رئیس اتحادیه کارگران صنعت خودروسازی:

با وجود پتانسیل تولید در داخل، واردات داریم

PDF Compressor Free Version



هدف‌گذاری شده است تا در افق ۱۴۰۴، ۶۰۰ هزار شغل به صورت مستقیم به واسطه صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی ایجاد شود؛ اما مگر می‌توان بدون داشتن «عزمِ واقعی» هدف‌گذاری کرد؟ در همه جای دنیا برای ایجاد شغل در صنایع قدیمی و البته نحیف ساختارهای اقتصادی را اصلاح می‌کنند و برای مثال بر واردات، تعرفه‌های بالا وضع می‌کنند تا به جای شکستن کمر کارگران کمر واردکنندگان را بشکنند؛ اما در کشور ما این‌گونه نیست و به قول رئیس اتحادیه کارگران صنعت خودروسازی کشور، «هرچند کارشناسان فریاد بزنند که ما پتانسیل تولید در داخل را داریم و نیاز به واردات نداریم اما آقایان خودرا به ناشنوایی و ندیدن می‌زنند. آنها ایران را محل کار خود و خارج از ایران را محل زندگی خود درنظر گرفته‌اند که این چنین خاک مُردگی را بر تولید می‌پاشند.»

گفتگوی پیام عابدی، خبرنگار ایلنا را با مجتبی حاجی‌زاده، بخوانید.

رئیس اتحادیه کارگران صنعت خودروسازی کشور در ضرورت جلوگیری از سقوط صنعت خودروسازی و بیکاری کارگران این حوزه، گفت: برای اینکه یک کارخانه خودروسازی کشور با صدها و هزاران کارگر قدمتی ۴۰ ساله پیدا کند، هزینه‌های فروانی شده است، اما دولت و دستگاه‌های مسئول بدون توجه به این امر که چه لطماتی به تولیدکنندگان و کارگران شاغل در این صنعت مادر کشور وارد می‌شود، به واردکنندگان بزرگ که دست در دست شبکه‌های مافیایی دارند برای واردات، ارز ۴ هزار و ۲۰۰ تومانی اختصاص می‌دهند.

وی با بیان اینکه واردکنندگان خودرو افزون بر نیاز بازار با دلار ۴ هزار و ۲۰۰ تومانی خودروهای چینی، کره‌ای، ژاپنی و فرانسوی وارد کرده‌اند، گفت: واردکنندگان همین حالا تا پایان سال ۹۷ خودروهای مورد نیاز بازار را وارد کرده‌اند و دیگر نیازی به واردات ندارند، اما چه می‌شود که واردات همین حالا در جریان است؟

مجتبی حاجی زاده افزود: فریاد برمی‌آید که کارگران خودروسازی‌های کشور امنیت شغلی ندارند، نان ندارند و فشار کار بروی آنها زیاد است، اما با زهم می‌بینیم که درهای گمرکات کشور برروی خودروهای وارداتی باز است. ما در این شرایط چگونه می‌توانیم خودروی ملی داشته باشیم؟ اگر آقایانی که در سیستم‌های رانتی و مافیایی خوابیده‌اند کنار بکشند خودروسازی‌ها می‌توانند، بهترین محصولات را تولید کنند و حداقل با کشورهای همسایه رقابت کنند.

کارگر قطعه‌ای را که کارفرما به وی می‌دهد در خط تولید سرهم می‌کند. اگر کیفیت قطعات پایین است، چه ارتباطی به کارگر دارد که وی را به متهم به کم کاری «به دردنخور بودن» می‌کنیم؟

رئیس اتحادیه کارگران صنعت خودروسازی با بیان اینکه صنعت خودرو جز صنایع مادر است که به راحتی می‌تواند برای صدها هزار نفر به صورت مستقیم شغل ایجاد کند، گفت: اما دقیقا چه کرده‌اند که خودورسازها از تعدیل کارگران خودسخن می‌گویند؟ از کاهش سطح تولید و تعطیلی در روزهای چهارشنبه و پنجشنبه سخن می‌گویند؟ چه کرده‌اند که خودروسازان داخلی هم به سراغ واردات خودرو می‌روند؟

حاجی‌زاده افزود: همین چند ماه پیش و زمانی که صحبت از خروج آمریکا از برجام و برقراری تحریم‌های ۳ روزه و ۶۰ روزه نبود، خودروسازان داخل صحبت از تعطیلی روزهای چهارشنبه و پنجشنبه و تعدیل کارگران و کاستن از حجم تولید خود، نمی‌کردند. اما حالا به راحتی و زمانی که هنوز تحریم‌ها اجرایی نشده‌اند، به راحتی صحبت از بیکار کردن کارگران می‌کنند. آیا خودروسازی‌ها آن زمان در خواب زمستانی بودند، من بعید می‌دانم. آنها دقیقا می‌دانستند که وضعیت بازار پس از اجرای دو مرحله تحریم به کدام سمت می‌رود، آنها وقت داشتند که برای سال ۹۷ برنامه‌ریزی دقیق داشته باشند.

تامین نبودن قطعه، بهانه است

وی با بیان اینکه خودروسازی‌ها تامین نبودن قطعات مورد نیاز ساخت خودرو را هم بهانه‌ای برای تعدیل کارگران قرار داده‌اند، گفت: قطعه‌سازان فعلا نیاز خودروسازان را تامین می‌کنند. پرسش این است که کدام کارخانه خودورسازی سفارش تولید قطعه داده بود که کارخانه قطعه‌سازی به وی گفته باشد ما نمی‌توانیم آن را برای شما بسازیم؟ اگر هر کدام از این شرکت‌ها چنین جوابی به شما داده‌اند نامش را منتشر کنید!

رئیس اتحادیه کارگران صنعت خودروسازی با بیان اینکه واردات بی‌رویه و بی‌ضابطه خودرو با ارز دولتی مشکل امروز و دیروز نیست، که بگوییم برایمان تازگی دارد، گفت: در اوج تحریم‌های وضع شده علیه ایران در دولت «باراک اوباما» ایران خودرو تولید می‌کرد هرچند شرکت‌های خارجی با ایران تولید مشترک داشتند تکنولوژی را در اختیار ایران نمی‌گذاشتند و تنها سود خود را می‌بردند و پاسخگویی هم نداشتند. اما این صنعت با تکیه بر توان همین کارگران خودرو تولید کرد؛ کارگرانی که به خاطر فشار کار دچار امراض روانی، اعتیاد و به خاطر ساعت‌ها سرپا ایستادن ناراحتی‌های ستون فقرات گرفتند. اینها همه امراضی است که سن امید به زندگی را می‌کاهد.

حاجی‌زاده افزود: خودروسازها کارگران را با زور، تهدید و فشار و وعده پرداخت اضافه‌کار ساعت‌ها در خطوط تولید نگه می‌دارند و قاعدتا باید از آنها در چنین مواقعی حمایت‌های رفاهی کنند و امنیت شغلی آنها را تضمین کنند. ما خوب به یاد داریم که چه حوادثی برای کارگران این صنعت در خطوط تولید اتفاق افتاد. خوب به یاد داریم که برای سرویس‌های رفت و آمد کارگران به خاطر قدیمی بودن و خستگی راننده‌ها (سه شیفت کار) چه اتفاقاتی افتاد. آیا اینها کافی نیست تا دولت و همه کسانی که شعارهای حمایت از مستصعف، کارگر و کالای ایران سر می‌دهند، بیایند و یک بار هم که شده در عمل از آنها حمایت کنند.

رقابت‌ها منصفانه نیست

وی با بیان اینکه البته شرایط رقابت خودروسازان داخلی و چینی در بازار ایران منصفانه نیست، گفت: خودروهای چینی در ایران با شرایط ویژه به فروش می‌رسند. مثلا ۱۰ درصد نقد و باقی به صورت چکی با اقساط ۶۰ ماهه بدون اینکه از مشتری بخواهند ضامن بیاورد. حتی برخی از شرکت‌های فروشنده خودرو چینی ماه به ماه از خریداران خود چک نمی‌گیرند و مثلا به مشتری می‌گویند هر ۶ ماه چک بدهد. آنچه که باید بدان توجه داشته باشیم این است که بسیاری از چک‌های مشتریان به موقع نقد نمی‌شود لذا این شرکت‌ها باید تیم‌های حقوقی ویژه‌ای تشکیل دهند تا چک‌ها مشتریان را به پول نقد تبدیل کنند. قاعدتا حتی زمانی که خودروساز چینی تنها ۱۰ درصد از پول فروش محصول خود را نقدی دریافت می‌کند، بازهم سودمی‌کند؛ چراکه تعداد سفارش‌هایی که برای تولید یک خودرو با کیفیت متوسط دریافت می‌کند، بسیار بالاست.

رئیس اتحادیه کارگران صنعت خودروسازی، افزود: این در شرایطی است که شرکت‌های ایرانی حتی اگر بخواهند هم نمی‌توانند با این شرایط محصول خود را بفروشند. برای نمونه وقتی محصول خود را نقد می‌فروشند یک ماه تا سه ماه و حتی بیشتر طول می‌کشد تا خودور را به خریدار تحویل دهند تازه مواقعی پیش می‌آید که خودروی دیگری را به جای خودرو درج شده در قرارداد خرید، به مشتری تحویل می‌دهند. تازه بعد هم مدیران صورت جلسه می‌کنند که به خاطر تحریم و فشارهای اقتصادی مجبور شده‌ایم که خودروی دیگری را تحویل دهیم. با این شرایط چه عکس‌العملی را از مشتریان خودانتظار داریم آیا به آنها حق نمی‌دهیم که به سراغ خودروی چینی بروند که تازه کیفیت چندان بالایی هم ندارد!

حاجی‌زاده با بیان اینکه نارضایتی مردم از خودروساز داخلی ارتباطی با کیفیت کار کارگران ندارد، چراکه کارگران وظیفه خود را به خوبی انجام می‌دهند، گفت: کارگر قطعه‌ای را که کارفرما به وی می‌دهد در خط تولید سرهم می‌کند اگر کیفیت قطعات پایین است، چه ارتباطی به کارگر دارد که وی را به متهم به کم کاری «به دردنخور بودن» می‌کنیم؟

القامی کنند که ناتوانید

وی افزود: جریاناتی که در واردات قطعات چینی، کره‌ای و... دست دارند تمام تلاش خود را می‌کنند که بگویند کارگران قطعه‌ساز ایران توان تولید جنس با کیفیت را ندارند و ناچاریم که در این وانفسا قطعه وارد کنیم. این جریانات به همراه همدستانشان که ارز مورد نیاز واردات را برای آنها تامین می‌کنند تمام مجراهای تنفسی تولید را بسته‌اند و کاری کرده‌اند که کسی انگزه تولید قطعه را نداشته باشد. آنها القا می‌کنند که مردم برای نشستن در «خودروهای امن» و «حفظ جانشان» به صورت مستمر به وجود آنها نیاز دارند و اگر آنها نباشد عن‌قریب است که صدها هزار نفر مثلا به خاطر پایین نیامدن شیشه‌های خودروهایشان جان می‌دهند. القای ناتوانیِ کارگرِ ایرانی نهایت هنر این رانت‌جویان است. آنها برای امرار معش چاره‌ای جز روی آوردن به مفت‌خوارگی ندارند؛ در واقع آنها از ناحیه بیکاری کارگران و خالی مانده سفره‌های آنان به آقازاده‌های خود، نان و کباب می‌دهند.

دولت و دستگاه‌های مسئول بدون توجه به اینکه چه لطماتی به تولیدکنندگان و کارگران شاغل در صنعت خودرو کشور وارد می‌شود، به واردکنندگان بزرگ که دست در دست شبکه‌های مافیایی دارند برای واردات، ارز ۴ هزار و ۲۰۰ تومانی اختصاص می‌دهند

رئیس اتحادیه کارگران صنعت خودروسازی با بیان اینکه شرکت‌هایی را داریم که با ارز ۴۲۰۰ تومانی و به اسم واردات خودرو و دستگاه چای‌ساز یا غلات وارد کشور کرده‌اند، افزود: زمانی که اساسنامه این شرکت‌ها را نگاه کنیم می‌بینیم که در آنها نوشته شده است: «واردات و صادرات آزاد». اشکال از کجاست؟ چرا دست شرکت‌ها را برای نابودی تولیدکنندگان و بیکار کردن کارگران باز گذاشته‌ایم؟ این شرکت‌ها چه فایده‌ای برای اقتصاد ایران در دوره تحریم‌ها و پس از آن، تاکنون داشته‌اند؟ این پروسه به صورت زیرکانه و موذیانه از چند سال قبل و به شکل جنگ نرم و خلاف شعارهای اقتصاد مقاومتی و به اسم حمایت از تولید، آغاز شد. هرچند هم کارشناسان فریاد زدند که ما پتانسیل تولید در داخل را داریم و نیازی به واردات نداریم اما آقایان خود را به ناشنوایی زدند، به ندیدن زدند. به قول یکی از فعالان کارگری شاید آنها ایران را محل کار خود و خارج از ایران را محل زندگی خود در نظر گرفته‌اند که این چنین خاک مُردگی را بر تولید می‌پاشند. وی افزود: زمانی می‌گویند واردات موتورهای بالای ۲۵۰۰ سی.سی حجم موتور ممنوع است؛ چراکه مصرف سوخت بالا می‌رود این به نفع کشوری که می‌خواهد صرفه‌جویی در مصرف سوخت داشته باشد، نیست اما وقتی به خیابان می‌رویم تازه می‌فهمیم چه خبر است! انبوه موتورهای بالای ۲۵۰۰ سی.سی در سطح شهر وجود دارند؛ این یعنی واردات تنها بروی کاغذ ممنوع است.

اما چرا عده‌ای که سیاه‌نمایی می‌کنند و می‌گویند ابدا جلوی واردات این موتورها را گرفته‌ایم! به هر حال مردم از این تخلفات و قانون گریزی‌ها به واسطه شبکه‌های اجتماعی آگاه هستند و کسی نمی‌تواند مدعی شود که همه اطلاعاتی که در شبکه‌های اجتماعی منتشر می‌شود دروغ است. پشت واردات با این حجم انبوه و خانمان‌سوز نیت‌های شیطانی خوابیده است؛ اگر خودمان را حالا به خواب بزنیم دیگر هیچگاه به ما فرصت بیدار شدن نمی‌دهند.

اخبار کارگری

نارضایتی‌های دنباله‌دار کارگران گسترش آهن‌راه

کارگران گسترش آهن راه در اعتراض به حقوق معوقه، کاهش ضریب سختی کار و عدم تسویه مطالباتشان از طرف کارفرمای سابق این شرکت شب را در ساختمان راه آهن تبریز سپری و صبح پنجشنبه از حضور در محل کار خودداری کردند.

یکی از کارگران در گفتگو با ایلنا بیان کرد: ما کارگران قراردادی هستیم. به علت سختی بالای کار بیمه ما از روز اول پرداخت شده‌است. اما مقدار بیمه پرداخت شده با درجه سختی کار ما هماهنگ نیست.

وی در این باره ادامه داد: ضریب سختی کار ما از ۱۰ به ۷ رسانده‌اند. این کار روی بیمه پرداختی شرکت برای کارگران تاثیر مستقیم دارد.

این کارگر گفت: کارگران راه‌آهن آذربایجان نزدیک به ۱۰ یا ۱۲ سال است که قراردادی کار می‌کنند. شرکتی که کارش تمام شده، با ما تسویه نکرده‌است. ما حتی شکایت آن شرکت را به تهران بردیم ولی نتیجه نداد. ما از فروردین امسال حقوق دریافت نکرده‌ایم.

شاهپور ارسلانی، مدیرکل راه‌آهن آذربایجان، با تایید خبر فوق گفت: تجمع این کارگران به علت دو ماه معوقه حقوق از اردیبهشت و خرداد بوده است و چهارشنبه شب را در ایستگاه بودند. مسولان مربوطه در حال پیگیری مطالبات کارگران هستند. این کارگران پنجشنبه از حضور در محل کار خود ممانعت کرده‌اند.



اعتراض رانندگان به «پرداخت نشدنِ پس اندازها»

دو نفر از رانندگان بازنشسته «شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه» در اعتراض به «پرداخت نشدنِ پس‌اندازهایشان» در صندوق ذخیره کارکنان شهرداری تهران مقابل ساختمان این صندوق تجمع کردند. آنها در این مورد به ایلنا، گفتند: تمام کارکنان شهرداری تهران در سال‌هایی که کار می‌کنند، ۳ درصد از حقوق و دستمزدهایشان را به این صندوق می‌پردازند و ۳ درصد هم کارفرما بر روی این رقم می‌گذارد تا در هنگام بازنشستگی سود آن را بگیریم. حتی قرار بود که پس از بازنشستگی هر زمان که خواستیم اصل پول و سود سرمایه‌گذاری خود را با هم مطالبه کنیم. کارگران بازنشسته معترض شرکت واحد اتوبوسرانی تهران، افزودند: با این حال مدتی است که پس از مراجعه به صندوق ذخیره کارکنان شهرداری به ما می‌گویند که پرداخت پول‌هایتان ممکن نیست؛ چراکه صندوق مشکلاتی در تامین نقدینگی دارد. صندوق ذخیره کارکنان شهرداری تهران در پاسخ به این پرسش که چه مشکلاتی سبب شده است که پرداخت پول سرمایه‌گذاری‌های بازنشستگان با مشکل مواجه شود، توضیحات زیر را به خبرگزاری ایلنا، ارسال کرد: همانگونه که در اخبار و اطلاعیه‌های موسسه صندوق ذخیره کارکنان به کرات اعلام شده‌است، پرداخت مطالبات بازنشستگان از اولویت‌های موسسه بوده و با استقرار تیم مدیریتی فعلی در بهمن ماه سال گذشته و تلاش‌های صورت گرفته، صف پرداخت مطالبات بازنشستگان که از خرداد ۹۶ با تاخیر مواجه شده بود به بازنشستگان آبان ماه و سپس دی ماه رسید و مطالبات متقاضیان تا این زمان تسویه شد. در عین حال به دلایل متعدد از جمله خواب سرمایه‌گذاری‌های صندوق در رکود بخش مسکن و ساختمان و عدم وصول برخی مطالبات از مراکز هزینه که به بیش از ۲۰ میلیارد تومان بالغ می‌شود هم اکنون با کمبود نقدینگی برای تسویه دیون خود روبروست. تلاش مدیریت موسسه صندوق ذخیره برای پیگیری مطالبات از دیگر مجموعه‌های شهرداری و پاسخگویی به مراجعات بازنشستگان خود ادامه دارد و در هفته‌های آتی نیز با تامین منابع برنامه صندوق برای تسویه بخشی از مطالبات سپرده‌گذاران اعلام خواهد شد. از سویی در تداوم مراحل گذشته تسویه دیون اعضای صندوق ذخیره کارکنان شهرداری تهران، مطالبات ۵۲۰ نفر دیگر نیز تسویه شد.



واکنش

یک فعال کارگری در گفت‌وگو با ایلنا:

کارگران آدرس غلط نمی‌دهند!

یک فعال کارگری در انتقاد به اظهارات معاون وزیر بهداشت گفت: کارگران در مخاطب قراردادن وزارت بهداشت، آدرس غلط نداده‌اند.

به گزارش خبرنگار ایلنا، ۲۵ تیرماه، کارگران در اعتراض به دست‌اندازی‌ها به سازمان تامین اجتماعی مقابل وزارت بهداشت تجمع کردند. نوک پیکان انتقادات کارگران، وزارت بهداشت بود که با طرح‌های ناکارآمدی مثل ادغام منابع درمان یا حذف داروهای OTC از پوشش بیمه‌ها، علاوه بر سازمان تامین اجتماعی، منافع بیمه‌شدگان را نیز به خطر می‌اندازد.

حسین حبیبی در ارتباط با برحق بودن مطالبات کارگران و با اشاره به اظهارات حریرچی، معاون وزیر بهداشت، که بعد از این تجمع گفته بود «تشکل‌های کارگری آدرس غلط می‌دهند»، تصریح کرد: آقای حریرچی، کارگران آدرس غلط نمی‌دهند؛ آیا وزارت بهداشت با تمام توان در زمان تصویب بند «و» تبصره ۷ قانون بودجه ۹۷ دولت در مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان لابی نمی‌کرد تا نه/بیست و هفتم سهم درمان تامین اجتماعی که متعلق به بیمه‌شدگان و کارگران است (کارگران هر ماه قسمتی از حقوق و درآمد خود را جهت برخورداری از حمایت‌های درمانی و بیمه‌ای در زمان اشتغال و بازنشستگی به سازمان واریز می‌کنند) به حسابی نزد خزانه‌داری کل کشور واریز شود؟ آقای حریرچی این قبیل تصمیمات و تعیین سرنوشت اموال کارگران به دولت و مجلس و وزیر بهداشت چه ارتباطی دارد؟ چرا باید سهم درمان بیمه‌شدگان به حساب خزانه‌دار کل کشور که مغایر اصل ۵۳ قانون اساسی است، واریز شود؟ آن وقت می‌گویید در این سه ماه اتفاقی نیفتاده!

وی ادامه داد: سهم درمان قسمتی از بیمه کارگران است که آن هم هر ماهه از حقوق‌شان کسر شده و به حساب سازمان تامین اجتماعی واریز می‌شود؛ یعنی بخشی از حقوق کارگران است؛ یعنی حق‌الناس است که دولت، مجلس و شورای نگهبان به همین دلیلِ حق‌الناس بودن حق نداشتند حق کارگران را تصرف کنند و حتما شما اطلاع ندارید که وزیر و وزارت بهداشت چرا در معرکه تصرف برای مال خود کردن منابع تامین اجتماعی که متعلق به کارگران است تا این حد گسترده لابی و رایزنی می‌کردند؟!

حبیبی تاکید کرد: نقش وزارت بهداشت برای این است که بتواند منابع پایدار جهت طرح شکست خورده بیمه سلامت بدست آورد. آقای حریرچی نگویید که اطلاع ندارید که آن وقت اعلام اینکه تشکل‌های کارگری آدرس غلط می‌دهند ناشی از بی‌اطلاعی یا داشتن اطلاعات غلط شماست که به وزیر و دولت نیز غلط اطلاعات می‌دهید.

