مطالبات دانشجویی

غزل رضایی‌ثانی
خبرنگار

دانشجوی دانشگاه تهران از وضعیت نامناسب خوابگاه‌ها به «ایران» می‌گوید

به فکر یک سقفیم!

پذیرش دانشجویان در خوابگاه‌ها بیشتر از ظرفیت است. طبق گفته یکی از دانشجویان دانشگاه تهران، سه هزار نفر مازاد، در خوابگاه‌ها حضور دارند، همین موجب شده تا کیفیت خدمات و امکانات کاهش یابد. دانشگاه‌ها با مشکل کمبود خوابگاه مواجه‌اند و دانشجویان ناراضی از امکاناتی که در خوابگاه ارائه می‌شود. دبیر صنفی مرکزی دانشگاه تهران یکی از مشکلات اصلی دانشجویان را کمبود ظرفیت خوابگاه‌ها و نبود حداقل‌ترین امکانات رفاهی می‌داند. محمد فرازی ورودی سال ۱۴۰۱ در رشته مدیریت امور گمرکی دانشکدگان مدیریت دانشگاه تهران، درگفت‌وگو با «ایران» درباره مشکلات خوابگاهی دانشجویان می‌گوید: «بیشترین واصلی‌ترین مشکل ما ظرفیت بسیار پایین خوابگاهی و نبود فضای مناسب در آنهاست. پیش از کرونا استاندارد ظرفیت خوابگاه‌ها به ازای هر ۱۵ متر، یک نفر بود ولی بعد از کرونا ظرفیت‌ها را افزایش دادند و حدود ۳ هزار نفر مازاد در کل مجتمع‌های خوابگاهی پذیرش کردند که به صورت متراکم در خوابگاه‌های سطح شهر حضور دارند.» او با اشاره به کاهش ظرفیت فیزیکی خوابگاه‌ها برای دانشجویان می‌گوید:«در زمان کرونا برای هر دانشجو اگر فرض کنیم در هر اتاق ۱۵ متر فضا در نظر گرفته شده بود، پس از گذشت کرونا این میزان تقریباً نصف شد. به‌عنوان مثال اگر در یک اتاق ۳۰ متری دو نفر دانشجو ساکن بودند، با افزایش ظرفیتی که ناگهان انجام شد، حالا در یک اتاق ۳۰ متری چهار نفر دانشجو حضور دارند. این مشکل به دلیل عدم برنامه‌ریزی درست در پذیرش است.»

هر لحظه ممکن است سقف بریزد

این دانشجو با اشاره به قدیمی و فرسوده بودن خوابگاه‌ها می‌گوید:«خوابگاه‌های دانشکده‌های ما خیلی قدیمی است و وضعیت نامناسبی دارند، به شکلی که هر دو سه سال یک بار باید یک بازسازی ظاهری و هر چند سال یک بار هم باید یک بازسازی اصولی انجام شود. در دانشگاه تهران خوابگاه‌ها را با سال ساخت آنها نامگذاری کرده‌اند، مثلاً ساختمان‌های شماره ۶۹، ۷۰ و ۷۱ که در همان سال‌ها ساخته شده‌اند. در حال حاضر هزاران نفر در ساختمانی که سال ۷۰ ساخته شده زندگی می‌کنند و تراکم بسیار بالایی دارد. تمام سیستم فاضلاب، سیستم گرمایش و سرمایش آنها مشکل دارد. حتی درباره استحکام ساختمان هم هیچ تضمینی نیست، چون هر لحظه ممکن است سقف ساختمان بریزد.»

فرازی با بیان اینکه در سطح شهر ۱۷، ۱۸ خوابگاه در محله انقلاب و دانشگاه تهران به شکل پراکنده برای دانشجویان در نظر گرفته شده، می‌گوید: «هر کدام از این خوابگاه‌ها باید یک سالن مطالعه، سالن ورزشی، نماز خانه و اتاق تلویزیون داشته باشد ولی عموماً این امکانات را ندارند. من نمی‌گویم که هر ساختمان باید یک سالن ورزشی داشته باشد، اما برخی از خوابگاه‌ها حداقل‌ترین امکانات مثل نمازخانه، اتاق تلویزیون و سالن مطالعه را هم ندارند.»

دانشجوی رشته مدیریت امور گمرکی دانشکدگان مدیریت درباره وضعیت خوابگاه‌های مجتمعی نیز توضیح می‌دهد: «ما یک‌سری خوابگاه‌های مجتمعی داریم که چندین خوابگاه به صورت متمرکز در آن مجتمع هستند. مثل مجتمع‌های فاطمیه، چمران، کوی دختران و کوی پسران. کوی پسران نسبتاً شرایط بهتری دارد ولی مجتمع چمران، فاطمیه و کوی دختران از لحاظ ورزشی هیچ امکاناتی ندارند و مکان مناسبی هم نیستند. برخی از خوابگاه‌ها حتی از لحاظ سرویس بهداشتی و حمام نیز بسیار ضعیف هستند. گرچه تجهیزات برخی از خوابگاه‌ها مانند یخچال و لباسشویی چندان مناسب نبوده و بسیار قدیمی هستند، اما مطالبه ما سالن مطالعه و سالن ورزشی در خوابگاه‌هاست چون اولویت بیشتری دارد.»

برای دانشجویان شهرستانی پارکینگ تأمین کنید

این دانشجو در نظر گرفتن پارکینگ را یکی از مطالبات اصلی دانشجویان شهرستان‌ها می‌داند و می‌گوید: «دانشگاه تهران با این عظمت و آوازه‌ای که دارد یک پارکینگ درست و حسابی برای دانشجویان در نظر نگرفته تا دانشجویان عادی یا خوابگاهی که از شهرستان‌های مختلف می‌آیند، بتوانند خودروی خود را با خیال راحت در پارکینگ بگذارند، نه اینکه مجبور باشند در خیابان‌ها و کوچه‌های اطراف خوابگاه ماشین‌شان را پارک کنند و مدام نگران خودروی خود باشند.»

دانشجوی دانشگاه تهران با بیان اینکه تجهیز کردن خوابگاه‌ها فقط به تخت، یخچال و کمد بر نمی‌گردد، توضیح می‌دهد: «دانشجویان می‌خواهند که امکانات بهتری برای مطالعه و تحقیقات خود در فضای خوابگاهی داشته باشند. البته دانشگاه برای حل مشکلات خوابگاه‌های دانشجویی، یک خوابگاه خودگردان را اجاره کردند و یک عده از دانشجویان را به ناچار در آنجا جا دادند. برخی از خوابگاه‌ها هم با مشکل ریزش سقف مواجه شده‌اند و وضعیت خوبی ندارند البته قرار است که در ترم‌های آینده بازسازی شوند، اما به‌خاطر بازسازی باز هم دانشجویان زیادی مجبور به جا به‌جایی هستند و همین باعث بهم ریختن دوباره ظرفیت‌ها می‌شود.»

عکس: ایران

رانندگان اتوبوس های بین شهری از زندگی و مشکلات کلافه کننده کارشان می گویند

هزینه‌های کمرشکن و جاده‌های پرخطر

گزارش

سمیه افشین فر
خبرنگار

روایت راننده و جاده مثل داستان مثنوی هفتادمن است، جاده، خانه و محل کارشان است. گرمای سوزان تابستان و سرمای زمستان را فقط از شیشه‌های بزرگ ماشین‌شان می‌بینند و داستان‌های مسافران، نقل قول جالب زندگی آن‌هاست. طبق شاخص‌های برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور که از سوی مرکز آمار ایران منتشر شده است، تعداد مسافر جابه‌جا شده توسط ناوگان عمومی حمل و نقل جاده‌ای (سفرهای عمومی) در سال ۱۴۰۲(۱۶۷) میلیون نفر اعلام شده است. این آمار نشان می‌دهد که هنوز هم اتوبوس‌های برون‌شهری طرفداران خود را دارد که برای مسافرت و رسیدن به مقصدشان در شهری دیگر، آن را انتخاب می‌کنند. با این همه اطلاعات دقیقی از تعداد رانندگان و مسائل و مشکلات آنها به چشم نمی‌خورد. رانندگان اتوبوس‌های بین شهری به عنوان کسانی که تجربه زیادی در مورد تصادف‌های جاده‌ای دارند، سه عامل «جاده ناایمن»، «کم‌تجربه بودن رانندگان بویژه رانندگان خودروی سواری» و «قوانین به‌روز نشده راهنمایی و رانندگی» را از مهم‌ترین دلایل بروز یا شدت تصادف‌های سهمگین می‌دانند اما در بیشتر تصادفات جاده‌ای، راننده به عنوان مقصر اصلی معرفی می‌شود.

ترمینال فقط محل بدرقه و ورود مسافران نیست، ترمینال برای رانندگانی که راه را زندگی می‌کنند محل کارشان است. در ترمینال با اصغرآقا صحبت می‌کنم که تن خسته‌اش را به سختی از اتوبوس پیاده می‌کند. تازه از راه رسیده و مسافرانش را پیاده کرده است، این دومین سرویس‌اش به کرمان است، یعنی چهاربار رفته و برگشته، به همان جایی که در تعطیلات نوروز یک اتوبوس که به مشهد می‌رفت واژگون شد و تعدادی از هموطنان جانشان را از دست دادند. روایت او از جاده، روایت خستگی است: «چه حرفی بزنم مگه حرف‌های ما راننده‌ها جایی شنیده می‌شود، هیچ‌کسی ما را گردن نمی‌گیرد و همیشه در همه تصادف‌ها هم ما مقصر اعلام می‌شویم و همه چیز تمام می‌شود.» چشم انتظارند، خانواده‌ها نگران آنها و خودشان دل‌نگران حادثه! «هر لحظه نگرانیم که ماشین چپ کند.» علی‌آقا راننده دوم همین اتوبوس است او هم جانی خسته دارد: «رانندگی اصلاً به صرفه نیست، اما انگار نمی‌توانم از جاده دل بکنم، وقتی سال‌ها در جاده زندگی کرده باشی و بزرگ شدن بچه‌ها را ندیده باشی انگار با خانواده‌ات هم غریبه‌ای.»

اینجا همه گلایه‌مندند

صحبت‌های راننده‌های اتوبوس بین‌شهری بیشتر از جنس گله و شکایت است. گلایه از تعاونی‌های مسافربری، گرانی وسایل و لوازم یدکی، وضعیت خراب جاده‌ها و حتی قوانین راهنمایی و رانندگی. گروهی از آنها به‌خصوص رانندگانی که در مسیرهای طولانی و کویری یا به اصطلاح خودشان در جاده‌های کفی رانندگی می‌کنند، معتقدند: «میزان سرعت به‌خصوص در روز باید بیشتر باشد، حرکت با سرعت کم در جاده‌های کفی راننده را خسته و کلافه می‌کند و بیشتر خواب‌آور است.» روایت مسافران هم داستانی دارد؛ یکی از گرانی بلیت شکوه می‌کند و دیگری از رانندگی راننده. آن یکی از کمبود اتوبوس. مریم دانشجو است تازه از راه رسیده و می‌گوید: «یکی از قراضه‌ترین اتوبوس‌هایی بود که سوار شدم، روکش صندلی‌ها پوسیده، ماشین کثیف و راننده انگار اصلاً حالت طبیعی نداشت و با سلام و صلوات سالم رسیدیم.» علی سرباز است، او می‌گوید: «مدت‌هاست اتوبوس نویی سوار نشده‌ام، متأسفانه قیمت بلیت برای مسافر زیاد و برای صاحب ماشین کم است. نمی‌دانم چقدر به تعمیر و معاینه فنی اتوبوس‌ها توجه می‌شود. یک دوره بستن کمربند برای مسافرها هم اجباری بود و مورد نظارت قرار می‌گرفت الان در بعضی از اتوبوس‌ها حتی راننده هم کمربند ندارد یا به بهانه خرابی قفل از آن استفاده نمی‌کنند.»

> دیگر ماشین‌داری به صرفه نیست، چون هزینه‌ها بالاتر از درآمد است برای ما که ماشین داریم این شغل اصلاً به صرفه نیست چون باید تابع قیمت‌های اعلام شده باشیم و ترمینال‌ها موظفند همان قیمت‌ها را لحاظ کنند، یعنی صاحب ماشین و راننده تحت فشار مضاعفی قرار می‌گیرند. صاحب ماشین مجبور می‌شود تا از لوازم یدکی نامرغوب و غیراصل استفاده کند و همین موارد هم عاملی برای تصادف می‌شود

اصلاح نقاط حادثه‌خیز جاده‌ها

مدت‌ها آماری در رسانه‌ها دست به دست می‌چرخید، آماری مبنی بر وجود ۲۵۰۰ نقطه حادثه‌خیز در جاده‌های کشور، هر چند این آمار مربوط به سال‌های گذشته است، اما مجید صباغ‌زاده مدیرکل دفتر نگهداری علائم، توسعه ایمنی راه‌های سازمان راهداری کشور در مورد جدیدترین آمار نقاط حادثه‌خیز جاده‌ای می‌گوید: «بر اساس دستورالعمل کمیسیون ایمنی راه‌های کشور که در سال ۱۴۰۱ مورد بازنگری قرار گرفته است ۸۸۷ نقطه تصادف در کشور شناسایی شد.» صباغ‌زاده معتقد است این نقاط حادثه‌خیز در همه استان‌های کشور قرار دارد، ولی این نقاط ابتدا مورد بازرسی میدانی قرار گرفته‌اند و شناسایی شده‌اند، تعداد و محل آنها مشخص شده و از سال ۱۴۰۱ برنامه‌هایی برای برطرف کردن آنها شروع شده است. بعد از انجام بررسی‌های فنی برای هر کدام طرح اصلاحی متناسب با نیازی که وجود داشت هم تهیه شده است. مدیرکل دفتر نگهداری علائم، توسعه ایمنی راه‌های راهداری در مورد برخی از این مشکلات می‌گوید: «در محدوده‌های درون و برون شهری دلایل متفاوتی وجود داشته است، گاهی به دلیل حجم ترافیک به احداث زیرگذر نیاز داشتیم، گاهی به دلیل تقاطع‌هایی که بوده تصادف‌ها در شب بیشتر بوده و گاهی به واسطه سرعت زیاد نیاز به آرام‌سازی و مدیریت سرعت داشتیم.» صباغ‌زاده با بیان اینکه از این ۸۸۷ نقطه حادثه‌خیز حدود ۷۵۰ نقطه اصلاح شده است، تأکید می‌کند: «ان‌شاءالله تا پایان سال بقیه نقاط را هم تکمیل خواهیم کرد.» اما آیا این به معنای این است که دیگر در این نقاط تصادفی روی نخواهد داد؟ او می‌گوید: «تصادف از اسمش هم مشخص است که ناگهان اتفاق می‌افتد، ما وظیفه داریم که عامل ایراد جاده را حذف کنیم و اگر تصادفی باشد اصلاح کنیم اما اگر مواردی بوده که زیرساخت مشکل داشته باشد می‌توانیم آن را کنترل کنیم.» صباغ‌زاده در مورد اینکه چقدر این بررسی‌ها مطابق استانداردهای روز دنیاست، می‌گوید: «خوشبختانه ما از نظر دانش فنی در کشور چیزی کم نداریم ولی در صورت وجود منابع مالی شاید بتوانیم بهتر از راهکارهای کم‌هزینه و زود بازده استفاده کنیم.» او با انتقاد از تغییرات غیراستانداردی که در سطح جاده‌ها ایجاد می‌شود، می‌گوید: «یکی از مسائلی که وجود دارد این است که خیلی راحت در جاده‌ها دسترسی ایجاد می‌کنند، شما وقتی در یک نقطه دور برگردان می‌زنید باید استاندارد باشد، باید فاصله‌اش با دسترسی‌های قبل و بعدش از حد استاندارد کمتر نباشد چون راننده وقتی می‌خواهد وارد آن دور برگردان شود باید از مسیرش خارج شود و بتواند سرعت را به سرعت جاده برساند سپس تغییر مسیر بدهد تا وارد دور برگردان شود، اما متأسفانه بخش خصوصی یا برخی دستگاه‌های دولتی مجوزهایی برای ایجاد دوربرگردان می‌دهند و همین چالش‌هایی را برای ما که مخالف چنین دسترسی‌هایی هستیم، ایجاد می‌کند. وقتی می‌گوییم اینجا غیراستاندارد و غیر ایمن است برای همه مطلوب نیست.»

نظارت سالانه بر آسفالت جاده‌ها

صباغ‌زاده در مورد کم‌رنگ بودن یا نبودن علائم رانندگی در جاده‌ها می‌گوید: «تابلوهای راهنمایی و رانندگی معمولاً عمر ۱۰ ساله دارند یعنی بعد از ده سال باید تعویض شوند، اما گاهی به واسطه تصادفاتی که اتفاق می‌افتد از بین می‌روند. عامل دیگر متأسفانه سرقت این تابلوهاست، در بعضی از مسیرها با این مشکل مواجه هستیم. البته همکاران ما مرتب سرکشی می‌کنند ولی بعضی از مسیرها متأسفانه با کمبود تابلو مواجه است. هر چند در چهار پنج سال گذشته به این سمت رفتیم که بتوانیم تابلوهایی را بسازیم و نصب کنیم که قابل بازیافت باشند یا ارزش بازیافتی نداشته باشند.» مدیرکل دفتر نگهداری علائم و توسعه ایمنی راه‌های راهداری در پاسخ به سؤالی در مورد مرمت آسفالت جاده‌ها می‌گوید: «در برنامه سالیانه، به صورت منظم آسفالت جاده‌ها مورد نظارت و بازبینی قرار می‌گیرد، در برنامه‌های کاری ما آزادراه‌ها در اولویت اول، بزرگراه‌ها در اولویت دوم و مسیرهای پرتردد در اولویت سوم قرار دارند. در برخی از جاده‌ها باید سریع‌تر اقدام کنیم تا شرایط مطلوب ایجاد شود.»

«ایران» از سهم بالای خانم‌های خانه‌دار در بازار کسب‌وکار گزارش می‌دهد

پرچمداران اشتغال خانگی

گزارش خبری

محدثه جعفری
خبرنگار

سهم بانوان از مشاغل خانگی در ایران بسیار بیشتر از میانگین بین‌المللی آن است. بانوان سهم ۸۰ درصدی از بازار مشاغل خانگی را در اختیار دارند. به‌رغم اینکه بانوان در دنیا از کل مشاغل سهم بسیار پایین‌تری در مقایسه با آقایان دارند، اما در حوزه مشاغل خانگی با نسبت ۵۷ درصد، بانوان همیشه از پیشتازان این حوزه هستند. کسب‌وکارهای خانگی راهکاری مهم برای ایجاد اشتغال و درآمد در سراسر جهان محسوب می‌شود. قابلیت انجام این نوع کسب‌وکار در منزل یا محیط‌های غیررسمی باعث ایجاد مزایای بسیاری برای شاغلین آنها می‌شود. به گفته معاون توسعه کارآفرینی و اشتغال وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، تاکنون ۲ میلیون و ۱۱۲ هزار و ۶۴ مجوز مشاغل خانگی صادر شده است و در ۱۴ سال گذشته ۹۴۱ هزار نفر از تسهیلات اشتغال در این بخش استفاده کرده‌اند. اتصال مشاغل خانگی به بازار کار، برگزاری نمایشگاه‌های متعدد مشاغل خانگی و توسعه دسترسی به سکوهای عرضه برخط محصولات خانگی، از مهم‌ترین برنامه‌های وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی برای افزایش ظرفیت فروش محصولات خانگی است.

مشاغل خانگی لیست بلندبالایی دارد؛ از صنایع دستی گرفته تا فرش دستباف و رشته‌های مرتبط با آن، حتی تولیدات دامی، شیلات، صنایع تبدیلی و... که هر کدام زیرگروه‌های متفاوتی هم دارند اما در مجموعه مشاغل خانگی قرار می‌گیرند؛ یعنی افراد می‌توانند با آماده‌سازی و بسته‌بندی پیاز سرخ شده یا سبزیجات و میوه خشک، کسب درآمد کنند و خوداشتغال شوند. سید مالک حسینی، معاون توسعه کارآفرینی و اشتغال وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی با بیان اینکه امسال برای حوزه مشاغل خانگی سال پرکاری خواهد بود، می‌گوید:«رهبر معظم انقلاب اسلامی در نامگذاری سال‌های اخیر تأکید ویژه و مکرری بر امر تولید داشته‌اند، به همین دلیل باید از تمام ظرفیت‌ها هرچند خرد و کوچک در این عرصه بهره برد و همه افراد جامعه در تحقق یافتن این امر نقش مهمی داشته باشند. کسب‌وکارهای خانگی می‌توانند با کمترین سرمایه انجام شوند و نقش مهمی در اقتصاد ایفا کنند. در دنیای امروز بسیاری از کسب‌وکارهای خانگی با هزینه‌های اولیه بسیار پایین شکل گرفته‌اند و در طول زمان با درآمدزایی‌های کلانی ادامه یافته‌اند. از اصلی‌ترین مزایای مشاغل خانگی، ساعات کاری انعطاف‌پذیرش است که این موضوع به‌خصوص برای بانوان می‌تواند مزیت بزرگی باشد.»

تنظیم قانون مشاغل خانگی در ۱۵۰ کشور دنیا

آمار کشورهای مختلف نشان می‌دهد درصد مشاغل خانگی نسبت به کل اشتغال هر کشور بین ۳ تا ۱۰ درصد است. معاون توسعه کارآفرینی و اشتغال وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی با اشاره به آمارهای جهانی می‌گوید: «به عنوان نمونه در کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا (بجز چین)، مشاغل خانگی حتی تا حدود ۱۸ درصد از کل اشتغال برخی کشورها و تا ۲۳ درصد از مشاغل غیرکشاورزی را تشکیل می‌دهند. البته باید این نکته را نیز لحاظ کرد که این آمار مربوط به دوران پیش از همه‌گیری کووید۱۹ است و احتمالاً در دوران پساکووید سهم مشاغل خانگی از کل مشاغل با افزایش همراه بوده است. هم‌اکنون در ۱۵۰ کشور دنیا قانون مشاغل خانگی تنظیم شده است و کشورهایی مثل چین و تایوان از پیشتازان این حوزه هستند.»

۸۰ درصد مشاغل خانگی در دست بانوان

یکی از نکات حائز اهمیت در زمینه مشاغل خانگی در جهان، سهم غالب بانوان در مقایسه با آقایان است. به‌رغم اینکه به طور کلی بانوان از کل مشاغل سهم بسیار پایین‌تری در مقایسه با آقایان دارند، اما در حوزه مشاغل خانگی با نسبت ۵۷ درصد، بانوان همواره از پیشتازان این حوزه هستند. به گفته حسینی، تا پیش از همه‌گیری کووید۱۹ در جهان، حدود ۵/۱۱ درصد از کل زنان جهان و ۶/۵ درصد از کل مردان در مشاغل خانگی مشغول به کار بودند. در کشور ما نیز مشابه سایر کشورهای جهان، سهم بانوان از مشاغل خانگی بالاتر از آقایان بوده، به طوری که تا پایان سال ۱۴۰۲ بیش از ۸۰ درصد اشتغال ایجادی حوزه مشاغل خانگی توسط زنان انجام شده است که نشان می‌دهد سهم بانوان در ایران از مشاغل خانگی بسیار بیشتر از میانگین بین‌المللی ۵۷ درصدی است که نکته بسیار مثبتی محسوب می‌شود.

> یکی از نکات حائز اهمیت در زمینه مشاغل خانگی در جهان، سهم غالب بانوان در مقایسه با آقایان است. به‌رغم اینکه به طور کلی بانوان از کل مشاغل سهم بسیار پایین‌تری در مقایسه با آقایان دارند، اما در حوزه مشاغل خانگی با نسبت ۵۷ درصد، بانوان همواره از پیشتازان این حوزه هستند

آمارهای جهانی نشان می‌دهد بیش از نیمی از شاغلان خانگی در مناطق روستایی مشغول به کار هستند، یعنی حدود ۵۶ درصد. باید این نکته را نیز بیان کرد که آمار این نوع کسب‌وکارها مبهم است و به دلیل قرارگیری در فضاهای خصوصی از دید عموم پنهان شده و اغلب هم از قوانین کار مغفول مانده‌اند، اما به‌رغم این بی‌توجهی عمومی به کسب‌وکارها و کارگران خانگی، این نوع از مشاغل نه تنها طی سال‌های اخیر از رونق نیفتاده‌اند، بلکه به موازات پیشرفت‌های صنعتی، تنوع و فراوانی فعالیت‌های اقتصادی در منازل افزایش پیدا کرده‌اند.

۴ درصد سهم مشاغل خانگی از کل اشتغال

معاون توسعه کارآفرینی و اشتغال وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی درباره سهم مشاغل خانگی در ایران می‌گوید:«سهم مشاغل خانگی از کل اشتغال کشور حدود ۴ درصد است که نشان می‌دهد پتانسیل رشد بالایی در کشورمان برای توسعه این حوزه وجود دارد. طبق آمارها، حدود ۴۷ درصد شاغلین خانگی در کشور در حوزه صنعت، حدود ۴۳ درصد در حوزه خدمات و ۱۰ درصد در حوزه کشاورزی مشغول هستند. میانگین جهانی که سازمان بین‌المللی کار در سال ۲۰۱۹ اندازه‌گیری کرده است نشان می‌دهد حدود ۲۹ درصد شاغلین خانگی جهان در حوزه صنعت، ۵۵ درصد در حوزه خدمات و ۱۶ درصد در حوزه کشاورزی مشغول هستند. مقایسه این دو آمار مشخص می‌کند شاغلین خانگی ایرانی تمرکز بیشتری بر حوزه صنعت نسبت به میانگین جهانی داشته‌اند. البته در مقایسه با آمار کشورهای عربی، ایران وضعیت مشابهی با کشورهای حاشیه خلیج فارس دارد.»

مشاغل خانگی نباید فقط به‌عنوان شغلی کوچک و کم اهمیت دیده شوند، بلکه باید به‌عنوان راهکاری استراتژیک برای اقتصاد کشور مد نظر قرار گیرند. معاون توسعه کارآفرینی و اشتغال وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در مورد صدور مجوز برای مشاغل خانگی می‌گوید:«تاکنون ۲ میلیون و ۱۱۲ هزار و ۶۴ مجوز مشاغل خانگی صادر شده است و طی ۱۴ سال گذشته، ۹۴۱ هزار نفر از تسهیلات اشتغال در این حوزه استفاده کرده‌اند.»

بررسی آمار تسهیلات مصوب حمایت از مشاغل خانگی در ایران بین سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۳ نشان می‌دهد طی سال‌های ۹۰ تا ۹۹ کاهش جدی در تسهیلات مصوب داشته‌ایم و میزان این تسهیلات از حدود ۲۰ هزار میلیارد ریال در سال ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱، ناگهان به ۵ هزار میلیارد ریال رسیده و ۷۵ درصد کاهش داشته و این روند کاهشی تا سال ۱۳۹۹ نیز ادامه داشته است. اما از سال ۱۴۰۰ شاهد افزایش مجدد و چشمگیر این تسهیلات بوده‌ایم، به طوری که این تسهیلات در سال ۱۴۰۳ به ۵۰ هزار میلیارد ریال افزایش پیدا کرده و مجموع تسهیلات مصوب طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۳ معادل ۲۱۳ هزار میلیارد ریال بوده است.

حسینی درباره صدور مجوز برای کسب‌وکارهای خانگی می‌گوید:«آمار تسهیلات سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۳ مشخص می‌کند متأسفانه این روند به طور کلی کاهشی بوده و از حدود ۷۰۰ هزار مجوز صادر شده در سال ۱۳۹۰، تنها به حدود ۱۰۰ هزار مجوز در سال ۱۴۰۳ رسیده و در مجموع بین سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۳، حدود ۲ میلیون و ۱۰۰ هزار مجوز صادر شده است. بر اساس گزارش‌ها، در سطح داده‌های ایجاد اشتغال از محل قرض‌الحسنه و منابع بودجه‌ای عمومی، تقریباً ۸۶ درصد منابع تخصیص یافته برای بنگاه‌های زیر ۲۰ نفر بوده که نشان‌دهنده اهمیت اعتبارات خرد و خوداشتغالی است.»