

از شعله ور کردن آتش جنگ خودداری کنید
جنگ برای اکثریت اهالی فاجعه آفرین و برای
اقلیت لاشخوران جنگی ارمغان آور
ننگ و نفرت بر جنگ افروزان و جنایتکاران جنگی
گسترده ترو مستحکمتر باد همبستگی اکثریت اهالی
جامعه بمثابه قربانیان جنگ آمریکا-اسرائیل
و ایران و جنگ چهل اندی ساله اقلیت در قدرت
حکومت اسلامی در ایران

- کانال سندیکای کارگران نیشکر هفت تپه: باید از مطالبه گری عبور کرد و به مبارزه سلام کرد

- کرایه‌ای که از جیب کارگر می‌رود، اجاره‌ای که از خیابان درمی‌آید

- تجمع اعتراضی جمعی از دانش‌آموزان شهرهای شهرکرد و بیرجند نسبت به حضوری شدن امتحانات مقابل ساختمان استانداری استان‌های چهارمحال و بختیاری و خراسان جنوبی

- عرفان خادم بازداشت شد

- عفوبین الملل: معترضان و دگراندیشان ایران در معرض خطر اعدام

- عفو بین الملل: به مبارزه برای دفاع از حقوق کارگران صنعت پوشاک بپیوندد

*کانال سندیکای کارگران نیشکر هفت تپه: باید از مطالبه گری عبور کرد و به مبارزه سلام کرد

بازنشستگان محترم شوش / کرخه/ هفت تپه:

باید از مطالبه گری عبور کرد و به مبارزه سلام کرد / ما ناخواسته و بر اساس اهرمهای پی در پی و فشارهای سنگین معیشت در نهایت به خیابان سوق داده می شویم.

هیچ وقت حق انتخابی پیش روی ما نبوده اکنون نیز برای رهایی از غول تورم و زندگی نکبت بار می ایستیم و به کف خیابان سلامی دوباره می کنیم!...

سلام #کف_خیابان

سلام این آخرین پناه

سلام ای آخرین سنگر

یکشنبه ساعت ۱۰ درب تامین اجتماعی شوش

تا رسیدن به تمامی مطالبات خود در کف خیابان می مانیم

باز درمیدان همه با هم حضور خواهیم یافت

و عده ما یکشنبه درب تامین اجتماعی شوش

۳ خرداد/۱۴۰۵



وعدۀ ما یکشنبه درب سازمان تأمین اجتماعی شوش

۳ خرداد ۱۴۰۵

بازنشستگان محترم شوش / کرخه / هفت تپه
باید از مطالبه گری عبور کرد و به مبارزه سلام کرد. ما
ناخواسته و بر اساس اهرمهای پی در پی و فشارهای سنگین
معیشت در نهایت به خیابان سوق داده می شویم.
هیچ وقت حق انتخابی پیش روی ما نبوده اکنون نیز برای
رهایی از غول تورم و زندگی نکبت بار می ایستیم و به کف خیابان
سلامی دوباره می کنیم ...!

سلام #کف_خیابان
سلام این آخرین پناه
سلام ای آخرین سنگر
یکشنبه ساعت ۱۰ درب تأمین اجتماعی شوش

تا رسیدن به تمامی مطالبات خود در کف خیابان می مانیم
باز درمیدان همه با هم حضور خواهیم یافت 🖐️

نابود باد بندگی، زنده باد زندگی!

*کرایه ای که از جیب کارگر می رود، اجاره ای که از خیابان درمی آید

حمل و نقل عمومی در شهر فقط یک «خدمت شهری» نیست؛ شرط حضور در شهر است. برای کسی که هر روز از جنوب، حاشیه یا شهرهای اقماری به محل کارش می رسد، اتوبوس و مترو نه انتخابی میان چند گزینه، بلکه راه ورود به زندگی روزمره است: رفتن به کار، درمان، مدرسه، دانشگاه،

خرید، دیدار خانواده، پیگیری کار اداری و حتی نفس کشیدن در شهری که بخش بزرگی از آن با پول و خودرو خصوصی‌سازی شده است.

در چنین شهری، کرایه حمل‌ونقل عمومی فقط چند هزار تومان ساده نیست. این کرایه، عوارضی است که کارگر برای حق حضور در شهر می‌پردازد. هر بار کارت بلیت زده می‌شود، بخشی از مزد روزانه پیشاپیش از جیب کسی کم می‌شود که برای تولید، خدمات، نظافت، نگهداری، فروش، پرستاری، کارگاه، کارخانه یا اداره به شهر حرکت می‌کند. حمل‌ونقل عمومی همان مسیری است که نیروی کار را هر روز به شهر می‌رساند؛ پس هزینه آن نباید دوباره از جیب خود نیروی کار برداشته شود.

اخبارها گواهی می‌دهد که درآمد مستقیم مترو از فروش بلیت، در برابر کل هزینه‌ها و بودجه شهرداری عدد تعیین‌کننده‌ای نیست. در بودجه ۱۴۰۴، درآمد مستقیم فروش بلیت مترو حدود ۲۱۷۷ میلیارد تومان برآورد شده، در حالی که هزینه شرکت بهره‌برداری مترو حدود ۱۸ هزار میلیارد تومان است؛ یعنی فروش بلیت فقط حدود ۱۲ درصد هزینه جاری مترو را پوشش می‌دهد. اگر کل بودجه شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه شهرداری را در نظر بگیریم، سهم فروش بلیت مترو حدود یک درصد است. متن ضمیمه از همین جا نتیجه می‌گیرد که رایگان کردن مترو بار مالی غیرقابل‌تحملی به شهر تحمیل نمی‌کند و مسئله، بیش از آنکه «نبود پول» باشد، اولویت‌گذاری طبقاتی بودجه شهری است.

برای اتوبوس و به‌ویژه خطوط بی‌آرتی، مسئله حتی روشن‌تر است. مترو دست‌کم نیازمند سرمایه‌گذاری سنگین برای تونل، ایستگاه، قطار، سیگنالینگ و زیرساخت است. اما بی‌آرتی از خیابان‌هایی استفاده می‌کند که پیشاپیش از بودجه عمومی، زمین عمومی و فضای مشترک شهر ساخته شده‌اند. در بی‌آرتی یک خط از خیابان جدا می‌شود، از ترافیک عمومی مصون می‌ماند و به مسیر انحصاری حمل‌ونقل تبدیل می‌شود. همین امتیاز فضایی، ارزش اقتصادی ایجاد می‌کند. وقتی اتوبوس‌ها در مسیرهای پرتردد، با مسافر ایستاده و گردش سریع حرکت می‌کنند، این خطوط می‌توانند درآمدزا باشند؛ تا جایی که شرکت‌های خصوصی حاضر شوند برای گرفتن امتیاز بهره‌برداری، اتوبوس، راننده و نیروی اداری خود را وارد کنند و در عین رعایت کرایه مصوب، به شرکت واحد اجاره یا سهمی بپردازند. درباره نمونه‌هایی مثل بهره‌برداری خصوصی از خط راه‌آهن - تجریش، اطلاعات عمومی و شفاف کافی در دسترس نیست؛ همین نبود شفافیت، خودش بخشی از مسئله است.

از نظر رسمی، نرخ بلیت هم همچنان توسط شورای شهر تعیین می‌شود. برای سال ۱۴۰۴، طبق اعلام شورای شهر، بهای بلیت اتوبوس‌های تندرو تا پنج کیلومتر ۲۷۵۰ تومان و برای هر پنج کیلومتر اضافه ۶۰۰ تومان تعیین شده است. یعنی حتی وقتی مسیر، مسیر عمومی است؛ خیابان، خیابان عمومی است؛ و مسافر اصلی، طبقات کارگر و کم‌درآمدند، باز هم ورود به این مسیر عمومی مشروط به پرداخت است. در واقع، شهر از یک سو از نیروی کار برای چرخیدن استفاده می‌کند و از سوی دیگر برای رساندن همین نیروی کار به محل کار از او کرایه می‌گیرد.

اینجاست که باید پرسید: خیابان مال کیست؟ اگر بخشی از خیابان عمومی به خط ویژه تبدیل شده، اگر شهر از کاهش ترافیک و آلودگی سود می‌برد، اگر کارفرماها از رسیدن روزانه کارگران به محل کار

سود می‌برند، چرا هزینه جابه‌جایی باید روی دوش همان کسی باشد که کمترین سهم را از ثروت شهر دارد؟

دفاع از حمل‌ونقل رایگان، دفاع از «مجانای‌خواهی» نیست؛ دفاع از بازگرداندن بخشی از ثروتی است که هر روز از کار مردم ساخته می‌شود. شهر بدون کارگران، فروشندگان، رانندگان، پرستاران، کارمندان جزء، کارگران خدماتی و نیروهای روزمزد نمی‌چرخد. اما همین گروه‌ها بیش از همه مجبورند برای رفت‌وآمد هزینه بدهند. برای طبقات مرفه، کرایه اتوبوس مسئله‌ای نیست؛ برای کارگر، همین هزینه وقتی در دو مسیر رفت‌وبرگشت، در چند نفر از اعضای خانواده و در سی روز ماه ضرب شود، به بخشی واقعی از فشار معیشت تبدیل می‌شود.

تجربه‌های جهانی هم نشان می‌دهد رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی فقط یک شعار نیست. در تالین، پایتخت استونی، کل شبکه حمل‌ونقل عمومی برای ساکنان شهر رایگان شد و هزینه آن از محل مالیات درآمدی تأمین شد که به شهرداری محل سکونت افراد اختصاص می‌یافت. در دانکرک فرانسه نیز اتوبوس‌ها رایگان شدند و بخشی از منابع از مالیات حمل‌ونقل شرکت‌ها و بازتخصیص هزینه‌های شهری تأمین شد.

در دانکرک، رایگان شدن اتوبوس فقط مسئله جابه‌جایی نبود؛ تنش میان راننده و مسافر بر سر بلیت کم شد، برچسب «فقیر» و «دانشجو» از روی مسافران برداشته شد و مردم حمل‌ونقل رایگان را نوعی بازتوزیع آشکار ثروت دیدند. در بررسی تجربه تالین نیز استفاده از حمل‌ونقل عمومی افزایش یافت و بیشترین تغییر رفتاری مربوط به گروه‌های کم‌درآمد بود؛ یعنی همان‌هایی که هزینه بلیت برایشان مانع واقعی حضور در شهر بود.

پس بحث فقط ترافیک نیست. ممکن است رایگان شدن به‌تنهایی همه خودروهای شخصی را از خیابان جمع نکند. اما اثر طبقاتی آن روشن است: کسی که قبلاً به‌خاطر هزینه بلیت از سفر درمانی، کاریابی، دیدار خانوادگی، آموزش یا حضور در فضای عمومی صرف‌نظر می‌کرد، امکان حرکت پیدا می‌کند. حمل‌ونقل رایگان یعنی شهر برای فقرا کمی کمتر بسته می‌شود.

امروز شهرداری و دولت معمولاً حمل‌ونقل عمومی را هزینه می‌بینند؛ اما در عمل از آن درآمد هم می‌گیرند. در مترو از بلیت، غرفه، تبلیغات و املاک پیرامونی؛ در اتوبوس و بی‌آرتی از کرایه و گاهی از واگذاری بهره‌برداری. البته درباره بی‌آرتی تهران اطلاعات شفاف، منظم و قابل دسترس درباره قراردادهای اجاره‌ها، سود بهره‌برداران و سهم شرکت واحد وجود ندارد. این ابهام باید پایان یابد. اگر از خط ویژه‌ای که از فضای عمومی شهر جدا شده درآمد ساخته می‌شود، مردم حق دارند بدانند چه کسی، چقدر و با چه قراردادی از آن منتفع می‌شود.

اما مطالبه اصلی فراتر از شفافیت است: حمل‌ونقل عمومی باید رایگان، همگانی و باکیفیت باشد. هزینه آن باید از جایی تأمین شود که ثروت شهر را تصاحب می‌کند: عوارض سنگین‌تر بر خودروهای لوکس و آلاینده، مالیات شهری بر املاک گران‌قیمت، سهم کارفرمایان بزرگ از جابه‌جایی نیروی کار، درآمدهای پایدار شهری و بودجه عمومی. در یادداشت ضمیمه هم بر همین مسیرها تأکید شده است: عوارض خودرو، آلاینده‌گی، طرح ترافیک، مالیات و عوارض بر کسب‌وکارهای پردرآمد و املاک گران‌قیمت می‌توانند منابع جایگزین باشند.

شهر نمی‌تواند هم از کار مردم تغذیه کند، هم راه رسیدن مردم به کار را بفروشد. نمی‌شود خیابان عمومی را به مسیر درآمدزایی تبدیل کرد و بعد از کارگر، دانشجو، بازنشسته، زن خانه‌دار، کودک مدرسرو و بیکار جویای کار کرایه گرفت. حمل‌ونقل عمومی، به‌ویژه اتوبوس و بی‌آرتی، باید از منطق کسب درآمد خارج شود و به منطق حق بازگردد. حق جابه‌جایی، حق حضور در شهر است. و شهری که برای عبور از آن باید مدام پول داد، شهری نیست که به همه تعلق داشته باشد.

چاره کارگران وحدت و تشکیلات است.

سندیکای کارگران شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه

***تجمع اعتراضی جمعی از دانش‌آموزان شهرهای شهرکرد و بیرجند نسبت به حضوری شدن امتحانات مقابل ساختمان استانداری استان‌های چهارمحال و بختیاری و خراسان جنوبی**

گزارش‌ها و فیلم‌های منتشره در شبکه‌های اجتماعی، از تجمع اعتراضی روزپنجشنبه 31 اردیبهشت، جمعی از دانش‌آموزان شهرهای شهرکرد و بیرجند نسبت به حضوری شدن امتحانات مقابل ساختمان استانداری استان‌های چهارمحال و بختیاری و خراسان جنوبی، خبر می‌دهند.

همین گزارش‌ها حاکی از ادامه تجمع تا پاسی از شب در شهرکرد و یورش نیروهای سرکوب حکومت موروئی اسلامی به تعدادی از دانش‌آموزان معترض می‌باشد.

***عرفان خادم بازداشت شد**

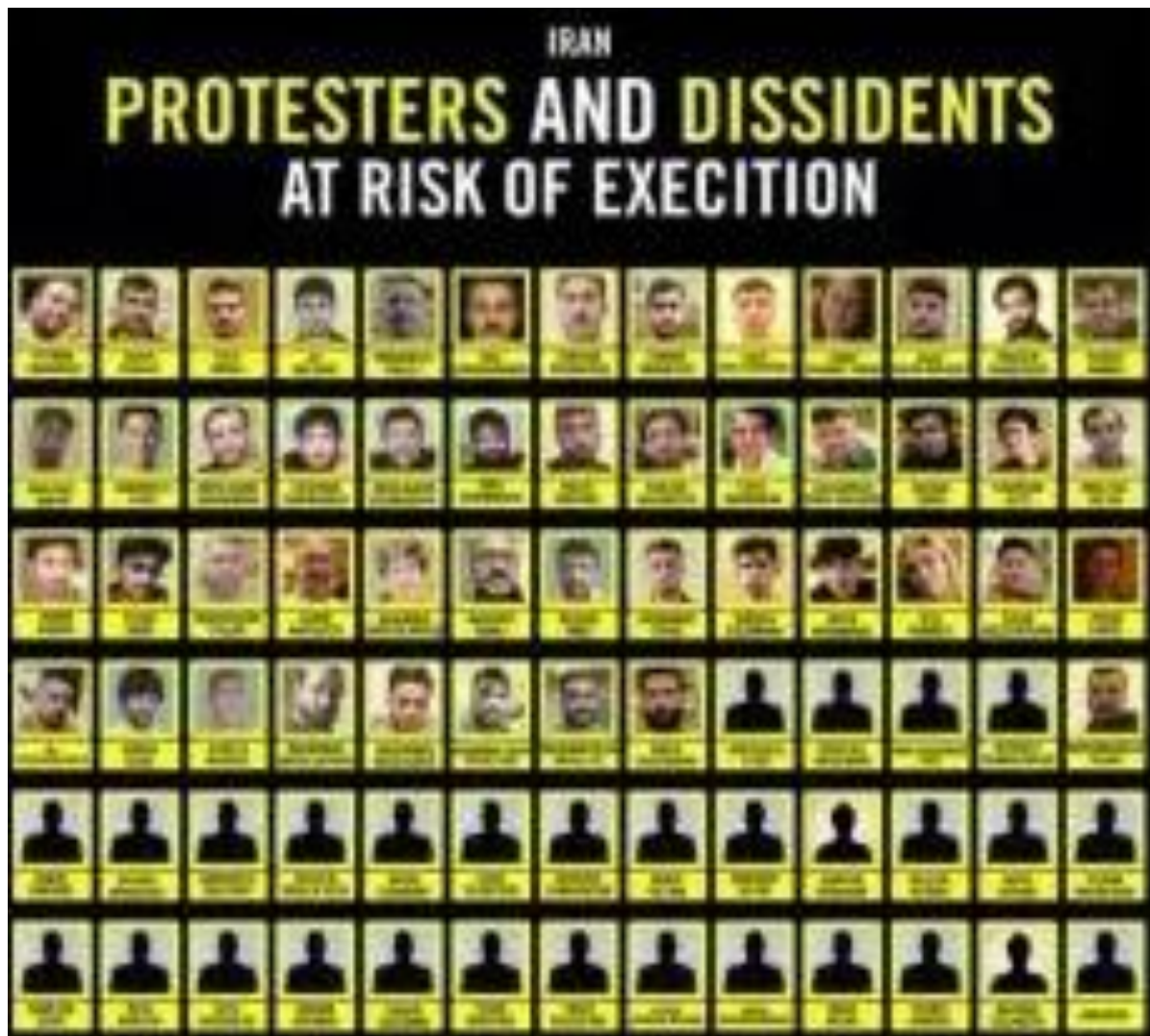
عرفان خادم، دانشجوی ۲۱ ساله مهندسی برق دانشگاه صنعتی شریف از دو هفته پیش توسط جمهوری اسلامی ربوده شده و هنوز اطلاعی از او در دست نیست.

به گزارش کانال دانشجویان متحد، علی شریفی‌زارچی در شبکه اجتماعی ایکس از بازداشت این دانشجو خبر داد و افزود: طبق اطلاع تشکل‌های صنفی و دانشجویی دانشگاه، خبر بازداشت او به دلیل فشار مزدوران امنیتی جمهوری اسلامی بر خانواده‌اش تاکنون منتشر نشده‌بود و حتی نزدیکترین دوستانش هم از ربوده‌شدن او بی‌اطلاع بودند.

***عفو بین الملل: معترضان و دگراندیشان ایران در معرض خطر اعدام**

از زمان آغاز حملات غیرقانونی آمریکا و اسرائیل به ایران در ۲۸ فوریه ۲۰۲۶، مقام‌های ایرانی دست‌کم ۳۶ نفر را که پس از محاکمه‌هایی به‌شدت ناعادلانه و بر اساس اتهام‌هایی با انگیزه سیاسی به اعدام محکوم شده بودند، به‌طور خودسرانه اعدام کرده‌اند. دست‌کم ۷۸ معترض، دگراندیش و افراد دیگری که دارای ارتباط واقعی یا ادعایی با گروه‌های اپوزیسیون ممنوعه هستند، هم‌اکنون با حکم اعدام روبه‌رو بوده و در خطر اعدام قرار دارند. این افراد شامل ۴۱ نفر می‌شوند که در ارتباط با اعتراضات ژانویه ۲۰۲۶ بازداشت شده‌اند. دست‌کم پنج نفر از این ۷۸ نفر، در زمان ارتکاب جرم ادعایی کودک بوده‌اند. نگرانی‌ها درباره اعدام‌های بیشتر افزایش یافته است، زیرا مقام‌های ایرانی همچنان از مجازات اعدام به‌عنوان ابزاری برای سرکوب مخالفت‌ها استفاده می‌کنند و مقام‌های ارشد نیز خواستار رسیدگی فوری و مجازات‌های «شدید» برای بازداشت‌شدگان از زمان آغاز جنگ شده‌اند.

مقام‌های ایرانی باید فوراً تمامی اعدام‌های برنامه‌ریزی‌شده را متوقف کنند، همه احکام اعدام را لغو نمایند و با هدف لغو کامل مجازات اعدام، تعلیق رسمی اجرای تمامی اعدام‌ها را برقرار سازند.



*عفو بین الملل: به مبارزه برای دفاع از حقوق کارگران صنعت پوشاک بپیوندید

کارگران صنعت پوشاک در کشورهای بنگلادش، هند، پاکستان و سریلانکا هر روز در شرایطی دشوار و غیرانسانی برای تأمین معاش خانواده‌های خود تلاش می‌کنند. بسیاری از آنان با دستمزدهای ناچیز، اضافه‌کاری اجباری و بدون دستمزد، آزار جنسی، فشارهای شدید کاری، نبود خدمات درمانی مناسب و دیگر اشکال استثمار روبرو هستند.

سال‌هاست دولت‌ها و شرکت‌های بزرگ مد و پوشاک از این شرایط سود می‌برند. گزارش‌ها نشان می‌دهد که در برخی کارخانه‌های سریلانکا، میزان تولید مورد انتظار از کارگران تا سه برابر افزایش یافته؛ به‌گونه‌ای که کارگران حتی فرصت نوشیدن آب یا استفاده از زمان ناهار خود را ندارند، زیرا در غیر این صورت قادر به رسیدن به سهمیه تعیین‌شده و دریافت دستمزد نخواهند بود. در هند نیز بسیاری از کارگران ناچارند روزانه ۱۰ تا ۱۲ ساعت و هفته‌ای شش یا هفت روز کار کنند تا تنها بتوانند حداقل نیازهای زندگی خود را تأمین کنند.

در چنین شرایطی، تشکیل اتحادیه و داشتن صدایی جمعی یکی از معهود راه‌های دفاع از حقوق کارگران است. اما کارگرانی که برای سازماندهی و ایجاد تشکل‌های صنفی تلاش می‌کنند، اغلب با تهدید، اخراج و سرکوب روبه‌رو می‌شوند. در پاکستان، زنی کارگر که برای مقابله با آزار جنسی روزانه در محیط کار تلاش کرده بود اتحادیه‌ای تشکیل دهد، مجبور به ترک شغل خود شد. در بنگلادش نیز کارگری که از کودکی در کارخانه پوشاک مشغول به کار بود، تنها به دلیل عضویت در اتحادیه از ترفیع محروم شد.

فعالان کارگری می‌گویند: کارگران زمانی که صدای اعتراض خود را بلند می‌کنند نادیده گرفته می‌شوند؛ هنگامی که تلاش می‌کنند متشکل شوند، تهدید و اخراج می‌شوند؛ و وقتی دست به اعتراض می‌زنند، با خشونت، بازداشت و حتی تیراندازی مواجه می‌شوند.

تغییر این وضعیت تنها زمانی ممکن خواهد بود که دولت‌ها از حق کارگران برای تشکلیابی، سازماندهی و برخورداری از شرایط کار شایسته حمایت کنند.

شما چه می‌توانید بکنید؟

با حمایت از کارگران صنعت پوشاک و امضای دادخواست‌های بین‌المللی، از دولت‌های بنگلادش، هند، پاکستان و سریلانکا بخواهید حق کارگران برای برخورداری از کار شایسته، امنیت شغلی و آزادی تشکلیابی را تضمین کنند.

لینک برای امضای طومار:

<https://www.amnesty.org/en/petition/join-the-fight-for-garment-workers-rights/>

akhbarkargari2468@gmail.com