

نامه ای از یک کارگر شرکت ایران خودرو

مجله ی راه آینده

چهاردهم تیر هشتاد و هفت

شرکت ایران خودرو جزو صنایعی در کشور است که از ابتدای انقلاب نه تنها کاهش تولید نداشته است بلکه در دهه هفتاد همگام با دیگر کارخانجات خودروسازی شروع به مونتاژ و تولید خودروهای دیگر نموده است که این امر باعث گسترش کارخانه و افزایش تعداد کارگران نیز شده است اما این گسترش که سود سرشاری را برای کارخانه ایران خودرو به ارمغان آورده است آیا در زندگی اقتصادی کارگران ایران خودرو نیز نقشی داشته است؟ چه تغییراتی چه در ساختار و چه در شکل کاری کارگران به وجود آمده؟ آیا دست‌آوردهای کارگران در قبل از انقلاب حفظ شده و یا گسترش پیدا کرده و یا اینکه آن دست‌آوردهای درخشان در طی سالیان تعدیل نیرو کم رنگ گشته است.

در دهه‌ی هفتاد ایران خودرو نیز مانند دیگر صنایع دست‌خوش بازخریدها، بازنشستگی پیش از موعد، و در یک کلام تهی شدن کارخانه از کارگران قدیم و باسابقه شد.

با رفتن کارگران با سابقه هجوم به دست‌آوردهای کارگران شروع شد. دیگر استخدامی به صورت دائم صورت نگرفت و این امری شد برای فشار و تهدید روز افزون دست‌آوردهای کارگران.

با آمدن شرکت‌های پیمان‌کار هجوم به دست‌آوردهای کارگران شروع شد. حال دیگر کارخانه کارفرمای کارگران نبود بلکه شرکت‌های پیمان‌کاری نقش کارفرما را به عهده گرفتند و این آغاز ماجرای بی قانونی و سرگردانی کارگران بود. شرکت‌های پیمان‌کاری با قراردادهای آن‌چنانی بخش اعظم دستمزد کارگران را ربوده و در عین حال با سختگیری و فرار از قوانین کار، کارگران جویای کار را در مقابل کارگران شاغل قراردادند تا بتوانند با این شیوه هم سختگیری‌ها را بیشتر کنند و هم شدت کار و در نهایت خاموش کردن هر اعتراضی را با اخراج پاسخ گویند. روزگاری کارگران ایران خودرو به عنوان سمبل کارگر مرفه در جامعه مطرح می‌شدند اما امروز از آن رفاه جز فشارهای روحی و روانی چیزی به جا نمانده است. فشارهای روحی و روانی در خطوط تولیدی به دلیل شدت و سرعت خط تولید باعث عصبی بودن و پرخاشگری کارگران شده است. سرپرستان به بدترین نحو با کارگران برخورد می‌کنند و طوری آموزش دیده‌اند که کارخانه را مال خود و کارگران را به چشم برده می‌بینند و برخوردشان با کارگران توهین‌آمیز و همراه با تهدید می‌باشد. در موقع کار کوچکترین اشتباه یا فراموشی باعث کسر حقوق و مزایا و حتا گرفتن تعهد و فشارهای مضاعف به کارگران می‌شود.

و همین فشارها باعث گردیده کارگران نسبت به هم احساس بیگانگی پیدا کنند. سرعت خط تولید و عدم امنیت شغلی باعث درگیری‌های لفظی کارگران در هر آن می‌شود. کارگران با این شرایط به هیچ وجه نمی‌توانند به یکدیگر اعتماد کرده و متحد شوند.

در ابتدای هر سال تعطیلات سال جدید طبق تقویمی به کارگران داده می‌شود که کل این تعطیلات ۲۶ روز در طول سال

است. در صورتیکه همه این ۲۶ روز تعطیلی قراردادی را کارگران با تهدید به اخراج و فشار، سرکار حاضر می‌شوند. در صورت عدم حضور به هر دلیل برکه غیبت و عدم همکاری در پرونده کارگران درج می‌گردد. این عدم همکاری باعث می‌شود که قرارداد کارگران از شش‌ماه به سه‌ماه و در صورت تکرار از سه‌ماه به یک‌ماه و در نهایت به اخراج کارگران منتهی شود. علاوه بر این‌گونه فشارها، حق تولیدی که به کارگران در ازای یک‌ماه تولید پرداخت می‌شود در صورت یک‌روز غیبت و یا عدم حضور با ۱۰ الی ۵۰ درصد کاهش به کارگران پرداخت می‌شود که این غیرقانونی است چرا که باید حق تولید همان یک‌روز غیبت از کارگران کسر شود.

کارگران خطوط تولید با آن‌که یک کار مساوی را انجام می‌دهند، اما به صورت‌های مختلف در شرکت مشغول به کار می‌باشند.

حدود ۵ درصد از کارگران به‌صورت استخدام رسمی می‌باشند - مابقی کارگران به‌صورت قراردادی از شش‌ماه تا یک‌ماه و یا پیمان‌کاری و پکیجی می‌باشند - که با پایان قراردادشان چنانچه عدم همکاری در پرونده‌شان نداشته باشند تمدید قرارداد می‌شوند. اینکه آیا در پایان قرارداد این قرارداد تمدید خواهد شد یا نه یکی از مشکلات اصلی کارگران است و این دست‌آویزی برای فشار و خاموش کردن اعتراض کارگران می‌باشد. کارگران قراردادی دریافتی‌اشان کمتر از کارگران استخدام رسمی است که طبقه ماده ۳۸ قانون کار، گاه اعلام می‌دارد: برای انجام کار مساوی که در شرایط مساوی و در یک کارگاه انجام می‌گیرد باید به زن و مرد مزد مساوی پرداخت شود.

اما این بی‌قانونی به این‌جا ختم نمی‌شود. کارگران پیمان‌کاری که به‌صورت پیمانی کار می‌کنند هر کدام به یک شرکت پیمان‌کاری مربوط می‌شوند و در صدی از حق تولید و حقوق آن‌ها را پیمانکار پرداخت می‌کند و کارگران پیمانی با پیمانکار مربوطه طرف هستند. یکسری از کارگران نیز به صورت پکیج کار می‌کنند که بنا به گفته یکی از مدیران منابع انسانی ایران خودرو این کارگران مانند لیوان یکبار مصرف می‌باشند که هر وقت به‌خواهند آن‌ها را دور می‌ریزند. این کارگران در حدود ۳ یا ۴ سال سابقه کار دارند و هر سال از این شرکت به شرکت دیگر منتقل می‌شوند و این چند وضعیتی بودن کارگران بزرگترین مانع اتحاد کارگران است. کارگران پکیج آرزو می‌کنند به‌صورت کارگر پیمانی کار کنند، کارگران پیمانی آرزو دارند بطور قراردادی کارکنند و کارگران قراردادی آرزو می‌کنند که روزی به‌طور رسمی استخدام شوند. کارگران قراردادی سابقه‌ای از ۵ سال تا ۱۰ سال در ایران خودرو دارند.

مرخصی و تعطیلات روز جمعه

همه کارگران در صورت درخواست مرخصی باید دو هفته قبل هماهنگی لازم را به عمل آورده به مرخصی روند. در صورت بروز مشکل و نیامدن سرکار برای‌شان غیبت منظور می‌گردد. در تمام ایستگاه‌های کاری همیشه مساله مرخصی یک معضل برای کارگران است در بیش‌تر موارد از جمله حوادث کاری و یا بیماری یکی از کارگران یا ترک کاری از کار و یا سفرهای زیارتی کلیه مرخصی‌های درخواست شده لغو می‌گردد.

طبق ماده ۵۱ قانون کار: کار کارگران در شبانه روز نباید از ۸ ساعت تجاوز نماید و تبصره ۱ کارفرما با توافق کارگران، نماینده یا نمایندگان قانونی آنان می‌تواند ساعات کار را در بعضی از روزهای هفته کمتر از میزان مقرر و در دیگر روزها اضافه بر این میزان تعیین کند به شرط آن‌که مجموع ساعات کار هر هفته از ۴۴ ساعت تجاوز نکند.

این مواد قانون کار در شرکت ایران خودرو به راحتی زیر پا گذاشته می‌شود.

فقط پنجشنبه‌ها نیست که کارگران باید سرکار حاضر شوند. بلکه ۵۰ درصد از جمعه‌های طول سال و همه تعطیلات رسمی کشور را هم کارگران ایران خودرو باید سرکار حاضر باشند به استثنای رحلت امام خمینی - روز عاشورا- و شب ۲۱ رمضان

بیشتر کارگران به صورت ۳ شیفت کار می‌کنند و از گرفتن حق شیفت محرومند، ساعات شبکاری از ۲۰/۲۳ شروع و تا ساعت ۷/۱۰ صبح ادامه دارد.

بیشتر کارگران به صورت ۳ شیفت کار می‌کنند و از گرفتن حق شیفت محرومند، ساعات شبکاری از ۲۳/۲۰ شروع و تا ۷/۱۰ صبح ادامه دارد.

ماده ۵۷ قانون کار: در کار نوبتی ممکن است ساعات کار از ۸ ساعت در شبانه روز و چهل و چهار ساعت در هفته تجاوز نماید، لیکن جمع ساعات کار در چهار هفته متوالی نباید از ۱۷۶ ساعت تجاوز نماید یعنی هر هفته بطور میانگین ۴۴ ساعت.

دوستان کاش شما ساعات اضافه کاری و نوبتکاری ما را در یکماه میدیدید و بعد متوجه می‌شدید چه فشاری را کارگران ایران خودرو به جهت تامین معاش زن و فرزندان خود به‌دوش می‌کشند و چه راحت این ماده قانونی با مصوبه شورای عالی کار در مورد حداقل حقوق ۱۸۳۰۰۰ تومان نقض می‌شود و کارگران برای جبران بخشی از هزینه‌های زندگی خود مجبور که نه، بلکه با طیب خاطر اضافه کاری و نوبتکاری بیش از قانون کار می‌کنند. آری طبق اصل ۴۳ قانون اساسی با ۸ ساعت کار در روز باید معاش یک کارگر تامین شود تا او بتواند به خودسازی بپردازد اما شما بگویید چه گونه با دستمزد ۱۸۳۰۰۰ تومانی می‌شود این اصل قانون اساسی را جامه عمل پوشانند.

پرداخت حق تولید در ایران خودرو بدون حساب و کتاب می‌باشد و هرچقدر خودشان به‌خواهند به حساب کارگران واریز می‌کنند و با اینکار می‌خواهند در صورت عدم پرداخت به مشکلی برنخورند و کارگران نیز حرفی برای گفتن نداشته باشند و حق اعتراض نیز از آنان سلب گردد.

آیا همه این فشارها می‌تواند از اتحاد و یکپارچگی کارگران ایران خودرو جلوگیری کند؟

تاریخ مبارزاتی کارگران چه در جهان امروز و چه در تاریخچه مبارزاتی کارگران ایران خودرو در گذشته نشان داده است که حتی زمانی که کارگران ایران خودرو جزو مرفه‌ترین قشرهای طبقه‌ی کارگران ایران بودند و کارفرما با پرداخت حقوق‌های بالا نسبت به دیگر کارگران سعی در جدا کردن کارگران ایران خودرو از سایر اقشار طبقه کارگر ایران بود. کارگران ایران خودرو با اعتصاب در سال ۵۷ شعور و آگاهی و همبستگی خود را با سایر زحمت‌کشان ایران به نمایش گذاشت. و این مهم دور نیست - فردا متعلق به زحمت‌کشان است.

یکی از کارگران ایران خودرو

مجله‌ی راه آینده

پنجشنبه نوزدهم اردیبهشت ۱۳۸۷

دریافتی از: کارکو