



## دورخیز مدیریت برای خصوصی سازی خطوط بی آر تی، زنگ خطر برای کارگران!

ادامه از صفحه یک

بسرعت فرا گرفت و اکثریت رانندگان به علت هزینه های بالای تعمیر و نگهداری اتوبوس ها و عقب افتادن اقساط از بازخرید کردن خود پشیمان شدند ،این نارضایتی ها در بین رانندگان بخش خصوصی باعث گردید از سال ۸۸ به بعد شرکت واحد دیگر نتوانست از رانندگان شاغل شرکت واحد در بخش خصوصی جذب نیرو کند و روند خصوصی سازی به مرور کند و حتی متوقف شد. اما در حال حاضر با بازنشسته شدن کارگران شاهد هستیم که کلیه خطوط فیدر خصوصی شده اند.

طبق آگهی مناقصه ای که شرکت واحدبرای واگذاری خط بی آر تی پایانه خاوران – پایانه علم و صنعت در روزنامه های کشور گذاشته است ،این زنگ خطر جدی است وهشت هزار کارگر باقیمانده در شرکت واحد باید گوش به زنگ باشند ،گویا شمارش معکوس خصوصی سازی برای کل شرکت واحد به جریان افتاده است ،اگر مدیریت در این راستا موفق شود خطوط بی آر تی را خصوصی کند دیگر کل شرکت واحد به بخش خصوصی واگذار شده است و اولین منافع را که کارگران از دست می دهند امنیت شغلی است و به اضافه تمام چتر حمایتی قانون کار هم از رانندگان و کارگران شرکت واحد برداشته میشوند و بهترین مسئله ،بازنشستگی کارگران در مشاغل سخت و زیان آور است که با مشکلاتی جدی مواجه خواهد

شد. به مرور با خصوصی شدن هر خط تعداد کارگران مازاد بیشتر شده و درآمد کارگران بابت کاهش اضافه کار ی و کارکرد ایام تعطیل کمتر از شرایط فعلی می گردد و قطعاً حقوق بازنشستگی رانندگان بسیار کاهش خواهد کرد و شرایط بیش از پیش برای کارگران سخت تر خواهد شد.با کوچک شدن شرکت واحد اعتراض و اتحاد کارگران هم تاثیرات کمتری خواهد داشت . پیگیری آنهایی که از تسهیلات مسکن هیچ بهره ای نبرده اند و تعدادشان به شش هزار تن میرسد در صورت خصوصی سازی شرکت واحد بی نتیجه خواهد ماند .

بنابراین امروز وظیفه همه رانندگان و کارگران شرکت واحد است که با اتحاد یکپارچه و اعتراضات مصمم برای دفاع از شغل و هستی خود نه فقط برای عدم بازخرید شدن بلکه برای جلوگیری ازواگذاری تمام خطوط بی ارتی به بخش خصوصی باید جلوگیری کنیم ، کارگران و رانندگان شرکت واحد بایدمقابل خصوصی سازی بیشتر در شرکت واحد ایستادگی کنند و از نارضایتی عمومی شهروندان که از ارائه خدمات در خطوط خصوصی ناراضی هستند حداکثر استفاده مطلوب را بکنند و خواهان برچیده شدن کلیه خطوط خصوصی و بازگشت شرکت واحد به وضعیت قبل از خصوصی سازی گردند.

### مطابق اصل چهل و چهار قانون اساسی، خصوصی سازی شرکت واحد اتوبوسرانی تهران غیر قانونی است

اصل۴۴ قانون اساسی:

نظام اقتصادی جمهوری اسلامی ایران بر پایه سه بخش دولتی، تعاونی و خصوصی با برنامه ریزی منظم و صحیح استوار است.

بخش دولتی شامل کلیه صنایع بزرگ، صنایع مادر، بازرگانی خارجی، معادن بزرگ،بانکداری، بیمه،تامین نیرو،سدها و شبکه های بزرگ آبرسانی، رادیو و تلویزیون، پست و تلگراف و تلفن، هواپیمائی، کشتیرانی، راه و راه آهن و مانند اینها است که به صورت مالکیت عمومی و در اختیار دولت است.

بخش تعاونی شامل شرکت ها و موسسات تعاونی تولید و توزیع است که در شهر و روستا بر طبق ضوابط اسلامی تشکیل می شود.

بخش خصوصی شامل آن قسمت از کشاورزی، دامداران، صنعت، تجارت و خدمات می شود که مکمل فعالیت های اقتصادی دولتی و تعاونی است.مالکیت در این سه بخش تا جایی که با اصول دیگر این فصل مطابق باشد و از محدوده قوانین اسلام خارج نشود و موجب رشد و توسعه اقتصادی کشور گردد و مایه زیان جامعه نشود مورد حمایت قانون جمهوری اسلامی است. تفصیل ضوابط و قلمرو و شرایط هر سه بخش را قانون معین می کند.

کارگران شریف و زحمت کش شرکت واحد همچنان که مشاهده می کنید برابر اصل چهل و چهار قانون اساسی صنایع مادر، صنایع بزرگ و..... می بایست دولتی باشند. قطعاً شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه با توجه به گستردگی خطوط و جابجایی نزدیک پنج میلیون مسافر در پایتخت و تاثیرات عملکرد مثبت یا منفی آن بر معضل آلودگی هوا و غیره... در کلان شهر تهران برابر اصل چهل و چهار قانون اساسی میبایست دولتی باشد.

## تلاش مدیریت شرکت واحد برای متقاعد کردن شهرداری به بی اعتنایی نسبت به اعتراضات کارگران در مورد مسکن

ادامه از صفحه یک

مقابل شهرداری خواهان آن بودند و از سال های پس از آن به نسبت نرخ افزایش دستمزد سالیانه افزایش یافته است؛ از مواردی بوده اند که کارگران با مشقت و سختی به دست آوردند. علاوه بر همه اینها حضور سندیکا و روحیه حق طلبی ایجاد شده در کارگران شرکت واحد در بسیاری موارد حالت بازدارنده داشته و مانع از دست اندازی های مدیریتی به حقوق کارگران شده است. هرچند در پی هر دستاوردی نمایندگان سخت کوش و پیشرو سندیکایی گرفتار کینه توزی مدیریت های سطوح مختلف کشور شده اند. گاه این نمایندگان را بازداشت و زندان کرده و گاه چندین سال از کار اخراج گردیده اند.

### بنابراین لازم و ضروری است که کارگران بیش از پیش در اعتراضات برای دریافت تسهیلات مسکن حضور یابند و این ترفند مدیریت ضد کارگری را با شکست مواجه کنند.

### مصوبه شورای اسلامی شهر تهران در مورد محدودیت خصوصی سازی در شرکت واحد اتوبوسرانی

تبصره ۷ مصوبه شماره ۲۴۶۹۵-۸۱۹-۱۶ جلسه مورخ ۳/۱۱/۸۵ شورای اسلامی شهر تهران مقرر می دارد «:شهرداری تهران موظف است در واگذاری های مربوط و در اجرای تبصره دوم این مصوبه به گونه ای عمل نماید که در هر شرایط چهل درصد کل اتوبوس های شهر تهران را در اختیار داشته باشد «بنابراین بر اساس مصوبه شورای اسلامی شهر تهران، شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه مجاز نمی باشد بیش از شصت درصد از خطوط اتوبوسرانی را خصوصی نماید.

کارگران شریف و زحمتکش شرکت واحد اتوبوسرانی تهران اعلام می دارند حتی در صورتیکه شرکت واحد اتوبوسرانی مجوزهای لازم برای خصوصی سازی شرکت واحد را اخذ نماید. حق مسلم خود می دانند برای حفظ امنیت شغلی خودشان که از ابتدایی ترین حقوق هر شهروند مب باشد، هرگونه اعتراض مسالمت آمیزی را در دستور کار خود قرار دهند.

### در صورتیکه مجلس به لایحه باصلاح «اصلاح قانون کار»رای مثبت دهد؛ برخی از

### مواد حمایتی قانون کار حذف و یا تغییرات ضد کارگری در آن اعمال خواهد شد

**کارفرمایان در تعیین میزان دستمزد کارگران خودشان تصمیم گیرنده هستند و مبلغ تعیین شده از میزان حداقل دستمزد فعلی کمتر خواهد بود.**

**امنیت شغلی برای کارگران قرارداد دائم از بین می رود و کارگران قرارداد دائم همانند کارگران قراداد موقت به راحتی اخراج خواهند شد.**

**کارگران مجبور خواهند بود برای اشتغال از بسیاری از حقوق پایه ای خود صرفنظر کنند.**

**اختیار کارفرمایان برای بیمه نمودن کارگران نزد سایر شرکت های بیمه ای، کارگران را از حداقل حمایت های سازمان تامین اجتماعی محروم خواهد کرد.**