

نگاهی کوتاه به ایران خودرو از آغاز تا امروز

ابراهیم امید



www.ofros.com

فهرست

- سخن اول..... ۵
- بخش اول - از تاسیس تا انقلاب ۱۳۵۷..... ۶
- بخش دوم - از انقلاب ۱۳۵۷ تا ۱۳۷۳..... ۱۰
- بخش سوم - ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۱ (دوران مدیریت غروی)..... ۱۳
- بخش چهارم - ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۸ (دوران مدیریت منطقی)..... ۲۱
- بخش پنجم - ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۰ (دوران مدیریت نجم‌الدین)..... ۲۴
- سخن آخر..... ۳۷

سخن اول

این مقاله به یاد کارگران کشته‌شده ایران خودرو در حادثه ۵ بهمن ۱۳۸۹ نوشته شده است.

نگارش این تاریخچه حاصل همکاری مستقیم چند کارگر بازنشسته و شاغل ایران خودرو و خانواده‌های آنان است. دوستی نیز ویراستاری نهایی آن را بر عهده گرفت. بسیاری از وقایع این ۵۰ سال به علت فراموشی و یا عدم دسترسی به اطلاعات، به ناچار از قلم افتاده‌اند. آنچه که ذکر شده نیز کوتاه و گلچین شده است اما سعی شده تا حد امکان صحیح و دقیق باشد.

ابراهیم امید

تابستان ۱۳۹۰

بخش اول

از تاسیس تا انقلاب ۱۳۵۷

کارخانه ایران خودرو ۱۲ مهر ماه ۱۳۴۱ با نام ایران ناسیونال و با هدف تولید انواع خودرو با سرمایه‌ای حدود ۱۰ میلیون تومان در خیابان اکباتان تهران تاسیس شد. موسسان و گردانندگان اصلی آن برادران خیامی - احمد و محمود - بودند. آنها زمینی در بین جاده مخصوص و اتوبان تهران - کرج خریدند و بعد از ساخت‌وساز سالن و تجهیز آن به ابزار و دستگاه‌های لازم، از ۲۸ اسفند ۱۳۴۲ تولید اتوبوس OP را شروع کردند. کارخانه به رشد و گسترش ادامه داد تا در سال ۱۳۴۵ طی قراردادی با کارخانه تالبوت انگلیس، تولید اتومبیل سواری پیکان آغاز شد. خط تولید پیکان در اردیبهشت ۱۳۴۶ در حضور مقامات کشوری با سرمایه‌ای حدود ۴۰ میلیون تومان به صورت زمین، اعتبار و ماشین‌های نو و کهنه رسماً افتتاح شد. تولید کارخانه روزی ۱۰ سواری و ۷ اتوبوس بود. اواخر سال ۱۳۵۱ برادران خیامی از هم جدا شدند و محمود خیامی برادر کوچکتر اداره کارخانه را به دست گرفت. با ایجاد خطوط تولیدی وانت، ریخته‌گری و موتورسازی، کارخانه گسترش یافت.

در ابتدا برای خط تولید اتوبوس، اکثر کارگران از مشهد، زادگاه خیامی‌ها آورده شدند و در ادامه از تمام روستاهای ایران به کارخانه آمدند. کارگران خطوط تولید، روستایی و کم-سواد و کارگران ستادی باسوادتر و بعضاً دیپلم بودند. بنا به رسمی که از زمان کمپانی انگلیسی شرکت نفت در ایران گذاشته شده و مورد استقبال سرمایه‌داران ایران قرار گرفته بود، کارگران بخش ستادی کارمند نامیده می‌شدند. کارگران و کارمندان، سرویسهای رفت و آمد و غذاخوری‌های جداگانه داشتند. تبعیض بین کارگر و کارمند و تازه‌واردین و قدیمی‌ها، فرهنگ حاکم بر کارخانه بود. اگر در سرویس سوار می‌شدی و جای خالی هم بود حق نداشتی بنشینی تا نفری که آن صندلی خالی به دلیل سابقه کار بیشتر متعلق به او بود سوار شود. از این نظم و نظام به شدت حراست می‌شد. این نظم در اصل رشوه‌ای بود به کارمندا و قدیمی‌ها تا به این طریق احساس کنند کارخانه برای آنها ارزش قایل است. وجود سلسله‌مراتبی از سرپرستان - روپوش آبی، طوسی و قهوه‌ای - با قدرت و

اختیارات بسیار زیاد که خدایی می‌کردند و نیز کارگران خبرچین، معروف به ۳۰۰ تومانی، از ارکان مدیریت خیامی در اداره ایران ناسیونال بود.

بعد از خوردن صبحانه کار شروع می‌شد. در بین کار وقتی برای صرف چایی و استراحت نبود، به طوری که کارگران در ضمن کار سرهای خود را درون کمدهای ابزار خود می‌کردند و چایی می‌خوردند که جلوه بسیار زشتی داشت. لباسهای کار بسیار بی‌کیفیت و زننده بود. وسایل ایمنی نیز ناکافی بود. خود کارگران چون هیچگاه در جامعه با فرهنگ کاری آشنا نمی‌شدند کار با وسایل ایمنی برایشان تازگی داشت و دست‌وپاگیر بود. کارفرما و سرپرستها نیز هیچ آموزش ایمنی به کارگران نمی‌دادند و صرفاً کار و تولید می‌خواستند. حوادث کار به خصوص در سالن پرس زیاد بود. چند کارگر کشته و قطع عضو شده بودند. البته خیامی گوسفندی می‌کشت و همه به سر کار برمی‌گشتند. اگر کارگری به دستشویی می‌رفت با اجازه سرپرست بود و باید نشانه‌ای به گردن می‌انداخت که نشان بدهد بدون علت کار را ترک نکرده است. بعضی شبها درهای توالت‌ها را می‌بستند تا مبادا کارگری برای فرار از کار به آنجا برود. حمام وجود نداشت مگر در بعضی قسمتهای بسیار محدود. اضافه‌کار نیز معمول بود. وعده نهار، گرم و نسبتاً باکیفیت بود. برخورد انتظامات با کارگران تحقیرآمیز بود. کارگران را برای رفتن به سالن غذاخوری به خط می‌کردند و با داد و فریاد آنها را هل می‌دادند تا به سرعت به رستوران بروند و زود به سرکار برگردند. رفتار خشن و تهدیدآمیز انتظامات و ترس کارگران از آنها بسیار معمول بود. حتی تخت شلاقی در کارخانه شمالی جنب دفتر سندیکای کارخانه برای تنبیه کارگران معترض وجود داشت. سندیکای دست‌ساز و فرمایشی ایران خودرو برای نمایش بین‌المللی حکومت شاه و خیامی کاربرد داشت. کارگران به طور اتوماتیک عضو این سندیکا بودند که هرگز جلسه و آموزشی نداشت و بسیاری از وجود آن خبر نداشتند. گاهی سندیکا هدایایی به کارگران می‌داد. سطح دستمزد پایین بود. البته می‌شد اتومبیل دست‌دومی با آن خرید. کارگرانی که اتومبیل صفر کیلومتر آن هم پیکان داشتند بسیار کم بودند. خیامی خانه‌های سازمانی پیکانشهر را در دهه ۵۰ برای کارگران ساخت. با اینکه در آن سالها زمین و مصالح ساختمانی ارزان بود اما خانه‌های ساخته شده بسیار کوچک بود. خانه‌هایی اکثراً ۴۰ متری برای کارگران با چند بچه که آن هم با پارتی‌بازی و سالها در نوبت ماندن در

آنجا ساکن می‌شدند. سایر کارگران با قرض و وام، خانه‌های کوچکی در محلات بی‌امکانات تهران و کرج داشتند. کارگران دفترچه‌ای با اعتبار تا ۴ برابر حقوق داشتند تا بتوانند فقط از فروشگاه‌های تعاونی شرکت به صورت قسطی خرید کنند.

خیامی بارها خود به میان کارگران می‌آمد و به کارگران انگیزه می‌داد تا بیشتر کار کنند. برای یک روستایی بسیار جالب بود که یک نفر کارفرمای پولدار شهری و کراواتی پدرانه با او برخورد کند و به درد دلش گوش دهد. او بارها با هدایا و وام‌های مختلف گره از زندگی آنها باز می‌کرد. در مراسم مذهبی نذری می‌داد. در عید فطر کارگران صف می‌کشیدند تا دست آقا - کارگران او را آقا صدا می‌کردند - را ببوسند و سکه طلا از او بگیرند. در ورزشگاه کارخانه به مناسبت‌های مختلف جشن می‌گرفت و از خوانندگان محبوب دعوت می‌کرد. آنها را به سفرهای تفریحی و زیارتی می‌فرستاد. او محبوبیت بسیار داشت و تا الان هم کارگران داستانهای زیادی از خیامی نقل می‌کنند. نگاهی اجمالی به رفتار کارفرمایان و سرمایه‌داران نشان می‌دهد که این شیوه در اکثر نقاط جهان معمول است. کارفرمایان به کارگران می‌فهمانند که آنها را استخدام کرده‌اند تا بیکار نباشند. شغل ایجاد کرده‌اند و نان آنها را می‌دهند تا کارگران خود را مدیون آنها بدانند. مطیع و برده-سازی اساس رفتار آنها با کارگران است.

کارگران فنی شامل کارگرانی بودند که قبل از آمدن به ایران خودرو تجربه کاری داشتند، به اضافه کارگرانی که در قسمتهای تراشکاری و تعمیرات مشغول به کار بودند و تعداد آنها بسیار کم بود. کارگران ساده و یا نیمه‌ماهری که بر اثر تکرار کارهای ساده و یکنواخت مهارت پیدا کرده بودند اکثریت کارگران را تشکیل می‌دادند. با اینکه بعدها هنرستان صنعتی یا مرکز آموزش در کارخانه تاسیس شد اما هیچگاه به طور سیستماتیک و فراگیر فعالیت نداشت و امور کارخانه بدون نقش جدی آموزش به پیش می‌رفت. همچنین تعداد بسیار کم مهندس‌ها و نقش کمرنگ مهندسی تولید و کنترل کیفیت، سطح علمی و فنی کارخانه را بسیار نازل نگه داشته بود. تولید پیکان که در آن زمان نیز اتومبیلی پایین‌تر از سطح استاندارد بود به سبک گاراژی و به ضرب چکش انجام می‌گرفت. در بازگشایی انبارهای سالن پیکان در سال ۱۳۷۳ مقادیر بسیاری نقشه و ابزار کنترلی یافت شد که عملاً کنار گذاشته شده بودند. استقبال مردم کم‌درآمد آن زمان از

پیکان و سود سرشار آن گویا خیامی‌ها را به فکر نینداخت تا کیفیت پیکان را ارتقا دهند یا حتی بعد از تولید بیشتر از یک دهه، آن را با اتومبیل دیگری جایگزین کنند.

در بهار ۱۳۵۴ اعلام شد ایران ناسیونال بزرگترین کارخانه صنعتی کشور است که با فروش ۱/۹ میلیارد تومان و دارایی متجاوز از یک میلیارد تومان به دولت ۲۵/۹ میلیون تومان مالیات پرداخته است. این ارقام باورنکردنی با کار سخت همراه با بی‌حقوقی کارگران زحمتکش ایران ناسیونال به دست آمده بود. کارگری که در اواخر قرن بیستم در حد برده‌ای است که آقای خود را بسیار هم دوست دارد!

کارگران در حوادث منجر به انقلاب ۱۳۵۷ تقریباً فعالیتی نداشتند. گاهی در توالتها شعار نوشته می‌شد اما تا آخرین روزها کارخانه فعال بود و هیچ اعتصابی صورت نگرفت. خیامی خود چندین ماه کارخانه را تعطیل کرد و حقوق ایام تعطیل را نیز پرداخت کرد.

بخش دوم

از انقلاب ۱۳۵۷ تا ۱۳۷۳

بعد از انقلاب بسیاری از کارگران، سرپرستهای بی‌رحم و ضدکارگر و کارگران خبرچین ۳۰۰ تومانی را در بین خود نمی‌پذیرفتند و گاه آن‌ها را کتک می‌زدند و آنها به ناچار به دنبال کار به قسمت‌های دیگر می‌رفتند و به اصطلاح تبعیدی بودند.

در همان ابتدا شورایی کارگری از کارگران حق‌طلب و کارگران طرفدار حکومت جدید شکل گرفت. این شورا با مدیریت منصوب حکومت جدید درگیر بود، از جمله در مقابله با قطع نهار گرم و جایگزینی آن با ساندویچ که حتی منجر به کتک خوردن مدیرعامل وقت نیز شد. از بزرگترین دستاوردهای این شورا، تعطیل همه پنجشنبه‌ها بود. ساعت کار در زمان حکومت شاه ۴۸ ساعت کار در هفته بود و یکی از شعارهای کارگران در طی دوران انقلاب ۴۰ ساعت کار بود. ایران‌خودرو و کارخانه‌های محور جاده مخصوص همگی کار ۴۰ ساعته و تعطیلی پنجشنبه‌ها و شوراها را به کارفرمایان و حکومت جدید تحمیل کردند.

سالهای اول انقلاب یکی از فعالیتهای مهم کارفرمایان و حکومت جدید این بود که در مقابل کارگران حق‌طلب چه در محیط کار و چه در جامعه بایستند و به این منظور از هر وسیله‌ای استفاده می‌کردند، مانند برچسب ضدانقلاب و طاغوتی زدن، ضد اسلام نامیدن، ضرب و شتم، دستگیری، اخراج و زندان. متأسفانه بعضی از کارگران نیز با آنها همکاری می‌کردند. به این ترتیب با استقرار کامل حکومت جدید و تدوین قانون کار، ساعات کار به ۴۴ ساعت در هفته تبدیل شد و با تصفیه و اخراج کارگران انقلابی، شوراها کارخانه‌ها شوراها را کاملاً حکومتی و فرمایشی شدند.

یکی از اتفاقات اوایل انقلاب که به تاریخچه ایران‌خودرو مربوط می‌شود اجرای تئاتری است تحت عنوان عباس‌آقا کارگر ایران ناسیونال. عباس صالحی کارگر استخدام سال ۴۶ سالن پرس بود که از زندگی او نمایش‌نامه‌ای ساخته شد که خود عباس صالحی نقش خودش را بازی می‌کرد. این تئاتر که در دانشگاه‌ها و در خیابان‌ها اجرا می‌شد و با استقبال روبرو شده بود بارها توسط عوامل حکومتی با چماق و زنجیر به هم ریخته شد. به عباس

آقا می‌گفتند دیگر در کارخانه سرمایه‌داری وجود ندارد تو آبروی کارخانه را برده‌ای و عامل دست‌زدانقلاب شده‌ای. او را تهدید به مرگ کردند. عرصه را آنقدر به عباس آقا تنگ کردند که نامه سرگشاده‌ای به مقامات حکومتی نوشت و کمک خواست. هنگامی که به مسئولان کارخانه مراجعه کرد به او گفتند به کارخانه نیا. عباس آقا درخواست نامه‌ای کرد تا برایش غیبت حساب نشود گفتند نمی‌توانیم.

سال ۶۰ مدیریت کارخانه دادنِ حواله ماشینی به کارگران را قطع کرد. در مقابل اعتراض کارگران، مقامات حکومتی و کارخانه، عده‌ای کارگر را جمع کردند و در روزنامه و تلویزیون با آن‌ها مصاحبه کردند که مگر می‌شود هر کسی در هر جا کار می‌کند حواله بگیرد. مثلاً کارخانه تانک‌سازی به همه حواله تانک بدهد. کارگری که این جملات را در تلویزیون گفت بعداً کارگر نمونه اعلام شد و پیکان جایزه گرفت. اکثریت کارگران اعتصاب کردند و دست از کار کشیدند. کارگران هوادار مدیریت و حکومت که تعداد بسیار کمی بودند در کارخانه راهپیمایی کردند و شعار دادند که «حزب الله می‌میرد حواله نمی‌گیرد» و «حواله حق ما نیست، حواله آمریکائیت». موج دستگیری و ضرب و شتم در کارخانه به راه افتاد. عده‌ای از کارگران به زندان اوین برده شدند. اولین اعتصاب بزرگ کارخانه سرکوب شد. به کارگران فهماندند که کارفرما و حکومت جدید، کارگر حق‌طلب را تحمل نمی‌کند.

هم‌زمان با تلاش حکومت جدید در دهه ۶۰ برای از بین بردن شوراهای کارگری، شورای نیم‌بند شکل گرفته ایران خودرو منحل شد.

جنگ تاثیرات خود را در کارخانه گذاشته بود. آخوندها و مبلغین حکومتی به کارخانه می‌آمدند تا افراد را برای جبهه رفتن تشویق کنند. کلاسهای انجمن اسلامی بسیار فعال شدند. تولید کاهش یافت. در کارخانه بر روی ماشینهای تصادفی اتاق نصب می‌کردند. ضایعات و تجهیزات مستعمل فروخته می‌شد. کارگران به عنوان راننده به گمرکات جنوب می‌رفتند و محموله به تهران می‌آوردند. بعضی به کارخانجات سپاه مانند حدید می‌رفتند تا ابزار جنگی تولید کنند. بعد از مدتی اعلام کردند به علت اینکه شرکت تالپوت ورشکسته شده است و دیگر قطعه نمی‌دهد کارگران باید باز خرید شوند. شایعاتی پخش کردند از جمله این که هرکس باز خرید نشود برای کارگذاری لوله‌های گاز به بیابان‌های جنوب کشور فرستاده می‌شود. کارگر ایران خودرو البته با اکراه و تهدید و تطمیع پذیرفت

که هزینه‌های جنگ را علاوه بر کشته و مجروح و اسیر شدن، با اخراج و بیکاری نیز بپردازد. کارگر ایران خودرو که به برکت حکومت شاه و خیامی و ادامه سیاستهای آنان توسط حکومت جدید، هیچ چیز از بیمه بیکاری نمی‌دانست، سندیکا و اتحادیه و شورای کارگری نداشت و اتحاد با کارگران سایر کارخانجات برایش غریب بود، قبول کرد کارفرما او را قربانی کند. سال ۱۳۶۵ بیش از ۶۰۰۰ نفر باز خرید شدند. بسیاری به سرعت فهمیدند به چه مصیبتی دچار شده‌اند اما بدون قدرت مگر می‌شود کاری کرد.

مدتی بعد مدیریت تصمیم گرفت که واحد فنی کارخانه گسترش یابد. از سال ۶۶ برای اولین بار افراد دیپلم و فوق دیپلم فنی نه برای بخش ستادی بلکه برای بخش تولیدی استخدام شدند. با استخدام چندین مهندس، این واحد فنی به اضافه مجموعه قبلی با نام جدید قالب و جیگ در کارخانه شمالی شکل گرفت. افراد تازه‌استخدام کارگرانی بودند متولد شهرها، تاثیر پذیرفته از انقلاب، باسواد و فنی. این مجموعه تاثیرات بسیاری در کارخانه گذاشتند.

بخش سوم

۱۳۷۳ تا ۱۳۸۱ (دوران مدیریت غروی)

بعد از اتمام جنگ بالاخره استراتژی جدید اقتصادی یعنی همسوسدن با سیاستهای سرمایه‌داران بزرگ جهان آغاز شد. از جمله قرار شد صنایعی که قابلیت رقابت به هر دلیلی ندارند مانند نساجی‌ها، کفش ملی و... به حال خود رها شده و صنایعی چون فولاد، مخابرات، اتومبیل‌سازی با حضور و شراکت سرمایه‌ خارجی رشد کنند، سوبسیدها لغو شود، شرکتهای پیمانکاری ایجاد شده، همه کارگران قراردادی شوند و... این سیاستها با حجم وسیعی از تبلیغات، سمینارها، بحث در جراید و رادیو تلویزیون و بحثهای مفصل و همه‌جانبه تئوریسین‌های اقتصادی و سیاسی در سطح جامعه و دعوای سیاسی در مجلس و حذف مخالفین و جذب نیروهای فعال به بار نشست. رفسنجانی سردار سازندگی نام گرفت. این سیاست در سایه با مدیریت غروی و تولید پراید و در ایران خودرو با ایجاد زمینه‌های فنی و شروع استخدام‌های جدید و عقد قراردادهایی با پژو فرانسه شروع شد.

سال ۷۳ اعلام شد که مدیرعامل جدید ایران خودرو غروی است. او به همراه تیم خودش، به قولی با یک اتوبوس آدم از کارخانه سایپا آمدند و به مرور تمام پستهای مدیریتی پیشین را در دست گرفتند.

غروی شروع به بازدید از تمام کارخانه کرد. او با کارگران سالن بدنه‌سازی پیکان یک به یک روبوسی کرد. در طول بازدید، نمایندگان مجلس هم حضور داشتند. به محض ورود او طوماری حاوی خواست‌های کارگران ایران خودرو با امضای بیش از ۹۵ درصد کارگران قالب و جیگ، علیرغم تمام سنگ‌اندازی‌ها و تهدیدهای مدیریت این واحد، به دفتر غروی داده شد. این طومار شامل چندین خواسته از جمله رسمی شدن همه کارگران قراردادی بود. البته غروی هیچ اعتنایی به طومار نکرد.

غروی بعد از آشنایی‌های اولیه و انتصاب مسئولان جدید، در جهت پیاده‌سازی سیاست‌های دوران سازندگی آغاز به فعالیت کرد. اول از همه، مبلغ قابل توجهی به حقوق و مزایای مدیران و روسا اضافه کرد. اتومبیل‌های صفرکیلومتر پژو را به صورت اقساطی با سهمیه بنزین و تعمیرات مجانی در داخل شرکت، به آنها واگذار کرد. بعد از چند ماه بقیه

اقساط بخشیده شد و پژوها به مالکیت آنها در آمد. به اضافه وامهای مسکن با اقساط بلندمدت و درصد سود بسیار کم، پاداشهای کلان ماهانه و سالیانه که تا هم اینک نیز مدیران از آن بهره‌مند هستند. اما در میان این بذل و بخشش به مدیران، ناگهان اعلام شد که کارگران قراردادی باید اخراج شوند. به محض پخش این خبر کارگران قراردادی در کف خیابانهای کارخانه جنوبی نشستند و شعار دادند و سپس تا کارخانه شمالی مقابل دفتر غروی راهپیمایی کردند. غروی ترسیده و دستپاچه به سمت کارگران آمد و گفت این خبر شایعه است و همانجا به مدیر امور اداری دستور داد تا این کارگران رسمی شوند.

تصمیم دیگر او قطع کامل تولید پژو ۲۰۵ بود. سالن پژو ۲۰۵ مدتی قبل از آمدن او با کار شبانه‌روزی و اضافه‌کاری‌های شدید تاسیس گردیده و در این مدت چندصد دستگاه از این اتومبیل تولید نیز شده بود. این سالن در مقابل چشم کارگران بدون هیچ اطلاع و توضیحی تخریب شد. شایع شد اتومبیل پراید که توسط غروی قبل از آمدن به ایران-خودرو در سایپا افتتاح شده بود با وجود پژو ۲۰۵ لطمه خواهد دید.

در اوایل دهه ۷۰ بحثی در میان کارگران ایران و از جمله ایران‌خودرو در گرفته بود که گویا اگر طرح طبقه‌بندی مشاغل (طرحی که کارگران را بر اساس مدرک، سابقه کار، تخصص و غیره طبقه بندی می کرد) اجرا شود، دستمزد کارگران افزایش زیادی خواهد داشت. مدیریت قبلی و نیز غروی مدام اجرای این طرح را پشت گوش می انداختند تا اینکه واقعه‌ای در شهرک پیکانشهر باعث اجرای این طرح شد.

پاییز ۱۳۷۴ شهرداری پیکانشهر اطلاعیه‌ای به درب منازل مبنی بر افزایش کرایه‌خانه‌ها تا ۴ برابر فرستاد. همسران کارگران واکنش نشان دادند و تک‌تک به شهرداری پیکانشهر مراجعه و مخالفت کردند. شهرداری با بی‌اعتنایی و گاه با تهدید که خانه‌ها را باید تخلیه کنید برخورد کرد. مراجعات بعدی، آرام‌آرام تبدیل به تجمعات دسته‌جمعی در مقابل شهرداری شد. جواب شهرداری این بود که همسران شما را به حراست می‌بریم و اخراج می‌کنیم، شما با منافقین همدستید. تا یک روز جمعیت بسیاری از خانم‌ها با تجمع در مقابل شهرداری خواهان حضور شهردار شدند. او با حضور و ادامه تهدیدات خود، جمعیت را عصبانی‌تر کرد. همگی به سمت آمفی‌تئاتر پیکانشهر که در آنجا مراسم روز پرستار در حال اجرا بود حرکت کردند. هاشمی امام جماعت پیکانشهر که بسیاری از این خانم‌ها

پشت سر او نماز می خواندند با بحث روز پرستار و وعظ و خطابه خواست تا جمعیت را قانع کند تا به خانه‌ها برگردند. خانم‌ها گفتند که روز پرستار ربطی به اعتراض ما ندارد و شعار دادند و او را هو کردند. هاشمی با عوام‌فریبی گفت که من هم ساکن پیکانشهرم و مشکل شما مشکل من هم هست. با جواب یکی از خانم‌ها که خانه‌ تو یک آپارتمان ویژه با متراژ بسیار بزرگ‌تر است و اتومبیل اختصاصی در اختیار داری و اصلاً از ما نیستی او را عقب نشاندد. اعتراضات روزهای بعد پر شورتر و هماهنگ‌تر ادامه داشت. در طی این مدت اخبار پیکانشهر مدام در بین کارگران درون کارخانه ردوبدل می‌شد و بحث هرروزه داخل کارخانه بود. مسئولان کارخانه برای جلوگیری از گسترش اعتراضات، تلفن‌های پیکانشهر به کارخانه را قطع کردند. تا اینکه این خبر پیچید که زنان پیکانشهر با راهپیمایی متحد و وسیع خود قصد دارند اتوبان تهران - کرج را بسته و به سمت کارخانه راهپیمایی کنند و خواستار اعتصاب کارگران در حمایت از آنها هستند. مسئول بسیج پیکانشهر با خواهش و التماس بسیار مانع حرکت آنها به سمت کارخانه شد. جمعیت به سمت آملی تئاتر حرکت کرد. راهپیمایان شیشه‌های آملی تئاتر را شکستند و شعار مرگ بر غروی سر دادند. بعد از ساعتی جمعیت متفرق شد. صبح فردا گشتهای بیسیم به دست تمام شهرک را پر کردند. مشاهده این وضعیت خشم زنان را برانگیخت. بار دیگر شهردار آمد و حرفها و تهدیدهای خود را تکرار کرد. جمعیت به طرف او با پرتاب تخم‌مرغ و گوجه‌فرنگی هجوم آورد و او با فرار در اتاقش سنگر گرفت. هاشمی امام جماعت نیز با شعار «برو مسجد برو مسجد» ساکت شد و جمعیت خواستار حضور مقامات کارخانه شدند. معاون غروی به میان جمعیت آمد و گفت ما از خودتان هستیم و درد شما را می‌فهمیم. یکی از خانم‌ها گفت شما سختی زندگی در آپارتمان ۴۰ متری که به هر عضو خانواده فضایی به اندازه سلول انفرادی می‌رسد را نچشیده‌اید و با ما خیلی فاصله دارید. جمعیت شعار دادند که ناگهان معاون غروی گفت فرستادن این اطلاعیه کار منافقین بوده است! تمام اطلاعیه‌ها را پاره کنید؛ مسئله کاملاً منتفی است؛ ما خدمتگزار و کوچک همه شما و همسران شما در کارخانه هستیم. ناگهان جمعیت اعلام کرد پس چرا طرح طبقه‌بندی را اجرا نمی‌کنید. معاون غروی که غافلگیر شده بود برای جلوگیری از اینکه مبادا خواسته‌های دیگری هم بیان شود قول داد این مطلب را به اطلاع هیئت مدیره شرکت

برساند. آخرین روز این اعتراض باور نکردنی با پیروزی - عدم افزایش کرایه‌خانه‌ها و همچنین قول اجرای طرح طبقه‌بندی مشاغل - و شادی و کف زدن جمعیت تمام شد. تصور کارگران و همسران آنها این بود که با اجرای این طرح پول قابل توجهی نصیبشان خواهد شد. مدتی بعد این طرح پیاده شد. هرچند با یک برنامه‌ریزی هدفمند، مبالغ ناچیزی به دستمزدها اضافه شد. کارگران کارخانه اضافه شدن این مبلغ به حقوق خود را مدیون اعتراضات شجاعانه زنان پیکانشهر می‌دانستند.

غروی برنامه‌های گسترش تولید را اینگونه اعلام کرد: بهینه‌سازی پیکان و پژو ۴۰۵ و ترکیب این دو اتومبیل با هم یعنی پژو آردی. شروع برنامه‌های جدید با تخریب دیوارهای دورتادور کارخانه که به سبک دژهای قدیمی بود آغاز شد. به جای دیوارها، نرده‌های رنگی با پرچم و چراغ نصب شد. همه دیوارهای کهنه سالنها شستشو شد. سقفهای فرسوده تعویض و رنگ‌آمیزی شد. همه جا گل و درخت و سبزه و چمن کاری شد. کارخانه با شکلی تمیز و زیبا و شاداب آماده اجرای سیاستهای جدید شد.

موج استخدام کارگران دیپلم و فوق دیپلم و مهندس شروع شد. خطوط تولید پیکان و پژو ۴۰۵ بازسازی و پژو آردی شروع به کار کرد. مرکز آموزش و مرکز تحقیقات، واحدهای بسیار فعالی شدند. مباحث کنترل کیفیت و مهندسی تولید، انواع کلاسها، سمینارها، پوستر و جزوه‌های آموزشی، فعالیت شدید جهت پیاده‌سازی فرهنگ ایزو و کسب گواهی مربوطه. واژه‌ها و ادبیات جدید فنی و مدیریتی کارخانه را فرا گرفت. سرودی مخصوص ایران خودرو ساخته شد که در سالنها پخش می‌شد.

شروع مجدد دادن حواله‌های ماشین، افزایش وام مسکن و وامهای ضروری، هدایای روز ازدواج و تولد، هدایای نقدی و غیرنقدی به مناسبت روزهای خاص و اعیاد، کتابهای مخصوص کودکان، گردشهای تفریحی فرزندان کارگران. سفر خانوادگی به مشهد با اتوبوس و بعداً قطار. راه‌اندازی مجدد نهار به جای ساندویچ، واگذاری سهام به کارگران، پرداخت اکورد ماهانه برای تیراژ تولید، لباس کارهای با کیفیت و یکنواخت و... باعث شد تا برای استخدام در شرکت ایران خودرو سر و دست بشکنند و حتی رشوه بپردازند. ایران-خودرویی بودن اعتبار و منزلت پیدا کرد.

افزایش و صعود هر روزه قیمت سهام ایران خودرو پول زیادی را روانه سفره کارگران کرد. با این پول تعداد قابل توجهی از کارگران صاحب‌خانه شدند. ماشین‌های پیکان صفر کیلومتر آنها در اطراف خیابانهای کارخانه موج می‌زد. بسیاری نیز به سرمایه‌گذاری - های مختلف روی آوردند. اما یکی از عوارض منفی این حجم پول به خصوص در میان کارگران کم‌سواد و قدیمی، خوشگذرانی مرسوم در میان آنها یعنی رواج تریاک‌کشی حتی در ساعات حضور در کارخانه بود.

در همین زمان در بیرون از کارخانه خبرهای زیادی در میان طبقه کارگر بود. از شمول بیمه خارج شدن کارگاههای زیر ۱۰ نفر، موج بیکارسازی کارگران شرکتهایی چون کفش ملی، مبلیران، علاءالدین و... نپرداختن ماهها حقوق به بسیاری از کارگران، اعتراضات مقابل وزارت کار و مجلس، راهپیمایی‌های مکرر و زدو خورد و دستگیری، تجمع و اعتراضات وسیع روز کارگر در میادین و خیابانها و... اما کارگران ایران خودرو بدون توجه و اعتنا، شاد و سرمست بودند.

۸ سال دوران ریاست جمهوری رفسنجانی رو به پایان بود و از اواخر زمستان ۷۵ فعالیت تبلیغاتی آغاز شده بود. غروی که خود به واسطه ارتباط با عوامل حکومتی مدیرعامل ایران خودرو شده بود به پیروی از جناح مسلط بر حکومت از کاندیداتوری ناطق نوری حمایت کرد. در کارخانه پوسترهای تبلیغاتی او توسط انجمن اسلامی و حراست پخش شد. در روز ۱۴ فروردین ۷۶ طبق سنت همه‌ساله، ایران خودرویی‌ها در سالن ۱۲ هزار نفری استادیوم آزادی جمع شدند تا به سخنان آغاز سال غروی گوش کنند که با حضور ناطق نوری روبرو شدند. با شروع برنامه یکی از فعالان انجمن اسلامی گفت که برای سلامتی یار امام، ناطق نوری، صلوات. ناگهان تمام سالن غرق در سکوت شد. این عکس- العمل بدون برنامه و کوچکترین هماهنگی از جانب کارگران چنان همه مسئولان حتی خود کارگران را غرق در حیرت کرد که باور نکردنی بود. برای بار دوم تقاضای صلوات شد این بار با چهره‌های رو به هم و مصممانه، سکوت تکرار شد و کسی صلوات نفرستاد. این حرکت بهت‌آور مشتی بود نمونه خروار که چند ماه بعد در ۲ خرداد ۷۶ از جانب اکثریت قاطع مردم تکرار شد. مردم برای رای ندادن به جناح مسلط و نماینده‌اش ناطق نوری به

رقیب او خاتمی رای دادند. در اوایل حکومت خاتمی بحثهای سیاسی و خواندن روزنامه‌های دو خردادی در تمام سالنهای ایران خودرو رواج داشت.

در ادامه اتخاذ سیاستهای دوران سازندگی قرار شد تا چند سال بعد تولید پیکان متوقف شود و تولید اتومبیل جدید سمند آغاز شود. سالن شاتل و خطوط رباتیک، سالنهای رنگ، مونتاژ، پرس و موتورسازی ایجاد شد و توسعه یافت. پروژه خودرو سمند، حضور شرکتهای خارجی و کارشناسان و متخصصان آنان از یک سو و سفرهای سطوح مختلف کارگران و مدیران البته به همراه خیل مفت‌خوران بیکاره در این سفرها برای پیاده‌سازی این پروژه به کشورهای انگلیس، آلمان، ژاپن، فرانسه و به خصوص کره جنوبی را از سوی دیگر در پی داشت. این پروژه به اضافه پروژه جدیدتر اتومبیل لوگان (L۹۰) در سالهای بعد، سفرهای لازم به فرانسه و رومانی و ایجاد سالنهای جدید و استخدام نیروهای جوان شهری و باسواد را باعث شد.

دوران سازندگی و ادامه آن توسط دولتهای بعدی، روی دیگر خود را به کارگران ایران-خودرو نشان داد: نیم‌ساعت زمان ورزش صبحگاهی که در ایران خودرو وجود داشت حذف شد. پخش آهنگهای تند و شاد برای افزایش انگیزه و توان در سالنهای تولید رواج یافت. حضور وسیع شرکتهای پیمانکار که بی‌حقوقی و ارزان‌سازی کارگر را به حد برده‌داری رساندند. اضافه‌کاری اجباری، حضور در تمامی پنجشنبه‌های تعطیل قراردادی و اکثر جمعه‌ها و روزهای تعطیل رسمی، کار سه شیفت، رواج افسردگی، دوری از خانه و خانواده و بروز اختلافات خانوادگی، نداشتن وقت تفریح، رواج دوباره کشیدن تریاک اما این بار برای تحمل فشار کار و بی‌خوابی. دردهای استخوانی-عضلانی، آرتروز و دیسک کمر و گردن، حوادث کار و نقص عضو و از همه مصیبت‌بارتر کشته شدن چندین کارگر، همه این عوامل باعث شد تا برای کارگران مشخص شود که زمینه‌سازی‌های اقتصادی، فنی و فرهنگی چند سال اخیر برای این بوده است تا کارخانه‌ای که تقریباً در حال رکود بود با توافق و حمایت همه‌جانبه حکومت تبدیل به قطب صنعتی کشور و مرکز فوران سودهای کلان شود. کارگرانی که با امید و فخر فروختن به در و همسایه، شاد و خوشحال به کارخانه می‌آمدند حالا با کراهت و ناچاری صبح زود از خواب بیدار می‌شوند، بی‌حوصله و

انگیزه کار می‌کنند و منتظرند تا با پایان کار، از این زندان با تن و جان فرسوده فرار کنند.

اعتراضات کم‌کم شروع می‌شود. در نشریه کاسه‌لیس مدیریت به ناچار ستونی به وجود می‌آید تا صدای اعتراض‌ها در آن منعکس شود. اعتراض به کمی حقوق و آکورد، دیر پرداخت شدن حقوق و آکورد کارگران شرکت‌های پیمانکاری، اضافه‌کاری‌های اجباری، کار در تعطیلات رسمی و جمعه، کیفیت بد غذا و سرویس رفت و آمد و... اعتراضات مداوم و همیشگی این نشریه است. «پاتوق» یا جلسات رسیدگی با حضور مدیران نیز برپا می‌شود اما همه هنر مدیران، دروغ‌گویی و وعده سرخرمن دادن و سردواندن کارگران است. غروی نیز مجبور می‌شود در سالنها حاضر شود و سعی در ساکت کردن کارگران دارد. یک بار که او خبر اعتصاب در سالن مونتاز را شنیده بود به اتفاق معاونان خود به میان کارگران رفت و گفت هر کس حرفی دارد بزند و همانجا اعلام کرد که به کارگران وام بدهید.

از سال ۶۸ شورایی کاملاً بیکاره و بی‌اثر برای کارگران در ایران خودرو وجود داشت. این شورا در تمام موضوعات مورد اعتراض کارگران ساکت بود و تنها کاری که می‌کرد این بود که به مناسبت روزهای خاص، پرداخت چند کیلو مرغ را با تملق از غروی درخواست کند. با وجود هدایای غروی، عملاً وجود این شورا اضافه بود. غروی مانند بسیاری دیگر از کارفرمایان، حتی وجود این شورای بی‌اثر را موی دماغ خود می‌دید. او روز شروع مجدد زمان انتخابات شوراها با حضور نمایندگان وزارت کار، درهای کارخانه را باز گذاشت تا هرکس بخواهد برود. اکثر کارگران تمایلی به شورا و همچنین درافتادن با غروی نداشتند. با خروج کارگران و از اکثریت افتادن رای‌دهندگان، انتخابات انجام نشد. با تکرار این سناریو برای بار دوم در تابستان ۸۰ طبق قانون، شورای اسلامی کارگران منحل شد. عده‌ای از کارگران برای اعتراض به خیابان رفتند و تا چهارراه ایران خودرو شعار دادند و به این عمل مدیریت اعتراض کردند.

سودهای هنگفت ایران خودرو باعث شد تا شرکت‌های متعدد سرمایه‌گذاری مانند تعاونی خاص و تعاونی اعتبار ایجاد شود. نحوه ایجاد تعاونی‌های خاص و اعتبار به اینگونه بود که بدون اطلاع و توافق کارگران ناگهان تاسیس آنها اعلام شد. سرمایه اولیه کارگران توسط کارخانه تأمین شد و هیئت مدیره‌ای با حضور چند مدیر و رئیس به وجود آمد و

اعلام کردند هرکسی نمی‌خواهد عضو باشد به کارگزینی‌ها بیاید و فرم انصراف را پر کند. این سرمایه، ماهانه از حقوق کارگران کسر می‌شد. در تصمیم‌گیری‌های مجامع عمومی نیز کارگزینی فرمی به کارگران می‌دهد و با امضای کارگران، مدیرعامل یا یک مدیر، وکیل کارگران می‌شود.

در طول مدت مدیریت غروی ایران خودرو گل سرسبد شرکتهای ایرانی و باعث افتخار حکومت اعلام می‌شود و همیشه برای نشان دادن پیشرفتهای صنعتی کشور مورد بازدید رؤسا و سران حکومتها و مقامات داخلی قرار می‌گیرد. سیاستی که در دوران مدیران بعدی تا هم‌اکنون ادامه دارد.

با این که در ابتدای ورود غروی و همچنین در طول مدیریت او مبارزات متعددی علیه او صورت گرفت، اما در مجموع، فعالیتهای غروی باعث شد تا این مبارزات از خاطر کارگران پاک شود و هنگامی که مجبور به ترک ایران خودرو شد مدیری محبوب بود.

بخش چهارم

۱۳۸۱ تا ۱۳۸۸ (دوران مدیریت منطقی)

منطقی ادامه‌دهنده راه غروی است اما با مدیریتی به مراتب ضعیف‌تر. یک بار در زمستان اعلام کرد که بعد از عید، قیمت پژو ۴۰۵ بسیار ارزان خواهد شد. خریداران نیز پولهای خود را پس گرفتند تا قیمت‌ها ارزان شود. این سیاست ناشیانه باعث فشار مالی به شرکت شد. او در مصاحبه‌ای دیگر، تته‌پته‌کنان گفت که خبرنگاران حرفهای او را تحریف کرده‌اند و او دیگر با آنها مصاحبه نمی‌کند.

کیفیت محصولات ایران‌خودرو به دلایل متعدد چون بی‌انگیزگی کارکنان، شدت کار و حجم بالای تولیدات کاهش یافت و مشتریان اعتراضات گسترده‌ای در سطح جامعه از طریق روزنامه‌ها و رادیو و تلویزیون و حتی حضور در مقابل درب کارخانه داشتند. در مجلس نیز چند نماینده بر علیه مدیریت منطقی اعتراضاتی می‌کردند. پلیس راهنمایی و سازمان حفاظت محیط زیست چند بار و هر بار با رشوه‌ها و قول و قرار ساکت شدند. اما جوایز متعدد ارتقای کیفیت و رضایت مشتری و خدمات پس از فروش هر ساله و پشت-سرهم نصیب ایران‌خودرو می‌شد. البته عنوان می‌شد همه اینها حاصل سیاست‌های مدبرانه منطقی است. نشریه ضد کارگری ایران‌خودرو و کاسه‌لیس مدیران او را «دانشمند فرزانه» معرفی می‌کند اما کارگران او را بی‌عرضه و دست و پا چلفتی می‌دانند.

طبق توافقات قبلی و اعلام شده، پیکان از چرخه تولید حذف می‌شود و سایپا موفق می‌شود با تولید اتومبیل پراید، بازارهای فروش را از دست ایران‌خودرو در بیاورد. نحوه و زمان حذف پیکان دلیل دیگری مبنی بر بی‌کفایتی منطقی به حساب آمد.

در ادامه سیاستهای غروی، منطقی نیز شرکتهای گوناگون لیزینگ و سرمایه‌گذاری و تعاونی خاص و تعاونی اعتبار و شرکت تام و شرکتهای اقماری و تابعه و دهها شرکت دیگر متعلق به مدیران و وابستگان را رشد و گسترش بیشتری می‌دهد. سودهای هنگفت حاصل از زحمات کارگران، مدیران را به طمع می‌انداخت تا با ایجاد این‌گونه شرکتهای هرچه بیشتر سرمایه‌گذاری کنند.

شرکتهای پیمانکار حریص تر و بی رحم تر از گذشته هر کار دلشان می خواهد می کنند. تبعیض بین کارگران رسمی و قراردادی و پیمانکار به حد اعلا رسیده است. کیفیت بد غذا و سرویس ها، اضافه کاری اجباری و کار در جمعه ها و تعطیلات، کارگران را کلافه کرده است. هدایا کاهش یافته اند. آکورد در سطح سالهای ۷۰ باقی مانده در حالی که ایران - خودرو هر سال رکورد تولید را می شکند. حوادث کار بیشتر شده است و چندین کارگر کشته می شوند.

اعتراضات و اعتصابات محدود در بین کارگران شرکتهای پیمانکار درمی گیرد تا اینکه در اسفند ۸۴ به علت کم بودن پاداش و وعده داده شده آخر سال، اعتصاب در سالن مونتاژ شیفت شب شروع می شود. شیفت صبحی ها به سمت سالنهای بدنه سازی و رنگ می روند و همگی در کارخانه جنوبی مقابل چشم حراست و دوربینهای فیلم برداری و عکاسی، شجاعانه راهپیمایی می کنند، آن هم در کشوری که اعتصاب حرام است و اخراج و بیکاری و زندان برای کارگران در پی دارد. دهنادی قائم مقام منطقی به میان کارگران می آید و با التماس و خواهش از کارگران می خواهد که به سر کار برگردند و می گوید قول شرف می - دهم که کارگران اخراج نخواهند شد. شرف دهنادی محک می خورد. چند ماه بعد و به مرور دهها کارگر اخراج می شوند.

کار جمعه ها و روزهای تعطیل به یکی از آزاردهنده ترین سیاستهای منطقی تبدیل شده است. اعلام ناگهانی اضافه کاری روز جمعه ۷ تیر ۸۷ بدون هماهنگی و اطلاع قبلی و لاجرم عدم تغییر شیفتها، کارگران را به خشم می آورد. از شنبه ۸ تیر اعتصاب غذا در سالنهای تولیدی و در سه شیفت آغاز می شود. دوشنبه ۱۰ تیر مدیریت حراست اطلاعیه می دهد و اعتصاب غذای کارگران را حاصل تحریک گروهک های خارج کشور اعلام می - کند. انتظامات و حراستی ها برای ایجاد رعب و وحشت مطلبی از روزنامه ها مبنی بر دستگیری جاسوس اسرائیل را بر دیوارهای کارخانه می چسبانند. مدیریت عوام فریبانه وعده های متعددی را اعلام می کند. اما اعتصاب غذای هزاران کارگر تا چند روز ادامه می - یابد.

منطقی پس از مراسم ۱۴ فروردین ۸۸ و اعلام سیاستهای آینده به طرزی کودتاوار از کار برکنار و به جای او نجم الدین معرفی می شود. تعجب آور این که همه مدیرعامل ها تا

قبل از برکناری با چاپلوسانه‌ترین القاب معرفی اما به تحقیرآمیزترین شکل برکنار می‌گردند و باز جالب اینکه سیاستهای اعلام شده از طرف مدیر جدید عیناً همان سیاستهای مدیر قبلی است.

بخش پنجم

۱۳۸۸ تا ۱۳۹۰ (دوران مدیریت نجم الدین)

بعد از ورود منطقی به ایران خودرو، نجم الدین که مدیر نیرومحرکه ایران خودرو بود به اتفاق جمعی از دوستانش ایران خودرو را ترک کردند و به مگاموتور رفتند. او عضو هیئت مدیره سایپا شد و بار دیگر با تعدادی از جمله سلیمانی با عنوان جدید قائم مقام ارشد مدیر عامل بازگشتند.

طبق معمول، نشریه کارآمد معجزات متعددی را به او منتسب کرد و تعدادی از نمایندگان مجلس و مقامات کشوری درست مانند زمان ورود غروی و منطقی، نجم الدین را بسیار موفق و شایسته اعلام کردند.

نجم الدین در هنگام ورود همان شعارهای تکراری مدیران قبلی را اعلام کرد: افزایش تولید، ارتقای کیفیت، رشد خدمات پس از فروش، ادامه کار سایتهای خارج از کشور و... و البته تکرار این کلیشه نخنما که نیروی انسانی بزرگترین سرمایه شرکت است و توجه به آنان در صدر سیاستهای او است. اما نجم الدین با توجه به سابقه حضور در ایران خودرو و شناخت روحیه کارگران و اعتراضات مکرر در زمان مدیران قبلی، برگ جدیدی رو کرد تحت عنوان خرسندسازی که اساس آن عبارت است از تبعیض گذاشتن بین کارگران و تقسیم آنها به تولید و پشتیبانی و ستاد. یعنی افزایش آکورد تولیدیها، تخصیص سهمیه های بیشتری از وام و حواله به آنان، همچنین کمتر شدن کار در روزهای جمعه که کارگران دیگر تحمل آن را ندارند. کم کردن دریافتی کارگران پشتیبانی و ستادی، محدود شدن اضافه کاری این واحدها، حذف سرویس صبح روزهای تعطیل برای غیرتولیدیها و ساعت ۶ عصر پنجشنبه ها و... او می خواهد با دادن این مبالغ کارگران تولیدی را که معترض و فعالترین بخش کارگران هستند، خاموش و آرام کند. اما استخوان بندی کلی سیاستهای مدیران قبلی هنوز پابرجاست. ادامه سرمایه گذاریهای سیاسی و بدون توجیه اقتصادی در خارج از کشور، گسترش سیطره مالی تعاونی خاص، لیزینگها، تعاونی اعتبار و انواع و اقسام موسسات ریز و درشت مفت خور که حاصل کار کارگران را بین خود تقسیم

می‌کنند. موسساتی عریض و طویل که در آمیختگی آنها با هم ردگیری مالی و نظارت بر آنها را پیچیده‌تر کرده است.

انتخابات ریاست جمهوری در سال ۸۸ و اتفاقات بعدی آن شور و هیجان بسیاری را در میان کارگران به وجود آورد. کارگران به طور انفرادی در تظاهرات شرکت می‌کردند. چندین نفر را به دلیل انتشار اخبار و مطالعه اینترنتی و بررسی ایمیل به حراست بردند و بازجویی کردند، از بعضی تعهد گرفتند و تعدادی را برای چندی منفصل از خدمت کردند. جو تهدید و ارباب و خبرچینی را فعال کردند. به تعدادی نیز گفته شد که ما به بیرون از کارخانه شما کاری نداریم ولی در داخل کارخانه فعالیت سیاسی نکنید. جو کارخانه بسیار متأثر از حوادث خیابان است و مباحثات بسیار پرشوری در سالن‌ها برپاست، البته بدون حمایت علنی اکثریت کارگران و منتظر سرانجام کار.

در ۵ بهمن ۸۹ حادثه ای هولناک و خونبار در شرکت اتفاق افتاد. برای توضیح این حادثه، دو اطلاعیه‌ای که در سایت های اینترنتی درج شده بود نقل می‌شود.

اطلاعیه ۱ (۱۳ بهمن ۸۹)

ساعت ۱۱:۳۰ شب کامیون بنز یکی از شرکتهای پیمانکاری برای بارگیری ضایعات در حال حرکت به سمت پرس ۳ است. هم زمان کارگران شیفت ۳ نیز در حال تردد هستند تا به محل کار خود بروند. کامیون بدون توجه به کارگران و پس از تصادف با دو اتومبیل پارک شده به صف کارگران می‌زند و پس از طی مسافتی با برخورد به دیوار متوقف می‌شود. هنگامی که راننده را پیاده می‌کنند در حالت عادی نبوده است. طبق ادعای مسئولان ایران-خودرو ۴ کارگر کشته و ۱۳ نفر زخمی شده‌اند و بی‌احتیاطی راننده علت این تصادف است. به گفته سرهنگ مهرایی رئیس پلیس ترافیک شهری، راننده فاقد گواهینامه پایه ۱ می‌باشد. کارت سلامت او اعتبار نداشته است. شیفت کاری وی ۱۲ ساعت بوده است در حالی که طبق آیین‌نامه، ساعت کار رانندگان ۸ ساعت است. راننده مدعی شده است که پس از ضربه مغزی

حدود ۲ سال پیش، دارو مصرف می‌کند و حالت طبیعی نداشته است. این حالت غیرعادی حتی هنگام ورود به کلانتری مورد تأیید پلیس نیز قرار گرفت. مهرایی افزود چرا برگه معاینه فنی، گواهینامه و کارت سلامت راننده که ۲ سال است در آنجا کار میکند چک نشده است؟ سرهنگ مهرایی همچنین گفت اگر حراست ایران خودرو با توجه به حجم عابران در این منطقه، محدودیتی برای وسایل نقلیه ایجاد می‌کرد چنین اتفاقی رخ نمی‌داد. بلافاصله پس از تصادف، کارگران برای نجات مجروحان دست به کار می‌شوند. حادثه فجیع و خونبار است. عده‌ای بهت‌زده‌اند. صدای گریه و شیون همراه با ناله مجروحان و آژیر آمبولانس‌ها فضا را پر کرده است. جنازه‌ها بر روی زمین است و مجروحان لت‌وپار شده‌اند. بعد از ساعتی اجساد و زخمی‌ها توسط کارگران به آمبولانس‌ها منتقل می‌شوند. ایران-خودرو قتلگاه و ماتم‌سراست. گریه، بغض و فریاد به خشم همگانی تبدیل می‌شود. جمعیت به سمت گیت‌های ورود و خروج حمله می‌کنند، شیشه‌های محوطه گیت‌ها و اتاق حراست را می‌شکنند و به پارکینگ سرویس‌ها می‌روند. شعار مرگ بر نجم‌الدین پارکینگ را به لرزه می‌اندازد. کارگران خشمگین درهای پارکینگ را می‌بندند و می‌گویند هیچ کارگری حق خروج ندارد، همه باید بمانیم تا دسته‌جمعی تکلیفمان را روشن کنیم. بعد از مدتی کارگران وارد بلوار ایران خودرو می‌شوند و به سمت چهارراه ایران خودرو راهپیمایی می‌کنند. چون نیمه‌شب است اتومبیل‌های کمی تردد می‌کنند خبررسانی بی‌فایده است. کارگران به صداوسیما و روزنامه‌ها تلفن می‌زنند اما به جز خبرنگار روزنامه شرق کسی نمی‌آید. چند ماشین کلانتری به آنها نزدیک می‌شوند هجوم کارگران پلیس‌ها را فراری می‌دهد. نیروهای گارد ویژه وارد عمل می‌شوند و به کارگران حمله می‌کنند. با پرتاب گاز اشک‌آور کارگران به داخل کارخانه عقب‌نشینی می‌کنند. تعدادی از کارگران دستگیر می‌شوند. هزاران نفر گارد ویژه مجهز به تمام وسایل سرکوب و ماشین و موتورسیکلت از درب پایین‌تر از پارکینگ وارد کارخانه می‌شوند. در داخل پارکینگ و کارخانه کارگران تا صبح شعار می‌دهند و تظاهرات می‌کنند، در

حالی که کارخانه در محاصره گارد است. صبح ۴شنبه کارگران شیفت ۲ و ۳ از درب جاده مخصوص روانه خانه می‌شوند زیرا نیروهای انتظامی برای اینکه مردم متوجه نشوند نمی‌گذارند از درب پارکینگ خارج شوند.

۴شنبه شیفت صبح تعطیل اعلام می‌شود. تعداد کمی از پرسنل شیفت صبح در پیاده‌روها تجمع کرده‌اند. درب پایین‌تر از پارکینگ باز می‌شود و نیروهای انتظامی به پادگانهای خود باز می‌گردند. تعداد آنها به طرز باور نکردنی زیاد است و همه مردم را متعجب کرده است. بخشی از آنها همچنان چهارراه ایران خودرو و اطراف آن را در محاصره دارند، بخشی نیز در کلانتری ۱۵۴ چیتگر مستقر شده‌اند. خبر فاجعه در همه جا پخش می‌شود. گمان عمومی بر این است که کارخانه به احترام جان‌باختگان و مجروحان این حادثه تا شنبه تعطیل اعلام شود اما در میان بهت همگان شیفت ۲ و ۳ کار اعلام می‌شود. با این تصمیم وقیحانه و ضدکارگری یک بار دیگر ثابت شد که کارگران هیچ ارزشی برای مدیران ندارند و آنها فقط به فکر سودجویی هستند. شیفت ۲ به کارخانه می‌آید. هیچکس کار نمی‌کند و اعتصاب شروع می‌شود. حدود ۵ عصر خبر می‌رسد که گروهی از مقامات حکومتی به رستوران مدیران در کارخانه شمالی آمده‌اند و می‌خواهند با نمایندگان کارگران مذاکره کنند. بلافاصله کارگران پرس ۳ و سالنهای مونتاژ نمایندگان خود را انتخاب می‌کنند و به همراه نمایندگان خود در حال شعار دادن از تونل داخل شرکت به سمت کارخانه شمالی راهپیمایی می‌کنند. در کارخانه شمالی کارگران وانت و تندر نیز به آنها ملحق می‌شوند. حدود ۲۰۰۰ کارگر در زیر باران در جلوی رستوران مدیران شعار می‌دهند، در حالی که نیروهای حراست دور تا دور رستوران را محاصره کرده‌اند و نیروهای گارد بیرون کارخانه مستقر شده‌اند. نمایندگان به داخل رستوران می‌روند. به نمایندگان گفته می‌شود که به کارگران بگویید کار را شروع کنند تا مذاکره کنیم. اما نمایندگان نمی‌پذیرند. یک حراستی از رستوران بیرون می‌آید و به کارگران می‌گوید سر کار برگردند. کارگران او را هوه کرده و به سمت او هجوم می‌برند. به ناچار مذاکره شروع می‌شود. سالن

رستوران مملو از حراستی‌ها، مدیران ارشد کارخانه و مقامات حکومتی است و نمایندگان را در میان گرفته‌اند. یکی از نمایندگان با صدای بلند می‌گوید می‌دانم که اخراج می‌شوم ولی ترسی ندارم و آمده‌ام تا حرف بزنم. یکی از مقامات می‌گوید «من تمدن استاندار تهران هستم. مطمئن باشید، به همه شما قول می‌دهم که کسی اخراج نمی‌شود.» صداقت، نماینده وزیر صنایع، نماینده سازمان گسترش، نماینده وزارت کار و چند نفر دیگر نیز حضور دارند. نمایندگان کارگران چشم در چشم مدیران و با شهامت شروع به افشاگری می‌کنند:

- در روزهای تعطیل مجبوریم که سر کار بیاییم. در صورت غیبت از نمره آکوردمان کسر می‌شود. با تکرار غیبت، نمره بیشتری کسر می‌شود و در آخر به جرم تحریک کارگران و اخلال در تولید اخراج می‌شویم.

- فشار کار بسیار بالاست. خط توقف ندارد، حتی اگر بخواهیم به دستشویی برویم بدون اجازه امکان ندارد.

- بیماری‌های استخوانی و مفاصلی، دیسک کمر، گردن و پادرد بسیار شایع است. همه می‌خواهند به قسمتهای ستادی بروند. دکتر شرکت نظر پزشکان خارج از شرکت را نمی‌پذیرد. این پزشک قسم پزشکی خود را زیر پا گذاشته است. او قسم خورده شرکت و نوکر مدیران است. برخورد با کارگران در واحد طب کار بسیار زننده است. بسیاری از پرسنل بیماری خود را مخفی می‌کنند تا اخراج نشوند.

- هنر مدیران ایران خودرو در کاهش هزینه‌های پرسنلی است. هدایا بسیار کم شده است. مبلغ ۱۵۰۰۰ تومان برای حضور در روزهای تعطیل، ۱۱۰۰۰ تومان شده است. کتاب‌های کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان قطع شده است. درمانگاه‌های شرکت هیچ دارویی به ما نمی‌دهند. حوادث کار را در پرونده پرسنل ثبت می‌کنند و تذکر می‌دهند که نباید تکرار شود. کمردرد از لیست حوادث حذف شده و بیماری محسوب می‌شود. از کارگرانی که به علت کمردرد به خارج

کارخانه اعزام شوند پول آمبولانس گرفته می‌شود. تعداد لباس کار، دستکش، کفش کار و لوازم ایمنی محدود شده است. کیفیت غذا بد است. سرویسهای رفت و آمد نامطلوب است. سرویس ساعت ۶ در ۵ شبها دیگر وجود ندارد. نیروهای حراست بسیار زیاد هستند و سربار شرکتند. از بیکاری کامپیوتر بازی می‌کنند و در چنین روزهایی آدم‌فروشی می‌کنند. آنها و بسیاری از ستادی‌ها باید به تولید بیایند و اصولاً کسانی باید به بخش ستادی بروند که در تولید کار کرده‌اند.

- آکورد ما با توجه به اینکه هر سال افزایش تولید داریم و با توجه به گرانی و تورم کمتر هم شده است. با افزایش سن ما تولید نیز زیاد می‌شود و ما دیگر قدرت قبل را نداریم. چرا کارگر بیشتر استخدام نمی‌کنید؟

- تاوان سایتهای خارج کشور که هیچ توجیه اقتصادی از نظر تیراژ و قیمت فروش ندارند، ایجاد شرکتیهایی مانند تام که پروژه‌های کارخانه را با قیمت‌های گزاف به کارخانه تحمیل می‌کنند، پاداشهای کلان و ریخت‌وپاشهای مدیران شرکت را ما کارگران می‌دهیم. افزایش تولید باعث کاهش کیفیت و اعتراض مشتریان شده است. نه کارگران نه مشتریان و نه سهامداران راضی نیستند. فقط این مدیران بی‌لیاقت جیبشان پرپول تر می‌شود.

- کارگر پیمانکار هستیم. کار مشابه رسمی‌ها داریم. ۳۰۰ هزار تومان حقوق می‌گیرم. آقای مدیر حاضری پسرت با این مقدار حقوق سر کار بیاید؟ شما مدیران همگی دزد هستید و با پیمانکاران شیرۀ جان ما را می‌مکید. آقای شعشعانی! (یکی از مدیران) وقتی به دفترت آمدم گفتمی چرا می‌خواهی رسمی شوی مگر رسمی و پیمانکاری چه فرقی با هم دارند؟! وقتی حقوق و مزایای کمتری می‌دهید و راحت‌تر به ما زور می‌گویید فرقی مشخص می‌شود.

- آقای دهنادی! (یکی از قائم‌مقام‌های مدیرعامل) ۳ تا مدیرعامل عوض شده و تو هنوز قائم‌مقام هستی. شرکت را داری می‌چاپی. در

شرکتهای تابعه هم عضو هیئت مدیره هستی. کارخانه باید از قطعات ساخت کارخانه شما جنس تهیه کند. من عیدی ۳۰۰ هزار تومان می گیرم و تو ماشین گراند ویتارا، تازه باز هم ناراضی هستی. از جون کارخانه چی می خواهی، چرا نمی روی؟

- مدیران شرکت بدون رضایت ما و با پول ما شرکت تعاونی اعتبار درست کرده اند. به ما وام با بهره زیاد می دهند. حواله های ماشین را فقط باید به آنها و ۳۰۰ هزار تومان زیر قیمت بفروشیم. تعاونی خاص دزد خانه است و پول ما به جیب آقایان سرازیر می شود. با پول ما چه دم و دستگاه عریض و طویلی درست کرده اند.

- آقای باقری! (معاون منابع انسانی) تو بزرگترین دروغگوی شرکتی، جلسه با کارگران می گذاری، مدام وعده دروغ می دهی و سر ما را شیر می مالی.

- مشکل اصلی ما این است که شورا نداریم. این آقایان با فریبکاری و دادن هدیه و بازگذاشتن در کارخانه در روز انتخابات شورا در سالهای گذشته کاری کردند تا انتخابات شورا از اکثریت بیفتد و الان سالهاست که ما شورا نداریم.

در طول صحبت نمایندگان، مدیران کاملاً ترسیده و ساکتند. با پایان صحبت های کارگران یکی از مقامات گفت که ما تمام خواسته های شما را در ۲۷ ماده نوشتیم و قول می دهیم تا شنبه بررسی کنیم. نمایندگان کارگران گفتند که چند نفر از شما پای این نوشته را امضا کنید تا ما به کارگران نشان بدهیم. مقامات مخالفت کردند و گفتند که رسانه ای می شود و حالا که به حرف های شما گوش کرده ایم به کارگران بگویید که سر کار بروند. نمایندگان گفتند تا امضا نکنید امکان ندارد. جلسه با هیاهو و اعتراض طرفین و با بیرون رفتن نمایندگان تمام شد. آنها به میان کارگران که همچنان در زیر باران شعار می دادند رفتند و ماجرا را تعریف کردند. ناگهان ۲۰۰۰ کارگر خشمگین یک صدا شعارهای «مرگ بر نجم الدین»، «مرگ بر دهنادی» و «ما شورا می خواهیم» سر دادند. هیئت حکومتی، کارخانه را ترک

کرد. شیفت ۲ اعتصاب را ادامه داد. شیفت ۲ به علت اینکه مستقیماً در جریان حادثه خونبار دیشب شرکت داشت و با نیروهای گارد درگیر شده بود بسیار خشمگین بود، با شهادت بسیار مذاکره کرد و کوتاه نیامد. مسئولان به ناچار شیفت ۳ را تعطیل اعلام کردند. ساعتی بعد نماینده شورای تامین امنیت استان به کارخانه آمد و مدیران و مسئولان کارخانه را تهدید کرد که تا جمعه این اعتراضات را تمام کنید وگرنه شنبه صبح با نیروهای گارد به کارخانه می‌آییم و خود دست به کار خواهیم شد.

۵ شنبه، شیفت صبح به سر کار آمد، در حالی که از اتفاقات ۳شنبه شب و از مذاکرات و ۲۷ ماده عصر ۴شنبه اطلاع دقیقی نداشت. بعضی از قسمت‌ها مشغول کار شدند اما بسیاری در خیابان‌های شرکت دسته‌دسته با یکدیگر و با حراستی‌ها بحث می‌کردند. نیروهای حراست که از خارج شرکت نیز آورده شده بودند سعی می‌کردند پرسنل را متفرق کنند و با این ترفند که ساعت ۹ مراسم تشییع جنازه است توانستند کارگران را آرام کنند. در کارخانه شمالی کارگران وانت که کار نمی‌کردند به سمت سالن بدنه تندر راهپیمایی کرده و آنها را به اعتصاب دعوت کردند. با پذیرفتن تندری‌ها به اتفاق به سمت کارخانه جنوبی راهپیمایی شد و بسیاری نیز دسته‌دسته از تونل به کارخانه جنوبی رفتند. بعد از تونل در سهراب شاتل کارگران بدنه‌سازی سمند و پژو ۴۰۵ به آنها پیوستند. ساعت ۹ صبح کارگران بدنه ۲۰۶ به سمت سهراب شاتل حرکت کردند. مدیران به مسئولان قسمتهای مختلف تلفن می‌زدند و تهدید می‌کردند که نگذارید کارگران به کارخانه جنوبی و محل حادثه بیایند. چند نفر از مدیران به سمت آنها رفتند تا مانع راهپیمایی شوند که شعار «کارگر می‌میرد مدیر پاداش می‌گیرد» مدیران را هراسان فراری داد. در سهراب شاتل جمعیت می‌خواست به سمت کارخانه شمالی حرکت کند که حراست مانع شد و یک تریلی را سر راه آنها قرار داد و یکی از کارگران را دستگیر کردند. با هجوم کارگران او را از دست حراستی‌ها آزاد کردند. یک کارگر به بالای کفی تریلی پرید و گفت ما قصد درگیری نداریم و بهتر است به طرف محل حادثه برویم. با این تصمیم همگی

راه افتادند و روبروی پرس ۳ کارگران پرس و مونتاز نیز به آنها رسیدند. جمعیت حدود ۲ تا ۳ هزار نفر است. مسئله جالب توجه حضور تعداد زیادی از همکاران خانم است. شعارهای مختلفی داده می‌شود. «مرگ بر نجم-الدین»، «مرگ بر دهنادی»، «دهنادی عمروعاص»، «حراست نمی‌خواهیم» و... نیروهای حراستی و لباس شخصی که بسیاری‌شان از بیرون کارخانه آمده بودند سعی می‌کردند مانع شعارهای کارگران شوند؛ از جمله یک نفر از آنها شروع به نوحه‌خوانی کرد و دیگران نیز سینه‌زنی کردند که با هو کشیدن کارگران منصرف شدند. کارگران بلندگوها را از حراستی‌ها گرفتند و سخنرانی می‌کردند. کارگری روی دوش کارگران رفته و شعار می‌داد. مهمترین درخواستهای کارگران عبارت بودند از:

۱- تشکیل شورای کارگری؛

۲- لغو پیمانکاری؛

۳- استخدام قراردادی‌ها؛

۴- افزایش دریافتی‌ها حداقل برابر با شرکت سایپا.

کارگران می‌خواهند که نجم‌الدین بیاید و گرنه متفرق نخواهند شد. او بعد از مدتی در میان محافظینش پیدا می‌شود. ترسیده و رنگ‌پریده است. می‌گوید که به ناچار از بهشت زهرا برگشته است. استرس زیادی دارد. چند بار به او آب می‌دهند تا بتواند صحبت کند. او از خودش تعریف می‌کند که کارگر بوده است. توانسته است بدهی‌های شرکت را بدهد و دیگر کارخانه سودآور شده است. آکورد تولیدی‌ها را افزایش داده است. نجم‌الدین قول می‌دهد دریافتی کارگران را به پای شرکت سایپا برساند، دیگر در روزهای تعطیل کار اعلام نشود، شورا را تا ۶ ماه دیگر تشکیل بدهد. در طول سخنرانی او کارگران چند بار او را هو کردند. سرانجام ساعت ۱۱:۳۰ اجتماع تمام شد و از بعد از نهار کار شروع شد. کارگران توانستند مدیران شرکت را به زانو درآورند و خواسته‌های خود را به آنها بقبولانند. نجم‌الدین پذیرفت که ۲۷ خواسته کارگران را اجرا کند. گزیده‌ای از سخنان او در شیف‌ت ۲ چاپ شد و توسط حراست به کارگران داده شد. این سندی است که به

صراحت قولهای او از جمله ایجاد شورا در آن قید شده است. او همچنین قول داد در ۱۵ اسفند اقدامات انجام شده را به اطلاع برساند. نشریه کارآمد نیز در شماره ۳۷۸ شنبه ۹ بهمن متن صحبت‌های او را منتشر کرد. کارگران می‌توانستند حالا که تنور داغ است پیگیری بیشتری داشته باشند. وقتی نجم‌الدین گفت تا ۶ ماه دیگر شورا را تشکیل می‌دهد مشخص است که وعده سر خرمن است و ایجاد شورا این همه زمان لازم ندارد و امکان داشت با شعاری مانند «شورا، شورا تا یک هفته» او را وادار کنند تا زمان یک هفته را بپذیرد. البته اکثر کارگران شیفت ۱ از اتفاقات دو شب قبل، از جمله دستگیری‌ها، جلسه با مقامات حکومتی و مفاد ۲۷ ماده اطلاع دقیقی نداشتند و اگر کارگران شیفت ۳ و به خصوص شیفت ۲ نیز حضور داشتند پیروزی کارگران وزن بیشتری پیدا می‌کرد.

مدیران می‌خواهند وقت‌کشی کنند تا سر فرصت کارگران را شکست دهند. تحقق خواسته‌ها و مطالبات کارگران و آزادی دستگیر شده‌ها فقط با هوشیاری و پیگیری و سرعت امکان‌پذیر است. آیا کارگران موفق خواهند شد؟

اطلاعیه ۲ (۳ اسفند ۸۹)

بعد از پایان اعتصاب ایران خودرو در ۷ بهمن ۸۹ وقایع متعددی به این شرح اتفاق افتاد:

- در مراسم ختم یکی از کشته‌شدگان که دهنادی (قائم مقام مدیرعامل) نیز حضور داشت مورد اعتراض کارگران حاضر در مسجد قرار گرفت. وی در جواب گفت که کشته‌شدن کارگران یک حادثه بوده است. چرا همه جا علیه من شعار می‌دهید؟ کارگران اعتراض کردند که در اعتصاب اسفند ۸۴ شما قول دادید که کسی اخراج نشود اما بعد از مدتی و به تدریج کارگران معترض زیادی به بهانه‌های مختلف مثلاً به علت تمام شدن مدت قرارداد و عدم تمدید قرارداد مجدد اخراج شدند. او در جواب گفت «مسئولیت این

کار با معاونت نیروی انسانی بوده است و من نقشی نداشته‌ام!! همچنین در جواب کارگری با ۱۵ سال سابقه کار که به حقوق ۴۰۰ هزار تومانی خود اعتراض کرد، گفت «به دفتر من بیایید تا رسیدگی کنم!» کارگران با اعتراض گفتند اصلاً دفتر شما کجاست!؟

- باقری معاونت منابع انسانی برکنار شد و احمد بذلی همکار نجم‌الدین در مگاموتور به جای او آمد.

- چهار نفر از روسای حراست برکنار شدند. شایع شده است که دهنادی نیز برکنار خواهد شد.

- متاسفانه یکی از مجروحان حادثه ۵ بهمن (سعید به‌نژاد) درگذشت. اما مسئولان شرکت بدون اعلام رسمی و ابراز تسلیت، بی‌شرمانه سکوت کرده‌اند.

- مسئولان شرکت به مناسبت ۲۲ بهمن، برخلاف سالهای قبل و به دلیل اعتراضات، سبد کالای هدیه‌ناچیزی اعلام کردند که در سالهای قبل از آن خبری نبود.

- در ۲۴ بهمن، شرکت ایران‌خودرو به عنوان برترین شرکت ایرانی سال ۸۸ انتخاب شد. به این مناسبت قرار شد ۱۵ روز حقوق و مزایا پرداخت شود. اما این مبلغ کمتر از ۱۵ روز بود که با اعتراضات کارگران جوابهای متفاوت و متناقضی از سوی منابع انسانی و امور مالی شرکت داده شد. اعتراضات همچنان ادامه دارد.

- پس از شکسته شدن رکورد تولید سال قبل اعلام شد به کارکنان تولیدی ۳۲۰ هزار، پشتیبانی ۲۷۰ هزار و ستادی ۲۲۰ هزار تومان پرداخت می‌شود. روز یکشنبه اول اسفند، کارگران شیفت صبح سالن مونتاژ با تجمع خود به پایین بودن مبلغ پاداش شکست رکورد تولید، اعتراضاتی را شروع کردند. بعدازظهر، مدیریت شرکت که فکر می‌کرد کارخانه آرام است و هدایا و پاداشها، کارگران را ساکت کرده است برخلاف قولی که در تجمع ۷ بهمن داده بود روز تعطیل دوشنبه ۲ اسفند را کار ۳ شیفت اعلام کرد. بلافاصله کارگران شیفت عصر سالن مونتاژ، اعتصاب کردند. حراست به داخل سالن

آمد اما اعتراضات به قدری وسیع بود که حراست مجبور شد قول تعطیلی دوشنبه را بدهد. اما مدیریت شرکت اطلاعیه دیگری صادر کرد و با عقب‌نشینی عنوان کرد که کار فردا به صورت «داوطلبانه» است. در شیفت شب سالن مونتاژ، با توجه به اعتراضات شیفتهای قبل، اعتصاب غذای محدودی نیز انجام شد. صبح روز دوشنبه هنگامی که کارگران متوجه شدند که کار «داوطلبانه» اعلام شده است بسیاری با سرویسهای صبح به منزل برگشتند و در سالن مونتاژ عملاً کاری انجام نشد.

- به دنبال این اعتراضات گویا مدیریت تصمیم گرفته است که مبالغ پاداش شکست رکورد تولید را افزایش دهد. برای چندمین بار ثابت شد که کارگران و جانبازان آنها برای مدیریت بی‌ارزشند و هنوز یک ماه گذشته مدیریت زیر قول خود زده است. کارگران نشان دادند که می‌توانند با اتحاد قسمتهای مختلف کارخانه، مدیریت را به عقب‌نشینی وادار کنند و آماده‌اند تا در روز ۱۵ اسفند، نجم‌الدین گزارش کارها و وعده‌هایی را که داده است بدهد.

روز ۱۵ اسفند ۸۹ هیچ مراسمی برگزار نشد، اما نجم‌الدین با حضور در یکی از سالنها عنوان کرد که کارگران قراردادی تا سال ۸۰ با بررسی پرونده و به مرور رسمی خواهند شد.

مراسم آغاز سال در ۱۴ فروردین ۹۰ شروع شد. سالن پر بود از دوربینهای متعددی که تمام زوایا را بر روی ۴ مانیتور بزرگ نشان می‌داد. کارگران زیادی آمده و منتظر شنیدن سخنرانی و خبرهای خوش بودند. از دهنادی خبری نبود. احمد بذلی در نهایت چاپلوسی و تملق از نجم‌الدین، فعالیت‌های معاونت منابع انسانی را بیان کرد که مهم‌ترین آنها عبارت بود از:

- افزایش سقف وام مسکن تا ۳۰ میلیون تومان با در نظر گرفتن سابقه کار (که تعداد بسیار کمی از پرسنل را شامل می‌شود)؛
- تبدیل شرکتهای پیمانکار خطوط تولید به ۳ شرکت (به جای خواست اخراج شرکتهای پیمانکار تمام خطوط کاری)؛

- رسمی شدن قراردادهای با سابقه بیش از ۹ سال در صورت داشتن شرایط لازم (به جای رسمی شدن کلیه قراردادهای).

به محض شروع سخنرانی نجم‌الدین حراست و انتظامات با نگرانی و رو به کارگران همه را زیر نظر گرفتند. نجم‌الدین سخنرانی خود را طبق معمول مدیران قبلی بسیار خسته‌کننده و تکراری ارائه داد. مهم‌ترین نکات سخنرانی او از این قرار بود:

- تحقق سود عملیاتی ۱۳۱۳ میلیارد تومانی در سال ۸۹؛

- تولید ۸۵۰ هزار خودروی سواری در سال ۹۰؛

- افزایش ۲۰ درصدی تخفیف خودروهای اقساطی ۱۰ ساله و افزایش ۲۹ درصد میزان وام آن (که شامل تعدادی کمی از پرسنل می شود؛) و ۴ میلیون و ۵۰۰ هزار تومانی از تعاونی اعتبار با سود بانکی ۱۴ درصد برای واجدان شرایط.

نجم‌الدین در مورد عدم تولید در روزهای جمعه و تعطیل و ایجاد شورای کارگری که قول آنها را داده بود کلمه‌ای حرف نزد.

جلسه پایان یافت و نظر همه این بود که سالی که نکوست از بهارش پیداست. اعلام عدد تولید ۸۵۰ هزار و سکوت در قبال کار در روزهای جمعه و تعطیلات به این معنی است که باید شدیدتر کار کنیم ضمن اینکه چیز دندان‌گیری نیز به دست نخواهد آمد. اما متأسفانه هنگام سخنرانی در سالن هیچکس اعتراض علنی نکرد.

هم‌اینک کارگران نجم‌الدین را دروغگوی بزرگی می‌دانند که توانست سر آنها را کلاه بگذارد. البته دیگر درخواست شورا تنها در پیچ محافل کارگری به گوش نمی‌رسد، بلکه خواستی است که اکثر کارگران علناً از آن حمایت می‌کنند.

سخن آخر

دهه ۴۰ سالهایی است که با اجرای سیاستهای حکومت شاه، ایران وارد جرگه دنیای سرمایه‌داری شد. در زمان حکومت رضاشاه زیر ساختهای سرمایه‌داری از قبیل ساختن سد برای تامین برق، شبکه‌های راه، ایجاد حکومت مرکزی قوی و ارتش منظم، ثبت احوال و اسناد، ایجاد دانشگاه، ورود زنان به بازار کار و دیگر اقدامات لازم، انجام شده بود. جنگ جهانی دوم و برکناری رضا شاه، وقفه‌ای در این پروژه ایجاد کرد. بعد از کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ حکومت شاه توانست با اقتدار کامل سیاستهای پدر خود، یعنی وارد شدن به دنیای سرمایه‌داری را دنبال کند. اما مهمترین و اساسی‌ترین کار برای ورود به سرمایه‌داری وجود میلیونها انسانی است که در کارخانجات و مراکز کار وجود داشته باشند. سیاست اصلاحات ارضی، میلیونها روستایی فقیر را روانه شهرها کرد. حالا دیگر امثال خیامی‌ها می‌توانستند با پول خود و کمکهای مالی و اداری حکومت شاه، در پروژه ایران سرمایه‌داری شرکت کنند.

خیامی از دو سو مورد هواداری قرار گرفته است. یکسو کارفرماها و سرمایه‌داران صاحب قدرت و امکانات که او را کارآفرین نمونه و عاشق ایران و صنعت می‌دانند. اینها با آنکه از اوضاع زندگی کارگران کشورهای غربی باخبرند اما از رفتار تحقیرآمیز خیامی با کارگران صحبتی نمی‌کنند. این که کارگری برای رفتن به توالت طوق بر گردن بگذارد احساسات وطن‌دوستانه‌شان را آزار نمی‌دهد. خوب، «خیامی این دهاتی‌ها را به سر کار آورده و نانشان را می‌دهد، از سرشان هم زیاد است.» در همان زمانی که شاه اعلام می‌کند کشور در آستانه تمدن! بزرگ است در بزرگترین واحد صنعتی کشور در اواخر قرن ۲۰، تخت شلاق وجود دارد و خفت‌آورترین رفتار با کارگران می‌شود. سرمایه‌داران و کارفرما-جماعت به دنبال کسب سود هستند و برای کسب سود، طرف مقابل یعنی کارگران، هرچه بی حقوق‌تر، بهتر. سوی دیگر، کارگران و مردم زحمتکش. کارگران تازه از روستا آمده با مقایسه زندگی قبلی خود و شرایط جدیدشان از قبیل سرویس ایاب و ذهاب، یک وعده ناهار، سرپناه و آب لوله‌کشی سرد و گرم، برق و سایر امکانات شهری به اضافه فرهنگ چندصدساله که با آن پرورش یافته اند که «خدا شاه میهن» آموزش اصلی آن است،

طبیعی است که او را آقا صدا بزنند و دوستش بدارند. تخت شلاق و کارگر خبرچین و سرپرستان بی‌رحم و ساواک و شهربانی و مدرسه و سربازخانه و رادیوتلوویزیون البته مواظب هستند تا کارگران از دنیا، بی‌خبر بمانند. از مبارزات چندصدساله کارگران جهان و از مبارزات کارگران ایران در دهه‌های ۲۰ و ۳۰ هیچ ندانند. خانه‌های محقر خود را با خانه احمد خیامی (۳۷ هزار متر با دریاچه و جزیره در محله زعفرانیه تهران) مقایسه نکنند و همچنین مزد و دریافتی اندک خود را با سرمایه ۵۷۹ میلیون و ۱۲۵ هزار دلاری ایران-خودرو در سال ۱۳۵۳ مرتبط ندانند.

انقلاب ۵۷ تاثیر خود را بر کارگران ایران‌خودرو گذاشت. از یک طرف ایجاد شورا در کارخانه و ۴۰ ساعت کار در هفته و دو روز تعطیل متوالی پنجشنبه و جمعه و همچنین درگیری با مدیریتهای اوایل انقلاب و اعتصاب بر سر قطع حواله و... و از طرف دیگر طرفداری از حکومت جدید.

در دوران غروی اتخاذ سیاست دوران سازندگی و تبدیل ایران‌خودرو در حال رکود به قطب صنعت کشور به سرمایه‌گذاری کلان و ایجاد زمینه‌های فنی و روحیه فداکاری و انگیزه بالای کارگران احتیاج داشت، پس باید سر کیسه را شل می‌کردند. هر چند این دست‌ودلبازی بیش از چند سال طول نکشید و به سرعت معلوم شد که جهنمی پیش روست که تعداد بالای کشته‌شدگان کار آن حیرت‌آور است. اما چون سطح زندگی کارگران در مقایسه با کارگران دیگر شرکتها رشد بسیاری کرد و همچنین مشاهده بیکاری و فلاکت کارگران سایر بخشهای اقتصاد باعث شد کارگران از غروی به نیکی یاد کنند. ناگفته پیداست که فرهنگ ضدکارگری نشانده‌شده در ذهن کارگران، کمک‌حال آقای غروی است.

در دوران منطقی دیگر سطح زندگی کارگران عملاً رشدی نداشت و هم‌تراز با بسیاری از کارخانجات دیگر شد. در این دوره مقایسه حقوق و مزایای خود با شرکت سایپا، صحبت روزمره در ایران‌خودرو است. در این دوره است که مقایسه با دوران غروی به شدت شایع شد و تا الان هم ادامه دارد. فشار شرایط کار به ناچار مبارزات کارگران ایران‌خودرو را در این دوره با تعداد بیشتر و با کیفیت عمیق‌تری همراه کرد. ایران‌خودرو زیر نظر وزارت اطلاعات اداره می‌شود. راهپیمایی علنی از سالنی به سالن دیگر و در خیابان‌های کارخانه

کاری بسیار شگفت‌آور است و از پیش برای همه معلوم است که اعتصاب، اخراج و زندان دربردارد. در مقابله با این اوضاع امنیتی، در سال ۸۷ شکل اعتراض به صورت اعتصاب غذا بود که حتی همین اعتراض را حراست کارخانه، منتسب به خارج کشور و همسویی با جاسوسان اسرائیل کرد. اما هنوز کارگر ایران خودرو سر در لاک خود دارد و با مبارزات کارگران بیرون از کارخانه پیوندی ندارد. حضور کارگران ایران خودرو و خانواده‌هایشان در روزهای کارگر سالهای ۸۰ تا ۸۶ به همراه گروه کوهنوردی نه به دلیل همراهی با مبارزات کارگران ایران و جهان بلکه صرفاً برای گذراندن یک روز تعطیل است.

شروع دوران نجم‌الدین با وقفه‌ای در مبارزات کارگران به خاطر طرح خرسندسازی او همراه بود: طرحی برای تفرقه‌انداختن بین کارگران. کارگران با یک دوره انتظار فهمیدند که از ارتقای چشمگیر سطح زندگی خبری نیست و دوران غروی دیگر تکرار نمی‌شود. اما مبارزه‌ای که به علت حادثه کشته‌شدن کارگران در ۵ بهمن رخ داد نشان داد ایران خودرو نه تنها آتش زیر خاکستر است بلکه حرفها و شعارهای کارگران در مواجهه با مدیران نشان داد خواسته‌های آنان عمق یافته و شجاعت آنها بیشتر شده است. در خواست شورا تا قبل از این تنها در محافل کارگران مطرح می‌شد اما از این به بعد شورا درخواستی است علنی و همه‌گیر.

تاریخچه مبارزات ایران خودرو نشان می‌دهد که مبارزات کارگران با سردرگمی و ناپیگیری و بدون ارتباط با سایر بخشهای کارگران در جریان است و اعتراضاتی است خودجوش و از سر ناچاری و غیرسازمان‌یافته و مانند تبی است که زود عرق می‌کند اما بی‌ارتباطی کارگران با یکدیگر و عدم سنت سازمان‌یافتگی شاخصه مبارزات همه کارگران ایران است.

وجود این روحیه و فرهنگ در میان کارگران، چه در حکومت قبلی و چه هم‌اینک به دلیل اختناق و استبداد است.

اختناق و استبداد نیز به این دلیل است که سرمایه‌داری نیازمند کارگر ارزان، تفرقه و ناآگاهی کارگران است.

سرمایه‌داری مانع رفاه و ارتقای زندگی کارگران است. کارگر قیمت نیروی کار خود یا مزد را که عبارت است از مقداری پول برای بازتولید زندگی خود یعنی خوراک و پوشاک و

خانه و تفریح و... دریافت می‌کند. برای سودآوری بیشتر سرمایه‌داران، قیمت مزد باید تا حد امکان ارزان باشد و ارزان بماند.

سرمایه‌داری مانع آگاهی کارگران است. کارگر در مورد رنسانس، دمکراسی، اعلامیه حقوق بشر، دستاوردهای تمدن بشری و مبارزات اجتماعی مردم و کارگران ایران و جهان تقریباً چیزی نمی‌داند اما از زندگی شاهان و امامان درسها خوانده است. ترویج خرافه و همچنین ناسیونالیسم و بیگانه‌هراسی، اینکه فرهنگ ما با آنها فرق دارد و ما باید راه خودمان را برویم اساس آموزش مردم است.

سرمایه‌داری مانع اتحاد کارگران است. کارگر انسانی است که برای زنده ماندن نیروی کار خود را می‌فروشد. کارگران عبارتند از میلیون‌ها کارگر بخشهای صنعت، خدمات، آموزش، تجارت، بهداشت و... یعنی میلیونها کارگر کارخانه‌ها و کارگاه‌ها و میلیونها تکنیسین، مهندس، کارشناس، معلم، پرستار، خبرنگار، نویسنده، هنرمند، کارمند، دانشجو و... . البته شدت ستمکشی و ابعاد فقر و ذلت همه کارگران یکسان نیست اما اینکه بسیاری خود را کارگر نمی‌دانند و عنوان کارگر را بر خود نمی‌پسندند به علت ترویج افکار طبقه سرمایه‌دار است که از یگانگی کارگران هراس دارد و توانسته است فرهنگ تکه‌تکه ماندن کارگران را در اذهان بنشانند.

اما فروش نیروی کار در همان حال فروش آزادی و اختیار خود به سرمایه است. سهم کارگر از این جهان، مزد است و حق مداخله و تصمیم‌گیری در تعیین نوع کار، نوع محصول، زمان کار، شرایط کار و زندگی خود را ندارد و نوع خاصی از زندگی به او تحمیل می‌شود. کارگر مانند سایر ابزار و تجهیزات باید تعمیر و نگهداری شود تا کار کند و البته بعد از مدتی به دور انداخته می‌شود. تنها حق و وظیفه کارگر این است که کار کند و بس. این کل نقش اجتماعی اوست. همانگونه که ابزار و تجهیزات در سرنوشت خود بی‌تاثیرند انسان کارگر از تعیین سرنوشت خود و تعیین نظم و نظام اجتماع بی‌نصیب است. نصیب او مزد است و تحمیل فرودستی و حکومت‌شوندگی. غلبه بر این اوضاع نیازمند مبارزه متحد و آگاهانه کارگران است.

ایران خودرو هم‌اینک نقش تعیین‌کننده‌ای در اقتصاد ایران دارد. وجود ده‌ها هزار کارگر شهری و باسواد و مبارزات متعددی که آنها را با تجربه‌تر کرده است باعث شده تا کارگران

ایران خودرو به عنوان بخشی تاثیرگذار از کل طبقه کارگر ایران، تکیه‌گاه و چشم امید کارگران ایران باشند.

کارگران ایران خودرو می‌توانند سر از لاک خود درآورند و در بین خود و با کارگران سایر کارخانجات و مراکز کاری اعم از آموزشی، بهداشتی، تجاری، فرهنگی و هنری ارتباطات متشکل برقرار کنند و در مبارزات اجتماعی مردم ایران سهیم شوند.

