

اخبار کارگری

مشکل نقدینگی گروه ملی فولاد حل نشد

در حالی که سهامدار عمده گروه ملی فولاد مکلف به تامین نقدینگی مواد اولیه و راهاندازی خطوط تولید این گروه است، پنج خط تولید این کارخانه همچنان غیرفعال است. کریم یآوری، نماینده ویژه وزارت کار در امور رسیدگی به مشکلات گروه ملی فولاد به مهر گفت: حسب دستور وزیر کار درباره پیگیری مشکلات گروه ملی فولاد، با توجه به بررسی‌های به عمل آمده و هماهنگی‌های صورت پذیرفته از سه ماه حقوق معوقه کارگران این گروه تاکنون دو ماه حقوق این کارگران پرداخت شده است. وی درباره تعهد بانک ملی برای تامین نقدینگی گروه ملی فولاد به عنوان سهامدار عمده گفت: متأسفانه به جز تامین مقدار اندکی نقدینگی برای مواد اولیه، اما مشکل مواد اولیه این شرکت کماکان به قوت خود باقی است و بانک ملی به عنوان سهامدار ۷۰ درصدی، نسبت به حل مسأله اقدام نکرده است. یآوری در مورد میزان نقدینگی مورد نیاز گروه ملی فولاد گفت: گروه ملی فولاد در حال حاضر به حدود ۱۵۰ میلیارد تومان منابع مالی نیاز دارد که این رقم برای بانک منابع قابل توجهی نیست. مدیر کل حمایت از پایداری مشاغل وزارت کار بابیان اینکه از هفت خط تولید گروه ملی فولاد در حال حاضر فقط دو خط تولید فعال است، افزود: برای راهاندازی تمام خطوط تولید گروه ملی فولاد و تامین مواد اولیه در مجموع به بیش از ۳۰۰ میلیارد تومان نقدینگی نیاز است.

■ ■ ■

تجمع اعتراضی بیکاران رفسنجانی مقابل مس سرچشمه



جوانان بیکار پاریز و رفسنجان در اعتراض به اشتغال غیربومی‌ها خواستار تغییر معادلات اشتغال شدند. به گزارش ایلنا، در روزهای گذشته، جوانان بیکار ساکن رفسنجان و پاریز در استان کرمان، دست به اعتراض مقابل مجتمع مس سرچشمه زدند. معترضان خواستار تغییر اساسی معادلات اشتغال و جذب بومی‌ها در این مجتمع عظیم هستند و می‌گویند: چرا باید آلودگی نصیب ما باشد و اشتغال نصیب غیربومی‌ها؟ ما بومی‌های رفسنجان، محکوم به تحمل آلودگی محیطی و بیکاری هستیم اما فرصت‌های شغلی نصیب غیربومی‌ها می‌شود. از پنج شنبه هفته گذشته، چند صد نفر از جوانان بومی رفسنجان در اعتراض به بیکاری و اشتغال غیربومی‌ها در مس سرچشمه دست به اعتراض زده‌اند.

■ ■ ■

شریعتمداری:

به دعوای وزارت کار با سایر وزار تخانه‌ها پایان می‌دهم

محمد شریعتمداری در نشست‌ی با نمایندگان تشکل‌های کارگری استان قزوین، تصریح کرد: تحریم‌های ظالمانه با هدف تاثیر بر شرایط اجتماعی انجام شده‌اند تا مردم را در برابر نظام سیاسی قرار دهند. در این شرایط، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی مهمترین نهاد برای جلوگیری از این مقصود است چرا که این وزارتخانه با عمده جمعیت کشور سرو کار دارد و نهاد اجتماعی دولت محسوب می‌شود. به گزارش فارس، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی گفت: در شورای عالی اشتغال، یکی از اقدامات مهم، مطالبه‌گری از نهادهای مسئول در این عرصه است تا در قبال عملکرد خود پاسخگو باشند و این امر در دوره حاضر، در پیش گرفته شده است. وی یکی از سیاست‌های مهم خود را پایان دادن به دعوای حیدری- نعمتی، بین این وزارتخانه و سایر وزار تخانه‌ها بر سر سازمان تامین اجتماعی عنوان کرد و گفت: هدف اصلی خدمت به مردم است. ۷۵ درصد خدمات در مان‌ی از طریق نهادهای در مان‌ی بیرون از سازمان تامین اجتماعی انجام می‌شود و دعوای درون دولتی به منافع کارگران آسیب می‌رساند. وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی تاکید کرد: باید تمام تلاش خود را داشته باشیم که منابع مالی کارگران را صرف بنگاه‌های زیان‌ده نکنیم. در این دولت تلاش بر آن است که بنگاه‌داری به حداقل برسد. همچنین به منظور سیاست‌گذاری بهتر در نظر است که بازتنسنگان در هیات مدیره صندوق بازتنسنگی کشوری و نمایندگان کارگری بیشتری در هیات مدیره ساز مان تامین اجتماعی حضور داشته باشند.

خودروسازان از گران کردن محصولات خود کوتاه نمی‌آیند

برگريزان پاييزی باتعديل ۳۰۰ هزار کار گر قطعه‌ساز

«قفل شدگی بازار خودرو» محصول شرایطی ست که در آن تورم بار کود گسترده، عجین شده است؛ شرایطی که می توان آن را محصول کاهش شدید قدرت خرید قاطبه مردم دانست. کار فرمایان صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی اما زیر بار این استدلال نمی‌روند و می‌گویند یکی از راهکارهای عاجل برای جلوگیری از موج روز افزون تعدیل کارگران صدور مجوز گرانی خودروست.



خودرو نیست، می‌گوییم قیمت‌ها باید به‌روز رسانی شود! حال آنچه کارفرمایان صنعت خودرو می‌خواهند، چه افزایش قیمت خودرو و چه معادل ظرفیت تر آن به‌روز رسانی قیمت‌ها، با مقاومت دولت ممکن نیست و موجب شده کارگران صنایع پایین‌دستی خودرو یعنی کارگران قطعه‌ساز، دسته‌بیکار شوند.

آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن قطعه‌سازان همگن در این رابطه می‌گوید: از ابتدای امسال به دلیل تحریم‌های ضدانسانی، ۱۰۰ هزار نفر تعلیق یا تعدیل شدند که معادل ۲۰ درصد از کل اشتغال مستقیم کنارگذارده، یعنی ۳۰ ماه تمام نه چیزی بخورد، نه چیزی بپاشد و نه گریه خانه‌بیرداز تا بتواند صاحب پراید شود بدیهی ست که عطای خودروی شخصی

راه‌لقای آن می‌بخشد.

سعید موتمنی به واقعیت دیگری اشاره می‌کند. او می‌گوید که نرخ خرید و فروش خودرو به کمترین حد در سال جاری رسیده: «اگر بگوییم نزدیک به صفر شده، دروغ نگفته‌ایم!». اظهارات رئیس اتحادیه فروشندگان اتومبیل مبنی بر نزدیک صفر بودن نرخ خرید و فروش خودرو، نگرانی‌های پیشین‌را تایید می‌کند. کارشناس مدت‌هاست که اخطار می‌دهند بازار خودرو در حال قفل شدگی است و کارفرمایان بهتر است به‌جای اصرار بر افزایش قیمت‌ها و گروگانگیری کارگران در مقابل دولت به فکر راهکارهای بهیوداوضاع و رفع قفل شدگی اقتصاد خودرو باشند.

گران شدن نه به‌روز رسانی قیمت‌ها! «قفل شدگی بازار خودرو» محصول شرایطی ست که در آن تورم بار کود گسترده، عجین شده؛ شرایطی که می‌توان آن را محصول کاهش شدید قدرت خرید قاطبه مردم (حدود ۵۰ میلیون نفر از جمعیت که متعلق به طبقه مزدبگیران و کم‌درآمدها هستند) دانست. کارفرمایان صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی اما زیر بار این استدلال نمی‌روند و می‌گویند یکی از راهکارهای عاجل برای جلوگیری از موج روز افزون تعدیل کارگران، صدور مجوز گرانی خودروست. البته آنها از اصطلاح «گران شدن» استفاده نمی‌کنند. محمدرضا نجفی منش، رئیس انجمن همگن قطعه‌سازان کشور می‌گوید: ما نمی‌گوییم خودرو شاهد تعدیل کارگران قطعه‌سازی

تهرانی ست، در رابطه با این معضل می‌گوید: صنعت قطعه‌سازی ۱۰۰ درصد وابسته به خودروسازی ست. خودروسازان به‌رغم اینکه هم گرانفروشی می‌کنند و هم احتکار مطالبات قطعه‌سازان را نمی‌پردازند و این جای تعجب بسیار دارد. قربانی معتقد است که در صنعت خودرو نیز مانند سایر صنایع کشور بحث «رانت» و «رانت‌بازی» دخیل است و این رانت، کنترل اوضاع را در دست دارد. وی ادامه می‌دهد: مقصر اصلی در مشکلاتی که امروز گریبانگیر قطعه‌سازان شده، خودروسازان هستند. آنها سیاست‌های روشنی ندارند و برای افکار عمومی روشن نمی‌کنند اهدافشان از این اقدامات که منجر به بیکاری کارگران صنایع پایین‌دستی شده، چیست؟ آیا به دنبال گران شدن خودروها هستند؟ آیا می‌خواهند تولید را بخواه‌ایند؟ از آن طرف ما شنیده‌ایم که انبارهای خودروسازها پر شده و در حال دیو کردن محصولات هستند. وقتی انبارها پر شود و نرخ تولید پایین بیاید، طبیعی ست که تولید در قطعه‌سازی‌ها متوقف بشود.

او ادامه می‌دهد: مسأله اصلی اینجاست که نمی‌دانیم مشکل را کجا بریم، به چه کسی بگوییم و مسئول اشتغال و بیکاری در این مملکت کیست؟ در زمان وزارت شیخ الاسلامی، ادعا می‌کردند اشتغال کارگران ربطی به وزارت کار ندارد. امروز هم مشخص نیست مسئول اشتغال کارگران و آفر فجایی که هر روز بر سر کارگران آور می‌شود، کدام نهاد است و چه کسی باید پاسخگو باشد؟!

قربانی می‌گوید: چطور است کارخانه‌ای که با هزار زحمت متولد می‌شود و کلی سرمایه پایش ریخته می‌شود، به راحتی تعطیل می‌شود و کارگانش اخراج؟ چگونه است که در صنایع سودده و پرطرفدار مثل خودروسازی، شاهد رکود و تعلیق و تعطیلی هستیم؟ چرا صنایع کارخانه‌ها به این روز افتاده‌اند و مسئول بیکاری کارگران کیست؟!

مسئولاتی که مسئولیت نمی‌شناسند

نرخ بالای تعدیل‌های گروهی در کنار تعلیق دستمزدها و پایین آمدن مزایای مزدی، اپیدمی همه‌گیری ست که اکثریت قریب به اتفاق صنایع را در بر گرفته است. آنا باید وزارت صنعت از خودروسازها بپرسد در حالی که انبارها مملو از خودروهای فروش نرفته است

در آورده‌ایم. مسئولان به خوبی می‌دانند که اوضاع تاجه‌اندازه بحرانی ست! دلیل بحران شدید قطعه‌سازی‌ها چیست؟ نجفی منش، چهار مشکل عمده را برمی‌شمارد: اول اینکه با توجه به افزایش ۲۰۰-۳۰۰ درصدی مواد اولیه مثل فولاد، آلومینیوم و مس، قیمت قطعه ثابت مانده، در نتیجه قطعه‌ساز زیان کرده است. باید دولت قیمت مواد اولیه را کاهش بدهد چرا که بسیاری از مواد اولیه مثل فولاد، متعلق به خود دولت است یا اجازه بدهند که قیمت قطعات بالا برود. از سوی دیگر، قیمت ارز از سه هزار تومان به ۹ هزار تومان رسیده و تازه ارز نیمایی به سختی به دست می‌آید!

وی ادامه می‌دهد: مشکل دوم مشکل پرداخت‌هاست. روزگاری قطعه‌ساز وقتی جنسی را از خارج از کشور می‌خرد، ۱۰ درصد قیمت را می‌پرداخت و باقی را بعدتر تسویه می‌کرد. تولیدکننده «اعتبار» داشت می‌توانست نسیه خرید کند و بعد از فروش محصولات، باقی بدهی خود را می‌پرداخت اما حالا شرایط به گونه‌ای است که هر جنسی را که خرید می‌کنی باید ۱۰۰ درصد پول را همان اول بپردازی. نرخ کالاها، دو تا سه برابر شده و پول را هم که باید همان اول بپردازی، بیهیبد چقدر نقدینگی نیاز است. از آن طرف، محصول را که می‌فروشی، چهار ماه یا شش ماه طول می‌کشد تا پولت را خریدار بپردازند. خواهش ما قطعه‌سازان این است که پول محصولات ما را حداکثر یک‌ماهه بپردازند. کارفرمای داریم که چند ماه است ۱۵ میلیارد تومان طلب دارد ولی ۵۰۰ میلیون تومان ندارد دستمزد کارگانش را بپردازد! دبیر انجمن همگن قطعه‌سازان معتقد است برای حل دو مشکل فوق، باید قیمت محصولات خودروسازها، روزآمد شود. او البته بلافاصله می‌افزاید: از واژه گران شدن استفاده نکنید! بگویید روزآمد کردن قیمت‌ها! این‌ها دو مقوله مختلف هستند. گرانی بار منفی دارد و سودجویی را به ذهن متبادر می‌کند اما روزآمد کردن یک ضرورت اقتصادی ست.

روند تامین مواد اولیه؛ بازی «هار و پله» است

او مشکل سوم واحدهای قطعه‌سازی را تامین مواد اولیه می‌داند: تامین مواد اولیه، چه داخلی و چه خارجی، با سختی انجام می‌شود. اگر به بورس سرزنبد می‌بینید که تامین مواد اولیه چقدر دشوار است، برخی از اقلام روزهای متوالی عرضه نمی‌شوند. مواد اولیه خارجی نیز دشواری‌های خاص خودش را دارند. باید ادا ول ثبت سفارش انجام بدهید، بعد بروید سراغ وزارت صمت و بعد از یکی و دو ماه معطلی اگر وزارتخانه تایید کند، پرونده می‌روبانک مرکزی. گاهی بانک مرکزی می‌گوید ارز ندارم و باید کل چرخه را از نو شروع کنید! ده قیقا مثل بازی مارو پله!

نجفی منش، آخرین گرفتاری قطعه‌سازان را بحث حساب‌های قبلی (Open Accounts) می‌داند و می‌گوید: روزگاری اعتبار داشتیم و از طرف‌های خارجی جنس می‌خریدیم. بعد از تمام شدن تولید که شش ماه یا یک سال طول می‌کشید، پول طرف خارجی را می‌پرداختیم. الان اوضاع کاملاً به‌هم ریخته، چون با ارز سه هزار تومان جنس خریداری شده و با همین قیمت به مشتری فروخته شده ولی موقع باز پرداخت می‌گویند با ارز نیمایی تسویه حساب کن! یک شرکت که یک میلیارد دلار بدهی دارد، الان باید ۵ میلیارد تومان بابت اختلاف مبلغ بپردازد. معلوم است چنین شرکتی که کل سرمایه‌اش ۳.۵ میلیارد تومان است، زمین می‌خورد و ورشکسته می‌شود. بعد می‌گویند چرا اگر کارگر «تعدیل شد؟

نجفی منش: از سال ۶۴، نقدینگی ۲۸ برابر شده اما تولیدات ما از آن زمان تا امروز، ۲۸ برابر نشده، پس وقتی تولیدات ما به اندازه نقدینگی بالا نرفته، بدیهی ست «قیمت» بالا می‌رود. این یک اصل بدیهی اقتصاد است. در این شرایط، ارزش پول کاهش می‌یابد و بهای کالاها افزایش

اینجا باید وزارتخانه نظارت کند تا با ارز همان زمان باطر‌های خارجی تسویه شود تا هم قطعه‌ساز ضرر نکند و هم اعتبار بین المللی صنعت ما ز بین نرود. مشکل چهارم از نظر «نجفی منش» عملکرد سازمان تامین اجتماعی ست. او می‌گوید: تامین اجتماعی به‌مجرد اینکه پرداخت حق بیمه عقب می‌افتد خدمات کارگر را قطع می‌کند. کارگری که ماه‌ها اصل حقوق خود را نگرفته و در مضیقه معاش است، از خدمات بیمه هم محروم می‌ماند. این اصلاً فکشنگ نیست!

عدم موازنه تولید و نقدینگی؛ افزایش قیمت

چالش اصلی روزآمد کردن قیمت‌هاست ولی وقتی انبارهای خودروسازان پر است و مردم هم توان پرداخت بیش از این را ندارند چطور انتظار می‌رود قیمت خودرو باز هم گران شود؟ نجفی منش در مخالفت با این ادعا و در دفاع از لزوم روزآمد شدن قیمت‌ها می‌گوید: همین اواخر ایران خودرو به تعداد محدودی خودروها را با ۵ درصد حاشیه قیمت بازار عرضه کرد. همه خودروهای ارائه شده، به سرعت فروش رفت. ادعای قفل شدگی را قبول ندارم. لطفاً به آمارهای اقتصادی توجه کنید. سال ۱۳۶۴ کل نقدینگی کشور، ۶۲ هزار میلیارد تومان بود. پایان دوره احمدی‌نژاد این رقم به ۴۵۰ هزار میلیارد تومان رسید یعنی ۷ برابر شد. الان نقدینگی به ۱۷۰۰ هزار میلیارد تومان رسیده یعنی در همین چند سال، چهار برابر شده! از سال ۶۴، نقدینگی ۲۸ برابر شده اما تولیدات ما از آن زمان تا امروز، ۲۸ برابر نشده، پس وقتی تولیدات ما به اندازه نقدینگی بالا نرفته، بدیهی ست «قیمت» بالا می‌رود. این یک اصل بدیهی اقتصاد است. در این شرایط، ارزش پول کاهش می‌یابد و بهای کالاها افزایش. او تاکید می‌کند: من ادعای ناتوانی اقتصاد در پرداخت قیمت بالاتر برای خودرو را با استدلال قوی و برهین اقتصادی رد می‌کنم اما برای اقتصاد از یک جبهه قبول دارم. بهتر است این‌گونه مطرح کنید که یک طبقه‌ای اینها «توان» ندارند بیش از این برای خودرو بپردازند. این ادعا را قبول دارم و باید به دنبال حل این مشکل باشیم، منتها راه حل آن، تثبیت قیمت خودرو نیست. این معضل، دو راه‌حل ساده دارد: اول اینکه دولت، ۹ درصد ارزش افزوده که از محصولات می‌گیرد را برای خودرو نگیرد. علاوه بر آن می‌تواند ۳ درصد شماره‌گذاری و حق بیمه خود را نگیرد و هزینه‌های بانکی را تقلیل دهد. به این ترتیب، بدون اینکه دولت از جیب، خرج کند، خودرو ۲۵ درصد برای خریدار کم‌درآمد، ارزان می‌شود. «مناسب‌سازی قیمت خودرو» برای اقشار ضعیف وظیفه دولت است. در ضمن می‌تواند خودرو را با اقساط طولانی مدت و کم‌بهره به کارگران بدهند، مدل همه کشور‌های دنیا