

سهم مردم سیستان و بلوچستان از تخصیص آب

فرشید عابدی

روزنامه‌نگار

در سنوات گذشته بارها اخباری مبنی بر تخصیص آب و واگذاری اراضی ملی به هلدینگ‌های سرمایه‌گذاری، به‌منظور توسعه کشاورزی در شرایط کم‌آبی سیستان و بلوچستان به گوش می‌رسد، اما جزئیاتی از این تخصیص‌ها، ضوابط واگذاری و سهم مردم سیستان و بلوچستان از این فرآیند در دسترس نیست، بنابراین ضرورت دارد که وزارت نیرو و نمایندگان مجلس در قبال این تخصیص‌هایی تفاوت نباشند، در ادوار مختلف توسط دولت سرمایه‌گذاری بسیاری برای احداث سدها در نقاط مختلف بلوچستان به‌منظور تأمین آب شرب و صنعت و توسعه کشاورزی جامعه محلی انجام شده است که به‌علت انفعال دستگاه‌های متولی در زمینه احداث و تکمیل شبکه آبیاری زهکشی و اتصال منابع آبی به شبکه آب شرب شهری، غالباً از حیز انتفاع خارج شده و نتوانسته برای اشتغال، رفاه و رضایتمندی مردم، مؤثر واقع شود. ازطرفی، اخبار نگران‌کننده‌ای در فضای عمومی منتشر می‌شود که از محل سدهای بلوچستان به برخی از هلدینگ‌های سرمایه‌گذاری غیربومی، تخصیص‌هایی برای توسعه کشاورزی داده شده؛ این موضوع در حالی رخ داده که مراکز جمعیتی پیرامون این سدها از جمله چابهار، پشین و... با مشکل تأمین آب شرب مواجه‌اند و آب در این مناطق جیره‌بندی شده است. شرکت آب منطقه‌ای سیستان و بلوچستان باید برای افکار عمومی شفاف‌سازی کند که منابع آب را در چه فرآیند رقابتی‌ای، به این شرکت‌ها تخصیص داده و اگر این مسئله در قالب ترک تشریفات رخ داده، علت آن چه بوده و آیا الزامات قانونی آن رعایت شده است؟ آیا شرکت‌های سرمایه‌گذاری دیگر، متقاضی تخصیص از سدهای کپیر، پشین، زبردان و... نبودند؟ آیا سایر شرکت‌ها نرخ بالاتری برای هر مترمکعب آب پیشنهاد نکردند؟ فرآیند واگذاری اراضی و تخصیص آب به‌صورت عمومی اعلام شده است؟ یا این امتیاز به‌صورت انحصاری به یک شرکت خاص اعطا شده؟ در این فرآیند، چه منافع‌ی نصیب مردم سیستان و بلوچستان شده است؟ منافع اهالی سیستان و بلوچستان، سهم آب شرب و صنعت در این استان کم‌آب برای توسعه کشاورزی و سودآوری شرکت‌های مذکور، به چه قیمتی واگذار شده است؟ آیا حقوق حق‌آبه‌داران و ذی‌نفعان پایین دست، رعایت شده است؟ دولت برای ارتقای سطح معیشت و رفاه مردم، با بودجه‌های قابل توجه نسبت به احداث سد اقدام کرده تا منافع آن نصیب مردم شود، بی‌گمان به‌جای تخصیص آب به یک هلدینگ سرمایه‌گذاری، باید با ایجاد شبکه آبیاری زهکشی، آب را به‌سمت اراضی کشاورزی مردم هدایت کرد، تا به‌جای این که مردم کارگر هلدینگ‌ها شوند، خودشان به‌صورت مستقل اشتغال‌زایی کنند تا سود حاصله، به‌جای سودآوری برای هلدینگ‌ها، صرف توسعه سیستان و بلوچستان شود. سد کپیر نیازمند حدود ۱۰ کیلومتر شبکه آبیاری زهکشی است تا آب به مزارع مردم برسد، آیا تدبیری اتخاذ شده تا هلدینگ‌هایی که به‌نام سرمایه‌گذار، از منابع آبی بلوچستان تخصیص گرفته‌اند، در ازای اراضی و آب مورد نیاز، مجبور شوند نسبت به تکمیل شبکه آبیاری زهکشی سد کپیر یا تکمیل شبکه پایین دست شرب سد زبردان اقدام کنند؟ با توجه به این که هلدینگ‌ها در فرآیند سدسازی‌ها، هیچ‌گونه سرمایه‌گذاری نکردند و صرفاً چندین هزار هکتار زمین و میلیون‌ها مترمکعب آب دریافت کرده‌اند، یا باید در ازای اراضی و آب، هزینه‌اش را پرداخت کنند یا در قالب یک مدل مشخص، نسبت به تکمیل زیرساخت‌های منطقه مبادرت ورزند. زیرا اگر آب به کشاورزان پایین دست تخصیص داده شود، جامعه محلی توان توسعه کشاورزی را دارد؛ تخصیص زمین و آب به هلدینگ‌ها، بیشتر به بهره‌برداری شباهت دارد تا به سرمایه‌گذاری. برخی از کارشناسان معتقدند که تخصیص‌های بی‌حساب و کتاب آب به هلدینگ‌های سرمایه‌گذاری، یکی از علل متوقف‌شدن پروژه‌های شبکه پایین دست سدهاست. در منطقه سیستان از سفره تجدیدنپذیر دشت بندان که برای طرح اضطراری تأمین آب شرب سیستان، حدود دو هکتار صرف شد، قرار بود که ضمن واگذاری ۵۰۰ هکتار از اراضی این دشت، از محل چاه‌های بندان برای ایجاد باغات بسته به یک هلدینگ سرمایه‌گذاری تخصیص داده شود. نمایندگان سیستان و بلوچستان در مجلس شورای اسلامی، سازمان برنامه و بودجه و سایر نهادهای نظارتی چرا در قبال این تخصیص‌ها سکوت کرده‌اند؟ وزارت نیرو از فرآیند واگذاری منابع آبی سیستان و بلوچستان و تضییع حقوق مردم استان، اطلاع دارد؟ خوشبختانه معاون جدید آب و آبفای وزارت نیرو سال‌ها در بخش آب سیستان و بلوچستان فعالیت داشته و کاملاً با مسائل و چالش‌های مردم منطقه آشناست، انتظار می‌رود با ورود مستقیم او به موضوع، به‌سرعت نسبت به ابطال هر مصوبه و تخصیصی که آینده مردم منطقه را واگذار کرده و زمینه‌ساز بروز مشکلات اجتماعی آتی است، اقدام شود.



عکس: ایرنا

گزارش جدید مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد

دولت در اجرای هدف‌گذاری برنامه هفتم برای کاهش سالانه ۱۰ درصدی تلفات رانندگی شکست خورده است

ده‌ها هزار کشته، ۲۵ میلیارد دلار هزینه

در پنج‌ماه نخست سال ۱۴۰۴ به دلیل تخصیص پیدانکردن بودجه توسط سازمان برنامه و بودجه فوتی‌های تصادفات نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳/۳ درصد افزایش داشته است

گزارش جدید مرکز پژوهش‌های مجلس اما موضوع دیگری را نشان می‌دهد: طبق آمارهای این گزارش در سال ۱۴۰۳ تعداد تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی به حدود ۱۹ هزار و ۵۰۰ نفر رسیده که نسبت به سال ۱۳۹۵ رشدی ۲۲ درصدی را نشان می‌دهد. شاخص تلفات رانندگی به‌ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت هم در ایران برابر ۲۱ نفر است؛ رقمی که به‌طور معناداری بالاتر از متوسط جهانی ۱۶/۷ و فاصله‌ای چشمگیر با کشورهای پیشرفته دارد که این شاخص در آن‌ها عمدتاً کمتر از ۱۰ نفر است. در کنار تلفات انسانی، برآوردها نشان می‌دهد که خسارت اقتصادی ناشی از تصادفات جاده‌ای سالیانه حدود ۲۰ میلیارد دلار، معادل هزار تا ۱۵۰۰ هزار میلیارد تومان و در حدود یک‌پنجم بودجه عمومی کشور در سال ۱۴۰۴ است؛ رقمی که ابعاد اقتصادی بحران تصادفات را هم‌سنگ یک ابرچالش ملی نشان می‌دهد.

با وجود چنین ابعادی، گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس تأکید کرده که در برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌ها، اگر چه بیش از ۱۰۰ اقدام پیش‌بینی شده، اما هیچ اولویت‌بندی مشخصی برای اجرای این اقدامات صورت نگرفته است؛ موضوعی که در شرایط محدودیت منابع مالی می‌تواند منجر به تخصیص بودجه به اقداماتی با اثربخشی کمتر شود. سازمان برنامه و بودجه هم اعلام کرده که تأمین اعتبارات پیش‌بینی شده در برنامه عملیاتی، که معادل سالیانه ۴۵ هزار میلیارد تومان برآورد شده، امکان‌پذیر نیست. این درحالی است که براساس برآوردها، سالانه بین ۱۵ تا ۲۰ هزار میلیارد تومان از محل جرایم رانندگی به‌خزانه‌واریز می‌شود؛ منابعی که طبق ماده (۲۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی باید صرف اجرای اقدامات مرتبط با ارتقای ایمنی حمل‌ونقل شود، اما نحوه هزینه‌کرد آن‌ها همچنان محل ابهام است.

مسافربری در استان اصفهان در محور اصفهان-نخل‌نژ و ازگون شد که در اثر برخورد با گاردریل و ورود به لاین مخالف و برخورد با یک خودرو تاکسی ۱۳ نفر جان خود را از دست دادند و بیش از ۱۰ نفر دیگر مجروح شدند؛ پیش از آن هم در استان فارس، محور فیروزآباد-کوار و ازگونی یک دستگاه اتوبوس مسافربری به ۲۱ کشته و ۲۴ مصدوم منجر شده بود؛ آمارهایی که نشان می‌دهد حوادث اتوبوسی در جاده‌های کشور بخش قابل توجهی از تلفات را شامل می‌شوند. در سطح جهانی، سازمان جهانی بهداشت تصادفات رانندگی را یکی از سه علت اصلی مرگ‌ومیر در گروه سنی ۵ تا ۲۹ سال معرفی می‌کند و بسیاری از کشورها با سیاست‌های سختگیرانه و سرمایه‌گذاری مستمر نتوانسته‌اند طی یک‌دهه گذشته روند تلفات را به‌طور معناداری کاهش دهند.

۲۰ میلیارد دلار هزینه تصادفات

در سال‌های اخیر روند تعداد تلفات تصادفات رانندگی در ایران نه‌تنها کاهش نیافته، بلکه به‌صورت مستمر روبه افزایش بوده است؛ مسئله‌ای که بار دیگر به گفته گزارش اخیر مرکز پژوهش‌های مجلس درباره عملکرد دولت در کاهش تصادفات رانندگی، تا کارآمدی سیاست‌های ایمنی جاده‌ای را در سطح اجرا بر جسته می‌کند. این در حالی است که معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی، چند روز پیش اعلام کرد که با اجرای بسته‌های آموزشی نوین و برنامه عملیاتی ملی ایمنی راه‌ها، ظرف سه سال آینده امکان کاهش ۳۰ درصدی تلفات جاده‌ای کشور فراهم خواهد شد. او گفته، بیش از ۹۰ درصد تصادفات ناشی از رفتار رانندگان است و خوشبختانه در دو، سه سال اخیر رویکرد جدیدی در کشور شکل گرفته و چشم‌انداز ایمنی جاده‌ها روشن‌تر شده است.

الهه محمدی
خبرنگار گروه جامعه

دو روز پیش مرکز پژوهش‌های مجلس مطالعه‌ای را منتشر کرد که عملکرد دولت در کاهش تصادفات رانندگی را سنجیده است؛ موضوعی که سال‌هاست نته‌های یک بحران ایمنی، بلکه به‌عنوان یکی از پرهزینه‌ترین معضلات اجتماعی و اقتصادی کشور مطرح است. تصادفات رانندگی در ایران هر سال جان ده‌ها هزار نفر را می‌گیرد و صدها هزار مصدوم بر جای می‌گذارد؛ آماري که ایران را در ردیف کشورهای پرخطر جهان از نظر ایمنی جاده‌ای قرار داده است. این گزارش جدید اما نشان می‌دهد هدف‌گذاری برنامه هفتم برای کاهش سالانه ۱۰ درصدی تلفات رانندگی کاملاً ناموفق بوده است. در این گزارش نوشته شده، تلفات تصادفات رانندگی در ایران روند افزایشی داشته و شاخص تلفات جانی به‌ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت، حدود ۲۱ نفر است که این میزان بالاتر از میانگین جهانی ۱۶/۷ بوده و خسارت اقتصادی تصادفات، سالیانه حدود ۲۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود. این رقم معادل چندین درصد تولید ناخالص داخلی کشور است و شامل هزینه‌های مستقیم درمان، خسارت‌های بیمه‌ای، ازکارافتادگی نیروی انسانی و افت بهره‌وری اقتصادی می‌شود؛ هزینه‌هایی که در بسیاری از کشورها با پیشگیری مؤثر، به‌طور قابل توجهی کاهش یافته‌اند.

این گزارش نظارتی درحالی‌این آمار را ارائه داده که مطابق ماده ۵۹ قانون برنامه هفتم پیشرفت، به‌منظور کاهش ۱۰ درصدی سالیانه فوتی‌های تصادفات، دولت مکلف است جلسات شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی را به‌منظور راهبری امور ایمنی حمل‌ونقل تشکیل دهد و برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور را به‌عنوان یک تقسیم کار ملی تصویب کند.

همچنین تأمین اعتبارات مورد نیاز برای اجرای برنامه عملیاتی در بودجه‌های سنواتی از وظایف دولت بر شمرده شده است؛ تکالیفی که در بسیاری از کشورها، ستون اصلی سیاست‌های ایمنی راه را تشکیل می‌دهد و بدون آن‌ها کاهش پایدار تلفات عملاً ناممکن است. این برنامه توسط شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی، تصویب و در اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۴ توسط رئیس‌جمهور ابلاغ شد. گزارش جدید مرکز پژوهش‌های مجلس اما با ارزیابی اجرای این اقدامات نشان داده، در پنج‌ماه نخست سال ۱۴۰۴ به‌دلیل تخصیص پیدا نکردن بودجه مصوب اجرای برنامه عملیاتی توسط سازمان برنامه و بودجه، اجرای این برنامه با چالش مواجه شده که نتیجه آن، افزایش ۲/۳ درصدی فوتی‌های تصادفات نسبت به مدت مشابه سال قبل بوده است؛ افزایشی که در تضاد آشکار با هدف‌گذاری قانونی کاهش سالانه تلفات قرار دارد و بار دیگر شکاف میان تصویب سیاست‌ها و اجرای عملی آن‌ها را در حوزه ایمنی جاده‌ای کشور برجسته می‌کند.

هفته پیش در تازه‌ترین نمونه‌های حوادث جاده‌ای که بار دیگر ابعاد تلفات در حمل‌ونقل جاده‌ای را نمایان می‌کند، یک اتوبوس

مرضیه باریکانی
مدیرعامل انجمن

حمل‌ونقل پاک و پایدار:

وقتی سیاست‌های

توسعه‌ای ما دقیقاً در

راستای خودرومحوری

است، خیابان‌کشی‌ها

و طراحی معابر

به‌درستی صورت

نمی‌گیرد و مدام با

جابه‌جایی پایانه‌های

شهری و بین‌شهری

روبه‌رو هستیم؛ طبیعی

است که با افزایش

آمار تصادفات هم

مواجه شویم.

اعتبارات در نظر گرفته شده برای دستگاه‌های مرتبط با حوزه ایمنی حمل‌ونقل در برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی (بر حسب هزار میلیارد تومان)						
سازمان	۱۴۰۳	۱۴۰۴	۱۴۰۵	۱۴۰۶	۱۴۰۷	مجموع
سازمان راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای (مهندسی راه ایمن)	۷	۱۰	۲۰	۲۰	۱۸/۵۵	۷۵/۵۵
سازمان راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای (مدیریت سرعت)	۱	۲	۳	۱/۵	۱	۸/۵
پلیس راهور فراجا	۱/۵	۲/۵	۵	۳/۵	۲/۵	۱۵
وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی (شامل سازمان اورژانس کشور)	۱۶	۱۶	-	-	-	۳۲
وزارت آموزش و پرورش	۰/۳	۰/۵	۰/۵	۰/۶	۰/۷	۲/۶
وزارت کشور	۳/۵	۵	۱۰	۱۰	۹	۳۷/۵
وزارت راه و شهرسازی (دبیرخانه کمیسیون ایمنی راه‌های کشور)	۰/۳۵	۰/۳۵	۰/۳۵	۰/۳۵	۰/۳۲	۱/۷۲
سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران	۸/۱۵	۸/۱۵	۵/۹۷	۷/۱۷	۸/۶	۳۸/۰۴
وزارت صنعت، معدن و تجارت	۰/۵	۰/۵	۱	۱	۱	۴
سازمان ملی استاندارد	۰/۲	۰/۲	۰/۵	۰/۵	۰/۵	۱/۹
سازمان صداوسیما جمهوری اسلامی ایران	۱	۱	۱/۳	۱/۳	۱/۳	۵/۹
مجموع	۳۹/۵	۴۶/۲	۴۷/۶۲	۴۵/۹۲	۴۳/۴۷	۲۲۲/۷۱