

حال و روز کارگران تراکتورسازی ایران

بخش اول: خصوصی سازی شرکت ماشین آلات صنعتی تراکتورسازی

بعد از تقسیم اراضی ۱۳۴۲، تحکیم نظام مالکیت بر زمین از یک طرف و رشد و سلطه‌ی کامل مناسبات سرمایه‌داری، نیاز به افزایش بهره‌وری در حوزه‌ی کشاورزی را بسیار بالا می‌برد. روش‌های سنتی کشاورزی همچون شخم دستی و استفاده از گاوآهن نه جوابگوی نیازهای غذایی جمعیت رو به افزایش ایران بود و نه برای زمین‌داران صرفه‌ی اقتصادی داشت. بنابراین تأمین تراکتور یکی از نیازهای ضروری کشاورزی رو به تحول ایران بود. بر این اساس ساخت و راه‌اندازی کارخانه‌ی تراکتورسازی از همان اوایل دهه‌ی چهل در دستور کار دولت ایران قرار گرفت.

شرکت تراکتورسازی ایران به صورت رسمی در سال ۱۳۴۷ ثبت شد و کارخانه در زمینی به وسعت ۴۰۰ هکتار احداث گردید و از سال ۱۳۴۸ با مشارکت کشور رومانی شروع به مونتاژ تراکتورهای رومانی با برند UTB نمود. از سال ۱۳۵۴ این تراکتورها از رده خارج شده و کارخانه با مشارکت شرکت "مسی فرگوسن" آمریکا اقدام به مونتاژ تراکتورهای این شرکت با برند MF نمود. پس از آن شرکت تراکتورسازی با بهره‌مندی از کارگران توانا و متخصص به تدریج اقدام به بومی‌سازی قطعات تراکتور نموده و امروزه تراکتورهای خود را با برند ITM در مدل‌های گوناگون در قالب تراکتورهای سبک، متوسط، نیمه سنگین و سنگین روانه‌ی بازار می‌کند.^۱ به گفته‌ی مدیر عامل شرکت در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد قطعات تراکتورها در داخل تولید می‌شود و کارخانه ۹۵ درصد از نیاز کشور را تأمین می‌کند.^۲

ما کارگران چه ساخته‌ایم؟

در حال حاضر شرکت تراکتورسازی بزرگترین شرکت تولیدکننده تراکتور و ادوات کشاورزی در ایران و خاورمیانه است. کارگران شرکت تراکتورسازی با محصولاتی که طی این چند دهه تولید کرده‌اند نه تنها کشاورزی ایران را توسعه داده‌اند بلکه با نقشی مهم که در مکانیزه کردن کشاورزی داشته‌اند ایران را به یکی از مهمترین تولیدکننده‌های محصولات کشاورزی در جهان بدل ساخته‌اند.^۳

به گفته‌ی ابراهیمی مدیرعامل شرکت، کارخانه در سال ۱۳۹۹ تعداد ۲۲۰۰۰ دستگاه تراکتور تولید کرده و این میزان نسبت به سال قبل ۱۸ درصد و نسبت به میانگین سه سال قبل ۲۷ درصد رشد داشته است.

۱. معرفی شرکت، سایت شرکت تراکتورسازی ایران www.itmco.ir.

۲. خط تولید دو مدل جدید تراکتور در تبریز رونمایی شد، ۱۳۹۹/۱۱/۲۷ سایت شرکت تراکتورسازی ایران، www.itmco.ir.

۳. رتبه‌های ۳ تا ۱۹ ایران در تولید ۲۰ محصول کشاورزی جهان، خبرگزاری ایرنا

همچنین فروش کارخانه در این سال ۱۹۶۰۰ دستگاه تراکتور بوده که نسبت به سال قبل ۲۶ درصد و نسبت به میانگین سه سال قبل ۴۰ درصد رشد داشته است. علیرغم تحریم‌ها جایگاه شرکت در میان انحصارات بزرگ کشور حفظ شده و بر میزان دارایی‌های شرکت افزوده شده است. با نگاهی به آمار ۵۰۰ شرکت برتر ایران بر اساس گزارش سازمان مدیریت صنعتی، هلدینگ تراکتورسازی در سال ۱۳۹۸ رتبه‌ی ۱۰۲ ام را بر اساس میزان فروش سالیانه در میان ۵۰۰ شرکت بزرگ ایران کسب کرده است. میزان فروش شرکت از ابتدای دهه‌ی ۹۰ تا سال ۱۳۹۸ بیش از ۴ برابر شده است و رتبه‌ی آن در میان ۵۰۰ شرکت برتر ارتقا یافته است. در نهایت ذکر این نکته حائز اهمیت است که گروه صنعتی تراکتورسازی ایران با وجود ۶ هزار کارگر از دهه‌ی ۸۰ صادرات خود را گسترش داده و حضور فعالی در بازار کشورهای همسایه‌ی ایران، کشورهای آمریکای لاتین و آفریقا داشته است. این شرکت علاوه بر صادرات گسترده، خطوط مونتاژی را در کشورهای ونزوئلا و تاجیکستان راه‌اندازی کرده است و در همین راستا شرکت‌های مشترک "ونیران" و "تاجیران" را تأسیس نموده است.^۴ به علاوه یک شرکت تجاری مشترک با کشور اوگاندا تحت عنوان اوگیران تأسیس شده و به گفته‌ی ابراهیمی مدیر عامل شرکت در سال ۱۳۹۷ تعداد ۱۶۰۰ دستگاه تراکتور به این کشور صادر شده است.^۵

این مجموعه‌ی بزرگ صنعتی که طبق آمارهای رسمی از نظر میزان درآمد سالیانه جزو شرکت‌های اول در میان صد شرکت دوم کشور و در بعضی سال‌ها حتی جزو ۱۰۰ شرکت برتر کشور محسوب می‌شود، خود مشتمل بر چند شرکت اقماری است که در جدول پایین شرح فعالیت آنان به اختصار آمده است.^۶

شرح فعالیت	نام شرکت	
طراحی و تولید انواع تراکتور متوسط، نیمه سنگین و سنگین	تراکتورسازی ایران	
طراحی و تولید انواع موتور	موتوسازان تراکتورسازی ایران	
طراحی و تولید انواع قطعات ریخته	ریخته گری تراکتورسازی ایران	
تولید قطعات و مجموعه‌های تراکتور، بکپولدر و انرژی	خدمات صنعتی تراکتورسازی ایران	
خدمات پس از فروش، فروش قطعات یدکی	بازرگانی و خدمات پس از فروش تراکتورسازی	
تولید تراکتورهای سبک باغی و ادوات	تراکتورسازی ارومیه	
تولید تراکتورهای متوسط و نیمه سنگین	تراکتورسازی کردستان	
تولید و تامین انواع قطعات تراکتور	مهندسی تولید و تامین قطعات تراکتورسازی تبریز	
تولید انواع کامیونت	خودروسازان دیزلی آذربایجان	
تولید انواع خودروهای دیزلی	سیبا موتور	
تولید تراکتورهای متوسط و نیمه سنگین	تراکتورسازی ونیران	
تولید تراکتورهای متوسط و نیمه سنگین	تراکتورسازی تاجیران	

^۴ تراکتورسازی با افزایش سودآوری، گام‌ها را برای ۸۶ محکم‌تر بر می‌دارد، روزنامه‌ی دنیای اقتصاد.
^۵ شرکت تراکتورسازی در مسیر بندها و الزامات اقتصاد مقاومتی قرار گرفته است، مصاحبه‌ی ماهنامه‌ی اقتصادی کارایی با ابراهیمی مدیر عامل شرکت تراکتورسازی، سایت ماهنامه‌ی کارایی.
^۶ معرفی شرکت، سایت گروه صنعتی تراکتورسازی ایران، www.itmco.ir.

۱- شرکت ریخته‌گری: این شرکت بزرگترین شرکت ریخته‌گری تولید قطعات چدنی در کشور است که بالغ بر ۵۰,۰۰۰ تن تولید سالانه دارد و به‌عنوان یک شرکت دانش‌بنیان، طراحی و ساخت قالب‌های مورد نیاز را در داخل شرکت انجام می‌دهد و تولید سالانه بیش از ۴۰۰ نوع محصول چدنی از ۳۰۰ گرم تا بیش از ۳۰۰ کیلوگرم از قابلیت‌های منحصر به فرد این شرکت است. در حال حاضر شرکت ریخته‌گری علاوه بر تأمین قطعات مورد نیاز شرکت تراکتورسازی، برخی قطعات شرکت‌های ایرانی از جمله ایران‌خودرو، سایپا، چرخشگر، ایدم و برخی شرکت‌های کشورهای خارجی مانند ایتالیا، آلمان و ترکیه را نیز تأمین می‌کند.

۲- شرکت موتورسازان: این شرکت به‌عنوان بزرگترین تولیدکننده موتورهای دیزلی کشور و همچنین به‌عنوان یک شرکت دانش‌بنیان با در اختیار داشتن امکانات و تجهیزات لازم در ساخت انواع موتورهای سه، چهار و شش سیلندر با کاربردهای مختلف کشاورزی، خودرویی، صنعتی، ماشین‌آلات راه‌سازی و ... فعالیت نموده و تأمین‌کننده بخشی از نیاز واحدهای صنعتی کشور مانند کمباین‌سازی، لیفتراک‌سازی، هیپکو، کمپرسورسازی است. محصولات این شرکت به کشورهای ترکیه، عراق، بلغارستان، آذربایجان، سوریه و سودان صادر می‌گردد.

۳- شرکت خدمات صنعتی: فعالیت شرکت خدمات صنعتی تولید قطعات استراتژیک تراکتور از جمله کلاچ، داشبورد، کابین، تجهیزات هیدرولیک، بکهولودر و ارائه خدمات فنی در ارتباط با تاسیسات عمومی از قبیل تأمین آب، برق، بخار یا هوای فشرده به مجتمع تراکتورسازی ایران است. علاوه بر آن شرکت مذکور تولید محصول استراتژیک بکهولودر را عهده دار بوده و با در اختیار گرفتن ۷۰٪ سهم بازار به‌عنوان بزرگترین تولید کننده در کشور بشمار می‌رود.

۴- شرکت مهندسی تأمین قطعات: فعالیت محوری این شرکت انجام فعالیت‌های مهندسی ساخت و تأمین قطعات، مجموعه‌ها، ابزارآلات، ماشین‌آلات، تجهیزات و عملیات بازرگانی است. در سال‌های اخیر بخش عمده فعالیت‌های خودکفایی، تولید انبوه قطعات و تولید انبوه ابزار در این شرکت انجام شده که کاهش چشم‌گیری در قیمت تمام شده و افزایش سودآوری شرکت مادر داشته است.

۵- شرکت خودروسازان دیزلی آذربایجان: فعالیت اصلی این شرکت طراحی، ساخت، تولید و مونتاژ انواع خودرو و قطعات یدکی و تجهیزات خودرو است. تولید و مونتاژ کامیونت‌های ۸ و ۱۱ تنی در حیطه کاری شرکت خودروسازان دیزلی آذربایجان قرار دارد.

۶- شرکت بازرگانی و خدمات پس از فروش (ت ت ت): ارائه خدمات پس از فروش، تهیه و توزیع قطعات و لوازم یدکی، صادرات و خدمات در خصوص ماشین‌آلات کشاورزی، ادوات و دنباله‌بندها، قطعات و لوازم مربوطه.

۷- تراکتورسازی کردستان: تولید انواع تراکتورهای کشاورزی با توان متوسط، ماشین‌آلات صنعتی و تولیدی و ادوات کشاورزی.

۸- تراکتورسازی ارومیه: ساخت و تولید انواع تراکتورهای کشاورزی سبک و باغی و ادوات کشاورزی.

۹- شرکت تاجیران: به‌عنوان یکی از شرکت‌های خارج از کشور گروه صنعتی تراکتورسازی ایران وظیفه ساخت و مونتاژ تراکتور، قطعات و تجهیزات کشاورزی را بر عهده دارد.

۱۰- شرکت ونیران: شرکت مستقر در آمریکای مرکزی، وظیفه ساخت و مونتاژ تراکتور، قطعات و تجهیزات کشاورزی را بر عهده دارد.

رسانه‌ها و مسئولین مختلف زمانی که از شرکت تراکتورسازی ایران حرفی به میان می‌آید به تمجید و تشکر از مدیران این شرکت می‌پردازند و چنان القا می‌کنند که گویی این مدیرانند که در کارخانه‌های مختلف تراکتورسازی مشغول تولید و کارند. برای مثال استاندار آذربایجان شرقی در سال ۱۳۹۶ که در مجموعه‌ی تراکتورسازی حضور داشت چنین می‌گوید:^۷ «مدیر عامل تراکتورسازی به‌عنوان قوی‌ترین و قدرترین مدیران کشور است که به همراه یک تیم مدیریتی توانمند در این وضعیت سخت و مشکل‌دار کارخانه را پویا نگه داشته است این درحالی است که اکثر قطعه‌سازان و واحدهای آهنگری و صنایعی از این دست دچار مشکل شده‌اند و ما باید همگی قدر این نعمت‌ها را بدانیم.» در ادامه نیز خطاب به کارگران آن‌ها را به "تولید و تلاش مؤثر" توصیه می‌کند.

"قدر این نعمت‌ها را باید بدانیم." سؤال ما کارگران باید این باشد که قدر کدام نعمت؟ یحتمل منظور آقای استاندار نعمت مدیران است. حال آنکه کارگران شرکت تراکتورسازی طی این چند دهه تنها ستم و استثمار این مدیران قوی را شاهد بوده‌اند. از اخراج و بیکارسازی کارگران تا سرکوب دستمزد و حذف مزایای کارگری‌شان. آری مدیرانی که به بهترین نحو روند استثمار کارگران را پیش می‌برند نعمت‌اند اما نه برای کارگران. نعمتی برای سرمایه‌داران و دولت سرمایه‌داری در ایران.

سؤال بعدی این است: طی این سال‌ها که به گفته‌ی آقای استاندار وضعیتی سخت و مشکل‌دار بوده اگر کارگران تراکتورسازی از تکنسین‌های فنی گرفته تا کارگران تولید و خدمات سرکار نبودند و تولید کارخانه را پیش نمی‌بردند کدام مدیر قدر و تیم مدیریتی می‌توانست نه یک تراکتور نه حتی مونتاژ تراکتور بلکه یک قطعه‌ی کوچک را تولید کند؟!

اما از این دست سؤالات را می‌توان از هر مسئولی پرسید و جواب‌های بی‌شمانه‌ی آنان عموماً برای کارگران تازگی ندارد آنچه مهم است افشا و نشان دادن صفی به نام دولت، سرمایه‌دار و مدیر در مقابل طبقه‌ی

^۷. تجلیل استاندار آذربایجان شرقی از مدیریت تراکتورسازی، خبرگزاری آذر قلم

بزرگ کارگران است. از این رو بهتر است به سراغ علت حضور آقای استاندار در تراکتورسازی برویم تا متوجه شویم که وضعیت سخت و مشکل داری که ایشان از آن صحبت کردند چه بود؟

وضعیت سخت و مشکل دار برای ما یا آن‌ها

حضور آقای استاندار در بهمن ماه سال ۱۳۹۶ به دلیل واگذاری شرکت ماشین‌آلات صنعتی به تراکتورسازی ایران صورت گرفت. اظهارات آقای استاندار در این زمینه جالب توجه است: «خدا را شاکرم در این روز به یادماندنی که شرکت ماشین‌آلات صنعتی به جمع خانواده بزرگ تراکتورسازی پیوسته حضور دارم. هنر بزرگ این تیم مدیریتی در استان این بود که توانست با چنین تدبیری، ماشین‌آلات را دوباره احیا و به کارگرانی که مدت‌ها آواره بودند، امنیت و اشتغال به ارمغان آورد، امنیت و ثباتی که در سایه‌ی آن هم‌اکنون می‌توانند با آرامش و بدون دغدغه کار و معیشت در مقابل خانواده خود شرمند نباشند.»

"شرکت ماشین‌آلات صنعتی تراکتورسازی در آغاز زیرمجموعه‌ی شرکت تراکتورسازی ایران بود که در سال ۱۳۸۶ به بخش خصوصی واگذار شد و در سال ۹۲ اعلام ورشکستگی کرد و پس فراز و نشیب‌های فراوان در سال ۱۳۹۶ به مجموعه‌ی تراکتورسازی بازگشت."

جملات بالا در زمانی که شرکت ماشین‌آلات صنعتی به تراکتورسازی پیوست از سوی تمامی رسانه‌ها مخابره شد. این جملات اگرچه اشتباه نیستند اما عامدانه به دنبال پوشاندن بسیاری از مسائل‌اند. از جمله اینکه چه به سر کارگران در طول این سال‌ها آمد؟ صرف گزارش تعیین تکلیف مدیریت این شرکت آیا کافی است؟ پاسخ برای هواداران استثمر کارگران، بله است اما برای کارگران چند سال خصوصی‌سازی و ورشکستگی شرکت داستان رزمندگی است که هیچ رسانه‌ای از آن صحبت نمی‌کند. به این دلیل به شرکت ماشین‌آلات صنعتی می‌رویم تا بدانیم موضوع از چه قرار بود.

شرکت ماشین‌آلات صنعتی تراکتورسازی ایران در سال ۱۳۵۶ با اخذ پروانه از وزارت صنایع و معادن کار خود را با تولید و مونتاژ تریلرهای کشاورزی آغاز کرد. طرح اولیه‌ی این شرکت توسط مهندسان رومانیایی که پیشتر این صنعت بودند، طرح ریزی شده است. طبق طرح اولیه ظرفیت این شرکت بر مبنای تولید ۵۰۰۰ تریلر در سال ایجاد شده بود. از سال ۱۳۶۶ طرح ساخت بکهولودر^۱ تحت لیسانس شرکت انگلیسی MF مورد بررسی قرار گرفت و از سال ۱۳۷۰ به عنوان محصول اصلی این شرکت با ظرفیت تولید ۵ دستگاه در روز وارد فاز تولید شد.

شرکت ماشین‌آلات صنعتی در سال ۱۳۸۶ به بخش خصوصی واگذار شد. شرکت سرمایه‌گذاری ملت، شرکت فرآورده‌های دریایی ارس و شرکت نورد آریان ارس مهم‌ترین سهام‌داران شرکت بودند که از میان آن‌ها شرکت سرمایه‌گذاری ملت با بیش از ۵۰ درصد، سهام‌دار اصلی شرکت ماشین‌آلات صنعتی بود. این واگذاری آغاز یک تراژدی و در عین حال یک مبارزه‌ی سخت و جانانه برای کارگران شرکت بود. **ماه‌ها بدون دستمزد،**

^۱ ماشین‌آلاتی که قابلیت استفاده به عنوان لودر را دارند و یک بیل مکانیکی هم در طرف مقابل آن نصب شده است.

دفترچه‌های بیمه‌ی بدون اعتبار، بلا تکلیفی و توقف تولید، قول‌ها و وعده‌های دروغین و آینده‌ی نامعلوم. بیان کردن همه‌ی این‌ها کار آسانی است، اما معنایش برای کارگران شرکت ماشین آلات صنعتی چندین سال خون دل خوردن است، سفره‌های خالی و رنج کشیدن اعضای خانواده از بیماری و عجز و ناتوانی از پرداخت پول درمان است.

روند بحرانی شرکت از همان سال‌های اول بعد از خصوصی‌سازی آغاز شده بود. طبق گزارش منتشر شده‌ی هیئت مدیره‌ی شرکت به مجمع عمومی عادی سالیانه منتهی به ۲۹ اسفند ۱۳۸۸ تولید و سود شرکت نسبت به سال قبل افت چشمگیری داشته است. به عنوان مثال تولید دو نوع بکهولودر که دو محصول اصلی شرکت هستند در سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸ به ترتیب از ۲۳۰ دستگاه به ۱۷۱ دستگاه و از ۶۶ دستگاه به ۱۷ دستگاه رسیده بود.

سهام‌داران و سرمایه‌داران شرکت رفته رفته بخشی از سرمایه‌های خود را به حوزه‌های سودآورتر منتقل کردند. نتیجه‌ی چنین شرایطی چیزی نبود جز سقوط هرچه سریع‌تر کارخانه به ورطه‌ی ورشکستگی و معوقات مزدی، بیمه‌ای و اخراج و تعدیل برای کارگران.

در این مدت کارگران بیکار نشستند و با برپایی اعتراضات و اعتصاب خشم و انزجار خود را از آنچه به سرشان آمده بود بیان کردند. دولت و هواداران خصوصی‌سازی که از اتحاد هر چه بیشتر کارگران بیم داشتند در تلاش بودند که اصل خصوصی‌سازی دولت سرمایه‌داری جمهوری اسلامی را تطهیر کنند که "نکند خدایی نکرده" شاهد اعتصابات بیشتر کارگران دیگر نقاط علیه خصوصی‌سازی شوند. همه‌ی مسئولین دولتی از فرماندار و استاندار گرفته تا دبیر اجرایی خانه‌ی کارگر شروع به گفتن **مهملاتی از قبیل خصوصی‌سازی بد و واگذاری به افراد ناهل کردند** و با دوگانه‌ی خصوصی‌سازی خوب و بد، بر فجایعی که همین خصوصی‌سازی در زندگی کارگران به بار آورده ماله بکشند. اما واقعیت امر آن است در این مورد مشخص همچون سایر نمونه‌های بارز خصوصی‌سازی (شرکت کشت و صنعت نیشکر هفت‌تپه، شرکت هپکو اراک و نمونه‌های دیگر) در کشور مشاهده می‌شود که خصوصی‌سازی‌ها نه تنها هیچ نفعی برای کارگران ندارد بلکه همان حداقل‌های پیش از این را برای آن‌ها تبدیل به رؤیا می‌کند.

با تعمیق رکود در کارخانه و افزایش بدهی‌ها، کارفرما عرصه را بر کارگران تنگ‌تر کرد. سال ۱۳۹۲ یکی از سخت‌ترین سال‌ها برای کارگران ماشین آلات صنعتی بود. کل تولیدات شرکت در این سال ۳۳ دستگاه بکهولودر بود و کارخانه عملاً نیمه تعطیل بود. **کارگران شاغل از اردیبهشت حقوقی دریافت نکرده بودند، حق سنوات کارگران بازنشسته پرداخت نشده بود و کارگرانی که در آستانه‌ی بازنشستگی بودن به دلیل پرداخت نشدن حق بیمه، بازنشستگی‌شان معطل مانده بود.** علاوه بر همه‌ی این‌ها به دلیل پرداخت نشدن حق بیمه، **دفترچه‌های درمانی کارگران بی اعتبار شده بود.** در چنین شرایطی تعدادی از کارگران که امیدی به ادامه‌ی تولید در کارخانه نداشتند و امکان کار در جاهای دیگری برای آنان فراهم بود، عطای کارخانه را به لقایش بخشیدند و شرکت را رها کردند. عده‌ی زیادی از آنان اما حاضر نبودند به این راحتی

کارخانه‌ای را که سال‌ها در آن کار کرده و زحمت کشیده بودند رها کنند. در میان آنان علاوه بر کارگرانی که در آستانه‌ی بازنشستگی بودند و وضعیت بلا تکلیفی داشتند کارگرانی هم بودند که تصمیم داشتند به هر قیمتی که شده باید کارخانه را احیا کنند. آن‌ها تلاش می‌کردند با انجام کارهای موقت خارج از کارخانه و امید به پرداختی‌های اندکی که هر چند ماه یکبار از طرف کارخانه پرداخت می‌شد وضعیت معیشت خود را با هر جان‌کندی بود حفظ کنند. تا پایان آذرماه سال ۹۲ معوقات مزدی کارگران به ۸ ماه رسیده بود. در این مدت مدیرعامل و اعضای هیئت مدیره تقریباً حضوری در کارخانه نداشتند و کارگران که چندین بار در کارخانه تجمع کرده و خواستار رسیدگی به مطالبات‌شان شده بودند، هیچ پاسخی از مدیران شرکت دریافت نکردند. بنابراین چاره را در تحت فشار قرار دادن مسئولان دولتی یافتند و شروع به تجمع و سر دادن شعار



در مقابل استانداری آذربایجان شرقی، فرمانداری تبریز، اداره صنایع و معادن آذربایجان شرقی، دفتر امام جمعه‌ی تبریز و مقابل دروازه‌ی شماره‌ی ۳ مجتمع تراکتورسازی کردند.^۹ کارگران در این تجمعات خواستار رسیدگی به مطالبات‌شان شدند. **مطالبه‌ی پرداخت معوقات مزدی و بیمه‌ای و شروع به کار دوباره‌ی کارخانه.**

^۹ . خبرگزاری ایلنا:

اعتراض کارگران به تعویق دو ماهه در پرداخت حقوق رسیدگی به اعتراض کارگران تراکتورسازی در شورای تأمین، کارگران ماشین‌آلات تراکتورسازی تبریز دوباره تجمع کردند کارگران ماشین‌آلات تراکتورسازی ایران امروز هم تجمع کردند در مورد کارخانه ماشین‌آلات صنعتی تراکتورسازی ایران خیانت شده است

به دنبال این اتفاقات مسئولین با برگزاری جلسات متعدد و دادن قول و وعده و همین طور پرداخت بخشی از مطالبات سعی کردند خشم کارگران را کنترل کنند. کارگران بار دیگر به کارخانه بازگشتند اما این روند در ۱۳۹۳ هم ادامه داشت. در مقابل کارگران مجدداً در داخل شرکت و مقابل استانداری تجمع کردند. در نهایت با ورود قوه قضاییه و صادر شدن حکم ورشکستگی، مسئولیت کارخانه به عهده اداره امور ورشکستگی قرار گرفت. این اداره ابتدا کارخانه را به مدت ۱۷ ماه به شرکت تراکتورسازی اجاره داد. در این مدت آرامشی نسبی بر شرکت حکم فرما شد. **با این حال در همین مدت برخی از طلبکاران مالک قبلی از جمله بانک‌ها تلاش به خروج ماشین‌آلات شرکت در ازای طلب خود داشتند که با مقاومت سخت کارگران رو به رو شده و موفق به انجام این کار نشدند.** در نهایت اداره ورشکستگی به عنوان متولی شرکت با اتمام مدت قرارداد اجاره و **عدم تمایل شرکت تراکتورسازی به تمدید قرارداد** اقدام به پلمپ کارخانه نموده و تا معلوم شدن وضعیت مالکیت، شرکت را به حالت تعلیق درآورد.

در مقابل کارگران مجدداً مقابل درب پلمپ شده کارخانه تجمع کرده و خواستار تعیین تکلیف آن شدند. موج دیگری از اعتراضات کارگران درون شرکت بالا گرفت. در نهایت اداره ورشکستگی تصمیم گرفت در یک مزایده کارخانه را به شرکت تراکتورسازی ایران واگذار کند. اما چنین واگذاری‌ای برای کارگران بدون هزینه نبود. تراکتورسازی حاضر نبود سنوات کارگران را در مدتی که تحت مالکیت مالک قبلی بودند، به طور کامل پرداخت کند. همین مسأله موج دیگری از اعتراضات را در میان آنان برانگیخت. کارگران مدعی بودند که طبق ماده ۱۲ قانون کار شرکت تراکتورسازی موظف به پرداخت کل مطالبات کارگران است. **ماده ۱۲ قانون کار چنین می‌گوید: «هر نوع تغییر حقوقی در وضع مالکیت کارگاه، از قبیل فروش یا انتقال به هر شکل، تغییر نوع تولید، ادغام در موسسه دیگر، ملی شدن کارگاه، فوت مالک و امثال اینها، در رابطه قراردادی کارگرانی که قراردادهای قطعیت یافته است مؤثر نمی‌باشد و کارفرمای جدید، قائم مقام تعهدات و حقوق کارفرمای سابق خواهد بود.»**

اما مدیران تراکتورسازی زیر بار نمی‌رفتند و آنچه جالب توجه است همکاری نهادهای دولتی با این اقدام غیرقانونی مدیرعامل تراکتورسازی است. برای نمونه اداره ورشکستگی از کارگران خواست که وکالت نامه‌ای را امضا کنند که به موجب آن نصف حق سنوات سال‌های قبل را دریافت کنند و آنها را تهدید کرد که در صورت عدم پذیرش این کار آنها را به بیمه‌ی بیکاری معرفی خواهد کرد. کارگران ابتدا مقاومت کردند، اما در خصوص این مسأله بین کارگران اختلاف نظر وجود داشت. کارگران با سابقه که از این مسأله بیشتر متضرر می‌شدند حاضر به قبول آن نبودند در مقابل کارگران با سابقه‌ی کمتر خواهان پذیرش آن بودند. به علاوه چندین سال بلاتکلیفی و فشار معیشتی بسیاری از کارگران را مستهلک کرده بود و بیشترشان ترجیح می‌دادند که قید بخشی از حق سنوات‌شان را بزنند، اما به کارشان بازگردند. بنابراین در نهایت کارگران با اکراه مجبور به امضای وکالت نامه شدند. حال بهتر می‌توان فهمید که تجلیل استاندار وقت آذربایجان شرقی از تیم مدیریتی تراکتورسازی چه معنایی دارد. با وجود اینکه کارگران به متن قانون کار جهت دریافت

مطالبات‌شان تاکید می‌ورزیدند نه تنها این مسئولان دولتی به قانون کار استناد نکردند بلکه با همراهی کارفرما و مدیران تراکتورسازی کارگران را تحت فشار و تهدید قرار دادند.

در ادامه شرکت تراکتورسازی نصف حق سنوات آن‌ها را آن هم در سه سال و به صورت اقساطی پرداخت کرد. کارگران با پافشاری خود کارخانه را احیا کردند اما در مقابل تن به هزینه‌ی سنگینی دادند. در نهایت شرکت ماشین‌آلات صنعتی در شرکت خدمات صنعتی ادغام شده و به صورت رسمی مجدداً به مالکیت تراکتورسازی درآمد.

حال با این توضیحات به سراغ همان وضعیت سخت و مشکل‌داری که آقای استاندار از آن صحبت کرد برمی‌گردیم. سؤال ما همچنان به قوت خود باقی است: **وضعیت سخت برای ما یا آن‌ها؟** قطع به یقین مسئولان دولتی با دیدن اعتراضات کارگری وضعیت سختی را پشت سر گذاشتند چراکه هر دم به دنبال توجیه وضعیت پیش آمده بودند تا کارگران اعتراض دیگری را رقم نزنند. از سوی دیگر باید خود را دلسوز کارگران نشان می‌دادند اما در پشت پرده با کارفرمایان و مدیران تراکتورسازی در حال نقشه کشیدن برای درهم شکستن اعتراضات کارگری و حمله‌ی بیشتر به معیشت و حقوق کارگران بودند. شرکت ماشین‌آلات سال ۸۶ از تراکتورسازی جدا شد و سال ۹۶ بازم به تراکتورسازی واگذار شد. شاید از حیث مدیریتی تغییری ۱۰ ساله چندان به چشم نیاید اما برای کارگران این سال‌ها آکنده بود از فقر و فلاکت بیشتر از سویی و از سوی دیگر مبارزه برای احقاق حداقل‌های حقوق از دست رفته‌شان. کارگران ماشین‌آلات پس از ۱۰ سال با پشت سر گذاشتن بسیاری از مشقتها و رنج‌های ناشی از خصوصی‌سازی کارخانه را با چنگ و دندان حفظ کردند و حتی اجازه ندادند اموال کارخانه به تاراج بانک‌ها برود. در آخر کارگران به برخی از مطالبات‌شان از جمله احیای کارخانه دست یافتند. چه بسا برای برخی از کارگران پیوستن دوباره به تراکتورسازی تلخی‌های گذشته را از بین می‌برد. اما واقعیت امر آن است که سرمایه‌داران سهام‌دار با خصوصی‌سازی‌های صورت گرفته کارگران با وضعیتی روبه‌رو ساخته‌اند که گویی حقوق و مزایای پیش از سال ۱۳۸۶ هرگز وجود نداشته است. کارگران ماشین‌آلات به تراکتورسازی برگشتند اما دیگر نه آنان همان کارگران پیش از خصوصی‌سازی‌اند و نه دیگر خبری از مزایای شغلی گذشته‌شان است. در متن آینده به حال و روز کارگران ماشین‌آلات پس از ادغام در تراکتورسازی خواهیم پرداخت.

ادامه دارد...