

یادداشت

اعتراض کارگران واکن پارس اراک و چند مسئله دیگر

نه به مسیرهای پیشین



ابوالفضل رجبی

روزنامه‌نگار

یک ماه از اعتصاب کارگران شرکت واکن پارس اراک می‌گذرد. آنها خواهان احقاق حقوق اولیه خود و تغییر در شرایط کار و کارخانه هستند، اما تاکنون پاسخی نگرفته‌اند و تا نتایجی که می‌دانم، نهاد پاسخ‌گویی نیز پیدا نشده که اعتراض آنها را به رسمیت بشناسد. آنها احتمالا امیدی برای پاسخ مناسب به مطالبه‌های خود ندارند.
بالمحل به نقطه‌ای رسیده‌اند که تنها راه برای آنها اعتراض به حقوق از دست‌رفته‌شان بوده است. احتمالا مدتی دیگر با فشارهای متعدد نهادهای مسئول به شکل مقطعی ساکت خواهند شد؛ بدون آنکه پاسخی به مطالبه‌های آنها داده شود.
این همان مسیر آشنایی است که در این سال‌ها اعتراضات طبقه کارگر و معلمان پیچیده است. اعتراضی به وضع نامناسب و تنصیب حقوق حقه شکل گرفته و با رویکرد سلبی و «برخورد» این صدا خاموش شده و چند مدت بعد، صدای دیگری در اعتراض به وضع نامعادلانه دیگری بلند شده است. به دهه ۹۰ که بنگریم، این صدای اعتراضی همواره به گوش رسیده است. لحظه‌ای عملمی به خصوصی‌سازی آموزش و نابرابری حقوق صنفی خود معترض بوده و چندی بعد کارگری از شرم برای سفره خالی خانواده‌اش، دست پینه‌بسته‌اش دیگری به کار نرفته و خشمش به گره‌شدن دستش برای اعتراض بدل شده یا بی‌آبی و بی‌صدایی به فریاد مادری تبدیل شده که می‌گوید «مظاہرات سلمیہ» یا به تاژنی همراه با خشم بدل شده که به سوک از دست رفتن جان و جوانی دختری گرد نشده‌است.

مسئله غامض پیشین، امروز تمام نشده است و به نظر می‌رسد به دلیل تورم مطالبات، به مسئله‌ای بیش از اندازه همه‌جانبه و همه‌شمول با پیچیدگی های بسیار تبدیل شده است. اعتراض کارگران واکن پارس اراک کلیت بسیار معناداری از اقتصاد و بدنه اجتماعی کشور را بازنمایی می‌کند و بدون موشکافی خاصی وضعیت بفرنج اقتصاد و جامعه را نشان می‌دهد. به نظر می‌رسد تأکید بر مسیرهای پیشین درباره مطالبه‌های طبقات اجتماعی و اصناف از طریق مکانیسم‌های بی‌پاسخی و رهاسازی، نتایج زیان‌باری در پی داشته و خواهد داشت.

شرکت‌هایی مانند واکن پارس، آذراب، هپکو … امروز بیش‌ازپیش اهمیت دارند و اگر صدای اعتراض آنها شنیده نشود، با تغییرات سلسلی طبقاتی و جابه‌جایی جایگاه طبقاتی با بحران‌های متعدد در جامعه و ویرانی بخش اعظم اقتصاد تولیدی روبه‌رو خواهیم بود. در اواخر دهه ۸۰ که با اجرای بزرگ‌ترین خصوصی‌سازی تاریخ ایران در دولت نخست احمدی‌نژاد، شرکت‌هایی در اندازه واکن پارس و… خصوصی‌سازی شدند، بسیاری از جامعه‌شناسان و اقتصاددانان درباره بحران‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت این طرح کلان دولتی هشدار دادند و امروز در نتیجه معیوب آن روند، همگی این کارخانه‌ها و شرکت‌ها و بنگاه‌های اقتصادی زیان‌ده شده و با تراز منفی تولید روبه‌رو هستند. آنها امروز مسئله‌اند؛ چراکه نه آن‌قدر کوچک هستند که از بین رفتن‌شان بی‌برصودا باشد و نه آن‌قدر بزرگ که وقت‌شان فرار رسیده باشد. درحال‌حاضر به لحظه فروپاشی شرکت‌های مابانی و متوسط صنعتی رسیده‌ایم و در نتیجه این ازکارافتادگی بخش اقتصاد، اعتراضات دامنه‌دار کارگران این کارخانه‌ها را شاهدیم، کارگرانی که بیش از همه از این وضعیت آسیب دیده و زندگی آنها تحت‌الشعاع قرار گرفته است. این وضعیت در نتیجه انباشت اولیه ثروت به شکل فراینده یا واگذاری های بی‌حساب‌وکتاب بخش دولتی اقتصاد رقم خورده است و این توزیع رانت گسترده در کنار بی‌بست سرمایه‌گذاری، بی معنایی تولید در ایران را به وجود آورده است. به‌همین خاطر در این سال‌ها با ورم بدخیم رشد بخش خدمات به نسبت تولید در اقتصاد روبه‌رو شده‌ایم و بخش عمده طبقه کارگر صنعتی با انتقال اجباری به بخش خدمات، به خیل جمعیت «تک‌افتاده‌ها»- که آنها را پریکاریا یا ناپایدارکاران می‌خوانیم- پیوسته‌اند.
پاسخ بسنده به مطالبه کارگران و توجه به نجات بخش تولید اقتصاد و بازنگری در روندهای خصوصی‌سازی و دوری از مسیرهای پاسخ‌گویی پیشین شاید بتواناند اندک امیدی برای آنها که در این سال‌ها شنیده نشده‌اند، به وجود آورد.

شرق: در روزهای اخیر، دریافت وام‌های میلیاردری قرض‌الحسنه از سوی رئیس و برخی از اعضای هیئت‌مدیره سازمان بورس خیرساز شد. ماجرا از آنجا آغاز شد که معاونت نظارت و بازرسی امور اقتصادی سازمان بازرسی کل کشور به وزیر اقتصاد نامه‌ای نوشته و در آن به دریافت وام قرض‌الحسنه بلندمدت توسط رئیس و چهار نفر از اعضای هیئت‌مدیره سازمان بورس و اوراق بهادار به مبلغ ۱۰۰۵ میلیارد تومان اشاره کرده است. در این نامه که در تاریخ ۱۰ شهریور ابلاغ شده است، سازمان بازرسی کل کشور خطاب به عبدالناصر همتی، وزیر امور اقتصادی و دارایی، نوشته است که با توجه به پیامدهای اجتماعی این اتفاق، ماجرا بررسی و رسیدگی شود. بالمحل‌حال برخی فعالان آشنای با موضوع می‌گویند نبود نظارت کافی بر سازمان بورس سبب شده است تاریک‌خانه و حیاط‌خلوتی در این نهاد شکل بگیرد.

مصوبه حاشیه‌ساز شورای عالی سازمان بورس در روزهای آخر دولت سیزدهم و در تیرماه امسال مصوب شده بود که وام‌های کلانی به کارکنان سازمان بورس و اوراق بهادار با نرخ چهار درصد و با دوره بازگشت ۱۰ساله از محل منابع داخلی سازمان بورس و اوراق بهادار می‌داد. متعاقب انتشار این نامه، وزیر اقتصاد در صفحه شخصی خود در شبکه ایکس نوشت: «پس از نامه سازمان بازرسی در مورد وام قرض‌الحسنه دریافتی توسط رئیس و اعضای هیئت‌مدیره سازمان بورس، موضوع را جهت بررسی سریع کارشناسی و اعلام نظر به بازرسی وزارتخانه ارجاع داده‌ام. در دولت چهاردهم برای حذف رانت‌ها آماده‌ام و اجازه ویژه‌خواری به هیچ‌کس نخواهم داد.»
در ادامه واکنش وزیر اقتصاد به نامه سازمان بازرسی کل کشور، وزارت امور اقتصادی و دارایی هم اعلام کرد: «با توجه به دستور صریح وزیر اقتصاد، مدیران بورس ملزم به انتشار مستندات و دلایل این تصمیم شده‌اند.» در همین زمینه، مجید

فعالان بازار سرمایه در واکنش به مصوبه اعطای وام‌های کلان به هیئت‌مدیره این نهاد چه می‌گویند؟

تاریک‌خانه بورس



عشقی، رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار، در مصاحبه با خبرگزاری صداوسیما گفت: اینکه گفته می‌شود هیئت‌مدیره سازمان، وام را برای خودشان تصویب و پرداخت کرده، قطعا یک دروغ بزرگ است و شوری‌ای بورس بر اساس ماده ۴ قانون اوراق بهادار، مسئولیت تعیین حقوق و دستمزد مزایای هیئت‌مدیره سازمان بورس را بر عهده دارد. این مبالغ هم بر اساس مصوبه شورا پرداخت شده و پرداخت چنین مبالغی در تمامی نهادهای پولی و مالی متناظر، روال کاملا عادی است. حتی در برخی نهاده‌ها مبالغ پرداختی بیشتر از این ارقام است. بالمحل‌حال برخی فعالان بازار سرمایه اعتقاد دارند که اعطای رانت و ویژه‌خواری در سازمان بورس فقط به این وام محدود نمی‌شود و در مورد صدور برخی مجوزها از قبیل مجوزهای سپدگردانی، کارگزاری یا تاسیس و فعالیت صندوق‌های سرمایه‌گذاری، بعضا شاهد اعمال نظرها و تفاوت در زمان‌بندی صدور مجوز به اشخاص بودیم و به نظر می‌رسید که سازمان

مسیر توقف زیان خودروسازان

به گلابه برخی سهامداران خصوصی خودروسازان بزرگ کشور در جریان نمایشگاه دستاوردهای داخلی بابت دخالت و نفوذ دولت در امور دو شرکت بزرگ خودروسازی با وجود داشتن سهامی کمتر از بخش خصوصی بود. تأکید مقام معظم رهبری بر رعایت حقوق سهامداران خصوصی شرکت‌ها، در واقع این پیام را به دنبال داشت که باید امور شرکت‌های دارای مدیریت مشترک دولتی و خصوصی، منصفانه و طبق ادراه رسد و هر سهامداری به اندازه سهم خود در این امور دخالت کند. اینکه دولت فقط مالک پنج درصد سهام شرکت بزرگ خودروساز باشد اما مدیریت آن را بر عهده داشته باشد، با هیچ منطقی سازگار نیست. با اینکه رهبر معظم انقلاب تصریح کردند و دستور دادند، اما این فرمان عملا زمین مانده و اجرایی نشده است.

اتقصاد محمدرضا عارف از حمایت‌های وارده به صنعت خودروسازی

در مراسم معارفه سیدمحمد اتابک، وزیر جدید صمت، محمدرضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهور، از نحوه فروش و کیفیت محصولات خودرویی اتانقد کرد. او همچنین کمک‌های دولتی به خودروسازان و مصرف بالای سوخت خودروهای داخلی را ظلم در حق این صنعت خواند. عارف در ادامه صحبت‌هایش کیفیت محصولات خودرویی را غیرقابل قبول دانست و ادامه داد که خودروسازان بارها وعده دادند کیفیت خودروها اصلاح می‌شود، اما واقعیت این است که بهبود تاکنون اتفاقی نیفتاده است. خودروسازان مردم را با وعده‌ها و پیش‌فروش‌هایشان سر سگار می‌گذارند؛ درحالی‌که وظیفه ماست خودروی خوب داخلی یا خارجی را طبق ضوابط در اختیار مردم قرار داده و نیاز آنها را تأمین کنیم.

اطهارات عارف نکات قابل تأملی پیش‌روی صنعت خودرویی می‌توانند قرار دهد. حمایت‌هایی که از سوی دولت برای خودروسازان بزرگ دولتی انجام شده، رقابت را از سایر رقبا گرفته است و تا حدودی انحصار در صنعت خودرو ایجاد شده است. از طرف دیگر، اگر دولت در رویه تعرفه‌گذاری یا توقف واردات خودرو به کشور، حفظ خودروسازان را در اولویت قرار داده، از سوی دیگر با قیمت‌گذاری دستوری و همچنین ابلاغ ده‌ها مقررات فروش و عرضه و تولید، سنگ بزرگی نیز پیش پای این بنگاه‌های صنعتی قرار داده است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که اصولا دخالت دولت در خودروسازی باید مورد تجدیدنظر قرار بگیرد. درحال‌حاضر با توجه به زیان انباشته ۲۵۰همتی دو خودروساز بزرگ کشور، این شرکت‌ها بار سنگینی بر دوش دولت هستند. بنابراین آنچه مشخص است، دولت چهاردهم برای تغییر ساختاری در صنعت خودرو باید نسبت به سهامداری دولت در خودروسازی تجدیدنظر کند و تنها ناظر بر عملکرد خودروسازی باشد. تولید محصولات قدیمی و از رده خارج خودروسازان جهانی از یک‌سو و کمبود نقدینگی در شرکت‌های خودروساز به دلیل تولید ضررده از سوی دیگر، مانع از ارتقای کیفیت محصولات تولیدی شده است. در پنج سال گذشته نیز همراه با اوج‌گیری تحریم‌ها و خروج شرکای خارجی، کیفیت از اهمیت کمتری برخوردار شد. بنابراین اگر دولت دست از دخالت در خودروسازی بردارد و علاوه بر مدیریت، قیمت‌ها را به شرکت‌های تولیدی واگذار کند، تولید همراه با کیفیت ارتقا پیدا خواهد کرد.

وزیر صمت تغییر در سیاست‌های صنعت خودرو را کلید بندد

یکی از مطالبات مهم مردم در صنعت خودرو که انتظار می‌رود وزیر جدید صمت توجهی ویژه به آن داشته‌باشد، تکلیف قانونی دولت

دراین‌باره با برخی فعالان بازار موافقت بیشتری را در اعطای مجوزها داشت ولی در مورد سایر اشخاص شاهد سخت‌گیری‌ها و طولانی شدن فرایندها بودیم که این امر منجر به نارضایتی فعالان بازار سرمایه شده است. اما فعالان بازار نمی‌توانستند به این موضوع اعتراض کنند؛ زیرا در صورت اعتراض شاهد اعمال روندهای سخت‌گیرانه‌تر بودند. آنها همچنین توضیح می‌دهند که درحال حاضر ۳۰ درصد از درآمد کارمزد شرکت‌های کارگزاری به صندوق توسعه بازار تخصیص دارد و کارگزاری‌ها از دسترسی به این درآمد محروم هستند. این منابع جزار است صرف تقویت بازار سرمایه شود، اما سازمان بورس که متولی منابع این بخش است، گزارش شفافی از عملکرد و سرمایه‌گذاری‌های این منابع ارائه نمی‌دهد و در مورد سایر منابعی که توسط صندوق توسعه ملی یا سایر بخش‌ها به صندوق توسعه بازار تخصیص می‌یابد، می‌توان سخن مشابهی عنوان کرد. منتقدان همچنین می‌گویند سازمان بورس درآمدهای متنوعی دارد که منجر به سودآوری سنگین آن شده است. این انتقاد نیز به این مجموعه وارد است که صرفا در یک سال صورت‌های مالی خود را منتشر کرده است. این درآمدها و سودسازی‌ها از محل معاملات اوراق بهادار، حق پذیرش، حق نظارت و مواد متنوعی تشکیل شده است و قاعدتا باید صرف بهبود فرهنگ‌سازی بازار سرمایه، بهبود آموزش و کیفیت‌های نظارتی توسط سازمان شود.

کارای لکوموتیوها از سالای ۵۶ درصد به کمتر از ۵۰ درصد کاهش یافت. این وضعیت غیرقابل دفاع، افزون بر تحمیل خسارات عمده به شکل مستقیم به دولت و سرمایه‌گذاران غیردولتی این صنعت، عدم‌الفع و خسارات غیرمستقیم بسیار بزرگتری را نیز در قالب کاهش تولید کالا، هدررفت سوخت، رشد تصادفات جاده‌ای و آلایندگی محیط زیست به بار آورده است.»

آنها در ادامه نوشته‌اند: «تضاد جدی فاصله‌گذاری علنی با بخش خصوصی، نهادها و تشکل‌های تخصصی و فعالان عرصه حمل‌ونقل، فراری‌دادن سرمایه‌گذاران این بخش، تلاش پرهزینه بازرگاندان تصدی‌گری‌های بخش ریلی به دولت (بهرغم بیانات رهبر حکیم انقلاب و اسناد بالادستی نظام) و نیز تقابل جدی با شرکت‌های خصوصی مایل به سرمایه‌گذاری در ساخت پروژه‌های خطوط ریلی حیاتی داخلی و بین‌المللی و اخراج تصدی این سرمایه‌گذاران از این عرصه راهبردی در شرایط بی‌پولی دولت، روی دیگری از اقدامات مدیرعامل راه‌آهن است که همه مقنای نظام و بخش خصوصی را در این سه‌ساله به زحمت انداخته است. تضعیف روابط با فعالان داخلی و خارجی بر اثر هیجانات روحی و شخصی‌سازی بسیاری از موضوعات ریز و درشت که برای مثال در جنجال متوقف‌نمودن اولین قطار ترانزیتی افغانستان-ترکیه از سوی ایشان و تحمیل ضربات جبران‌ناپذیر به حیثیت بین‌المللی و اعتبار ترانزیتی کشور خود را نشان داد، ضربات مهلکی به پیکره کرم‌مق راه‌آهن وارد آورده و سرمایه‌گذاران خصوصی را نیز با زیان و شیمانی روبه‌رو کرده است؛ به نحوی که به دنبال فروش دارایی‌های خود، خروج از این صنعت هستند. طرفه آنکه به دستور نام‌برده، حراست راه‌آهن از ورود برخی از فعالان بخش خصوصی خسارت‌دیده از چنین تصمیماتی به ساختمان مرکزی راه‌آهن به منظور پیگیری حقوق‌شان جلوگیری می‌نماید و این فعالان نمی‌دانند که برای احقاق حقوق خود به کجا باید پناه ببرند. تبدیل اختلاف‌نظرات دولت و بخش خصوصی به تقابلی قضائی که در مواردی نیز منجر به صدور رأی نفع بخش خصوصی و تحمیل خسارات چند هزار میلیارد تومانی به راه‌آهن شده است.»

همچنین در ادامه نامه خطاب به پزشکیان آمده است: «استدعا داریم دستور فرمایید در انتصاب مدیران ارشد شرکت دولتی راه‌آهن، با توجه به تصدی‌گری فراوان و کاملا فنی آن، ضمن پرهیز از روال‌های غیرمستردتی و سیاسی پیشین و انجام مشورت با تشکل‌ها و کارشناسان مرتبط، افرادی حائز تخصص، تجربه، صلاحیت‌های عمومی، شایستگی‌های رهبری و محبوبیت کافی به کار گزیده شوند تا هم شاهد تکرار بحران‌های دامنه‌دار و ناگوار پیش‌گفته در سطوح ملی و بین‌المللی نباشیم و هم با انتصاب مدیران مناسب، عقلانیت و درایت کافی برای توسعه اقتصادی کشور فراهم آید.»

گزارش

نامه تشکل‌های ریلی به رئیس‌جمهوری وضعیت راه‌آهن نابسامان است

جمعی از تشکل‌های صنعت حمل‌ونقل ریلی در نامه‌ای به مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهوری، از وضعیت اداره شرکت راه‌آهن انتقاد کرده و در نامه‌ای سرکشاده نوشتند: «پس از انتصاب آقای معیاد صالحی به سمت مدیرعامل راه‌آهن بدون رعایت الزامات تخصصی و تجربی، با وجود انباشت صعودی دارایی‌های فیزیکی متعلق به دولت و بخش خصوصی در قالب شبکه، ناوگان و سایر تجهیزات، مهم‌ترین شاخص‌های کلیدی عملکرد این بخش در سه سال گذشته نزولی بوده است، به نحوی که مطابق آمار رسمی شرکت راه‌آهن، علی‌رغم ورود منابع و تجهیزات جدید، طی این دوره سه‌ساله سهم شیوه ریلی از کل جابه‌جایی بارهای زمینی از بالای ۱۲ درصد به حدود ۹ درصد و آماده به کاری لکوموتیوها از سالای ۵۶ درصد به کمتر از ۵۰ درصد کاهش یافت. این وضعیت غیرقابل دفاع، افزون بر تحمیل خسارات عمده به شکل مستقیم به دولت و سرمایه‌گذاران غیردولتی این صنعت، عدم‌الفع و خسارات غیرمستقیم بسیار بزرگتری را نیز در قالب کاهش تولید کالا، هدررفت سوخت، رشد تصادفات جاده‌ای و آلایندگی محیط زیست به بار آورده است.»

آنها در ادامه نوشته‌اند: «تضاد جدی فاصله‌گذاری علنی با بخش خصوصی، نهادها و تشکل‌های تخصصی و فعالان عرصه حمل‌ونقل، فراری‌دادن سرمایه‌گذاران این بخش، تلاش پرهزینه بازرگاندان تصدی‌گری‌های بخش ریلی به دولت (بهرغم بیانات رهبر حکیم انقلاب و اسناد بالادستی نظام) و نیز تقابل جدی با شرکت‌های خصوصی مایل به سرمایه‌گذاری در ساخت پروژه‌های خطوط ریلی حیاتی داخلی و بین‌المللی و اخراج تصدی این سرمایه‌گذاران از این عرصه راهبردی در شرایط بی‌پولی دولت، روی دیگری از اقدامات مدیرعامل راه‌آهن است که همه مقنای نظام و بخش خصوصی را در این سه‌ساله به زحمت انداخته است. تضعیف روابط با فعالان داخلی و خارجی بر اثر هیجانات روحی و شخصی‌سازی بسیاری از موضوعات ریز و درشت که برای مثال در جنجال متوقف‌نمودن اولین قطار ترانزیتی افغانستان-ترکیه از سوی ایشان و تحمیل ضربات جبران‌ناپذیر به حیثیت بین‌المللی و اعتبار ترانزیتی کشور خود را نشان داد، ضربات مهلکی به پیکره کرم‌مق راه‌آهن وارد آورده و سرمایه‌گذاران خصوصی را نیز با زیان و شیمانی روبه‌رو کرده است؛ به نحوی که به دنبال فروش دارایی‌های خود، خروج از این صنعت هستند. طرفه آنکه به دستور نام‌برده، حراست راه‌آهن از ورود برخی از فعالان بخش خصوصی خسارت‌دیده از چنین تصمیماتی به ساختمان مرکزی راه‌آهن به منظور پیگیری حقوق‌شان جلوگیری می‌نماید و این فعالان نمی‌دانند که برای احقاق حقوق خود به کجا باید پناه ببرند. تبدیل اختلاف‌نظرات دولت و بخش خصوصی به تقابلی قضائی که در مواردی نیز منجر به صدور رأی نفع بخش خصوصی و تحمیل خسارات چند هزار میلیارد تومانی به راه‌آهن شده است.»

همچنین در ادامه نامه خطاب به پزشکیان آمده است: «استدعا داریم دستور فرمایید در انتصاب مدیران ارشد شرکت دولتی راه‌آهن، با توجه به تصدی‌گری فراوان و کاملا فنی آن، ضمن پرهیز از روال‌های غیرمستردتی و سیاسی پیشین و انجام مشورت با تشکل‌ها و کارشناسان مرتبط، افرادی حائز تخصص، تجربه، صلاحیت‌های عمومی، شایستگی‌های رهبری و محبوبیت کافی به کار گزیده شوند تا هم شاهد تکرار بحران‌های دامنه‌دار و ناگوار پیش‌گفته در سطوح ملی و بین‌المللی نباشیم و هم با انتصاب مدیران مناسب، عقلانیت و درایت کافی برای توسعه اقتصادی کشور فراهم آید.»

^[1] * اطلاعات تماس سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۱۴۵۶ دفتر ثبت نام: ۰۲۱-۸۹۹۶۹۷۳۷ فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۵۹۵۲

^[2] * اطلاعات تماس دفتر ثبت نام سایر استانها در سایت سامانه www.setadiran.ir بخش «ثبت نام / روفایل تأمین کننده/ مناقسه‌گر» موجود است