

بررسی تحول ساختاری تشکلهای صنفی حمل و نقل داخلی بار و راه حل‌های بهینه سازی آن

حمید قدردان^۱

چکیده:

از منظر توسعه اقتصادی دخیل کردن ذینفعان و دست اندرکاران هر صنعت در فرایند برنامه ریزی و سیاست گذاری از گذشته در کشورهای توسعه یافته به اثبات رسیده است. با چنین منطقی اتحادیه ها و سندیکاهای کارگری و کارفرمایی از چند دهه قبل در کشورهای توسعه یافته شکل گرفته و در کنار نهادهای دولتی به تصمیم گیری و سیاست گذاری مشغولند. این تشکلهای علاوه بر تحصیل منافع صنفی اعضا با چانه زنی بر سر مسائل اساسی اقتصادی همچون حقوق و دستمزد و شرایط کاری، سعی در استیفای حقوق قانونی و اجتماعی اعضا خود دارند. در پی تحولات صنعتی جهان، در کشور ایران نیز با ایجاد و گسترش کارخانه های کوچک و بزرگ تولیدی / صنعتی و افزایش تعداد کارگران، بتدریج قوانینی تهیه و تصویب و به مورد اجرا گذاشته شد که به طور کلی جنبه حمایت از نیروی کار را داشته و ناظر بر روابط کارگران و کارفرمایان کارگاهها و صنایع مشمول بود. چنین ساختارهای اجتماعی/اقتصادی با ویژگیهای خاص خود پس از انقلاب و از سال ۶۷ به بعد بنام انجمنهای صنفی شناخته شده است که در سه بعد ساختاری پیچیدگی رسمیت و عدم تمرکز از یک روند رو به رشدی پیروی می کند. در حالی که از لحاظ پیچیدگی شاهد رشد قابل ملاحظه ای هستیم ولی در ابعاد رسمیت و تمرکز کمتر تغییر حاصل شده است. اما قوانین کنونی تشکلهای صنفی بر اساس یک سری وظایف و اختیارات صنفی طراحی شده که گره ای از مسائل اساسی آنها نمی گشاید. در صنعت حمل و نقل بجز تبیین جایگاه محکم در سیاست گذاری و تصمیم گیری برای صنوف، در قوانین نیز لازم است مابین کارگر و کارفرما تفاوت قائل شد. جامعه امروز ایران نیازمند تشکلهای قوی کارگری و کارفرمایی است که بدور از مشکلات قانونی و...، ساختارهای صنعتی مرتبط به خود را به توازن و تعادل برسانند.

^۱. کارشناسی ارشد مدیریت بازرگانی، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، ارائه شده در همایش اقتصاد و حمل و نقل، خرداد ۱۳۸۳.

تشکلهای کارگری و کارفرمایی از جمله ارکان ساختارهای اقتصادی مدرن امروزی است که نقش بسزایی در توسعه اقتصادی کشورهای پیشرفته بعهدہ داشته است. این تشکلهای با استعانت از قدرت چانه زنی کسب شده از سازوکارهای قانونی و بافت تشکیل دهنده خود که از جمله عوامل اساسی تولید می باشد سعی در بهبود وضعیت کار و زندگی اعضا خود دارند. به این معنی که برای رسیدگی و مداوای دردهای مشترک و نشان دادن واکنش در برابر سخت گیریهای کارفرمایان، کارگران خود بخود گرایش بیشتری نسبت به یکدیگر احساس می نمایند. از طرفی کارفرمایان نیز برای مقابله با تهدیدات شغلی در کنار هم جمع می شوند.

بررسیهای صورت گرفته موبد آن است که صنوف^۱، مجامعی اجتماعی و اقتصادی از افراد می باشند که در یک صنعت یا تجارت خاص مشغول به کار بوده و اولین بار در قرون وسطی^۲ و در اروپای غربی ایجاد شدند^۳. اما تعریف مورد نظر این تحقیق بر اساس ماده ۴ قانون نظام صنفی مصوب سال ۱۳۵۹ و اصلاحیه های آن، عبارتست از گروهی از افراد صنفی که طبیعت شغلی آنان از یک نوع باشد است. تشکل صنفی نیز بر اساس همین قانون عبارتست از تشکیلاتی که اعضا یک صنف یا حرفه به منظور حفظ حقوق و منافع مشروع و قانونی و بهبود وضع اقتصادی صنف یا حرفه خود، با رعایت حقوق اجتماع تاسیس نمایند. نکته ای که در مدخل بحث لازم است بدان توجه گردد یادآوری قرارگرفتن صنعت حمل و نقل و تشکلهای مرتبط با آن در زیرمجموعه بخش خدمات است. محصول بخش خدمات ۴ تفاوت عمده غیرملموس بودن، غیرقابل ذخیره بودن، تعامل با مشتری و کیفیت با محصول بخش کالا دارد که می تواند ماهیت ساختار را به کلی متحول کند.

سابقه انجمنهای صنفی در گذشته

بر اساس مستندات تاریخی اولین تجربه استفاده از ساختار صنوف در ایران به دوره سلجوقیان برمی گردد. در این دوره صنوف در شهرها تا حدودی گسترش یافتند که از بسیاری جهات با صنوف اروپا در قرون وسطی شباهت داشتند. فلسفه تشکیل صنوف در این دوره به تغییرات گوناگون دستگاههای حکومتی و وجود پدیده "بیگاری" در اشکال مختلف برمی گردد. صنعتگران هر یک از رشته ها به منظور حمایت از منافع خود متحد شده و هر کدام از آنان اتحادیه های خاص خود را داشتند. گروههای حرفه ای فاقد

^۱ . Guild or Gilds

^۲ . Medieval

^۳ . <http://www.guild.com>

صنف عموماً "بیشتر از همکاران خود که دارای صنفی خاص بودند مورد ظلم عمال حکومتی قرار می گرفتند. در عهد مغول آن گروه از صنعتگران شهری که دارای اتحادیه های صنفی بودند، توانستند استقلال خود را حفظ کرده و در مقابل حکومت مرکزی مالیات بپردازند. در دوره صفویه صنوف نقش مهمی در جمع آوری مالیات داشتند. در این دوره هر یک از اصناف لازم بود مبلغی به عنوان مالیات به دستگاه حکومتی بپردازد که این مبلغ در میان افراد صنف سرشکن می شد. علاوه بر مالیات، اصناف ناگزیر به بیگاری برای سلطان می شدند که در غیر این صورت می بایست وجهی را بعنوان خراج به شاه بپردازند. در این اصناف فعالیت قابل توجهی در انجام مراسمهای مربوط به اعیاد و اقامه تعزیه صورت می گرفت که هر یک از آنها دارای جلسات مخصوص به خود بود. روند فعالیت صنوف به همین ترتیب تا دوران قاجار ادامه داشت. در زمان قاجار اولین اتحادیه کارگری، تحت عنوان اتحادیه کارگران چاپخانهها و کفاشان در تهران تشکیل شد و سپس اتحادیه کارگران چاپخانهها در اصفهان و باربران در بندر انزلی به طور جداگانه تشکیل گردید. این اتحادیه ها بعد از چند سال فعالیت، منحل شدند. بعد از انقلاب بلشویکی در شوروی که همزمان با سلطنت رضاخان، در ایران بود، تبلیغات وسیعی برای تشکیل اتحادیه های کارگری در کشور بعمل آمد و مجدداً "اتحادیه های کارگری مختلفی در شهرهای بزرگ مثل تهران، اصفهان و مشهد تشکیل گردید. لیکن چون فعالیت این اتحادیه ها جنبه سیاسی به خود گرفت به دستور حکومت، رهبران آن دستگیر و اتحادیه ها منحل گردیدند. از آن پس تا تصویب قانون مجازات مفسدین بر علیه امنیت و استقلال مملکت در ۲۲ خرداد ۱۳۱۰، در اواخر سلطنت رضاخان رسماً "هیچ گونه اتحادیه کارگری در ایران بوجود نیامد. اما با وجود چنین سبقه محکم و طولانی در ایجاد صنوف مختلف، صنعت حمل و نقل ایران تا سال ۱۳۱۱ شکل صنفی خاصی نداشت. در این سال به دستور وزیر اقتصاد و دارایی وقت و بنا بر ضرورتهای ناشی از رشد و توسعه روزافزون حمل و نقل و پیگیری فعالان این صنف اتحادیه و سندیکای حمل و نقل تشکیل گردید. پس از شهریور ۱۳۲۰، اتحادیه کارگران و برزگران در تهران بدست عناصر دست چپی تشکیل و شعباتی در آذربایجان، مازندران و خوزستان تشکیل داد. در اواخر سال ۱۳۲۱ اتحادیه زحمت کشان نیز در تهران تشکیل گردید. در این دوران کار رسیدگی و تدوین مقررات مربوط به اتحادیه ها به وزارت کار محول شده بود. آخرین تحول در روند رشد و توسعه صنوف تا قبل از انقلاب به تشکیل اتاق اصناف مربوط می شود. اتاق اصناف بعنوان یک سازمان مستقل در کشور پس از تصویب لایحه نظام صنفی ایجاد شد. تشکیلات اتاق اصناف در تهران بطور مستقیم زیر نظر هیئت عالی نظارت به ریاست وزیر کشور اداره می گردید. در زمان فعالیت اتاق اصناف نظامی نسبی بر امور بازرگانی درون

شهرها حکمفرما بود. پس از پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷، اتاقهای اصناف در تهران و سایر شهرستانها منحل گردید و تا سال ۱۳۶۴ که قانون نظام صنفی به تصویب مجمع امور صنفی رسید، قانون مدون و معتبری در ارتباط با امور صنفی وجود نداشت.^۱ قانون نظام صنفی در سال ۱۳۶۸ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و هم اکنون در دستور کار مجلس شورای اسلامی برای ایجاد تغییر و تحولات اساسی مطابق با نیازهای روز جامعه است.

بررسی ساختار صنوف در گذشته متأثر از واحدهای صنفی زیرمجموعه آن مشتمل بر یک نظام سلسله مراتبی است. این سلسله مراتب عموماً "در واحدهای صنفی بصورت استاد، کارگر ماهر و شاگرد بود. استادان مالک مغازه بودند و شاگردان را آموزش می دادند. کارگران ماهر افرادی بودند که دوران آموزش را به پایان رسانده، ولی نتوانسته بودند جایگاه استادی را کسب کنند و به همین دلیل تعداد استادان همواره محدود بود. شاگردان تابع استادان بوده و در مقابل آموزش، مقدار پولی به استادان می پرداختند و از طرفی برای کاری که انجام می دادند حق معیشت از اساتید خود دریافت می کردند. مقدار پول پرداختی دو طرف در طول زمان آموزش از یک صنعت به صنعت دیگر و از مکانی به مکان دیگر متفاوت بود. هر چند شاگردان تحت کنترل استادان بودند، ولی شرایط کار و آموزش توسط قوانین صنفی مشخص و کنترل می شد. همچنین غالب اصناف بصورت موروثی بود. یعنی همواره پسر ادامه دهنده شغل پدر بود. به همین منوال یکی از رسوم هر صنف این بود که هر صنف یک "ولی" داشت. رسم بر آن بود که هر حرفه را به شخصی که معمولاً "نبی، حکیم، پادشاه، مومن و یا یکی از صالحان خوانده می شد نسبت دهند. "ولی" در واقع واضع و مبتکر این صنعت شمرده می شد و هر گاه ارجاع و انتساب اصل حرفه به پایه گذار و واضع آن ممکن نمی گردید، آنرا به "آدم" نسبت می دادند.

ساختار تشکلهای صنفی حمل و نقلی

تشکیل انجمنهای صنفی حمل و نقل در راستای تحقق سیاستهای خصوصی سازی دولت و بر پایه حقوق و آزادی های صنفی، در جهت حل مشکلات، واگذاری فعالیتهای اجرایی و پیشرفت امور با استفاده از عوامل آن بوده است. بررسی تشکلهای صنفی حمل و نقل بدون در نظر گرفتن واحدهای صنفی مربوط به آن بی نتیجه است. زیرا این واحدهای صنفی هستند که برای تحصیل منافع جمعی و حرفه ای خود دست به تشکیل صنوف می زنند. در قبل از انقلاب واحدهای صنفی حمل و نقلی در ساختاری بنام "گاراژ" مشغول فعالیت بودند. رانندگان و مدیریت گاراژ طی یک فرایند اجتماعی غیررسمی با یکدیگر آشنا شده

^۱. اصناف در آئینه آمار، سازمان بازرسی و نظارت بر قیمت کالا و خدمات، ۱۳۷۵.

و برای مدت طولانی با هم کار می کردند. وظایف و روابط بطور واضح و شفاف مشخص شده و ساختار از لحاظ پیچیدگی و رسمیت در درجات پایینی قرار داشت. مالکیت ناوگان بصورت خودراندن بود و گاراژ بصورت متمرکز مدیریت می شد.

همانطور که در قسمت قبل اشاره شد اولین فعالیتهای صنفی حمل و نقل به سال ۱۳۱۱ بازمی گردد. در آن سال بر اساس دستور وزیر اقتصاد و دارایی وقت جلسات متعددی با حضور صاحبان و مدیران موسسات حمل و نقل کشور جهت تشکیل اولین شکل صنفی حمل و نقل برگزار گردید که بدون نتیجه پایان یافت. اما با توجه به ضرورتهای ناشی از رشد و توسعه روزافزون حمل و نقل و پیگیریهای فعالان این صنف نهایتاً "اتحادیه صنف حمل و نقل کل کشور تاسیس و در سال ۱۳۳۱ به ثبت رسید. پس از مدتی و بدنبال تصویب قانون اتاقهای بازرگانی و اتحادیه های صنفی، صنف حمل و نقل در ردیف اصناف وابسته به اتاق بازرگانی نیز قرار گرفت. تشکلهای صنفی حمل و نقلی پس از انقلاب با توجه به شرایط ویژه اقتصادی/اجتماعی فعالیت چندانی نداشتند و بر اساس همان ساختار قبلی تا سال ۱۳۶۷ گرداننده اصلی این صنعت محسوب می شدند. در سال ۱۳۶۷ وزارت را و ترابری بر اساس قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت را و ترابری و نیز استدلال آنکه حمل و نقل کشور دارای قانون خاص بوده و مشمول قانون نظام صنفی نمی باشد، موافقت هیئت عالی نظارت جهت خارج کردن صنف حمل و نقل از شمول قانون نظام صنفی را اخذ و بدین ترتیب عملاً "تشکلهای صنفی حمل و نقل را به تعطیلی کشاندند. در سال ۷۳، آیین نامه چگونگی تشکیل انجمنهای صنفی و کانونهای مرتبط موضوع ماده ۱۳۱ قانون کار جمهوری اسلامی ایران ابلاغ و به موجب ماده ۱ آن به منظور حفظ حقوق و منافع مشروع و قانونی و بهبود وضع اقتصادی کارگران و کارفرمایان، که خود متضمن حفظ منافع جامعه نیز باشد، کارگران مشمول قانون کار و کارفرمایان هر حرفه یا صنعت می توانند با رعایت مقررات قانونی و این آیین نامه مبادرت به تشکیل انجمن صنفی نمایند. از آنجا که مطابق مصوبات مورخ ۶۶/۱۱/۰۳ و ۶۷/۰۲/۰۷ شورای عالی نظارت، موسسات و شرکتهای حمل و نقل از قانون نظام صنفی مستثنی شده اند، بنابراین تشکیل انجمن های صنفی الزاماً می بایست منطبق بر قوانین کار باشد. بدنبال تشکیل و فعالیت انجمن تهران، انجمنهای مشهد، بندعباس، چابهار، سمنان، اصفهان، رشت و... نیز تشکیل شدند. البته علیرغم تشکیل انجمنهای صنفی موصوف کماکان تا سال ۱۳۷۸ نقش چندانی در اداره امور حمل و نقل نداشتند. در سال ۱۳۷۸ و بدنبال سیاستهای اقتصادی دولت در زمینه عدم تمرکز و واگذاری امور اجرایی به بخش غیردولتی، زمینه برای فعالیتهای گسترده تر صنف حمل و نقل ایجاد گردید و با تجدید نظری ساختاری، انجمن های

صنفي حمل و نقل کالا در زيربخش حمل و نقل جاده ای کشور بوجود آمدند. انجمن تهران و انجمنهای فعال آن زمان مانند بندرعباس ، رشت ، مشهد ، چابهار و اصفهان فعاليت گسترده ای را جهت انتظام امور حمل و نقل جاده ای کالا در سطح کشور آغاز کرده و اقدامات لازم را جهت ساماندهی صنف حما و نقل از طريق تشکيل گروههای کاری و کمیته های برنامه ریزی بعمل آوردند. کمیته های سه گانه زیر دست آورد مرحله اول دوران جدید حیات صنفی این فعاليت اقتصادی می باشد.

۱- کمیته بررسی مسائل بیمه مسئولیت و بیمه رانندگان و بررسی کارمزد موسسات و شرکتهای حمل و نقل و تعیین نرخ حمل کالا.

۲- کمیته هماهنگی انجمن های صنفی شرکتهای حمل و نقل موجود و نیز کمک به تشکيل انجمنهای جدید از طريق هدایت شهرستانهایی که هنوز به تشکيل انجمن اقدام نکرده اند.

۳- کمیته بررسی وضعیت ناوگان حمل و نقل کالا و ارائه راه حل های لازم جهت جذب سرمایه و نوسازی ناوگان فرسوده موجود.

هم اکنون برای هر یک از شاخه های حمل و نقل مسافر و کالا ، انجمنهای صنفی حمل و نقل رانندگان و شرکتهای حمل و نقل وجود دارد که در حوصله این بحث نمی باشد . در کنار انجمنهای صنفی اتحادیه هایی نیز شکل گرفته است. این اتحادیه ها هر چند در ظاهر تفاوتی با ساختار انجمنهای صنفی دارند ، اما در کل همان اهداف چنین انجمن هایی را دنبال می کنند و فقط بر تعداد چنین تشکلهایی افزوده است. در ماده ۳ آیین نامه تشکيل انجمنهای صنفی عنوان شده که به منظور هماهنگی در انجام وظایف محول شده و قانونی ، انجمنهای صنفی کارگری و کارفرمایی هر صنعت یا حرفه یک استان می توانند مطابق این آیین نامه نسبت به تشکيل "کانون انجمنهای صنفی" آن صنعت یا حرفه در آن استان اقدام نمایند. از جمله دست آوردهای دوره جدید فعاليت انجمن ها ، تهیه و تدوین اساسنامه کانون انجمنهای صنفی موسسات و شرکتهای حمل و نقل کالای کشور بود . بر این اساس در بخش حمل و نقل کانونهایی در برخی استانها شکل گرفته است. به موجب نظریه های سازمان کانونهای انجمنهای صنفی گسترش عمودی در بخش تشکلهای صنفی محسوب می شود. اکنون یکی از ضرورتهای تجدید ساختار چنین تشکلهایی ، گسترش بی رویه افقی چنین انجمنهایی است. در ماده ۲۱ آیین نامه موصوف ، وظایف و اختیارات انجمنهای صنفی و کانونهای مربوط حول محور مباحث صنفی و ارائه نظرات مشورتی و هماهنگی با سازمانها و وزارتخانه های مربوط تعیین شده است. در ادامه سعی بر آن است با شرح مختصری از انجمنهای صنفی حمل و نقل بار به درون این صنف برویم. نکته ای دیگر که بعنوان مدخل بحث می بایست بدان توجه داشت آن است

که بر اساس نظریه های تئوری سازمان ، سازمانها متولد شده ، رشد کرده و سرانجام می میرند. عبارتی سازمانها دارای چرخه حیات بوده و از طریق گذراندن یک سلسله مراحل و تغییرات متوالی و معین در طی زمان تکامل می یابند. ساختار سازمانی تصریح می کند که وظایف چگونه تخصیص داده شوند ، چه شخصی به چه کسی گزارش دهد و سازوکارهای هماهنگی رسمی و همچنین الگوهای تعاملی سازمانی که باید رعایت شوند کدامند؟ ساختار از اجزا سازمان است که از عناصر پیچیدگی ، رسمیت و تمرکز تشکیل شده است.

۱ - تشکلهای صنفی بخش حمل و نقل داخلی کالا

الف) انجمن های صنفی شرکتهای حمل و نقل کالا:

تشکلهای صنفی شرکتهای حمل و نقل کالا با تصویب قانون جدید تشکلهای صنفی در سال ۱۳۷۴ در قالب انجمن با شرح وظایف و اختیاراتی چون: کوشش در جهت استیفای حقوق و خواستههای مشروع و قانونی اعضا، همکاری با وزارت کار و امور اجتماعی و ... هویتی تازه یافت. بر اساس اطلاعات موجود تا تاریخ تنظیم این مطلب ۷۷ انجمن صنفی شرکتهای حمل کالا به ثبت رسیده است.^۱ از طرفی مصاحبه های صورت گرفته با روسا و مدیران انجمنهای صنفی مذکور در خصوص مسائل و مشکلات انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل دربرگیرنده طیف وسیعی از نارسائیهها است که برخی از آنها منبث از رویکرد یکجانبه گرایانه و تمایل چنین تشکلهایی برای قبضه تمام صنعت حمل و نقل و برخی دیگر نیز ناشی از نارسائیهای ساختاری ، قانونی ، مدیریتی و ... است. اما نکته اساسی آنکه این تشکلهای در کشورهای در حال توسعه بر خلاف موارد مشابه در کشورهای توسعه یافته خودجوش و خوداتکا نبوده و بنابر سیاستها و ملاحظات سیاسی وقت شروع به فعالیت کرده اند. عبارتی انجمنهای صنفی بر اساس نیاز صنعت حمل و نقل شکل نگرفته اند تا ساختاری متناسب با نیازهای آن داشته باشند. برخی از عمده ترین مشکلات مطروحه توسط دست اندرکاران انجمنهای صنفی شرکتهای حمل و نقل بشرح زیر ارائه می گردد که توجه به آن بسیاری از تنگناها را آشکار می کند:

۱- سالنهای اعلام بار انگیزه شرکتهای حمل و نقل را برای در اختیار داشتن ناوگان ملکی از آنها سلب کرده است. این سالنها با هدف توزیع عادلانه بار در بین رانندگان و مدیریت آن توسط سازمان حمل و نقل و پایانه ها ایجاد شده است که با منافع شرکتهای حمل و نقل در تعارض است.

^۱.سایت اینترنتی سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور.

۲ - عدم تعیین و تدوین جایگاه قانونی تشکل های صنفی در بخش حمل و نقل کالا سردرگمی در مدیران انجمنها ایجاد کرده است. هنوز پس از گذشت بیش از هشت سال از تجدید ساختار چنین تشکلهایی در قالب انجمن و همچنین با وجود قوانین و آیین نامه های مصوب ، مشخص نیست که وظایف و اختیارات این تشکلهها چیست. بر اساس آیین نامه تشکیل انجمنهای صنفی فقط وظایف و اختیارات صنفی و مشورتی به آنها واگذار گردیده است. در صورتیکه بر اساس سیاستهای کاهش تصدی گری و تمرکززدایی ، نوای اعطای وظایف و اختیارات اجرایی و کنترلی به آنها به گوش می رسد.

۳ - عدم مالکیت شرکتهای حمل و نقل بر ناوگان باعث شده است که حاکمیت و اختیار بارگیری و سفر به شکل غیر منطقی در انحصار رانندگان و مالکان وسائل نقلیه باشد.

۴- محدودیت حوزه جغرافیایی فعالیت شرکتهای حمل و نقل انگیزه سرمایه گذاری عمده را در این بخش برای خرید ناوگان از بین می برد.

۵- صدور بارنامه بین راهی ، عدم کنترل دقیق بارنامه ها و زمان بسیار زیاد صدور بارنامه منافع شرکتهها را به خطر انداخته است.

۶- وضع و دریافت عوارض از سوی برخی از دستگاهها مانند شهرداریها که با عنوان اخذ ۲٪ عوارض از کرایه ناخالص باربریهها دریافت می شود.

۷- تعدد شرکتهای حمل و نقل کوچک و کم توان و رقابت ناسالمی که برخی از این شرکتهها ایجاد کرده اند از مشکلات اصلی بخش حمل و نقل است. سازمانهای مسئول باید با هماهنگی تشکل های صنفی ترتیبی اتخاذ کنند که تنها شرکتهایی در مناقصات حمل کالا شرکت کنند که توان واقعی فعالیت را داشته باشند.

بر اساس مطالب عنوان شده واضح است که ساختار تشکل های صنفی بخش حمل و نقل کالا با توجه به گستردگی امور و نیز تعدد تشکل هایی که با عناوین گوناگون به وجود آمده ، نیاز مبرم به اصلاحات و تغییرات اساسی در آن به نحوی که بتواند در برگیرنده همه دست اندر کاران و پاسخ گوی نیازهای بخش اعم از مسائل حقوقی و یا مالی در هر زمان باشد احساس می گردد. چرا که از یک سو ی انجمن های صنفی مؤسسات و شرکتهای حمل و نقل کالا با ماهیت کارفرمایی و داعیه دفاع از حقوق صنفی شرکتهای حمل و نقل کالا و از سوی دیگر انجمن های صنفی متعدد با عناوین گوناگون نظیر انجمن صنفی کامیون داران..... رانندگان خود رانندگان تریلی داران خاور داران بونکرداران..... و غیره بعضاً" با ماهیت کارفرمایی یا دوگانه (کارگری /کارفرمایی) با داعیه دفاع از حقوق صنفی رانندگان مشکلات

عدیده ای را ایجاد کرده و یا می کنند و عملاً^۱ امکان تحقق سیاست خصوصی سازی و کاهش تصدی گری دولتی را به نحو چشمگیری کاهش می دهند. از طرفی با وجود انجمن های صنفی کارفرمایی مؤسسات و شرکتهای حمل و نقل کالا قاعدتاً^۱ سایر انجمن ها که به طرفداری و دفاع از حقوق صنفی راننده بوجود آمده اند ، می بایست ماهیت کارگری داشته باشند.

ب) انجمن صنفی کارگری رانندگان وسائط نقلیه حمل و نقل جاده ای کالا:

به منظور حفظ حقوق صنفی همه رانندگان و مالکین کامیون که به شغل رانندگی اشتغال دارند و به دلیل ایجاد هماهنگی و انسجام در بخش و با توجه به وجود انجمن های صنفی کارفرمایی شرکتهای حمل و نقل جاده ای کالا ، لزوماً^۱ می بایست یک تشکل کارگری فراگیر (انجمن صنفی کارگری رانندگان وسائط نقلیه حمل و نقل جاده ای کالا) بوجود می آمد. با چنین رویکردی و بر اساس اطلاعات موجود ۶۴ تشکل صنفی کارگری (رانندگان) حمل و نقل تاکنون به ثبت رسیده است.^۱ اما در این رهگذر مالکیت کامیون و تعریف قانون کار از کارگر و کارفرما توهماتی را برای کامیون داران به وجود آورده است. اما اطلاق عنوان کارگر یا حداقل در حکم کارگر قرار دادن کامیون داران خود راننده با توجه به اندیشه های نوین در مورد مفهوم کارگر ، روح قانون کار ، ویژگیهای صنف مذکور و در نهایت برخورداری از مقررات مرتبط با تشکیل انجمنهای صنفی کارگری امری قابل تعمق می باشد. زیرا صرف نظر از عناصر مهم تشکیل دهنده مفهوم کارگر در تعریف ماده ۲ قانون کار از قبیل شخصیت حقیقی ، تبعیت حقوقی و دریافت مابه ازاء ، امروزه مفهوم تبعیت اقتصادی نیز به منظور تسری مفهوم کارگر به برخی از گروههای اجتماعی مد نظر قرار گرفته است که کاملاً^۱ در مورد کامیون داران خود راننده صدق می کند. زیرا بر اساس قوانین و مقررات حمل و نقل این اشخاص ملزم به وابستگی و تبعیت اقتصادی از شرکتهای و مؤسسات حمل و نقل (کارفرمایان) بوده و وابسته به درآمد ناشی از این رابطه هستند و بر این مبنا مشمول تبعیت اقتصادی بوده و به ناچار می بایستی از یک تشکل قانونی در جهت دفاع از حقوق و منافع صنف خود در مقابل کارفرمایان حمل و نقل برخوردار باشند. بنابراین با توجه به روح قانون کار و از آنجا که این قشر بدون شمول مقررات تشکل های صنفی مندرج در قانون کار قادر به ایجاد تشکل های صنفی مربوطه نیستند ، تسری مقررات مذکور به این صنف کاملاً^۱ موجه و منطقی است.

نتیجه:

^۱.سایت اینترنتی سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور.

تشکلهای صنفی بعنوان ابزاری خودجوش برخاسته از بطن جامعه کارگری/کارفرمایی برای هدایت و تامین خواسته های اعضا مطرح می باشند. این ساختارها می توانند با ایجاد منافع برای اعضا ، آنها را جذب کرده و در صورت تبیین جایگاه واقعی ، ملاحظات کلان اقتصادی که نشأت گرفته از برنامه ها و سیاستهای دولت است را در آنها به اجرا در می آورند. یکی از سیاستهای دهه اخیر دولت ، خصوصی سازی و کاهش تصدی گری است که منجر به تفویض اختیار بسیاری از وظایف دولت به بخش غیر دولتی بوده است. وظایف موصوف همان وظایفی است که در بعد از انقلاب بدون هیچ رویکردی منطقی و تجربی به قبضه درآمده بود. اما این نکته بسیار حائز اهمیت است که خصوصی سازی به همان میزان که می تواند تاثیرات مثبت و بهینه در صنف داشته باشد ، در صورت بهره برداری نادرست از شرایط ، عدم توجه به واقعیتهای موجود و بدون توجه به چگونگی ساختار بخش خصوصی ممکن است رفته رفته منجر به انحصار پنهان و ایجاد نظام دیکتاتوری و مافیایی غیرملموس و غیر قابل کنترل گروهی گشته و مخاطراتی را برای کشور بوجود آورد. از این رو توجه به قوانین و آیین نامه های ایجاد کننده چنین تشکلهایی ضرورتی اجتناب ناپذیر است. زیرا در شرایط موجود قوانین و آیین نامه های تدوین شده یک نقش صوری و بلا اثر را به انجمن ها داده که بدون اتکا بر قدرت و نقش اعضا در تعیین عرضه و تقاضا بازار مرتبط و صرفاً" با توجه به وظایف و اختیارات داده شده صنفی مشغول فعالیت هستند. دقت در وظایف و اختیارات یادشده وجود تشابه با موسسات عام المنفعه را به ذهن تداعی می کند. درحالیکه بر اساس مستندات تاریخی و شواهد موجود کنونی در جوامع صنعتی لازم است که وظایف واسط و عامل متوازن ساز خواسته های ساختارهای اساسی اقتصاد (کارفرما- دولت - کارگر) را داشته باشد. ماحصل بحث اینکه ساختار فعلی انجمنهای صنفی حمل و نقل تامین کننده نیازهای گسترده و روبه فزونی اقتصادنویین و خصوصاً" شرکتها و دست اندرکاران حمل و نقل نمی باشد. هم اکنون بعلت کثرت چنین تشکلهایی و همچنین عدم وجود سازوکارهای تصمیم گیری مناسب ، چنین تشکلهایی در زیر سیطره بخشهای دولتی منتظر واگذاری امور و صدور دستورات جدید می باشند. راه حل های ارائه شده زیر همچون دارویی آرام بخش بوده و علاج دردهای اصلی نمی باشند. زیرا به نظر می رسد مشکل اصلی قوانین و رویکردهای موجود است. مادامی که تکلیف ناوگان خودراننده موجود مشخص نگردد نمی توان مابین صنوف کارفرمایی و کارگری تفاوت قائل شد. اما به لحاظ انعکاس نظرات دست اندرکاران برای شناخت زوایای مختلف بحث شمه ای از آنها بیان می گردد :

۱ - تجدید نظر در شکل واگذاری وسائل نقلیه عمومی و ایجاد زمینه ای که شرکتهای حمل و نقل در مالکیت وسائل نقلیه عمومی مشارکت بیشتری داشته باشند. البته وجود شرکتهای حمل و نقل قوی باعث رشد و شکوفایی این صنعت بوده ولی لازم است با تنظیم قوانین جامع و نظارت دقیق از ایجاد انحصار و نظام دیکتاتوری و مافیایی فوق الذکر جلوگیری کرد.

۲ - تعیین نرخ پایه خدمات حمل و نقل به وسیله تشکل های صنفی مانع کاهش بی رویه نرخ خدمات و سوء استفاده عوامل سود جو می شود. این نرخ می تواند در ایام مختلف سال متناسب با عرضه و تقاضای خدمات تعیین شود که این امر بازدهی اقتصادی فعالیت حمل و نقل را افزایش داده و سبب جذب سرمایه جدید به این بخش می شود

۳ - تنها داشتن گواهینامه رانندگی نباید مجوز فعالیت افراد در بخش حمل و نقل عمومی باشد و لازم است نظامی مدون برای آموزش و بازآموزی تمام دست اندر کاران حمل و نقل جاده ای ساماندهی شود. تا زمانی که هر شخص به صرف داشتن گواهینامه رانندگی بتواند وارد حمل و نقل عمومی شود و یا اینکه افراد تنها به سبب داشتن سوابق تجربی مدیریت امور شرکتهای حمل و نقل را به عهده بگیرند نمی توان به ارتقای کارایی و بهره وری بخش حمل و نقل امید داشت. در صورتیکه نظام آموزش کشور لازم است بر اساس خواسته های اجتماعی و اقتصادی طراحی شود. بعنوان یک راهکار می توان در دوره های کار و دانش دبیرستان ، دوره ویژه رانندگی را طراحی کرد و دانش آموز با گرایش رانندگی یا حمل و نقل فارغ التحصیل گردد و یا در دانشگاه علمی- کاربردی رشته رانندگی را آموزش داده و شرط دریافت گواهینامه رانندگی پایه یک تحصیل در این رشته باشد.

۴ - برگزاری دوره های آموزشی برای مدیران و سایر دست اندر کاران حمل و نقل مسافر جاده ای برای ارتقا فرهنگ کاری سطح مدیریت.

۵ - برگزاری جلسات هماهنگی میان تشکل های صنفی شرکتهای حمل و نقل و انجمنهای صنفی رانندگان می تواند بستر ساز تفاهم بیشتر و زمینه ساز استفاده مطلوب تر از امکانات باشد

۶ در زمینه شیوه جدید بیمه تامین اجتماعی رانندگان ابهاماتی وجود دارد. زیرا نحوه بیمه شدن "رانندگان کمکی" ، در این طرح مشخص نشده و تنها رانندگانی که مالک اتوبوس و وسیله نقلیه عمومی هستند می توانند تحت پوشش بیمه تامین اجتماعی قرار گیرند

۷ - تردد یک سر خالی ناوگان حمل و نقل بار و مسافر به معنای معطل ماندن سرمایه گذارهای انجام شده در این بخش است و سازمانها و دستگاههای مسوول باید با ایجاد و گسترش شبکه اطلاع رسانی بار

و مسافر با همکاری و مشارکت انجمنهای صنفی حمل و نقل زمینه و بستری فراهم آورند که از تردد خالی ناوگان جلوگیری شود.

منابع و ماخذ:

نشریه پیام حمل و نقل ، نشریه داخلی سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور.
ماهنامه صنعت حمل و نقل ، شماره ۲۰۱.
کتاب قوانین و مقررات شکل های کارگری و کارفرمایی ، وزارت کار و امور اجتماعی.
گزارشات و مطالب تهیه شده در سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور.