گزارش «ایران» نشان می‌دهد

یک‌سوم کامیون‌های فعال فرسوده است

بر اساس قانون هوای پاک، سن فرسودگی ناوگان باری ۱۶ سال تعیین شده است اما از مجموع ۳۶۵ هزار ناوگان باری عمومی فعال در کشور، ۱۶۵ هزار ناوگان بیش از سن فرسودگی، عمر دارند

گروه اقتصادی/ افزایش مصرف سوخت، افزایش هزینه بار و قیمت نهایی کالا و آلودگی محیط زیست، علاوه‌بر خسارات دیگر، ۳ پیامد اصلی فرسودگی ناوگان باری است. تاکنون قوانین مختلفی برای ساماندهی کامیون‌های باری در کشور مصوب شده است تا اثرات حمل بر قیمت نهایی کالا و همچنین مصرف سوخت، کنترل شود اما این قوانین به خاطر فرسودگی ناوگان، کارآیی نداشته و نتوانسته اهداف را فراهم کند.

یکی از مهم‌ترین قوانین برای کنترل مصرف سوخت کامیون‌ها، تخصیص سوخت براساس پیمایش ناوگان است که کارشناسان بخش حمل‌ونقل می‌گویند با وجود آمار بالای کامیون فرسوده در کشور این راهکار کاهش مصرف سوخت عملاً اثری نداشته یا اثرگذاری آن موقت است.

بر اساس مصوبه دولت در سال ۱۳۷۶، حداکثر سن ناوگان مجاز به تردد در جاده‌ها برای کامیون و کشنده ۲۵ سال بود که این مصوبه در سال ۱۴۰۰ اصلاح شد. بر اساس آیین‌نامه اجرایی ماده ۸ قانون هوای پاک، احراز فرسودگی ناوگان از سن ناوگان مستقل شده و سن فرسودگی برای ناوگان باری ۱۶ سال تعیین شده است. آمار مربوط به فعالیت ناوگان باری در کشور نشان می‌دهد با وجود این قانون، در حال حاضر از مجموع ۳۶۵ هزار ناوگان باری، یک‌سوم آن یعنی ۱۶۵ هزار، عمر بالای ۱۶ سال دارند. سهم ناوگان باری یک تا ۶ سال از مجموع کل ناوگان، ۳۶ هزار است. با توجه به اینکه حدود ۵۷ درصد مصرف گازوئیل (۵۵ میلیون لیتر در روز) در کشور مربوط به ناوگان باری جاده‌ای است، فرسودگی دلیل اصلی این مصرف بالا محسوب می‌شود.

■ **موانع نوسازی**

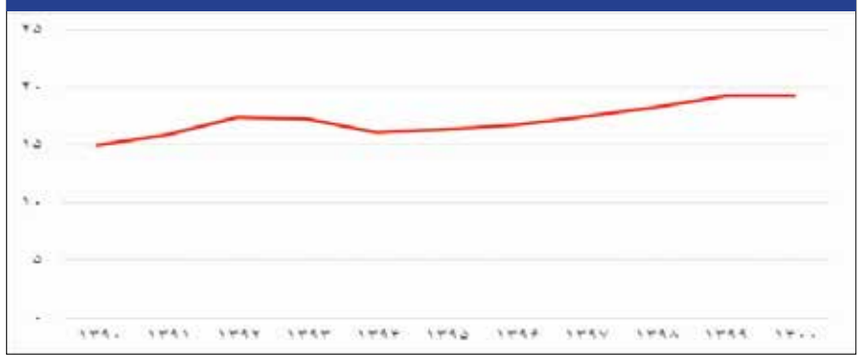
برای نوسازی کامیون‌ها در کشور، حمایت‌هایی از سوی دولت‌ها شده است اما به دلایلی کافی نبوده است. فعالان بخش حمل‌ونقل می‌گویند واردات تا پشت مرز انجام می‌شود اما به دلایلی مانند اینکه باید یک کامیون فرسوده از رده خارج شود، کامیونی وارد کشور نمی‌شود ضمن اینکه راننده هم توان خرید ندارد و بانک‌ها نیز تسهیلات نمی‌دهند. راننده با کامیون فرسوده همان باری را می‌برد که کامیون نو می‌برد و همان کرایه‌ای را دریافت می‌کند که کامیون نو دریافت می‌کند، بنابراین انگیزه‌ای برای از رده خارج کردن کامیون باقی نمی‌ماند. رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی در خصوص رفع مشکلات نوسازی ناوگان باری گفت: راه‌حل این است که شرکت‌ها کامیون وارد کرده و رانندگان را شریک کنند. برای خارج کردن کامیون‌های فرسوده نیز باید از کامیون‌ها با سن بالا شروع کرد و کم‌کم به کامیون‌های با سن پایین رسید. همچنین باید تسهیلات بلندمدت به شرکت‌های حمل‌ونقل داده شود و آنها با رانندگان مشارکت کنند.

وی افزود: کامیون‌هایی که وارد می‌شوند یک تا یک‌ونیم سال در گمرک می‌خوابند و بعد ترخیص می‌شوند؛ اما واردکننده هزینه خواب سرمایه خود را هم منظور می‌کند و در نتیجه قیمت کامیون بسیار بالا می‌رود. به نظر می‌رسد باید واردات کامیون آزاد شود و هم‌زمان با آن، فرسوده‌ها از رده خارج شوند. شرکت‌های داخلی مسئول واردات و خدمات پس از فروش شوند. شرکت‌های خارجی دیگری هم بیایند تا رقابت ایجاد شود و قیمت‌های سوخت بتدریج واقعی شود. به گفته حسینی، فرسودگی خودرو با خودمالکی گره می‌خورد. وقتی برای مالک درآمد ماهانه مورد نیاز (مثلاً ماهانه ۱۵ میلیون تومان) مد نظر باشد، برای کسب همان درآمد مورد نیاز تلاش می‌کند که شاید با یک شیفت کار روزانه به دست آید. در این صورت اصطلاحاً خواب کامیون افزایش می‌یابد و در نتیجه این باعث می‌شود که بهره‌وری کاهش یابد زیرا وسیله نقلیه و راننده هر دو زمینگیر می‌شوند در این صورت تلاشی برای افزایش درآمد و نوسازی کامیون از طرف راننده صورت نمی‌گیرد. رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق افزود: کامیون‌های فرسوده‌ای که امروز می‌توانند با همین وضعیت درآمد داشته باشند چرا باید اسقاط شوند؟ کامیونی که هفت میلیارد تومان قیمت دارد هزینه اسقاط آن هم باید تأمین شود. باید کامیون‌های فرسوده در اماکن دورافتاده مانند معادن مشغول به‌کار شوند. نوسازی ناوگان وقتی مؤثر است که سیر ناوگان از سنی به بعد ممنوع باشد. باید حقوق و عوارض گمرکی را صفر کرد و واردات کامیون‌ها را با عمر سه سال به ۴ یا ۵ سال افزایش داد. شرکت‌های واردکننده کامیون باید خدمات پس از فروش نیز داشته باشند. ۳۰۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان از قیمت تمام شده کامیون‌ها هزینه‌ای است که شرکت‌های واردکننده از خریداران بابت خدمات پس از فروش دریافت می‌کنند؛ این هزینه اضافی و سربار است.

سیدعلی حسینی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی در گفت‌وگو با «ایران» با اشاره به برنامه‌هایی که برای کاهش مصرف سوخت کامیون‌ها اجرا می‌شود، گفت: در حال حاضر تخصیص سوخت بر اساس پیمایش است یعنی به‌جای اینکه کارت سوخت کامل شارژ شود، سهمیه بر اساس بارنامه به آن تعلق می‌گیرد. اما این روش مثلاً برای اتوبوس‌ها مؤثر است چون معمولاً در دو سر مسافر دارند اما کامیون‌ها معمولاً در یک سر خالی هستند اما در هر صورت پیمایش را دارند ولی بارنامه ندارند و به این ترتیب سوخت به آنها تعلق نمی‌گیرد. وی افزود: مسأله دیگر این است در حمل بارهای کشاورزی یا بار معادن معمولاً بارنامه ثبت نمی‌شود و در چنین مواقعی اگر سوخت کامیون کفاف ندهد راننده یا مالک از سوخت آزاد استفاده می‌کند که همین مسأله بر قیمت کالا اثر مستقیم دارد. مسأله دیگر این است که پیمایش کامیون با بار در کشور پایین است و به همین دلیل در حال حاضر دو برابر ظرفیت کشور ناوگان داریم.

به گفته حسینی مصرف سوخت در کامیون‌های فرسوده ۴۰ و در مواردی ۷۰ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است این در حالی است که استاندارد مصرف مثلاً در اروپا ۱۸ تا ۲۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. به همین دلایل سهمیه‌بندی سوخت بر اساس پیمایش درمان موقتی و اضطراری است و در بلندمدت حتی اثر منفی دارد و برای کاهش مصرف سوخت ناوگان باری باید سن ناوگان را پایین بیاوریم.

روند متوسط سن ناوگان باری جاده‌های ایران در ۱۰ سال اخیر



تعداد وسایل نقلیه عمومی باری برحسب طول عمر وسیله تا پایان سال ۱۴۰۰ (دستگاه)

عمر ناوگان	تعداد
تا یک سال	۶۳۰۱
۱ تا ۵	۳۶۹۵۰
۶ تا ۱۰	۶۸۱۴۳
۱۱ تا ۱۵	۸۹۳۶۵
۱۶ تا ۲۰	۵۰۷۴۲
۲۱ تا ۲۵	۱۱۸۸۳
۲۶ تا ۳۰	۱۷۹۱۶
۳۱ تا ۳۵	۱۰۱۲۷
۳۶ تا ۴۰	۲۷۹۰۹
۴۱ تا ۴۵	۲۱۴۴۵
۵۶ تا ۵۰	۱۹۹۶۸
بالای ۵۰	۴۳۴۰
جمع	۳۶۵۰۸۹

اخبار

کاهش ۲۰ درصدی قیمت تمام شده واحدهای نهضت ملی با اجرای فناوری‌های نوین

سرپرست مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با معرفی برخی از فناوری‌های نوین ساختمانی در اجرای طرح نهضت ملی مسکن از کاهش ۲۰ درصدی قیمت تمام‌شده در پروژه‌های بهره‌مند از فناوری‌های نوین خبر داد. محمدمهدی حیدری در خصوص ورود شرکت‌های دانش‌بنیان و فناوری‌های نو در اجرای طرح نهضت ملی مسکن توضیح داد: از اواسط سال گذشته سیستم خانه‌های پرینت سه‌بعدی در دستور کار قرار گرفت که مجوز آن صادر شد و هم‌اکنون در طرح نهضت ملی مسکن به عنوان الگو و نمونه در حال اجراست.

وی افزود: سیستم‌های ساختمانی پنل‌های AAC و همچنین سیستم large panel از دیگر فناوری‌های نوینی است که توسط قرارگاه شهید رجایی و قرارگاه خاتم در دست اجراست. به این فناوری‌های نوین مجوز داده شده و هم‌اکنون سیستم large panel قرارگاه خاتم‌الانبیا در مهرگان قزوین شروع شده است.

سرپرست مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی در خصوص ویژگی‌های این فناورهای نوین در اجرای واحدهای ساختمانی اعلام کرد: با اجرای فناوری‌های نوینی که مجوز فعالیت دارند سه موضوع کاهش قیمت تمام شده، کاهش سرعت ساخت وارتقای کیفیت ساخت محقق می‌شود. حیدری ادامه داد: هم‌اکنون در پروژه مهرگان قزوین سیستم large panel قرارگاه شهید رجایی که مربوط به قرارگاه خاتم و قرارگاه امام حسن است اجرایی شده و مرکز تحقیقات، کار نظارت آن را در چهار نوبت انجام داده ست. در خصوص پرینت سه‌بعدی نیز قرار است که در مهرگان قزوین واحدهای تجاری با سیستم پرینت سه‌بعدی اجرا شود.

به گفته وی، در ایوانکی و در یزد احداث واحدهای مسکونی و تجاری به شکل پرینت سه‌بعدی اجرا خواهد شد. سرپرست مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی در خصوص مراحل بهره‌برداری از سیستم‌های نوین ساختمانی توضیح داد: صاحبان صنعت با ادارات کل راه و شهرسازی و شهرهای جدید وارد مذاکره می‌شوند و در بخش نظارت مرکز تحقیقات از ابتدا تا انتها از طراحی تا اجرا و تکمیل حضور کامل دارد. وی تصریح کرد: اجرای فناوری‌های جدید ساختمانی از جمله سیستم large panel و سیستم پرینت سه‌بعدی حدود ۲۰ درصد به کاهش قیمت تمام شده واحدهای طرح نهضت ملی مسکن می‌انجامد. سرعت ساخت نیز در اجرا با این سیستم‌ها بسیار کوتاه خواهد شد.

تولید مسکن باکیفیت در نهضت ملی

مجید کیانپور، مدیرعامل شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک تأمین مسکن باکیفیت را اولویت نهضت ملی خواند و گفت: در راستای اولویت دولت برای ساخت مسکن باکیفیت، ورود به بازارهای جدید، صدور خدمات فنی و مهندسی و حضور مؤثر در طرح نهضت ملی مسکن از اولویت‌های مهم امسال شرکت آزمایشگاه فنی ومکانیک خاک است و همه نمایندگی‌های استانی این شرکت باید در راستای اهداف دولت و وزارت راه و شهرسازی حضوری تأثیرگذار داشته باشند.

مدیرعامل این شرکت خاطرنشان کرد: ارتقای جایگاه شرکت، بهره‌برداری از ظرفیت‌های جدید، نوآوری و پژوهش، صرفه‌جویی، استفاده بهینه از تجهیزات، توسعه زیرساخت‌ها، جذب نیروهای متخصص و کارآمد، مستندسازی اقدامات، پیگیری مطالبات، عمل به تکالیف قانونی، شفافیت در ارائه اطلاعات، جلوگیری از تعارض منافع، تهیه بودجه سال آینده و رسیدگی به مسائل جاری و تعامل شایسته با ذی‌نفعان و فعالان این صنعت، از دیگر موضوعات مهم در دست پیگیری این شرکت است.

استاندار اصفهان خبر داد:

حل مشکل زاینده رود؛ روی میز رئیس جمهور

استاندار اصفهان با تأکید بر اینکه امروز موضوع زاینده رود به‌عنوان یک مسأله ملی روی میز شخص رئیس‌جمهور قرار دارد، گفت: حل موضوع زاینده رود و بسته جامع حل مشکل زاینده رود نیازمند حمایت نخبگان است.

به گزارش اداره ارتباطات رسانه‌ای شهرداری اصفهان، سیدرضا مرتضوی در اجلاس مدیریت منابع آب فلات مرکزی ایران با عنوان بدون تأخیر، با بیان اینکه حوضه زاینده‌رود قرین با حیات یک تمدن است و این تمدن به جریان آب زاینده‌رود وابستگی دارد، اظهار کرد: آثار تاریخی، حوزه کشاورزی، شرایط اجتماعی و فرهنگی در گرو جریان آب در زاینده‌رود است.

او افزود: از مدت‌ها قبل استانداران برای حل مشکل زاینده رود تلاش نمودند و این مهم را پیگیری کرده‌اند و در دوره اخیر نیز نمایندگان مجلس می‌بایست این اولویت را یکی از راهکارهای اساسی خود قرار دهند.



استاندار اصفهان اضافه کرد: در این راستا در سفر رئیس جمهور به اصفهان با توجه به مباحث گذشته و آغاز دولت، ایشان تأکید کرد تا با محوریت وزارت نیرو و استانداری جلساتی با حضور کارشناسان برگزار و مشکلات اجرایی و مهندسی پیش روی حل بحران زاینده‌رود در یک جمع دانشگاهی و با حضور نخبگان بررسی شود.

او ادامه داد: به همین منظور همکاران ما در قرارگاه آب استان، شهرداری اصفهان، اتاق بازرگانی، آب منطقه‌ای و دیگر مجموعه‌های مرتبط جلساتی را برگزار کردند و مقرر شد با تشکیل قرارگاه آب، بسته جامعی برای حل مشکل زاینده رود تعریف و به وزارت نیرو ارائه شود.

به گفته استاندار اصفهان قرار شده تا با بررسی پنل‌های تخصصی آب، فرونشست، مهندسی آب و غیره راهکارهای حل بحران حوضه زاینده رود ارائه و گزارش آن تحویل رئیس جمهور شود.

مرتضوی با تأکید بر اینکه امروز موضوع زاینده رود یک مسأله ملی است و روی میز شخص رئیس جمهور قرار دارد، ابراز امیدواری کرد که با ارائه راهکارهای علمی بین استان‌های واقع در حوضه زاینده‌رود و فلات مرکزی مشکلات زاینده‌رود حل شود. او با بیان اینکه احقاق حقوق مردم استان وشهرستان اصفهان، حوزه‌های کشاورزی و فرونشست زمین جزو محورهای این مسیر است، تأکید کرد: راهکارهایی برای حل بحران حوضه زاینده رود وجود دارد که برخی از این راهکارها در سطح استانی و برخی دیگر در سطح ملی قابل بررسی و رفع شدن است.

استاندار اصفهان تصریح کرد: حل موضوع زاینده رود و اعمال بسته جامع حل مشکل زاینده رود نیازمند حمایت نخبگان است و به نظر می‌رسد این بسته راهکارها به یک نظام ارزیابی نیاز دارد و در این مسیر قرارگاه آب استانداری باید گزارش‌های خود را ارائه کند.

او در پایان خاطرنشان کرد: امیدواریم که با حمایت استانداری اصفهان، پشتیبانی وزارت نیرو، کشاورزان و سایر عوامل در یک دوره کوتاه مشکلات حوضه زاینده رود مرتفع گردد.



کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران حامی صادرکنندگان



محمدرضا مدرس خیابانی
مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

روز ملی صادرات، فرصتی برای تجلیل از تلاشگرانی است که برای ارزآوری از طریق صدور کالاهای تولیدی ایرانی فعالیت نموده و در سنوات گذشته که شدیدترین تحریم‌ها بر علیه اقتصاد کشور اعمال شده، توانسته‌اند مسیرهای تأمین ارز مورد نیاز کشور را باز نگاه دارند.

بر این اساس، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز، به‌عنوان حامی و پشتیبان بخش‌های مختلف اقتصادی کشور تلاش کرده تا با یک عزم ملی و برنامه‌ریزی دقیق و راهبردی برای حمل بار تولیدکنندگان، صنعتگران و صادرکنندگان به مقصد بازارهای مختلف صادراتی در سراسر دنیا، به رکوردهای بی‌سابقه و تاریخی در حوزه حمل بار دسترسی یابد و در مجموع، در سال گذشته بالغ بر ۲۶.۷ میلیون تن بار حمل نماید که این رقم، بیانگر رشد ۴۱ درصدی نسبت به سال ۹۹ می‌باشد.

جالب توجه آنکه، از میزان تناژ حمل یاد شده، بالغ بر ۱۰.۳ میلیون تن سهم کالای صادراتی بوده که رشد ۹ درصدی را به ثبت رسانده است؛ هر چند با توجه به ترکیب وارداتی کشور و استفاده از کالاهای وارداتی در خطوط تولیدی و برای تأمین مایحتاج مورد نیاز مردم، نقش‌آفرینی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در حوزه حمل بار وارداتی نیز، موضوعی حائز اهمیت به شمار می‌رود که بر این اساس، بالغ بر ۸.۶ میلیون تن کالای وارداتی از سوی ناوگان گروه کشتیرانی در سال ۱۴۰۰ حمل شده که نسبت به سال قبل ۷۴ درصد رشد داشته است.

به موازات این خدمات‌رسانی، تأکید اصلی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بر تأمین نیازهای خود از داخل کشور به‌منظور حمایت از تولیدکنندگان داخلی در رده‌های مختلف است که بر این اساس، هم اکنون ۸۰ درصد از نیازهای ناوگان از تولیدکنندگان داخلی تأمین می‌شود که از این طریق، از خروج ۳۰۰ میلیون دلار ارز از کشور جلوگیری شده و در این راستا، قرارداد ساخت دو فروند شناور رو-رو کانتینری و دو فروند شناور چندمنظوره با سازندگان داخلی کشتی منعقد شده است؛ همچنین دو دستگاه لندینگ کرافت نیز خریداری شده که تعمیرات آن‌ها در یاردهای داخلی انجام خواهد شد؛ ضمن اینکه تمامی این شناورها با توجه به تأکیدات مقام معظم رهبری نسبت به راه‌اندازی و توسعه فعالیت‌ها در کریدور شمال-جنوب، در این مسیر به ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ملحق می‌شوند؛ ضمن اینکه ارتقای فرآیند جذب محمولات ترانزیت خارجی از طریق جاده و ریل در راستای گسترش این کریدور عملیاتی شده، همچنین در جهت تقویت بندر چابهار نیز، خط مستقیم کانتینری از این بندر به بنادر هند ایجاد شده است.

در عین حال، تکیه بر توان دانش و توان فنی داخلی، محدود به موارد یاد شده نیست و این شرکت بزرگ حمل و نقلی کشور، همکاری‌هایی را با شرکت‌های دانش‌بنیان در راستای تولید سوخت کم سولفور در جنوب کشور صورت داده و در کنار آن، درزمینه‌های تولید قطعات و تعمیرات نیز، با این شرکت‌ها در حال همکاری است. بر این اساس، انعقاد قرارداد ساخت کانتینر با تولیدکنندگان داخلی موضوع دیگری است که در راستای بهره‌برداری از توان تولیدی داخلی به ثمر نشسته و در قالب آن، قرارداد خرید ۴۰ هزار و ۸۰۰ TEU کانتینر با تولیدکنندگان داخلی منعقد شده که بیش از نیمی از آن‌ها یعنی ۲۰ هزار و ۷۰۰ TEU تحویل ناوگان شده است. همچنین شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز که شرکت مشترک گروه کشتیرانی و ایزوایکو است، در این زمینه بیش از پیش فعال شده است و تعمیرات هرگونه شناوری که در داخل کشور امکان انجام داشته باشد را در کنار دیگر یاردهای تعمیراتی بر عهده گرفته است که امیدواریم با به روزرسانی امکانات و تجهیزات این شرکت تعمیرات کشتی، به‌زودی تمامی تعمیرات شناورها را در داخل کشور انجام دهیم.

اینها تنها بخشی از عملکرد درخشان دریانوردان ایرانی و متخصصان و مدیران گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است که در کنار شفافیت مالی به‌عنوان مهمترین دستاوردهای این شرکت طی سال‌های اخیر توانسته برگ زرین دیگری از افتخارات این ناوگان ملی در کشور را رقم زند؛ اگرچه این روند متوقف نشده و برنامه توسعه گروه کشتیرانی به نحوی است که برای خرید و ساخت ۸۰ فروند شناور اقدام خواهد شد، ضمن اینکه ۶۵ هزار کانتینر خریداری می‌شود و ساخت دو فروند شناور ۴۰ هزار تُنی در کشتی سازی‌های داخلی نیز انجام خواهد گرفت، همچنین احداث یارد لجستیک کانتینر در بندر چابهار و خرید واگن مورد نیاز جهت تقویت شبکه حمل و نقل ترکیبی و مواردی از این دست که منجر به توسعه ناوگان خواهد شد، در دستور کار قرار دارند.

رئیس کمیسیون کشاورزی، آب، منابع طبیعی و محیط زیست در مجلس شورای اسلامی:

دغدغه به‌حق مردم اصفهان برای زاینده‌رود در سطح ملی پیگیری می‌شود

رئیس کمیسیون کشاورزی، آب، منابع طبیعی و محیط زیست در مجلس شورای اسلامی دغدغه مردم اصفهان، تشکل‌ها، اصناف و دانشگاهیان را در مسأله آب و زاینده‌رود به‌حق دانسته و گفت: در این راستا یزودی جلسه‌ای با حضور مسؤولان ملی و مجلس شورای اسلامی خواهیم داشت و مسائل مطرح شده را پیگیری خواهیم کرد.

به گزارش اداره ارتباطات رسانه‌ای شهرداری اصفهان، محمدجواد عسگری در اجلاس مدیریت منابع آب فلات مرکزی ایران با بیان اینکه امروز امنیت غذایی از موضوعات جدی بشر است، اظهار داشت: امنیت غذایی با امنیت ملی گره خورده و اگر دولتی در این راستا حرکت نکند، آسیب خواهد دید.

او یکی از چالش‌های کشور را به دلیل قرار گرفتن در منطقه خشک و نیمه خشک مسأله آب دانست و افزود: در گذشته نتوانستیم از ظرفیت‌های بالقوه حوضه‌های آبی مانند خلیج فارس استفاده کنیم و بی‌تردید اکنون در این زمینه مصمم هستیم و مجلس اصلاح و به روزرسانی قوانین در راستای سهل الوصول کردن مسیر برادر دستور کار قرارداده است.

رئیس کمیسیون کشاورزی، آب، منابع طبیعی و محیط زیست مجلس شورای اسلامی دغدغه مسأله آب و زاینده‌رود را به حق دانست و خاطرنشان کرد: درزمینه استفاده بهینه آب باید ساز و کارها تعریف شود که یکی از آنها اصلاح الگوی کشت است.



نماینده مردم داراب و زرین دشت در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه اکنون مجلس دولت را مکلف کرده است که الگوی کشت را اصلاح و عملیاتی کند، گفت: درمورد آب، نحوه استفاده آب و ذخیره آن قوانین کهنه را اصلاح و در این راستا دستگاه‌های متولی از جمله وزارت نیرو، جهاد کشاورزی و سازمان محیط زیست را مکلف کردیم که به مأموریت محوله خود عمل کنند.

عسگری ادامه داد: شاید بسیاری از دستگاه‌ها در برابر مسأله فرونشست بی‌تفاوت بودند؛ اما مجلس در مسائلی ورود کرد و جمع بندی آن را به دستگاه قضایی ارائه و اعلام کرد که این موارد مصداق ترک فعل بوده و باید برخورد قانونی شود تا هر مسؤول و دستگاهی در راستای وظایف خود ایفای نقش کند.

او در ادامه گفت: با توجه به نگرانی‌ها و مسائلی که در این اجلاس مطرح شد، بزودی جلسه‌ای با حضور مسؤولان ملی و اعضای کمیسیون در راستای دغدغه به‌حق مردم، تشکل‌ها، اصناف و دانشگاهیان خواهیم داشت و این موضوع را پیگیری خواهیم‌کرد.

رئیس کمیسیون کشاورزی، آب، منابع طبیعی و محیط زیست با اشاره به اینکه اکنون در آستانه بودجه ۱۴۰۲ و تدوین برنامه هفتم توسعه قرار داریم، ابراز داشت: در این راستا باید در قالب نقشه راه و برنامه کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت حرکت کنیم و دغدغه‌هایی که وجود دارد باید در بودجه ۱۴۰۲ و برنامه هفتم توسعه دیده شود.

او با بیان اینکه ارائه نقشه راه جامع مدیریت منابع آب با پرهیز از جزیره‌ای عمل کردن، ضروری است، خاطرنشان کرد: ۲.۲ میلیون هکتار اراضی با کشت گندم در کشور داریم که با یک مدیریت صحیح در حوزه استراتژیک خودکفا خواهیم شد.

عسگری با بیان اینکه دستگاه‌های متولی در اصفهان باید پای کار بیایند، اظهار داشت: باید اعلام شود چقدر زمین کشاورزی و چقدر تولید وجود دارد و نیازمند چه اقدام‌هایی است که بی‌تردید دغدغه این استان آب است و میزان آب مورد نیاز بخش کشاورزی استان اصفهان با رعایت حقابه زیست‌محیطی مشخص شود.

نماینده مردم داراب و زرین دشت با بیان اینکه عقب ماندگی، محصول بی‌توجهی و سهل انگاری‌هاست، تصریح کرد: توجه ویژه به برنامه‌های آبخیزداری و آبخوان‌داری ضروری است در حالی که بیش‌تر تأمین اعتبارات این حوزه کم بود امادر بودجه ۱۴۰۱ سازمان جنگل‌ها مکلف شده تا هر آنچه که درآمد از فضای سازمان است را در اختیار گیرد و همه اعتبارات مربوط به حوزه آبخیزداری از مجموعه فروش املاک راهم دنبال کند.

او بر ضرورت اجرای کشاورزی حفاظتی برای جلوگیری از تبخیر و احیای خاک تأکید کرد و افزود: اجرای طرح‌های جلوگیری از فرونشست دشت‌ها در استان و شهر اصفهان ضروری است زیرا مناطقی از این شهر در معرض خطر است و اگر اکنون مدیریت نشود در آینده هرچه هزینه کنیم بی‌فایده خواهد بود.