

گزارش مختصری از شرکت پارس خودرو

جلال ناصری

پانزدهم اردیبهشت ماه هشتاد و هفت

شرکت پارس خودرو واقع در کیلومتر ۹ جاده مخصوص تهران-کرج قدیمی ترین شرکت خودرو سازی ایران است. این خودرو سازی در سال ۱۳۳۵ توسط یکی از سرمایه داران آن زمان به نام جعفر اخوان تاسیس گردید و نام آن شرکت بازرگانی جیب بود. این شرکت انواع اتومبیل های آمریکایی را به خصوص تیپ جیب را وارد و به فروش می رساند. پس از آن از سال ۱۳۳۸ به ترتیب شروع به مونتاژ جیب شهباز، وانت سیمرخ، آریا و شاهین، جیب آهو، شورلت ایران، شورلت نوا، بیوک، شورلت وانت، جیب توسن، لندور، نیسان پاترول، وانت نیسان، جیب صحرا، سپند جوانان، پیکاپ، پی کی، ماکسیما، رونیز، سرانزا، مگان، لوگان، پراید صبا و پراید ۱۴۱ کرده است. این شرکت از زمان شروع به مونتاژ به عنوان بخشی از شرکت جنرال موتورز آمریکا در ایران شروع به کار کرد و به آن GM گفته می شد.

از سال ۱۳۵۸ نامش به پارس خودرو تغییر یافت. طی چند سال اخیر این شرکت یکی از پررونق ترین محل های کسب سود برای آن بخش از سرمایه بوده که در صنایع خودرو سازی فعال هستند. بیش از ۹۰٪ کارگران آن جوان و قرار دادی هستند. هر روز بیشتر و بیشتر بر سرعت خطوط تولید افزوده می شود، به طوری که در بیشتر مواقع کارگران بخش مونتاژ فرصت کوچک ترین نفس کشیدنی را ندارند.

تولید در سال ۱۳۶۶ معادل ۷۸۴۸ دستگاه اتومبیل در سال بوده است. در سال ۱۳۷۷ تولید ۱۰۰۱۱ دستگاه در سال بوده، در سال ۱۳۸۳ تعداد ۴۵۰۶۷ دستگاه و در سال های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶ بترتیب ۱۸۵۱۸۵ دستگاه و ۲۰۳۰۰۰ دستگاه اتومبیل بوده است. طرح مدیریت تولید برای سال ۱۳۸۷ بیش از ۲۵۰۰۰۰ دستگاه است. قراردادی بودن کارگران و وجود لشکر بیکاران عامل اصلی در تحمیل این میزان شدت استثمار به کارگران است. بیکاری بیداد می کند، به طوری که در حال حاضر بیش از ۱۲۰۰۰ نفر بیکار جهت کار در شرکت پارس خودرو فرم درخواست کار را با نازلترین قیمت و با هر آنچه که توسط شرکت تحمیل می شود امضا نموده و ثبت نام کرده اند، با این امید که روزی روزگاری آن ها را خبر کنند، که این خود بستگی به آن دارد که بیکار ثبت نام کرده تا چه حد با یکی از مدیران رابطه داشته باشد که واسطه گری کند.

پارس خودرو در حال حاضر حدود ۷۰۰۰ نفر کارگر دارد. حدود ۴۰۰۰ نفر آنان ۲۰ تا ۲۹ سال سن دارند، حدود ۲۲۰۰ نفر ۳۰ تا ۳۹ ساله هستند و حدود ۶۰۰ نفر از کارگران ۴۰ تا ۴۹ سال سن دارند و حدود ۲۰۰ نفر هم ۵۰ تا ۵۹ ساله هستند. میانگین تجربه کاری این کارگران ۵ سال است. فشار بیش از حد گرانی، کرایه نشینی و حاشیه نشینی، وجود لشکر بیکاران آماده به کار برای فروش ارزان نیروی کار خود، قرار دادی و پیمانی بودن و نداشتن هرگونه تشکل کارگری باعث گردیده که کارگران هرروز در زیر فشار کار بیشتر و بیشتر خرد و خمیر و لهیده شوند. در نتیجه سرعت روز افزون خط تولید هر روز شاهد تعداد بیشتری حادثه کاری هستیم که به مهمترین و آخرین آن ها

اشاره می‌کنم. در سال ۱۳۸۴ در جریان ساخت سالن لوگان و مگان (L90) در تیر ماه آن سال ابولقاسم احمدی و در دوم مرداد ماه علی آدینه از ارتفاع سقوط کردند و دردم کشته شدند. در سوم و دهم مهر ماه سال ۱۳۸۴ باز هم ۲ نفر دیگر سقوط کردند که برای همیشه خانه نشین شدند. شکستن دست و پا و دنده هر روز ادامه دارد به خصوص در شیفت شبکاری و در برخورد با لیفتراک. آخرین حادثه در روز ۱۱ اردیبهشت ماه سال جاری ساعت ۱۱ صبح اتفاق افتاد. نگهدارنده اتاق در خط تولید مونتاژ پراید در ایستگاه نصب موتور و گیربکس خراب بود و این خرابی بارها توسط کارگران آن قسمت گزارش داده شده بود. اما مدیران حافظ سرمایه حتی حاضر به توقف ۱ ساعت خط مونتاژ برای تعمیر این خرابی نبودند، زیرا آن‌ها سرعت خط تولید را از ۲۵ دستگاه پراید به ۴۰ الی ۴۲ دستگاه رسانده‌اند و تحت هیچ شرایطی حاضر به توقف خط حتی برای تعمیر هم نیستند، چون که قسم خورده‌اند برای بیرون کشیدن سود هر چه بیشتر برای صاحبان سرمایه تسمه از گرده کارگران بکشند. چنین بود که به علت نقص فنی فوق، اتاق پراید از محل خود خارج شد و بر روی ۴ نفر از کارگران مونتاژکار سقوط کرد که در نتیجه آن مصطفی مهدوی از ناحیه ستون فقرات، فرهاد محمدی از ناحیه ساعد دست راست، یکی دیگر از کارگران از ناحیه مچ پای راست و نفر چهارم هم از ناحیه دنده چپ دچار شکستگی گردیدند و همه به بیمارستان پیامبران برده شدند. مدیر تولید مهندس حیدری و مدیر سالن مهندس خوش صدا در محل حاضر شدند. آن‌ها بیشتر به فکر راه اندازی مجدد خط تولید بودند تا جان کارگران. مهندس حیدری گفت که چرا قبل از حادثه خط را خاموش نکردید؟ در جواب او مصطفی مهدوی کارگر حادثه دیده گفت که هفته پیش برای ۱ دقیقه این کار را کردیم که هر ۴ نفر تا مرز اخراج شدن پیش رفتیم. خود که می‌دانید. به هر صورت، با افزایش سرعت خط تولید، در نظر نگرفتن ایمنی، تعمیر و نگهداری نکردن از خط تولید و متوقف نکردن خطوط مونتاژ تحت هر شرایطی حتی روزهای جمعه و تعطیل مانند روز حادثه (روز جهانی کارگر!) دیگر حادثه بخشی از زندگی روزمره کارگران خطوط تولید و مونتاژ شده است.

جلال ناصری

۸۷/۲/۱۳

کمیته هماهنگی (منطقه تهران)