

اخبار کاری

بازگشت به کار ۴۵ کارگر

اخراجی حمل‌ونقل خلیج فارس

از صبح روز یکشنبه (۱۰ آذر ماه) همه ۴۵ کارگر قراردادی شرکت حمل‌ونقل خلیج فارس که از مرداد ماه سال جاری با اتمام قرارداد کار بیکار شده بودند، به کارشان بازگشتند.

به گزارش ایلنا، یکی از کارگران شاغل در این شرکت، دلیل تعدیل ۴۵ کارگر این واحد حمل‌ونقل جاده‌ای را مخالفت‌شان با تغییر شرایط کار از قرارداد مستقیم به پیمانکاری عنوان کرد و گفت: خوشبختانه با همت کارگران و حمایت مسئولان استانی و شهرستانی، کارگران اخراجی که دارای سابق ۱۰ تا ۱۵ سال بودند، به کارشان بازگشتند.

وی درباره روند پیگیری شکایت خود و همکاری‌ها گفت: هیأت حل اختلاف اداره کار با تشکیل اولین جلسه‌ای به بازگشت به کار من و سایر همکارانم را صادر کرد.

او گفت: کارفرمای شرکت حمل‌ونقل خلیج فارس به رای هیأت تشخیص و حل اختلاف اعتراض کرد و در ابتدای مانع ورود کارگران اخراجی به محل کار سابق‌شان شد که در نهایت با استمرار پیگیری کارگران و حمایت جدی برخی مسئولان به ویژه معاونت سیاسی استانداری تهران، کارفرما موافقت خود را برای بازگشت به کار ما اعلام کرد. او درباره پرداخت مطالبات معوقه خود و همکاری‌ها گفت: طبق رای اداره کار و توافقی که کارفرمای این واحد در حضور مسئولان فرمانداری شهرستان اسلامشهر انجام داده، کارفرما مکلف به پرداخت مطالبات معوقه و ایام بیکاری کارگران تعدیلی است که هنوز انجام نشده است.

وی با بیان اینکه کارفرما هنوز شروع به عقد قرارداد جدید با ما کارگران تعدیلی نکرده، افزود: در حال حاضر فقط بلاغیه بازگشت به کار ماسا در شده و امور کارت‌زنی نیز کارت‌های ورود و خروج ما را فعال کرده است.

به گفته این کارگر، براساس رای صادره اداره کار، کارفرما باید با همه ۴۵ کارگر تعدیلی قرارداد مستقیم بسته و آنها را در عناوین شغلی سابق خود و در پست‌های قبلی به کار گیرد.



بیانیه گروهی از بازنشستگان:

وعده‌های مهار تورم عملی نشده است

جمعی از بازنشستگان در بیانیه‌ای نسبت به تبعات تورم می‌گرانی بنزین هشدار دادند و خواستار توجه به موضوع شدند.

به گزارش ایلنا، «گروه اتحاد بازنشستگان» که گروهی متشکل از بازنشستگان صندوق‌های مختلف (تامین اجتماعی، کشوری، فولاد و...) است، در بیانیه‌ای نسبت به تبعات گرانی بنزین هشدار داده است.

در این بیانیه، ضمن انتقاد به افزایش ۳ برابری قیمت بنزین و حتی شیوه اعلام آن به جامعه، اعلام شده است که تأثیرات ویرانگر این افزایش قیمت، باز هم بر سر زحماتشان آوار خواهد شد. در این بیانیه آمده است که وعده‌های «هیچ چیز گران نمی‌شود» عملی نشده است و بعد از گرانی بنزین به تدریج شاهد موج خرنه تورم در قیمت کالاها و خدمات خواهیم بود.



نماینده اراک:

شتاب در پرداخت مطالبات تامین اجتماعی، ضروری است



نماینده اراک، کمیجان و خنداب در مجلس گفت: باید با توجه به چه بیشتر به سازمان تامین اجتماعی، صندوق بازنشستگی کشور و سایر صندوق‌ها، از ایجاد مشکل در آنها جلوگیری کرد.

به گزارش ایلنا، سیدمهدی مقدسی در نشست با مدیران دستگاه‌های وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان مرکزی گفت: شتاب در پرداخت مطالبات صندوق‌های بازنشستگی از جمله سازمان تامین اجتماعی از سوی دولت ضروری است تا خدمات این صندوق‌ها کاهش نیابد. وی اظهار داشت: از جمعیت یک میلیون و ۴۵۰ هزار نفری استان مرکزی، ۹۵۷ هزار نفر معادل ۷۳.۵ درصد تحت پوشش سازمان تامین اجتماعی قرار دارند.

مسافرکش‌های شخصی

یارانندگان موتورسیکلت

علاوه بر افزایش قیمت

کالاها و خدمات؛ مستقیماً

آثار گرانی بنزین را در

«شغل» و زندگی روزمره

خودنیز حس می‌کنند و با

توجه به صرفه نبودن کار

بعد از گرانی بنزین، خیلی

از این گروه‌ها تا مرز بیکار

شدن نیز پیش رفته‌اند

مستقیم به بنزین و نرخ آن گره خورده است؛ ۷ هزار خانواری که ابزار کارشان، خودروی شخصی یا در بهترین حالت، تاکسی ست. به گفته پورطالبیان، گرانی بنزین روی زندگی حداقل ۷۰ درصد ساکنان اسلامشهر به صورت مستقیم یا غیرمستقیم تأثیر می‌گذارد.

او ادامه می‌دهد: در اسلامشهر ۷۰ هزار نفر کارگر بیمه‌شده در ۵۷۰۰ کارگاه داریم. ۲۵ تا ۲۸ هزار نفر مستقری بگیر داریم. اینها با خانواده‌هایشان بیش از ۳۰۰ هزار نفر هستند. این ۳۰۰ هزار نفر، به صورت «شناسنامه‌دار» کارگرند. ۲۰۰ هزار نفر هم کارگر غیررسمی داریم شامل دست‌فروشان، رانندگان و کارگران ساختمانی که هنوز نتوانسته‌اند بیمه شوند و مشاغل دیگری از این قبیل. در واقع می‌توان گفت ۸۵ درصد جمعیت اسلامشهر را کارگران و وابستگان به مشاغل کاری تشکیل می‌دهند که همه اینها در هزینه حمل و نقل متضرر شده‌اند. در مورد نرخ کالاها و خدمات هم، به رغم اعلام دولت، ما کنترلی ندیدیم. هیچ جنسی نیست که قیمتش مطابق با ۲۰ روز پیش باشد!

وقتی در شهری مانند اسلامشهر، اشتغال بیش از ۳ هزار خانوار به طور مستقیم به بنزین وابسته است و در سراسر کشور یک میلیون خانوار چنین وضعیتی دارند، نمی‌توان تأثیر مستقیم گرانی بنزین بر این گروه‌های هدف را ناچیز شمرد یا نادیده گرفت. اینها نه سهمیه بنزین ۱۵۰۰ تومانی دارند (کما اینکه آنهایی هم که سهمیه رسمی دارند یعنی تاکسی‌ها نیز از میزان سهمیه دریافتی ناراضی‌اند و معتقدند این میزان به شدت ناکافی ست) و نه می‌توانند هیچ راه جایگزینی برای امرار معاش بیابند. در چنین شرایطی این گروه‌ها چه باید بکنند؟

مسالمت‌آمیز رفتن به خیابان، سعی کردم صدایم را به گوش مسئولان برسانم، مسئولانی که نمی‌دانند «بنزین» حرف اول و آخر در زندگی چند هزار خانوار کشور است. او ادامه می‌دهد: ما مسافرکش‌های شخصی که سهمیه نداریم بر ایمان نمی‌صرفد با کرایه تاکسی‌های رسمی، مسافر جابه‌جا کنیم اما چاره‌ای نداریم. باید بتوانیم با تاکسی‌ها رقابت کنیم و مردم هم باید توان پرداخت داشته باشند که ندارند.

علی به عنوان کسی که نزدیک ۱۰ سال است مسافرکشی می‌کند، می‌گوید اگر شغل بهتری بود هرگز سراغ کار کردن با ماشین نمی‌رفتم؛ این همه خطر و این همه هزینه!

در شهرهای حاشیه‌ای تهران مثل اسلامشهر و شهریار، علی یک «تیپ متداول» است. آدم‌های بسیاری مانند علی هستند که به خاطر هزینه‌های پایین زندگی در این شهرهای حاشیه‌ای زندگی می‌کنند و از سوی دیگر به خاطر نبودن شغل ثابت، به مشاغل غیررسمی و عموماً در ارتباط با بنزین روی آورده‌اند. به گفته «حسن پورطالبیان» دبیر اجرایی خانه کارگر اسلامشهر، این شهرستان به طور رسمی، سه هزار و ۹۷۰ راننده دارد که بیمه هستند. اینها مستقیم با بنزین در ارتباط هستند.

وی ادامه می‌دهد: یقیناً همین مقدار هم هستند که بیمه نیستند. در واقع می‌شود گفت بین سه هزار تا چهار هزار نفر هم راننده بیمه‌نشده داریم. این گروه، مسافرکش‌های شخصی هستند یا راننده‌های اسنپ که باز هم معاش سرانگشتی و تخمین از طریق جمع تعداد رانندگان خودروهایی شخصی و موتورسیکلت، می‌توان ادعا کرد بیش از یک میلیون و ۱۰۰ هزار نفر در کشور برای ارتزاق و امرار معاش به طور مستقیم به «بنزین» وابسته‌اند. این گروه یا با خودروی شخصی یا با موتورسیکلت شخصی خود کار می‌کنند و اکثریت آنها بعد از گرانی بنزین، مشمول دریافت سهمیه ۱۵۰۰ تومانی نشده‌اند.

در روزهای پس از بیست و سوم آبان ماه، این گروه، بیشترین نگرانی و اعتراض را به افزایش ناگهانی نرخ بنزین داشته و سعی کرده که صدای خود را به گوش مسئولان برساند، منتها تا امروز کسی صدای دادخواهی این گروه از شاغلان بازار حمل‌ونقل را که از بد روزگار مجبور به اشتغال در بخش غیرمولد اقتصاد

نشده است. مدیرکل تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان مرکزی ادامه داد: البته خوشبختانه شرکت آذرباد در حال حاضر چند پروژه در دست اجرا دارد اما کارگران این دو شرکت مهم و استراتژیک کشور در خواست دارند تا پیش از حادث شدن مشکلات، وضعیت مدیریتی این دو شرکت تعیین تکلیف شود.

زمانی که کارگران این دو شرکت با

مطالبات معوق مواجه بودند، بارها به موضوع سوءمدیریت این شرکت‌ها اشاره و خواستار حل آن شده بودند. مسئولان هم وعده داده بودند که مشکل مدیریتی را حل خواهند کرد اما ظاهراً حالا که این دو شرکت به صورت موقت شرایط بحران را پشت سر گذاشته‌اند، تعیین تکلیف مدیریت اینها از اولویت خارج شده است.



از نظر تعداد موتورسیکلت موجود در ایران، می‌توان به یکی از گزارش‌های بانک مرکزی استناد کرد. در این گزارش آمده که ۱۷.۴ درصد از خانواده‌های شهری در ایران دارای یک دستگاه موتورسیکلت هستند که با احتساب تعداد خانوار و اعضای هر خانواده، می‌توان گفت تقریباً ۴ میلیون و ۲۵۰ هزار خانواده ایرانی دارای موتورسیکلت هستند. حتی اگر یک هشتم این خانوارها، از موتورسیکلت به عنوان ابزار کار استفاده کنند، معاش ۵۰۰ هزار خانوار ایرانی به طور مستقیم به موتورسیکلت وابسته است. بنابراین با یک حساب سرانگشتی و تخمین بسیار حداقلی از طریق جمع تعداد رانندگان خودروهایی شخصی و موتورسیکلت، می‌توان ادعا کرد بیش از یک میلیون و ۱۰۰ هزار نفر در کشور برای ارتزاق و امرار معاش به طور مستقیم به «بنزین» وابسته‌اند. این گروه یا با خودروی شخصی یا با موتورسیکلت شخصی خود کار می‌کنند و اکثریت آنها بعد از گرانی بنزین، مشمول دریافت سهمیه ۱۵۰۰ تومانی نشده‌اند.

«علی» راننده مسافرکش وساکن اسلامشهر است. او خبر «گران شدن بنزین» را مثل یک شوک یا حتی بدتر مثل یک «آوار» می‌داند که زندگی او را به کلی در مسیر سقوط قرار داده است. می‌گوید: با تجمع

شده‌اند، نشنیده است. باید در نظر بگیریم که بخش عظیمی از این افراد در حاشیه‌های کلان‌شهرها و در پایین‌ترین سطح از امکانات زیستی، زندگی می‌کنند. «علی» راننده مسافرکش وساکن اسلامشهر است. او خبر «گران شدن بنزین» را مثل یک شوک یا حتی بدتر مثل یک «آوار» می‌داند که زندگی او را به کلی در مسیر سقوط قرار داده است. می‌گوید: با تجمع

در روزهای پس از بیست و سوم آبان ماه، این گروه، بیشترین نگرانی و اعتراض را به افزایش ناگهانی نرخ بنزین داشته و سعی کرده که صدای خود را به گوش مسئولان برساند، منتها تا امروز کسی صدای دادخواهی این گروه از شاغلان بازار حمل‌ونقل را که از بد روزگار مجبور به اشتغال در بخش غیرمولد اقتصاد

میلیاردها تومان سودآوری داشت اما اوایل امسال بدهی این شرکت حدود ۶۰۰ میلیارد تومان برآورد شد. یکی از مهمترین مشکلات شرکت هیپکو که ترکش آن به چرخه تولید و کارگران این شرکت اصابت کرده، «مدیریت» است. حدود هزار کارگر این شرکت بارها در اعتراضات صنفی خود خواستار تعیین تکلیف این شرکت شدند.

در عین حال استاندارد مرکزی اوایل مهرماه با تأکید بر ضرورت تعیین تکلیف هرچه سریعتر هیپکو با انتخاب سهامداری صلاحیت‌دار، گفته بود: «به سازمان خصوصی‌سازی مأموریت داده شده تا باמתقاضیانی که خواهان سهامداری هیپکو و دارای شرایط لازم در زمینه فعالیت‌های مرتبط باهم و تولیدات این شرکت هستند، مذاکره کند». محمدتقی آبابی، مدیرکل تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان مرکزی در گفت‌وگو با خبرگزاری مهر، درباره آخرین اقدامات صورت گرفته برای

گروه‌ها در روزهای گذشته تا مرز بیکار شدن نیز پیش رفته‌اند. این گروه از شاغلان، حجم انبوهی از بازار کار «بی‌ثبات کاران» را تشکیل می‌دهند. برای نمونه تعداد کاربران اسنپ به گفته یکی از مسئولین آن بیش از ۱۰ میلیون است که روزانه درخواست تاکسی آنلاین می‌کنند. این تعداد کاربر اسنپ توسط ۳۰۰ هزار راننده اسنپ می‌شوند. پس با این حساب حدود ۳۰۰ هزار خانوار کشور، وابسته به درآمد حاصل از رانندگی اسنپ هستند.

در عین حال هیچ آمار تقریبی یا تحقیقی در مورد تعداد رانندگان مسافرکش‌های شخصی در دست نداریم. با توجه به مشاهدات روزمره می‌توانیم فرض بگیریم که همین تعداد (یعنی ۳۰۰ هزار نفر) نیز از طریق مسافرکشی ارتزاق می‌کنند که در مجموع می‌توان گفت برای حداقل ۶۰۰ هزار خانوار در کشور، «خودروی شخصی» ابزار اصلی کار و نان درآوردن است و هیچ راه دیگری برای امرار معاش وجود ندارد. در کنار اشتغال از طریق «خودروی شخصی» تعداد زیادی از خانوارهای ایرانی از طریق «موتورسیکلت» و کاسبی با نان درمی‌آورند. براساس آمارهای رسمی و غیررسمی، روزانه حدود ۳.۵ میلیون موتورسیکلت در سطح شهر تهران تردد می‌کنند که از این تعداد، حدود ۶۰۰ هزار موتورسیکلت در محدوده منطقه ۱۲ (شامل بازار) تردد دارند.

در حالی که مالکیت شرکت هیپکو به سازمان خصوصی منتقل شده، ظاهراً این سازمان به رغم گذشت چند ماه هنوز اقدامی برای تعیین تکلیف هیپکو انجام نداده است. به گزارش مهر، پس از بروز مشکلات متعدد برای شرکت هیپکو به عنوان بزرگترین تولیدکننده ماشین‌آلات راهسازی و معدنی در خاورمیانه و تعویق چندماهه حقوق کارگران این شرکت، مالکیت هیپکو از مالک قبلی به دلیل فقدان صلاحیت سلب و به صورت بلاعزل به سازمان خصوصی واگذار شد.

مسئولان وزارت کار و سازمان خصوصی‌سازی همان موقع بارها اعلام کردند فرایند واگذاری این شرکت در حال انجام است. اما ظاهراً این موضوع از سوی سازمان خصوصی به صورت جدی پیگیری نمی‌شود.

شرکت هیپکو طی ۱۱ سال گذشته سالانه

در دهه‌های گذشته، با حرکت از اشتغال مولد در حوزه‌های صنعت، تولید و خدمات به سمت اشتغال غیرمولد و ناموزون، نرخ مشاغلی که به طور مستقیم با سوخت و بنزین در ارتباط هستند، افزایش یافته است. در حالی که کارخانجات موجود در موارد بسیاری راه تعطیلی و خاموش کردن چراغ‌ها را پیموده‌اند، تعداد خالصی شاغلان کشور به تبع رشد جمعیت، افزایش یافته است اما بخش اعظمی از این افزایش، اشتغال در شغل‌های غیرمولد و مرتبط با حمل‌ونقل است؛ رانندگی تاکسی‌های اینترنتی، مسافرکش‌های شخصی، پیک موتوری، توزیع مواد غذایی و...

این گروه‌ها به خصوص کسانی که در حیطه غیررسمی اشتغال حمل‌ونقل مانند مسافرکشی شخصی یا رانندگی با موتورسیکلت یا توزیع مواد غذایی کار می‌کنند و لاجرم از سهمیه بنزین ۱۵۰۰ تومانی محروم هستند، بیشترین آسیب را از گرانی بنزین می‌بینند. افزایش نرخ بنزین، ناگزیر معاش این گروه‌ها را به صورت مستقیم تهدید می‌کند. این گروه‌ها در نگرانی سایر گروه‌های شغلی و طبقات متوسط و ضعیف بابت افزایش قیمت کالاها و خدمات پس از گرانی بنزین نیز شریکند اما اینها مستقیماً آثار گرانی بنزین را در «شغل» و زندگی روزمره خود حس می‌کنند و با توجه به صرفه نبودن کار بعد از گرانی بنزین، خیلی از این

بهران کاری در دست فراموشی

آب‌ها در هیپکو از آسیاب افتاده است

در حالی که مالکیت شرکت هیپکو به سازمان خصوصی منتقل شده، ظاهراً این سازمان به رغم گذشت چند ماه هنوز اقدامی برای تعیین تکلیف هیپکو انجام نداده است.

به گزارش مهر، پس از بروز مشکلات متعدد برای شرکت هیپکو به عنوان بزرگترین تولیدکننده ماشین‌آلات راهسازی و معدنی در خاورمیانه و تعویق چندماهه حقوق کارگران این شرکت، مالکیت هیپکو از مالک قبلی به دلیل فقدان صلاحیت سلب و به صورت بلاعزل به سازمان خصوصی واگذار شد.

مسئولان وزارت کار و سازمان خصوصی‌سازی همان موقع بارها اعلام کردند فرایند واگذاری این شرکت در حال انجام است. اما ظاهراً این موضوع از سوی سازمان خصوصی به صورت جدی پیگیری نمی‌شود. شرکت هیپکو طی ۱۱ سال گذشته سالانه

خبر