«همدلی»، از حواشی عقب‌گرد دولت و مجلس از اجرایی‌شدن یک تصمیم اقتصادی گزارش‌می‌دهد

مناقشه‌بنزین

فاطمه آقایی‌فرد- بنزین گران‌نشد اما حواشی آن هنوز دست از سر اقتصاد بر نداشته‌است. انتقادها از ارزانی قیمت بنزین درحالی از سوی برخی کارشناسان اقتصادی مطرح‌می‌شود که به‌اعتقاد دیگر تحلیل‌گران، هنوز بستر اقتصاد برای واقعی‌شدن قیمت بنزین مهیا نیست.

اما و اگرهای قیمت بنزین در لایحه بودجه سال آینده تمامی ندارد. احتمال عقب‌گرد به سال‌های گذشته وجود دارد، به‌سال‌هایی که بنزین دونرخی بود و هر صاحب خودرویی با کارت سوخت از این سرمایه ملی بهره‌مند می‌شد. حالا این‌روزها در بهارستان صحبت از قیمت بنزین است و بحث درباره سرنوشت بنزین و گرانی آن در آخرین روزهای تصمیم‌گیری برای تصویب لایحه بودجه ۹۷ به لحظه‌های حساس رسیده است.

با این‌که تقریبا قطعی شده است که باک خودروها در سال آینده با هزار و ۵۰۰ تومان برای هر لیتر بنزین پرنخواهد شد، اما هنوز روزهای پراختلاف دولت و مجلس به سرنیامده است. دولت از تصمیم خود برای افزایش قیمت ۵۰ درصدی بنزین عقب‌نشینی کرده است. این در حالی‌ست که بسیاری از کارشناسان اقتصادی بر این باور هستند دولت باید روی تصمیم خود در خصوص ۱۵۰۰تومانی شدن بنزین، می‌ایستاد.

به باور این تحلیل‌گران اقتصادی بدون‌شک دولت در نظر داشته‌است از محل افزایش قیمت بنزین بخشی از بودجه خود را تامین کند، حالا که دولت برای راضی نگاه‌داشتن برخی معترضان به‌افزایش قیمت بنزین از این تصمیم عقب‌گرد کرده است، برای تامین درآمد مورد نیاز خود حتما اقدام به دست‌کاری قیمت‌ها در دیگر کالاها می‌کند. بعد از آن‌که جزئیات افزایش قیمت‌ها در لایحه بود ۹۷ اعلام، و مشخص شد که بنزین باید با افزایش قیمت ۵۰ درصدی به ۱۵۰۰ تومان برسد، حواشی بنزینی در اقتصاد پررنگ‌تر از اصل ماجرا شد. مجلس ترمز افزایش قیمت بنزین را کشید و دولت هم فعلا سکوت کرده‌است.

حالا چندوقتی است که گمانه‌زنی‌ها درباره افزایش ۱۵ درصدی قیمت بنزین، دونرخی شدن، استفاده از کارت سوخت و حتی سهمیه‌بندی، وجود دارد. ماجرای قیمت بنزین در لایحه بودجه سال آینده نمایندگان مجلس، دولت و حتی کارشناسان اقتصادی را به چالشی بزرگ کشیده است. در آخرین روزهای آذر همین امسال بود که محمد باقر نوبخت، سخنگوی دولت، در حاشیه جلسه دولت از اختصاص ۱۷ هزار میلیارد تومانی برای ایجاد اشتغال در سال آینده با استفاده از افزایش قیمت حامل‌های انرژی خبر داد تا اختلاف میان نمایندگان مجلس و دولت به‌اوج خود برسد.

پیش از این دولت رسما اعلام کرد در لایحه بودجه ۹۷ راهکار تامین منابع برای اشتغال‌زایی افزایش قیمت بنزین و گازوئیل عنوان شده‌است و مهم‌ترین دلیل آن رسیدن قیمت بنزین و گازوئیل به قیمت فوب خلیج فارس است.

درحال‌حاضر شکاف زیادی بین قیمت سوخت در کشورمان با کشورهای اطراف وجود دارد. به‌عنوان نمونه در حالی که قیمت گازوئیل در کشورمان ۳۰۰ تومان است این قیمت در بسیاری از کشورهای اطراف ۶۰۰۰ تومان است واین مساله زمینه را برای افزایش قاچاق و مشکلات این‌چنینی فراهم کرده است. در واقع در لایحه بودجه ۹۷ به دولت این اجازه داده شد تا از محل افزایش قیمت سوخت درآمدزایی کند. بر اساس لایحه بودجه ۹۷، قرار بود قیمت بنزین لیتری ۱۵۰۰ و گازوئیل ۴۰۰ تومان شود .

غفلت از یک ضرورت

«بنزین باید هر سال با شیب ملایمی گران‌تر شود»، «سال‌ها از افزایش قیمت بنزین غفلت کرده‌ایم، نباید به طور ناگهانی قیمت بنزین را افزایش دهیم.» «قیمت بالای بنزین تورم‌زا است»؛ این‌ها بخشی از اظهارنظرهای کارشناسان و تحلیل‌گران اقتصادی درخصوص چگونگی افزایش قیمت بنزین است. این کارشناسان با مرور تجربیات قیمت بنزین در سال‌های گذشته از معایب افزایش ناگهانی بنزین حکایت می‌کنند. نگاهی به تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد قیمت بنزین در دولت‌های نهم و دهم بود که ۸۷۵ درصد رشد کرد. محمود احمدی‌نژاد در فاز اول اجرای هدف‌مندی یارانه‌ها در حالی قیمت حامل‌های انرژی را گران کرد که اجرای ناقص و غیرکارشناسی این سیاست اقتصادی موجب رکود تولید و تعطیلی بسیاری از کارخانه‌ها به‌واسطه افزایش هزینه‌های تولید شد. آمارها می‌گویند در دولت‌های نهم و دهم در حدود ۶۰ درصد از کارخانه‌ها تعطیل شد و مابقی هم با نصف ظرفیت خود در حال فعالیت هستند.

تورم یکی‌دیگر از مشکلاتی بود که با رشد قیمت بنزین صدای گله مردم و کارشناسان را بلندتر از همیشه کرده بود. با این اوصاف به‌گفته کارشناسان افزایش قیمت بنزین تنها زمانی کارساز خواهد بود که با شیب آهسته و هرسال انجام‌شود. این درحالی‌است که بنزین از سال ۹۲ تاکنون هم‌چنان ثابت است و روند رشد قیمتی را در کارنامه خود ثبت نکرده است. بر همین اساس دولت برای افزایش قیمت بنزین باید با برنامه‌ریزی حرکت کند و قیمت را هر سال با شیب ملایمی افزایش دهد. زیرا در این‌صورت دیگر تورم ناشی از آن قیمت دیگر کالاها را افزایش نخواهد داد.

به‌نظر می‌رسد دستپاچگی دولت‌ها در تعیین منطقی قیمت بنزین به دور از حواشی سیاسی آن، باعث شده است صورت مساله پاک شود و اقتصاد آسیب ببیند. آن‌طور که تحلیل‌گران اقتصادی می‌گویند؛ فقدان مکانیزم قیمت‌گذاری در اقتصاد موجب شده است هر تکانه سیاسی، اقتصادی و اجتماعی تاثیر روانی خود را بر افزایش قیمت بسیاری از کالاها و خدمات نشان دهد، مردم ناراضی شوند و دولت از تصمیم خود منصرف شود.

آهسته گران کنیم

هدایت‌ا... خادمی
عضو کمیسیون انرژی مجلس

دولت‌های مختلف تا به امروز در زمینه قیمت انرژی عملکرد مناسبی را نداشته‌اند. نگاهی به سال‌های گذشته حکایت از نبود برنامه‌ریزی‌های لازم برای کنترل قیمت سوخت و جلوگیری از قاچاق انرژی به کشورهای دیگر دارد. مرور وضعیت بنزین در ۱۵ سال گذشته به خوبی نشان می‌دهد که با پایین بودن قیمت سوخت شرایط بهتری برای افزایش قاچاق سوخت فراهم شده است. در همان روزها مجموع بنزینی که قاچاق می‌شد به‌همراه بنزین مصرفی، کشور را در تنگنای شدید سوخت قرار می‌داد که این موضوع زمینه‌ساز افزایش واردات بنزین به‌کشور شده‌بود تا سال به سال بر میزان واردات بنزین به کشور افزوده شود. با پایین‌بودن قیمت بنزین واردات هم به نفع قاچاقچیان بود و هم به‌نفع واردکنندگان. در این میان نارضایتی‌هایی نیز از سوی مردم به‌گوش می‌رسید مبنی بر نبود عدالت در زمینه مصرف سوخت در کشور؛ این‌که شرایط برای استفاده بیشتر بنزین از سوی افراد مرفه جامعه، فراهم بود. اما آن‌هایی که هیچ خودرویی نداشتند از این ثروت ملی محروم مانده بودند. با چنین اوضاعی بود که دولت تصمیم گرفت تا بنزین را دونرخی کند و سامانه هوشمند و حتی کارت سوخت نیز تعریف شد. نتایج دو نرخی شدن قیمت سوخت خیلی بهتر زمانی بود که بنزین قیمت ارزانتری را داشت؛ هم مصرف کنترل شده‌تر بود و هم میزان مصرف واقعی سوخت توسط مردم به‌ثبت می‌رسید. آن‌سال‌ها میزان واردات بنزین نیز کم‌تر شده بود و اطلاعات شفاف‌تری درخصوص مصرف بنزین از سوی افراد دردست بود؛ این‌که کدام خودرو در کدام جایگاه سوخت از بنزین استفاده کرده‌است. بنزین دونرخی شرایطی را فراهم کرده بود که حتی افزایش تعداد خودرو نیز میزان مصرف بنزین را به‌طرز قابل‌توجهی افزایش نداده‌بود. تا جایی پیش رفتیم که پالایشگاه ستاره خلیج فارس نیز راه‌اندازی شد و عملا دولت اعلام کرد که نیازی به واردات بنزین ندارد. درحال‌حاضر نیز میزان تولید و مصرف بنزین ما برابراست و منتظر راه‌اندازی دو بخش دیگر از پالایشگاه ستاره خلیج فارس هستیم تا نیازی به بنزین وارداتی نداشته باشیم و وارد مقوله صادرات شویم. به‌نظر می‌رسد کشوری که بیش از ۱۰۰ سال در زمینه نفت و انرژی سابقه دارد نباید وارد کننده وسوخت باشد. با چنین نگاهی باید به‌مرحله‌ای برسیم که به‌جای واردات به صادارت بنزین دست‌یابیم. با چنین مقدمه‌ای باید گفت که کشور با قیمت پایین انرژی همیشه در تنگنا بوده و مشکلات زیادی را تجربه کرده‌است. این درحالی‌است که دولت با این‌که هر سال مجوز افزایش قیمت بنزین را داشته ولی اقدامی به گران‌تر کردن بنزین نکرده و حالا شاهد مشکلاتی در این زمینه هستیم. در واقع از سال ۴۲ که بنزین تنها هشت ریال بوده تا به‌امروز که هزار تومان است، قیمت سوخت چند صدبرابر شده است که به‌نظر می‌رسد اقدامی درست در زمینه افزایش قیمت بنزین از آن زمان تا سال ۹۲ انجام شده‌بود. اما در سال ۹۲ متاسفانه دولت هیچ گامی برای افزایش قیمت بنزین برنداشت و چهارسال قیمت بنزین گران‌نشد. این‌درحالی است که دولت باید با شیبی آرام و ملایم در همه این چهارسال پیش‌می‌رفت و آهسته و کاملا نامحسوس قیمت بنزین را افزایش می‌داد. با همه این بی‌توجهی‌ها ، حالا دولت قصد دارد به یک‌باره قیمت بنزین را ۵۰ درصد افزایش داده و به هزار و ۵۰۰ تومان برساند. به‌نظر می‌رسد این افزایش ناگهانی باعث ایجاد مشکلات بیشتری در جامعه خواهد شد. یکی از دلایل مهمی که باعث مخالفت مجلس درخصوص افزایش قیمت بنزین شده نیز، توجه به همین مشکلات است که در نتیجه؛ گرانی بنزین ایجاد خواهد شد. مجلس می‌گوید در شرایطی که بسیاری از جوانان دهه ۶۰ و ۷۰ بیکارند و مردم نیز جواب‌گوی هزینه‌های روزانه خود نیستند، نمی‌توان قیمت بنزین را بالاتر برد؛ آن‌هم یک شبه و بدون شیب ملایم. به‌نظر می‌رسد قیمت سوخت باید بر اساس درآمدها تنظیم شود و به‌صلاح نیست تا ایران را با کشوری مانند آلمان که همه اقتصادش به دست بخش‌خصوصی است، مقایسه کنیم. با افزایش ناگهانی قیمت بنزین و رساندن سوخت به هزار و ۵۰۰ یا هزار و ۶۰۰ تومان رکود و بیکاری در کشور تشدید می‌شود و از طرفی نیز قیمت دیگر کالاها نیز افزایش می‌یابد. حالا که کارخانه‌ها وضعیت مناسبی ندارند و با پدیده ریزش استغال مواجه هستیم و حتی مردم نیز درگیر مشکلات معیشتی خود هستند، نباید قیمت بنزین را افزایش دهیم زیرا با بنزین هزار و ۵۰۰ تومانی شوک بزرگی به‌اقتصاد کشور وارد می‌شود. دولت باید هر سال قیمت بنزین را با شیب ملایمی افزایش دهد، به‌طوری‌که این افزایش در زندگی مردم، احساس نشود. دولت نیز برای تامین درآمدهای خود که پیش‌بینی کرده‌بود می‌تواند از طریق افزایش قیمت حامل‌های انرژی به‌آن دست‌یابد، می‌تواند از منابع دیگری برای کسری بودجه خود استفاده کند؛ مثلا از طریق فروش اموال که مجلس این پیشنهاد را داده است. از طرفی نیز دولت می‌تواند برای جبران کسری بودجه خود هزینه‌های جاری خود را کاهش دهد. طبق اصل ۴۴ نیز دولت می‌تواند منابع را به بورس واگذار کند و کسری بودجه خود را جبران کند.

ساختار هزینه‌ها اصلاح شود

کامران ندری
تحلیل‌گر اقتصادی

به‌نظرمی‌رسد که افزایش قیمت بنزین هم دارای مزایا است و هم معایب. یکی از مهم‌ترین معایب افزایش قیمت بنزین تورم است. این‌که دولت قصد دارد تا به میزان قابل‌ملاحظه‌ای قیمت بنزین را افزایش دهد، منطقی به‌نظر نمی‌رسد؛ افزایش ۵۰ درصدی قیمت بنزین روی تمامی هزینه‌های زندگی مردم و به‌خصوص در بخش حمل و نقل اثری ملموس خواهد داشت. هم‌چنین که بنزین گران موجب افزایش انتظارات تورمی و بالا رفتن نرخ تورم در ماه‌های آینده خواهد شد. افزایش قیمت بنزین در کنار افزایش هزینه‌های زندگی مردم باعث می‌شود تا کارآمدی اقتصاد کاهش یابد. در واقع هزینه تولید نیز رشد کرده و فشار زیادی را بر اقتصاد کشور تحمیل می‌کند. اما بنزین گران با همه معایبی که دارد می‌تواند مزایایی را نیز داشته باشد. بالا بردن قیمت بنزین می‌تواند الگوی مصرف سوخت را تغییر دهد و نحوه استفاده از بنزین را بهتر کند. از طرفی نیز باید گفت که افزایش قیمت بنزین می‌تواند درآمد دولت را افزایش دهد؛ به شرط این‌که این درآمد در زمینه‌های مناسبی توسط دولت سرمایه‌گذاری شود و از آن به‌نفع اشتغال بهره برده شود. با چنین رویکردی به طور دقیق نمی‌توان گفت که افزایش قیمت بنزین از معایب بیشتری برخوردار است یا از مزایای بیشتر. هنوز مطالعه دقیقی درباره آثار مثبت و منفی افزایش قیمت بنزین، صورت نگرفته است و نمی‌توان ارزیابی دقیقی از وضعیت ارائه کرد. هنوز اقتصاددانان فعال در کشور نتوانسته‌اند بر اساس الگویی اعلام کنند که آثار مثبت سیاست افزایش قیمت بنزین بیشتراست یا آثار منفی آن. بنابراین به‌نظر می‌رسد تصمیم‌گیری درخصوص افزایش قیمت حامل‌های انرژی سخت و پیچیده است و الگوی دقیقی در رابطه با مزایا و معایب افزایش قیمت بنزین در دست نیست. اما برخی از اقتصاددانان بر اساس تجربیات خود در سال‌های گذشته به‌بزرگ‌ترین معایب افزایش قیمت بنزین یعنی همان تورم‌زا بودن پی برده‌اند. نگاهی به سیاست افزایش قیمت بنزین در سال‌های گذشته به‌خوبی نشان می‌دهد که درآمد دولت از محل افزایش قیمت بنزین، هیچ‌گاه صرف تولید و اشتغال نشده است؛ این یعنی تنها اثر گرانی بنزین، کاهش رفاه مردم و بخصوص افراد کم‌درآمد جامعه بوده است. در واقع مخالفان افزایش قیمت انرژی با این استدلال علت مخالفت خود را اعلام می‌کنند که ایران از ذخایر غنی انرژی برخوردار است. با چنین نگاهی مخالفان افزایش قیمت سوخت معتقدند که با قیمت سوخت پایین بهتر می‌توان با شرکت‌ها و بنگاه‌های خارجی رقابت کرد. مخالفان افزایش قیمت بنزین می‌گویند قیمت ارزان بنزین می‌تواند برای تولید مفید باشد زیرا وقتی تولید با قیمت انرژی انجام می‌شود که حدود یک چهارم قیمت جهانی است، می‌توان با کارخانجات خارجی رقابت کرد و با هزینه پایین‌تری به تولید پرداخت و کالا را به بازارهای بین‌المللی وارد کرد. حالا با رشد شدید پایه پولی در کشور اثرات تورمی بیشترشده و به‌نظر می‌رسد دولت با سیاست‌هایی از قبیل ثابت نگه داشتن قیمت سوخت، کاهش سود بانکی و تثبیت نرخ ارز در حال کنترل تورم است. حالا اگر یکی از پایه‌ها برداشته شود و قیمت سوخت افزایش یابد، حتما تورم بیشتری دامن اقتصاد را خواهد گرفت. دولت برای کسری بودجه خود می‌تواند از هزینه‌های جاری خود کمتر کرده و بودجه اضافی را به دستگاه‌ها ندهد. به‌عقیده بنده در حال‌حاضر نمی‌توان قیمت سوخت را افزایش داد؛ زیرا تورم و اثرات ناشی از آن به‌نفع اقتصاد ما نیست. پیشنهاد بنده به دولت در رابطه با قیمت سوخت این‌است که به‌جای افزایش قیمت سوخت در ابتدا ساختار هزینه‌ها را اصلاح کند و به افراد مدیریان براساس عملکرد آن‌ها حقوق بدهد. در حال حاضر افزایش شدید درآمدها در لایحه بودجه ۹۷ چه از طریق گران کردن سوخت و چه از نظر بالا بردن عوارض خروج از کشور مزایایی برای اقتصاد ندارد و فشار زیادی را بر زندگی مردم وارد می‌کند. کار اصلی دولت باید اصلاح ساختار هزینه‌ای باشد.

بورس

اجرای سیاست قیمت تضمینی گندم در قالب بورس کالا

مدیرعامل بورس کالا، با اشاره به این که اجرای سیاست خرید تضمینی گندم برای دولت، به دلیل بار مالی سنگین امکان‌پذیر نیست، گفت: «باید سیاست قیمت تضمینی گندم را در قالب بورس کالا اجرایی کنیم.»

به گزارش مهر به نقل از بورس کالای ایران، حامد سلطانی‌نژاد افزود:« برای ورود گندم به بازار سرمایه، یکی از شرایط این است که گندم مورد حمایت دولت باید استانداردهای حداقلی را داشته باشد.»

مدیرعامل بورس کالای ایران افزود: مطابق ماده ۳۳ قانون افزایش بهره‌وری محصولات کشاورزی، محصولاتی که قرار است در بورس کالا عرضه شوند و شکل حمایتی آنها از قالب خرید تضمینی، به قیمت تضمینی تبدیل شود، هر سال باید تعیین شوند و برای سال بعد در خصوص آنها تصمیم‌گیری شود.

او اظهار داشت:« در شرایط کنونی، اجرای سیاست خرید تضمینی گندم برای دولت امکان‌پذیر نیست؛ چراکه بار مالی بسیار سنگینی را به دولت تحمیل می‌کند. بنابراین ما به سمتی پیش می‌رویم که سیاست قیمت تضمینی گندم را در قالب بورس کالا اجرایی کنیم.»

سلطانی‌نژاد اضافه کرد: بر این اساس، کشاورزان محصول خود را در بورس کالا عرضه می‌کنند و مابه‌التفاوت قیمت فروش در بورس و نرخ حمایتی تعیین شده برای گندم، توسط دولت به حساب تولیدکنندگان واریز خواهد شد.

به گفته این مقام مسئول؛ از طرفی دیگر برای محصول گندم فقط بحث خرید مطرح نیست بلکه در بحث حمل و نقل آن تا انبارها، نگهداری در انبارها و حتی در قسمت فروش در نانوایی‌ها نیز ما شاهد حمایت دولت از آن هستیم. در همین حال، مشاهده می‌شود که برداشت گندم از فصل بهار تا پاییز ادامه دارد و نهایتا طی ۶ماه باید تکلیف کل محصول تولیدی مشخص شود. بنابراین به طور قطع این حجم از تقاضا طی چنین مدت کوتاهی برای محصول گندم وجود ندارد و باید با اتخاذ سیاست هایی مناسب این مشکل را حل کرد. مدیرعامل بورس کالای ایران ادامه داد: اگر قرار باشد در مدت کوتاهی حجم زیادی از محصول گندم وارد بازار شود، قیمت‌ها می‌شکند؛ بر این اساس وجود یک بازارساز و کسی که ذخایر استراتژیک را نگهداری می کند، ضروری است. او گفت: در همین حال، مذاکراتی با شرکت بازرگانی دولتی انجام شده است که ابتدا بازار گردان‌هایی داشته باشیم، چون نمی‌توان سیستمی را که وابسته به دولت بوده طی یکسال از آن جدا کرد. بنابراین حداقل باید حمایتی که از جانب خرید انجام می‌شود ادامه داشته باشد و بخش حمل و نقل و انبارداری به بخش خصوصی واگذار شود یا این که دولت هم در این سازوکار حضور داشته باشد ولی نگرش بخش خصوصی را داشته باشد. سلطانی‌نژاد با اشاره به این که تاکنون تلاش‌های خوبی در راستای استانداردسازی کیفیت گندم انجام شده است ولی این اتفاق رخ نداده که کیفیت گندم همه استان‌ها با هم برابر باشد تصریح کرد: بر این اساس بحث عدم اختلاط گندم مورد بررسی و پایش قرار گرفته است.

مسکن

جزئیات بودجه ۷۸۰۰ میلیاردی اشتغال در حوزه مسکن

در برنامه پیش بینی شده برای بازار مسکن در بودجه سال آینده با سرمایه گذاری حدود ۷۸۳۸ میلیارد تومانی حدود ۳۰۰ هزار شغل ایجاد می‌شود. به گزارش ایسنا، در برنامه ایجاد یک میلیون و ۳۳ هزار شغل در سال آینده بخشی از آن به حوزه مسکن اختصاص دارد که قرار است در کنار اشتغال زایی به سمت بازسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده نیز حرکت شده باشد. دولت در بودجه سال بعد حدود ۳۲۷ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری در نظر گرفته از این رقم تا بیش از ۷۸۰۰ میلیارد تومان در بخش تامین و بازسازی مسکن هزینه خواهد شد. از این مبلغ حدود ۳۶۰۰ میلیارد تومان از محل تسهیلات بانکی و منابع صندوق توسعه ملی و همچنین ۴۲۳۸ میلیارد تومان از محل وجوه اداره شد، یارانه سودتسهیلات و کمک های بلاعوض تامین می‌شود. برنامه اشتغال بودجه ۱۳۹۷ در حوزه مسکن در دو حوزه اجرایی می‌شود. کمک به احیای بافت‌های فرسوده در ۱۰۰ هزار واحد مسکونی که به ایجاد ۲۴۰ هزار شغل منتهی می‌شود. از سوی دیگر پیش‌بینی شده تا ۶۰ هزار شغل دیگر از راه کمک به تامین مسکن روستایی و اجتماعی ایجاد می‌شود که ۵۰ هزار واحد مسکونی شهری و ۵۰ هزار واحد مسکونی روستایی را در برمی‌گیرد.

برای حمایت از مسکن در بخش روستایی قرار است که تسهیلاتی با نرخ حدود پنج درصد و با متوسط ۱۹ میلیون تومان پرداخت شود. برای مسکن در بخش اجتماعی و حمایتی نیز نرخ سود تسهیلات پنج درصدی است که در چهار بخش تسهیلات پرداخت خواهد شد. متوسط مبلغ تسهیلات برای ساخت مسکن ملکی و خرید (مسکن حمایتی) ۴۰ میلیون تومان، متوسط مبلغ وام برای ساخت مسکن اجتماعی و استیجاری ۵۰ میلیون تومان، مبلغ کمک اجاره ماهیانه ۳۰۰ هزار تومان و وام قرض‌الحسنه ودیعه مسکن هفت میلیون و ۵۰۰ هزار تومان است.

در مجموع اهداف لایحه بودجه سال آینده برای احیای بافت‌های فرسوده در پنج بخش انجام می شود؛ کمک به مردم برای بازسازی ۱۰۰ هزار واحد مسکونی در بافت‌های فرسوده، بازسازی ۴۰۰ هزار واحد مسکونی تا سال ۱۴۰۰، ایجاد ۲۴۰ هزار شغل، کمک به رونق مسکن و ارتقای سرانه فضای عمومی در مناطق هدف تا ۳۵ درصد.

خبر

ارسال ۱۳۰ هزار تُن گندم از طریق چابهار به افغانستان

نیتین گادکاری گفت: « هند قصد دارد ۱۳۰ هزار تن گندم از طریق چابهار به افغانستان ارسال کند.»

ایران و هند اختلافات در مورد بندر چابهار را حل کردند. به‌گزارش باشگاه خبرنگاران جوان به‌نقل از پایگاه خبری ان دی تی وی؛ نیتین گادکاری، وزیر کشتیرانی هند پس از دیدار با وزیر راه و شهرسازی ایران در دهلی‌نو اظهار کرد: «ایران و هند تمام مسائل مربوط به بندر چابهار را حل کرده‌اند و کارهای توسعه در این بندر سرعت خواهد گرفت.»

او بابیان این‌که هند قبلا اولین محموله گندم اهدایی به افغانستان را از طریق بندر چابهار ارسال کرده‌است، افزود: «ما تمام مسائل مرتبط با بندر چابهار را حل‌وفصل کرده ایم. برخی مشکلات کوچک وجود داشت و ما این مسائل را مورد بحث قرار دادیم.» یک منبع آگاه در این‌باره گفت: « تمام مسائل مربوط به اجرای موقت قرارداد در جریان نشست اخیر حل و فصل شده است.» سال گذشته هند اولین محموله گندم اهدایی به افغانستان را از طریق این بندر ارسال کرد. هند هم‌چنین قصد دارد ۱۳۰ هزار تن گندم دیگر از طریق چابهار به افغانستان ارسال کند. گادکاری با بیان این‌که در زمان مناسب، تحولات زیادی در چابهار رخ خواهدداد، گفت: « ما از مسائل توسعه ای در ایران و هند حمایت می کنیم.»

وزیر کشتی‌رانی هند هم‌چنین تصریح کرد: «فرصت‌های زیادی برای سرمایه‌گذاری تجار و سرمایه‌گذاران هندی در چابهار وجود خواهدداشت و در عین‌حال، سرمایه‌گذاران ایرانی نیز علاقه‌مند به‌سرمایه‌گذاری در هند، هستند. این یک وضعیت بُرد-بُرد برای دو کشور است.» او در خاتمه یادآور شد: « در مدت‌زمانی مناسب ما کار این بندر را تکمیل خواهیم‌کرد. این بندر می‌تواند موتور رشد برای هند جهت صادرات محصولات‌اش به افغانستان و هم‌چنین روسیه باشد. برای این کار لازم نیست از پاکستان عبور کنیم. این یک فرصت طلایی است. این بندر درها را برای سرمایه گذاران هر دو کشور باز خواهد کرد.»

تولید چند سواری متوقف شد

آذرماه امسال تولید چند مدل سواری در خودروسازان داخلی به‌صفر رسید. به گزارش ایسنا، در این‌مدت تولید ولیکس C۳۰ دنده‌ای شرکت خودروسازان راین متوقف شده و از یک دستگاه در آذر ماه سال گذشته به صفر رسیده است.

تولید VELA V۵ دیگر محصول این شرکت نیز با کاهش ۱۰۰ درصدی همراه‌بوده و از ۲۸۷ دستگاه در آذرماه ۱۳۹۵ به صفر کاهش یافت. آذر ماه امسال تولید ام‌وی‌ام ۵۵۰ محصول خودروسازی مدیران نیز متوقف شده و از ۵۷۲ دستگاه در آذر ماه سال گذشته به صفر رسید. تولید جک J۵ محصول کرمان موتور نیز ۱۰۰ درصد کاهش یافته و از ۵۰۷ دستگاه در آذر ماه ۱۳۹۵ به صفر کاهش یافت. در این مدت تولید لیفان X۵۰ دیگر محصول کرمان موتور نیز متوقف شده و از ۱۲۹۸ دستگاه در آذر ماه سال گذشته به صفر رسید.

پیشنهاد افزایش پلکانی حقوق و دستمزد کارگران

عضو کانون عالی شوراهای اسلامی کار با تاکید بر لزوم متعادل سازی دستمزها گفت: «مزد کارگران کم است و باید به شکل پلکانی افزایش یابد. او معتقد است اگر افزایش قیمت حامل‌های انرژی صرف طرح‌های عمرانی شود می‌توان به ایجاد اشتغال امیدوار بود.»

علی خدایی در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد: با وجود آنکه هزینه‌های جاری دولت بالاست اما توزیع دستمزد توزیع متوازنی نیست. قسمت عمده‌ای از این بودجه را کسانی می‌گیرند که درآمدشان فاصله زیادی با خط فقر و معیشت دارد.

او ادامه داد: اگر دستمزد به شکل پلکانی افزایش یابد و متعادل سازی دستمزد صورت بگیرد، کسانی که دستمزدشان زیر خط فقر و سبد هزینه مصرف است در وضعیت مطلوب‌تری قرار می‌گیرند. خدایی گفت: بخش اعظمی از خانوارهای کارگری با کمبود درآمدی که دارند از بسیاری نیازهای ضروری خود گذشته‌اند به نحوی که در بخش خوراکی‌ها و آشامیدنی‌ها شاهد کاهش مصرف هستیم که زنگ هشدار را به لحاظ سوء تغذیه به صدا درآورده است.

به اعتقاد این مقام مسئول کارگری تنها راه خروج از بحران موجود، متعادل سازی دستمزد در کشور است زیرا نیروی کار حداقل‌بگیر است و با توجه به عدم توازن در بازار کار قادر نخواهد بود دستمزد خود را به اندازه نرخ تورم افزایش بدهد. او درعین حال تصریح کرد: در صورت افزایش قیمت حامل‌های انرژی فشار بر دوش افراد ضعیف‌تر خواهد بود لذا دولت در بحث سیاست‌های کلان باید به طبقات محروم بیشتر توجه کند.

پرداخت تسهیلات به شهرهای زیر ۱۰ هزار نفر

معاون توسعه روستایی و مناطق محروم کشور گفت: سهم لرستان از تسهیلات اشتغال روستاییان ۳۶۲ میلیارد تومان است.» به گزارش ایسنا، رضوی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: « با تلاش‌های بسیار زیاد دولت در آذر سال گذشته لایحه دو فوریتی اشتغال روستاییان و عشایر به‌مجلس آمد که طبق آن صندوق توسعه ملی موظف شد تسهیلات بدون کامزد ارائه دهد. او با بیان اینکه این طرح شهریور امسال در مجلس به تصویب رسیده است، افزود: اگر بنا بود از توان دیگر بانک‌ها استفاده نکنیم می‌توانست بدون بهره باشد چراکه شدیدا نیازمند به ایجاد اشتغال هستیم.»

معاون توسعه روستایی و مناطق محروم کشور هم‌چنین از پرداخت تسهیلات با نرخ سود ۱۰ درصد به شهرهای زیر ۱۰ هزار نفر خبر داد و گفت: «برای سرمایه در گردش به روستاها و عشایر وام با کارمزد ۶ درصد پرداخت می‌کنیم.»