

اخبار کارگری

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی:
جلسات شورای عالی کار باید
سه‌ماه یک‌بار، برگزار شود

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی با بیان اینکه جلسات شورای عالی کار باید هر سه ماه یک بار برگزار شود، گفت: مشکلاتی که خارج از اختیارات وزارتخانه است را در دولت پیگیری می‌کنم. به گزارش توسعه‌ساز ایرانی، حجت‌الله عبدالملکی در جمع تشکل‌های صنفی کارگران کشور اظهار داشت: دغدغه نمایندگان تشکل‌های کارگری همچون رفاه کارگران، امنیت شغلی، مسکن و رفاه اجتماعی به موضوع کلان کشور برمی‌گردد. به عنوان مثال هر یک درصدی که تورم افزایش می‌یابد بخشی از رفاه جامعه از جمله رفاه کارگران تحت تأثیر قرار می‌گیرد.



وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی افزود: اگر رئیس‌جمهور یک اقتصاددان را در رأس وزارت تعاون قرار داده، به این دلیل است که دغدغه دارد تا رفاه کارگران با محوریت کنترل تورم و ایجاد اشتغال تأمین شود. وی خطاب به نمایندگان تشکل‌های حاضر در جلسه ادامه داد: از همه شما درخواست می‌کنم که گزارشی در مورد مشکلات صنفی و راهکارها به بنده ارائه کنید. ما سعی می‌کنیم این مسائل را در کمیته‌های تخصصی مسکن، دستمزد و قراردادهای کارگری دسته‌بندی و راه‌حل‌ها را دنبال کنیم. عبدالملکی افزود: در این کمیته‌ها تعدادی از نمایندگان کارگران نیز حضور خواهند یافت و از مجلس نیز نمایندگان مانند آقایان بابایی و عباسستانی در این کمیته عضو خواهند شد تا در نتیجه دستورالعمل‌اتی از این کمیته‌ها حاصل شود. وزیر کار گفت: همچنین بخشی از مشکلات جامعه کارگری خارج از اختیارات وزارتخانه است و باید در دولت پیگیری شود که قول قطعی می‌دهم حتماً این مسائل را در دولت پیگیری کنیم. وی تصریح کرد: رئیس‌جمهوری دغدغه مسائل کارگران را دارد و در سطح مجلس نیز باید مجلس انقلابی مواجهه‌های مسافری، ورود و مشکلات حل شود.



انفجار در کارخانه ماشین‌سازی
تبریز سه‌کارگر را مصدوم کرد

حادثه انفجار شنبه شب (۲۰ شهریور ماه) در کوره‌القای کارخانه ماشین‌سازی تبریز باعث مصدومیت ۳ کارگر شد. به گزارش ایلنا، مصدومان این حادثه که سه کارگر بخش تولید بودند، بلافاصله از سوی گروه‌های امدادی به مراکز درمانی و بیمارستانی منتقل شدند. علت وقوع این حادثه توسط کارشناسان در حال بررسی است.



قدرت خرید بازنشستگان به یک
چهارم سال ۹۱ رسیده است

یک بازنشسته کارگری خواهان تطابق مزد و مستمری با نرخ دلار شد. به گزارش ایلنا، محمدی گفت: همه زندگی ما به نرخ دلار وابسته است. وقتی ارز گران شود، همه ما محتاج زندگی گران می‌شود، حتی کودکان و خوراکی مرغ در سال‌های دلار چندصد درصد گران شده اما حقوق ما افزایش ناچیزی یافته است. وی به وضعیت خودش اشاره می‌کند و می‌گوید: حقوق من هم در سال ۹۱ مبلغ ۹۰۰ هزار تومان بود که در آن زمان، دلار هزار تومان بود، یعنی من ۹۰۰ دلار در ماه حقوق می‌گرفتم و توان خرید ۹۰۰ دلار داشتم. در حال حاضر، ۵ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان حقوق می‌گیرم با این حال، امروز فقط ۲۰۰ دلار توان خرید دارم.

این کارگر در بازنشسته ادامه می‌دهد: هیچ‌کس جوابگو نیست که چرا قدرت خرید مادر کم‌تر از یک دهه، این قدر کاهش یافته است. همین معادله در تمام هزینه‌های زندگی نیز برقرار است. به گفته‌ی وی، همه چیز در عرض کم‌تر از ۱۰ سال، چند صد درصد گران شده و خدا نکند کارگر بازنشسته‌ای بعد از ۳۰ سال جان‌کندن، اجاره‌نشین باشد چون با دستمزدش نمی‌تواند نصف اجاره‌خانه شهرهای بزرگ را بپردازد و باید برود در حاشیه‌ها زندگی کند.

محمدی در پایان یک خواسته اساسی مطرح می‌کند: دستمزد را با نرخ دلار منطبق کنید، بیش از این چیزی نمی‌خواهیم. قدرت خرید ما را نه به ۳۰ سال قبل بلکه به همان سال ۹۱ بازگردانید، دیگر هیچ خواسته‌ای نداریم!

بازنشستگی پیش از موعد،
حداقل امتیازی است که
کارگران فنی راه آهن باید
از آن بهره‌مند باشند اما
موتوریست‌های گویند
بازنشستگی پیش از موعد
برای ما کار ساده‌ای نیست

آدم را به آهستگی تحلیل می‌برد. نمی‌شود ۳۰ سال تمام با موتورخانه و برق ۶۶۰ ولت در تماس بود، اصلاً امکان‌پذیر نیست. بازنشستگی پیش از موعد، حداقل امتیازی است که این کارگران فنی باید از آن بهره‌مند باشند اما موتوربیست‌های گویند بازنشستگی پیش از موعد برای ما کار ساده‌ای نیست. باز هم باید خودمان دوندگی کنیم. مشکل از همان مابه‌التفاوت چهار درصدی است که حدود ۸۰ یا ۹۰ میلیون تومان می‌شود. شرکت‌های پیمانکاری این مابه‌التفاوت را برای کارگران نمی‌پردازند. ممکن است در طول دوران اشتغال ۲۰ ساله، ۱۰ شرکت عوض شده باشد. آخری که پرداخت همه‌مبلغ را بر گردن نمی‌گیرد عادلانه است که ما بعد ۲۰ سال کار سخت، این مبلغ هنگفت را از جیب بپردازیم تا بتوانیم بازنشسته شویم و بیشتر آسیب‌بینیم؟

کارگران پیمانکاری، همه جا در دلد های مشابهی دارند. هزاران کارگر متخصص و فنی که سرمایه‌های تولید و پیشرفت کشور هستند، به دست پیمانکاران و دلان نیروی انسانی سپرده شده‌اند؛ از عسلیه در جنوب تا نیروگاه‌های برق در گوشه و کنار کشور و قطارهای مسافری. یکی روزی هشت ساعت کار تعمیرات پایلیشگاهی انجام می‌دهد و شب غرق عرق و دوده به کمپ بازمی‌گردد، دیگری در راه‌آهن تهران- زاهدان با موتورخانه و طوفان‌شن‌سر و کله می‌زند و برای مدتی طولانی، روی خانه و خانواده زمانی بیدار اما نصیب هر دو، انسداد ریه است و تغذیه نامناسب. روزها دور از خانه بودن و یک حقوق حداقلی بدون ذره‌ای امید به آینده ترس از بلک‌لیست شدن هم‌هست و اینکه به محض اعتراض، از کار بیکار شود.

شرایطی، فقط یک لباس فرم معمولی داریم. لباس مجهز برای تعمیرات هم نداریم. تازه چند وقتی هست که کار نظافت مولدهای برق را هم گردن ما موتوربیست‌ها انداخته‌اند. فرض کنید مثلاً در مسیر تهران- زاهدان که مدام طوفان‌شن می‌شود، بخوابیم موتورخانه را تمیز نگه داریم. در آن گرما و طوفان، دما را روزگاران در می‌آید بارها شده که دست و پیمان شکسته یابدنمان سوخته‌است.

این کارگران پیمانکاری از آینده شغلی خود می‌ترسند؛ ترسی بابت قراردادهای موقتی که فقط در خاتمه زمان قرارداد، مقابل‌شان می‌گذارند: «واقعاً از اعتراض می‌ترسیم. مشکل صنفی هم نداریم. می‌ترسیم ما را بگذارند در لیست سیاه و دیگر به ما کار ندهند. با ۴۰ یا ۴۵ سال سن و ۱۸ سال سابقه، کجا برویم در به‌ردنبال کار؟»

در روزهای عادی و وقتی اتفاق خاصی نیفتد، کار موتوربیست‌ها به خودی خود، هم سخت هست و هم حیاتی و حساس اما موتورخانه است و برق و هزار اتفاق ناخواسته. این کارگران از همکاری روی‌ت می‌کنند که به‌یه‌یاش در اثر یک آتش‌سوزی موتورخانه آسیب دید: «تا گه‌ها موتورخانه آتش گرفت. همکاران برای مسافران از جان مایه می‌گذارند. انگار کس و کار خودمان در واگن‌ها نشسته‌اند. یکی از همکارانمان که با همه توان برای مهار و توقف آتش تلاش کرد، به‌یه‌یاش به سختی آسیب دید. تا یک ماه و نیم بعد از حادثه، با اکسژن نفس می‌کشید و بعد هم دچار مشکلات ریوی شد. هیچ‌کس احوالی از این کارگر سینه‌سوخته نپرسید. فقط ما همکاران جویای حالش بودیم و البته خانواده‌اش که هزینه‌های سنگین درمان را پرداختند».

این کارگر معتقد است که کار موتوربیست‌ها حساس و تخصصی است: «کار ما با دستگاه‌های مولد برق قطارهای مسافری است. در این قطارها نباید برق قطع شود یا تهویه واگن‌ها به مشکل برخورد یا احتیاجاً آتش‌سوزی اتفاق بیفتد. اما ما اصلاً ایمنی و سطح ایمنی نداریم. فرض کنید گازوئیل یا آب موتور نشست کند یا اتصالی رخ دهد. همیشه در معرض خطر هستیم چون موتور دیزل با ۶۰۰ ولت برق، امواج قوی مغناطیسی تولید می‌کند. در چنین

این گونه کار کردن، جسم و جان



استیلاي قراردادهاي
موقت پيمانكاري، امكان
پيشرفت م‌دی و شغلي
را از كارگران كشور
سلب كرده است. كارگر
پيمانكاري با ۲۰ سال سابقه،
كسب تخصص و مهارت، باز
هم يك كارگر ساده است

کیلومتر، ۴۵ تومان به حقوق مان اضافه می‌شود. در نهایت، من با ۱۸ سال سابقه، با پایه حقوق ۳ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان و بن‌خوار بار و حق مسکن و کیلومتر، ماهی نهایت ۴ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان حقوق می‌گیرم. آن هم برای ۲۰ شبانه‌روز کار، دور از خانه و خانواده».

این کارگر معترض خط است که کار موتوربیست‌ها حساس و تخصصی است: «کار ما با دستگاه‌های مولد برق قطارهای مسافری است. در این قطارها نباید برق قطع شود یا تهویه واگن‌ها به مشکل برخورد یا احتیاجاً آتش‌سوزی اتفاق بیفتد. اما ما اصلاً ایمنی و سطح ایمنی نداریم. فرض کنید گازوئیل یا آب موتور نشست کند یا اتصالی رخ دهد. همیشه در معرض خطر هستیم چون موتور دیزل با ۶۰۰ ولت برق، امواج قوی مغناطیسی تولید می‌کند. در چنین

می‌آیند و می‌روند و ما مجبوریم همه آنها را تحمل کنیم. مدتی قبل، حقوق‌ها را به موقع نمی‌دادند اما حالا پرداخت‌ها مرتب شده، اما چه فایده؛ حقوقی که اصلاً کافی نیست. در قراردادها پیمان می‌نویسند طبقه‌بندی مشاغل یعنی حقوق‌ها بر اساس طبقه‌بندی پرداخت می‌شود اما این فقط یک بند روی کاغذ است. کدام طرح طبقه‌بندی؟ برای کارگری با ۱۸ سال سابقه، طبقه هفت را در نظر می‌گیرند، یعنی پایین‌ترین طبقه طرح طبقه‌بندی. طرح طبقه‌بندی‌شان صوری است و هیچ تأثیری در پرداخت‌ها ندارد».

عبدالست در «طرح طبقه‌بندی مشاغل» و اصلاح طرح بر اساس مشارکت خود موتوربیست‌ها و نمایندگانشان یکی از خواسته‌های اصلی است. اما دشواری شرایط کار و دستمزد بسیار ناچیز بدون توجه به مهارت و سابقه، یک درد بسیار بزرگ‌تر است.

یکی از کارگران با سابقه موتوربیست در مورد شرایط کار در قطارهای مسافری دور از خانه می‌گوید: «هر ماه، ۲۰ شبانه‌روز خانه نیستیم. نه تعطیل کاری داریم نه جمعه‌کاری. یک حقوق پایه ثابت داریم با یک مولفه م‌دی به نام کیلومتر از که بابت هر کیلومتر راه، یک مبلغی می‌دهند. الان ۴۵ تومان است یعنی به ازای هر

پیشرفت ندار، همان گونه که کارگران مولد برق قطارهای مسافری راه‌آهن می‌گویند: شرکت‌های می‌روند ولی ما ثابت هستیم. ما مدام در جامی‌زنیم و حقوق حداقلی می‌گیریم. گروهی از کارگران پیمانکاری مولد برق راه‌آهن که به آنها اصطلاحاً «موتوریست» می‌گویند، از شرایط شغلی خود ناراضی‌های بسیاری دارند. آنها پیمانکاری، حداقل‌بگیر و فاقد امنیت شغلی حداقلی هستند. قراردادهای موقتی را امضای کنند که تنها در روزهای آخر خاتمه‌زمان قرارداد، مقابل‌شان گذاشته می‌شود: «شب عید قرارداد می‌مباریم. ما می‌گذارند که مثلاً سه ماهه است و تاریخش در همان شب عید منقضی می‌شود، فقط برای اینکه امضا بزنیم و تعهد بدهیم که هیچ‌حق و حقوقی نداریم. مگر قانون کار نمی‌گوید باید ابتدای کار قرارداد مکتوب امضا شود و یک نسخه را به کارگر بدهند؟ ما حتی حق داشتن قرارداد هم نداریم».

شرایط سخت کار بدون طبقه‌بندی و با دستمزد حداقلی این کارگران شرایط شغلی خود را توصیف می‌کنند: کاری سخت و با خطرات بسیار در مسیرهای طولانی و بسیار دشوار مثل مسیر راه‌آهن بیست و چند ساعته و شن‌زار تهران- زاهدان: «ما موتوربیست‌ها با شرکت‌های پیمانکاری گوناگون کار می‌کنیم، شرکت‌هایی که

نسرین هزاره مقدم

فضای بسته و متصلب کار، همه انگیزه‌های نیروی کار را سلب می‌کند. وقتی بدانی هر چقدر هم در کارت خوب باشی و هر اندازه که مهارت کسب کنی، باز هم در حقوق و دستمزد و جایگاه شغلی‌ات بهبودی حاصل نمی‌شود، طبیعی است که کم‌کم تمام انگیزه‌ها را از دست می‌دهی و دیگر برایت کیفیت کار هیچ اهمیتی ندارد.

مسیر اقتصاد نوین، مسیری برای افزایش بهره‌وری اقتصادی بوده است. جهان پیشرفته‌تر سرمایه‌داری برای بالا رفتن نرخ سود ناچار شده برخی از اصلاحات را بپذیرد. از جمله حق تشکلی نیروی کار، التزام به نردبان ترقی شغلی با هدف افزایش انگیزه کارگران و البته افزایش نرخ سود سرمایه‌داران.

با این حال، سودجویی صرف، آنچه این روزهای فضای اقتصادی ایران را به سیطره درآورده، این اصلاحات را به رسمیت نمی‌شناسد. شاخه شاخه کردن سرمایه و تعدیل مبتنی بر قراردادهای موقت پیمانکاری، امکان پیشرفت م‌دی و شغلی را از انبوهی از کارگران کشور سلب کرده است. کارگر پیمانکاری با ۲۰ سال سابقه، کسب تخصص و مهارت، باز هم یک کارگر ساده است؛ حداقل‌بگیری که امیدی به

خبر

مدیر ایمنی و بهداشت سازمان صنایع کوچک:

واکسیناسیون کارگران شدت گرفته است

بهداشت، درمان و آموزش پزشکی اقدام کرده بودند و پیگیری برای افزایش گستره واکسیناسیون در سایر شهرک‌ها و نواحی صنعتی کشور نیز توسط مدیران شرکت شهرک‌های صنعتی استان هادر حال انجام است.

گروه‌های سنی مشمول واکسیناسیون کارگران

به گفته مدیر ایمنی و بهداشت سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران، اکنون متولدان سال ۱۳۵۵ و قبل از آن در کشور و همچنین متولدان ۱۳۵۶ تا ۱۳۶۵ که ساکن استان‌های بوشهر، خراسان جنوبی، خوزستان، سیستان و بلوچستان، کرمان، ایلام، کرمانشاه، کردستان، آذربایجان غربی، قم و هرمزگان هستند، امکان ثبت‌نام در سامانه واکسیناسیون

مدیر ایمنی و بهداشت سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران از ایجاد پایگاه‌های جمعی و سایر واکسیناسیون در شهرک‌ها و نواحی صنعتی ۱۲ استان تاکنون خبر داد. هم‌اکنون توفیقی در گفت‌وگو با ایسنا اظهار کرد: با پیگیری‌های صورت گرفته از وزارت بهداشت، واکسیناسیون عمومی کارکنان شاغل در شهرک‌های صنعتی با اولویت کلان شهرک‌ها در استان‌های گلستان، اردبیل، سیستان و بلوچستان، آذربایجان غربی، قزوین، یزد، لرستان، آذربایجان شرقی، زنجان و تهران آغاز شده است. وی افزود: پیش از این، استان‌های خراسان رضوی و قم نسبت به ایجاد پایگاه‌های جمعی واکسیناسیون در شهرک‌های صنعتی مطابق بر دستورالعمل‌های وزارت

از سوی رئیس مجمع نمایندگان کارگران استان تهران مطرح شد:

سه خواسته مهم جامعه کارگری از مدیرعامل جدید سازمان تامین اجتماعی

در باره خواسته‌های جامعه کارگری از این سازمان، گفت: از مدت‌ها قبل موضوع تغییر ساختار سازمان تامین اجتماعی را پیگیری می‌کردیم و اکنون نیز در حال پیگیری هستیم. همچنان که قانون کار در چند مورد نیاز به اصلاح دارد، در تامین اجتماعی هم جامعه کارگری چند تغییر را دنبال می‌کند و افزود: صرف‌نظر از تغییر ساختار، بحث نظارت کارگران بر صندوق تامین اجتماعی مطرح است و مساله بعدی

تغییر ساختار سازمان
از حالت امنایی به شورایی

رئیس مجمع نمایندگان کارگران استان تهران با بیان اینکه تغییر ساختار سازمان تامین اجتماعی باید

به شکلی باشد که رأی جامعه کارگری و و کارفرمایی اثرگذار باشد. اظهار کرد: انتظار جامعه کارگری این است که ساختار سازمان از حالت هیات امنایی به حالت شورایی برگردد. در هیات امنای سازمان تامین اجتماعی دو نفر نماینده کارگری، یک نفر نماینده کارفرمایی و شش نفر نماینده دولت حضور دارند و عملاً رأی جامعه کارفرمایی و کارگری اثر ندارد در حالی که ذی‌نفعان اصلی سازمان، کارفرمایان و کارگران هستند. لذا نمایندگان این تغییر ساختار هستیم که از این طریق بتوانیم برای منابع کارگران و آینده آنها تصمیم‌گیری کنیم.

پرونده بدهی‌های دولت به سازمان
پرونده بدهی‌های دولت به سازمان

وی ادامه داد: در حال حاضر بزرگ‌ترین بدهکار

تامین اجتماعی، دولت است و یکی از دغدغه‌های بزرگ جامعه کارگری بحث بدهی‌های دولت به سازمان است که امیدواریم مدیرعامل جدید سازمان در جهت پرداخت این مطالبات گام بردارد.

نظارت کارگران بر صندوق تامین اجتماعی

تاجیک با بیان اینکه جایگاه کارگری در تامین اجتماعی به تدریج به دست فراموشی سپرده شده است، خاطر نشان کرد: درخواست ما از مدیرعامل جدید سازمان این است که بدهی‌های دولت و مطالبات سازمان را پیگیری و زمینه نظارت جامعه کارگری بر صندوق تامین اجتماعی را فراهم کند.