

از اعتصابات کارگری اخیر چه می‌آموزیم؟ بازخوانی اعتصاب کارگران «کروز»

شیرین کمانگر



در میانه‌ی خیزش انقلابی «زن، زندگی، آزادی»، تجمعات اعتراضی و اعتصابات بسیاری از سوی کارگران و کارکنان صنایع مختلف شکل گرفت و بررسی و تحلیل آنها می‌تواند سوبه‌هایی از جنبش جاری را متعین کند که در رسانه‌های غالب بازنمایی نشده یا با تمرکز بر مسائل سیاسی و اجتماعی وجه اقتصادی آن را بی‌اهمیت جلوه داده‌اند. واضح است که جنبش اعتراضی بستر و شرایط ذهنی و عینی مساعدتری را برای شکل‌گیری اعتصابات فراهم کرد چرا که کارفرماهای بخش دولتی یا خصوصی چاره‌ای جز برآورده کردن مطالبات کارگری برای جلوگیری از تشدید آنتاگونیسم‌های موجود نداشتند. در نتیجه، توان چانه‌زنی کارگران در این شرایط به سبب شرایط مساعد محیطی افزایش یافت و امکان برگزاری موفق اعتصابات بیشتر شد. از خلال آشکار کردن درهم‌تنیدگی اعتصابات با جنبش جاری می‌توان از تکرر نیروهای موجود در این جنبش سخن گفت و هر شکلی از وحدت انتزاعی یا مطالبه‌ی مشترک و فرا-طبقاتی را نفی کرد و با دفاع از مطالبات طبقه‌ی کارگر، خیزش جاری را نه تنها علیه استبداد سیاسی بلکه علیه استبداد و دیکتاتوری سرمایه نیز گستراند.

اعتصاب‌های اخیر در چهار بخش صنعتی شامل صنایع نفت و گاز، پتروشیمی، صنعت خودرو، صنعت ذوب آهن و فولاد و همچنین دو بخش خدماتی شامل حمل‌ونقل و کسبه و بازاریان رخ داد. در حالی که برخی از اعتصابات کارگری کاملاً با جهت‌گیری سیاسی و در اعلام همبستگی با خیزش توده‌ای و با برنامه‌ریزی قبلی سازمان‌دهی شدند، برخی دیگر حول مطالبات اقتصادی شکل گرفتند. با این همه، نمی‌توان از اهمیت اعتصابات اخیر کاست یا سوبه‌های سیاسی مطالبات اقتصادی را نادیده گرفت چراکه سیاست‌گذاری‌های اقتصادی به شرایطی دامن زده‌اند که کارگران مکرراً با مشکلات ناشی از حقوق معوقه، بی‌ثبات کاری ناشی از امضای قراردادهای کوتاه‌مدت یا سفیدامضا، دستمزد پایین، اضافه‌کاری اجباری، و اشکال متنوعی از استثمار مضاعف نیروی کارشان مواجه‌اند. در نتیجه، حتی اعتصاب‌هایی که صرفاً به رفع نیازهای معیشتی کارگران محدود می‌شود، در ابعاد وسیع‌تر بخش بزرگی از سیاست‌گذاری‌های اقتصادی و نهادهای مربوط به آنها را به چالش می‌کشند. اهمیت تبیین اعتصابات کارگری در این است که می‌توان هر مطالبه‌ی اقتصادی مشخص را به سیاست‌هایی که موجد فقر،

ارزان‌سازی نیروی کار، ناامنی شغلی و به بیان عام‌تر تشدید استثمار نیروی کار است، به ساختارهای کلی اقتصادی گره زد و برهم‌سرنوشتی گروه‌های مختلف کارگری تأکید کرد. در ضمن می‌توان توأمان در برابر استقرار مجدد ساختارهای مشابه اقتصادی موضع‌گیری کرد و راه‌هایی از استبداد موجود را نه صرفاً در براندازی نظم سیاسی مسلط بلکه در احتراز از آرایش نیروها به شکلی مشابه جستجو کرد. به‌منظور اجتناب از محدود شدن دامنه‌ی تأثیرگذاری اعتصابات به بخش مربوطه لازم است که افشار دیگر اجتماعی همچون دانشجویان، روشنفکران، فعالان اجتماعی، و... از آنها حمایت کنند و با تأکید بر اهمیت مطالبات اقتصادی، به فراروی اعتصابات از مطالبات معیشتی یاری و ارتباطشان با ساختارهای کلان اقتصادی را برملا کنند. با بررسی تجربه‌ی روند جنبش معلمان می‌توان متوجه شد که چگونه تجمعات اعتراضی که در ابتدا حول افزایش حقوق و اجرای طرح رتبه‌بندی مشاغل بود در تداوم خود وجوه سیاسی- اجتماعی رادیکالی چون توقف خصوصی‌سازی آموزش، ارائه‌ی آموزش رایگان و باکیفیت به تمام دانش‌آموزان، حق آموزش به زبان مادری، حذف آموزش ایدئولوژیک، و حق تشکیل‌یابی مستقل،... را شکوفا کرده و موفق شدند به بیان دبیران شورای معلمان «رو به جامعه» حرکت کنند، چراکه خواسته‌های آنها توأمان نیازهای بخش‌کثیری از جامعه را بازنمایی می‌کرد. به عبارت دیگر، برای تداوم جنبش جاری و تحقق انقلاب در معنای بنیادین آن، یعنی تغییر نسبت‌ها و روابط مسلط، لازم است تمامی جنبش‌ها، از جمله جنبش جوانان، زنان، کارگران و اقلیت‌های قومی-ملی را هشیارانه و تیزبینانه دنبال کرد و با آشکار ساختن درهم‌تنیدگی مشکلات و مسائل‌شان با سایر افشار سعی کنیم آنها را گسترش دهیم و تعمیق بخشیم. این جنبش در صورتی می‌تواند در پیوند با وجوه متفاوت فرماسیون اجتماعی تداوم بیابد که موفق شود رهایی هر فرد را در گرو رهایی جمعی سازد و از طریق بیان خواسته‌ها در قالب گروه، سازمان یا طبقه با اتخاذ اشکال متکثری از سازمان‌دهی به پویایی و کشف ابعاد تازه‌تری از مبارزه‌ی جمعی یاری رساند.

در این نوشته، که یکی از مجموعه نوشته‌هایی است که بنا دارد بر اعتصابات سایر بخش‌ها بپردازد، قصد داریم تنها به اعتصابات بخش خودرو توجه کنیم چرا که یکی از موضوعات داغ و چالش‌برانگیز در سال‌های اخیر واگذاری صنعت خودرو به بخش

خصوصی بوده است. در واقع، قصد داریم بررسی کنیم که آیا آن بخش‌هایی از صنعت خودرو که به‌تمامی در دست بخش خصوصی است، بدون جبهه‌گیری نظری پیشینی و با توجه به شرایط کارگران این بخش، موفق شده است چالش‌های پیش‌روی کارگران را رفع کند؟ آیا سیاست‌گذاری آنان به شکلی هست که پاسخ‌گوی نیازهای کارگران باشد و منافع آنها را در نظر بگیرد؟ اگرچه واگذاری صنایع دولتی به بخش خصوصی نتایج فاجعه‌باری چون تغییر کاربری زمین کارخانه، اخراج نیروی کار، کاهش دستمزد، عدم ثبات کاری، تعطیلی بنگاه و ... را به همراه داشته است، کماکان بسیاری باور دارند خصوصی‌سازی «واقعی» رخ نداده چراکه در واقع این صنایع به نهادهای حکومتی یا افراد وابسته به قدرت سیاسی واگذار شده که منجر به شکست آن شده است. در سال ۱۳۹۲، زمانی که سیداحسان خاندوزی (وزیر کنونی اقتصاد) یکی از مقامات مرکز پژوهش‌های مجلس بود، در مصاحبه‌ای با مجله‌ی همشهری اقتصاد عنوان کرد: حدود ۶۲ درصد شرکت‌های واگذاری شده از دهه‌ی هشتاد به این سو تغییر کاربری داده‌اند! با فرض این‌که اکثر صناعی که به بخش خصوصی واگذار شده‌اند، هنوز هم به نهادهای دولتی وابسته‌اند و یا دولت همچنان در سیاست‌گذاری و قیمت‌گذاری محصولات آنها دخالت دارد، به بررسی اعتصاب در شرکت قطعه‌سازی خودرو کروز می‌پردازیم که از ابتدای تأسیس کاملاً در دست بخش خصوصی با مالکیت «حمید کشاورز توچایی» و «محمد علیپور فطرتی» بوده است. بر اساس گزارش منابع خبری در ایران، ۶۲ درصد از سهام گروه خودروسازی بهمن توسط صنایع قطعه‌سازی کروز خریداری شده است. همچنین، کروز توانسته به‌طور غیرمستقیم از طریق شرکت‌های زیرمجموعه مثل شرکت ایسکرا اتوالکتریک، تدبیر سرمایه آراد، توسعه وینارت، سپهر ایرانیان کیش، و ویستمن موتور بخش قابل‌توجهی از سهام ایران خودرو، گروه بهمن و سایپا را خریداری کند. امیرحسن کاکایی، استاد دانشگاه علم و صنعت ایران، در این زمینه توضیح می‌دهد: «کروز هم با خرید سهام شرکت‌های خودروساز نشان داده که می‌خواهد توانایی و سرمایه‌اش را در توسعه‌ی صنعت خودروسازی به کار ببرد. بر اساس منطق، وضع گروه بهمن بهتر خواهد شد. اگر بخش خصوصی واقعی تصدی شرکت‌های دولتی و شبه‌دولتی را به دست گرفته و قوانین خصوصی‌ها نیز بر آنها اعمال شود،

می‌توانیم امیدوار به قدرت گرفتن بخش خصوصی خودرو باشیم. پیش‌بینی من این است که گروه بهمن می‌تواند به قطب سوم خودروسازی تبدیل شود». این شرکت از جمله شرکت‌هایی است که به‌عنوان منجی اقتصاد کشور از آن یاد می‌شود که نقشی مهمی در بزرگ شدن و رشد اقتصادی بازی می‌کنند.

به گزارش خبرگزاری فارس گروه قطعه‌سازی کروز سالانه حدود دو هزار میلیارد تومان به ایران خودرو و حدود هزار میلیارد تومان به سایپا انواع قطعه می‌فروشد. این شرکت بیش از ۱۲ هزار نفر پرسنل دارد که ۷۰ درصد آن‌را زنان تشکیل می‌دهند. اما پرسش این است که سهم کارگران از یکی از سودده‌ترین و کلیدی‌ترین صنایع ایران چیست؟ و بزرگ شدن این شرکت و رشد اقتصادی بالاتر آن چه تغییراتی برای کارگران این بخش به همراه داشته است؟

کارکنان و کارگران این بخش ابتدا در آبان ماه سال جاری به مدت سه روز به دلیل سطح پایین دستمزدها و لغو کلیه‌ی شیفت‌های اضافه‌کاری روز جمعه دست به تجمع اعتراضی و اعتصاب زدند و پس از بی‌اعتنایی کارفرما به خواسته‌هایشان بار دیگر در ماه آذر در محوطه‌ی کارخانه تجمع کردند. به گزارش کانال تلگرامی «اتحادیه‌ی آزاد کارگران ایران» کارگران شرکت کروز سال‌هاست که از شرایط نامناسب معیشتی و تبعیض‌های شغلی ناراضیتی دارند. سطح پایین دستمزدها از شعار اعتراضی آنها نیز مشخص بود: «خط فقر ۲۰ تومن، پایه حقوق ۶ تومن». مالک این شرکت، حمیدرضا کشاورز، کارگران را تهدید به تماس با نیروهای امنیتی در صورت ادامه‌ی شعارها کرد. عضو هیئت مدیره‌ی گروه بهمن که از سال ۹۵ در مالکیت شرکت کروز است، در پایگاه خبری «خبر خودرو» اذعان داشت: «ادام اسمیت سالها قبل در تئوری گفت اصلاً نیازی نیست دولت‌ها اعمال اقتصادی انجام دهند چرا که سرمایه‌گذاری دولت در شرکت‌های خصوصی به‌هیچ‌وجه توجیه اقتصادی ندارد. دولت‌ها تنها باید امنیت کشور را فراهم کنند و اگر سرمایه‌گذاری هم می‌شود در بخش‌هایی سرمایه‌گذاری شود که برای کشور لازم است». اگر به گفته‌ی مدافعان خصوصی‌سازی، دولت نباید در امور اقتصادی دخالت کند، چرا برای سرکوب تجمع صلح‌آمیز کارگران می‌توان به دخالت نیروی سرکوب دولتی متوسل شد؟ آیا منظور از «تأمین امنیت کشور»، در واقع «تأمین امنیت سرمایه و سرمایه‌داران» نیست؟

از جمله شرایط استخدامی این شرکت، زنان مجرد و زیر ۳۲ سال است. با توجه به این نکته که کارگران مجبورند ده ساعت کار روزانه به‌طور ایستاده و همین‌طور در شیفت‌های شب انجام دهند، روشن است که به نیروی کار جوان و مجرد نیاز دارند. در ضمن، استفاده از تلفن همراه در بازه زمانی کاری حتی برای موارد اورژانسی ممنوع است. یکی از نکاتی که در اکثر نظرات ثبت‌شده در وبسایت‌ها از سمت مصاحبه‌شوندگان اعلام شده بود، پرسش مصاحبه‌کنندگان درباره‌ی توانایی «کنترل خشم» بود. میزان سختی کاری و خستگی آن به حدی است که کارگران باید در ابتدا متعهد شوند که تحت هر شرایطی می‌توانند خشم خود را کنترل کنند. علاوه بر آسیب‌های روانی که متوجه کارگران این بخش است، در بسیاری از نظرات مطرح شده از سوی کارگرانی که تجربه‌ی کار چندساله در این شرکت داشتند، آسیب‌های فیزیکی جدی مانند دیسک کمر و گردن عنوان شده بود. برای درک بهتر شرایط کاری، اجازه دهید چند مورد از نظرات کارگران را مرور کنیم:

«کلاً سوالات فنی پرسیده نشد و طی ۳ بار مصاحبه فقط موارد شخصیتی، سابقه‌ی کاری و توضیح فشار کاری بود که می‌تونم از پیش بر پیام یا نه. کنترل خشم و آشنایی مهم بود. ساعت کاری شرکت واسه افراد کارخونه ۷ تا ۷ هستش که اولش گفتن اجباری نیست، تا ۵ اجباریه. بعداً توی کار رفتم دیدم نه تا خود ۷ بعدازظهر باید بمونی کلاً اینجا کار کردن زندگیو مختل می‌کنه»

«من ۶ سال کار کردم چون گردنم آسیب دید اومدم بیرون، طبق وزارت کار به اضافه‌ی پاداش که البته زیاد نیس من شیفت بعدازظهر بودم، کروز زیاد به نظر کارکنانش اهمیت نمیده...»

«اگه به سلامتی روحی و جسمی خودتون کوچکتین اهمیتی میدید نیاید اینجا»

کار کنید»

از دیگر اعتصابات کارگران بخش خودرو در آذر ماه سال جاری می‌توان به تجمعات اعتصابی شرکت بهمن موتور و همچنین بهمن دیزل اشاره کرد که هر دو از شرکت‌های زیرمجموعه‌ی هلدینگ «گروه بهمن» هستند. گروه خودروسازی بهمن به‌جز شرکت بهمن موتور و بهمن دیزل شامل چند کارخانه‌ی دیگر از جمله شرکت صنایع

ریخته‌گری ایران، سیبا موتور، ایران دوچرخ، طراحی و ساخت قطعات صنایع ایران و چندین شرکت و کارخانه‌ی دیگر است که مجموعاً بالغ بر ۴۰۰۰ نفر کارگر و پرسنل دارد. گروه بهمن سال ۹۵ به بخش خصوصی واگذار شد و شرکت کروز سهام‌دار و مالک اصلی آن است. در خیرگزاری‌های بسیاری گروه بهمن را یکی از نمونه‌های موفق خودروسازان خصوصی در کشور برشمرده‌اند. به گزارش [پایگاه خبری «عصرخودرو»](#)، عضو هیأت مدیره‌ی گروه بهمن اذعان داشته: «شرکت ما بهره‌وری بالایی دارد؛ بهمن‌دیزل در ارزیابی سازمان مدیریت صنعتی و بین ۵۰۰ شرکت برتر کشور، ۳ سال پیاپی از نظر بهره‌وری رتبه اول را کسب کرده و هر سال ۲۰ تا ۳۰ رتبه، رشد گرید داشته است. این شرکت همواره به سهام‌داران خود سود پرداخت کرده و سال گذشته در اوج تحریم، بیشترین تأمین را داشت و تنها شرکت سودده در حوزه‌ی خودروهای تجاری است و در عین حال بهترین مالیات را نیز به دولت می‌پردازد و در این صورت، یکی از ذی‌نفعان دولت و حاکمیت است». علی‌رغم بهره‌وری بالا و سودده بودن شرکت برای سرمایه‌دار، دولت و حاکمیت، کارگران کارخانه اما هیچ سهمی از سود و بهره‌وری کارخانه به‌جز اضافه‌کاری اجباری نبرده‌اند چرا که مستمراً نسبت به سطح پایین دستمزدهای خود اعتراض داشته‌اند.

کارگران کارخانه‌ی بهمن موتور پیش‌تر در اواسط آذرماه سال ۹۹ برای افزایش دستمزد، کاهش ساعت کاری، تعطیلی روز پنج‌شنبه و طرح طبقه‌بندی مشاغل اقدام به اعتراض کرده بودند اما تاکنون به مطالبات آنها رسیدگی نشده است. گزارشی از اعتصاب سال ۹۹ کارگران این کارخانه در کانال تلگرامی «اتحادیه‌ی آزاد کارگران ایران» به شرح زیر منتشر شده است:

پنجشنبه گذشته پس از آنکه کارگران دست از کار کشیدند، پوراابراهیم رئیس هیأت مدیره بهمن موتور به قصد مرعوب کردن کارگران تهدید به قطع مبلغ کارانه از حقوق کارگران نمود. کارگران در پاسخ به این تهدید بیشتر معترض شدند و پس از آن شخصی به نام آقای موسوی به نمایندگی از سهام‌داران اصلی شرکت در جمع کارگران حاضر شد و قول داد که تمام خواسته‌های کارگران ظرف مدت یک هفته انجام شود. برای رسیدگی به این موضوع از کارگران دعوت کرد که نمایندگان‌شان برای مذاکره با مالکان شرکت حضور یابند. پس از این توافق، کارگران به اعتصاب پایان دادند.

روز دوشنبه کارگران مطلع شدند که ۳ نفر از نمایندگانشان که قرار بود در مذاکره با مالکین شرکت حضور داشته باشند اخراج شده‌اند. کارگران در اعتراض به اخراج همکاران‌شان دوباره دست از کار کشیدند و پس از نیم ساعت موسوی نماینده مالکین شرکت دوباره در جمع کارگران حاضر شده و با عجز و لابه و تأکید بر اینکه همکاران‌شان اخراج نخواهند شد و به سر کار بازمی‌گردند از کارگران خواست تا به کارشان ادامه دهند. کارگران نیز پس از اطمینان از عدم اخراج همکارانشان به کار بازگشتند.

روز پنجشنبه پایان مهلت یک هفته‌ای برای تحقق مطالبات کارگران بود که به‌خاطر ایجاد فضای امنیتی توسط حراست شرکت و توجیه این‌که روز آخر هفته است کارگران امکان اعتصاب و تجمع نیافتند اما مصرانه بر این تصمیم هستند که اگر بر اساس قول موسوی نماینده‌ی مالکین شرکت مطالباتشان انجام نشود دوباره دست به اعتصاب خواهند زد.

پیش‌تر ساعات کاری کارگران در روزهای شنبه تا چهارشنبه از ساعت ۷ صبح تا ۴:۱۰ عصر و روزهای پنجشنبه نیز کارخانه تعطیل بود. اما از زمان شیوع بیماری کرونا و به اسم کاهش ساعات کار در عمل ساعات کار را در مجموع افزایش داده‌اند. به این منوال که روزهای شنبه تا چهارشنبه تا ساعت ۳:۳۰ عصر و روز پنجشنبه نیز به روزهای کاری اضافه شده و از ساعت ۷ صبح تا ۱:۳۰ ظهر کارگران باید سر کار باشند. یعنی این‌که در مجموع روزهای شنبه تا چهارشنبه حدود سه ساعت از ساعات کاری کاسته شده اما روز پنجشنبه کارگران در عوض باید شش ساعت و نیم سر کار حاضر باشند. اکنون که کارگران به این محاسبه‌ی ساعات کاری اعتراض کرده‌اند مدیران شرکت تازه ادعان نموده‌اند که بایست دو ساعت و نیم از کار روز پنجشنبه به‌عنوان اضافه‌کار محاسبه می‌شده که به اشتباه محاسبه نگشته است و بسیار زیرکانه اضافه‌کاری‌های کارگران در این مدت دزدیده شده است.

یکی دیگر از مطالبات اصلی کارگران طرح طبقه‌بندی مشاغل و محاسبه‌ی سختی کار است. تا پیش از دوره‌ی مالک جدید در سال ۹۵ قانون سختی کار برای کارگران محاسبه می‌شد و کارگران با ۲۰ سال سابقه‌ی کار بازنشسته می‌شدند اما در این چند ساله (پس از خصوصی‌سازی) قانون سختی کار برای کارگران برداشته شده و کارگران

باید ۳۰ سال کار کنند تا بازنشسته شوند درحالی که شغلشان قانوناً در زمره‌ی مشاغل سخت و زیان‌آور قرار دارد.

خواسته و مطالبات کارگران بهمن موتور با غالب کارگران دیگر شرکت‌های زیرمجموعه‌ی گروه بهمن و همچنین شرکت قطعه‌سازی کروز مشترک است. همان‌طور که پیش‌تر ذکر شد، یکی از موضوعات بسیار جنجال‌برانگیز سال‌های اخیر در حوزه‌ی اقتصاد، واگذاری ایران خودرو و سایپا به بخش خصوصی است هر چند که بخش قابل توجهی از سهام این دو شرکت پیش‌تر توسط مالکان حقیقی شرکت کروز خریداری شده است.

یکی از سؤال‌های مطرح شده این است که آیا پس از واگذاری صنایع دولتی به بخش خصوصی، امنیت شغلی و وضعیت قراردادهای بهتر می‌شود یا بدتر؟ ظرفیت کار افزایش می‌یابد یا کاهش؟ شاید بتوان با بررسی نظرات مدافعان خصوصی‌سازی بتوان برخی از معضلات و مشکلات کارگران در صورت واگذاری این صنعت به بخش خصوصی را پیش‌بینی کرد. چند مورد از [انتقادات واردشده به خودروسازان از سوی مدافعان خصوصی‌سازی](#) به شرح زیر است:

«۲۵ هزار نیروی مازاد در این دو خودروساز مشغول فعالیت بوده که اغلب آنها نیروهای سفارشی سیاسیون هستند. گزارش‌های متعددی نشان می‌دهد ۱۲ تا ۱۵ درصد از هزینه‌های تولید خودروسازان مربوط به حقوق و دستمزد نیروی انسانی است. این مقدار ۳ برابر میانگین جهانی است» [یا](#) «در شرکت‌های سایپا و ایران خودرو سالانه به ازای هر پرسنل ۹ تا ۱۰ دستگاه خودرو ساخته می‌شود درحالی که این میزان در جهان ۳۰ تا ۳۵ دستگاه خودرو و در شرق آسیا نیز ۴۵ تا ۶۵ دستگاه خودرو است.» با توجه به این انتقادات، می‌توان پیش‌بینی کرد اولین تغییری که با واگذاری صنعت خودرو به بخش خصوصی طبیعتاً رخ می‌دهد، اخراج ۲۵ هزار نیروی انسانی است که قطعاً از نیروهایی که مقامات و سیاسیون سفارش کرده‌اند نخواهد بود. تغییر دوم بنا به نظرات مطرح‌شده، افزایش بهره‌وری کارگران است تا این صنعت قادر باشد در جهان با خودروسازهای دیگر رقابت کند. بنا به نظر این سیاست‌گذاران، کارگران باید حداقل ۳ برابر و حداکثر ۷ برابر بهره‌وری بیشتر داشته باشند تا بتوانند با خودروسازان شرق آسیا رقابت کنند.

بررسی اعتصابات در واحدهای صنعتی بخش خصوصی «واقعی» از آن جهت حائز اهمیت است که نشان می‌دهد علی‌رغم «بهره‌وری» و رشد اقتصادی بیشتر، نه تنها هیچ بهبودی در وضعیت و معیشت کارگران حاصل نشده است بلکه آنها برای رقابت در بازار و تحقق بهره‌وری بیشتر مجبور به اضافه‌کاری و کار در روزهای تعطیلی رسمی هستند. مهم‌تر از آن، همان‌طور که از نفوذ و مالکیت شرکت کروز در بسیاری از شرکت‌های زیرمجموعه و صنایع بزرگ مشخص است، انحصارگرایی در بخش خصوصی نیز وجود دارد. به عبارت دیگر، سیاست‌گذاری‌های بخش خصوصی و بخش دولتی کاملاً بر ضد منافع کارگران بوده و رشد اقتصادی منوط به استثمار نیروی کار کارگران و کاهش دستمزد آنان بوده است.