

خبر

کروز: بیشکام افزایش اشتغال زنان در صنعت خودرو

۹/۰ درصد از شاغلان زن صنعتی

در کروز فعال هستند

در دنیای امروز، اشتغال زنان به عنوان یکی از عوامل کلیدی در توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها شناخته می‌شود. بااین‌حال، آمارها نشان می‌دهد که زنان هنوز در بسیاری از صنایع به‌ویژه صنایع میانی، حضوری چشمگیر ندارند. اما در این میان، شرکت کروز به عنوان یکی از پیشگامان صنعت خودرو، گام‌های بلندی برای افزایش اشتغال زنان برداشته است. طبق آمارهای موجود، از مجموع هشت میلیون شاغل در بخش صنعت کشور، فقط یک میلیون نفر زن هستند. این درحالی است که شرکت کروز به‌نهایی با اشتغال بیش از ۹ هزار زن، سهم قابل توجهی از این آمار را به خود اختصاص داده است. به عبارتی دیگر، حدود ۰.۹ درصد از کل شاغلان زن در صنایع ایران، در این شرکت خصوصی فعال هستند. این عدد نشان‌دهنده اهمیت و نقش برجسته زنان در تولید صنعتی این شرکت است. از سوی دیگر، آمارها نشان می‌دهد که سهم زنان از اشتغال در بخش صنعت فقط ۲۵ درصد است و این درحالی است که در بخش خدمات این رقم به ۶۵ درصد افزایش می‌یابد. همچنین سهم زنان از اشتغال در بخش کشاورزی فقط ۱۰ درصد است. این ارقام نشان دهنده چالش‌های موجود برای زنان در ورود به بازار کار و صنایع مختلف است. میانگین سنی زنان شاغل در کروز، ۲۹ سال است که نشان‌دهنده جوان‌بودن نیروی کار زن در این شرکت است. این موضوع نه‌تنها به افزایش توانمندی‌های فنی و تخصصی زنان کمک می‌کند، بلکه می‌تواند به بهبود وضعیت اقتصادی خانواده‌ها و جامعه نیز منجر شود.

حضور پررنگ زنان در صنعت خودرو و به‌ویژه در شرکت کروز، نویدبخش آینده‌ای روشن‌تر برای اشتغال زنان در ایران است. این شرکت با ایجاد فرصت‌های شغلی برای زنان، به عنوان الگویی برای سایر صنایع کشور عمل می‌کند و می‌تواند الهام‌بخش تغییرات مثبت در سیاست‌های اشتغال‌زایی باشد. با توجه به آمارهای موجود و تلاش‌های انجام‌شده در شرکت کروز، امید می‌رود که سایر صنایع نیز با الگو قراردادن این شرکت، گام‌های مؤثری برای افزایش حضور زنان در بازار کار بردارند و شرایط را برای تحقق برابری جنسیتی در اشتغال فراهم کنند.

رشد ۴۸درصدی تعداد خانوارهای مستأجر درگیر فقر در ۶ سال اخیر

وزارت کار در سومین گزارش سیاستی خود نوشته است: در حد فاصل سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۱، تعداد خانوارهای مستأجر درگیر فقر در کشور رشدی ۴۸درصدی داشته است. در سال ۱۴۰۱، بیش از یک میلیون خانوار مستأجر درگیر فقر در مناطق شهری (۸۲ درصد)، درآمدی کمتر از خط فقر داشته‌اند. به گزارش مرکز روابط‌معمدات و امور بین‌الملل ورفاه تعاون، کار و رفاه اجتماعی، گزارش سیاستی سوم وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در موضوع رفع فقر مسکن در کشور، لزوم اجرای ترکیبی از سیاست‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت با تأکید بر ویژگی‌های مکانی و جمعیتی منتشر شد. در حد فاصل سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۱، تعداد خانوارهای مستأجر درگیر فقر در کشور رشدی ۴۸درصدی داشته است. در سال ۱۴۰۱، بیش از یک میلیون خانوار مستأجر درگیر فقر در مناطق شهری (۸۲ درصد)، درآمدی کمتر از خط فقر داشته و ۲۳۳ هزار خانوار (۱۸ درصد) با اضافه‌شدن هزینه تأمین مسکن استیجاری به سبد هزینه‌هایشان، درگیر فقر شده‌اند. در روستاها گروه اول معادل ۷۵ هزار خانوار (۷۱ درصد) و گروه دوم معادل ۳۱ هزار خانوار (۴۹ درصد) بوده‌اند. با توجه به اینکه فقط هشت درصد از خانوارهای مستأجر درگیر فقر در روستاها سکونت دارند، فقر مستأجران را بیشتر می‌توان پدیده‌ای شهری دانست. در مقابل، محرومیت مسکونی که با ویژگی‌های کالبدی مسکن تعریف می‌شود، چهره‌ای روستایی دارد. به طوری که در سال ۱۴۰۱، ۴۸ درصد (دو میلیون خانوار)، از خانوارهای درگیر محرومیت مسکونی در مناطق شهری و ۵۲ درصد (۲.۲ میلیون خانوار) در مناطق روستایی سکونت داشته‌اند. وضعیت فقر و محرومیت مسکن در استان‌های مختلف نیز متفاوت است. برای مثال، در استان‌هایی همچون البرز و قم، صد درصد مستأجران به دلیل درآمد نامکفی دچار فقر هستند و در استان‌های کردستان و آذربایجان غربی نرخ فقر ناشی از هزینه‌های تأمین مسکن استیجاری بالا است (۴۶ و ۳۸ درصد). همچنین با وجود مسکن بیشترین تعداد خانوار مستأجر درگیر فقر در استان تهران، نرخ محرومیت مسکونی در این استان پایین و فقط پنج درصد است. درحالی‌که این نرخ در استان‌هایی مانند سیستان‌و بلوچستان نزدیک به ۶۰ درصد است.

انا لله و انا الیه راجعون

درگذشت شهادت گونه بسیجی دلاور و بی ادعا و آزاده سرفرازشمس‌الدین دادور را

به خاندان بزرگ دادور و صفایی تسلیت عرض می کنیم.

برای آن مرحوم غفران الهی و برای بازماندگان صبر و سلامتی از درگاه ایزدی خواهانیم.

<p>محمد هاشم مهبیانی ، علی اصغر احمدی، محمدرضا صالحی، حسن صادقلو، ابوالفضل دوست محمدیان، ابراهیم کریمی، محمد و رضا رحیمی سید سیدحسین حسینی، غلام رضا رستمی فر، حسین کبیر، سید رضی و سید جواد قدس علوی، شیخ عبداله شاهینی، علی اصغر فحیتل شیخ یعقوب لیاقی، سید مهدی حسین زاده، رضا جعفری، رضا نسیمی، امین ا.. کمبزی، نوروز تازیکه، محمد کیقبادی،یحیی و حمید رضا یار چیان محمد علی اکبری، حمیدعلیمحمدی ، رامین اخلمودی، مهدی امینی، امیر سنانی، محمودسالاری، هوشنگ صباغان، شکراله و کاظم علاءالدین خداداد و محمدرضا ایزد، رضا امیدی ، تقی احسن، حاج یحیی رامشینی، رستم میفانی، رجب و رمضان میفانی، عیسی کاملی، عباس بسطامی سید رضا موسوی، رسول قربانی، جواد، احسان مکتبی، امیر بهادران،محمدرضا بابایان، شوذب میر آتیز ، سید علی و سید ابراهیم خسروی رضا چراغعلی، دکتر کییا موسوی ، جواد میر عرب ، علی اکبر مسعودی، اسماعیل مهاجر ، قربان بزر گر ، اکبر پرچهر، علیسرضا آهاز، حسین و حسن آهن ساز، محممسد ایزدی ، محمود پایدار، حسن و حسین پهلوانی ، علی بزمینی، غلامرضا خاتمی، علی رضا عبداللهی، محسن نجفی نژاد، عبدالغفار و محسن زادهمرح، اسماعیل تاجیک،هادی و رمضان نسیمی، غفور تقانی ، تقی و حسین تفکر،چرحانی، داود حاجی نجفی،سید ابوالفضل حسینی،حسینعلی وحمید حق شناس، محسن حافظی، آنه محمدرخویم لی، احمد خواجه نژاد، بهزاد خطیبی، اسماعیل دهقان، حسین و محمدرفعتی، رحمت رجائی، مجتبی و علیرضا رجنی، سلمان رضائی، حسن رضائی، سیدیحیی و سیددقام رضی کرد محله یوسف رستمزانی، محمد زیادلو، مصطفی، مرضی و مجتبی سبطی، مهدی سیف حسینی، آقاامیر سیدباقری،سید جواد سیددقاسمی محمد و علی سلیمسانی، مهدی شاهینی ، حسین شهناسی ، محمداسماعیل شربی، رضا شهر آبادی ، شیخ ربیبی ،یحیی صادقلو ، نادر عارف ، ناصر و محمد صالحی، مهدی صفوی، جبار عبودی، رضا برف، ابراهیم مهدوی، سجاد پور باقر، مجید کالشئی، صادق سالاری، صادق ساورعلیا ولی الله غضنفری، اسداله فردوسی،عباس و ابراهیم قدسیان،علی قلی تبار، محمدرضا مسعود قرنی، مظافر قوی پور، مسلم کریمی ، محمد کریمی ابوالفضل احمدی، محمدرضا کریمی ، محمودگلستانه، حسن لگزایی، داودمعینی، یعقوب مهدوی، حمزه،عبدا.. و تقی میسر اکبری، علی اصغر بابی عبدالرزضا باقری ، سیدعباس میر کریمی ،محمد باقر معصومی، غلام مقصدلو ، اصغر مقسمی، ابوالقاسم ملاح، عبدالر سول منوچهری، حسن مازنی محمدامین نیا، مسعوداکبری، محمدملکی، اکبر مسگریان، حسن فرید، ابراهیم مرادی، محمذنورذی جمشیدنیر ومند، جباروردی اپری،علی و منصور استر آبادی ، تقی، زمان و مهدی نجفی، امیر نونهال، فرهاد و فرزاد طهماسبی، محمودنورآبادی ،بهبز ادنغمتی فرامر زنجانی،سیدمیر مجیدهاشمی علی اصغرپوری ، نصرت میر عرب، حسین احمدی، ابراهیم مهدوی، سجاد پور باقر، مجید کالشئی، صادق سالاری، صادق ساورعلیا</p>
<p>علی میر خاندوزیمحسن خواجوی، علی رضا شطارمی، ماکان فر وتن، ماز یار رایج، عباس باقری، ذبیح نعمتی، محمد کاظم نظری، بزرگ مهر خاندوزی تقی میفانی، حمیدرضا چویداری، سیاوش بسطامی،رضا شاه حسینی،رضا متکی، جواد مکتبی، امیررضا رضایان،جعفر و احمد خاندوزی سیدصادق نجفی،حسین نقاشی، علی بخاری،نسرین آگری نژاد، منیره شیخ الاسلامی،نیکان آرخئی،مریم قرآنی،عالمه یعقوب زاده عاطفه پهلوانصدیقه نصیری، ملیحه کیا موسوی، هاجر عامریان ، کلثوم غفاری ، نیزه بنی هاشمی، سیده سپهری ، سمیرامیس مصدق ،عالمه میر ایزز عدرا گر زین، جواهر رایج ، نرگس حاجی آبادی ، میترا پرتوی ، زهرا شرکت ، قدسیه ابشناس ، فاطمه کیقبادی ، فاطمه رجبی</p>

کارشناسان در میزگردی به چالش‌های اساسی صنعت خودرو پرداختند

خودروسازان در پایان راه

نسیم‌مسبی



عکس حامد جعفری از نسیم

مدتی در بخش دیگری از صحبت‌هایش به موضوع خصوصی سازی در صنعت خودرو اشاره کرد و گفت: خصوصی سازی به خودی خود حلال همه مشکلات نیست. دولت می‌تواند تولیدکننده هم باشد اما در قیمت‌گذاری دخالت نکند و روند خصوصی سازی به‌تدریج انجام شود.

مدنی در ادامه به موضوع روابط بین‌الملل و تأثیر جدی آن بر صنعت خودرو اشاره کرد و گفت: اگر می‌خواهیم روابط با دنیا را طبق همین شیوه فعلی ادامه دهیم، باید برای آن برنامه‌ریزی کنیم و این می‌تواند در چارچوب اقتصاد مقاومتی یا اقتصاد جنگ باشد، اما اگر به دنبال رشد صنعت خودرو، صادرات و قرارگیری در بازار رقابتی جهان هستیم، باید در روند روابط بین‌المللی تجدیدنظر جدی داشته باشیم.

دخالت دولت؛ باشنه‌آشیل صنعت خودروسازی

فرشاد فاطمی، عضو هیئت‌علمی دانشگاه صنعتی شریف و عضو سابق شورای رقابت، نیز ضمن تأکید بر لزوم تغییر در سیاست خارجی و روابط بین‌المللی، گفت: رقابتی‌شدن بازار خودرو در گرو مناسبات خارجی است؛ چراکه از تجربه چیزی در حدود صفا به واردات آن محدود نمی‌شود و به قطعات، خدمات پس از فروش و… نیاز دارد و از این نظر، داشتن بازار خارجی منافع بلندمدتی برای کشور در پی خواهد داشت.

امیرحسین کاکایی، عضو هیئت‌علمی دانشکده مهندسی خودروی دانشگاه علم‌وصنعت ایران، با اشاره به اصل ۴۴ قانون اساسی، گفت: این اصل دو بیال دارد که یکی از آنها خصوصی‌سازی یا به طور دقیق‌تر، واگذاری تصدی‌گری به بخش خصوصی است. ولی در تنظیم‌گری مالی ۲۹ نهاد مختلف دخالت می‌کنند که این موضوع نیاز به اصلاح دارد.

کاکایی به استانداردها‌سازی و توجه به سبید انرژی هر کشور در صنعت خودرو اشاره کرد و گفت: سبید سوخت در هرجای دنیا مدل خودش را دارد و این‌طور نیست که آینده کاملا از آن خودروی برقی باشد. ۱۰ تا ۱۰ سال آینده ترکیبی از خودروهای هیبریدی و برقی را خواهیم داشت.

نظام قیمت‌گذاری؛ زنجیری به پای خودروسازان

او در ادامه با اشاره به اصل ۴۴ قانون اساسی افزود: در کشور ما قیمت‌گذاری دستوری برای خودروهای شخصی انجام می‌شود اما برای خودروی اتوبوس که جزء حمل‌ونقل عمومی است و برای مردم مهم‌تر است، آزاد است. این دقیقاً برخلاف چیزی است که باید باشد.

مسعود برومند، عضو هیئت‌علمی دانشگاه صنعتی امیرکبیر، به موضوع خصوصی سازی در قانون اشاره کرد و گفت: خصوصی سازی همراه با اصلاح نظام قیمت‌گذاری و ساختار مالکیت باید باشد. موضوع واردات به عنوان یک ابزار برای دولت است و به نظر م قیمت‌گذاری باید به بخش خصوصی واگذار شود و دولت باید به وظیفه تنظیم‌گری اکتفا کند.

سعید مدنی، مدیرعامل اسبق سایپا، هم در ادامه گفت: ژاپن و آلمان بعد از جنگ جهانی دوم که با کمبود کالا مواجه شدند، با این سیاست که بدون کنترل، هر تولیدکننده‌ای با هر قیمتی که بازار کشش داشته باشد، خودروها را به فروش رساندند و براساس اینکه اگر پول‌ها صرف توسعه شود، مالیات به آنها تعلق نمی‌گیرد، بحران‌های پس از جنگ را در کشورشان به حداقل رساندند. او در ادامه به اهداف مغفول‌مانده در سند چشم‌انداز

توسعه اشاره کرد و گفت: اسمال باید طبق سند چشم‌انداز

دومیلیون و ۵۰۰ هزار خودرو تولید می‌کردیم که ۵۰۰ هزارتا از این تعداد باید برای جایگزینی خودروهای فرسوده و تعدادی هم برای صادرات تولید می‌شد، اما درحال حاضر چیزی در حدود ۳۰۰ تا ۲۰۰ هزار خودرو در کشور تولید می‌شود. ما در واقعیت با این نظام قیمت‌گذاری و با بستن دست‌وپای خودروسازان، از آنها قدیمی را که بعضا سال‌ها در امر تأمین برنج کشور به صورت تخصصی نقش‌آفرینی کرده‌اند، کم‌رنگ خواهد کرد.»

آنها همچنین در ادامه توضیح داده‌اند: «تبعات این موضوع می‌تواند ناترازی در بازار عرضه و تقاضا و درنهایت تهدید امنیت غذایی را در پی داشته باشد که قطعا با برنامه‌ها اهداف کلان سیاسی، اقتصادی و اجتماعی کشور مغایرت دارد. لذا از جناب‌عالی استدعا داریم با دستور بازنگری جدی در این فرایند به‌منظور برقراری عدالت حداکثری، اقدامات زیر به طور عاجل معمول شود:

- سقف مشخص و منطقی سهمیه ۱۰درصدی برای هر شرکت و مجموعا ۱۰درصدی برای شرکت‌های دارای ذی‌نفع واحد (مشابه سیاست مثنی که در واردات نهاده‌های دام و طیور اعمال شد) در نظر گرفته شود تا عملاً با برقراری رقابت سالم، شائبه بروز هرگونه انحصار از بین برود.
- بازنگری کارشناسی در قاعده تخصیص سهمیه‌ها با رویکردی عادلانه و تخصصی از جمله حذف تأثیر رتبه اعتباری شرکت‌ها در کارت بازرگانی که در عمل به شرکت‌هایی که تجارت گسترده‌ای به جز برنج دارند، سهمیه قابل توجهی هدیه می‌دهد.
- حمایت ویژه از شرکت‌های باسابقه و تخصصی که بعضا در تجارت تک محصولی خود، سال‌ها به تأمین پایدار و مطمئن برنج کمک و منابع ارزی این کشور را به کالای اساسی و ضروری تبدیل کرده‌اند، در اولویت قرار گیرد.»

در این نامه همچنین تأکید شده است: «مهم است که یادآور شویم تسهیم عادلانه میزان واردات برنج علاوه بر پیشگیری از انحصار و رانت‌گرایی و کاهش حساسیت اجتماعی، موجب رقابت سازنده،

تعديل قيمت در کشورهاى مبدأ، تعادل مطلوب در بازار داخل و کاهش ريسک تخلفات احتمالى شده و همچنين به‌واسطه تنوع‌بخشى در منابع تأمین، مخاطرات ناشی از بحران‌های بین‌المللی و اختلال احتمالی در فعالیّت برخی شرکت‌ها به حداقل می‌رسد. به تبعیّت موارد یادشده، پایدارى جریان تأمین مکنی و بهنگامی کالا در بلندمدت و نهایتاً حفظ امنیت غذایى کشور و انتفاع مصرف‌کنندگان نیز تضمین خواهد شد.»

گزارش خبری

هشدار واردکنندگان برنج

درباره رانت گسترده در بازار خواستار شفاف‌سازی و تبعیض‌زدایی فرایند واردات برنج شدند. بر این اساس، جمعی از شرکت‌های شاخص واردکننده برنج در نامه‌ای خطاب به رئیس‌جمهور خواستار اصلاح فرایند و شفافیت سهمیه‌بندی واردات برنج شدند.

در این نامه که با امضای بیش از ۹۰ واردکننده تحت عنوان «جمعی از واردکنندگان برنج» منتشر شده، مخاطرات جدی مترتب بر جریان پایدار تأمین برنج کشور گوشزد شده و در ادامه آمده است: «هم‌زمان با سیستمی‌شدن ثبت سفارشات که با اهداف امیدوارکننده‌ای چون ایجاد شفافیت و رفع تبعیض و درعین‌حال استقبال واردکنندگان به اجرا گذاشته شد، وجود نارسایی‌هایی در این فرایند که قابل اصلاح است، کارکردی معکوس و مشکلاتی جدی را سبب شده است. به نحوی که در یک سال اخیر شاهد کاهش مستمر سهمیه وارداتی شرکت‌هایی بوده‌ایم که با سابقه طولانی و تخصصی در تأمین برنج فعال بوده‌اند. نتیجه آنکه به‌تدریج توان رقابت، رشد و انگیزه آنها برای ادامه فعالیت از بین رفته و چه‌بسا بقای برخی در مخاطره قرار گرفته است.»

این واردکنندگان در ادامه تأکید کرده‌اند: «این واقعیت ناامیدکننده درحالی رخ داده که معدود شرکت‌های خاص (دارای ذی‌نفع واحد) در نبود یک سقف منطقی، سهمیه‌های مضاعف دریافت کرده و با ترفندهای گوناگون، گویی به دنبال انحصار و قبضه بازار هستند و تداوم وضع موجود نتنها رقابت سالم و اصولی را در این بخش حیاتی کالبد از بین می‌برد، بلکه انگیزه شرکت‌های قدیمی را که بعضا سال‌ها در امر تأمین برنج کشور به صورت تخصصی نقش‌آفرینی کرده‌اند، کم‌رنگ خواهد کرد.»

آنها همچنین در ادامه توضیح داده‌اند: «تبعات این موضوع می‌تواند ناترازی در بازار عرضه و تقاضا و درنهایت تهدید امنیت غذایی را در پی داشته باشد که قطعا با برنامه‌ها اهداف کلان سیاسی، اقتصادی و اجتماعی کشور مغایرت دارد. لذا از جناب‌عالی استدعا داریم با دستور بازنگری جدی در این فرایند به‌منظور برقراری عدالت حداکثری، اقدامات زیر به طور عاجل معمول شود:

- سقف مشخص و منطقی سهمیه ۱۰درصدی برای هر شرکت و مجموعا ۱۰درصدی برای شرکت‌های دارای ذی‌نفع واحد (مشابه سیاست مثنی که در واردات نهاده‌های دام و طیور اعمال شد) در نظر گرفته شود تا عملاً با برقراری رقابت سالم، شائبه بروز هرگونه انحصار از بین برود.
- بازنگری کارشناسی در قاعده تخصیص سهمیه‌ها با رویکردی عادلانه و تخصصی از جمله حذف تأثیر رتبه اعتباری شرکت‌ها در کارت بازرگانی که در عمل به شرکت‌هایی که تجارت گسترده‌ای به جز برنج دارند، سهمیه قابل توجهی هدیه می‌دهد.
- حمایت ویژه از شرکت‌های باسابقه و تخصصی که بعضا در تجارت تک محصولی خود، سال‌ها به تأمین پایدار و مطمئن برنج کمک و منابع ارزی این کشور را به کالای اساسی و ضروری تبدیل کرده‌اند، در اولویت قرار گیرد.»

در این نامه همچنین تأکید شده است: «مهم است که یادآور شویم تسهیم عادلانه میزان واردات برنج علاوه بر پیشگیری از انحصار و رانت‌گرایی و کاهش حساسیت اجتماعی، موجب رقابت سازنده،

تعديل قيمت در کشورهاى مبدأ، تعادل مطلوب در بازار داخل و کاهش ريسک تخلفات احتمالى شده و همچنين به‌واسطه تنوع‌بخشى در منابع تأمین، مخاطرات ناشی از بحران‌های بین‌المللی و اختلال احتمالی در فعالیّت برخی شرکت‌ها به حداقل می‌رسد. به تبعیّت موارد یادشده، پایدارى جریان تأمین مکنی و بهنگامی کالا در بلندمدت و نهایتاً حفظ امنیت غذایى کشور و انتفاع مصرف‌کنندگان نیز تضمین خواهد شد.»

^[1] در این نامه که با امضای بیش از 90 واردکننده تحت عنوان «جمعی از واردکنندگان برنج» منتشر شده، مخاطرات جدی مترتب بر جریان پایدار تأمین برنج کشور گوشزد شده و در ادامه آمده است: «هم‌زمان با سیستمی‌شدن ثبت سفارشات که با اهداف امیدوارکننده‌ای چون ایجاد شفافیت و رفع تبعیض و درعین‌حال استقبال واردکنندگان به اجرا گذاشته شد، وجود نارسایی‌هایی در این فرایند که قابل اصلاح است، کارکردی معکوس و مشکلاتی جدی را سبب شده است

^[2] در این نامه که با امضای بیش از 90 واردکننده تحت عنوان «جمعی از واردکنندگان برنج» منتشر شده، مخاطرات جدی مترتب بر جریان پایدار تأمین مکنی و بهنگامی کالا در بلندمدت و نهایتاً حفظ امنیت غذایى کشور و انتفاع مصرف‌کنندگان نیز تضمین خواهد شد