گردش مداوم سرمایه است و در دیگری منطبق با فهم مارکس، «بر خلاف نظر آدام اسمیت، سرمایه اساساً سلطه بر کاری است که ارزش آن پرداخت نشده است. جوهر هر گونه ارزش اضافی، به هر شکل ویژه‌ای که این ارزش متعاقباً در آن متبلور شود (سود، بهره یا رانت)، مادیت یافتن زمان کاری است که ارزش آن پرداخت نشده است» (همان، ۵۴۸). ارزش اضافی آن بخشی از دستمزد کارگر است که عملاً امکان انباشتش را، به هر شکلی چه برای لذت بردن و ارتقای کیفیت زندگی و چه برای به گردش انداختن، از دست داده است. در واقع نظر من این

است که امکان انباشت از طبقاتی با روحیه روزی‌خوری در همزیستی با روحیه انباشت گرفته شده است. علاوه بر این تداوم چنین روحیه‌ای در میان این طبقات با عناوینی همچون اخلاق کارگری یا روحیه غیرسرمایه‌داری به آنها امری تحمیل شده از همین همزیستی است. در برخی از پژوهش‌های داخلی نیز این همزیستی به‌خوبی نشان داده شده است. اسمعیل عجمی در پژوهشی درباره یکی از روستاهای فارس به این نتیجه رسیده است که «همبستگی مستقیمی بین موقعیت طبقاتی فرد و میزان انگیزه پیشرفت او وجود دارد» (عجمی، ۱۳۵۴: ۱۴۱). اگر در پژوهش عجمی به جای پیشرفت، معادل‌های امکان رشد و انباشت اقتصادی بگذاریم، گویی نتایج مشابهی از حیث ذهنیت شکل گرفته در میان طبقات به دست آورده‌ایم. جالب این است که عجمی غیر از انگیزه پیشرفت، میزان احساس بیگانگی اجتماعی، اعتقاد به سرنوشت، رضایت از زندگی و آرزوهای شغلی طبقات مختلف را نیز سنجیده است. احساس بیگانگی اجتماعی از ۲۲ درصد در میان تلمبه‌کارها (طبقه مرفه کشاورزی و معادل خرده مالکان) تا ۶۶ درصد در میان کارگران رایج است. اعتقاد به سرنوشت نیز به همین روال از ۱۱ درصد در طبقه بالا تا ۵۱ درصد در میان فرودست رایج است. صفی‌نژاد نیز در مطالعه طالب‌آباد از گروهی از دروگران یاد می‌کند که کل احتیاجات روزانه آنها هشت فقره شامل تکه‌ای نان و چند نخ سیگار و از این دست است و «هر کجا که محل کار آنها باشد، شب هم در آنجا می‌خوابند.... مقداری ساقه‌های انباشته‌شده گندم و لحافی نازک یک‌نفره که روی ساقه‌های گندم پهن می‌کنند» (۱۳۴۵: ۱۲۶). در مقابل این وضعیت، با محاسبه هزینه-درآمد روستا به این نتیجه می‌رسد که «در سال‌های زراعی ۱۳۴۰-۴۱ به طوری که ارقام نشان می‌دهد، بیش از ۱۶۹۰۰۰ تومان سود ویژه ده طالب‌آباد بوده است که مستقیماً عاید ارباب شده است و چون ارباب مذکور خود مالک ۱/۶ از پنج دانگ زمین‌های مشاع ده مذکور نیز هست، حدود ۱۵۰۰۰ هزار تومان هم سهم مالکیت بر مبلغ فوق افزوده شده ... و این رقم ۴۰ برابر بیشتر از درآمد سالیانه یک نفر دهقان عضو بهترین بنه‌هاست» (همان، ۲۳۱). حتی در مورد آنچه پیش از این درباره روحیه اقتصادی یزدی‌ها آوردم، مطالعه دیگری که احتمالاً درباره طبقات متوسط به بالا و فقط غیرمهاجران انجام شده است نشان می‌دهد که «۳۰ درصد از آنها دارای فرهنگ اقتصادی غیرمولد بودند» (ابوترابی و همکاران، ۱۳۹۷). این بدان معنی است که به هر حال بخش مهمی از این جامعه هم روحیه متفاوتی دارند. در مطالعاتی که درباره بازار رشت انجام شده است، سه قومیت ترک، تالش و

گیلک با روحيات متفاوت اقتصادی در کنار یکدیگر همزیستی دارند. در حالی که منطق و شرایط امکان این همزیستی در مورد آنها مطالعه و پیگیری نشده است. تلاش من در اینجا، نخست تشریح روحیه اقتصادی روزی‌خوری و زمینه‌های اجتماعی، اقتصادی و زیرساختی آن در نسبت با سه‌پاهای هرمز بود و سپس تأکید بر این موضوع که این روحیه در همزیستی با روحیه انباشت ممکن شده و در همین همزیستی نیز باید درک شود. در عمده مطالعات پیشین تلاش شده است روحیه انباشت جستجو و در سطحی کلان‌تر جا داده شود، در حالی که آنچه با عنوان روزی‌خوری آوردم، در نسبت و همزیستی با روحیه انباشت و در تداوم آن در کار مزدی است. شرایطی که در هرمز حاکم است، بیانگر این استحاله است. روحیه روزی‌خوری، گرچه در هر دو شکل جاشویی و رانندگی سه‌پا مجال تداوم داشته، اما در حال تحول و استحاله به کار مزدی ماهیانه است. این شرایط جدیدی است که ذهنیت‌ها را نسبت به آنچه پیش از این داشته و با آن زیست می‌کرده‌اند، آشفته ساخته و قدرت عمل و تصمیم‌گیری برای آتیه خود را از دستشان ربوده است. «امروزه روز خیاو [بخوانید هرمز] بلاتکلیف است و سرگردان. نه در حال شکل گرفتن است، نه در حال استحاله و نه در حال ویرانی و پاشیدگی. وحشت بلاتکلیفی مثل هزاران آبادی دیگر گریبانش را گرفته است ... و جماعت بی‌تکلیف یک روز گوسفندداری می‌کنند و روز دیگه عمه هستند و روز سوم شاگرد راننده و کارگر زراعتی» (ساعدی، ۱۳۵۴: ۱۹۲).

## منابع

- ابوترابی زارچی. فاطمه، میرفردی. اصغر، حیدری. آرمان (۱۳۹۷). بررسی رابطهٔ بین جامعه‌پذیری اقتصادی و فرهنگ اقتصادی در بین شهروندان یزدی. برنامه‌ریزی رفاه و توسعه اجتماعی. (۳۵): ۱۹۵-۲۲۷
- افضلی. علیرضا (۱۳۹۵). مدیریت اسلامی، مدیریت مبتنی بر سنت‌های الهی مورد مطالعه: سنت رزق. تحقیقات بنیادین علوم انسانی. (۵): ۷-۳۴
- امیری طهرانی. سیدمحمد رضا (۱۳۹۳). حق معاش، اصل موضوعهٔ اقتصاد اسلامی. بررسی مسائل اقتصاد ایران. (۱): ۲۹-۵۲

- انو. موریو، طالب. مهدی (۱۳۴۵). ابراهیم‌آباد «نیشابور». طرح شماره ۱۴۰۶ سازمان برنامه. ضمیمه گزارش بررسی اقتصادی و اجتماعی روستاهای نیشابور. تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی
- بارث. فردریک (۱۳۴۳). ایل باصری. ترجمه کاظم ودیعی. دانشگاه تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی
- بوردیو. پی‌یر (۱۳۹۵). ساختارهای اجتماعی اقتصاد. ترجمه حسن چاوشیان. تهران: مؤسسه عالی پژوهش تأمین اجتماعی
- پورتر. مایکل (۱۳۸۸). نگرش‌ها، ارزش‌ها، اعتقادات و خوشبختی بر مبنای اصول اقتصادی خرد. در: لارنس هریسون و ساموئل هانتینگتون. اهمیت فرهنگ. ترجمه انجمن توسعه مدیریت ایران. تهران: امیرکبیر
- توفیق. ابراهیم، یوسفی. سیدمهدی، ترکمان. حسام، حیدری. آرش (۱۳۹۸). برآمدن ژانر خلیقات در ایران. تهران: پژوهشگاه فرهنگ، هنر و ارتباطات
- جوادی یگانه. محمدرضا، آزاد ارمکی. تقی، توحیدلو. سمیه (۱۳۹۱). فرهنگ و اخلاق اقتصادی ایرانیان در دوره مشروطه. مطالعات فرهنگی و ارتباطات. (۲۹): ۴۰-۱۱
- حجتی. سیدمحمدباقر، رضایی. علی (۱۳۸۶). جمع میان مفهوم مقدر بودن رزق با تأثیر تلاش و تدبیر در جلب رزق. پژوهشنامه قرآن و حدیث. (۳) ۳۲-۷
- ساعدی. غلامحسین (۱۳۵۴). خیابو یا مشکین شهر. تهران: امیرکبیر
- سعیدی. علی‌اصغر (۱۳۸۸). فرهنگ اقتصادی ایرانیان: بنگاه‌های اقتصادی خانوادگی. نشریه آیین. (۲۶) و (۲۷): ۹۱-۹۵
- سومبارت. ورنر (۱۳۹۰). یهودیان و حیات اقتصادی مدرن، ترجمه رحیم قاسمیان. تهران: ساقی
- صفی‌نژاد. جواد (۱۳۴۵). طالب‌آباد، نمونه جامعی از بررسی یک ده. تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی
- عبداللهی‌پور. مهدی (۱۳۹۱). فلسفه تکفل روزی‌ها از جانب خداوند در قرآن. مجله قیسات. (۶۳): ۱۵۷-۱۷۴
- عجمی. اسمعیل (۱۳۵۴). شش‌دانگی، پژوهشی در زمینه جامعه‌شناسی روستایی. تهران: توس
- فرهادی. مرتضی (۱۳۹۰). فروهشتگی ده و گزبالی شهر ایرانی (کاهندگی فرهنگ تولیدی و افزایش فرهنگ مصرفی در ایران). پژوهش‌های انسان‌شناسی ایران. (۲): ۲۸-۷
- کنوبلاخ. هوبرت (۱۳۹۰). مبانی جامعه‌شناسی معرفت. ترجمه کرامت‌الله راسخ. تهران: نی

- گروندونا. ماریانو (۱۳۸۸). *گونه‌شناسی فرهنگی توسعه اقتصادی*. در: لارنس هریسون و ساموئل هانتینگتون. اهمیت فرهنگ. ترجمهٔ انجمن توسعه مدیریت ایران. تهران: امیرکبیر
- لطیفی. غلامرضا، عبداللہی. آرپناهی، فرجی. بردیا، کاوه شالدهی. سجاد (۱۳۹۶). *بررسی تطبیقی اخلاق کار و روحیهٔ بازاری (در بین بازاریان شهر رشت و رضوانشهر و دانشجویان گیلک، تالش و ترک)*. تغییرات اجتماعی-فرهنگی. (۵۴): ۴۷-۷۰
- مارکس. کارل (۱۳۹۴). *سرمایه*. ترجمهٔ حسن مرتضوی. تهران: لاهیتا
- انگلس. فردریش (۱۳۸۵). *مانیفست کمونیست*. ترجمهٔ محمد پورهرمزان. برلین: حزب توده ایران
- مرشدی. ابوالفضل، علی‌نژاد. منوچهر (۱۳۹۸ الف). *اخلاق اقتصادی یزدی‌ها: زمینه‌های شکل‌گیری و دلالت‌های آن برای سیاست‌گذاری‌های استان*. فرهنگ یزد. (۲): ۸-۲۶
- (۱۳۹۸ ب). *اخلاق اقتصادی یزدی‌ها: سازگاری فعالانه*. مطالعات اجتماعی ایران. (۴): ۱۱۱-۱۳۷
- موسی‌پور. ابراهیم (۱۳۹۱). *زندگی حرفه‌ای مکاریان/ چارواداران در ساختار سنتی حمل و نقل در دورهٔ اسلامی: یک تاریخ اجتماعی*. انسان‌شناسی. (۱۶): ۱۴۲-۱۶۰
- ویر. ماکس (۱۳۹۹). *اخلاق پروتستانی و روحیهٔ سرمایه‌داری*. ترجمهٔ عبدالکریم رشیدیان و پریسا منوچهری کاشانی. تهران: علمی و فرهنگی
- هادوی‌نیا. علی‌اصغر (۱۳۸۶). *جایگاه اقتصادی سنت رزق*. مجلهٔ اقتصاد اسلامی. (۲۸): ۸۹-۱۱۶
- هریسون. لارنس (۱۳۸۸). *ترویج تغییرات فرهنگی مترقی*. در: لارنس هریسون و ساموئل هانتینگتون. اهمیت فرهنگ. ترجمهٔ انجمن توسعه مدیریت ایران. تهران: امیرکبیر
- Berge. Peter L. (2013). **Our Economic Culture**. In: Berge. Peter L. *The New Sociology of Knowledge: The Life and Work of Peter L. Berger*. New Brunseick and London: Transaction Publishers
- Sachs. Jeffery D. (2005). **The End of Poverty: Economic Possibilities for Our Time**. New York: Penguin
- Schoeman. Nicolaas J. (1990). **The Development of Economic Thought in the Economic Culture of South Africa**. In: Gemper. Bodo B. (1990). *The Market System, Structural Change and Efficient Economies: The International Trend towards Indicative Targeting*. New Brunswick (U.S.A) & London: Transaction Publishers