



بانویی که متخصص قلب پرنده های آهنین است

زن، آچار، آشیانه



عکس:ها. ایران

گزارش

مرجان قندی

خبزنکار

موتورهای هواپیما در آشیانه‌ای بزرگ با فاصله از هم قرار گرفته‌اند. صدای ابزارآلات و مکالمات تکنیسین‌ها در محیط پیچیده است. اما چیزی که بیشتراز همه جلب توجه می‌کند حضور زن جوانی است که به عنوان تکنیسین اویونیک موتور هواپیما در کنار مردان این مجموعه کار می‌کند و توانایی‌های خود را به نمایش می‌گذارد. نگاه‌های تحسین‌آمیز

همکارانش نشان از احترام و جایگاه ویژه‌ای است که به دست آورده است. حضور فاطمه حسین‌زاده در این حرفه نشان از تغییراتی است که طی سالیان گذشته در دنیای مهندسی هوایی کشور رخ داده است. شغلی که غالباً مردانه قلمداد می‌شود و برای بسیاری سخت و پیچیده به نظر می‌آید، برای او فرصتی است تا علاقه و استعداد خود را در کنار مهارت‌های تکنیکی‌اش به نمایش بگذارد. حسین‌زاده به‌عنوان نمادی از توانمندی زنان و الهام‌بخش بسیاری از دختران جوان است که می‌خواهند مسیرهای حرفه‌ای غیرمتعارف را طی کنند.

تکنیسین، همسر و مادر
«هر هواپیما داستان خودش را دارد؛ برخی به‌خاطر تعمیرات دوره‌ای نیاز به بررسی دارند و برخی دیگر به‌خاطر مشکلات فنی خاص. زمانی

باید به همه نقش‌هایی که در زندگی داشتیم، رسیدگی می‌کردم. اما بعد از دو سال همکاری، آنها به نکته جالبی اشاره کردند و گفتند ما فکر می‌کردیم بعد از ورود شما به اینجا محیط زنانه می‌شود و ناعدالتی پیش می‌آید و شما فقط می‌نشینید و ما باید کارها را انجام دهیم و... اما آنها بعد از مدتی کار کردن کنارم، دیدند این خبرها نیست و آمده‌ام تا با به پای آنها کار کنم. حتی به جایی رسیدیم که می‌گفتند آنقدر همراه شدید که باید به شما بگویم آقای حسین‌زاده!» او ادامه داد: «من و زنایی همچون من از پس کارهای سنگین برمی‌آییم و در محل کار به قولی مرد می‌شویم اما همیشه سعی می‌کنیم در خانه و خانواده هم نقش همسر و مادری‌مان را به بهترین نحو انجام دهیم. من سعی می‌کنم علایق زنانه‌ام را که هنرهایی مثل آشپزی و شیرینی‌پزی است مثل قبل ادامه بدهم و آن‌ها را کنار نگذارم.»

همه گفتند نه، اما انجام دادم!

حسین‌زاده که کارشناس ارشد مهندسی برق الکترونیک مدارهای مجتمع الکترونیک است درباره دیدگاه‌هایی که نسبت به شغلش برای یک زن وجود دارد، می‌گوید: «کارشناسی زیست‌شناسی‌ام را گرفته بودم اما این رشته راضی ام نکرد و فکر می‌کردم این رشته چیزی نبود که می‌خواستم. وقتی با دانشگاه هوانوردی آشنا شدم، تصمیم گرفتم تغییر رشته بدهم و از صفر شروع کنم و مدرک مهندسی برق هواپیما بگیرم و وارد این حیطه کاری شوم. اطرافیانم مخالف بودند چون شرایطم با قبل متفاوت شده بود. مادر شده بودم و پسرم فقط پنج ماه داشت. خیلی‌ها به من می‌گفتند این رشته‌ای که انتخاب کرده‌ای برای پیدا کردن کار مشکل پیدا می‌کنی چون حرفه‌ای مردانه است. من تصمیم خود را گرفته بودم و با اینکه همه به من گفتند انجام نده، اما من انجامش دادم. از آن به بعد خانواده‌ام از پدر و مادر تا همسر

و وقتی شوق و علاقه‌ام را دیدند، مشوقم شدند و مرا در این مسیر حمایت کردند. زمانی که لیداس اویونیک هواپیما را گرفتم و وارد این حیطه کاری شدم واقعاً حس کردم این رشته و این

شغلی است که با روحیه من سازگار است و مرا راضی می‌کند. همچنین متوجه شدم این حرفه برعکس ذهنیتی که در جامعه وجود دارد برای ورود خانم‌ها محدودیتی ندارد.»

خودکفایی ایران در صنعت هوانوردی

«صنعت هوانوردی ایران در سال‌های اخیر پیشرفت چشمگیری داشته و از نظر تعمیر موتورهای هواپیما به خودکفایی رسیده است.» این را حسین‌زاده به‌عنوان یک تکنیسین می‌گوید و ادامه می‌دهد: «ایران در صنعت هوانوردی در حیطه خلبانی، خلبان‌های حرفه‌ای تربیت می‌کند به طوری که کشورهای همسایه از خلبانان ما دعوت به کار می‌کنند. در حیطه میهمانداری، تعمیر و نگهداری هم، ایران کارنامه درخشانی دارد. باید بگویم ما به دلیل وجود تحریم‌ها مجبور شدیم با شرایط کنار بیااییم و همین امر موجب پیشرفت ما در حوزه‌های مختلف شده است. این شرایط در عرصه هوانوردی هم موجب شد تجربه کاری ما بخصوص در حیطه تعمیر و

نگهداری موتور هواپیما بالا برود و امروز با افتخار می‌گوییم در این صنعت به خودکفایی رسیده‌ایم. بسیاری از کشورها تعمیر و بازسازی وسایل پرایشان معنی ندارد و سریعاً به فکر تعویض می‌افتند. اما همین کشورها وقتی پیشرفت ما در زمینه تعمیر موتور هواپیما را می‌بینند از ما کمک می‌خواهند و درحال حاضر موتور هواپیماهای بسیاری از کشورها را می‌آورند تا ما پرایشان تعمیر کنیم.»

تابوهای که شکسته شد

حسین‌زاده در حال حاضر اولین زنی است که در یک شرکت هواپیمایی در حیطه تعمیر موتور هواپیما مشغول کار است. می‌گوید: «دوران کودکی تصورم از شغل آینده‌ام این بود که یا معلم می‌شوم یا پزشک. در دوره دبیرستان به امید ورود به رشته پزشکی، رشته تجربی را انتخاب کردم. اما الان از اینکه پزشک نشدم پشیمان که نیستم، هیچ بلکه خوشحال هم هستم چون مطمئن شدم روحیه این شغل را نداشتیم. بارها به این موضوع فکر کرده‌ام که من روحیه بیمارستان و بیمار را هم ندارم. بارها حین کارم وقتی موتور هواپیما را با جسم انسان مقایسه می‌کنم یا خودم می‌گویم که این موتور است و جان ندارد، اگر اشتباهی داشته باشم جای نگرانی نیست چون مطمئنم مرحله بعدی از آن تست می‌گیرم و اگر اشتباهی وجود داشته باشد آن را درست می‌کنم و بعد موتور را می‌فرستم. اما اگر پزشک بودم و خطایی می‌کردم، این امکان برایم وجود نداشت؛ چون آدم‌ها را بعد از جراحی و درمان باافلاصه تست نمی‌کنند. خدا را شاکرم وارد حیطه پزشکی نشدم. شغلی که دارم به همان اندازه حساس است اما به طور مستقیم با جان افراد سرو کار ندارد و از لحاظ روانی خیالم راحت است. اما



کارم از لحاظ بدنی و ابزاری که استفاده می‌کنم سنگین تر است. ابزارهایی در این شغل وجود دارد که شاید خیلی از مردان حتی اسم آنها را هم بلد نیستند، اما من با آنها به راحتی کار می‌کنم.»

او ادامه می‌دهد: «البته ورودم به این شغل گاهی چالش‌هایی هم برایم به همراه داشته است. مثلاً اینکه هرکسی که می‌داند در رشته برق تحصیل کرده‌ام و موتور هواپیما را تعمیر می‌کنم، پیش خودش فکر می‌کند از پس تعمیر هر وسیله‌ای برمی‌آیم! اما واقعاً این طوری نیست و من فقط اطلاعات کلی از برق دارم و از درست کردن همه وسایل برقی یا موتورها سر در نمی‌آورم. چون هر وسیله‌ای تخصص خاص خودش را می‌خواهد. خیلی پیش می‌آید که بعضی تا می‌فهمند مهندس برقم می‌خواهند تا خرابی وسیله‌هایشان از تبلت، موبایل، وسایل آشپزخانه و آیفون خانه گرفته تا موتور ماشین‌شان را تعمیر کنم!»

شغلی پرچالش

حسین‌زاده به سختی‌های کارشان اشاره می‌کند و می‌گوید: «در گرما و سرما و در هر شرایط آب و هوایی و مناسبت‌ها کسانی که در این حرفه کار می‌کنند باید در محل کار باشند. شب‌های عید که تعداد پروازها بیشتر می‌شود، حجم کاری ما هم بالطبع بیشتر است. غیر از تعطیلات نوروز، ایام دیگر هم پیک پروازی داریم. همه افرادی که در صنعت هوانوردی مشغول کار هستند باید حضور فعال داشته باشند. لحظه‌های خاصی که شاید طی سال یک بار اتفاق می‌افتد، مثل همان لحظه سال تحویل یا شب‌های قدر و... را که نمی‌توانند کنار خانواده‌هایشان باشند و باید در محل کار باشند تا پروازها بموقع انجام شود و مسافران معطل نمانند.»

به گفته او، این شغل هم مثل هر شغل دیگری ناگفته‌ها و شرایطی دارد که تا وارد آن نشده باشید هرگز از آنها مطلع نمی‌شوید: «ابزارهایی که در کار استفاده می‌کنیم با کدی که روی آنها ثبت می‌کنند برای هر نفر شخصی سازی می‌شود و ما هر کدام ابزارهایی جدا از هم داریم. اگر زمانی ابزاری در موتور جا گذاشته شود و موتور برای پرواز ارسال شود، صاحب ابزار باید به دادگاه قضایی برود و برایش حکم قضایی صادر می‌شود.» این تکنیسین اویونیک موتور هواپیما چشم‌انداز روشنی برای آینده دارد و با تلاش و پشتکار، امیدوار است در زمینه‌های دیگر هواپیمایی نیز مهارت کسب کند. می‌گوید: «رنامه‌ای برای آینده دارم؛ اینکه دبیرستان دخترانه هوانوردی را تأسیس کنم تا با تأسیس این مدرسه هم بتوانم تجرب خودم را در اختیار جامعه قرار دهم و هم برای دخترانی که دوست دارند به این عرصه وارد شوند متوقفشان شوم و مسیر را برای رسیدن به اهدافشان هموار کنم.»

کارنامه وصول و واریز مالیات بر ارزش افزوده در سال ۱۴۰۳

توسعه و آبادانی شهرها با توزیع عوارض ارزش افزوده



سازمان امور مالیاتی کشور اعلام کرد: در سال ۱۴۰۳، مجموع درآمدهای مالیاتی محقق‌شده از محل مالیات بر ارزش افزوده به بیش از ۶۹۰ هزار میلیارد تومان رسید که نسبت به سال ۱۴۰۲، رشد ۴۳ درصدی را نشان می‌دهد که عملکرد این پایه مالیاتی مهر تأییدی بر کارکرد دوگانه آن به‌عنوان منبع مالی و ابزار تنظیم‌گرای اقتصادی است. در نظام مالیاتی کشور، مالیات بر ارزش افزوده نه‌تنها منبعی پایدار برای

مالیات بر ارزش افزوده نوعی مالیات بر مصرف است که در شمار مالیات‌های غیر مستقیم قرار می‌گیرد. این مالیات در واقع نوعی مالیات چندمرحله‌ای است که در مراحل مختلف زنجیره تولید-توزیع براساس درصدی از قیمت فروش کالاها تولیدشده یا خدمات ارائه‌شده پس از کسر مالیات بر ارزش افزوده پرداختی (اعتبار) اخذ می‌شود. مالیات بر ارزش افزوده با کمترین میزان آسیب و تبعات اقتصادی، با هدف انتقال بار مالیاتی از تولید به مصرف، ابزاری مؤثر در جهت تصحیح الگوی مصرف در جامعه و تنظیم قیمت‌ها شناخته می‌شود.

در سال ۱۴۰۳، مجموع درآمدهای مالیاتی محقق‌شده از محل مالیات بر ارزش افزوده به بیش از ۶۹۰ هزار میلیارد تومان رسید که نسبت به سال ۱۴۰۲، رشد ۴۳ درصدی را نشان می‌دهد. از این میزان، بیش از ۴۲۸ هزار میلیارد تومان مربوط به مالیات بر کالا و خدمات بوده و حدود ۲۶۲ هزار میلیارد تومان نیز مربوط به عوارض است. مالیات بر ارزش افزوده دریافت‌شده به‌عنوان منبعی برای تأمین درآمد دولت در حوزه‌های مختلف همچون تولید و اشتغال‌زایی و آموزش همگانی، انجام اقدام‌های عمرانی نظیر ساخت یا بازسازی جاده‌ها، سدسازی، ساخت و توسعه نیروگاه‌ها و شبکه‌های آبی، توسعه زیرساخت‌های شهری و روستایی و اجرای پروژه‌های گوناگون عمرانی در مناطق محروم و توسعه‌نیافته مورد استفاده قرار می‌گیرد.

در سال ۱۴۰۳ قریب به ۱۸۵ هزار میلیارد تومان بابت سهم شهرداری‌ها،

فعالیت بدنی و همگانی شدن ورزش اختصاص دهد.

رکوردشکنی در توزیع عوارض ارزش افزوده
در این راستا در سال ۱۴۰۳ قریب به ۱۸۵ هزار میلیارد تومان از محل عوارض مالیات بر ارزش افزوده به حساب شهرداری‌ها، دهیاری‌ها، فرمانداری‌ها و ادارات کل امور عشایر سراسر کشور واریز شده است که با در نظر داشتن مبلغ ۱۲۸ هزار میلیارد تومان سال ۱۴۰۲، شاهد رشد ۴۵ درصدی نسبت به دوره مشابه قبل بوده‌ایم.

همچنین بیش از ۶۷ هزار میلیارد تومان به حساب بخش سلامت و درمان وزارت بهداشت و درمان با میزان رشد قابل ملاحظه ۵۲ درصد نسبت به واریزی ۴۴ هزار میلیارد تومانی سال ۱۴۰۲ و بیش از ۶ هزار میلیارد تومان نیز بابت سهم وزارتخانه‌های ورزش و جوانان و آموزش و پرورش به‌منظور سامان‌دهی امور جوانان و ترویج و ارتقای ورزش همگانی اختصاص یافت.

در سال ۱۴۰۳ بالغ بر ۸۶۰ میلیارد تومان نیز به پارک‌های علم و فن‌آوری اختصاص یافت که در مقایسه با مبلغ ۴۵۰ میلیارد تومان در سال ۱۴۰۲، معادل ۱۱۰ درصد رشد داشته است.

توزیع عوارض ارزش افزوده در استان‌ها
وفق ماده «۳۹» قانون دائمی ارزش افزوده حقوقی و فنی مالیاتی موضوع ابلاغ فرمانداری‌ها و امور عشایری براساس شاخص‌های جمعیت و توسعه‌نیافتگی توزیع می‌شود. مضاف براینکه این درآمدها در شهرها و روستاها به شهرداری‌ها و

دهیاری‌های همان مناطق تعلق گرفته و در حوزه‌های گوناگون در مصارفی از جمله تجهیز و نوسازی حمل‌ونقل عمومی، ایجاد فضاهای تفریحی، ترمیم خیابان‌ها و معابر شهری و... مورد استفاده قرار می‌گیرد. بر این اساس به ترتیب در سال ۱۴۰۳، استان تهران با مبلغ بیش از ۵۸ هزار میلیارد تومان، استان خوزستان با مبلغ نزدیک به ۲۰ هزار میلیارد تومان، استان مبلغ حدود ۱۶ هزار میلیارد تومان، استان اصفهان با مبلغ نزدیک به ۱۳ هزار میلیارد تومان و استان خراسان‌رضوی با مبلغی بالغ بر ۸ هزار میلیارد تومان بیشترین سهم از این عوارض را به خود اختصاص داده است.

همچنین عوارض واریزی به حساب شهرداری‌ها، دهیاری‌ها، فرمانداری‌ها و امور عشایری استان‌های کهگیلویه و بویراحمد، بوشهر و استان آذربایجان غربی در سال ۱۴۰۳ به ترتیب به رشد قابل ملاحظه ۹۹،۱۳۴ و ۹۸ درصدی نسبت به سال ۱۴۰۲ رسیده است.

بیشترین سهم مبلغ واریزی بابت امور عشایر در کشور در سال ۱۴۰۳ نیز به ترتیب به استان‌های کرمان به میزان ۵۱۵ میلیارد تومان، خوزستان با مبلغ ۴۳۸ میلیارد تومان، فارس به مبلغ ۱۳۴ میلیارد تومان، کهگیلویه و بویراحمد به مبلغ ۱۱۱ میلیارد تومان و استان آذربایجان غربی به مبلغ ۷۷ میلیارد تومان تعلق گرفت.

از ۹ درصد به ۱۰ درصد افزایش یافته است. درآمد ناشی از این افزایش نرخ، مطابق با احکام مصوب، صرف متناسب‌سازی حقوق بازنشستگان لشکری، کشوری و صندوق بازنشستگی فولاد شده است؛ اقدامی که در راستای تحقق عدالت اجتماعی و حمایت از اقشار آسیب‌پذیر در همین راستا، مطابق قانون بودجه سال ۱۴۰۳، عوارض ارزش افزوده در سال های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۲ در یک نگاه

جمع عوارض واریزی در سال ۱۴۰۳ جمع عوارض واریزی در سال ۱۴۰۲ درصد رشد

شرح	جمع عوارض واریزی در سال ۱۴۰۳	جمع عوارض واریزی در سال ۱۴۰۲	درصد رشد
شهرداری ها	۱۲۶,۹۵۸	۹۹,۸۵۶	۲۷٪
دهیاری ها	۳۳,۱۸۵	۲۵,۱۹۰	۳۲٪
فرمانداری ها	۲,۸۳۳	۲,۰۷۷	۳۶٪
امور عشایر	۱,۸۸۰	۱,۳۱۶	۴۳٪
جمع کل	۱۸۴,۸۵۵	۱۲۸,۲۳۹	۴۴٪

مالیات سلامت وصولی سهم وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، الزام به هزار میلیارد تومان	شرح	واریزی در سال ۱۴۰۳	واریزی در سال ۱۴۰۲	درصد رشد
وزارت بهداشت	۶۷,۳	۲۴,۴	۱۵,۲	۵۲٪

۰۲۷ درصد از عوارض ارزش افزوده سهم وزارتخانه های ورزش و جوانان و آموزش و پرورش، الزام به هزار میلیارد تومان	شرح	واریزی در سال ۱۴۰۳	واریزی در سال ۱۴۰۲	درصد رشد
ورزش	۶,۶	۳,۸	۲,۴	۵۷٪