

روی موج کوتاه

کارگران یک پمپ بنزین دررامهرمز:

با ۱۵ سال سابقه بیکار شده ایم



پس از واگذاری یک پمپ بنزن در رامهرمز، کارکنان آن بعداز ۱۵ سال بیکار شدند. به گزارش ایلنا، یکی از جایگاه‌های پمپ بنزین قدیمی در شهرستان رامهرمز در استان خوزستان، به بخش خصوصی واگذار شد. در پی این واگذاری به کارگران گفته شد دیگر به آن‌هائیزی نیست و کارگران باوجود داشتن ۱۵ سال سابقه کار، به بهانه اتمام قرارداد بیکار شدند. این بیکاری در حالی است که کارگران می‌گویند: ماه‌ها مطالبات مزدی پرداخت نشده داریم. کارگران بیکار شده بانصب پلاکاردی از مردم و مسئولان خواستند که به وضعیت در دناک آنها توجه کنند. البته این اولین بار نیست که کارکنان یک جایگاه پمپ بنزین پس از واگذاری به بخش خصوصی بیکار می‌شوند؛ در تابستان امسال در امیدیه نیز این اتفاق تکرار و واگذاری به بخش خصوصی، موجب بیکاری کارگران باسابقه شد.

■ ■ ■

یک فعال صنفی خبر داد:

۴۰ درصد، حداقل عقب‌ماندگی مزدی کارگران خباز



دبیر انجمن صنفی کارگران خباز سنندج با انتقاد از انجماد دستمزد خبازان در چهار سال گذشته گفت: مزد خبازان از سال ۹۳ افزایش نیافته است. اگر نرخ تورم هر سال را حداقل ۱۰ درصد در نظر بگیریم، در مجموع می‌شود ۲۰ درصد و این ۴۰ درصد، حداقل عقب‌افتادگی مزدی خبازان کشور است. به گزارش خبرنگار ایلنا، یدالله صدقی گفت: نامهربانی‌های بسیار در حق خبازان شده و هیچ نهادهی به مطالباتمان پاسخ نداده است. وی با طرح این پرسش که با روزی ۲۵ هزار تومان چطور می‌شود زندگی کرد، افزود: مطالبات خود را به انجای مختلف به گوش مسئولان رسانده‌ایم اما نتیجه‌ای نگرفته‌ایم. حتی پاسخ یک کلمه‌ای به نامه‌های متعددمان دریافت نکردیم. صدقی جمع‌بندی مطالبات خبازان تصریح کرد: افزایش دستمزدها، بسامان شدن بیمه کارگران نانوايي‌ها، اجرای دقیق آیین‌نامه مشاغل سخت‌وزیان اور برای کارگران خباز و حفظ استقلال انجمن‌های صنفی، خواسته‌هایی قانونی و صنفی است که تاکنون برآورده نشده است.

■ ■ ■

در پایان تجمعات هفت روزه اتفاق افتاد

تامین مواد اولیه

و پرداخت یک ماه حقوق



در پایان هفت روز تجمع کارگران گروه ملی فولادهاوز در اعتراض به عدم پرداخت ۴ ماهه معوقات مزدی‌شان و تامین نشدن مواد اولیه لازم جهت راه‌اندازی دوباره شرکت، تامین مواد اولیه و حقوق یک ماه از معوقه کارگران این شرکت قطعی شد. به گزارش ایلنا، براساس تصمیم مدیران این شرکت و اطلاعیه صادر شده: تامین مواد اولیه و حقوق یک ماه از معوقه کارگران گروه ملی فولادهاوز قطعی شد. در این اطلاعیه آمده است: بایبگیری‌های صورت گرفته از سوی مدیریت گروه ملی صنعتی فولاد ایران مواد اولیه (شمش واسلب) این کارخانه در تاریخ ۹۷/۷/۷ به صورت قرار داد فی مابین گروه ملی فولاد ایران و شرکت فولاد خوزستان به میزان ماهینه ۴۰ هزار تن نهایی شد و حمل شمش واسلب به شرکت‌از امروز آغاز خواهد شد. طبق این گزارش پیر و توافق صورت گرفته مقرر شد روزانه ۲ هزار تن شمش به این شرکت حمل شود. همچنین یک حقوق معوقه در هفته دیگر به حساب کارگران گروه ملی فولاد اهواز و اریز خواهد شد.

به دلیل شرایط سخت اقتصادی در آمدِ برخی رانندگان مسافربری کاهش چشمگیری داشته است

کمتر از یک سوم حداقل دستمز د!



شغلی این رانندگان به خبرنگار ایلنا، می‌گوید: رانندگان دو دسته هستند؛ یک دسته، خودمالک هستند یعنی بخشی از اتوبوس یا تمام آن، مال خودشان است اما دسته دیگر فقط «راننده» هستند. براساس عرف و قانون، این دسته از رانندگان، سرویسی کار می‌کنند و میزان درآمدشان «توافقی» است؛ بنابراین دستمزد رانندگان در استان‌های مختلف فرق می‌کند؛ بعضی حقوق ثابت دارند؛ برخی سرویسی حقوق می‌گیرند و برخی نیز علاوه بر حقوق ثابت، کارانه هم می‌گیرند. غلامرضا خادمی‌زاده می‌افزاید: از ابتدای امر هم حقوق

شغلی این رانندگان به خبرنگار ایلنا، می‌گوید: رانندگان دو دسته هستند؛ یک دسته، خودمالک هستند یعنی بخشی از اتوبوس یا تمام آن، مال خودشان است اما دسته دیگر فقط «راننده» هستند. مبنای توافقی دارد.

با این وجود درآمد رانندگان در ماه‌های اخیر رو به افول گذاشته؛ خادمی‌زاده این افول و ناکافی بودن دستمزد رانندگان بین شهری را تابع اوضاع اقتصادی کشور می‌داند و می‌گوید: درآمد مزدبگیران به طور عام پایین آمده است، ولی رانندگان از آنجا که درآمدشان وابسته به میزان سوددهی مالکان است، هرگاه

به دلیل شرایط بد اقتصادی و کم شدن مسافر، رانندگانی هستند که در طول ماه گاهی فقط یک سرویس یا نهایت دو سرویس می‌توانند کار کنند و بنا بر این در آمد آنها از یک سوم حداقل دستمزد وزارت کار هم کمتر است

اوضاع اقتصادی افسول کند و مردم پول کمتری داشته باشند تا خرج مسافرت کنند، درآمد آنها کم می‌شود.

چرا باید «خویش فرما» باشیم؟

وضعیت بیمه رانندگان مسافربری بین شهری چگونه است؛ خادمی‌زاده در این رابطه می‌گوید: کلیه رانندگان بخش مسافر، بیمه هستند؛ بیمه رانندگان اجباری است که ۵۰ درصد حق بیمه را دولت می‌پردازد؛ یعنی ۱۳.۵ درصد از ۲۷ درصد را دولت می‌پردازد و ۱۳.۵ درصد باقیمانده را خود راننده؛ بیمه تکمیلی رانندگان مسافربری به همراه خانواده‌های تحت تکفل‌شان رایگان است؛ این بیمه تکمیلی رایگان، مصوب سال ۱۳۸۰ است و توانسته مشکلات رانندگان و خانواده‌هایشان در بخش درمان را مرتفع سازد و به خصوص در زمان بروز حوادث شغلی موثر باشد.

او روند بیمه رانندگان را «خویش فرما» می‌داند و می‌گوید: از آنجا که رانندگان به‌طور ثابت با یک مالک یا شرکت کارفرمایی کار نمی‌کنند، قانونگذار آنها را «خویش فرما» در نظر گرفته است. البته این نوع بیمه‌گذاری مورد انتقاد برخی از رانندگان است؛ این دسته از رانندگان که برای شرکت‌های مسافربری کار می‌کنند، می‌گویند برخی از ما سال‌هاست برای یک شرکت خاص کار می‌کنیم؛ پس چرا نباید آن شرکت کارفرمای ما محسوب شود و ۲۳ درصد حق بیمه را بپردازد؟ چرا باید ما «خویش فرما» باشیم؟!

برخی دیگر از رانندگان نیز مدعی هستند که با «مالک ثابت» کار می‌کنند؛ آنها می‌گویند علیرغم اینکه مزدبگیر ثابت یک فرد خاص هستیم، این فرد هیچ مسئولیتی در قبال حق بیمه ما ندارد؛ این گروه از رانندگان خواستار اصلاح قانون بیمه رانندگان براساس وضعیت موجود و شرایط شغلی خود هستند. خادمی‌زاده در ادامه گفتگو به روند تاریخی بیمه رانندگان اشاره می‌کند و می‌گوید: سال ۱۳۷۹ اجباری بودن بیمه رانندگان توسط

درآمد مزدبگیران به طور عام پایین آمده است، ولی از آنجا که در آمد رانندگان وابسته به میزان سوددهی مالکان است، هرگاه اوضاع اقتصادی افول کند و مردم پول کمتری داشته باشند تا خرج مسافرت کنند، درآمد آنها هم کم می‌شود

مجلس شورای اسلامی تصویب شد. رانندگان تا سال ۱۳۹۱، ۱۸ درصد حق بیمه را پرداخت می‌کردند که بعد از سال ۹۱ این قانون اصلاح شد و سهم بیمه پرداختی رانندگان کاهش یافت؛ در حال حاضر فقط ۱۳.۵ درصد حق بیمه را خود رانندگان می‌پردازند و ۱۳.۵ درصد بقیه را دولت می‌پردازد.

برخی فقط ماهی یک سرویس مسافر دارند!

آیا این مبلغ حق بیمه، با توجه به اوضاع اقتصادی رانندگان قابل قبول است؛ خادمی‌زاده تصریح می‌کند: همانطور که گفتیم اوضاع اقتصادی رانندگان، جدا از اوضاع اقتصادی کشور نیست؛ رانندگان «معمولاً» سرویسی هستند؛ در ماه‌های اخیر، کار کم شده و در نتیجه تعداد سرویس کمتری نصیب آنها می‌شود. در این شرایط، خیلی از رانندگان، کارگیرشان نمی‌آید و در ماه، نهایت دو سرویس مسافر می‌برند؛ در نتیجه از آنجا که ۷۰ درصد روزهای ماه بیکارند، این مبلغ حق بیمه برایشان زیاد است.

او ادامه می‌دهد: با توجه به متغیر بودن شرایط شغلی رانندگان، رانندگانی هستند که در طول ماه گاهی فقط یک سرویس یا نهایت دو سرویس می‌توانند کار کنند؛ زیرا تعداد سرویس به دلیل شرایط اقتصادی مردم کم و تعداد راننده زیاد شده؛ بنا بر این درآمد رانندگانی که ماهی یک یا دو سرویس کار می‌کنند، از یک سوم حداقل دستمزد وزارت کار هم کمتر است.



بهره‌برداری‌های ناصواب نبودیم. باید بار دیگر اضافه کنیم که مسئولیت بیکاری کارگران قطعه‌سازی را بر گردن دولت است. دبیر کانسون هماهنگی‌های شوراهای اسلامی کار استان تهران، افزود: دولت توجه کند که کامیون‌داران با اعتراضات مداوم و سازمان یافته به بخشی از مطالبات خود دست یافتند. از این بعد سایر بخش‌های جامعه هم برای رسیدن به مطالبات خود به چنین اعتراضاتی دست می‌زنند؛ از این رو بهتر است که در مواجهه با مطالبات گروه‌های مختلف اجتماعی اعم از اصناف و کارگران تعقل بیشتری به خرج دهد تا انباشت مطالبات به اعتراضات صنفی گسترده نینجامد.

بهانه نتراشند. در نهایت هم افزایش قیمت خودرو و هم بهانه‌های قطعه‌سازان در جهت مصالح خودروسازان است. در این میان دولت و وزارت کار باید نظارت خود را بر خودروسازی‌ها و شرکت‌های وابسته به آنها بیشتر کنند چرا که دود تعدیل کارگران و نارضایتی مردم از کیفیت خودروها که به مرگ آنها در جاده‌ها و خیابان‌ها می‌انجامد، به چشم حاکمیت می‌رود.

حبیبی با بیان اینکه اگر خودروسازان طلب قطعه‌سازان را ندهند قطعات بی‌کیفیت تحویل می‌گیرند، افزود: اگر دولت به گونه‌ای عمل می‌کرد که اقتصاد در سراشیبی سقوط و فروپاشی قرار نمی‌گرفت، شاهد این همه

فراگیر تبدیل شده است؛ حالا چه از ناحیه خودروسازی‌ها و چه از ناحیه قطعه‌سازی‌ها. وی یادآور شد: قطعه‌سازها مطالباتی دارند و این حق دارند که از طرق قانونی برای پیگیری مطالبات خود اقدام کنند؛ چرا که در نهایت کارگران و مشتریان از نبود یک رابطه منطقی و سالم اقتصادی میان این دو متضرر می‌شوند؛ چنانکه تا همین جای کار هم چندتا از کارخانه‌های قطعه‌سازی که در بخش خصوصی فعال هستند، تعطیل شده‌اند. البته این تعطیلی‌ها دلایل مختلفی دارد. یکی از آنها بالا رفتن نرخ ارز و در نهایت بالا رفتن هزینه‌های تولید است؛ موضوعی که بیش از همه امنیت شغلی کارگران را تهدید می‌کند. این فعال کارگری با بیان اینکه دولت باید تقمین لازم را برای پرداخت مطالبات قطعه‌سازان از خودروسازان بدهد، تصریح کرد: خودروسازان نمی‌توانند ادعا کنند که خودرو را با قیمت پایین می‌فروشند و دارند ضرر می‌دهند چرا که هیچ‌کس این موضوع را باور نمی‌کند. در نهایت خودروسازان از تکانه‌های اقتصادی که مردم را متضرر می‌کنند باجیب پر پول بیرون می‌آیند.

قطعه‌سازان بهانه تراشی نکنند

دبیر کانسون هماهنگی‌های شوراهای اسلامی کار استان تهران، افزود: قطعه‌سازان هم بیشتر از این برای تعدیل کارگران خود

شرکت‌های قطعه‌سازی وابسته به شرکت‌های بزرگ خودروساز هستند و با سرمایه‌های آنها شکل گرفته‌اند، افزود: در نهایت خودروسازی‌ها ناچار می‌شوند که مطالبات قطعه‌سازی‌ها را پرداخت کنند، اما پرسشی که وجود دارد، این است که مگر خودروسازان قیمت تولیدات خود را به‌صورت تساعدی بالا نبرده‌اند، پس چرا مطالبات قطعه‌سازی‌ها را پرداخت نمی‌کنند؟

محصولاتی که همچنان بی کیفیت هستند

دبیر کانسون هماهنگی‌های شوراهای اسلامی کار استان تهران با بیان اینکه خودروسازی‌ها در حالی برخی از تولیدات خود را تا ۱۰ درصد و بیشتر گران کرده‌اند که محصولاتشان همچنان بی کیفیت است، تصریح کرد: در گذشته خودروسازان برای بالا رفتن فروش و افزایش سهم خود از بازار به مشتریان وام می‌دادند. این وام‌ها آن زمان معضلی شد و در نهایت قیمت خودروها به صورت کاذب بالا رفت. با این حال خودروسازان همان زمان هم دست به تعدیل کارگران خود زدند و سهم چندانی از افزایش سود خود را برای بهبود شرایط معیشتی کارگران اختصاص ندادند. متاسفانه بهر پرداری از بحران به یک اپیدمی این فعال کارگری با بیان اینکه عموم

دبیر کانسون هماهنگی‌های شوراهای اسلامی کار استان تهران، گفت: دولت مقصر اصلی بیکاری احتمالی صدها هزار کارگر قطعه‌سازی‌هاست، چرا که نتوانسته یک رابطه منظم اقتصادی میان بخش‌های مولد جامعه (قطعه‌سازی‌ها و خودروسازی‌ها) برقرار کند.

حسین حبیبی در گفت‌وگو با ایلنا، با اشاره به صحبت اخیر دبیر انجمن قطعه‌سازی مبنی بر احتمال تعدیل ۵۰ هزار نفر از کارگران قطعه‌سازی‌ها به خاطر پرداخت نشدن ۱۰ هزار میلیارد تومان از مطالبات‌شان توسط خودروسازی‌ها، گفت: در آشفته بازار اقتصاد ایران هر کسی تلاش می‌کند از آب گل آلود برای خود ماهی بگیرد و جو را متشنج کند.

وی تصریح کرد: هرگاه قیمت دلار به سبب نوسانات اقتصادی بالا می‌رود، عده‌ای دست به احتکار کالاها زده و عده‌ای هم قیمت‌ها را به صورت کاذب بالا می‌برند. حالا قطعه‌سازی‌ها هم در ادامه تکاپو برای دریافت مطالبات خود از خودروسازی‌ها، تهدید به تعطیل بخشی از کارگاه‌های خود یا تمام آن می‌کنند، تا به واسطه به خودروسازان اعم از دولتی و خصوصی برای پرداخت مطالباتشان فشار وارد کنند.

این فعال کارگری با بیان اینکه عموم