

نوبل اقتصادی

به دنبال نجات زمین

جالب است که رومر شاکرد لوکاس (برنده نوبل ۱۹۹۵) و نوردهاوس مشاور کروکمان (برنده نوبل ۲۰۰۸) بوده است. از میان دو برنده امسال، پل رومر احتمالا شخصیت شناخته‌شده‌تری است. رومر در ژانویه امسال از سمت خود به‌عنوان اقتصاددان ارشد بانک جهانی استعفا داد. علت استعفای او گزارش‌های با اغماض بانک جهانی راجع‌به عملکرد سیاست‌های اقتصادی در شیلی بود که به عقیده او جهت‌گیری‌های سیاسی داشتند. در سال‌های اخیر رومر نقدهای بسیاری را به جریان متعارف علم اقتصاد که مدافع مداخله‌نگردن دولت در اقتصاد است، وارد کرده است. رومر پس از نوشتن مقاله مشکلات اقتصاد کلان در سال ۲۰۱۶ دشمنان بسیاری را به وجود آورد. در مقاله مذکور رومر روند تحولات علم اقتصاد کلان را به شدت نقد می‌کند و می‌نویسد اقتصاد کلان مدرن از زمان شکل‌گیری رسمی‌اش پیشرفت قابل‌ملاحظه‌ای نداشته است. نقد رومر از اقتصاد کلان متوجه روش‌شناسی و ابزارهای مورداستفاده در آن نیست، بلکه به‌طور مستقیم به استفاده‌کنندگان از این ابزار برمی‌گردد.

پس از نقد لوکاس و سارجنت از مدل‌های کینزی، اقتصاد کلان برای تبدیل‌شدن به اقتصاد اثباتی و دریافت اعتبار علمی به سمت استفاده از مدل‌هایی با زیربنای اقتصاد خرد حرکت کرد. استدلال این بود که اگر ما رفتار میانگین افراد و بنگاه‌ها را درک کنیم، آن رفتار را می‌توان به کل جامعه تعمیم داد؛ چراکه جامعه از جمع این افراد و بنگاه‌ها ساخته شده است. ازاین‌رو، جریان غالب در اقتصاد کلان به‌گونه‌ای است که با فهم متغیرهای کلان و تعادل آنها در بازارهای مختلف، به بررسی شوک‌هایی می‌پردازد که به عقیده رومر نه از رفتار انسان‌ها بلکه به دلایلی مانند «پیشرفت تکنولوژی» به وجود می‌آیند. رومر (۲۰۱۶) می‌نویسد مدل‌های اقتصاد کلان متعارف که وابسته به بسیاری از پارامترا هستند، به‌نجوی کالبریه می‌شوند که بتوانند داده‌های موجود را توضیح دهند و لزومی ندارد که این پارامترها که بر اساس نیاز محقق تعریف شده‌اند و مبنای رفتاری ندارند، بتوانند توانایی پیش‌بینی داشته باشند. به عقیده رومر در مدل‌های تعادل عمومی تصادفی پویا انتخاب پارامترهای مدل معمولاً برای دستیابی به نتایج دلخواه محقق است و در میان معادلات ریاضی دفن می‌شود.

نتایج دلخواه محققان و اقتصاددانان در بسیاری از مواقع همسو با ملاحظات سیاسی آنها است. به‌صورت کلی اقتصاددانان هم مانند انسان‌های دیگر باورها و اعتقاداتی دارند و شوربختانه مسلح به ابزاری هستند که می‌توانند اعتقادات خود را در قالب گزاره‌های علمی نشر دهند. صحت‌وسقم این گزاره‌های علمی هم در بسیاری مواقع به قضاوت‌های ارزشی گره خورده است. در ایران هم کم‌نیستند اقتصاددانانی که همسو با جریان‌های قدرت و مسلح به ابزارهای علمی اقدام به بسط و گسترش سیاست‌های اقتصادی دولت‌های حاکم می‌کنند. به همین علت است که هایک در سال ۱۹۷۴ در نقط دریافت جایزه نوبل اقتصاد خود می‌گوید اگر از من راجع به ایجاد این جایزه می‌پرسیدند، حتماً علیه آن رای می‌دادم. به‌عبارت دیگر، هنگامی‌که اقتصاددانان مانند رومر به توضیح دنیای واقعی می‌پردازند و تفاوت نرخ رشد‌های متفاوت را در چین و هند توضیح می‌دهند یا مانند نوردهاوس به محاسبه هزینه‌های گرمایش زمین در رشد اقتصادی می‌پردازند، آنها از علم اقتصاد استفاده می‌کنند اما وقتی سعی می‌کنند تا دنیا را عوض کنند، صرفاً مشاوره سیاستی می‌دهند. باشد که اقتصاددانان ایرانی هم بیشتر به سمت استفاده از علم اقتصاد حرکت کنند و از ارائه عجولانه توصیه‌های سیاستی مبتنی بر مدل‌های ساده ارائه‌شده در کتاب‌های درسی که بر اساس پیش‌فرض‌های متعددی ساخته شده‌اند، اجتناب کنند.

خبر

جزئیات نامه‌نگاری شورای نگهبان با دیوان عدالت اداری

● عباسعلی کدخدایی در نامه‌ای به هیئت عمومی دیوان عدالت اداری درباره آیین‌نامه اجرایی عملیات پولی و بانکی در مناطق آزاد، اعلام کرد: ادامه این قانون بدون طی مراحل قانونی جدید خلاف شرع است. به گزارش مهر، عباسعلی کدخدایی، قائم مقام شورای نگهبان، در نامه‌ای به هیئت عمومی دیوان عدالت اداری، درباره آیین‌نامه اجرایی عملیات پولی و بانکی در مناطق آزاد تجاری- صنعتی جمهوری اسلامی ایران نوشت: به‌دلیل اینکه از مصوبه مجمع تشخیص مصلحت نظام بیش از ۱۸ سال می‌گذرد و باید مصوبات مجمع دارای زمان بوده باشد، بنابراین ادامه این قانون بدون طی مراحل قانونی جدید خلاف شرع داشته شد.

اقتصاد

گزارش «شرق» از بررسی ابهامات طرح سهمیه سوخت مرزنشینان در استان سیستان وبلوچستان

سوخت‌بران می‌سوزند

سهم «بدوکی»‌ها از میلیاردها تومان سوخت قاچاق شده هیچ است



زهرآ روستا، مازیار مشتاق گوهری:

در شش ماه نخست امسال، قاچاق سوخت در مرزهای جنوب شرقی کشور افزایش چشمگیری داشته است. افزایش قیمت ارز و ثابت‌ماندن نرخ داخلی سوخت، جذابیت‌های قاچاق را برای سوداگران سوخت بیشتر کرده و آن را به سودآورترین نوع قاچاق تبدیل کرده است. آمارهای رسمی نشان می‌دهد از مجموع کالاهای قاچاق‌شده ۹۰درصد ارزش ارزی مربوط به فراورده‌های نفتی است.

افزایش قیمت ارز باعث شد علاوه بر گازوئیل، بنزین نیز به سبب قاچاق سوخت افزوده شود. سود حدود هزار درصدی قاچاق چنان وسوسه‌انگیز است که خودروها در داخل برخی شهرهای استان ترجیح دادند سهمیه سوخت خود را به

قیمت لتری پنج هزار تومان به فروش برسانند. در سیستان وبلوچستان همچنان از کارت سهمیه سوخت استفاده می‌شود. خرید و فروش بنزین در نزدیکی پمپ‌ها و استفاده از کارت‌های سوخت مهاجر (کارت‌هایی که از سایر استان‌ها که دیگر نیازی به استفاده از کارت سوخت نداشتند به این استان منتقل می‌شدند)، منجر به ایجاد صفوف طولانی و چند کیلومتری خودروها در پمپ بنزین‌ها و بروز اعتراضات گوناگون در این استان شد. همین صف‌ها باعث شد موضوعی قدیمی در فضای رسانه‌ای کشور به شکلی گسترده مطرح شود؛ قاچاق سوخت.

زخمی کهنه بر پیکر مرزهای سیستان وبلوچستان که در طول سال‌ها جان تعداد زیادی از مرزنشینان را در کوره‌راه‌های نالایمن گرفته است. سوخت‌بران خردی که تنها نوک کوه یخ قاچاق سوخت هستند، زوایای پنهان اما مهم‌ترش کمتر دیده می‌شود.

وقتی از قاچاق سوخت صحبت می‌شود، در نگاه اول تصویر خودروهای تویوتایی که با سرعت در جاده‌ها و راه‌های فرعی حرکت می‌کنند و کاهی آتش می‌گیرند، جلوی چشم می‌آید. اما این فقط بخشی از ماجراست. بخشی که شاید ظاهر و سازوکار آن به قاچاق نزدیک‌تر باشد. مردمی که خسته از بی‌کاری و خشک‌سالی و ناتوان در تأمین معاش راه بدوکی (به زبان بلوچی همان کولبری) در پیش می‌گیرند و بر سر جان خود خطر می‌کنند، تا از کوره‌راه‌ها خود را به آن سوی مرز برسانند، اما سود اصلی را اربابان آنها می‌برند؛ همان قاچاقچیان بزرگ‌تر.

از طرفی بخش قابل توجهی از قاچاق سوخت، آن چیزی است که با ظاهری کاملاً قانونی از مرزهای جنوب شرقی ایران خارج می‌شود. تانکرهایی که به گفته بسیاری از شاهدان عینی شبانه از مرزهای اصلی استان تردد می‌کنند و مثل تویوتاهای سوخت‌بر نه نگران مأموران انتظامی هستند و نه تصاد و آتش‌گرفتن. به گفته یک مقام امنیتی سابق در استان، ۷۰ درصد قاچاق سوخت از مبادی کاملاً قانونی و با تانکرهای سوخت‌کش انجام می‌شود و سهم قاچاقچیان خرد و مرزنشینانی که با خودروهای سواری و تویوتا سوخت را منتقل می‌کنند، فقط ۳۰ درصد است.

معاون اقتصادی استاندار سیستان وبلوچستان، قاچاق روزهان سوخت از مرزهای استان را سه تا پنج میلیون لیتر اعلام کرده، درحالی‌که کل سهمیه سوخت این استان روزهان بین دو و نیم تا سه میلیون لیتر است. البته در ماه‌های اخیر قاچاق سوخت بیشتر شده است، چراکه بر اساس گزارش‌ها میزان مصرف بنزین و انواع فراورده‌های نفتی در پنج ماه نخست امسال نسبت به مدت مشابه در سال ۹۶ حدود ۲۹ درصد رشد داشته است و این موضوع نشانه‌دهنده افزایش قاچاق سوخت است.

طبق آمار اعلامی از سوی معاون اقتصادی استاندار، حدود ۸۵ درصد سوخت قاچاق از سایر استان‌ها به سیستان وبلوچستان حمل می‌شود و فقط ۱۰ تا ۱۲ درصد آن مربوط به سهمیه سوخت استان است. ورود این میزان سوخت قاچاق سازوکاری خاص می‌خواهد که بی‌شبک از تـوان و امکانات عده‌ای قاچاقچی خرد خارج است. نورا در یک گفت‌وگوی زنده تلویزیونی وجود شبکه سازمان‌یافته قاچاق سوخت در استان را تأیید کرد.

قاچاقچیان از هر روشی برای رونق بازار خود استفاده می‌کنند. یک مقام امنیتی سابق صدور مجوز چاه‌های کشاورزی فقط برای استفاده از سهمیه سوخت را یکی از روش‌های قاچاق سوخت می‌داند؛ برای مثال در مرز روتک (بین خاش و سراوان) در فاصله میل مرزی ۱۱۸ تا ۱۲۱ بیش از ۳۰۰ چاه کشاورزی به صورت قانونی ثبت شده است که اکثر آنها فقط از سهمیه سوخت استفاده می‌کنند و نقش در توسعه کشاورزی ندارند. روش دیگر خرید خودروهای سنگین است. استان سیستان وبلوچستان بیشترین میزان خودروهای سنگین (انواع ماشین‌های دیزلی، تراکتور و کامیون) در کشور را دارد که ۶۷ درصد آنها هیچ فعالیتی ندارند.

به گفته معاون اقتصادی استاندار، کامیون‌هایی که با حواله‌های جعلی سوخت دریافت می‌کنند، روزهان به بین ۸۰۰ هزار تا یک میلیون تومان درآمد

دارند.

هر ماه میلیاردها تومان سرمایه ملی از طریق قاچاق سوخت از کشور خارج می‌شود؛ تجارتی سودآور برای عده‌ای محدود.

اما سهم مردم مرزنشین سیستان وبلوچستان از این سرمایه عظیم چیست؟ تقریباً هیچ.

سهم مرزنشینان از این سودهای میلیاردی، خطرکردن، سوختن یا مردن است؛ مبالغی ناچیز در برابر ریسکی که بر سر زندگی‌شان می‌کنند. نرخ بی‌کاری این استان بر اساس آمارهای غیررسمی به ۴۰ درصد هم رسیده است. سیستان وبلوچستان جوان‌ترین و درعین‌حال یکی از بی‌کارت‌ترین استان‌های کشور است. بسیاری از روستاهای کوچک و خانه‌های روستاییان این منطقه به محل ذخیره سوخت تبدیل

شده است. بی‌کاری، ناتوانی و نداشتن مهارت‌های لازم برای اشتغال، خشک‌سالی و تعطیلی بازارچه‌های مرزی از جمله دلایل مهمی است که بسیاری از مردم این استان، به‌ویژه روستائیان را به فروش و قاچاق سوخت سوق داده است. فقط در شهرستان سراوان بیش از ۶۰ هزار مرزنشین در شعاع ۲۰ کیلومتری مرز زندگی می‌کنند که به دلیل نبود منبع درآمد به مشاغل کاذب، از جمله فروش و قاچاق سوخت روی آورده‌اند. دولت نیز به‌دنبال راهی برای ماندگارکردن مردم در مرزهای جنوب شرقی، اشتغال‌زایی و کاهش قاچاق سوخت بود. از سال ۹۰ و با تصویب دولت وقت طرح سهمیه سوخت مرزنشینی مطرح شد که اجرای آن در سال ۹۲ و ابتدا در شهرستان‌های هیرمند و سراوان آغاز شد و سپس به سایر شهرهای مرزی رسید. هدف این بود مردم در مناطق مرزی بتوانند با مجوز قانونی و به‌صورت کنترل‌شده اقدام به خرید و فروش سوخت کنند اما شهبخش گریج، نماینده استان در شورای عالی استان‌ها، معتقد است باتوجه به حجم بالای قاچاق سوخت این طرح بی‌نتیجه مانده و صرفاً منجر به تاراج منابع ملی شده است.

مطابق این طرح، قرار بود به مردم ساکن در شعاع ۲۰ کیلومتری سهمیه سوخت ماهانه تعلق بگیرد و سود حاصل از فروش آن در کشورها عینی شبانه از مرزهای مرزی برد. این سهمیه برای خانوارهای بالای پنج نفر ماهانه هزارو ۵۰۰ لیتر و برای سایر خانوارها ۵۰۰ لیتر در نظر گرفته شد که البته هیچ‌وقت این مقدار سهمیه به مرزنشینان تعلق نگرفت. کارت‌های مرزنشینی صادر شد و شرکت‌هایی تحت عنوان تعاونی‌های مرزنشین آغاز به کار کردند؛ اما برای بیشتر مردم مرزنشین از این تجارت بر سود، تنها افتتاح حسابش ماند.

مطابق این طرح، قرار بود به مردم ساکن در شعاع ۲۰ کیلومتری سهمیه سوخت ماهانه تعلق بگیرد و سود حاصل از فروش آن در کشورها عینی شبانه از مرزهای مرزی برد. این سهمیه برای خانوارهای بالای پنج نفر ماهانه هزارو ۵۰۰ لیتر و برای سایر خانوارها ۵۰۰ لیتر در نظر گرفته شد که البته هیچ‌وقت این مقدار سهمیه به مرزنشینان تعلق نگرفت. کارت‌های مرزنشینی صادر شد و شرکت‌هایی تحت عنوان تعاونی‌های مرزنشین آغاز به کار کردند؛ اما برای بیشتر مردم مرزنشین از این تجارت بر سود، تنها افتتاح حسابش ماند. ابهامات زیادی در اجرای این طرح وجود دارد، از عدم شفافیت در سازوکار تعیین قیمت و فروش سوخت تا خبرهایی از قاچاق مقادیر زیادی سوخت به نام سهمیه سوخت مرزنشینی! اختیارات این طرح به مسئولان استانی تفویض شده تا بر اساس شرایط منطقه‌ای سیاست‌گذاری انجام شود. اما شیوه برابرام فروش در این طرح معترضان زیادی از مردم محلی تا کارشناسان دارد.

بر اساس این شیوه، در هر شهر ابتدا کارگروهی به نام سوخت تشکیل می‌شود. این کارگروه متشکل از نماینده فرمانداری، نماینده شرکت نفت، نماینده گمرک، نماینده مرزبانی و نماینده کمیسیون مبارزه با قاچاق کالا و ارز است. قیمت سوختی را که قرار است از شرکت نفت خریداری شود، کارگروه مشخص می‌کند.

شرکت‌هایی تحت عنوان تعاونی‌های سوخت مرزنشینی که سازوکار انتخابشان با ابهامات زیادی روبه‌روست، به عنوان مباشر و پطیفه خریداری سوخت از شرکت نفت و فروش در آن سوی مرز را بر عهده دارند؛ برای مثال قیمت پایه خرید گازوئیل از شرکت نفت، از سوی کارگروه هزارو ۲۰۰ تومان اعلام می‌شود و هر تعاونی که مبلغ بیشتری را برای خرید اعلام کند، مسئول فروش سوخت خواهد شد. معمولاً تعاونی‌ها به بهای اندکی بیشتر از قیمت

پایه، سوخت را از شرکت نفت خریداری می‌کنند.

اگر قیمت خرید از شرکت نفت هزارو ۳۰۰ تومان باشد، اختلاف در قیمت خرید و فروش در هر لیتر، منهای ۴۵ تومان به عنوان مالیات و کارمزد شرکت، سود سهمیه سوخت مرزنشینان است.

۴۵=۱۰۰-۱۲۰=۱۳۰۰۰

شرکت تعاونی سوخت را به آن سوی مرز برده و با قیمتی که به رابطه خریدار و فروشنده بستگی دارد، می‌فروشد؛ اعدادی متغیر و گاه بسیار بالاتر از قیمت خریداری‌شده از شرکت نفت؛ بعضاً تا بیش از شش هزار تومان برای هر لیتر! اما سود مرزنشینان تغییر نمی‌کند. همان مبالغ ناچیز در فرایند خرید از شرکت نفت است. قیمت فروش در خارج از کشور شفاف نیست و سازوکاری برای فروش سوخت در کشورهای همسایه مشخص نشده است. همین موضوع باعث می‌شود، افزایش یا کاهش قیمت سوخت تأثیر چندانی در سود مرزنشینان نداشته باشد و سودهای کلان به افرادی خاص تعلق بگیرد.

در شهرستان زهک فقط در سال‌های ۹۶ و ۹۷۱۳ میلیون و ۳۴۳ هزار لیتر سوخت به فروش رسیده که اگر سود حاصل از فروش هر لیتر در آن سوی مرز را حداقل ۸۰۰ تومان در نظر بگیریم، ۱۰ میلیارد و ۶۷۲ میلیون تومان، مبلغ سود حاصل از فروش است. اما کل مبلغ واریزی به خانوارهای

مرزنشینان از سال ۹۴ تاکنون چیزی نزدیک به پنج

میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان بوده است. با همین نرخ سود، در شهرستان چابهار، در سال‌های ۹۶ و ۹۷ سود حاصل از فروش سوخت ۱۶میلیاردو ۱۵۱میلیون و صد هزار تومان است، درصورتی‌که از آغاز پروژه در این شهرستان تاکنون، تنها عددی نزدیک به دو و نیم میلیارد تومان به مرزنشینان پرداخت شده است. سهمیه چابهار در ماه حداقل دو میلیون لیتر بوده است، درحالی‌که همسایه چابهار، سرباز، با سهمیه ماهانه تقریباً یک میلیون لیتر تاکنون پنج میلیارد تومان به مردم پرداخت کرده است.

اینها تنها نمونه‌ای از ابهامات موجود در روند خرید و فروش سوخت مرزنشینان است. در سایر شهرهای استان نیز چنین تفاوت‌هایی در سودهای کسب‌شده و پول واریزی به حساب مردم وجود دارد.

(خطوط میله‌ای آبی، حداقل سود حاصل از

فروش سوخت در آن سوی مرز و خطوط نارنجی سهم خانوارهای مرزنشین از صادرات این سوخت است).

علاوه بر قاچاق سوخت، ماهانه سرمایه عظیمی با نام سهمیه سوخت مرزنشینی از کشور خارج می‌شود که بهای این خروج سرمایه برای خانوارهای مرزنشین عددی بسیار ناچیز است که نه تأثیری در اشتغال‌زایی دارد و نه کاهش قاچاق سوخت. به گفته شه‌بخش گریج، نماینده استان در شورای عالی استان‌ها، در طول این سال‌ها میانگین سود واریزی به هر خانوار در چابهار ماهانه تنها سه هزار تومان بوده که البته آن هم بعد از چهار سال و با فشار مردم و فعالان رسانه‌ای محلی پرداخت شده است. وی معتقد است این مبلغ ناچیز ارزش تاراج سرمایه‌های کشور را ندارد و اگر قرار است طرح به همین منوال اجرا شود، نه‌تنها تأثیری در معیشت مردم ندارد، بلکه بی‌اعتمادی و ناامیدی آنها از دولت را افزایش می‌دهد.

دولت سازوکار اجرای طرح را به مسئولان استانی واگذار کرده بود تا با توجه به شرایط منطقه، بهترین شیوه را برای منتفع‌شدن مردم انتخاب کنند، اما ابهامات و اعتراضات بعد از چند سال آن‌قدر زیاد است که دادستان کل استان به این طرح ورود پیدا کرد و برخی تخلفات انجام‌شده در آن را تأیید کرد. نحوه تعیین قیمت خرید و فروش و نظارت بر فرایند، روش محاسبه سود اختصاص‌یافته به مردم و شیوه انتخاب تعاونی‌های سوخت مرزنشینی از مهم‌ترین مواردی است که در اجرای طرح سهمیه سوخت مرزنشینی به شفاف‌سازی نیاز دارد.

قیمت سوخت در آن سوی مرز مقدار متفاوتی دارد و هر تعاونی بسته به توانایی خود و ارتباطات آن‌سوی مرز اقدام به فروش می‌کند. نوسانات بازار ارز، شرایط اقتصادی و سیاسی کشور همسایه، در این قیمت اثرگذار است، اما هیچ کنترلی بر سود حاصل‌شده تعاونی‌ها وجود ندارد. در ماه‌های اخیر که قیمت گازوئیل در آن سوی مرز به پنج تا شش هزار تومان نیز رسیده است، سود کلانی نصیب شرکت‌های تعاونی شده، اما سهم مردم از این سودها همان مبلغ ناچیز در هنگام خرید از شرکت نفت است. به‌تازگی شرکت نفت روشی جدید برای فروش در نظر گرفته است که به گفته کارشناسان نفت‌ها کمکی به افزایش سهم مردم در سود فروش نکرده، بلکه وضعیت را بدتر از قبل کرده است.

به این ترتیب که در این روش سود مرزنشینان تنها ۱۵درصد از قیمت خرید از شرکت نفت در هر لیتر است، اما سود شرکت نفت از مبلغ فروش به‌علاوه ۱۶درصد از آن مبالغ در هر لیتر است.

از دیگر نکات در فعالیت تعاونی‌های مرزنشین، نبود شفافیت در تشکیل شرکت‌هاست. سازوکار انتخاب هیئت‌مدیره شرکت‌هایی که قرار است

نمایند و امانت‌دار مردم باشند، مشخص نیست و در همه شهرها صدای معترضان به انحصاری‌بودن فروش سوخت مرزنشینی درآمده است.

مطابق آمار اخذشده از فرمانداری‌ها در طول اجرای این سهم نزدیک به نیم میلیارد لیتر سوخت تحت پوشش این طرح از کشور خارج شده و میلیارد‌ها تومان چرخش مالی این طرح است.

چه کسی باید پاسخگوی عواقب ناخوشایند

طرحی باشد که نه‌تنها به اهداف خود نرسید، بلکه رانتی قانونی برای عده‌ای خاص ایجاد کرده و هزینه‌های سنگینی به اقتصاد و معیشت استان

وارد کرده است.

خبر

تسهیلات ارزان‌قیمت برای جبران خسارات سیل در گیلان

● رئیس سازمان برنامه و بودجه با اشاره به کمک‌های دولت به آسیب‌دیدگان حادثه سیل در استان گیلان گفت: بخشی از کمک‌های دولت بلاعوض بوده و بخشی به‌صورت تسهیلات ارزان پرداخت می‌شود. به گزارش ایسنا، محمدباقر نوبخت پس از بازدید از مناطق سیل‌زده استان گیلان در نشست بررسی ابعاد سیل در استانداری، به ارزیابی خود از میزان خسارت سیل اخیر در دو استان گیلان و مازندران اشاره کرد و گفت: خوشبختانه عزم مسئولان استانی برای حل این معضل بسیار مطلوب است و تعامل خوبی برای کاهش بحران در دو استان وجود دارد. او با بیان اینکه سیل در گیلان به ابنیه، زیرساخت‌ها و مزارع خسارات بسیاری وارد کرده، افزود: بخشی از خسارات به مردم وارد شده که توسط هیئت دولت در حال ارزیابی است. نوبخت با اشاره به کمک‌های دولت به آسیب‌دیدگان این حادثه تصریح کرد: بخشی از کمک‌های دولت بلاعوض بوده و بخشی به‌صورت تسهیلات ارزان پرداخت می‌شود. او با تأکید بر اینکه برآوردهای اولیه خسارت ناشی از سیل توسعه بسیاری گیلان و مازندران حداکثر تا بعدازظهر امروز اعلام می‌شود بیان کرد: در جلسه روز چهارشنبه هیئت دولت گزارشی از مشکلات به‌وجودآمده ارائه می‌کند تا تقسیم‌کار و تخصیص بودجه در اسرع وقت انجام شود. رئیس سازمان برنامه و بودجه با ابراز همدردی با آسیب‌دیدگان سیل اخیر در گیلان افزود: صبر و استقامت مردم در برابر این مشکلات قابل تقدیر است، بنابراین باید تمام مدیران به پاس این همکاری ارزشمند از جدیت برای بهبود امور کام برداریم. محمدرضا تابش، رئیس بنیاد مسکن کشور نیز در ادامه با اشاره به حجم خسارت وارده‌به به استان به‌ویژه در بخش پل‌ها و محوره‌های مواصلاتی گفت: برای رفع این مشکل و کاهش نگرانی‌های عمومی تسهیلات بلاعوض چهار درصد برای روستائیان و پنج درصد برای شهرنشینان در نظر گرفته شده که در روزهای آتی اقدامات اولیه آن انجام می‌شود.

آمار خانه‌های خالی از سکنه تهران

● مدیر کل راه و شهرسازی استان تهران با اشاره به اینکه آمار سرشماری سالان ۹۵ نشان می‌دهد که تهران ۴۵۰ هزار مسکن خالی از سکنه داشته است، گفت: برای تعادل بازار مسکن باید چهار تا پنج درصد واحدها مسکونی اضافه‌تر از خانوار داشته باشیم. نادر محمدزاده در گفت‌وگو با فارس در پاسخ به این سؤال که رئیس اتحادیه مشاوران املاک معتقد است اعلام ۲.۵ میلیون خانه خالی از سکنه در کشور از سوی وزارت راه و شهرسازی دقیق نیست و این عدد را رد می‌کند، گفت: باید به آمارهای اعلام‌شده از سوی مرکز آمار اعتماد داشته باشیم، چراکه وجود ۲.۵ میلیون خانه خالی از سکنه را سرشماری سال ۹۵ می‌گوید. وی افزود: بنابراین وزارت راه و شهرسازی علاقه‌ای به اعلام کم یا زیاد آن ندارد و از زیاده‌بودن آن هم خوشحال نمی‌شود، بنابراین این آمارها اعدادی است که پالس‌ها و اطلاعاتی را می‌دهد که باید براساس آن تغییر رویکردی در برخی از موضوعات انجام دهیم. محمدزاده با بیان اینکه پس از مشخص‌شدن اینکه آمار خانه‌های خالی از سکنه درست یا غلط است، مرکز آمار باید از آن دفاع کند، افزود: البته ممکن است ۲.۵ میلیون واحد مسکونی خالی از سکنه که مربوط به آمارهای سال ۹۵ است، تغییر کرده باشد. مدیر کل راه و شهرسازی استان تهران در پاسخ به این پرسش که کارشناسان می‌گویند ۳۰ میلیون واحد مسکونی در کشور وجود دارد و طبیعی است که ۱۰ درصد آن خالی از سکنه باشد، گفت: اینکه چه درصدی طبیعی است، چندان درست نیست، چراکه در هیچ‌جای دنیا صد درصد واحدهای مسکونی ساخته‌شده پُر نیست.

