



●● گزارش از ●● تعاونیهای ترمینال خرانه تهران

تهیه کننده: غلامحسین حباب



حاصل مصاحبه‌ها نشانگر کوه عظیمی از مشکلات و معضلات و مسائلی است که بطور یقین اعضای هیات مدیره اینگونه شرکتها بدلائیل مختلف، از جمله عدم آگاهی آنان از مکتب تعاون و عدم تجربه در فعالیتهای تعاونی، ضعف مدیریت، عدم ابتکار و ناهمگونی آنها از نظر طبقاتی و اجتماعی، قادر حل آنها نبوده و مسلماً "احتیاج مبرم به همکاری و مساعدت و ارشاد و راهنمایی‌های فراوان از طرف سازمانهای تعاونی دارند."

اعضای این شرکتها عمدتاً "از سه گروه اجتماعی تشکیل میشوند که عبارتند از:

مطلب دیگری که به نظر میرسد این است که در آینده اقتصاد ما همانطور که در قانون اساسی هم پیش بینی شده اقتصاد تعاون اسلامی خواهیم داشت و وظیفه بسیار بزرگی است که بخش اعظم اقتصاد ما را این اقتصاد تعاون تشکیل میدهد، وظیفه بزرگی است که بردوش سازمانها و ارگانهای که در زمینه تعاون مشغول کارند محول می شود و نیروی انسانی لازم و برنامه ریزی های لازم در این زمینه ها باید بشود که بعضاً "در جریان هستیم که دارد می شود و اینها پایه ها و زمینه های لازم را برای ایجاد یک چنین اقتصاد تعاونی اسلامی فراهم بکنند. و این مسئولیت کوچکی نیست که بعهده برادران ما که در این قسمتها کار میکنند قرار دارد. ما هم امیدواریم که در چهارچوب ضوابط اسلام با شناخت تعاون در اسلام و پیدا کردن معیارهای اسلامی تعاون و پیاده کردن آنها در عمل نشان بدهیم که آنچه در قانون اساسی بنام اقتصاد تعاون آمده است چیست که در عمل هم در مملکت ما بخصوص دیگر ممالک اسلامی و همه ممالک دنیا که از این معیارها بخواهند پیروی کنند قابل پیاده کردن می باشد و انشاء الله که برادران ما موفق باشند."

والسلام



س: منظور از تعاون عمومی و اقتصاد تعاونی تولید و توزیع که در قانون اساسی از آن اسم برده شده است چیست؟

ج: به نظر میرسد که آن قسمت تعاون عمومی مربوط به همان قسمت اول سؤال قبل که توضیح دادم باشد یعنی تعاون در اسلام بشکل عام آن که در همه زمینه ها مطرح است و در قسمت بعد اقتصاد تعاونی تولید و توزیع یعنی اینکه اساس اقتصاد ما را انشاء الله در آینده تعاونی تشکیل میدهد یعنی بخش عظیم اقتصاد ما اقتصاد تعاونی خواهد بود یعنی اقتصاد خود مردم خواهد بود مردمی که در شکل تعاون دور هم جمع شده اند و زمینه های فعالیت آنها در زمینه های تولید که اساسی ترین نوع تعاونیها را تشکیل میدهد که باید بیشتر روی آن صحبت و کار بشود و بعد هم روی توزیع کار شود شاید غرض از توزیع در قانون اساسی مصرف را هم می پوشانده است یعنی اینکه خودشان جمع بشوند کالائی را تهیه کنند و بین خودشان توزیع کنند. در قسمت تعاونی های تولید بیشتر از همه باید کار بشود بخصوص سازمان مرکزی تعاون و ارگانهای مربوطه در این زمینه وقت و انرژی بیشتری صرف کنند مشخصاً "به این دلیل که اگر درمانی برای اقتصاد ما باشد از مسئله تولید سرچشمه میگیرد و ما باید مسئله تولید ما را به شکل ممکن حل بکنیم و یکی از این راه حل ها شکل تعاونی تولید است که در چهارچوب ضوابط اسلام خیلی خوب می تواند عمل بکند و موفق هم بشود."

تعاونی های توزیع کنونی
متأسفانه با آن شکل
و انگیزه مورد نظر بوجود
نیامده اند و احتیاج به
اصلاح اساسی دارند.





که ایجاد همکاری هماهنگی در زمینه‌های اقتصادی و رفاه مادی از طریق تعدیل ثروت و در سایه همیاری و معاونت و رشد اخلاقیات انسانی و مفاهیم معنوی است، قدم‌های موثری برداشته شود.

امتیاز نگاه مسافربری میباشند و نوعی پیوند بین این گروه و دسته اول احساس میشود. گروه سوم: رانندگان و شاگرد رانندگان میباشند که اکثریت قاطع اعضاء را تشکیل داده و تولید کنندگان ثروت و زحمتمکشان واقعی این شرکتها میباشند.

از مصاحبه با این گروهها نتایج زیر حاصل شده که بایکسان و یک کاسه نمودن جوابهای کم و بیش مشابه سعی در نشان دادن مشکلات و معضلاتی که اینگونه شرکتها تعاونی و اعضاء آنها با آن دست‌گیر میباشند گردیده و ضمناً در جهت رفع پاره‌های از این مشکلات راه‌حلهایی پیشنهاد شده که امید است با همت و توجه خاص مقامات مسئول و از طریق تماس با سایر ارگانها و سازمانهایی که بنحوی با این تعاونیها ارتباط هستند و همچنین تفهیم و توضیح هدفها و مقاصد که هر تعاونی در زمینه‌های رفع مشکلات اعضاء و ایجاد رفاه و بهبود وضع شغلی- مادی و اقتصادی آنها باید دنبال کنند و همچنین توجه دادن اینگونه مسئولین به نقش‌بنیای تعاون

گروه اول: مالکین اتوبوسها که خود شخصاً رانندگی آنها را بعهده نداشته و غالباً "مالک یکتا چند دستگاه اتوبوس هستند و اغلب جز صاحبان امتیاز نگاه‌های مسافربری سابق بوده و به طرق مختلفی چه در گذشته و چه در حال قسمتی عمده از درآمد را بخود اختصاص داده و از رفاه بالنسبه بالائی بهره‌مند هستند، و متأسفانه در شرکتها تعاونی هم این افراد بعلت دارا بودن نفوذ شخصی و همچنین عدم حضور اکثر اعضاء و شاگرد رانندگان در مجمع عمومی بعلت مسافرت بعنوان اعضاء هیات مدیره انتخاب شده‌اند و سرنوشته شرکتها تعاونی بدست همسان سرمایه‌داران اسبق افتاده است و ایس امر موجبات نارضایتی و دل‌سردی عامه اعضاء را بوجود آورده است.

گروه دوم: کارکنان دفتری هستند، این گروه در گذشته بصورت پورسانتاژ کار کرده و چون از طرف صاحبان امتیاز دفاتر مسافربری استخدام شده و تحت مدیریت آنها قرار داشته‌اند لذا بشدت تحت نفوذ مالکین اتوبوسها و صاحبان

رانندگان، شاگرد رانندگان و کارکنان دفتری خواستار ایجاد نوعی بیمه از کار افتادگی و خدمات درمانی هستند.

الف: مشکلات عمومی شرکتها تعاونی هفده گانه



مالکین اتوبوسها که
اغلب جزء صاحبان
امتیاز بنگاههای
مسافربری سابق
بوده‌اند قسمت عمده
درآمد را بخود
اختصاص داده و از
رفاه بالائی
بهره‌مند هستند.



۱ - اعضاء تعاونی خصوصا " اعضاء کم در آمد مانند رانندگان ، شاگرد رانندگان ، کارکنان دفتری خواستار ایجاد نوعی بیمه از کار افتادگی و بیمه خدمات درمانی بوده که از طریق تعاونیها برای آنها فراهم گردد تا اطمینان خاطر نسبت به آینده خود و زمان پیری و از کار افتادگی داشته باشند و هرگونه اقدام در این زمینه خاصه اگر با سرعت انجام پذیرد موجبات تعلق خاطر بیشتر ایسین افراد را نسبت به کار تعاونیها و ترویج و نشر اندیشه تعاون را فراهم خواهد کرد .

۲ - دایر کردن موسسات خدماتی و سرویس رسانی در ترمینال از قبیل ایجاد رستوران و فروشگاههای تعاونی ، سرویسهای داخل شهری جهت حمل و نقل مسافری که بتواند از این طریق مسافر بیشتری را جذب نمود .

۳ - ایجاد یک مرکز آموزشی در ترمینال جهت آموزش و توجیه رانندگان و کمک رانندگان در زمینه رفتار مودبانه و مناسب با مسافری و آشنائی و احترام به اجرای مقررات رانندگی

۴ - ایجاد فروشگاه لوازم یدکی جهت رفع نیاز اعضاء و جلب و حمایت و همکاری موسسات و سازمانهایی که در امر ورود و تولید قطعات یدکی فعالیت دارند .

۵ - تاسیس تعمیرگاه مجهز در ترمینال برای دادن خدمات مکانیکی به اعضاء .

۶ - اعتراض و شکایت از گرانی و غیر منصفانه بودن مبلغ اجاره محل از طرف شهرداری تهران که مبلغی حدود ۸۵۰۰۰ تومان در هر ماه تعیین شده است . در این زمینه دوره حل پیشنهاد میگردد .

الف = شهرداری تهران حاضر شود تا سیستم ترمینال را بناظر کارشناسان رسمی (که مورد تأیید شهرداری و همچنین شرکتهای تعاونی مستقر در ترمینال باشد) به این شرکتهای بفروشد و بهای آنرا طی مدت پنج تا ده سال دریافت دارد .

ب = اجاره بهاء را بمیزان ۲٪ تا ۴٪ از ۱۵٪ حق کمیسیون که از طرف شرکتهای تعاونی دریافت میشود وصول نماید و با توجه به اینکه برخی از شرکتهای مانند شرکت تعاونی شماره یک (ایران پیما) بعلت آنکه به اکثر نقاط ایران مسافر حمل نموده و تعداد اتوبوسهایی که در اختیار دارد زیاد میباشد ، در نتیجه دارای درآمد بسیار بالاتری از شرکتهای تعاونی ضعیف که تعداد اتوبوس آنها کم و مسافرین آنها اندک و بهاء بلیط آنها نازلتر است میباشد ، پیشنهاد فوق منطقی و منصفانه به نظر میرسد .

سازمان مرکزی تعاون کشور هر چه زودتر باید مقدمات تشکیل اتحادیه ای از این شرکتهای تعاونی را فراهم سازد، و کلاسهای حسابداری در محل ترمینال جهت آموزش حسابداران تشکیل دهد.

۷ - تمامی اعضاء شرکتهای تعاونی هفده گانه خواستار ایجاد فروشگاه تعاونی مصرف جهت رفع نیازهای مصرفی و شخصی بوده و پیشنهاد میشود یک شرکت تعاونی مصرف برای تمامی اعضاء ۱۷ شرکت تعاونی مستقر در ترمینال ایجاد گردد و موجبات تاسیس آن از طریق سازمان مرکزی تعاون کشور فراهم شود .

۸ - چون در مواقع تشکیل مجامع عمومی همیشه تعداد زیادی از اعضاء این شرکتها مانعند

رانندگان و کمک رانندگان در سفر بوده و امکان شرکت آنان در مجامع عمومی نیست اعضاء خواستار رفع این نقیصه میباشند . در این مورد پیشنهاد میشود که اعضاء اینگونه شرکتهای مجبور به حضور در مجمع عمومی نبوده و انتخابات و رای گیری از طریق کتبی و با ارسال دستور جلسه سایر مدارک لازم به نشانی هر عضو صورت گیرد و هر عضو نظر خود را کتبا در ظرف زمانی محدود به شرکت فرستاده و آراء کتبی رسیده زیر نظر نماینده سازمان مرکزی تعاون کشور قرائت و رسیدگی شود .

۹ - مشکل عمده دیگر برای اعضاء شرکتهای تعاونی خرید اتوبوس است . در حال حاضر کارخانجات تولید کننده اتوبوس از فروش به رانندگان خودداری کرده و اکثر اتوبوسهای تولیدی خود را در اختیار دلالان و واسطهها میگذارند و آنها اتوبوسهای را با مبلغی حدود دویست تا دویست و پنجاه هزار تومان گرانتر از نرخ رسمی به خریداران میفروشند . پیشنهاد میشود که سازمان مرکزی تعاون کشور در این زمینه اقدامی نماید که کارخانجات تولید کنند اتوبوس برای تعاونیها سهمیه مناسبی از تولید خود را در نظر گرفته و ملزم بفروش آن به شرکتهای تعاونی مسافری گردند .

۱۰ - در محل ترمینال یک ایستگاه جایگاه گازوئیل احداث گردیده ولی بعلت آنکه به آن گازوئیل تحویل نمیشود فعلا " کار نمیکند پیشنهاد میشود که از شهرداری تهران خواسته شود که این جایگاه را در اختیار تعاونیهای مستقر در ترمینال گذاشته و وزارت نفت هم موظف به تامین گازوئیل مصرفی آن شود تا ناموسی اتوبوسهای تعاونی بتواند در محل ترمینال سوخت گیری نمایند .

۱۱ - برخی از شرکتهای نسبت به نرخ کمسرایه اعتراض داشته و مبلغ آنرا کم میدانند در این مورد پیشنهاد میشود که هر سال یکبار هیات



مرکز از نمایندگان سازمان مرکزی تعاون کشور شهرداری تهران، کمیته بررسی قیمت‌ها - و تعاونیهای مستقر در ترمینال تشکیل، و نرخ بهاء بلیط را برای نقاط مختلف کشور تعیین و ابلاغ نمایند.

۱۲ - در محوطه ترمینال محل‌هایی جهت برخی خدمات مانند ۵ فروشگاه - رستوران کارواش و غیره احداث گردیده که متأسفانه شهرداری تهران آنها را به عده‌ای افراد سودجو اجاره داده که آنها هم با ارائه خدمات و سرویسهای بسیار ناقص و بی‌ارزش مشغول اجحاف و چاپیدن مسافران و اعضاء تعاونیهای مستقر در ترمینال میباشند. پیشنهاد میشود چون ترمینالها بصورت تعاونی اداره میشوند لزوماً بایستی تمامی امور مربوط به آنها از نظافت گرفته تا انتظامات - گلکاری - ایجاد فروشگاه رستوران و سایر خدمات جنبی همه و همه بصورت تعاونی اداره گردد. لذا پیشنهاد میشود که سازمان مرکزی تعاون کشور مصراً از شهرداری تهران بخواهد و از طریق سایر سازمان‌های

تصمیم‌گیری در مملکت مسأله را تعقیب نماید تا هرگونه فعالیت و خدمتی در ترمینال‌های شهر تهران انجام میشود منحصر "در اختیار تعاونیها قرار گیرد و برای حصول بدین منظور ایجاد یک اتحادیه از ۱۷ شرکت تعاونی امری کاملاً ضروری و لازم میباشد و بهتر است سازمان مرکزی تعاون کشور هر چه زودتر مقدمات تشکیل این اتحادیه را فراهم سازد و چون وجود افراد یا اقل فردی که به مسائل تعاونی کاملاً آشنائی داشته باشد در این اتحادیه ضروری است بهتر است که مدیر عامل این اتحادیه یکی از کارشناسان خیر و کارآزموده سازمان مرکزی تعاون کشور باشد. و همچنین پیشنهاد میشود که سازمان مرکزی تعاون کشور دفتری در ترمینال ایجاد کند که لااقل یک کارشناس حقوقی و یک کارشناس حساس برای همیشه جهت همکاری و ارشاد و دادن خدمات در این گونه مسائل در ترمینال به انجام وظیفه بپردازند.

۱۳ - چون در گذشته شرکتهای مسافربری - نه احتیاج به نگاهداری دفاتر و اسناد مالی داشته

و نه صاحبان امتیاز آنها علاقمند به داشتن اینگونه دفاتر و اسناد بوده‌اند، لذا امور حسابداری آنها در سطحی بسیار ابتدائی و بدون نظم و ترتیب اداره میگردد.

حال با تأسیس شرکتهای تعاونی ضرورت نگاهداری حسابها آنها بصورتی کاملاً دقیق و علمی امری اجتناب‌ناپذیر میباشد و در این زمینه مشکل تمامی ۱۷ شرکت تعاونی نداشتن حسابداران وارد و روززیده است لذا برای رفع این نقص مقتضی است که سازمان مرکزی تعاون کشور فوریت یک کلاس حسابداری در محصل ترمینال جهت آموزش حسابداران تشکیل دهد و همچنین برای مدت مثلاً یک تا دو سال مرتباً حسابداران سازمان از دفاتر و اسناد مالی آنها بررسی و حسابرسی کرده و هرگونه نقص و اشکالی را رفع نمایند و ضمناً وجود یک حسابرس مستقر در ترمینال امری کاملاً ضروری است.

۱۴ - کارکنان این شرکتها که بتفاوت سالهای نسبتاً طولانی برای کار فرمایان سابق کار کرده





و نیروی جوانی خود را در راه خدمت و ایجاد منفعت برای صاحبان نگاههای مسافربری گذشته صرف نموده‌اند ، اکنون که شرکت‌های مسافربری گذشته از بین رفته و شرکت‌های تعاونی فعلی جایگزین آنها گردیده و در نتیجه کنار فرمای سابق بایستی طبق قانون کاروبیمه‌های اجتماعی مبالغی را به تناسب سوابق خدمتی هر یک به آنها بپردازد ، کار فرمایان گذشته که اکنون خود عضو شرکت‌های تعاونی بوده و غالباً هم سمت اعضاء هیات مدیره شرکت‌های تعاونی فعلی را دارند می‌خواهند برای فرار از پرداخت حقوق قانونی کارکنان اسبق خود ، مبالغ مذکور را از بودجه شرکت تعاونی برداشت کنند و طبق اظهارات پاره‌ای از اعضاء که با آنها مصاحبه شده است وزارت کار و امور اجتماعی هم در صدد صدور رای بنفع کار فرمایان سابق می‌باشد . لذا پیشنهاد میشود که فوراً سازمان مرکزی تعاون کشور به تمامی شرکت‌های تعاونی " همدستانه بخشنا همای صا در نماید و صریحاً اعلام دارد که پرداخت هر گونه وجهی از این بابت خلاف قانون تعاون و اساسنامه شرکت‌های تعاونی بوده و تمامی مسئولیت در این زمینه بعهده هیات مدیره و مدیر عامل شرکت می‌باشد .

۱۵ - اکثر شرکت‌های تعاونی مستقر در ترمینال که بیشتر آنها از ادغام چندین شرکت مسافربری کوچک تشکیل شده‌اند دارای مشکلات و مسائل فراوان تری بوده که در نتیجه وضعیت کاروبنیه مالی آنها روز بروز ضعیف تر و ناتوان تر شده ، و جذب مسافران از طرف شرکت‌های بزرگ و عدم مراجعه مسافران به شرکت‌های کوچک و کمی کار بتدریج اینگونه شرکت‌ها را به ورشکستگی نزدیک می‌سازد .

عدم تعادل در توزیع درآمد بین این شرکت‌ها باعث خواهد شد شرکت‌های تعاونی ضعیف به نفع شرکت‌های تعاونی بزرگتر از میدان خارج شوند و نوعی

انحصار و مونیول در کار تعاونیهای ترمینال بوجود بیاید . مشکلات تعاونیهای کوچک به دو دسته تقسیم میشود که یک قسمت آن ناشی از ضعف مالی و خدماتی آنهاست و قسمت دیگر مربوط به شرایط نامتعادل و غیر منصفانه است که به نفع تعاونیهای بزرگ در ترمینال حاکم است .

عدم تعادل در توزیع درآمد بین این شرکتها باعث خواهد شد شرکت‌های تعاونی ضعیف به نفع شرکت‌های تعاونی بزرگتر از میدان رفته و نوعی انحصار در کار تعاونیهای ترمینال بوجود بیاید تعاونی‌های مصرف که ابتدا بوجود آمدند و شهرت تاریخی یافتند عضویت خود را به یک طبقه محدود نکردند

۱۶ - اعمال نظر در تقسیم بندی مکان دفاتر بطوریکه دو طرف راهروی ورودی به محوطه داخلی ترمینال را به شرکت‌های بزرگ مانند تی تی تی و ایران پیماداده‌اند . که در نتیجه اکثر مسافریں در همان ابتدای ورود به آن شرکت‌ها مراجعه کرده و از آن‌ها بلیط خریداری میکنند و هر جقدر از راهروی ورودی دور تر می‌شویم به همان نسبت مراجعه مسافریں جهت تهیه بلیط کمتر میشود . در روز مصاحبه راننده‌های از تعاونی شماره ۳ ماشین خود را که عازم شیراز

بوده نویسنده نشان داد که تنها ۶ مسافر داشت و او معتقد بود که این وضعیت برای آنها کاملاً " زیان آور است در حالیکه در همان هنگام من شاهد صف نسبتاً " طولیل در جلوه دفتر تعاونی شماره یک بودم در تعاونی شماره ۸ راننده دیگری مدعی بود که مدت دور و راست که ماشین او در ترمینال خوابیده و هنوز هم چهار اتوبوس دیگر قبل از او در نوبت حمت سوار کردن مسافر به قم قرار دارند در حالیکه در گذشته روزانه چهار بار به قم مسافر حمل میکرده است .

۱۷ - احسار در تعطیل نمودن دفاتر فروش بلیط در داخل شهر مسلماً " اقدامی در جهت حمایت از منافع سرمایه داران صاحب امتیاز شرکت‌های مسافربری بزرگ بوده و به درآمد تعاونیهای کوچک ضربه بزرگی میزند و همچنین این اقدام به زیان مسافریں است زیرا در گذشته دفاتر این شرکت‌ها در نقاط مختلف شهر بر اکنده بود و هر شرکت مسافریں خاص خود را حمل میکرد و لسی باسته شدن دفاتر آنها در شهر تمامی مسافریں محور به تهیه بلیط در ترمینال می‌باشند که ما توجه به مسئله فوق و اشغال محل‌های مرغوب از طرف شرکت‌های تعاونی بزرگ تا حدود ۸۰٪ از مسافریں را تعداد قلیل شرکت‌های تعاونی بزرگ مانند - تی تی تی - ایران بیما - مهن‌تسور جذب میکنند و در نتیجه سهم سایر شرکت‌های تعاونی از مسافریں بسیار باین آمده که همین امر موجبات ورشکستگی و تعطیل آنها را سرودی فراهم خواهد ساخت . ضمناً " هر مسافر برای تهیه بلیط باستی به ترمینال مراجعه کند و مقصدار معتناهی کرایه بابت رفت و برگشت خود از ترمینال سیر داد و سواعتها وقت وی بی حمت هدر رفته که این خود ضرری اجتماعی است .

پیشنهاد میشود که سریعاً " منوعیت فروش بلیط در داخل شهر حذف شده و تمامی تعاونیها به ایجاد دفتر حمت فروش بلیط در هر نقطه شهر اقدام نمایند . /ع