

یادداشت

ضرورت اصلاح ساختار تخصیص سهمیه سوخت به ناوگان دیزلی بر مبنای اسناد حمل

محمدحسین صفائی

کارشناس صنایع پایین‌دستی نفت

مزایای متعدد صنعت حمل‌ونقل زمینی و فرصت‌های شغلی قابل ملاحظه‌ای که رونق این بخش رادری بی خواهد داشت از جمله موضوعات روزآمد جوامع ودولت‌ها محسوب می شود.

حوزه حمل‌ونقل داخلی و خارجی (ناوگان متردد در محورهای ترانزیتی) در کشورمان با مزیت‌های پیدا و پنهان متعددی مواجه هستند که شاید مهم‌ترین آنها وجود سوخت ارزان و باکیفیت در اقصی نقاط کشور و در جایگاه‌های عرضه سوخت است. ظرفیت و توان خدمات سوخت‌رسانی به ناوگان ترانزیتی در ایران از جمله عرضه نفت گاز (گازوئیل) ارزان، باکیفیت، بموقع و بی‌وقفه در مقایسه با سایر کشورهای منطقه و دنیا یقیناً کم‌نظیر و به جرات می توان گفت بی بدیل است، به طوری که این دستاورد بخش اعظمی از منابع و ظرفیت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مجموعه تخصصی و حاکمیتی وزارت نفت و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران را مصرف خود کرده است. فرایند تعیین میزان سهمیه سوخت واقعی و مورد نیاز ناوگان فعال صنعت حمل‌ونقل زمینی و چگونگی تخصیص آن همواره بدنه کارشناسی دولت‌ها و وزارتخانه‌های مسئول (متولی) و فعالان واقعی این عرصه را متأثر از خود ساخته است. شکی نیست که وزارت راه وشهرسازی در راستای مأموریت‌های ذاتی خود برای توسعه و تقویت صنعت حمل و نقل زمینی کام برداشته و وزارت نفت نیز متقابلاً حسب تکالیف قانونی، مأموریت صیانت از سرمایه ملی و سوخت‌رسانی مستمر و باکیفیت را در پهنه کشور بر عهده دارد. اما ابغای نقش مسئولانه توسط دودستگاه فوق وتعارضات ناشی از اجراء، موجب ظهور و بروزعارضه‌هایی از قبیل صدور اسناد حمل غیرواقعی، انحراف فرآورده، ناترازی انرژی و در نهایت قاچاق فرآورده‌های نفتی می شود. به استناد تکالیف قانونی، هر گونه جابه‌جایی کالا در جاده‌های کشور مستلزم دریافت سند حمل است. بنابراین برابر با سالنامه آماری ارائه شده از سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۴۰۰، میزان کل کارا‌های حمل‌شده در سطح کشور معادل ۵۶۶ میلیون تن بوده‌است، به طوری که حمل این میزان در سطح کشور مبتنی بربرنامه جابه‌جایی ۵۱ میلیون تن انجام پذیرفته و بالغ بر ۴۵ میلیون تن کالا بدون بارنامه در کشور جابه‌جا شده است. همچنین برابر مصوبه شورای اقتصاد، نرخ عوارض جابه‌جایی کالا براساس تن-کیلومتر از ۴ درصد به ۹ درصد گزایه حمل افزایش یافت. وزارت راه‌وشهرسازی، نیزموظف شد گزارش عملکرداجرای این مصوبه را هر ماه به دولت ارائه کند، متعاقباً اینکه مبتنی بر تصمیمات مراجع ذریبط، مبالغی به عنوان کمیسیون برای شرکت‌های حمل‌ورقلی منظور ودر محاسبات کرایه‌اعمال می شود. به عنوان نمونه این میزان برای صورت وضعیت حمل مسافرحود۱۵ درصد و برای شرکت‌های حمل‌ورقلی مستقر در خارج از پایانه حدود ۱۰ درصد تعیین شده است. ازسوی دیگر طبق تصویب نامه هیأت وزیران در سال ۱۳۹۴ و اصلاحیه آن در مهرماه ۱۴۰۲، اساساً سوخت سوخت به هر خودروی مشمول، تابع مقدار پیمایش (عملکرد) آن است، به طوری که مبنای محاسبات شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران به منظور برآورد مقدار سهمیه نفت گاز مورد نیاز، اطلاعات دریافتی از سامانه جامع پیمایش خواهد بود. در سال‌های اخیر نرخ رسمی عرضه نفت گاز در کشور از سوی دولت ۳۰۰ تومان تعیین شده که در مقایسه با قیمت عرضه در کشورهای همسایه (به عنوان مثال افغانستان وپاکستان) تفاوت فاحشی دارد.

این اختلاف به واقع انگیزه‌های مضاعفی برای سودجویان ودلالان این شبکه غیرمجاز فراهم می سازد. یک فعال سودجو در ناوگان دیزلی با دریافت یک پاک ۷۰۰ لیتری گازوئیل حدودی بیش از ۲۴ میلیون تومان عایدی خواهد داشت هرچند که در حوزه صدور اسناد حمل (باراسافر) وتخصیص سهمیه سوخت با واگویی رسالت‌ها ومسئولیت‌های ذاتی دودبازوی اجرایی دولت، تضادی نمایان می شود که شناخت هرچه بیشتر هر بخش می تواند زمینه‌ساز بروز آثار سوء ناشی از پخش نگرى در اتخاذ سیاست‌های اجرایی راه به حداقل خسارت به خزانه دولت تقلیل دهد. پرواضح است که دولت به منظور اجرای تکالیف قانونی و وصول عوارض دولتی ناشی از خدمات جاده‌ای، لازم است مالکان وسایط نقلیه را ملزم به دریافت اسناد حمل کند. برای تسری این امرمی توانان از ابزارهای مختلفی نظیر جریمه واختصاص سهمیه سوخت به موجب اسناد حمل صادر شده استفاده کند.

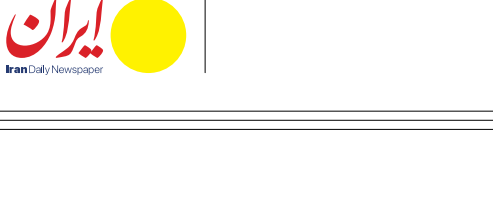
واقعبت این است که یکی از روش‌های مورد اقبال کسب سهمیه مازاد، ارائه عملکرد برابر با اسناد حمل صورت داده‌ای است.

طی سالیان اخیر برخی شفاف‌های سیستم تخصیص سوخت به طور عیان در مرکز توجیه این سودجویان واقع شده ونهایت سوءاستفاده از این گامتی‌ها صورت می گیرد. از طرفی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ناگزیرست بر اساس رویکردهای ساختاری خود، این اسناد حمل و نقل غیرواقعی را به عنوان عملکرد حقیقی ناوگان منظور کرده ودر نهایت عملکردنامعتبر، مبنای تخصیص سوخت به ناوگان دیزلی قرار می گیرد. سرمایه در معنای وسیع کلمه، کالایی اقتصادی است که می تواند به طور بالقوه یا بالفعل، مولد کالا یا خدمات اقتصادی دیگری باشد. به این ترتیب جمیع فرصت‌ها، امکان‌ها و ابزار‌های موجود به عنوان سرمایه ملی محسوب می شوند و در این راستا همه آحاد کشور وظیفه دارند در راستای حفظ، ارتقا و افزایش بهره‌وری سرمایه‌های مینهن کوشا باشند.

با توجه به شتاب فزاینده اقتصاد جهانی و رشد سریع و پیوند های چند جانبه اقتصادهای منطقه در سال‌های اخیر انتظار می رود معادله انرژی-بهره‌وری که خود را به شکل سهمیه سوخت وپیمایش نمایان می سازد مورد تجدیدنظرقرار گیرد. بدین منظور ضرورت دارد چندین اقدام تکمیلی به موازات و در کنار یکدیگر در دستور کار دستگاه‌های ذریبط قرار گیرد. اصلی‌ترین آنها می‌تواند اتخاذسیاست‌هایی منطبق بر واقعیت واستفاده از ابزارهای نوین وان گاه پایش مستمر و انکا بر ابزارهای سیستمی باشد. جای بسی خرسندی است که دستگاه‌های متفکل امر مبارزه با قاچاق فرآورده‌های نفتی، ضمن شناخت دقیق آسیب‌های یاد شده، همواره در راستای بهبود سیستم‌های متأثرکننده این بخش گام برداشته ودر اقدامی تکمیلی حسب تصمیم کارگروه ملی پیمایش ناوگان گازوئیل سوز حمل و نقل بار و مسافر، طرح تخصیص سوخت مبتنی بر برنامه ریزخراط بر برنامه ریزی و در دست اجرا دارند. در صورت تحقق موفقیت‌آمیز طرح موصوف، این امکان فراهم می شود که به محض صدور سند حمل، طبق مبدأ و مقصد تعیین شده در سامانه‌های مربوطه، میزان سوخت مورد نیاز برای آن مسیره مشخص شود و تخصیص یابد.

در کنار آن نیز هر وسیله نقلیه وفق اسناد حمل مربوطه باید در یک مسیر (یا حداکثر دویا سه مسیر جایگزین) حرکت داشته باشد. بدین ترتیب کارت هوشمند سوخت ناوگان مزبور فقط می تواند در جایگاه‌هایی فعال شود که در طول مسیر(یا مسیره‌های جایگزین) مشخص در برنامه باشد. وسیله نقلیه‌ای که بار یا مسافر به سمت شمال غرب کشور حمل می کند، نمی‌تواند در یک جایگاه واقع در جنوب شرق کشور درخواس‌ت سوخت داشته باشد.

هر چند در اقدام تکمیلی ضرورت دارد سایر برنامه‌های تکلیفی این حوزه نظیر طرح‌های پلاک سوم انتظامی، تجهیز ناوگان به سامانه‌های سپهتن (برون شهری) و سیباد (رون شهری)، باطرارحی کسب وکار صدور اسناد حمل و، به کمک برخاسته کشور را در مسیر ارائه خدمات مطلوب و تأمین سوخت واقعی و منطقی ناوگان حمل بار و مسافر یاری کنند. نکته بسیار مهم این است که اجرای این طرح به هیچ عنوان مناسبتی با کاهش سهمیه یا تغییر قیمت و نرخ ندارد و هیچ اتفاقی برای این دو مؤلفه نمی افتد. نکته حائز اهمیت اینکه قریب به اتفاق رانندگان و مالکان وسایط نقلیه دیزلی در زمره زحمتکشان و افراد صدیق و دلسوز جامعه هستند و هدفی جز مشارکت در رونق توسعه اقتصاد کشور ندارند. وزارت نفت نیز به نیابت از دولت در نظر دارد این قشر خدوم در هیچ نقطه‌ای و تحت هیچ شرایطی با کمبود و کسری سوخت مواجه نباشد. به عبارت دیگر هر چند قیمت یک وسیله نقلیه بیشتر باشد، سطح سوخت افزون تری را نیز دریافت خواهد کرد. بنابراین، این طرح کاملاً به سود رانندگانی است که خواستار تلاش و کار سالم باشند، اما متأسفانه در هر قشر و صنفی معهود افراد سودجویی هستند که درصده ضربه به سرمایه‌های ملی بوده و حوزه سوخت دستاویزی برای منافع شخصی آنان شده که این غرض ورزی قطعاً موجب کاستی و ناترازی در عرضه گازوئیل می شود. پرواضح است که هر گونه نفاش، خیانت به زحمات وتلاش‌های صادقانه رانندگان و مالکان شریف و راستین تغییر خواهد شد.



عکس: علی محمدی / ایران

کام تلخ برخی منتقدان از کاهش بیکاری

۲٫۵ میلیون شغل در دولت سیزدهم ایجاد شد

اشتغال

به نظرمی رسد رکوردشکنی کاهش نرخ بیکاری در دولت سیزدهم به مذاق منتقدان، همان گروهی که طی سه دهه اخیر در بدنه دولت‌ها سیاست‌گذاری می کردند، خوش نیامده و علت

این روند نزولی نرخ بیکاری را کاهش نرخ مشارکت اقتصادی می دانند. اما اثبات‌اشان رفته که نرخ متوسط مشارکت ۲۵ سال اخیر که همان میانگین بلندمدت بوده، ۳۸ درصد بوده است و نرخ مشارکت اقتصادی اعلام شده سال ۱۴۰۲، ۴۱٫۳ با این نرخ مطابقت نداشته و ۳٫۳ درصد بیشتر هم بوده‌است. پس از آنکه مرکز آمار نرخ بیکاری را در پایان سال ۱۴۰۲، ۸٫۱ درصد اعلام کرد که کمترین میزان طی ۲۶ سال اخیر بوده است، برخی رسانه‌های منتسب به منتقدانی که زمانی زمام اجرای کشور را در دست داشتند، از این آمار برآشتند و آن را غیرواقعی دانستند. آنها نرخ مشارکت اقتصادی ۴۱٫۳ و کاهش جمعیت فعال را علت کاهش نرخ بیکاری اعلام کردند و معتقد هستند که در حال حاضر اغلب شغل‌هایی که ایجاد شده است، بی کیفیت و فاقد پایداری بوده است. این گزارش نرخ اشتغال را در دولت سیزدهم، تثبیت اشتغال براساس جریان نیروی کار، سیاست‌گذاری‌های اشتغال و در نهایت روند راستی‌آزمایی‌های ایجاد شده مورد بررسی قرار دادند تا محبت داده‌های مرکز آمار را به منتقدان اثبات کند.

افزایش نرخ مشارکت اقتصادی

بررسی آماری از داده‌های بازار کار در ۲۵ سال اخیر، یعنی از زمان دولت اول اصلاحات تاکنون نشان می دهد که متوسط نرخ مشارکت اقتصادی در ۲۵ سال اخیر یعنی نرخ متوسط بلندمدت ۳۸ درصد بوده است و منتقدان بداندند که این نرخ نه تنها نیافته بلکه در بازه زمانی فعلی و کوتا‌مدت نیزافزایشی بوده‌است.

نشان به آن نشان که در سال ۱۴۰۲، نرخ مشارکت اقتصادی با افزایش مواجه شده و به ۴۱٫۳ درصد رسیده است. آخرین گزارش از جابه‌جایی نیروی کار نشان می دهد که بالاترین میزان جابه‌جایی نیروی کار از پاییز سال ۱۴۰۱ به پاییز سال ۱۴۰۲، در گروه بیکاران

دستمزد

بررسی نحوه دستمزد ستسال‌های ۱۴۰۱ تا سال ۱۴۰۳ نشان می دهد، میانگین دستمزد دولت سیزدهم در سه سال اخیر بالغ بر ۳۹ درصد بوده، این میزان در هشت سال دولت روحانی حدود ۲۴ درصد بوده است. علاوه بر آن در تعیین دستمزد اسمال نیز گزاره‌های جدیدی اضافه شده که نشان از اهمیت دولت سیزدهم برای تأمین درآمد کارگران در سال جاری است.

ارزیابی نتایج از سه سال اخیر نشان می دهد که در سال ۱۴۰۱، در جریان نخستین مذاکرات مزدی در دولت سیزدهم، حداقل دستمزد کارگران در ۲۳ درصد افزایش می دهد.

در نتیجه می توان ادعا کرد، عملکرد دولت سیزدهم در زمینه افزایش

آماری از همین سال است نشان می دهد که بازار کار به پویایی بیشتری رسیده، به طوری که دسترسی به فرصت‌های شغلی افزایش یافته است. این را می توان براساس افزایش جمعیت فعال یا نرخ مشارکت اقتصادی کشور مشاهده کرد که در استان‌ها نمود عینی بیشتری داشته است. آنجا که عرضه نیروی کار در بیش از ۶۱ درصد از استان‌های کشور افزایش یافت و همین امر باعث شد تا تعادل نیروی انسانی برای یافتن کار بیشتر شود. به‌طور کلی نقطه عطف رونق بازار کار در سال ۱۴۰۲ را باید به رشد نرخ مشارکت اقتصادی آن نسبت داد.

نکته قابل توجه اینکه استان‌هایی که نرخ مشارکت اقتصادی‌شان با افزایش مواجه شده است، بازار کار آنها نیز شاهد کاهش نرخ بیکاری بوده است. موضوعی که رونق فرصت‌های شغلی در این استان‌ها را نشان می دهد و از طرفی این گزاره بیانگر آن است که دولت توانسته با اقدامات مناسب عرضه و تقاضا را در بازار کار گسترش بدهد که باعث رشد جمعیت فعال شده است.

۶۰ درصد اشتغال در کارگاه‌های کوچک

بررسی برنامه‌های اشتغالزایی در دولت‌های گذشته، نشان می‌هد که همه آنها اشتغالزایی را در ایجاد و توسعه صنایع بزرگ و حتی متوسط جست‌وجو کرده‌اند، در حالی که این گونه صنایع با وجود مزایای فراوانی که دارند، اما نمی‌توانند حجم وسیعی از اشتغال کشور را برعهده گرفته و تأثیری بر اشتغالزایی بگذارند. این گونه صنایع نه تنها هزینه اشتغالزایی را افزایش می‌دهند، بلکه در تعداد، اشتغال کمی را نیز ایجاد می‌کنند. به‌عنوان نمونه، در دو سال نخست دولت یازدهم، هزینه ایجاد شغل در ایران افزایش یافت و به‌طور میانگین از ۱۰ میلیون تومان تا ۲٫۶ میلیارد تومان رسید و در حال حاضر نیز میانگین هزینه ایجاد یک شغل ثابت و پایدار، بین سه تا چهار میلیارد تومان برآورد شده است.

دلیل آن هم غفلت دولت وقت از توسعه مشاغل خرد، حمایت از کارآفرینان، توسعه و ایجاد بنگاه‌های کوچک و متوسط و حمایت از کسب و کارهای کوچک بود. با وجود سرمایه‌بری اکثر صنایع مذکور، علاوه بر اتخاذ سیاست‌های نامناسب ارزی، فقدان استراتژی توسعه صنعتی و مشخص نبودن

پایداری بیش از ۸۸ درصدی اشتغال

موضوع دیگر آنکه بار برده‌ها، از جابه‌جایی نیروی کار از پاییز سال ۱۴۰۱ به پاییز سال ۱۴۰۲ بیش از ۲۱ میلیون شاغل در شغل خود ماندگار شده و این میزان بیشترین تعداد

نسبت به دولت دوازدهم بوده است. به عبارتی ۸۸٫۲ درصد از جمعیت شاغل پاییز سال گذشته در سه ماهه سوم اسمال نیز بدون جابه‌جایی شغلی، در شغل خود ماندگار شده‌اند. موضوعی که نشان از امنیت فرصت‌های شغلی در یک سال اخیرمتوجهی به پاییز سال ۱۴۰۲ دارد.

حالا این پرسش مطرح می‌شود که چگونه منتقدان می‌توانند که اشتغال ایجاد شده بی‌کیفیت و ناپایدار بوده است؟!

افزایش نرخ مشارکت در ۱۹ استان

ارزیابی داده‌های مرکز آمار از تغییرات بازار کار در زمستان سال ۱۴۰۲، در واقع چکیده

با رانندازی واحدهای راکد صنعتی، توسعه مشاغل خانگی، حمایت از کارآفرینان، توسعه تعاونی‌ها، ارائه مشوق‌های حمایتی از تولیدکنندگان، در قالب راهبرد زیست‌بوم ملی اشتغال بار دیگر نهضت اشتغالزایی به‌کما رفته را احیا کرده است. راهبرد زیست‌بوم ملی اشتغال برنامه‌ای برای تولید دوباره اشتغال بوده است، چرا که وعده اشتغال سالانه یک میلیون نفر در همان سال اول دولت سیزدهم به وقوع پیوست. ایجاد سامانه ملی رصد اشتغال، داده‌های آماری و جزئیات اشتغالزایی در دولت سیزدهم را حال حاضر نیز می‌کند. براساس این سامانه آمار، اطلاعات اشتغال و رصد بازار کار کشور ساماندهی و شفاف‌سازی شد. مبنای اساس این سامانه هماهنگی و پایش وظایف و خدمات دستگاه‌های دولتی و غیردولتی در حوزه اشتغال است. وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی با ارتقای این سامانه ضمن تهیه بانک اطلاعاتی از وضعیت اشتغال در نقاط مختلف کشور به دنبال شناسایی نقاط قوت و ضعف در حوزه اشتغال است. این سامانه در ذیل زیست‌بوم ملی اشتغال برای هماهنگی و خدمات‌رسانی جامع در زمینه اشتغال با حضور دستگاه‌های متولی رونمایی شد.

این سامانه با ایجاد هماهنگی بین همه مسئولان و متولیان، ایجاد اشتغال را ساماندهی می‌کند تا دستگاه‌ها به‌صورت هماهنگ و یکپارچه و با پرهیز از موازی‌کاری به مردم خدمات ارائه کند؛ سامانه رصد اشتغال یک بخشی از زیست‌بوم ملی اشتغال است که در راستای تحقق منویات

رهبر معظم انقلاب اسلامی و دستور رئیس‌جمهور در جلوگیری از انحراف تسهیلات اشتغال و خدمات‌رسانی به متقاضیان و جویندگان کار با دقت و نظارت در حال پیگیری است. وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی با توسعه زیرساخت‌ها و سنسورسازی مناسب و بنیانات و اقتصاد و دنیای کسب‌وکار درصدد است تا با هماهنگی دستگاه‌های مربوطه وضعیت اشتغال در کشور ساماندهی کند.

سامانه رصد، پایش و نظارت بر اشتغال، هر نوع خدمتی از جمله صدور مجوز، تسهیلات، مشاوره و سایر موارد که به متقاضیان در این سامانه توسط دستگاه‌ها ارائه می‌شود را ثبت و نظارت می‌کند. همه دستگاه‌های اجرایی با اشتغال در کشور ساماندهی

سامانه رصد، پایش و نظارت بر اشتغال، هر نوع خدمتی از جمله صدور مجوز، تسهیلات، مشاوره و سایر موارد که به متقاضیان در این سامانه توسط دستگاه‌ها ارائه می‌شود را ثبت و نظارت می‌کند. همه دستگاه‌های اجرایی با اشتغال در کشور ساماندهی کند. همه دستگاه‌های اجرایی با اشتغال در کشور ساماندهی کند. همه دستگاه‌های اجرایی با اشتغال در کشور ساماندهی کند. همه دستگاه‌های اجرایی با اشتغال در کشور ساماندهی کند. همه دستگاه‌های اجرایی با اشتغال در کشور ساماندهی کند.

کشاورزی ثبت می‌شود. در این سامانه امکان دریافت شغل به شاغلان با کد ملی و سایر اطلاعات وجود دارد که امکان نظارت بر طرح‌های ملی اشتغال فراهم می‌کند. تاکنون دو و نیم میلیون فرصت شغلی در این سامانه رصد اشتغال ثبت شد که قابلیت راستی‌آزمایی وصحت‌سنجی را دارد. اطلاعات هویتی افرادی که از سامانه رصد اشتغال خدمات دریافت کرده‌اند در این سامانه ثبت شده‌و در سه مرحله مورد بررسی قرار می‌گیرد. یکی از راهبردهای مهم دولت سیزدهم، ایجاد سالانه یک میلیون شغل در کشور است که این امر با وجود مستندات و گزارش مراکز رسمی کشور در عمر دوساله دولت سیزدهم محقق شده است.

بررسی روند بازار کار در سال‌های ۱۴۰۰ نشان می‌دهد نرخ مشارکت طی این دهه روند صعودی مناسبی را طی کرده‌است. به‌عبارتی، دولت سیزدهم در این دهه، تعداد شغل‌های بیشتری از جمعیت بالای ۱۵ سال به سمت بازار کار حرکت کرده‌اند و به دنبال یافتن شغل بوده‌اند.

روند نزولی نرخ بیکاری و رشد نرخ مشارکت به خوبی نشان می‌دهد وضعیت بازار کار کشور در سال ۱۴۰۲ مناسب‌تر از پیش شده و بازار کار در جهت مطلوب حرکت کرده‌است.

روند هزینه

ایجاد اشتغال

در دو سال نخست دولت یازدهم، هزینه ایجاد شغل در ایران افزایش یافت و به‌طور میانگین از ۱۰ میلیون تومان تا ۲٫۶ میلیارد تومان رسید و در حال حاضر نیز میانگین هزینه ایجاد یک شغل ثابت و پایدار، بین سه تا چهار میلیارد تومان برآورد شده است

پس از آنکه

مرکز آمار

نرخ بیکاری

را در پایان

سال ۱۴۰۲

۸٫۱ درصد کرد

که کمترین

میزان طی

سال ۲۶

آخر بوده

است،

برخی

رسانه‌های

منتسب به

منتقدانی

که زمانی

زمام

اجرائی

کشور را

در دست

داشتند،

از این آمار

برآشتفتند

و آن را

غیرواقعی

دانستند

حداقل دستمزد کارگران در ۱۴۰۳ به میزان ۳۵.۳ درصد افزایش یافت

اهتمام ویژه دولت سیزدهم به حقوق کارگر

درصدی حداقل دستمزد مشمولان قانون کار قرار گرفت، یک پیش‌تاری نسبی در عرصه بهبود معیشت کارگران محسوب می‌شد. در جریان مذاکرات مزدی سال ۱۴۰۲، حداقل دستمزد کارگران مشمول قانون کار، ۲۷ درصد افزایش یافت و در نهایت، شورای عالی کار در روزهای پایانی اسفندماه سال ۱۴۰۲، حداقل مزد کارگران برای سال جاری را ۳۵٫۳ درصد بالا برد.

با این حساب در سه سال اخیر، حداقل دستمزد کارگران در مجموع، ۱۱٫۷ درصد افزایش یافته است. در این دوران، متوسط افزایش مزد سه ساله ۳۹٫۱ درصد بوده و این درحالی است که در هشت سال سیری شده در دولت قبل، متوسط افزایش مزد سالانه کارگران، رقم ۲۳٫۹ درصد را نشان می‌دهد.

در نتیجه می‌توان ادعا کرد، عملکرد دولت سیزدهم در زمینه افزایش

دستمزد کارگران و پیشبرد مذاکرات

مزدی در شورای عالی کار، نسبتاً موفقیت‌آمیز برآورد می‌شود.

تصویب حق عائله‌مندی؛ امتیازی مهم در تعیین دستمزد

نخستین بار است که کارگران کشور از مزایای مزدی مربوط به تأهل برخوردار می‌شوند. امسال حق تأهل برای نخستین بار در دریافتی کارگران منظور شده که مبلغ آن ۵۰۰ هزار تومان برای همه کارگران متأهل آدم از زن و مرد است. این مؤلفه مزدی در جهت عمل به سیاست‌های حمایت از خانواده و جوانی جمعیت در دستور کار قرار گرفت.

این گزاره مزدی با حق اولاد که به کارگران صاحب فرزند با شرط حداقل ۷۲۰ روز بیمه‌پردازی تعلق می‌گیرد و مبلغ آن سه برابر حداقل مزد روزانه مصوب شورای عالی کار است، تفاوت دارد. در واقع کارگران

سال تازه بیش از ۱۱ میلیون تومان خواهد بود.

با اعمال افزایش ۳۵٫۳ درصدی، حداقل دستمزد کارگران دارای بعد خانوار ۳٫۳ نقری ماهانه ۱۲ میلیون و

۱۰۷ هزار تومان، کارگران دارای ۲ فرزند، ماهانه ۱۱ میلیون و ۶۰۹ هزار تومان در حداقل مزد کارگران با یک فرزند در ماه به ۱۰ میلیون و ۸۹۲ هزار تومان افزایش یافت.