

اتوبوس‌های ریالی و بلیطی

چند نکته پیرامون ضرورت نگاه تازه به مشکلات زحمتکشان، یارانه، نفت و ...

در مقاله‌ای تحت عنوان "نگذاریم اتوبوس‌ها را از ما بگیرند" به قلم آقای "علی صادقی" در ماهنامه وزین "راه آینده" شماره ۴، نویسنده محترم به حق به مشکلات حمل و نقل در شهر تهران و راه حل آن، گسترش شبکه حمل و نقل عمومی، اشاره کرده است. در مورد آلودگی هوا و محیط زیست و مرگ و میرهای ناشی از آن، خسارت‌های تولید بی بند و بار اتومبیل‌های شخصی، سوبسید بنزین که به سود زحمتکشان نیست، فشار بسیار زیاد بر روی آنان به علت گرانی و کافی نبودن دستمزدها، حق مطلب را ادا کرده است.

آن چه مرا بر آن داشت تا، نه در پاسخ به مقاله فوق‌الذکر، بلکه در جهت نور انداختن بر وجهی دیگر از موضوع اتوبوس‌های ریالی و بلیطی و مشکلات زحمتکشان، مطلبی بنویسم، نکاتی بود که در مقاله آقای صادقی به آن‌ها برخوردی که به نظر من عجیب آمد و این روزها از زبان برخی از مدافعان حقوق زحمتکشان و فعالان اجتماعی هم مشابه آن‌ها را می‌توان شنید.

امیدوارم همه صاحب‌نظران این موضوع بسیار مهم را مورد بحث قرار دهند تا همه زوایای آن دیده شود.

۱- نویسنده محترم پدیده خصوصی‌سازی اتوبوس‌رانی تهران را به عنوان نقطه عطفی در روند گسترش خصوصی‌سازی نئولیبرال در کشور ما دانسته و نوشته‌اند: "خصوصی‌سازی اتوبوس‌رانی سرآغاز فصل تازه‌ای از حیات اقتصاد سرمایه‌داری در ایران است."

مدتی است سهام شرکت‌های وابسته به دولت به بخش خصوص واگذار می‌شوند. اخیراً یکی از مقامات وزارت نفت از واگذاری ۵۰ میلیارد دلار سهام شرکت‌های وابسته وزارت نفت به بخش خصوصی خبر داد. روشن است که درصد بسیار ناچیزی از چنین سهامی را مردم عادی خواهند خرید و در صد عمده آن نصیب تعداد معدودی سرمایه‌دار خواهد شد. با در نظر گرفتن آن که معمولاً یک سرمایه‌دار تمامی سرمایه‌اش را روی سهام یک

شرکت بخصوص سرمایه‌گذاری نمی‌کند، می‌توان به میزان سرمایه‌آنانی که چنین سهامی را خواهند خرید پی برد.

روی رقم ۵۰ میلیارد دلار تعمق کنید. سخن مقام مربوطه نشانه‌ای است از اطمینان به وجود و حضور سرمایه‌دارانی که چنین سرمایه‌هایی دارند و می‌توانند چنین میزانی از سهام را خریداری کنند. سپس آن را با قیمت یک اتوبوس مقایسه فرمائید (حدود ۷۰ میلیون تومان، یعنی نیمی از بهای برخی از اتومبیل‌های شخصی که در شهر تهران شاهد حرکتشان هستیم). **پدیدآمدن** چنان سرمایه‌هایی سرآغاز فصل نوین حیات اقتصاد سرمایه‌داری است یا پدیده‌ی خصوصی‌سازی اتوبوس‌رانی؟

۲- بهترین راه برای سنجش هر پدیده و مقایسه‌ی دو امکان مختلف، در نظر گرفتن مزایا و معایب هر یک در قیاس با یک‌دیگر است. از این منظر می‌توان به اتوبوس‌های ریالی و بلیطی نگاه کرد.

- هزینه‌ی جابجایی با اتوبوس‌های بلیطی برای هر سفر در شهر تهران ۲۰ تومان است. با یک حساب سرانگشتی از هزینه‌های شرکت اتوبوس‌رانی تهران و حومه، شامل حقوق کارکنان، استهلاک اتوبوس‌ها، سوخت و هزینه‌های بالاسری شرکت اتوبوس‌رانی، درمی‌یابیم که قیمت‌گذاری واقعی نیست. با این قیمت‌گذاری نمی‌توان توقع بهبود و گسترش شبکه‌ی اتوبوس‌رانی شهری را داشت. هم از این روست که سطح دستمزد کارکنان و رانندگان آن، چنان پائین است که جوابگوی مخارج زندگی آنان نیست و از طرفی شاهد وضع اسفبار اتوبوس‌هایی هستیم که نه تمیزند، نه خوب نگهداری می‌شوند، نه استاندارد تعداد مسافر در آن‌ها رعایت می‌شود و نه میزان انتظار در ایستگاه‌ها در حد معقول است.

وقتِ گران‌بهای مسافران در ایستگاه‌ها هدر می‌رود. در اتوبوس‌ها بیش از دو برابر ظرفیت، مسافر سوار می‌شود. بسیار بیش از قاعده مسافر و راننده به هم پرخاش می‌کنند. به طور خلاصه با وضعیت موجود اتوبوس‌های شرکت اتوبوس‌رانی تهران و حومه، نه حرمت مسافر نگه‌داشته می‌شود و نه حرمت راننده. اتوبوس‌های بلیطی، خود یکی از علل عصبی شدن مردم زحمتکش هستند. تنها مزیت این اتوبوس‌ها این است که ارزانند. خیلی ارزان. تقریباً مفت! بهبود وضع چیزی که مفت است تقریباً غیرممکن است.

- با آن چه از اینترنت می‌توان کسب کرد، معلوم می‌شود که قیمت بلیط اتوبوس برای هر سفر درون شهری در شهرهای اروپا حدود ۲ تا ۳ یورو و در شهرهای آمریکای شمالی بین ۲ تا ۳ دلار است. (گاه با این بلیط در مسیر یا حوزه و یا حدود زمانی مشخص می‌توان بیش از یک بار سوار شد.) برنامه‌زمان‌بندی، کاملاً دقیق و قابل اعتماد است و انتظار در ایستگاه، با برنامه‌ریزی مسافر جهت حرکت به سمت ایستگاه می‌تواند به صفر برسد. از نظر بهداشتی و باقی شاخص‌ها استاندارد و کاملاً متفاوت با اتوبوس‌های بلیطی تهران هستند؛ ضمن آن‌که دولت متولی اتوبوس‌رانی شهری نیست. (اما بر آن نظارت دارد.)

- داشتن شبکه اتوبوس‌رانی مناسب و در خور و با قیمت ۲۰ تومان، یعنی دادن سوبسید به بخش حمل و نقل شهری. یعنی این که دولت باید متولی حمل و نقل عمومی باشد که در بخش پایانی مقاله به آن اشاره خواهیم کرد.

۳- نویسنده محترم در بحث بررسی واکنش مسافران به اتوبوس‌های ریالی و بلیطی، مردم را به چهار دسته تقسیم کرده و چنان طرح موضوع می‌کنند که گویی این حق همه نیست که سوار اتوبوسی بشوند که جا برای نشستن دارد. گویی این حق همه نیست که اگر خواستند، بتوانند در اتوبوس در کنار دوستان و بستگان غیر هم‌جنس خود بنشینند و این نوعی اشراف‌منشی است. در نهایت حتی اگر کسی به‌رغم میل باطنی خود و به دلیل عجله داشتن، سوار اتوبوس‌های ریالی شد، بر اوست که احساس گناه بکند. ایشان بهترین روش را روشی دانسته‌اند که افراد آگاهانه و به قصد لجبازی سوار اتوبوس‌های ریالی نشوند.

- مردم گرفتار مشکلات زندگی هستند و حق‌شان است که اگر **توانستند** و **خواستند** سوار اتوبوسی شوند که جا برای نشستن دارد و با وجود آن‌که ۵ برابر اتوبوس‌های بلیطی هزینه برمی‌دارد، همین کار را هم می‌کنند. در نتیجه اتوبوس‌های ریالی هم اکنون بخشی از مسافران را جابجا کرده و خود به خود کمی از بار مسافر را از روی اتوبوس‌های بلیطی برمی‌دارند، ضمن آن‌که مسافران آن‌ها با سهولت بیشتری جابجا می‌شوند.

- این اتوبوس‌ها زمان انتظار را کمی کاهش داده‌اند. تمیزترند و می‌توان دید در مسیر اتوبوس‌های ریالی بهبود نسبی حاصل شده است.

- دسته‌بندی مردم به شکلی که گفته شد به سود زحمتکشان نیست و نوعی زهرپاشی در روابط مابین کسانی است که طیف درآمدی زیر ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار تومان در ماه را می‌پوشانند.

- در شرایطی که اختلاف طبقاتی با شدتی بی‌سابقه در ایران وجود دارد و عریان خود را به تماشا می‌گذارد، در شرایطی که درآمدهای حتی میلیاردری وجود دارد (از مبلغی که یکی از مسئولان ورزشی برای حقوق خود پیشنهاد کرد، و در خبرها هم آمد، می‌توان دریافت که درآمدهای در حد ۲ میلیارد تومان وجود دارد که ایشان هم به صرافت افتاده‌اند برای خود چنین رقمی پیشنهاد دهند)، در شرایطی که سرمایه‌های حتی چند ده میلیاردی به راحتی از کشور، حتی به قصد کشورهای حاشیه خلیج فارس خارج می‌شوند، در شرایطی که همیشه می‌توان در آگهی‌های روزنامه‌ها به آگهی فروش کارخانه‌هایی کوچک با قیمت حدود چند میلیارد تومان برخورد که خود نشانه اقتصاد بیمار است، در چنین شرایطی ایجاد صف‌بندی بین کسانی که زیر ۳۰۰ هزار تومان درآمد دارند با کسانی که دو برابر و یا حداکثر سه برابر آنان درآمد دارند به سود کیست؟ من فکر می‌کنم همه آنان در قیاس با سرمایه‌داران و ثروتمندان موجود در ایران، در یک صف قرار دارند و مشکلات مشترک و همین‌طور منافع مشترک دارند. به علاوه، نیرویی که در تقابل با زحمتکشان ایران قرار دارد، سرمایه‌داری جهانی و آمریکاست که با همکاری تنگاتنگ بی‌خردان داخلی، و با ادامه حالت جنگی، یا حالت نه جنگ و نه صلح، راه توسعه همه جانبه و به تبع آن بهبود عدالت اجتماعی را کور کرده‌اند و نه "خرده مالک‌ها" و خرده‌پاها.

- وجود تنوع در شیوه زندگی، کار و خدمات در جامعه نشان دهنده میزان سلامت و زنده بودن یک جامعه است. به تدریج و ذره ذره تنوع در شیوه حمل و نقل درون شهری دارد ایجاد می‌شود. باید آن را به فال نیک گرفت.

۴- نویسنده محترم نوشته‌اند: "در این راه حل رانندگان به تدریج به خرده‌مالکانی تبدیل می‌شوند که بخش زیادی از سرمایه و ابزار معیشتی آن‌ها در قالب وام و بدهی است. پس دیگر هیچ‌گاه به این وسوسه دچار نمی‌شوند که در طول روز چراغ‌هاشان را روشن بگذارند و یا این که موتور اتوبوس‌هایشان را خاموش کنند (اشاره به اعتراض‌های اخیر رانندگان اتوبوس). به این ترتیب سندیکا درست در مقطعی که می‌توانست از فضای حمایت‌های عمومی حاصل مبارزات خود، برای رشد و بالندگی‌اش بهره‌مند شود، از

همراهی نیروها و اعضای بالقوه‌اش محروم ماند. اما در این میان موضوع عجیب و تأسفبار آن بود که سندیکا هیچ واکنش رسمی و جدی نسبت به مقوله خصوصی‌سازی حمل و نقل از خود نشان نداد.

- آیا به محض آن که شخصی از حالت کارگر مزدبگیر به صاحبکار (حتی اگر کارگری زیر دستش کار نکند) و به زعم نویسنده محترم "خرده‌مالک" تبدیل شود، از شخص ستم‌دیده به ستمگر بدل می‌شود؟ و یا فوراً خصلت‌های انقلابی طبقه کارگر را از دست می‌دهد و خصلت‌های محافظه‌کارانه و کاسبکارانه خرده بورژوازی را کسب می‌کند؟ بخش وسیعی از جامعه ما را اقشار فوق‌العاده کم درآمد و زحمتکشی تشکیل می‌دهند که سرمایه بسیار ناچیزی دارند و به علت شرایط نابسامان و غیر قابل اعتماد جامعه، ترجیح می‌دهند (و در واقع مجبور می‌شوند) که خود صاحب‌کار خود باشند. صاحبان کارگاه‌های تولیدی کوچک، مسافرکشان شخصی، کسانی که با موتور مسافر و بار جابجا می‌کنند، حتی صاحبان آژانس‌های اتومبیل، صاحبان برخی از آژانس‌های مسکن، کسانی که می‌توانند اتوبوسی اجاره کنند و یا حتی اتوبوسی بخرند از این قماشند. این افراد زحمتکشانی هستند که تقریباً همانند کارگران مزدبگیر و گاهی در وضعیت اقتصادی نابسامان‌تر از آنان هستند. شرایط را درک می‌کنند و متحدان طبیعی طبقه کارگر هستند.

در شرایط دشوار کنونی که فشار بسیار زیادی بر زحمتکشان وارد می‌شود، زحمتکشان در پی آن هستند که زندگیشان بچرخد و اگر امکانی دست داد خود را به وضعیت بالاتری بکشانند و از نظر مالی و معنوی ارتقا یابند. اگر برای یک راننده مزدبگیر امکانی فراهم شود که با پرداخت اقساط، خود صاحب اتوبوسی شود که روی آن کار می‌کند، بی‌شک از این امکان استفاده می‌کند. همان‌طور که کارگران کارخانه‌های اتومبیل‌سازی همین که امکان بازکردن مغازه‌ای، هر چند کوچک را پیدا کنند، بدون درنگ کارخانه را ترک می‌کنند (و هم از این روست که با بی‌شمار مغازه‌های تعمیر ماشین در همه شهرها روبرو می‌شویم). همان‌طور که مهندسان به محض آن که امکان بازکردن شرکتی را داشته باشند، کار حقوق‌بگیری را رها می‌کنند. همان‌طور که آموزگاران مدرسه غیرانتفاعی باز می‌کنند و ...

رانندگانی را که از چنین امکانی استفاده می‌کنند نباید شماتت کرد و یا به آنان برچسب زد، همان‌طور که صاحبان هزاران شرکت ریز و درشت را نباید و نمی‌توان شماتت کرد.

با توجه به آن چه گفته شد می‌توان فهمید که چرا سندیکای کارکنان شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه در باره اتوبوس‌های ریالی موضع‌گیری نکرده است.

- در مقاله آقای صادقی، ایجاد اتوبوس‌های ریالی (امکان اجاره یا خرید قسطی و یا غیر قسطی اتوبوس و ایجاد اتوبوس‌های خصوصی) بدل زدن به سندیکا برای از بین بردن سندیکا و تبدیل رانندگان انقلابی به خرده‌مالکان محافظه‌کار تلقی شده؛ در حالی که می‌توان آن را دستاورد مبارزات سندیکا دانست.

- گسترش شبکه اتوبوس‌های ریالی در عین حال که تمامی راه‌حل مشکل ترافیک نیست، اما در جهت حل مشکل است. گسترش شبکه اتوبوس‌های بلیطی به علت بسیار ارزان بودن و تقریباً مفت بودن آن عملاً امکان‌پذیر نیست و چنانچه امکان‌پذیر باشد با سوبسید و خرج کردن از درآمد نفت است که در قسمت پایانی مقاله به آن پرداخته می‌شود.

- سپردن این گونه کارهای خدماتی به بخش خصوصی موجب جذب سرمایه‌های کوچک خواهد شد و از طرفی خدماتی به مراتب بهتر از بخش دولتی به مردم عرضه خواهد شد. از طرفی انگیزه فعالیت بیشتر برای صاحبان چنین سرمایه‌هایی است و فعالیت بیشتر مسلماً در جهت توسعه است. از طرفی به نظر می‌رسد برای کارهای خدماتی، مؤسسات کوچک بهتر جوابگو باشند تا مؤسسات بزرگ.

- حمله به بخش خصوصی از قماش و در حد آن چه گفته شد، ما را نه در مسیر توسعه خواهد انداخت و نه در مسیر عدالت اجتماعی. کشورهایی که جلوی حضور و رشد سرمایه‌های کوچک را گرفتند، پس از مدتی به نادرستی این روش پی بردند و از راه رفته بازگشتند.

- چنانچه زحمتکشان و مدافعان حقوق زحمتکشان و فعالان اجتماعی گرفتار چپ‌روی و ایده‌ها و اعمال هیجانی شوند، مسیر بهبود شرایط را هموار نخواهند کرد.

۵- شاید لازم نباشد در مضرات سوبسید سخن گفته شود. بسیار گفته‌اند که سوبسید، مثلاً سوبسید بنزین به سود زحمتکشان نیست؛ موجب قاچاق آن می‌شود و ... پرداخت یارانه از سوی دولت برای هر چیزی فساد می‌آورد و موجب رانت‌خواری می‌شود. حتی سوبسید روی کاغذ موجب رونق صنعت نشر نشده است. دو نرخی بودن هر کالا یعنی یکی نورچشمی است و باید بهره بیشتر برد و دیگری نه و لاجرم و

به طور ذاتی کار را به تباهی می کشاند. سوبسید حتی اگر با پوشش حمایت از محرومان جامعه پرداخت شود، نه مورد استفاده محرومان که به سرعت مورد سوء استفاده سودجویان قرار خواهد گرفت. سودجویانی که همواره راهی پیدا خواهند کرد تا جهت یارانه را به سمت خود و وابستگان خود بچرخانند.

من شک ندارم که اگر قیمت بلیط مترو به قیمت واقعی آن که رقمی بالاتر از ۵۰۰ تومان برای هر سفر است نرسد، در آینده ای نه چندان دور، متروی تهران به سرنوشت اتوبوس های بلیطی گرفتار خواهد شد.

اگر هر چیزی اعم از بنزین، گازوئیل، آهن، سیمان، کاغذ، بلیط مترو و ... با قیمت واقعی روانه بازار شود، اگر همه قیمت ها شفاف باشد، علاوه بر آن که امکان سوء استفاده از بین می رود، امکان برنامه ریزی صحیح و علمی فراهم می شود و کارها روی روال صحیح می افتد. یارانه تنها و تنها پیدا کردن راه علاج را به تعویق می اندازد.

دادن یارانه یعنی خرج کردن از سرمایه برای امور جاری. اگر ما نفت نمی داشتیم آیا به همین سهولت به همه چیز یارانه تعلق می گرفت؟

به نفت نباید به چشم ثروت نگاه کرد، ثروتی که در دست صاحبان قدرت به ابزاری برای خود شیرینی و بدست آوردن دل مردم در مانده، بدل می شود؛ ثروتی که به آسانی ریخت و پاش می شود و برای خرجش برنامه ریزی نمی شود. به نفت باید به چشم سرمایه نگاه شود. سرمایه ای که نه تنها به ما بلکه به نسل های آینده نیز تعلق دارد. سرمایه ای که تنها باید صرف کارهای زیربنایی شود. کارهایی که زمینه را برای توسعه فراهم کند. مانند آموزش و پرورش (که تا سطح استاندارد هنوز خیلی فاصله داریم)، بهداشت و درمان (که هنوز باید بسیار سرمایه گذاری شود تا به حد قابل قبول برسد)، ساخت راه (هنوز تا حد لازم فاصله بسیار است)، ساخت راه آهن (چندین برابر خطوط موجود باید احداث شود)، توسعه شبکه برق، آب، فاضلاب، مخابرات و ایجاد صنایع سنگین. بدون آنها توسعه صورت نخواهد گرفت. بهتر است دولت بر باقی کارها فقط نظارت داشته باشد.

اگر دولتی در بخش هایی که گفته شد، فعالانه شروع به کار کند، خود به خود با انجام کار، ضمن حرکت به سمت نقطه مطلوب، زمینه را برای کارهای بیش تر فراهم خواهد آورد. هر پروژه در همان حال که به شکوفایی اقتصادی کمک می کند، خود بخشی از شکوفایی می شود. (مثلاً چنان چه شبکه راه آهن سراسری و همین طور شبکه بزرگ راهی

درخور، منظم و وسیع داشته باشیم، چه بسا از طریق ترانزیت کالا بتوانیم درآمدی در حد نفت برای کشور تحصیل کنیم.)

همه مسایل و مشکلات ایران به هم گره خورده‌اند. برای حل هر مشکلی به یک رشته و سلسله از مشکلات و موضوعاتی که با آن پیوند دارند برمی‌خوریم که حل هر مشکل بخصوص را به تنهایی تقریباً غیرممکن می‌سازد. باید سنجیده و با حوصله گره‌ها باز شوند و یک به یک مشکلات در پیوند با هم حل شوند.

مثلاً حل مشکل ترافیک، آلودگی هوای شهرهای بزرگ، تولید بالای کارخانه‌های اتومبیل‌سازی و روانه شدن تقریباً همه تولیدات به بازارهای داخلی، بی‌کاری و ... به هم گره خورده‌اند.

شاید ایجاد اتوبوس‌های ریالی و توسعه اتوبوس‌رانی شهری موجب شود تا خط تولید کارخانه‌های اتومبیل‌سازی به مرور به خط تولید اتوبوس تبدیل شود و بدون بی‌کار شدن هزاران کارگری که در صنایع اتومبیل‌سازی و صنایع وابسته به آن‌ها کار می‌کنند، از تولید اتومبیل‌های شخصی کاسته شود؛ آلودگی هوا کاهش یابد و ...

شاید برخی خرده بگیرند که با آن‌چه گفته شد، تکلیف حمایت دولت از محرومان چه می‌شود؟ من معتقدم این نگاه (حمایت دولت از محرومان)، ادامه فلسفه اجتناب‌ناپذیر بودن وجود محرومان و درمان فقر با بخشش بزرگوارانه ثروتمندان است که بی پایه بودن آن روشن است.

زحمتکشان و مدافعان حقوق زحمتکشان به جای درخواست سوبسید، به جای درخواست حمایت دولت باید برای دریافت درآمدی که ارزش واقعی کار زحمتکشان است مبارزه کنند. هم کالا با ارزش واقعی خود در بازار عرضه شود و هم کار.

فرزانه آقائی‌پور

www.afarzaneh.com