

اخبار کارگری

تجمع داوطلبان آزمون استخدامی آموزش و پرورش در تهران

داوطلبان آزمون استخدامی ماده ۲۸ سال ۱۴۰۴ در تهران تجمع کردند. این جاماندگان استخدامی در ارتباط با دلایل اعتراض صنفی خود به ایلنا می گویند: ما در آزمون کتبی و مصاحبه قبول شدیم. هر ساله تکمیل ظرفیت در آموزش و پرورش انجام می‌شد اما در سال ۱۴۰۴ با وجود بودجه و مجوز از سوی سازمان امور استخدامی و سازمان برنامه و بودجه کشور برای برگزاری تکمیل ظرفیت برای ۷۰۰۰ داوطلب، متأسفانه تکمیل ظرفیت بر گزار نشد و وزارت آموزش و پرورش به ما داوطلبان اعلام کرد که برای آزمون ۱۴۰۵ آماده شوید.

آنها افزودند: حال با توجه به عدم امکان برگزاری آزمون در شرایط فعلی کشور و با توجه به کمبود معلم، وزارت آموزش و پرورش حاضر نیست ما را به عنوان نیروهای ذخیره آموزش و پرورش که تمامی مراحل مصاحبه را گذرانده‌یم، استخدام کندو حتی کیفیت آموزش مجازی را با به کارگیری نیروهای بازنشسته کاهش داده‌اند. این نیروها خواستار روشن شدن وضعیت استخدامی خود هستند و می گویند: یک سال است با تکلیف و سرگردانیم.



■■■■

بازنشستگان آینده‌ساز

خواستار اجرای متناسب‌سازی شدن
جمعی از بازنشستگان صندوق حمایت و بازنشستگی آینده‌ساز با راهاندازی کارزاری خطاب به رئیس‌جمهور، رئیس مجلس، رئیس قوه قضاییه، رئیس کمیسیون اصل ۹۰، رئیس کمیسیون اجتماعی رئیس هیات امنای صندوق حمایت و بازنشستگی آینده‌ساز و وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی، خواستار اجرای کامل هر حله سوم متناسب‌سازی حقوق براساس بند «ر» ماده ۲۸ قانون برنامه هفتم پیشرفت شدند.

به گزارش ایلنا، امضاکنندگان این کارزار با اشاره به اینکه اجرای مراحل متناسب‌سازی حقوق در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ در صندوق آینده‌ساز به تصویب هیات امنارسیده و احکام آن نیز صادر شده، تأکید کرده‌اند که اجرای هر حله سوم متناسب‌سازی در سال ۱۴۰۵ یک تکلیف قانونی است و خواستار اجرای فوری، کامل و بدون قیدو شرط این حکم قانونی است.

در این کارزار آمده است: در صندوق حمایت و بازنشستگی آینده‌ساز، مراحل متناسب‌سازی سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ پس از طی تمامی تشریفات قانونی، طبق فرمول تأمین اجتماعی به تصویب هیات امنارسیده، احکام حقوقی آن صادر و اجرا شده و باید این فرآیند رسمی تثبیت و مستمر و اجرایی باقی بماند. بنابراین اجرای هر حله باثانی متناسب‌سازی ۹۰درصد حقوق زمان برقراری مستمری، در سال ۱۴۰۵، مطابق فرمول تأمین اجتماعی، یک تکلیف قانونی است و هیچ مرجعی حق توقف، تغییر یا تقلیل آن را ندارد.

با گذشت بیش از چهار ماه از سال جاری، بازنشستگان آینده‌ساز همچنان بدون اجرای متناسب‌سازی و افزایش قانونی حقوق، بار سنگین تورم و هزینه‌های سرسام‌آور معیشت و... را بدون متناسب‌سازی که خلاف اراده قانون‌گذار است، تحمل می‌کنند. استمرار این وضعیت نامطلوب، مغایر حکم صریح قانون، ناقض حقوق متناسبه بازنشستگان و خلاف عدالت است. ما امضاکنندگان این کارزار، اجرای فوری، کامل و بدون قید و شرط هر حله سوم متناسب‌سازی، تثبیت مراحل قبلی و تحقق کامل سقف ۹۰درصد مقرر در قانون برنامه هفتم پیشرفت را مطالبه می‌کنیم و هرگونه عدول از قانون را غیرقانونی و غیرقابل پذیرش می‌دانیم.



■■■■

مرگ ومصومیت سه کارگر ساختمانی در نیشابور

صبح دیروز ریزش آوار یک ساختمان به مرگ یک کارگر ساختمانی و مجروح شدن دو کارگر دیگر انجامید.به گزارش ایلنا، این حادثه صبح روز شنبه در نیشابور زمانی رخ داد که سه کارگر ساختمانی مشغول نوسازی یک واحد قدیمی واقع در خیابان خاتم النبیین بودند و با ریزش ناگهانی بخشی از سقف ودیواره ساختمان دچار حادثه شدند.بنابر این گزارش، پس از حضور نیروهای امداد و نجات در محل حادثه، سه کارگر با تلاش امدادگران از زیر آوار خارج شدند اما متأسفانه یکی از آنها با ۵۵سال سن جان خود را از دست داده بود.

■■■■

مرگ یک کارگر ساختمانی در مشهد

یک کارگر در بلوار سجاد مشهد، هنگام کار ساختمانی، به دلیل رعایت نشدن نکات ایمنی حین کار از ارتفاع طبقات به کف چاهک آسانسور سقوط کرد.به گزارش ایلنا، این کارگر ۳۲ساله به علت شدت صدمات و جراحات وارده قبل از انتقال به بیمارستان جان خود را از دست داد.



گلینا حسین پور اصفهانی

در روزگاری که تورم، دستمزدهای ناچیز و بیکاری بر اقتصاد سایه انداخته، روایی خانه‌دار شدن به‌ویژه در پایتخت، سال‌هاست برای جوانان به‌سرایی دست‌نیافتنی تبدیل شده‌است.

در چنین شرایطی، سال‌ها بسیاری از مردم خودرو را آخرین دارایی قابل اتکای خود می‌دانستند و برای بسیاری، خودرو فقط یک وسیله نقلیه نبود بلکه ابزاری برای کسب درآمد از شغل دوم و مسافر کشی به شمار می‌رفت یا دستکم بخشی از هزینه‌های سنگین رفت‌وآمد روزانه را جبران می‌کرد اما اکنون همین دلخوشی کوچک نیز از بین رفته‌است. خودرو هم به‌تدریج از دسترس خانوارها خارج و رؤیای خرید آن به‌فهرست بلندآرزوهای دست‌نیافتنی جوانان ایرانی اضافه‌شده‌است. نگاهی به روند پنج‌دهه گذشته، عمق این شکاف را به‌خوبی نشان می‌دهد. برای درکافت شدید قدرت خرید، کافی است وضعیت یک کارگر حداقل‌بگیر را در سال‌های ۱۳۶۵، ۱۳۷۵، ۱۳۸۵، ۱۳۹۵ و در نهایت ۱۴۰۵ با یکدیگر مقایسه کنیم. البته پیش از بررسی این واقعیت تلخ، باید یک فرض غیرواقعی را بپذیریم. در تمام این محاسبات فرض می‌کنیم که یک کارگر ۱۰۰ درصد حقوق ماهانه خود را پس‌انداز می‌کند و حتی یک ریال هم برای مسکن، خوراک، پوشاک، درمان و سایر هزینه‌های زندگی نمی‌پردازد. همین فرض غیرممکن، عمق بحران کاهش قدرت خرید را آشکارتر می‌کند.

دهه ۶۰: روزگار پیکان و تورم جنگ

در سال ۱۳۶۵، اقتصاد ایران تحت تأثیر شرایط جنگ قرار داشت و نرخ تورم به ۳۳٫۸درصد رسیده بود. در آن سال، شورای عالی کار حداقل دستمزد کارگران را ۲ هزار و ۱۶۰ تومان تعیین کرد؛ رقمی که با وجود پایین بودن سطح عمومی قیمت‌ها، فاصله قابل توجهی با هزینه خرید کالاهای بادوام داشت.

رنو دو در، از رزاترین خودروی بازار ایران در آن دوره به شمار می‌آمده و قیمتی حدود ۷۵ هزار و ۸۵۰ تومان داشت و پیکان که در آن سال محبوب‌ترین وسیله نقلیه خانوارها به‌شمار می‌رفت، قیمتی حدود ۱۱۰ هزار تومان داشت.

قیمت دولتی رنو ۵ در اوایل دهه ۶۰ (سال ۱۳۶۱) حدود ۷۰ هزار تومان و بهای آزاد آن هم حول و حوش ۱۱۴۰۰ الی ۱۵ هزار تومان بود که البته این مبلغ هیچ‌گاه ثابت‌نماند و ظرف مدت چند سال، یعنی در سال ۱۳۶۵ شمسی به مرز ۴۰۰ هزار نزدیک شد و پس از مدتی و در سال ۱۳۶۹، رقم ۸۰۰ هزار تومان را هم رد کرد. بر این اساس، یک کارگر حداقل‌بگیر در سال ۱۳۶۵، اگر تمام حقوق خود را پس‌انداز می‌کرد، برای خرید ارزان‌ترین مدل رنو با قیمت دولتی به حدود ۲ سال و ۸ ماه زمان نیاز داشت.

دهه ۷۰: ورود پراید به بازار خودرو ایران
دولت، دهه ۷۰ را با اجرای سیاست‌های تعدیل اقتصادی آغاز کرد. در سال ۱۳۷۵، نرخ تورم به ۳۳٫۲درصد رسید و شورای عالی کار حداقل دستمزد را ۲ هزار و ۷۲۱ تومان تعیین کرد. در آن مقطع، قدرت خرید سکه افزایش یافت و یک کارگر با دواومه پس‌انداز می‌توانست یک سکه ۱۱ هزار تومانی بخرداما بازار خودرو و مسیر دیگری را طی کرد. گزارش‌ها حاکی از آن است که در دهه ۷۰ جهش بی‌سابقه‌ای در قیمت خودرو به‌وجود آمد. اگرچه در این دهه خودرو «پراید» در ایران تولید می‌شد اما این خودرو و ارزان‌ترین خودرو در بازار نبود لذا به قیمت ارزان‌ترین خودرو در سال ۱۳۷۵ یعنی رنو ۵ استناد می‌کنیم؛ خودرویی که بین ۱۵ تا ۱۸ میلیون تومان قیمت داشت و برای قشر فرودست و کارگر ایران در دسترس‌ترین خودروی قابل خریداری به‌شمار می‌رفت.

جهش قیمت در این دوره، خودرو را از یک کالای مصرفی به یک دارایی گران‌قیمت برای بسیاری از خانوارها تبدیل کرد؛ روندی که در دهه‌های بعد نیز ادامه یافت.

دهه‌های ۸۰ و ۹۰: بهبود نسبی قدرت خرید خودرو

در میانه دهه ۸۰، شرایط تاحدی تغییر کرد. در سال ۱۳۸۵، نرخ تورم به ۱۱٫۹درصد کاهش یافت و حداقل دستمزد به ۱۵۰ هزار تومان رسید. در این دوره، یک کارگر برای خرید یک پراید ۷٫۵ میلیون تومانی به حدود ۵۰ ماه یعنی ۴ سال و ۲ ماه پس‌انداز نیاز داشت.

گزارش

ادامه اعتراض کارگران چوکا به معوقات مزدی و اخراج همکاران

تجمع‌های اعتراضی کارگران شرکت چوکا تالش همچنان ادامه دارد که دلیل اصلی این اعتراض‌ها، پرداخت نشدن حقوق و معوقات، اخراج شماری از همکاران و نبود سرمایه در گردش برای ادامه فعالیت این واحد صنعتی است.

کارگران شرکت چوکا تالش با اشاره به وضعیت بحرانی این واحد قدیمی صنعتی، به ایلنا می‌گویند کاهش تولید، نبود سرمایه در گردش، بدهی‌های آنباشته و ضعف مدیریتی، این کارخانه را در معرض رکود و تعطیلی قرار داده‌است.

به گفته آنان، چوکا در حوزه تولید خمیر چوب، کارتن و مقوا؛ از ظرفیت بالایی بر خوردار است و در صورت فعالیت کامل، می‌تواند بخش قابل توجهی از نیاز کشور به کاغذ و مقوا را تأمین کند اما این ظرفیت در سال‌های اخیر به دلیل بی‌توجهی و نبود حمایت‌مؤثر بلااستفاده مانده‌است.

کارگران معترض می‌گویند حقوق و معوقات مزدی آنان از فروردین تا خرداد ۱۴۰۵ پرداخت نشده و در این مدت فقط با وعده‌های مکرر روبه‌رو بوده‌اند. آنان همچنین اعلام می‌کنند که در اسفند ۱۴۰۴ حدود ۲۵ نفر از کارگران این مجموعه اخراج شده‌اند و این مساله بر نگرانی‌های شغلی سایر کارگران افزوده‌است.

کارگران با اشاره به فحش حقوقی مدیر عامل شرکت مدعی شدند دریافتی برخی مدیران

قیمت ارزان‌ترین خودروی داخلی از دستمزد ۶ سال نیروی کار حداقل‌بگیر بیشتر است

درآمد – هزینه کارگر؛ معادله‌ای که هیچ‌وقت درست نمی‌شود



یافت. این روند در فاصله ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۵ نیز تکرار

شده جایی که قیمت خودرو حدود ۲٫۸ برابر اما حداقل دستمزد بیش از پنج برابر رشد کرد. همین اختلاف معنادار، قدرت خرید خانوارها را برای تهیه خودرو به شکل چشمگیری از تقاداد.

اما از نیمه دوم دهه ۹۰، این روند کاملاً معکوس شد. جهش‌های پیاپی نرخ ارز، تورم مزمن، تشدید شدن تحریم‌ها، محدودیت‌های تولید و ناترازی بازار خودرو موجب شد قیمت‌ها با سرعتی بسیار بیشتر از دستمزد‌ها رشد کنند. در نتیجه، در سال ۱۴۰۵ برای خرید ارزان‌ترین خودروی بازار، یک کارگر باید حدود شش سال تمام حقوق خود را پس‌انداز کند؛ رقمی که نشان می‌دهد افت قدرت خرید کارگران، تقریباً به همان شرایط دشوار سال ۱۳۷۵ بازگشته‌است.

ابعاد این سقوط زمانی روشن‌تر می‌شود که بدانیم بین سال‌های ۱۳۶۵ تا ۱۴۰۵، قیمت ارزان‌ترین خودرو حدود ۶۱ برابر افزایش یافته، در حالی که حداقل دستمزد تنها ۲۰ تا ۲۱ برابر رشد کرده‌است.

پیام این آمارها روشن است؛ افزایش چندها درصدی دستمزد ده‌ها زمانی که قیمت دارایی‌هایی مانند خودرو و طلا با سرعتی بسیار بیشتر شدمی‌کند، تنها یک «افزایش اسمی» است. مساله اصلی، تغییر جایگاه خودرو در سبد دارایی خانوارهاست. به اعتقاد



فعالان کارگری، خودرو که زمانی یک کالای مصرفی قابل دستیابی و حتی ابزاری برای کمک‌خرج کارگران بود، اکنون به کالایی سرمایه‌ای و دور از دسترس تبدیل شده که خرید آن به‌سال‌ها پس‌انداز نیاز دارد. در نهایت، اعتد این گزارش تنها یک عقب‌گرد اقتصادی را نشان نمی‌دهند، بلکه راوی مرگ یک رؤیای ساده‌در طبقه کارگرند. کارگر دهه ۶۰ با وجود سایه سنگین جنگ و اقتصاد کوپنی، می‌دانست که اگر کمتر از سه سال دندان روی جگر بگذارد، صاحب خودروی شخصی می‌شود و وسیله‌ای که هم عصای دست خانواده بود، هم ابزاری برای کمک‌خرج بودن و هم سرمایه‌ای کوچک برای روز مبادا اما امروز در سال ۱۴۰۵، حتی اگر کارگر معجزه کند و بیش از شش

اراموند تاریخی از اینجا به بعد، بر خلاف تصور عمومی پیش می‌رود. تصور رایج این است که هرچه در زمان جلوتر می‌اییم، خرید خودرو و همواره دشوارتر شده در حالی که داده‌ها چنین الگویی را نشان نمی‌دهند. برای مثال، زمان لازم برای خرید خودرو از ۶ سال در ۱۳۷۵، به چهار سال و دو ماه در ۱۳۸۵ کاهش می‌یابد و در سال ۱۳۹۵ به کم‌ترین مقدار خود، یعنی حدود دو سال و دو ماه می‌رسد. علت این بهبود نسبی، پیشی گرفتن سرعت رشد حداقل دستمزد از رشد قیمت خودرو در این دوره‌هاست. با نگاهی به ارقام می‌بینیم که از سال ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵، قیمت ارزان‌ترین خودرو حدود ۵٫۸ برابر شد (۱۵٫۵ به ۲۵٫۵ میلیون تومان) در حالی که حداقل دستمزد بیش از هفت برابر افزایش

نیم قرن دودین و نرسیدن

اگر روند خرید خودرو را در چهار دهه اخیر بررسی کنیم، اولین نکته‌ای که به چشم می‌آید، جهش شدید زمان لازم برای خرید خودرو در فاصله سال‌های ۱۳۶۵ تا ۱۳۷۵ است. در سال ۱۳۶۵، یک کارگر با حداقل دستمزد، در صورت پس‌انداز کامل حقوق

به اعتقاد فعالان کارگری، خودرو که زمانی یک کالای مصرفی قابل دستیابی و حتی ابزاری برای کمک‌خرج کارگران بود، اکنون به کالایی سرمایه‌ای و دور از دسترس تبدیل شده که خرید آن به‌سال‌ها پس‌انداز نیاز دارد

مقام صنفی:

فشار بر کارگران ساختمانی مدام افزایش می‌یابد

گرماب در گفت‌وگو با ایلنا اظهار کرد: ثبت اجباری آدرس محل کار

هر ۱۵ روز یکبار، با واقعیت شغلی کارگران ساختمانی همخوانی ندارد چرا که بخش زیادی از این کارگران به دلیل ماهیت کار خود، به‌طور مداوم میان پروژه‌های مختلف جابه‌جایی شوند و امکان

قیمت ارزان‌ترین خودروی داخلی از دستمزد ۶ سال نیروی کار حداقل‌بگیر بیشتر است

سال تمام، هزینه‌های مسکن، خوراک و پوشاک را از زندگی‌اش فاکتور بگیرد، تازه به ارزان‌ترین خودروی بازاری می‌رسد که هر روز با سرعتی سرسام‌آور از توان او دور و دورتر می‌شود.

نیم‌قرن پیش، خرید خودرو برای یک کارگر، پله‌ای برای ارتقای سطح رفاه و فرار از فشارهای اقتصادی بود. امروز اما، سراسری است که هرچه به سمتش می‌دود، بیشتر در باتلاق تورم جامی‌ماند. پیام روشن این نیم قرن دودین و نرسیدن این است: ما دیگر صرفاً پدیده «تاخیر در خرید» مواجه نیستیم؛ ما با ظهور نسل جدیدی از طبقه کارگر روبه‌رو هستیم که پیشاپیش، از بدیهی‌ترین ابزارهای رفاه و آینده‌نگری خلع‌ید شده‌است.

دستمزدی که با هیچ چیز متناسب نیست

«بروز زغمی» فعال صنفی و نماینده کارگران ایران پوپلین رشت با اشاره به نسبت میان دستمزد کارگران و قیمت خودرو، می‌گوید: حتی همین محاسبه نیز شرایط واقعی زندگی کارگران را نشان نمی‌دهد زیرا کارگر در عمل نمی‌تواند تمام درآمد خود را برای خرید خودرو کنار بگذارد. به گفته او، بخش زیادی از درآمد کارگران صرف هزینه‌های اولیه زندگی مانند مسکن، درمان، خوراک و سایر نیازهای ضروری می‌شود.

وی با اشاره به فاصله میان سیاست‌های اعلامی درباره حمایت از تولید داخلی و توان خرید کارگران می‌گوید: در مورد موضوع خودرو در دست است که خودرو شاید جزو کالاهای اساسی زندگی نباشد، اما سؤال این است که چرا یک کارگر نباید بتواند یک خودرو داشته باشد؟ به اعتقاد او، اگر دولت برای جامعه کارگری اهمیت بیشتری قائل بود، همان‌طور که برای کارمندان خود تسهیلاتی مانند وام خودرو و وام دستمزد‌ها را رشد کند. در نتیجه، در سال ۱۴۰۵ برای خرید ارزان‌ترین خودروی بازار، یک کارگر باید حدود شش سال تمام حقوق خود را پس‌انداز کند؛ رقمی که نشان می‌دهد افت قدرت خرید کارگران، تقریباً به همان شرایط دشوار سال ۱۳۷۵ بازگشته‌است.

ابعاد این سقوط زمانی روشن‌تر می‌شود که بدانیم بین سال‌های ۱۳۶۵ تا ۱۴۰۵، قیمت ارزان‌ترین خودرو حدود ۶۱ برابر افزایش یافته، در حالی که حداقل دستمزد تنها ۲۰ تا ۲۱ برابر رشد کرده‌است. پیام این آمارها روشن است؛ افزایش چندها درصدی دستمزد ده‌ها زمانی که قیمت دارایی‌هایی مانند خودرو و طلا با سرعتی بسیار بیشتر شدمی‌کند، تنها یک «افزایش اسمی» است. مساله اصلی، تغییر جایگاه خودرو در سبد دارایی خانوارهاست. به اعتقاد

زغمی معتقد است یکی از احکام‌های توند ایجاد سازوکارهای خریداقساطی با همکاری دولت، کارفرما و نظام بانکی باشد. او توضیح می‌دهد: اگر کارگری نیاز به خودرو، لوازم زندگی یا حتی تأمین جهیزیه فرزندش دارد، دولت می‌تواند با همکاری کارفرما سازوکاری ایجاد کند که این نیازها به صورت تساقسطی تأمین شود و هزینه آن از حقوق کارگر کسر شود.

او همچنین به کاهش نقش حمایت‌های رفاهی محل کار اشاره می‌کند و می‌گوید: در گذشته اگر کارگری نیاز به وسیله‌ای برای زندگی داشت، می‌توانست از طریق تعاونی محل کار خود آن را تهیه کند و هزینه آن از حقوقش کسر شود اما امروز بسیاری از این امکانات دیگر از بین رفته‌است.

به گفته این نماینده کارگری، حتی در حوزه تسهیلات بانکی نیز مشکلات زیادی وجود دارد. او با اشاره به بانک رفاه کارگران می‌گوید: بانکی که نام کارگران را همراه خود دارد، باید بیشتر در خدمت جامعه کارگری باشد اما امروز بسیاری از کارگران برای دریافت تسهیلات با محدودیت مواجه هستند و پاسخ می‌شوند که منابع کافی وجود ندارد.

به باور زغمی، کارگری که در خط تولید فعالیت می‌کند، باید بتواند بخشی از دستاورد تولید داخلی را در زندگی خود لیس کند. هر زمانی که به کارگر توجه شده، هر زمانی که کارفرما در کنار کارگر قرار گرفته، دغدغه‌های او دیده شده و امنیت شغلی و معیشت او تأمین شده، همان زمان تولید هم رشد کرده‌است. این نماینده کارگران در پایان تأکید می‌کند: اگر کارگر با انگیزه و آرامش در خط تولید حضور داشته باشد، صنعت کشور می‌تواند رشد کند و با کشورهای دیگر رقابت داشته باشد. اما اگر بخواهیم همچنان با شعار پیش برویم، نتیجه همین شرایطی خواهد بود که امروز شاهد آن هستیم؛ یعنی کاهش قدرت خرید مردم و کاهش انگیزه برای خرید محصولات داخلی.



به گفته کارگران، اگر سرمایه در گردش مورد نیاز کارخانه تأمین شود، امکان بازگشت این واحد تولیدی به سوددهی ظرف مدت کوتاهی وجود دارد و می‌توان علاوه بر پرداخت حقوق معوقه، روند تولید را نیز احیا کرد. آنان تأکید دارند که خواسته اصلی شان پرداخت فوری مطالبات مزدی، بازگشت کارگران اخراجی به کار، تأمین سرمایه در گردش، اصلاح مدیریت و جلوگیری از تعطیلی این واحد مهم صنعتی است.

از وقت کارگر را می‌گیرد و در نتیجه او از دستمزد روزانه خود محروم می‌شود. سوال اینجاست که آیا سازمان تأمین اجتماعی هزینه این روز کاری از دست رفته را جبران می‌کند؟
بازرس انجمن صنفی گچکاران استان کم تأکید کرد: انتظار مایان است که به جای افزایش برپور کراسی اداری و اعمال سخت‌گیری‌های غیر ضروری، شرایط واقعی کار و زندگی کارگران ساختمانی در تصمیم‌گیری‌ها مورد توجه قرار گیرد و سازوکاری متناسب با وضعیت این ششر طراحی شود.

ثبت مستمر اطلاعات برایشان به‌سادی می‌افزود:

بسیاری از کارگران ساختمانی نه تنها به دلیل جابه‌جایی مداوم با دشواری ثبت اطلاعات مواجه‌اند، بلکه شماری از آنان نیز آشنایی کافی با گوشی‌های هوشمند و سامانه‌های الکترونیکی ندارند. به همین دلیل ناچار می‌شوند برای انجام این مراحل به کارگزاری‌ها مراجعه کنند.

گرماب با اشاره به تبعات این روند برای معیشت کارگران گفت: مراجعه به کارگزاری برای ثبت اطلاعات، در مواردی یک روز کامل