



سه‌م آب رودها به کام کشاورزی

چرا کاری برای اصلاح الگوی کشت انجام نمی‌شود؟



فرزانه **احمدی**؛ هر روز اخباری درباره اینکه یکی از رودخانه‌ها با تالاب‌های کشور خشک شده است، می‌شنویم. عمده مصرف آب هم در شرب، صنعت و کشاورزی است. با این حال سهم این بخش‌ها از همدیگر برابر نیست. بیشترین سهم را کشاورزی می‌برد. در میان اولویت‌های تخصیص آب، بعد از شرب، مهم‌ترین حقه‌به‌دار محیط زیست است؛ یعنی همان رودخانه‌ها و تالاب‌ها که حالا به روزی افتاده‌اند که بعضی از آنها مانند زاینده‌رود گاه ماه‌ها رنگ آب را نمی‌بینند، وقتی هم می‌بینند، برای خودشان نیست؛ بلکه به دلیل آزادسازی آب برای بخش کشاورزی است. بعضی دیگر هم مانند دریاچه ارومیه هر سال آب می‌روند. خلاصه اینکه بخشی از سهم محیط زیست را کشاورزی از آن خود کرده است. بیشتر کشاورزان هنوز به سبک و سیاق اجداد خود کشاورزی می‌کنند. کسی نبوده به آنها بگوید آب کم است و باید محصول کم‌آب بکارند و تجهیزات‌شان را مکانیزه و به‌روز کنند. ادامه این وضع می‌تواند خطرات جدی برای کشور داشته باشد؛ اما چرا کسی برای کاهش مصرف آب در بخش کشاورزی کاری نمی‌کند؟

مصرف تمام منابع آب تجدیدپذیر و نیمی از تجدیدناپذیرها

شاید پیش از هر چیز لازم باشد مردم بدانند چقدر از منابع آبی کشور در بخش کشاورزی مصرف می‌شود. با این حال معلوم نیست درصد واقعی مصرف آب در بخش کشاورزی چقدر است. یک کارشناس محیط زیست در گفت‌وگو با «شرق»، مهم‌ترین مشکل در زمینه مصرف آب را نبود شفافیت دانست: «به طور کلی نمی‌دانیم چقدر آب در

مستولان شهری داخ‌ل اتوبوس می‌شوند و راهنما هم درباره ویژگی‌های این اتوبوس برای آنها توضیح می‌دهد. اتوبوس آبی که در بسته حمل‌ونقل پاک شهرداری تهران رونمایی شد، همان اتوبوسی است که ۲۵ فروردین خبر حضورش در تهران را روزنامه شهرداری تهران منتشر کرد و دو روزی هم آزمایشی در مسیر جمهوری – بهارستان فعالیت کرده بود. مجتبی شفيعی، مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک، موضوع را در نمی‌کند می‌گوید اتوبوس‌هایی که در حال مونتاژ بودند هنوز تکمیل نشده‌اند و این اتوبوس که مونتاژ آن انجام شده بود، به مراسم امروز آمد.

مصرف تمام منابع آب تجدیدپذیر و نیمی از تجدیدناپذیرها

شاید پیش از هر چیز لازم باشد مردم بدانند چقدر از منابع آبی کشور در بخش کشاورزی مصرف می‌شود. با این حال معلوم نیست درصد واقعی مصرف آب در بخش کشاورزی چقدر است. یک کارشناس محیط زیست در گفت‌وگو با «شرق»، مهم‌ترین مشکل در زمینه مصرف آب را نبود شفافیت دانست: «به طور کلی نمی‌دانیم چقدر آب در

مستولان شهری داخل اتوبوس می‌شوند و راهنما هم درباره ویژگی‌های این اتوبوس برای آنها توضیح می‌دهد. اتوبوس آبی که در بسته حمل‌ونقل پاک شهرداری تهران رونمایی شد، همان اتوبوسی است که ۲۵ فروردین خبر حضورش در تهران را روزنامه شهرداری تهران منتشر کرد و دو روزی هم آزمایشی در مسیر جمهوری – بهارستان فعالیت کرده بود. مجتبی شفيعی، مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک، موضوع را در نمی‌کند می‌گوید اتوبوس‌هایی که در حال مونتاژ بودند هنوز تکمیل نشده‌اند و این اتوبوس که مونتاژ آن انجام شده بود، به مراسم امروز آمد.

مستولان شهری داخل اتوبوس می‌شوند و راهنما هم درباره ویژگی‌های این اتوبوس برای آنها توضیح می‌دهد. اتوبوس آبی که در بسته حمل‌ونقل پاک شهرداری تهران رونمایی شد، همان اتوبوسی است که ۲۵ فروردین خبر حضورش در تهران را روزنامه شهرداری تهران منتشر کرد و دو روزی هم آزمایشی در مسیر جمهوری – بهارستان فعالیت کرده بود. مجتبی شفيعی، مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک، موضوع را در نمی‌کند می‌گوید اتوبوس‌هایی که در حال مونتاژ بودند هنوز تکمیل نشده‌اند و این اتوبوس که مونتاژ آن انجام شده بود، به مراسم امروز آمد.

این اتوبوس در بهار امسال حدود هزارو ۵۰۰ اتوبوس را جا‌به‌جا کرده است. قرار بود تعداد این اتوبوس‌ها افزایش پیدا کند، اما همین یک اتوبوس هم از خط خارج شده بود. شفيعی می‌گوید: همان دو روز برای حضور این اتوبوس در این خط کافی بود، زیرا قرار بود به صورت آزمایشی فعالیت کند که جواب داد. هنوز زیرساخت‌های شارژ اتوبوس‌های برقی کامل نشده و باید این زیرساخت‌ها ایجاد شود، مراسمی که گرفته شد اعلام جهش فعالیت‌های شهرداری در حوزه حمل‌ونقل پاک است.

مجتبی شفيعی در جریان رونمایی بسته حمل‌ونقل پاک شهرداری هم به ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر هم اشاره می‌کند و آن را زمینه‌توسعه حمل‌ونقل پاک می‌داند و می‌گوید: براساس این قانون دولت موظف است به‌ارای صرفه‌جویی در سوخت کمک‌هایی را به تولیدکنندگان برای رفع آلودگی هوا در قالب توسعه تولیدات برقی از جمله موتورسیکلت و… داشته باشد. در سال گذشته و امسال کمک‌هایی در این حوزه انجام شده که این مسئله با پیگیری‌های شهردار تهران در هیئت دولت و معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در شورای اقتصاد بوده که اخیرا نیز دستورالعمل شورای اقتصاد تقویت شده است و این تأثیر بسزایی را در کاهش مصرف و شرایط زیست‌محیطی خواهد داشت. به گفته او باید به سمت مدل‌های جدید حمل‌ونقل از جمله اتوبوس و موتورسیکلت‌های برقی گام برداریم که این موضوع به طور جدی در دستور کار مدیریت شهری قرار گرفته است و برای نخستین‌بار موتورسیکلت‌های برقی با باتری سوآپ توسط تولیدکننده داخلی تولید شده‌اند.

شفيعی درباره اتوبوس برقی‌ها هم می‌گوید: براساس توافق انجام‌شده قرار بود ۵۰ دستگاه اتوبوس برقی در بهمن‌ماه وارد ناوگان حمل‌ونقل پایتخت شوند و در مسیر بهارستان – جمهوری قرار بگیرند که با توجه به مشکلاتی که در کمرب و در ارتباط با ترخیص قطعات این اتوبوس‌ها ایجاد شد، این مسئله با کمی تأخیر در آینده نزدیک محقق خواهد شد. براساس اعلام کارخانه تولیدکننده، این مجموعه آمادگی دارد تا ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی را تولید کند و این اتوبوس‌ها تأثیر بسزایی در کاهش آلودگی هوا در شهر تهران خواهند داشت.

شهردار تهران هم در این مراسم که صد موتور برقی به شرکت پست تحویل داده شد، به آمار موتورهای فرسوده اشاره می‌کند و می‌گوید: دو میلیون و ۶۰۰ هزار موتورسیکلت پلاک‌شده در تهران داریم که دو میلیون آنها فرسوده هستند، اما ۱۳ درصد بار ترافیکی تهران در ساعت پیک بر عهده موتورسیکلت‌هاست و هدف‌گذاری ما این است که تا پایان برنامه چهارم ۳۰۰ هزار دستگاه را برقی کنیم که این کار را از موتورسیکلت‌های پست شروع کردیم، چراکه پیمایش آنها زیاد است.

محصولی را در چه اقلیمی و به چه میزان و با چه سیستم آبیاری بکارَد. در غیراین‌صورت به‌زودی چیزی از منابع سطحی و زیرزمینی آب در کشور باقی نخواهد ماند. موسوی به آماری در این زمینه اشاره می‌کند: «درحال‌حاضر ما منابع آب زیرزمینی تجدیدپذیر را به طور کامل مصرف کرده‌ایم، علاوه‌برآن، ۵۰ درصد از منابع تجدیدناپذیر هم که برای نسل‌های آینده است، تمام شده است. در زمینه آب‌های سطحی میزان مصرف بسیار بالاست، به طوری که آب به تالاب‌ها نمی‌رسد. در این شرایط بازگشت به وضع سابق بسیار دشوار است.»

امنیت غذایی به قیمت نابودی سرزمین؟

مستولان گاهی از خودکفایی در بخش کشاورزی به‌عنوان یک توانمندی صحبت می‌کنند؛ چیزی که کارشناسان درباره آن نظر دیگری دارند. به گفته اصحاب فن، نباید به قیمت رسیدن به امنیت غذایی، در زمینه کشاورزی خودکفا شویم. به گفته موسوی، درحال‌حاضر هم در زمینه محصولات کشاورزی به واردات نیاز داریم: «همین الان هم بیش از ۱۰ میلیون تن ذرت وارد کشور می‌شود که معادل ۱۵ میلیارد مترمکعب آب است، یا پنج میلیون تن جو و کنجاله وارد می‌کنیم که معادل ۱۰ میلیارد مترمکعب آب است. برای تأمین ۹۰ درصد از روغن نباتی کشور هم به واردات وابسته‌ایم.»

طبق نظر این کارشناس محیط زیست، چاره کار حرکت به سمت راه‌های بهینه است: «مدیران کشور باید یک نقشه راه بلندمدت تدوین کنند، با این مضمون که کشاورزی قرار است به چه سمتی برود. با تغییر اقلیم فعلی، گرمایش زمین و خسارتی که در چند دهه گذشته به منابع آبی کشور وارد شده است، به نظر می‌رسد که کشاورزی به‌خصوص با سبک فعلی نقشه راه آینده ما نیست.»

موسوی تأکید دارد که تأمین بخش زیادی از محصولات باید به سمت واردات برود: «همین امروز اگر از منابع آب تجدیدناپذیر استفاده نکنیم، یک‌سوم کشاورزی کشور از دور خارج می‌شود. منابع آب تجدیدپذیر درحال‌حاضر به طور کامل مصرف می‌شود، یک‌سوم این مقدار، حقه‌به محیط زیست است. درباره آب زیرزمینی هم اگر چاه‌های غیرمجاز مسدود شوند، بخش زیادی از کشاورزی تعطیل می‌شود.»

الگوی غذایی مردم باید تغییر کند

دورریز هرروزه مقدار زیادی برنج و گوشت و سایر مواد غذایی در رستوران‌ها، هتل‌ها و حتی خانه‌ها نشان می‌دهد الگوی غذایی مردم هم نیاز به اصلاح دارد. به گفته موسوی: «اکنون بیشتر غذای مردم با برنج پیوند خورده است. برنج هم محصولی آب‌بر است و لازم است به سمت فرهنگ‌سازی برای مصرف کمتر برنج و جایگزینی سایر مواد غذایی به جای آن برویم. گوشت از دیگر محصولاتی است که نباید در کشور ما تولید شود. هر یک کیلوگرم گوشت، هم در دامداری‌ها و هم در مراتع، ۱۵ مترمکعب آب مصرف می‌کند. الان در مراتع ایران، سه برابر ظرفیت، دام وجود دارد. به‌گونه‌های گیاهی هم در حال از بین رفتن است.»

دولت کجای ماجراست؟

تعیین یک الگوی کلی برای کشاورزی در کشور ممکن نیست؛ چراکه تنوع آب‌وهوایی در کشور زیاد است و خاک و آب و هوای هر بخش از کشور ویژگی خود را دارد. به نظر

می‌رسد برای حل این مشکل نیاز به کار زیادی هست. با این حال هنوز مسئولان کشور این موضوع را جدی نگرفته‌اند. موسوی کارهای انجام‌شده را کافی نمی‌داند: «چند ماه پیش شورای عالی کشاورزی در هیئت دولت با حضور ابراهیم رئیسی سندی را برای الگوی کشت و سازوکار حکمرانی آب ارائه داد. این کار می‌تواند مثبت باشد؛ اما واقعیت‌های منابع آبی در آن دیده نشده؛ چراکه این الگو باید با وزارت نیرو هماهنگ باشد.»

کشورهای دیگر برای مدیریت مصرف آب‌شان چه می‌کنند؟ به گفته او «در کشورهای دیگر ۴۰ درصد منابع آب تجدیدپذیر مصرف می‌شود؛ اما در کشور ما صددرصد این آب به مصرف می‌رسد. در کشورهای دیگر میزان آب تجدیدپذیر محاسبه می‌شود. حقه‌به محیط زیست را از آن کسر می‌کنند و باقی‌مانده را بین مصارف مختلف تقسیم می‌کنند. ما نه‌تنها آب تجدیدپذیر را به طور کامل مصرف می‌کنیم؛ بلکه به آب‌های زیرزمینی و تجدیدناپذیر هم دست می‌زنیم. نتیجه این روند این است که کشور تخریب می‌شود.»

کشاورز باید از مزایای اقتصادی روش‌های نوین باخبر شود

این‌طور که شواهد نشان می‌دهد، دولت به طور عملی هنوز کاری در زمینه بهبود مصرف آب در کشاورزی انجام نداده است. یک عضو کمیسیون کشاورزی اتاق بازرگانی تهران دراین‌باره گفت: «چندسالی است برای بهبود و اصلاح الگوی کشت در کشور صحبت‌هایی می‌شود؛ اما کار عملیاتی و مؤثر صورت نگرفته است. شاید بتوان گفت در حد چند قرارداد پایلوت است. کشاورزی قراردادی، به این شکل که مصرف‌کننده و صادرکننده به کشاورز بگویند چه محصولی را با چه سبکی بکارد به طور فراگیر در کشور وجود ندارد. درواقع وزارت جهاد در این زمینه برنامه‌ریزی نکرده است و بخش خصوصی هم در این زمینه اقدامی نداشته است.»

تاکید احمد فرشچیان بر این است که چنین اتفاقی نیاز به برنامه‌ریزی دارد: «این‌طور نیست که وزارت جهاد کشاورزی حرفی را مطرح کند و از فردای آن همه کشاورزان روی کشاورزی قراردادی یا اصلاح الگوی کشت کار کنند؛ بلکه نیاز به زمینه‌سازی و ایجاد زیرساخت‌هایی در زمینه مقررات و فرهنگ‌سازی هست.»

از نظر او آموزش، نقشی مهمی دراین‌میان دارد: «کشاورز باید آموزش ببیند تا الگوی کشت را عوض کند. وزارت جهاد چقدر برای آموزش به کشاورز کار کرده است تا او مزایای کشت با روش نوین را بداند؟»

اولین الزام در بحث آموزش کشاورز، توجیه او درباره مزایای اقتصادی اصلاح الگوی کشت است. به گفته فرشچیان، تا وقتی این کار صورت نگیرد، کشاورز به سمت اصلاح روند خود پیش نمی‌رود: «دولت باید مزایای اقتصادی روش‌های نوین آبیاری و کشت را برای کشاورزان تشریح کند. کشاورز با چه دانشی باید این‌کار را بکند؟ درصورتی‌که اگر مزایای اقتصادی روش‌های جدید را بداند، ممکن است حتی بدون نیاز به بودجه دولت، روش کار خود را تغییر بدهد. البته تا جایی که می‌دانم، بودجه‌ای هم در دولت برای چنین اقداماتی وجود ندارد.»

یادداشت

درد تنهایی

نسترن فرخه؛ کاش هیچ درد اجتماعی‌ای وجود نداشت تا برای رفع آن ملزم به انجام فعلی باشیم، اما حالا که هست، باید از آن نوشت.

آدم‌های بسیاری را دیدم که بی‌نام‌ونشان در عمق آسیب‌های اجتماعی، روز و شب خود را وقف بهبود یا ایجاد نقطه‌ای روشن برای این حجم انبوه سیاهی می‌کنند. جوان‌هایی که درد را به خوبی فهمیدند، اما توان اندکی برای پیش‌رفتن در این مسیر سنگلاخی داشته‌اند، ولی همچنان از هیچ تلاشی فروگذار نیستند.

آدم‌هایی که بدون حمایت‌های دولتی، دست کودکان برمعضلی را گرفتند که شاید برای هر مورد نیاز به تیم‌های عریض و طویل دولتی بود، اما با دست خالی با تحمل هزاران آسیب کم یا زیاد روحی و روانی، ناجی خانواده‌های مناطق حاشیه شدند. بااین‌حال، در این سال‌ها، وسعت این سیاهی آن‌قدر بیشتر و بیشتر شده که گاه، سیکل معیوب فقر، سیلی محکم‌تری از این حیث که «تو ای جوان، قدرتت از این حجم آسیب کمتر است» با بی‌رحمی صورتشان را داغ کرده و کم‌کم بحران‌هایی از جنس ناکافی بودن در برابر دریایی از مشکل، در جانشان ریشه دوخته است. افسرده‌هایی که همچنان برای نقطه‌های روشنی در بطن یک سیاهی تلاش می‌کنند، اما از روح بزرگ خود بی‌خبرند.

شاید برای فعال اجتماعی هم نگوییم، آنها جوان‌های دغدغه‌مندی هستند که آگاهی بسیاری از آنها، جز زجر دیدن این نابرابری، چیز دیگر برایشان به ارمغان نیاورده است. آدم‌هایی که به انحای مختلف، مرگ یا نابودی زندگی مددجویهای کوچک یا بزرگ خود را دیدند؛ مرگ پسرپیچه‌ای با ریزش سقف نامن آشنایش‌ان‌ش در شبی بارانی، دیگری با غرق شدن در کانالی بی حفاظ در منطقه‌ای دورافتاده و مرگ دخترکی بر اثر کار زیاد در چهارراه‌های شهر؛ که چنه کوچک هرکدام را به شکلی در تن سرد خاک جا گذاشتند و گریستند.

اما اغلب این جوان‌ها که از حمایت هر ارگانی برای باری‌رسانی ناامیدند، گاه خود را مقصر حداقل بخشی از ماجرا می‌دانند. صدای یکی از این جوان‌ها بعد از مرگ دختر ۱۰ساله هنوز در گوشم است که «کاری نتوانستیم انجام دهیم، در اوج درد می‌دانست که اگر بهتر شود باز هم پدر خانه او را سر خیابان می‌فرستد». این افراد، سرمایه‌های ارزشمندی هستند که تفکری جز اصلاح و ساخت نیایی بهتر در سر ندارند و همیشه «به تنهایی» بر خساک مناطق معضل‌خیز و حاشیه‌گام برداشتمند، اما هیچ دوستی به‌درستی شنوای روایت‌های آنها نبوده و کاش دسترسی باری‌رسان، به گرمی این جوان‌های پردغدغه را در آغوش می‌کشید…



اداری و درمانی هستند تردد کنند، باید مردم هم انتخاب کنند که به این ساختمان‌ها یا بگذرانند یا خیر؟

اما روز گذشته خبری از انتشار فهرست به‌روزشده ساختمان‌های پرخطر که می‌گویند تعداد آنها به ۱۱۹ ساختمان رسیده منتشر نشد. مهدی عباسی، رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر تهران، دراین‌باره می‌گوید: منظر هستیم که سازمان آتش‌نشانی شهرداری تهران فهرست را به‌روز و برای ما ارسال کند. حفظ جان شهروندان تهرانی برای ما در اولویت است و اقداماتی که در حیطه وظایف مدیریت شهری است انجام خواهد شد. شهردار تهران قصدی برای انتشار فهرست بناهای پرخطر ندارد. او در جمع خبرنگاران می‌گوید از من پیگیر ایمن‌سازی پرخطرها باشید نه انتشار فهرست. علیرضا زاکانی درباره دلیل منتشرنشدن لیست ساختمان‌های ناایمن گفت: وقتی صحبت از ساختمان ناایمن می‌کنیم، مؤلفه‌های مختلفی دارد و تا الان هیچ‌وقت با یک نگاه جامع درباره وضعیت ساختمان‌های تهران پرداخته نشده و تنها ناایمن‌بودن ساختمان‌ها از نظر آتش‌نشانی پردازش شده که به ۱۲۹ ساختمان ناایمن رسیده‌اند که به متولیان این ساختمان‌ها اعلام شده است که ساختمان‌هایشان را از نظر استانداردهای آتش‌نشانی ایمن کنند. برای اولین‌بار از دو ماه پیش با همکاری ۹ دستگاه ۲۲ تیم تشکیل دادیم که موضوع ایمنی ساختمان‌ها را از همه نظر مورد پایش قرار دهند که هدف اولیه ما پایش ۱۶ هزار ساختمان است که تا الان اطلاعات ۶۰۰ ساختمان برداشت شده است.

زاکانی با بیان اینکه این پایش ساختمان‌ها از بعد ایمنی، سازه و مصالح و… است، ادامه می‌دهد: ساختمان‌ها دو دسته هستند یا ایمن هستند یا ناایمن که ساختمان‌های ناایمن یا نیاز به بازسازی دارند یا نوسازی و قرار است بعد از پایش ساختمان‌ها برای آنها شناسنامه صادر کنیم.

او با بیان اینکه ما مسئول انتشار اسامی ساختمان‌ها نیستیم، بلکه اسامی ساختمان‌های ناایمن را به مراجع قضائی تحویل می‌دهیم، می‌گوید: ما در موضوع ایمنی با کسی تعارف نداریم و از پایش ساختمان‌های بلند کار را شروع کردیم و در مقوله ایمنی جدی هستیم و از من مسئول اقدام بخواهید نه اینکه فهرست را منتشر کنم.