اخبار کارگری

رئیس کانون شوراهای اسلامی کار قزوین:
ترس، مانع تشکل یابی «کارگران موقت» است

رئیس کانون شوراهای اسلامی کار استان قزوین با اشاره به کاهش تعداد شوراها در کارخانه‌های استان، رواج قراردادهای موقت در بـــازار کار را باعث ترس کارگران از اخراج و به تبع کاهش انگیزه آنان برای تشکل یابی و فعالیت منسجم صنفی عنوان کرد.

«محمد امانی» در گفتگو با خبرنگار ایلنا، اظهار داشـــت: آمار رو به رشـــد کارگران قراردادی در سال‌های اخیر باعث کاهش کمی و به تبع آن کیفی تشکل‌های کارگری به خصوص در تعداد شوراهای اسلامی کار در کارخانه‌ها شده است.

وی در توضیح این مطلب افزود: کارگران قراردادی به دلیل عدم امنیت شغلی و ترس از اخراج، از حضور در تشکل‌های کارگری همچون شوراهای اسلامی کار واهمه دارند که تبعات این ترس در درازمدت برای جامعه کارگری بسیار نگران کننده است.

او با بیان اینکه در این زمینه ما شاهد خلاء قوانین حمایتی از تشکل‌های صنفی کارگری بویژه شورای اسلامی کار هستیم، در ادامه افزود: در قانون کار حمایت از کارگران قراردادی که تمایل به فعالیت صنفی در تشکل‌های کارگری محل کار خود را دارد، پیش‌بینی نشده است.

به گفته رئیس کانون شوراهای اسلامی کار استان قزوین، در ســـال جاری چندین کارگر قراردادی که در عین حال عضو شورای اسلامی کار محل کار خود بوده‌اند، از سوی کارفرما به بهانه اتمام قرارداد کار اخراج شـــده‌اند و تلاش کانون شوراها و سایر نهادهای کارگری برای بازگرداندن این کارگران بی‌نتیجه بوده است.

امانی با بیـــان اینکه تداوم ایـــن موضوع ضربات سنگین و جبران ناپذیری را متوجه کارگران کرده و آثار نامطلوب فقدان نهاد صنفی در معیشـــت و اقتصاد خانواده‌های کارگری نمایان است، افزود: بعضی کارفرمایان از هر روشـــی برای جلوگیری از شـــکل گیری نهادهای کارگری در کارگاه‌ها و کارخانه‌ها استفاده می‌کنند.

او در این زمینه اضافه کرد: این واحدها و تعداد زیادی از واحدهای دیگر سعی می‌کنند با حذف شوراها، نهاد کارگری موجود در قزوین از افزایش تعداد «نمایندگان کارگری» به کارخانه‌ها ممانعت کنند.

این فعال کارگری در نســـبت شوراهای اسلامی کار خبر داد و افزود: طبق قانون کار، کارگران یک واحد می‌توانند به جای شورای اسلامی یا انجمن صنفی، نماینده کارگری داشته باشند اما آنچه مورد انتقاد است، در واحدهایی که قبلا شورای اسلامی کار داشته‌اند باید سعی به تشکیل شورا اقدام و از انتخابات تشکل‌های همسو پرهیز شود.

امانی با بیان اینکه در ســـال‌های اخیر، بسیاری از کارفرمایان به انتخاب نماینـــده کارگری تمایل نشـــان داده‌اند و تعداد نماینده کارگران به شدت افزایش یافته است، افزود: بی توجهی به ضرورت وجود تشـــکلات کارگری در واحدهای تولیدی، تلاش کارگران برای دستیابی به حقوق صنفی و قانونی‌شان را به بن بست رسانده است.

امانی در خاتمه اظهار داشت: تقویت امنیت شغلی کارگران، جلوگیری از اخراج سلیقه‌ای کارگران، حذف اخذ سفته و انعقاد قرارداد سفید امضا متوسط برخی کارفرمایان، خود لازمه ایجاد تشکل‌های مستقل کارگری اســـت تا بتوانند در مقابل این ظلم‌های آشکار مقاومت کنند.

در روز تامین اجتماعی صورت می‌گیرد؛
اعتراض به دست‌اندازی به منابع تامین اجتماعی

کارگـــران ۲۵ تیرمـــاه مصادف بـــا روز تامین اجتماعی؛ بـــا تجمع در برابر وزارت بهداشـــت که به دنبال تامین کســـری‌های خود از منابع سازمان است و مجلس شورای اسلامی، تجمع خواهند کرد.

یک فعال کارگری در گفتگو با ایلنا، با تایید این مطلب تصریح کرد: دست‌اندازی به منابع و ذخایر تامین اجتماعی که یک صندوق بین‌النســـلی است، کار را به جایی رســـانده که این صندوق با خطر ورشکستگی مواجه شده است.

این فعال کارگـــری ادامه داد: ســـازمان تامین اجتماعـــی تاکنون هزینـــه بی کفایتی مدیران را به ناحق پرداخـــت کرده اســـت و منابع این سازمان صرف اموری شده که هیچ سنخیتی با ماموریت‌ها و وظایف تامین اجتماعی ندارد. وی تصریح کرد: کارگران برای آنکه مراتب اعتراض خود را به گوش کسانی که همچنان چشم طمع به منابع سازمان تامین اجتماعی دارند؛ برسانند، ۲۵ تیرماه مصادف با روز تامین اجتماعی با تجمع در برابر وزارت بهداشـــت که به دنبـــال تامین کسری‌های خود از منابع سازمان است و مجلس شورای اسلامی، تجمع خواهند کرد.

پیک موتوری، مظلوم و فراموش شده

ما پول خونمان را می‌گیریم!

PDF Compressor Free Version



عباس دهقان، روزنامه‌نگار

قد و قامت علیرضا، به پسرهای ۲۵ ســـاله می‌ماند. با تیپ اسپرت مشکی وژســـتی خاص کنار موتورســـیکلت هوندای ســـیاه رنگ ایســـتاده، یک دســـتش را روی آینه و دست دیگرش را روی گاز موتور گذاشته و کلاه لبه‌دار را روی سرش کشیده است. این ژست آتلیه‌ای، برای یک آگهـــی در یکی از اپلیکیشن‌های مبادله اینترنتی است که زیر آن نوشته شده: «باعرض سلام، پیک موتوری هستم برای سرویس دهی همه جای تهران و حومه، جابه‌جایی بسته، مســـافر، بار و هر کار دیگری با موتور». در آگهی دیگری، تصویر یک فروشگاه ۱۵ متری دیده می‌شـــود کـــه زیر آن نوشته شده اســـت: «پیک موتوری با مجوز از اتحادیه، مغـــازه ۱۵ متری با کلیه امکانات، هم شراکت می‌کنم، هم می‌فروشم و اجاره هم می‌دهم، به دلیل مسافرت، زنگ خور ۸۰ تا با تشکر» فرد آگهی دهنده، مردی میانسال و حدودا ۵۰ ساله است که ۱۷ سال است با پیک موتوری کار می‌کند. او می‌گوید: «یک سال بالای سر کارم نبودم و از ۳۰۰ زنگ خور، به ۸۰ تا رسید. با این ۸۰ تا روزانه بین ۲۰۰ تـــا ۳۰۰ تومـــان درآمدش می‌شـــود. هزینه مغازه و لوازم را که در نظر بگیرید، بـــرای فروش حدود ۲۵۰ میلیون می‌فروشم. اجاره هم بخواهید، سه میلیون ماهانه و برای پول پیش هم چانه می‌زنیم. خودم دیگـــر از این کار خسته شـــده‌ام و می‌خواهم شغلم را عوض کنم».

پیک موتوری یکی از شـــغل‌های پرخطر اســـت که به گفته خودشان بیشـــتر این افـــراد تحت پوشـــش بیمه نیستند و داشـــتن گواهی‌نامه موتورســـیکلت و دو تـــا ۳۰ میلیون تومان ســـفته جهت ضمانت از جمله مدارکی اســـت که افراد شاغل در این عرصه باید داشـــته باشند. «علیرضا» اهل مشهد اســـت و چند سالی است که برای پیدا کردن کار به تهران آمده است. او که رکوردار کارهای نمایشی با توپ فوتبال است و حتی در این زمینه مدرک بین‌المللی دارد مجبور شـــده برای گذران زندگی خود پیک ســـوار موتوری شود. اولین جمله‌ای که راجع بـــه کارش گفت این بـــود که «ما پول خونمان را می‌گیریم!» او از خطرات کار با موتور در سطح شهر تهران می‌گوید و مشکلات فراوانی که این حرفه دارد. بســـیاری از جوانان تحصیل کرده که مدارک تحصیلی از فوق دیپلم تا حتی دانشـــجویان دکترا هم بینشان پیدا می‌شود ناگزیر این شـــغل را انتخاب می‌کنند. علیرضا از اینکه دولت هیچ توجهی به این طیف کارگـــران ندارد گلایه‌مند است و می‌گوید: «چرا با وجود تعداد زیاد موتورسوارانی که به عنوان پیک موتوری کار می‌کننـــد اما هیچ تشکل و یا صنفی وجود ندارد تا از حقوق آنها حمایت کند؟!». کســـانی که خود به طور مستقیم با موتورسوارانی که به عنوان پیک موتوری شناخته می‌شوند کار کرده و حتی کســـب و کارشان تا حد زیادی به خدمات پیک موتوری‌ها وابسته اســـت در رابطه با این شغل و حقوق و مزایای آنهـــا نظرات متفاوتی دارند. مدیر یک رســـتوران در منطقه شش تهران می‌گوید: «به پیک موتوری که در این رســـتوران جهت پخش غذا استخدام شده است، ۶۵۰ هزار تومان حقوق ماهانه پرداخت می‌شود و ساعت کاری این رستوران از ۱۱ صبح تا ۱۶ بعد از ظهر است». مدیر یک رستوران دیگر در تجریش می‌گوید: «ســـاعت کاری این رســـتوران از ۱۱ صبح تا ۱۲ شب بوده و حقوق ثابت در نظر گرفته شده برای پیک موتوری یک میلیون و ۲۰۰ هزار تومان اســـت و علاوه بر این کرایه راه‌های مختلف به وی تعلق می‌گیرد که دریافتی ماهانه او به یک میلیون ۸۰۰ هزار تومان در ماه می‌رسد. همچنین صبحانه، ناهار، شـــام و جای خواب نیز برای او در نظر گرفته شده است».

اغلب موتورسوارانی که به عنوان پیک موتوری مشغول بکار هستند معتقدند که شرکت‌هایی نظیر «الوپیک» و «اسنپ» انحصار این بازار را در اختیار خود دارند و با دستکاری قیمت‌ها و حتی کاهش شدید کرایه‌ها، مسافران را به سمت خود جذب می‌کنند

مدیر یک شرکت تولیدی نیز گفت: ساعت کاری این شـــرکت از ۹ صبح تا ۱۷ عصر است و برای پیک موتوری این شرکت حقوق ۸۰۰ هزار تومان همراه با بیمه در نظر گرفته است و ۳۰ میلیون تومان سفته نیز به عنوان ضمانت باید به شرکت تحویل دهد، داشتن مدرک تحصیلی دیپلم نیز از جمله شـــرایط استخدام این شـــرکت است. در همین مورد مسئول یکی از پیک موتوری‌های به‌نام تهران می‌گوید که به موتورسواران خود ۲۵ درصد کمیســـیون پرداخت می‌کند و سه میلیون تومان سفته همراه با یکی از مدارک شناسایی جهت ضمانت دریافت می‌کند، این در حالی است که هر موتورسوار، به طور میانگین روزانه ۱۰۰ هزار تومان درآمد خواهند داشت. به گفته مسئول یک شرکت بازرگانی همچنین برای موتورسواران این شرکت یک میلیون و ۴۰۰ هزار تومان حقوق در نظر گرفته شده اســـت و از مزایای بیمه نیز برخـــوردار هســـتند. آمارهایی که پلیس و شورای شهری‌ها اعلام کرده‌اند، نشـــان می‌دهد که حدود ۳,۵ میلیون موتورسیکلت در پایتخت تردد می‌کنند و تنها ۶۰۰ هزار موتور هر روز به منطقه ۱۲ یعنی محدوده بـــازار تهران، رفت و آمد دارند. موتورســـوارها به شکل‌های گوناگون در تمام شهر دیده می‌شوند؛ کنار معابر شـــلوغ برای مســـافرگیری ایســـتاده‌اند، در حوالی بـــازار، بارهای سنگین جابه‌جامی‌کنند و بعضی‌هانیز جعبه‌های کوچک بسته‌بندی را پشت موتورهایشان قرار داده‌اند. چند وقتی هم می‌شود که موتورسوارهایی با جلیقه آبی رنگ، در هر ساعتی در خیابان‌های مختلف پایتخت دیده می‌شوند.

«مهدی نایبی»، جوانی حدوداً ۳۶ ساله است که استارت آپ «الوپیک» را راه‌اندازی کرده و برنامه موبایلی آن، بیشتر از ۱۰۰ هزار بار دانلود شده است. او می‌گوید: «در حال حاضر حدود ۲۰ هزار موتورسوار با ما همکاری می‌کنند. حدود ۵۰ هـــزار مورد هـــم میانگین درخواست روزانه برای خدمات است و برنامه داریم تا نوروز ۹۸، به ساماندهی ۷۰ هزار موتورسوار رسیده باشیم.» با اســـتناد به حرف‌های او، گردش مالی تنها یک شرکت پیک موتوری آنلاین در تهران روزانه ۵۰۰ میلیون تومان است.

استارت آپ‌ها راضی
پیک‌ها ناراضی

از ابتـــدا تا انتهـــای خیابان طویل وحدت اسلامی، مغازه‌هایی مختلف با سردرهای یک شـــکل کنار هم قرار گرفته‌اند و در نخستین روزهای تیرماه، جنب و جوش زیادی در داخل و بیرون آنها جریان دارد. کمی دورتر از مغازه‌ها و در قلب بازار تهران، مردان نحیف زیادی چه پیرو چه جوان بارهای سنگین را روی دوش خود حمـــل می‌کنند و با سرعت جابه‌جا می‌شوند. اما آنها، تنها باربرهای بازار نیستند. در خیابان‌های مختلف بازار، موتورهای کوچک، زیر بار بارهایی ســـنگین رفته‌اند و راننده موتور، در مقابل آنها گم شـــده است. یکی از این موتورسواران می‌گوید: «کار ما ســـخت اســـت. خودمان می‌دانیم خطر زیادی دارد، تا به حال خدا را شکر اتفاقی نیفتاده است. اما اگر این کار را نکنیم، چه کنیم؟» محمد حقانی، عضو سابق شورای شهر تهران، پیشتر درباره حضور موتورسواران در تهران گفته بود: «روزانه حدود ۶۰۰ هزار موتورسیکلت فقط به منطقه ۱۲ شهر تهران (محدوده بازار) وارد می‌شود، سهم موتورسیکلت بیشتر از همه وسایل نقلیه دیگر شهر است.» یک موتورسیکلت معمولی و کارنکرده، حدود سه تا چهار میلیون تومان قیمت دارد و موتورسیکلت‌های دسته دوم در سایت‌های تبادل آنلاین، در حدود یک میلیون تومان هم پیدا می‌شود. به این ترتیب، تنها با مهارت راندن موتور، شغل‌های مختلفی شکل گرفته‌اند که بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد درآمد آنها بسته به حوزه‌های کاری، از یـــک تا پنج میلیـــون تومان متغیر اســـت. گزارش بانک مرکزی از بودجه خانوار نشـــان می‌دهد، ۱۷,۴ درصد از خانواده‌های شـــهری ایران، موتورســـیکلت در اختیار دارند. با این حساب، حدود ۴ میلیون و ۲۵۰ هزار خانواده ایرانی، صاحب موتور هستند و روزگار بخشی از آنها، از طریق همین موتورها می‌چرخد. «مهدی نایبی»، مدیرعامل الوپیک که از آذرماه ۱۳۹۵ راه‌اندازی شده اســـت، می‌گوید: «در شـــهر تهران به غیـــر از بحث ترافیک همیشـــگی، موتوری‌ها همیشه روی بورس بـــوده و کار کرده‌انـــد. آنها چه برای ارسال بسته و مرسوله و چه برای بارگیری مسافر کارهای مختلفی انجام می‌دهند. هر کســـب و کاری در این زمینه شروع به کار کند، رونق خواهد داشت. برای راه‌انداختن هر کاری، باید پیش‌نیازهای آن را در نظر گرفت. مردم تهران همه خـــوب می‌دانند که حمل و نقل موتوری، چقدر برای ســـرعت و زمان زندگی در این شـــهر مهم است. از طرفی در دو سه ســـال اخیر، اقبال مردم به کارهـــای موبایلی خیلی زیاد شده اســـت و ما هم از همین مؤلفه‌ها استفاده کردیم». او می‌گوید ۲۰ هزار موتورســـوار با آنها همکاری می‌کنند و ادامه می‌دهد: «فـــردی که کار پیک موتوری انجام می‌دهـــد، حالا چه نوع ســـنتی و چه نوع آنلاین آن، می‌تواند درآمد چند میلیونی خوبی کســـب کند. اما این‌طور هم نیست که فردی خیلی ســـاده و راحت کار کند و پول به جیب بزند. آن‌هایـــی که درآمد بالا دارند، از ساعت ۵، ۶ صبح شروع به کار می‌کنند و حتی تا ساعت ۱۰ شب هم مشغول هستند. ضعف‌سنتی کار پیک این بود که عصر تعطیل می‌شدند و اگر شب درخواست جابه‌جایی داشتید، انجام نمی‌شـــد. اما حالا این مانع هم دیگر نیست». اغلب موتورسوارانی که به عنوان پیک موتوری مشـــغول بکار هستند معتقدند که شرکت‌هایی نظیر «الوپیک» و «اسنپ» انحصار این بازار را در اختیار خود دارند و با دســـتکاری قیمت‌ها و حتی کاهش شدید کرایه‌ها، مسافران را به سمت خود جذب می‌کنند و موتورسواران نیز از روی اجبار و نبود کار به خدمت این استارت آپ‌ها درمی‌آیند. بنابراین سود اصلی نصیب شرکت‌ها می‌شـــود بدون اینکه در برابر این سود و درآمد سرشـــاری که بواسطه حضور پیک‌های موتوری در این شـــرکت‌ها نصیبشان می‌شود هیچ تعهدی نسبت به رانندگان پیک موتوری داشته باشند.

آمارهایی که پلیس و شورای شهری‌ها اعلام کرده‌اند، نشان می‌دهد که حدود ۳,۵ میلیون موتورسیکلت در پایتخت تردد می‌کنند و تنها ۶۰۰ هزار موتور هر روز به منطقه ۱۲ یعنی محدوده بازار تهران، رفت و آمد دارند

گفت و گوی خبری

علی حیدری:

قانون «حداکثر استفاده از توان تولیدی» به استثمار نیروی کار می‌انجامد

گفتگو: نسرین هزاره‌مقدم

در هفته‌های گذشته یک طرح با ماهیت حمایت از توان تولیدی کشـــور در مجلس در دســـتور کار بررسی مجلس قرار گرفت که البته کلیات آن رد شد؛ مندرجات این طرح تحت عنوان «گزارش کمیسیون اصل ۴۴ در خصوص اصلاح قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی»، می‌تواند از یک طرف منابع تامین اجتماعی را تقلیل ببرد و از طرف دیگر بالقوه تهدیدکننده حقوق بیمه‌ای کارگران پیمانکاری‌ست. چرا چنین طرح‌هایی با ماهیت ضدکارگری و در تقابل با سازمان تامین اجتماعی در دستور کار قرار می‌گیرد و هدف غایی این دست پیشنهادات چیست؟

نایب رئیس هیات مدیره ســـازمان تامیـــن اجتماعی در ارزیابی طرح پیشنهادی مجلس که با هدف حمایت از توان تولیدی تدوین شده، به مغایرت‌های اساسی این طرح با قوانین مرجع و بالادستی می‌پردازد و اثبات می‌کند که این طرح در صورت تصویب، به بهره‌کشی از نیروی کار خواهد انجامد.

او در ادامه به سه مکانیســـم شناسایی و احراز سابقه حق بیمه اشاره می‌کند: این سه مکانیسم در اصل و از نظر نتیجه محاسباتی خروجی و ریالی، یکی هستند و فقط بسته به نوع کارگاه و نحوه کار با یکدیگر متفاوت هستند؛ به تعبیر دیگر اگر سازمان تامین اجتماعی درست عمل کند و اگر کارفرما و پیمانکار طبق قانون عمل نماید و حق و حقوق کارگر را در نظر بگیرد و فرار بیمه‌ای نکند، خروجی هر ســـه مکانیسم یکی است و به همان نرخ حق بیمه‌ای منجر می‌شود که براساس اصول، قواعد و محاسبات بیمه‌ای تعیین شده است:

ضریب پیمان در بیمه کارگران پیمانکاری اهمیت دارد

موضوعی که در طرح پیشنهادی مجلس مطرح شده، در نظر نگرفتن بحث ضریب پیمان و اتکای صرف به لیست‌های بیمه‌ای پیمانکار اســـت؛ حیدری در ایـــن رابطه می‌گوید: اعمال ضریب در خصوص پیمان‌ها و مقاطعه‌کاری‌ها برای این است که اولاً محیط کارگاهی و عملیاتی پیمان‌ها آنقدر وسیع و پراکنده و بعضاً صعب‌العبور است که امکان بازرسی کارگاهی (دیداری) وجود ندارد، ثانیاً کل هزینه‌های مصروفه بابت نیروی انسانی در دفاتر پیمانکار اصلی مثبوت و مضبوط نیست (به علت به کارگیری پیمانکاران دست دوم و سوم و...)، ثالثاً غالباً پیمانکاری‌ها فاقد کارگاه ثابت بوده و تمامی پرسنل شاغل در پیمان‌ها اطلاعات و مدارکشـــان در دفتر مرکزی پیمانکار وجود ندارد، رابعاً پس از اتمام عملیات پیمان، امکان بازبینی و احراز اشتغال فرد میسر نیست؛ چرا که تجهیز کارگاه پیمانکار سیار و موقت بوده و برچیده می‌شود.



تصویب این طرح به استثمار نیروی کار می‌انجامد

حیـــدری در جمع‌بنـــدی صحبت‌هـــا می‌گوید: اصل روزآمدســـازی قوانیـــن و مقـــررات تأمیـــن اجتماعی و متناسب‌سازی آن با شرایط روز جامعه امری است صحیح ولیکن بایستی توجه داشـــت که قوانین اصلی و مادر نظیر قانـــون تأمین اجتماعی بـــه طور اعم و قوانیـــن بیمه‌های اجتماعی بطـــور اخص دارای یک ســـاختار تعادل منابع و مصارف و تنظیم ورودی و خروجی هستند و اصلاح جزیی و موردی احکام آن‌ها، باعث برهم خـــوردن پایداری مالی آن‌ها می‌شود.

وی ادامه می‌دهـــد: مضافاً به این که بـــا توجه به تقلیل وصول حق بیمه ســـازمان تأمین اجتماعی از ناحیه ماده ۱۰ پیشنهادی و عدم تعبیه جایگزین معادل و مکفی، ماده مزبور مغایر با اصل ۷۵ قانون تأمین اساسی است و از همه مهمتر اینکه صیانت از حقوق کارگران و کارکنان شـــاغل در پیمان‌ها با اعمال ماده ۱۰ پیشـــنهادی میســـر نیست و تصویب آن به زمینه ســـازی برای بهره کشی و استثمار بیشتر نیروی کار منجر خواهد شد. حیدری در پایان با ابراز خشنودی از رد کلیات این طرح گفت: چنین طرح‌هایی با ماهیت متعارض با سازمان تامین اجتماعی، بایستی با دقت و با نگاه کارشناسی نقد شود تا پیشنهاددهندگان به صرافت نیفتند که بار دگر از دری دیگر وارد شـــوند و خلاف قانون، تامین اجتماعی را مورد هجمه قرار دهند.