یادداشت

نجات اقتصاد ایران با چاشنی واقع‌بینی

سعید پورفرهادی*

● اقتصاد کشور درحال‌حاضر به مثابه هواپیمای در حال فرودی است که سه موتور از چهار موتور خود را از دست داده و موتور باقی‌مانده به تنهایی قدرت و توان آن را ندارد که هواپیما را به نزدیک‌ترین فرودگاه برساند. مهندس پرواز در تحلیل بحران پیش‌آمده گزارش می‌دهد که اگر ۵۰ درصد بار هواپیما را تخلیه کنیم، با درنظرگرفتن ارتفاع پرواز و گلاید هواپیما، قادر خواهیم بود در نزدیک‌ترین فرودگاه هواپیما را به زمین بنشانیم. عنصر زمان در این شرایط نقش تعیین‌کننده و بی‌بدیلی را بازی می‌کند. خلبان به مشاوره‌های مهندس پرواز خود اعتماد می‌کند و ۵۰ درصد محموله‌های بارگیری‌شده را تخلیه و نهایتا هواپیما در دقایق آخر به سلامت در فرودگاه مقصد به زمین می‌نشیند. به نظر می‌رسد در سال‌های اخیر تحریم‌ها به مانع اصلی بالندگی و اوج‌گیری اقتصاد کشور تبدیل شده‌اند و به‌مثابه بار اضافی بر دوش صنعت و تولید کشور سنگینی می‌کند. مشکلات تحریم‌ها در کنار موانع داخلی، ضرورت اصلاح و بهینه‌سازی مقررات و قوانین فعلی را اجتناب‌ناپذیر می‌کند.

ادامه در صفحه ۸

یادداشت

پوپولیسم یا فقر همگانی

غلامحسین دوانی*

● تجربه انقلاب‌های سال‌های پس از جنگ جهانی اول باعث شد موضوع طراحی نظام‌های رفاه با دستورکار توزیع برابرتر و عادلانه‌تر ثروت و درآمدهای جامعه در کشورهای پیشرفته سرمایه‌داری مورد عمل قرار گیرد. در واقع اثر مستقیم جنبش اسپارتاکیست‌ها در آلمان و سپس انقلاب اکتبر در اتحاد جماهیر شوروی، ارمغان دولت رفاه به زحمتکشان اروپا برای دوری از کمونیسم و سوسیالیسم واقعی شد. دولت رفاه دولتی است که نهادهای قدرت از طریق قانون، وظیفه تهیه و بهبود رفاه عمومی را وظیفه مقدم خود می‌شمارند و دولت رفاه در عمل، به آن معناست که هیچ‌کس نباید بدون درآمد، زندگی کند. بنابراین دولت به همه کسانی که به نحوی از انحا و بنابر هر دلیلی قادر به تأمین هزینه‌های خود نیستند، کمک‌های نقدی می‌کند. به این ترتیب دولت یا از طریق تضمین یک حداقل درآمد ثابت (به عنوان مثال حقوق بی‌کاری، بیمه سالخوردگی) یا از طریق کمک‌های نقدی دیگر، در هنگام سوانح کاری، ناتوانی جسمی و روحی، بیماری، سالخوردگی و فشارهای اقتصادی و ناتوانی در امرار معاش موقعیت افراد را تضمین می‌کند. در ادبیات موجود در زمینه دولت رفاه بر دو اصل اساسی به عنوان اصول کلیدی تاکید شده است؛ اول: تأمین خدمات رفاهی برای تضمین بقا در شرایط اقتصاد آزاد (سرمایه‌داری)؛ دوم: وجود دولت دموکراتیک. چنین دولتی وظیفه دارد برای آحاد جامعه بیمه سلامت ملی، بیمه بی‌کاری و بازنشستگی، اعانه خانوادگی و مسکن و خدمات آموزشی و مانند آنها را فراهم کند. در واقع مطابق با ایده دولت رفاه، دولت علاوه بر برنامه‌ریزی و کنترل در زمینه امنیت اجتماعی در چارچوب منافع ملی، باید در جهت بهبود امنیت اقتصادی و گسترش آموزش و تعلیم و تربیت اقدامات لازم را انجام دهد. همچنین دولت‌های رفاه وظایفی نظیر بازتوزیع درآمد را نیز بر عهده دارند. در واقع ایده تأمین رفاه همگانی از طریق گسترش فعالیت‌های رفاه‌بخش از سوی دولت، هم‌زمان با اوج‌گیری جنبش سوسیال‌دموکراسی واقعی در آلمان به رهبری رزا لوکزامبورگ و سپس رکود اقتصادی دهه ۱۹۳۰ در کشورهای صنعتی غرب پدید آمد که این رکود همراه با تشدید تبلیغات احزاب کمونیست، افزایش بی‌کاری و گسترده‌شدن اعتصابات کارگری و تشدید تنش‌های بین‌المللی و بحران اقتصادی و سیاسی دولت‌های صنعتی و بسط سوسیال‌دموکراسی در عرصه جهانی بود. به‌طورکلی جنبش سوسیال‌دموکراسی در اروپا در پیشبرد اندیشه دولت رفاه نقش مؤثری داشته و کامیاب‌ترین نمونه آن حزب سوسیالیست سوئد در مدت ۳۰ سال حکومت خویش پس از جنگ جهانی دوم، بوده است. در آمریکا، دولت رفاه از سال ۱۹۳۳ از طریق برنامه موسوم به نیودیل آغاز شد که توسط روزولت، رئیس‌جمهور آمریکا اعلام شد. اما این برنامه با آنچه برنامه‌های دولت رفاه در اروپا را شامل می‌شد، متفاوت بود. برخلاف برنامه‌های دولت رفاه در اروپا که بیشتر به حمایت از مصرف‌کنندگان می‌پرداخت، برنامه‌های دولت رفاه در آمریکا حمایت از تولیدکنندگان به منظور حفظ اشتغال بود که متأسفانه بیش از دو دهه است دولت رفاه مورد هجوم بخش‌های هار سرمایه‌داری موسوم به نولیبرال‌ها ازجمله ترامپ قرار گرفته که اثرات آن در شاخص نابرابری جهانی به‌ویژه در آمریکاست که تفاوت حداقل و حداکثر حقوق‌ها به بیش از هزار برابر رسیده است، در حالی که این شاخص در یک جامعه متعادل قاعدتا بین هفت تا ۹ برابر است... شاید بتوان ظهور جنبش وال‌استریت و جنبش جلیقه‌زردها را دقیقا در پرتو همین نابرابری‌ها توضیح داد.

ادامه در صفحه۹

«شرق» ابهامات توزیع چهار هزار میلیارد تومان اعتبار کمکی به صنعت خودرو را بررسی کرد

لیست‌های غیرشفاف

شرق: بدهی انباشته دو خودروساز بزرگ داخلی یعنی ایران‌خودرو و سایپا به قطعه‌سازان پس از ایجاد نوسان در بازار ارز باعث تعدیل نیرو و ازدست‌رفتن فرصت‌های شغلی در این حوزه شد. رقم بدهی شرکت‌های خودروسازی به قطعه‌سازان بین ۱۵ تا ۲۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود و این بدهی انباشته، ادامه کار را برای صنعت خودروسازی دشوار کرده است. دولت برای جلوگیری از خسارت بیشتر، تصمیم گرفت چهار هزار میلیارد تومان که تقریبا معادل یک‌چهارم مطالبات قطعه‌سازان است، در میان قطعه‌سازان طلبکار توزیع کند اما فعالان این صنعت به درستی نمی‌دانند که پول تزریقی دولت چگونه قرار است در اختیار آنها قرار گیرد. همین عدم شفافیت، نگرانی‌هایی را در میان برخی قطعه‌سازان که هنوز پولی از سوی بانک دریافت نکرده‌اند، ایجاد کرده است و متأسفانه مسئولان دولتی نیز در این رابطه پاسخ‌گو نیستند.تغییرات نرخ ارز و اعلام قیمت چهارهزارو ۲۰۰ تومان برای دلار به صورت یک‌شبه، بسیاری از بخش‌های تولید از جمله صنعت خودروسازی را متأثر کرد. صنعت خودروسازی که تکانه‌های ناشی از تحریم، اجرای بسیاری از برنامه‌های این صنعت را با مشکل روبه‌رو کرده است، قصد دارد با تکیه بر توان قطعه‌سازان داخلی، نیازهای بازار را تأمین کند اما قطعه‌سازانی که از بازار آشفته خودرو متضرر شده‌اند و بعد از نوسانات بازار ارز، مطالبات آنها روی هم انباشته شده است، بین ۱۵ تا ۲۰ هزار میلیارد تومان از دو خودروساز بزرگ یعنی ایران‌خودرو و سایپا طلب دارند. این مطالبات انباشته، دولت را بر آن داشت که برای حل مشکل تأمین نقدینگی خودروسازان وارد عمل شود. بر اساس مصوبه وزارت صنعت، معدن و تجارت قرار شد چهار هزار میلیارد تومان که معادل تقریبا یک‌چهارم بدهی خودروسازان به قطعه‌سازان است، در بین طلبکاران توزیع شود. چندی است که توزیع این اعتبارات آغاز شده است اما برخی قطعه‌سازان هیچ دریافتی ندارند و درباره سهم خود از اعتبار تزریق‌شده توسط دولت، اطلاعات کافی در اختیار ندارند. امیرحسین قناتی مدیرکل صنایع خودرو و نیرو محرکه نیز به تماس خبرنگار «شرق» پاسخ نمی‌دهد تا ابهامات موجود در زمینه توزیع این اعتبارات برطرف شود.

بی‌اطلاعی از نحوه توزیع اعتبارات

سیدحسین بحرینیان به عنوان یکی از اعضای انجمن قطعه‌سازان همگن در گفت‌وگو با «شرق» از نبود شفافیت در لیست‌های تهیه‌شده توسط ایران‌خودرو و سایپا برای توزیع چهار هزار میلیارد تومان اعتبارات در نظر گرفته‌شده توسط دولت خبر می‌دهد.او می‌گوید: به‌عنوان یکی از اعضای انجمن قطعه‌سازان همگن، اطلاع نداریم که این اعتبارات به چه شکل، روش و سبک و سیاقی قرار است پرداخت شود. آمارهای متفاوتی از انجمن قطعه‌سازان و خودروسازان درباره جمع کل بدهی این دو شرکت به قطعه‌سازان مطرح می‌شود. این در حالی است که بدهی ایران‌خودرو و سایپا به قطعه‌سازان شامل چند سرفصل متفاوت است و برای ما مشخص نیست عددی که به عنوان کل طلب می‌گویند، تمام سرفصل‌ها را شامل می‌شود یا نه.بحرینیان عنوان می‌کند: ما بر مبنای کل سرفصل‌ها بدون تعدیل قیمت، حجم کل بدهی را ۲۰ هزار میلیارد تومان در نظر می‌گیریم، بنابراین رقمی که دولت برای توزیع در میان قطعه‌سازان در نظر گرفته، حدود ۲۰ درصد کل طلب آنهاست. اما گروه‌هایی هم هستند که به خودروسازان بدهی دارند. برای من به عنوان یک قطعه‌ساز این ابهام وجود دارد که آیا نام آنها هم در لیست توزیع چهار هزار میلیارد تومانی وجود دارد یا نه.به گفته او لیست‌های توزیع اعتبار به صورت سربسته و در محافل خاص تصمیم‌گیری شده است. معضلات اجرائی برای آن وجود دارد و برخی بانک‌ها برای توزیع بودجه‌ای که از سوی بانک مرکزی تخصیص داده شده است، کم‌کاری می‌کنند.این عضو انجمن قطعه‌سازان همگن عنوان می‌کند: در قانون به صورت شفاف آمده که ۷۰ درصد این وجه باید به قطعه‌سازان پرداخت شود. بین خودروساز و شرکت‌های تابعه آنها بعضا بازی‌هایی وجود دارد که نگرانی‌هایی را ایجاد می‌کند. سرنوشت این وجه بعد از پرداخت به شرکت‌های تابعه خودروسازان مشخص نیست.

نام گروه عظام در فهرست بدهکاران

اگرچه ایران‌خودرو و سایپا میلیاردها تومان به قطعه‌سازان بدهکارند، اما همشهری در گزارشی فاش کرد که شرکت سرمایه‌گذاری عظام که هفت شرکت تولیدکننده قطعه را در اختیار دارد، در ازای پولی که دریافت کرده است، هیچ قطعه‌ای به خودروسازان تحویل نداده و به عبارت دیگر به مجموعه خودروسازی کشور بدهکار است. بر اساس این گزارش، ایران‌خودرو از هفت شرکت زیرمجموعه سرمایه‌گذاری عظام؛ یعنی شرکت‌های پیستون ایران، فراوری ساخت، سازه‌پویش، استام صنعت، والا قطعه، پویان صنعت نهاد و سازه سیم ۴۶۱ میلیارد و ۴۶۰ میلیون تومان طلبکار است. به‌این‌ترتیب، ایران‌خودرو در شرایطی که بدهی‌های سنگین خود را به سایر قطعه‌سازان به‌دلیل بحران مالی پرداخت نکرده، در طول دو سال گذشته منابع مالی خود را در اختیار یک شرکت قرار داده است. اطلاعات مربوط به صورت‌های مالی ساپکو که در سامانه کدال بورس درج شده، نشان می‌دهد بیشترین میزان این طلب به شرکت سازه‌پویش تعلق دارد که شامل ۱۹۰ میلیارد تومان است؛ بعد از آن شرکت‌های پیستون ایران و استام صنعت (که همگی متعلق به سرمایه‌گذاری عظام هستند) به‌ترتیب با ۱۲۶.۷ و ۶۱ میلیارد تومان بدهی در رتبه‌های بعدی قرار دارند.قطعه‌سازان نگران هستند که ایران‌خودرو و سایپا در توزیع چهار هزار میلیارد تومان اعتبارات جدید هم خطای گذشته را تکرار کنند و این اعتبارات را در اختیار شرکت‌هایی قرار دهند که به این دو خودروساز بدهکار هستند.

وضعیت شرکت‌های بدهکار باید بررسی شود

سعید مدنی، مشاور مدیرعامل سایپا، در گفت‌وگو با «شرق» در واکنش به این دغدغه قطعه‌سازان عنوان می‌کند: باید تکلیف شرکت‌های بدهکار مشخص شود که چرا چنین اتفاقی افتاده است، البته تعداد این شرکت‌ها محدود است. باید ببینیم دلیل عدم تحویل قطعه چیست، اما از این پول (چهار هزار میلیارد تومان) نباید به این شرکت‌ها رقمی اختصاص بدهند.او ادامه می‌دهد: مبلغی که در اختیار خودروسازان قرار گرفته است، بخشی از مطالبات سررسیدشده دو خودروساز است. بنابراین، این رقم به کسانی که به خودروسازان بدهکار هستند، نباید تعلق بگیرد، بلکه باید بررسی شود که چرا پیشاپیش به این شرکت‌ها پول داده شده است.دغدغه دیگری که در میان خودروسازان مطرح است این است که حجم بدهی‌های ایران‌خودرو و سایپا به قطعه‌سازان برابر نیست، اما رقم چهار هزار میلیارد تومان به نسبت مساوی بین ایران‌خودرو و سایپا توزیع شده است. در این رابطه مشاور مدیرعامل سایپا بیان می‌کند: بیشتر قطعه‌سازان بین دو شرکت ایران‌خودرو و سایپا مشترک هستند. بنابراین فهرست‌های ایران‌خودرو و سایپا که برای بانک‌ها ارسال شده است، باالطبع باید یکی باشد.او درباره عدم پرداخت پول به برخی قطعه‌سازان می‌گوید: بانک‌های مختلفی در زمینه توزیع اعتبارات فعال هستند. بعضی بانک‌ها نظام بوروکراسی طولانی‌تری دارند و بعضی‌ها زودتر شروع به توزیع اعتبارات کرده‌اند. هنوز بخشی از بودجه توزیع نشده است. پرداخت‌ها تا سقفی که دو خودروساز اعلام کرده‌اند، به قطعه‌سازان انجام خواهد شد.

انجام پرداخت به صورت دستی

محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور، نیز در گفت‌وگو با «شرق» از پایان‌یافتن تخصیص اعتبارات کمکی دولت برای حل مشکل بدهی‌های انباشته دو خودروساز بزرگ کشور تا پایان هفته جاری خبر می‌دهد.او می‌گوید: ایران‌خودرو و سایپا فهرستی را به بانک‌ها می‌دهند و بانک‌ها مستقیم به حساب قطعه‌سازان ارقام اعلام‌شده را واریز می‌کنند. ممکن است برای برخی قطعه‌سازان اعداد اعلام‌شده کم باشد و قطعه‌ساز به بانک معرفی نشود و خود خودروسازان مستقیما این پرداخت‌ها را انجام دهند.به گفته نجفی‌منش، فرمول توزیع اعتبارات در اختیار دو خودروساز است. خودروساز نگاه می‌کند و بر اساس نیازی که به قطعه دارد، درصدی از اعتبارات را به یک قطعه‌ساز خاص اختصاص می‌دهد، اما انجمن قطعه‌سازان در نحوه تخصیص‌ها، دخالتی ندارد. او درباره احتمال اختصاص اعتبار به شرکت‌های بدهکار عنوان می‌کند: این مسائل از سوی وزارت صمت کنترل خواهد شد.

واکنش

واکنش انجمن کشتی‌رانی به یک گزارش

● گزارشی با عنوان «گروگان‌گیری بنادر در ایران» در صفحات ۵ و ۱۵ روزنامه شرق مورخه ۱۳۹۷/۱۲/۰۸ از فردی غیرمسئول در صنف و صنعت مرتبط با حیطه مسئولیت این انجمن به نام رضا مختاری به چاپ رسیده که سراسر تهمت و افترا به فعالان این بخش که در جبهه اول بازنگهداری مسیر ورود و خروج کالا و ارزاق عمومی علیرغم تحریم‌های بسیار مؤثر و خردکننده که به خروج اکثریت شرکت‌های کشتی‌رانی از بنادر ایران انجامیده و کرایه حمل را در حوزه واردات حداقل ۳ برابر و در حوزه صادرات بیش از ۱۵ برابر به ضرر تراز بازرگانی خارجی کشور افزایش داده است، به چاپ رسیده است. آنچه حائز اهمیت است همگامی ایراد اتهام با تحریم‌های همه‌جانبه و هم‌زمان با اعلام همبستگی اقتصادی جمهوری اسلامی با کشورهای هند و افغانستان در توسعه بندر استراتژیک چابهار و تبادر این واقعیت به ذهن در تخریب فعالیت‌های بخش خصوصی و دولتی از طریق ایجاد جو ناامیدی و ناامنی به منظور به‌زانودرآوردن مقاومت کشور می‌باشد.

ضمنا در مورخه ۹۷/۰۲/۲۹ نیز مصاحبه‌ای با نام‌برده در آن جریده وزین به عنوان «کارشناس حوزه حمل‌ونقل دریایی» به چاپ رسید که به وضوح نشان‌دهنده عدم اطلاع گوینده از سازوکار بازار و مسبوق به سابقه‌بودن این رفتار غیرحرفه‌ای در مخدوش نشان‌دادن چهره سربازان خط مقدم مبارزه با تهدیدات تحریمی می‌باشد.

لازم به یادآوری است هیچ‌یک از فعالان و مؤثرترین این حوزه نام‌برده را در زمره کارشناس این بخش شناسایی نمی‌نمایند. به نظر می‌رسد احدی از گزارشگران آن جریده مؤثر در رسانه‌های عمومی فعلی کشور با ارتباطات خاص نسبت به انعکاس نظرات ایشان اقدام می‌نماید که به طور قطع به حیثیت حرفه‌ای آن روزنامه خدشه وارد می‌کند در عین حال حق هرگونه پیگیری محفوظ خواهد بود.

تصمیمات جدید کمیته مزد در هفته آینده

کاهش فاصله حداقل معیشت و حقوق کارگران در بازه زمانی ۳ تا ۵ سال

هفته آینده جلسه شورای‌عالی کار به منظور بررسی دستمزد ۹۸ برگزار می‌شود؛ اما پیش‌ازآن نیز جلسه‌ای با حضور دولت و شرکای اجتماعی برای بررسی و جمع‌بندی عدد و رقم سبد معیشت تشکیل و جمع‌بندی آن به شورای‌عالی کار برده می‌شود.به گزارش تسنیم، ششم اسفند سال جاری اولین جلسه شورای‌عالی کار به منظور بررسی دستمزد ۹۸ کارگران تشکیل شد و در نهایت بدون هیچ برنامه‌ای از سوی شرکای اجتماعی پایان یافت.در آن جلسه نماینده کارگران با مطرح‌کردن نظرات خود درباره کاهش قدرت خرید جامعه ۱۴میلیونی تحت پوشش قانون کار خواستار جبران عقب‌ماندگی یک‌میلیون‌و ۸۰ هزارتومانی هزینه سبد معیشتی در مقایسه با سال گذشته شدند. مهم‌ترین موضوع بررسی‌شده در آن جلسه میزان رقم تعیین‌شده سبد معیشت در کمیته دستمزد در روز ۲۴ بهمن بود. سبد معیشت کارگران در آن جلسه سه‌میلیون‌و ۷۵۹ هزارو ۲۰۰ تومان تعیین شده بود.در جلسه قبلی شورای‌عالی کار نمایندگان دولت و کارفرمایی نظرات خود را مبنی بر افزایش دستمزد مطرح نکردند و مقرر شد در جلسه بعدی شورای‌عالی کار در هفته آینده نظرات سه گروه شرکای اجتماعی برای افزایش دستمزد سال ۹۸ کارگران بررسی شود.اطلاعات کسب‌شده از آخرین وضعیت جلسه شورای‌عالی کار مبنی بر این است که در هفته آینده قبل از برگزاری جلسه رسمی شورای‌عالی کار، شرکای اجتماعی جلسه‌ای تشکیل دهند و عدد و رقم سبد معیشت را تعیین کنند؛ اما پیش‌ازآن قرار است که جلسه‌ای با حضور شرکای اجتماعی به منظور بررسی مجدد سبد معیشت برگزار شود و بعدازآن نیز دومین جلسه شورای‌عالی کار به صورت رسمی آغازبه‌کار می‌کند که تاکنون دعوت‌نامه رسمی آن برای اعضای کارگری ارسال نشده است. طبق اظهارات محمد شریعتمداری، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی، مجموعه شرکای اجتماعی هنوز درباره میزان افزایش حقوق سال ۹۸ کارگران به جمع‌بندی نرسیده‌اند. او گفت: تلاش داریم بین سه تا پنج سال فاصله میان حداقل معیشت و حقوق کارگران را کاهش دهیم.

خط فقر باید رسما اعلام شود

یک کارشناس اقتصادی نیز در گفت‌وگو با ایسنا بند دو ماده ۴۱ قانون کار را شفاف‌ترین شاخص برای تعریف خط فقر دانست و گفت: وزارت کار و مرکز آمار باید آمادگی اعلام رسمی خط فقر را پیدا کنند.حمید حاج‌اسماعیلی اظهار کرد: با وجود آنکه انتظار می‌رود چانه‌زنی‌های مزدی براساس مستندات قانونی صورت گیرد؛ ولی عملا با نقص جدی در مؤلفه دوم ماده ۴۱ در شورای‌عالی کار مواجه هستیم. چند سال است که رقم هزینه معیشت کارگران از طرف نمایندگان کارگری تهیه و به شورای‌عالی کار ارائه می‌شود تا مبنای تعیین حداقل مزد قرار گیرد.او با اشاره به روند برگزاری جلسات دستمزد شورای‌عالی کار، گفت: اقتضای جلسات و مذاکرات مزد در شورای‌عالی کار به نحوی است که فرصتی برای بحث و جدل باقی نماند و چانه‌زنی‌های فشرده به تعیین حداقل مزد منجر شود؛ اما از قبل جلسات مقدماتی و کارشناسی برای گفت‌وگو و چانه‌زنی تشکیل می‌شود؛ بااین‌حال معتقدم تا زمانی که بازار کار در کشور ثبات و رونق لازم را نداشته باشد و تشکل‌های کارگری و کارفرمایی براساس استانداردها شکل نگیرند، کیفیتی را که از جلسات شورای‌عالی کار انتظار داریم، شاهد نخواهیم بود.

نهادینه‌شدن فرهنگ چانه‌زنی دستمزد

از نگاه این کارشناس اقتصادی، به دلایل مختلفی که خاص کشور ما است، دستمزد را دولت تعیین می‌کند و کارگران و کارفرمایان نقش اساسی در تعیین مزد ندارند. حاج‌اسماعیلی گفت: در شورای‌عالی کار رقمی که کارگران اعلام می‌کنند، حدود سبد معیشت است؛ ولی کارفرمایان از پذیرش آن سر باز می‌زنند؛ بنابراین زمانی می‌توانیم از چانه‌زنی بین کارگران و کارفرمایان صحبت کنیم که به صورت یک فرهنگ جدی در حوزه کار نهادینه شده و ابزار و امکاناتش فراهم شده باشد.

با استانداردهای تعیین مزد فاصله داریم

او با بیان اینکه دولت تعیین‌کننده اصلی دستمزد است، گفت: برای نزدیک‌شدن به استانداردهای کشورهای توسعه‌یافته در بحث تعیین مزد، لازم است بسترهای آن را فراهم کنیم و بازار کار را رونق دهیم. در کنار آن بخش خصوصی واقعی در کشور شکل بگیرد و تشکل‌ها به بلوغ و رشد کافی برسند.این کارشناس اقتصادی مبنای تعیین دستمزد کارگران را ماده ۴۱ قانون کار عنوان کرد و گفت: بند یک این ماده به نرخ تورم اعلامی از سوی بانک مرکزی و مرکز آمار اشاره دارد و بند دو تأکید می‌کند که در تعیین دستمزد سبد معیشت خانوار مدنظر قرار گیرد.

سبد معیشت کارگران، بهترین شاخص برای تعریف خط فقر

حاج‌اسماعیلی خاطرنشان کرد: وقتی سبد معیشت را تعریف می‌کنیم، در حقیقت به شاخص خط فقر نزدیک می‌شویم و بند دو ماده ۴۱ قانون کار بهترین و شفاف‌ترین شاخصه به لحاظ مبانی کارشناسی خط فقر است؛ بنابراین معاونت رفاه وزارت کار، بانک مرکزی و مرکز آمار باید آمادگی خود را برای اعلام رسمی خط فقر اجرا کنند.مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی از برآورد خط فقر در شش‌ماهه نخست سال ۱۳۹۷ اعلام کرد که خط فقر در انتهای سال ۱۳۹۷ تحت تأثیر رشد شاخص قیمت گروه‌های خوراکی در مقایسه با دیگر گروه‌ها افزایش خواهد یافت. در این گزارش همچنین کاهش درخورتوجه قدرت خرید خانوارها و لزوم توجه به سیاست‌های حمایتی مورد اشاره قرار گرفته است.