

ساعت‌ها کار برای دریافت چند کیلو بلیت!

پای صحبت رانندگان اتوبوس شرکت واحد

گزارش زیر از خبرگزاری دانشجویی ایسنا گرفته شده است. در این گزارش، خبرنگار با چند تن از رانندگان شرکت واحد اتوبوس رانی تهران و حومه به صحبت می‌نشیند و گفته‌های آنان را بازتاب می‌دهد. این گزارش برای آشنایی خوانندگان اتحاد کار با مسائل و مشکلات رانندگان شرکت واحد اتوبوس رانی تهران، از زبان خوشان، درزیر آورده می‌شود.

فضای گرم و پر از دود یکی از پایانه‌های اتوبوسرانی شرکت واحد تهران و حومه مملو از مسافرانی است که در انتظار آمدن اتوبوس برای رسیدن به مقاصد خود هستند و راننده‌ای که تازه از راه رسیده بدون استراحت به صورت افتخاری حمل و نقل مسافران خط دیگری را به عهده گرفت. بالاخره پیرو مذاکرات قبلی و با حضور یکی از مسوولان تشکلهای کارگری شرکت واحد موفق به مصاحبه با چند تن از رانندگان شدیم.

بر این اساس پای درد و دل چند تن از کارگران (رانندگان) شرکت واحد اتوبوسرانی شرکت واحد تهران و حومه نشستیم.

حمید با ۱۱ سال سابقه به صورت رسمی در شرکت واحد به عنوان راننده مشغول به کار است. او در

گفت‌وگو با خبرنگار کار و اشتغال ایسنا گفت: «حقوق روزانه ما شش هزار و ۲۰۰ تومان است که در ماه به حدود ۱۸۰ هزار تومان می‌رسد.»

وی با اشاره به محاسبه دقیق ساعات کاری برای پرداخت حقوق توضیح داد: «در خصوص افرادی که رانندگان ۱۲ ساعتی هستند فاصله زمانی بازگشت به ایستگاه (خط) که به گاراژی معروف است بر خلاف ساعت رفت محاسبه نمی‌شود و حقوق این دسته از کارگران کاهش می‌یابد.»

او مشکلات و موارد اعتراض کارگران را به صورت عمومی در زمینه فیش حقوقی ندانست و گفت: «مشکلات کارگران در خصوص حقوق‌ها و مزیت‌های جانبی است. به طور مثال شغل خدماتی رانندگانی با کارگر تولید متفاوت است. کارگران تولید در مراکز تولیدی علاوه بر دریافت حقوق ثابت از پاداش تولید و بهره‌وری برخوردار هستند که به طور مستقیم درصدی به کارگر تعلق می‌گیرد اما کارگران شرکت واحد تنها حقوق ناچیزی دریافت می‌کنند.»

وی با عنوان شغل رانندگی در دسته مشاغل سخت و زیان‌آور خاطرنشان کرد: «باید مسوولان مربوطه با در نظر گرفتن مشکلات کار برای کارگران شرکت واحد که از پاداش بهره‌وری و تولید مزایای دیگر محروم هستند، مزیت‌هایی از جمله عیدی ۶۲ روز بدون سقف، لباس به همراه جزئیات دو دست در هر سال پرداخت مالیات حقوق کارگران از سوی کارفرما و موارد دیگر را برای آنها در نظر بگیرند.» او خاطرنشان کرد: «علاوه بر موارد ذکر شده رانندگان شرکت واحد، امکانات رفاهی و انسانی از جمله وقت صرف صبحانه، ناهار، خواندن نماز، استراحت و غیره را ندارند و از سوی دیگر با وجود تمام این مشکلات در صورت

خرابی اتوبوس راننده باید پاسخگوی مسافران نیز باشد و همچنین وظیفه جمع‌آوری بلیت و کنترل مسافران بر عهده رانندگان است.»

وی اظهار کرد: «رانندگان شرکت واحد از کمترین تسهیلات در خصوص ارائه وام با مدت زمان انتظار طولانی برخوردارند، از سوی دیگر با وجود دیگر عواملی چون خط اتوبوس و منطقه و مسائل دیگر راننده که در اختیار شرکت است که در صورت اعتراض به صورت ناعادلانه تغییر می‌یابد. رانندگان شرکت واحد حق اعتراض به کم بودن مزیت‌ها، پاداش‌ها وام و غیره را ندارند. (تغییر منطقه یعنی منطقه نزدیک به حمل زندگی راننده را به منطقه‌ای دورتر منتقل می‌کنند.)»

وی با اشاره به اینکه از نظر مرخصی‌های قانونی مشکلی برای رانندگان شرکت واحد وجود ندارد، افزود: «تنها مشکل موجود حضور اجباری رانندگان در روزهای جمعه است که فشارهایی در خصوص تغییرات عوامل مربوطه وارد می‌شود و از سوی دیگر از لحاظ روانشناسی استراحت پس از مدتی کار برای افراد بخصوص راننده به منظور آرامش روان و اعصاب از نظر روانشناسی تاکید شده است.»

او وظیفه راننده را با توجه به شدت ترافیک و ازدیاد مسافر تنها رانندگی و حمل و نقل مسافران دانست و تصریح کرد: «جمع‌آوری بلیت راهنمایی و کنترل مسافر وظیفه کمک راننده است که شرکت واحد باید برای این منظور افرادی را استخدام کند و از سوی دیگر شمارش بلیت پس از پایان هر روز در مقابل نام هر راننده در کامپیوتر ثبت می‌شود که پس از گذشت چند سال و با توجه به تساوی و یا بیشتر بودن تعداد بلیت‌ها از میانگین کل و پایه و یا گروه رانندگان افزایش می‌یابد که

بر اساس این ارتقای پایه و یا گروه افزایش حقوق، سهولت در گرفتن مرخصی و مزایای دیگر مدنظر قرار می‌گیرد.»

وی ادامه داد: «با در نظر گرفتن این مسائل نگرش بلیت از دانش‌آموزان و ارائه کارت منزلت برای سالمندان و معلولان مزایای رانندگان در این زمینه کاهش می‌یابد.»

ابراهیم ۲۷ ساله نیز با پنج سال سابقه کار در شرکت واحد به عنوان راننده اتوبوس به خبرنگار ایسنا در زمینه مشکلات همکاری‌اش با بیان اینکه حقوق و مزایای دریافتی وی با وجود زحمت فراوان بسیار ناچیز است، گفت: «مواردی از جمله جمع هزینه خوار و بار در ماه ۲۱۰، هزینه اولاد ۱۲ هزار و کمک هزینه مسکن هشت هزار تومان و کمک هزینه ناهار را نیز ۱۰ هزار تومان می‌توان به عنوان مثال نام برد که در مجموع حدود ۲۴۰ هزار تومان می‌شود و با کاهش هزینه‌های مالیات و بیمه در نهایت حدود ۱۵۰ هزار تومان در ماه باقی ماند.»

وی ادامه داد: «علاوه بر پرداخت نشدن حق ایاب و ذهاب سرویس‌های یک طرفه وجود دارد و از سوی دیگر با وجود حضور یک کمک راننده و خدمه به همراه راننده اتوبوس در سال‌های اولیه تاسیس شرکت در حال حاضر به منظور کاهش فشارهای موجود حتی کمک راننده‌ای در اختیار رانندگان قرار نمی‌گیرد و وظیفه جمع‌آوری بلیت و کنترل و راهنمایی مسافران بر عهده رانندگان است.»

عطا ۳۰ ساله - راننده منطقه شش شرکت واحد - است که در سال ۸۴ به علت فعالیت در تشکلهای کارگری با مشکلاتی مواجه شده است. او نیز به خبرنگار ایسنا گفت: «طبق اصل ماده ۱۳۱ قانون کار و اجرای اصل ۲۶ قانون



راندگان از داشتن حق ناهار محروم هستند و ۹۰۰ تومان برای ناهار، ۲۱۰ تومان برای خوار و بار، شش هزار تومان برای حق مسکن داده می‌شود که متاسفانه بسیاری از این مسائل برای کارکنان دیگر متفاوت است.»

او با اشاره به شرایط اجتماعی، اقتصادی و تورم موجود در جامعه ادامه داد: «حقوق دریافتی این کارگران کفاف هزینه‌های زندگی را نمی‌کند و از سوی دیگر با وجود اینکه شرکت واحد اتوبوس رانی تهران و حومه وابسته به شهرداری تهران است اما شهرداری علاوه بر اینکه حقوق دریافتی کارکنان خود را می‌پردازد مزیت‌های دیگری از جمله ۵۰۰ هزار تومان بن کمک هزینه زندگی، بیمه‌های تکمیلی به کارگران و کارمندان تعلق می‌گیرد که کارگران شرکت واحد از این امر مستثنی هستند.»

وی با تاکید دوباره بر تبعیض بین کارکنان و کارگران شرکت واحد افزود: «بسیاری از کارکنان خدماتی و دفتری شرکت واحد در طول روز شیر دریافت می‌کنند که راندگان این شرکت به بهانه فاسد شدن شیر از این امر محروم هستند.»

او تصریح کرد: «در ۱۰ منطقه شرکت واحد، ۱۰ مرکز شورای اسلامی کار شرکت واحد وجود دارد که مکانی به نام شورای اسلامی کار شرکت واحد مرکز وجود ندارد.»

وی با اشاره به مشکلات موجود که از سوی دیگر همکاران مطرح شد، تصریح کرد: «بسیاری از راندگان شرکت واحد حق صحبت با افرادی چون خبرنگار و متفرقه ندارند و در صورت مشاهده بازخواست می‌شوند.»

راندگان دیگر از مسائل و مشکلات مدیرعاملان گذشته و حال شرکت واحد خبر داد و گفت: «بیشتر فشارهای این تغییر و تحولات بر راندگان شرکت واحد تحمیل می‌شود و از سوی دیگر ارتباط غیر مستقیم و سخت راندگان با مدیرعامل، عاملی دیگر برای افزایش این مشکلات به حساب می‌آید.»

او در خاتمه افزود: «بر اساس قانون پس از شش ماه و حداکثر یک سال راننده قراردادی باید به صورت رسمی به استخدام شرکت واحد برسد که متاسفانه این امر صورت نگرفته است و راندگانی پس از شش سال سابقه قراردادی هنوز رسمی نشده‌اند.»

با وجود تمام این زحمات و سختی کار راندگان در آخر روز و ماه نمی‌توانند پاسخگویی خانواده خود باشند و گذشته از این در مقابل ارائه خدمت به مردم حتی از سوی آنها، لطفی و مهربانی‌ای دریافت نمی‌کنند. از سوی دیگر راندگان علاوه بر راندگی موظف به جمع‌آوری بلیت به کنترل و راهنمایی مسافران نیز هستند که گاهی برای این جدا از دریافت نکردن پاداشی و مزیتی از سوی مردم مورد سرزنش و ناسزا قرار می‌گیرد.

به گفته یکی از این راندگان، انعکاس سخنان آنها شاید دست‌کم این شعر را به ذهن مردم بیاورد که «بنی‌آدم اعضای یکدیگرند...» و مرهمی اندک بر درد این قشر از جامعه باشد.

پس از پی بردن به مشکلات راندگان شرکت واحد از زبان خودشان ابراهیم مددی - رییس

اساسی ایران به منظور حفظ حقوق و منافع مشروع، قانونی، بهبود وضع اقتصادی کارگران و کارفرمایان خود متضمن حفظ منافع جامعه هستند. کارگران مشمول قانون کار در یک حرفه یا صنف می‌توانند به منظور تشکیل انجمن‌های صنفی اقدام کنند که متاسفانه با وجود قوانین به بهانه عضویت در سندیکا و به دلیل اقدام به گرفتن وام از شهرداری از کار اخراج شدم.»

یکی دیگر از راندگان که خود را شاغل نامید، گفت: «به علت برخی برخوردها که با مسوولان مربوط بوده است به منطقه یک شرکت واحد تبعید شدم و در مدت ۱۰ سال خدمت در این شرکت به مناطق گوناگون تبعید شده‌ام.»

وی که از سال ۶۴ به عنوان بسیجی در جنگ تحمیلی حضور داشته و جانباز نیز هست، ادامه داد: «جدا از مشکلات موجود در این شغل سخت مواردی چون پایین بودن سطح حقوق واقعی، نبود امکانات رفاهی و تفریحی خانواده‌های آنان، ترافیک‌ها، فشارهای روحی، برخورد مردم و مسافران، کم بودن و یا نبود وقت صرف ناهار بر سختی شغل راندگان شرکت واحد می‌افزاید.»

او با اشاره به تبلیغات موجود بر روی اتوبوس‌های شرکت واحد تصریح کرد: «با وجود پرداخت هزینه‌هایی برای این تبلیغات به شرکت واحد مبلغی به منظور نمایش و چرخاندن این تبلیغات در سطح شهر به راننده مربوطه تعلق نمی‌گیرد.»

حسن ۴۴ ساله نیز با وجود اینکه ۱۳ سال سابقه کار در این شرکت دارد، گفت: «طبق قانون کار کارفرما موظف است برای کارگر تحت نظارت خود در جوار کارگاه و یا در محل دیگری مکان مناسبی برای زندگی فراهم کند و لازم است بدانید که متاسفانه با این وجود من هنوز مستاجر هستم.»