

جامعه ما به ماهها و روزهای تعیین کننده‌ای نزدیک می‌شود! نگاهی به مرحله سوم اعتصاب کامیون رانان

گفتگوی امیر جواهری با منصور انتظاری



مقدمه: در روزهایی که مرحله سوم اعتصاب رانندگان کامیون، هفته سوم اعتصاب خود را به شکل وسیع و گسترده ای به پیش می برد، با استفاده از فرصتی که یک سفر کاری پیش آورده بود، امکان آن فراهم شد تا در این رابطه با آقای منصور انتظاری، کارشناس مدیریت حمل و نقل که بیش از سی سال در مدیریت این صنعت در کشور فعال است و مشکلات و مسائل آن را می‌شناسد به گفتگو بنشینیم.

پرسش اول: اعتصاب این مرحله حول چه مسائلی و به چه دلایلی است؟ اعتصابیون به طور دقیق چه مطالباتی دارند؟

پاسخ: داستان حمل و نقل و رانندگان کامیونهای حمل کالای برون شهری، یکی داستان است پر آب چشم. اما داستان کدام قشر و طبقه زحمتکش دیگر در این ویرانسرا چنین نیست؟ واقعیت این است که سیاست های نولیبرالی و اجرای فرامین بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول خصوصاً از سال‌های ۱۳۶۷ به بعد که کشتیبان را سیاستی دگر آمد! و رودر بایستی ها را کنار گذاشتند، در یک زمینه‌ای که فاقد هرگونه تشکل و حزبی بود، (در پایان دهه شصت ایران به برهوتی تبدیل شده بود که فقط تخم های زهر آگینی که فساد می‌پرورند در آن قابل کشت شده بود) شروع به اجرای سیاست هایی کردند که امروز مردم ایران، خصوصاً زحمتکشان حاصل آن را با پوست و گوشت خود لمس می‌کنند. اما در پاسخ به سؤال اول شما اجمالاً عرض می‌شود تا سال ۱۳۶۸ نظم و نسبی نسبی بر امور حمل و نقل کالا حاکم بود و آن هم بیشتر از اجبار جنگ و اقتصاد جنگی می‌آمد. مثلاً کرایه‌ها بر اساس تن – کیلومتر محاسبه می‌شد و به رانندگان خدماتی نظیر لاستیک و روغن و وسایل یدکی (البته در صورت

بردن بار به جبهه‌ها یا بنادر) داده می‌شد؛ اما از سال ۱۳۶۹ به بعد نرخ کرایه‌ها آزاد شد تا عرضه و تقاضای بازار آزاد مقدس! آنرا تعیین کند. ظاهراً این فرمول تا زمانی که "بحران" نباشد، تا حدودی جواب گوشت! اگرچه در آن سال‌ها هم رانندگان زحمتکش، چه مالک و چه راننده، عمدتاً برای پرداخت اقساط بانکی و یا تعمیرات و لاستیک هزینه می‌کردند. اما به هر حال این چرخ نیمه ویرانه می‌چرخید.

اینها برای اینکه رانندگان را مانند دیگر اقشار زحمتکش تحت انقیاد خود در آورند، در راستای همان سیاست‌های نولیبرالی، تشکل‌هایی تحت عنوان انجمن‌های صنفی رانندگان در هر استان و کانون انجمن‌های صنفی رانندگان کشور در تهران ایجاد کردند. تشکل‌هایی زرد که فاسدترین افراد تحت عنوان نمایندگان رانندگان در آنها منصوب می‌شدند؛ «خانبلوکی» معروف‌ترین آن‌هاست که حدود سی سال در رأس این تشکل هرچه خواست کرد. و در راستای همان - مثلاً - برون سپاری و واگذاری امور به بخش خصوصی خدماتی حول صدور دفترچه و کارت هوشمند راننده و کامیون را به این تشکل‌ها واگذار کردند که خود منشأ فساد گسترده‌ای شد که ناشی از غیرانتخابی و غیردموکراتیک بودن نمایندگان رانندگان در این تشکل‌ها بود. به همین دلیل امروز یکی از خواسته‌های اساسی رانندگان ایجاد اتحادیه‌های واقعی رانندگان توسط خودشان است.

مطالبه دیگر رانندگان بازگشت شیوه و نظام تعیین کرایه بر اساس تن - کیلومتر می‌باشد، که حداقل مبنایی برای رانندگان است تا در شرایط مختلف اقتصادی بتوانند روی آن حساب کنند و صاحبان کالا و شرکت‌ها و دلال‌ها از هر شرایطی برای زورگویی به آنها سوء استفاده نکنند.

واقعیت این است که در شرایط بحران اقتصادی و شرایط واقعاً حساس کنونی! زحمتکشان بیشترین آسیب را می‌بینند.

شرکت‌های حمل و نقل و دلالان که به صورت رکن اساسی این اقتصاد دلالی و رانتی در آمده‌اند با کم کردن کرایه‌ها و دریافت پورسانت‌های بیشتر از رانندگان، که گاهی به بیش از نصف کرایه هم می‌رسد، آنان را سخت تحت فشار قرار می‌دهند. از طرف دیگر گران شدن نرخ کالاها و خدماتی که رانندگان به آن نیاز دارند این فشارها را مضاعف می‌کند. پس یکی دیگر از خواسته‌های آنان کوتاه شدن دست واسطه‌ها و دلالان و پائین آمدن قیمت کالاهایی که برای آنان اساسی است، همچون لاستیک، روغن و وسایل یدکی است.

پرسش دوم: رانندگان کامیون‌ها به چه لایه‌هایی تقسیم می‌شوند و مناسبات رانندگان با سهمی که از درآمد کامیون‌ها دارند، و میزان دستمزدشان چگونه است و چگونه معین می‌شود؟

پاسخ: رانندگان کامیون از نظر مالکیت و منبع درآمد چند دسته‌اند. برخی در استخدام شرکت‌ها هستند که اغلب شرکت‌های دولتی یا وابسته به نهادهای نظامی، ارگان‌ها یا شبیه دولتی‌اند؛ که تعداد زیادی از رانندگان را شامل نمی‌شود. و اغلب هم سطح یک کارگر (متخصص) حقوق معرف قانونی می‌گیرند. دسته دوم رانندگانی هستند که برای مالک حقیقی (یا حقوقی بخش خصوصی) کار می‌کنند و در بهترین حالت اغلب درصدی از سود خالص را دریافت داشته، یا بدون قرارداد رسمی و کمتر از مصوب قانون، دستمزد می‌گیرند که شرایط دشواری دارند.

دسته سوم هم رانندگانی‌اند خود مالک کامیون هستند و روی آن کار می‌کنند که با توجه به اقساط سنگین و هزینه استهلاک و نگهداری بالای کامیون، درآمد ثابت و مطمئنی ندارند و همیشه مقروض و زیر فشارند. در نهایت فرقی هم ندارد که از کدام دسته و چگونه رانندگان کسب درآمد می‌کنند، با توجه به کار سنگین و طاقت‌فرسا، درآمدشان در این روزگار کفاف مخارج را نمی‌دهد.

به عنوان مثال در سال‌های گذشته و پیش از تشدید بحران اقتصادی، اغلب رانندگان کامیون از مشتری‌های رستوران‌های خوب بین راهی بودند و خوراک و پوشاک خوبی داشتند، در حال حاضر اما

راننده و همکاری به خرید مواد اولیه و طبخ غذایی سبک برای خود قناعت کرده و سعی می‌کنند از هزینه‌های دیگر تا حد امکان کم کنند. که این با توجه به کار سنگین و حضور در بیرون شهر و دوری از خانواده، برای رانندگان مشکل مضاعف است.

پرسش سوم: تشکلهای رسمی و کانونهای صنفی رانندگان چه نقشی در این اعتصاب دارند و آیا این تشکلهای اصولاً مقبولیتی بین رانندگان دارند؟

پاسخ: از اعتصاب خرداد ماه به بعد، رانندگان دریافته‌اند که بدون تشکل واقعی که مربوط به خودشان باشد نمی‌توانند مبارزه کرده و به خواسته‌هایشان برسند و از طرف دیگر با دیدن دستپاچگی مقامات حکومت و به دست و پا افتادنشان، به قدرت واقعی خود تا حدی پی برده‌اند.

صنف رانندگان کامیون برای تشکل یابی دو نقطه ضعف اساسی دارد که یکی پراکنده بودن آنان (که در جای خاصی مجتمع نیستند مگر در پایانه‌ها) و دیگری بدهکار و دست به دهان بودنشان (که اگر کار نکنند نه می‌توانند زندگی کنند و نه می‌توانند بدهی‌ها، قسط‌ها و قرض‌های عقب مانده‌شان را بپردازند) دارند. با این وجود و با توجه به تغییر میزان تحویلات رانندگان در دهه‌های گذشته، ما شاهد استفاده رانندگان تحصیلکرده و باسواد کامیون‌های حمل بار بین شهری از اینترنت و شبکه‌های اجتماعی برای ارتقاء آگاهی و تبادل اطلاعات و ارتباط هستیم که این نقطه قوت، ضعف پراکندگی را تا حدود زیادی کاهش داده است و رانندگان توانستند تا امروز، قهرمانانه مقاومت کنند. آنها فاقد تشکل و صندوق اعتصاب هستند، هم اینک نیز مرامی از یکدیگر پشتیبانی می‌کنند و با همین امکانات و روش‌های موجود سعی در ایجاد اتحادیه سراسری رانندگان برون شهری دارند. تشکلهای ساخته شده از بالا، تا به امروز هیچ مقبولیتی در بین رانندگان کامیون‌ها نداشته و ندارند.

پرسش چهارم: بطور مثال؛ این جناب خانلوکی، خان پیشین کانون انجمن‌های صنفی رانندگان کامیون که خردادماه برکناری‌اش را اعلام شده بود، گویا مجدداً برای کنترل اوضاع و شکستن اعتصاب احضار شده. از دیگر سو تهدید و سرکوب قضائی، دستگیری رانندگان اعتصابی را هم شاهدیم، چرا؟

پاسخ: پیشتر هم گفتیم؛ امثال او [خانلوکی] در این رشته حمل و نقل کم نیستند. خانلوکی شیادی‌ست که با تکیه بر این سمت، پیشتر ۵ هزار جفت لاستیک در بازار آزاد آب کرد، کامیون چینی به اسم آلمانی وارد کرد، میلیاردها از بیمه رانندگان بالا کشید، کمیسیون باربری‌ها را افزایش داد و الخ...

این کانون‌ها و انجمن‌های صنفی فرمایشی رانندگان کامیون، با این جناب خانلوکی به قدر کافی ضدیتشان را با منافع رانندگان نشان داده‌اند. در همان حال که امثال او مشغول ارتزاق از نام و نشان و موقعیت رانندگان هستند، خود به خود روشن است که تشکل‌های صنفی رسمی، اگر اعتصاب شکن نباشند، نقشی در اعتصاب ندارند، چرا که همگی حکومت ساخته هستند.

اما در عوض، رانندگان دیگری در صف اول اعتصاب هستند، کامیون‌ها را در پایانه‌ها خوابانده‌اند. جاده می‌بندند، در عوض و در برابر خواست‌های واقعی‌شان، از جانب حکومت به اتهام "قطاع‌الطریق" تهدید به "اعدام" می‌شوند. نمی‌توان به اینان و ادعاهایشان اعتماد نمود.

اینکه می‌پرسید چرا این حد دستگیری...؟ روشن است، رژیم با دستگیری فعالان و افراد شناخته شده آنان سعی دارد، با ایجاد رعب و وحشت به اعتصاب پایان دهد، لیکن واقعیت آن است که شرایط موجود رانندگان همان‌کار به استخوان رسیدن است، و کار نکردن امروز برای هر راننده کامیونی به‌صرفه‌تر است، هرچند آنها که مقروض هستند، بیش از پیش تحت فشارند. و تا زمانی که این افراد و تشکل‌های وابسته قدرت و اختیار داشته باشند، رانندگان کامیون و اصولاً بخش حمل و نقل بین شهری

که یکی از مهمترین بخش های ناوگان حمل و نقل کشوری هست از داشتن سندیکای مستقل محرومند.

پرسش پنجم: آیا مرحله سوم اعتصاب تا اینجای کار موفق است؟ فکر می‌کنید رانندگان اعتصابی به هیچ سطح از خواست هفده‌گانه خود تا به امروز دست یافته‌اند، آنگاه که به خواستی دست پیدا نکرده‌اند چرا می‌توان آنرا مفید دانست؟

پاسخ: تا این مرحله، اعتصاب توانست خود را از سطح چند استان، به گستردگی به استان های پرشماری و بالا تر از سیصد (۳۰۰) شهر برساند. توانست بازخوردی در سطح مجلس و دولت و مطبوعات و رسانه‌ها باز کند. توانست کنش ها و واکنش ها و همبستگی دیگر گروه‌های اجتماعی در داخل و خارج از کشور را با خود همراه گرداند. اینها همه جنبه‌های موفق این مرحله از اعتصاب است. از آنجا که این بار واقعاً وارد به استخوان همه رانندگان رسیده است. یعنی وضعیت به گونه‌ای شده که کار نکردن برای رانندگان به‌صرفه‌تر است - چرا که درآمد آن ها پاسخگوی هزینه‌ای نیست - هرچه حکومت فشار می‌آورد و وعده می‌دهد، کارگر نمی‌افتد و از طرف دیگر رانندگان به اهمیت و نقش خود در اقتصاد بیشتر پی می‌برند.

پرسش ششم: در اعتصاب این دوره ما جدا از "انجمن صنفی رانندگان" که شما نیز به آن اشاره داشتید، در دل افشاکری ها در سطح استان ها و شهرستان های گوناگون؛ شاید رو شدن ده‌ها تشکل خود ساخته نظیر: "کانون انجمن های صنفی نمایندگان ناوگان باری" یا "کانون انجمن های صنفی رانندگان ناوگان مسافری" یا "کانون انجمن های صنفی رانندگان ناوگان حمل کالای سراسر کشور" یا "کانون انجمن های صنفی ناوگان حمل و نقل جاده ای" و غیره ... بودیم. آیا این سطح تشکل ها را هم باید تشکل از بالا نام نهاد؟

پاسخ: استفاده رانندگان از رسانه‌های مجازی اجتماعی دلیل مطرح شدن این تشکل‌ها در صنف حمل و نقل است که حتی اگر شبیه استقلالی هم داشته باشند، اغلب تشکل های کارفرمایی محسوب می‌شوند که برای حمایت از حقوق مالکان و سرمایه‌داران همیشه در هر صنف و شهرستانی در کشور ایجاد می‌شدند و حکومت هم از آن بر خلاف تشکل‌های مستقل کارگری، حمایت می‌کند. هرچند همه این انجمن‌ها حکومت ساخته است، لیکن در بسیاری از استان‌ها افراد خوبی در آنها فعالند. اما بدلیل عدم کارایی آنها، مانند کانون کشوری انجمن‌ها که در تهران است، یکی از خواست‌های اصلی رانندگان تشکیل اتحادیه رانندگان کالای برون شهری است.

تا اینجا اعتصاب دستاورد ملموسی نداشته و حکومت سعی کرده ضمن بکارگیری ناوگان دولتی و تهدید و فشار بر شرکت های حمل و نقل، بحران را سرشکن کند. البته مسکن‌هایی مثل توزیع یک میلیون حلقه لاستیک و روغن دولتی، تزریق کرده است ولی اینها پاسخگوی دشواری‌های موجود رانندگان نیست.

واقعیت این است که بحران هر روز عمیق‌تر می‌شود؛ حکومت فاسدتر و پوسیده‌تر از آن است که بتواند پاسخی جز زور و سرکوب به خواسته‌های مردم بدهد. درحالی که پایینی‌ها واقعاً نمی‌خواهند، اما بالایی‌ها هنوز می‌توانند. در چنین شرایطی اهمیت اعتصابات در تضعیف توانایی حکومت و ایجاد اتحاد بین مردم است. در واقعیت امر جامعه ما به ماه‌ها و روزهای تعیین کننده‌ای نزدیک می‌شود!

چهارشنبه ۲۵ مهر ۱۳۹۷ برابر با ۱۷ اکتبر ۲۰۱۸