

# افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نپاشد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد  
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Iran's M.

آئینه ایران

فرستنده: آذرخش آذرخش

۰۸ جون ۲۰۱۸

## از مبارزات بحق کارکنان حمل و نقل کامیونی در سراسر کشور و از ضرورت ایجاد سندیکاهای مستقل کارگران مزدی ترابری پشتیبانی کنیم

در تاریخ سه شنبه اول خرداد [جوزا] ستون هائی از کامیون ها به تصمیم رانندگان زحمتکش و معترض در پایانه ها یا جاده های کمربندی و خیابانهای اطراف بسیاری از شهرهای کشور در اعتراض به پائین بودن سطح کرایه های حمل و نقل، بالا بودن عوارض جاده ها، افزایش سهم حق بیمه رانندگان، گرانی قیمت لاستیک و لوازم یدکی، بالا بودن تعرفه کمیسیون شرکت های دلال حمل و نقل و .... دست به اعتصاب زدند. رانندگی کامیون از مشاغل سخت و پر خطر است که به دلیل کار طاقت فرسای شبانه روزی، دوری مستمر از خانواده و پائین بودن سطح مزد موجب افسردگی و مشکلات جسمی رانندگان می گردد.

اخبار اعتصاب کامیونداران به سرعت در سراسر ایران و جهان اشاعه یافت. امتناع کامیونداران از پذیرش بار و پافشاری بر ادامه اعتصاب تا رسیدن به خواست هایشان اولین تأثیر خود را بر جایگاه های فروش بنزین و گازوئیل به ویژه در شهرهایی که اعتصاب در آنها آغاز شده بود گذاشت. در همان ساعات نخستین اعتصاب صف های طولی از خود روها در مقابل پمپ بنزین ها تشکیل شده بود. این تأثیر گذاری در کنار رژه کامیون های اعتصابی که با بوق زدن های ممتد، شیپور اعتصاب را به صدا درآورده بودند، عظمت اعتراض و اتحاد رانندگان ناوگان حمل و نقل کشور را به خوبی نشان داد.

طبق آمار سال ۱۳۹۴ مجموع کل کامیون هائی که در ناوگان حمل و نقل فعالند ۳۵۳ هزار و ۴۱۷ بود. (این رقم اکنون به بیش از ۳۷۰ هزار رسیده است) از این تعداد ۲۱۵ هزار و ۱۰۷ بارگیری ثابت و ۱۳۸ هزار و ۳۱۰ دستگاه انواع کشنده می باشد. از این تعداد ۲۹۰ هزار و ۴۵۳ دستگاه توسط رانندگان خریداری شده است که نشان می دهد حدود ۷۸ درصد ناوگان باربری ایران متعلق به خود رانندگان است. همچنین ۱۴ درصد ناوگان شرکتی، ۸ درصد کامیون ها در مالکیت اشخاص دیگر یعنی در مالکیت غیر راننده ها هستند. بسیاری از این کامیون ها چه در مالکیت خود رانندگان باشند و چه به صورت لیزینگ با اقساط زیاد خریداری شده باشند توانائی پرداخت اقساط خرید کامیون های خود را به دلیل پائین بودن کرایه حمل و نقل ندارند.

توقف کار کامیون ها که مسؤولیت حمل بار را از بنادر و میادین و کارخانه های کشور و حتی خارج از کشور و جاده های ترانزیتی و بین المللی به عهده دارند، به سرعت می تواند موجب اختلال در چرخ اقتصادی و فلج گشتن سیستم

توزیع کالا در کشور گردد. توده وسیع کامیونداران مانند سایر اقشار زحمتکش جامعه، همچنان که در بیانیه اعلام خواست هایشان آمده است دارای مطالباتی اند که رژیم از برآورده نمودن کامل آنها امتناع کرده است. عقب نشینی های رژیم از نظر کارکنان زحمتکش این بخش خدماتی مهم کشور، به هیچ رو کافی نیست. پائین بودن کرایه حمل بار و کم بودن سهمیه گازوئیل در کنار سایر اجحافات اعمال شده به رانندگان، قدرت پرداخت اقساط خرید کامیون ها و هزینه های سنگین استهلاک کامیون و هزینه های سرسام آور زندگی و هزینه های بیمه و راه داری را با مشکل مواجه کرده است.

مبارزه برای دست یابی به خواست های طرح شده که پائین ترین سطح مطالبات آنهاست، آغاز حرکت اعتراضی است که باید بدرستی از سوی رانندگان مبارز و حمایت مردم از آنان به پیش برده شود. طیف های مختلف کامیونداران که بخش مهم حمل و نقل کشور را تشکیل می دهند، در این اعتصاب با همبستگی در کنار هم قرار گرفته اند و برای پیشبرد اهدافشان بر روی چند خواست مشترک متمرکز شده اند.

رانندگان فاقد کامیون، که فقط با گرفتن مزد ناچیز به کار پر خطر و طاقت فرسای رانندگی مشغولند در کنار سایر همکاران خود در مبارزه برای خواست های تعیین شده مشارکت دارند و به اتفاق دیگر رانندگان کامیون امر اعتصاب را در ناوگان حمل و نقل جاده ای سازماندهی کرده به پیش می برند. اما یکی از ضعف هایی که می تواند تأثیر منفی بر روند اعتصاب و اعتراضات بعدی رانندگان برجای گذارد کم رنگ بودن خواست های کارگران مزدی این بخش است که به عنوان مزدبگیر در قبال فروش نیروی کار خود در بخش حمل و نقل به کار اشتغال دارند. فعالان مزدبگیر اعتصاب رانندگان باید با ایجاد تشکل مستقل سندیکائی خود به رفع این نقیصه اقدام کنند. طبعاً آنان باید برای خواست های رانندگانی که هیچ مالکیتی بر کامیون ها ندارند و فقط به عنوان کارگر به شغل رانندگی مشغولند مبارزه کنند. هیچ کس بهتر از خود رانندگان کارگر مزدی نمی تواند بیانگر خواست های آنان باشد.

با توجه به نقش و اهمیت حمل و نقل در اقتصاد و جابه جایی مواد اولیه و کالاهای، اعتراض و اعتصاب کامیونداران به سرعت در جامعه انعکاس یافت و مسئولان نظام برای مقابله با این اعتصاب با سراسیمگی و وحشت از گسترش دامنه آن به اعتراض رانندگان واکنش نشان دادند. دولت برای جلوگیری از گسترش اعتصاب کامیون داران به حربه های متعددی از جمله تهدید، سرکوب، اعتصاب شکنی، مداخله نیروهای نظامی و انتظامی در حمل و نقل اجباری و ایجاد شکاف میان رانندگان متوسل گردید. لیکن قاطعیت اعتصاب کنندگان تاکنون مانع از آن گردیده که دولت و مسئولان حمل و نقل و وزارت ذی ربط به اهداف خود نایل گردند.

روند رو به رشد اعتراضات و اعتصابات در مراکز مختلف صنعتی، تولیدی، کشاورزی و خدماتی، از جمله حمل و نقل و ترابری، ضرورت ایجاد تشکل های مستقل کارگران مزدی، از جمله تشکل رانندگان و کمک رانندگان مزدبگیر را در واحد های مختلف این رشته ها و تشکل سراسری در آینده بر پایه تشکل های واقعی پایه ای، نشان می دهد. سندیکاها و یا اتحادیه های مستقل کارگری، قدرت متمرکز کارگران و رانندگان در واحدها و رشته های مختلف جامعه سرمایه داری هستند که پشتوانه و راهبر مبارزات اعتراضی طبقه کارگر، به ویژه در زمینه خواست های اقتصادی و اجتماعی هستند. طبقه کارگر باید برای احقاق حقوق خود، همچنان که برای مزدهای معوق، علیه خصوصی سازی، تأمین بیمه های اجتماعی، تأمین کار و یا بیمه بیکاری برای جویندگان کار و حق برابری مزدی و سایر مزایای شغلی برای مردان و زنان کارگر در قبال کار برابر مبارزه می کند، جنبش مطالباتی خود را بر محور تشکل های طبقاتی، یعنی سندیکا و حزب سیاسی خود سازماندهی کند.

ما پیش از این طی پیام هائی به کارگران صنعت نفت، پتروشیمی، خودروسازی و کارگران معترض صنایع فولاد بر ضرورت تشکیل اتحادیه های طبقاتی مستقل تأکید کرده ایم. اکنون براین تأکید خود مصرانه پای می فشاریم که: تنها سلاحی که می تواند کامیونداران و به ویژه رانندگانی که با اتکاء به فروش نیروی کار خود هزینه های زندگی خانواده خویش را تأمین می کنند، تشکیل اتحادیه سراسری رانندگان صنعت حمل و نقل کشور می باشد. تشکیل سراسری از یائین و بر اساس سندیکاهای پایه ئی در پایانه ها و یا شرکت های حمل و نقل در نقاط مهم کشور، به ویژه مراکز صنعتی و تجاری مهم می تواند ثمر بخش باشد. رانندگان، کمک رانندگان و دیگر کارکنان مزدی حمل و نقل کالا عناصر اصلی، زنده و پویای چنین حرکتی هستند که باید با جدیت و افزودن بر آگاهی خود و بهره برداری از تجارب کارگران حمل و نقل در ایران و جهان برای این امر مهم مبارزه کنند. مبارزه متشکل ضامن پیروزی همه کارگران به ویژه رانندگان زحمتکش ناوگان حمل و نقل است. پشتیبانی کارگران تمام واحدهای صنعتی، خدماتی و کشاورزی کشور از مبارزات کامیون داران و بویژه از کارگران مزدی این بخش و یاری به آنان برای ایجاد سندیکاهای مستقل خود یک گام مهم در جهت توانمندسازی طبقه کارگر ایران و تقویت مبارزات کنونی و آینده این طبقه است.

**کارگران پروژه های پارس جنوبی**

**کارگران پتروشیمی های منطقه ماهشهر و بندر امام**

**فعالان کارگری جنوب**

**فعالان کارگری شوش و اندیمشک**

**جمعی از کارگران محور تهران - کرج**

**خرداد[جوزا] ۱۳۹۷**