

**پنج‌شنبه** ۲۵ آذر ۱۴۰۰۱۱ جمادی‌الاول ۱۴۴۳شماره ۴۸۵۸

**شورای شهر کاشمر به دنبال تهیه سند تدبیر آب با کمک نخبگان است**

# سند تدبیر آب، نوشداروی دشت تشنه کاشمر

**سید هادی مهدیان/** بحران خشکسالی و کمبود منابع آبی، همه استان خراسان رضوی و بخش قابل توجهی از کشور را فرا گرفته است. یکی از نقاطی که این بحران در آن خودنمایی می‌کند، دشت کاشمر است؛ ایجاد شکاف‌هایی با طول ۲۰۰ متر و عمق نامعلوم، زنگ خطری برای فرونشست دشت کاشمر و آسیب به زیرساخت‌هایی نظیر جاده‌ها، شبکه آب، برق، گاز و از بین رفتن کشاورزی است؛ اما حالا پس از هشتاد ه‌ای چندساله کارشناسان، شورای شهر کاشمر به دنبال تهیه سند تدبیر آب با کمک نخبگان است.

به گزارش خراسان رضوی، رئیس شورای شهر کاشمر گفت: باتوجه به بحران آب در این شهرستان و بروز پیامدهای پر شمار آن از جمله افت منابع آب زیرزمینی و فرونشست زمین، شورای شهر کاشمر با کمک نخبگان به دنبال تهیه سند تدبیر آب است. رئیس شورای شهر کاشمر گفت: باتوجه به اهمیت موضوع فرهنگ سازی در زمینه مصرف آب، به کمک شهرداری و با هماهنگی با کمیسیون فرهنگی شهرداری تهیه کلیپ‌ها، موشن گرافی‌ها و بسته‌های فرهنگی برای گسترش فرهنگ صرفه‌جویی در مصرف آب انجام می‌شود.

مراد زاده افزود: باید با اقدامی جدی از طرف شهر و شهرداری، مطالبه آب به یک مطالبه عمومی تبدیل و سند تدبیر آب تهیه شود در اختیار همگان قرار گیرد و دستگاه‌های اجرایی نیز برای حل مشکلات منطقه از نخبگان کمک بگیرند.

رئیس مرکز آموزش عالی کاشمر هم با اشاره به بحران آب و قرار گرفتن دشت کاشمر به عنوان دشت ممنوعه بحرانی و افت قابل توجه منابع آب زیرزمینی آن افزود: موضوع آب یک موضوع فرهنگی است و باید همه ذی‌نفعان اعم از مردم مسئولان نسبت به این بحران با حساسیت عمل کنند.

وی با اشاره به پژوهش‌های بسیاری که در حوزه آب و منابع آبی منطقه و موضوع پیامدهای آن از جمله فرونشست زمین و فرسایش خاک انجام شده

است، ادامه داد: باید از نتایج پژوهش‌های استادان دانشگاه‌ها و نخبگان منطقه در استای آینده‌پژوهی و ترسیم چشم‌انداز منطقه و به دست آوردن راه‌حل منطقی بهره‌جست.

- حداکثر تا ۲۰ سال آینده عمر ایخوان کاشمر تمام می‌شود**

رئیس مرکز آموزش عالی کاشمر با اشاره به این‌که فر مانداری، شورای شهر و امور آب کاشمر سه نهاد حا کمیتی مهم در بحث آب هستند، از عدم حضور مسئولان یا نمایندگان این نهادها در سلسله نشست‌هایی با موضوع فراسوی بحران در منطقه ترشیز انتقاد کرد. هادی معاریان با بیان این‌که با روند فعلی بر داشت از سفره های آب زیرزمینی در دشت کاشمر با وضعیت نگران کننده ای روبه‌رو هستیم، افزود: نتایج مطالعات نشان می‌دهد که ضخامت مفید ستون اشباع ایخوان در دشت کاشمر ۲۰ متر است که با توجه به افت سالانه ۱/۱ متری سطح آب زیرزمینی این دشت، حداکثر تا ۲۰ سال آینده عمر ایخوان کاشمر تمام می‌شود. وی با بیان یک‌سخت‌خامت لایه اشباع ایخوان کاشمر بر اساس عملیات حفاری، ضخامت رسوبات و افت پیزو مترها ۲۰ متر مفید است، خاطر نشان کرد: حوضه ایخوان کاشمر به سه بخش لایه غیر اشباع، لایه اشباع از آب و سنگ کف تقسیم می‌شود و این در حالی است که آب رفت‌های آزاد در ایخوان‌های از ادر در خراسان اغلب سنگ‌های آهکی است. پژوهشگر امور آب و توسعه پایدار در مرکز آموزش عالی کاشمر با تاکید بر این که حیات‌ما به آب، ایخوان و سفره های زیرزمینی وابسته است، افزود: هم‌اکنون بیش از ۹۰ درصد برداشت از سفره آب زیرزمینی انجام می‌شود. وی با اذعان به این‌که انتقال آب از خلیج فارس و دریای عمان یک پروژه فضایی است که در بهترین شرایط و با تخصیص اعتبار لازم ظرف ۲۰ سال آینده محقق خواهد شد، افزود: در صورتی که این مهم نیز محقق شود،

## خرشان رضوی

### گزارش



نمای نزدیک از دشت تشنه کاشمر

- سالی ۲۰ سانتی متر دشت کاشمر پایین رفته است**

وی به وضعیت اسف‌بار فرونشست دشت کاشمر هم اشاره و اظهار کرد: بر اساس آخرین نتایج تحقیقاتی به طور متوسط بین سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۱ سالانه ۲۰ سانتی متر دشت کاشمر پایین‌رفته است؛ به‌طوری‌که در زو شکاف‌هایی به طول ۱۰ تا ۲۰ متر و عمق نامعلوم در نقاط مختلف دشت ایجاد شده است. این پژوهشگر با اشاره به این‌که به لحاظ تغییر اقلیم مدل‌سازی و بر اساس سناریوهای خوش‌بینانه روند بارش طی سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۴۰، ۲۰۴۰ تا ۲۰۷۰ و ۲۰۷۰ تا ۲۱۰۰ نزولی و میزان دما صرف‌نیست.

**فعالان بخش حمل و نقل بین‌المللی خراسان می‌گویند که در سال‌های اخیر به تکرار چالش‌های مشابه دچار بوده‌اند**

## زخم‌های کهنه بر پیکره صنعت حمل و نقل و ترانزیت

قوانین دست و پاگیر و بوروکراسی‌های پیچیده در مرزها و گمرکات ایران، مشکلات موجود در مسیر نوسازی ناوگان فرسوده و ضعف سرمایه‌گذاری و تأمین مالی، تنها بخشی از انبوه مشکلاتی است که بخش حمل و نقل بین‌المللی ایران با آن مواجه است. کشوری که ظرفیت‌های فراوانی برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه را دارد، نتوانسته است فرصت‌ها را غنیمت بدارد. برای استان مرزی خراسان رضوی که بخش بزرگی از مرزهای شرق و شمال شرق را در اختیار دارد و شمار زیادی از شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی نیز در این خطه فعالیت دارند، فرصت‌های به مراتب بهتری فراهم بوده اما موانع و بن‌بست‌ها هم به همان نسبت فراوان هستند. در این گزارش پای‌حرف فعالان این حوزه نشستیم تا هم از ظرفیت‌ها بگویند و هم از چالش‌ها و مانع‌ها:

- فرسودگی ۶۰ درصد ناوگان حمل و نقل تجاری کشور**

امروز بحث فرسودگی ناوگان، پاشنه آشیل صنعت حمل و نقل تجاری و بین‌المللی کشور است؛ شرکت‌های حمل و نقلی امکان واردات ناوگان نورا ندارند. صدور مجوز واردات ناوگان کار کرده نیز از برنامه پنجم توسعه در قانون گنجانده شد و در برنامه ششم نیز ادامه یافت. با این همه، مشکلات زیادی در مسیر واردات وجود دارد و ورود ناوگان زیر سه سال کارکرده کشور به‌کندی در حال انجام است. راه دیگری که دولت در زمینه نوسازی ناوگان در پیش گرفت؛ قرارداد با شرکت‌های خودروسازی و در مقطعی ارائه وام به راننده‌ها و مالکان ناوگان فرسوده بود که طی سال‌های اخیر اجرا شد؛ اما به گفته فعالان صنعت ترانزیت و حمل و نقل، این اقدامات نتیجه لازم را به دنبال نداشت. به گفته احمد زمانیان، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی خراسان رضوی، هم‌اکنون حداقل ۶۰ درصد ناوگان کشور فرسوده‌اند. زمانیان توضیح می‌دهد: «عمر مفید ناوگان بیش از ۴-۵ است؛ اما برخی از خودروهای فعال در این بخش ۳۰ تا ۳۵ سال قدمت دارند و در مجموع میانگین عمر خودروهای ترانزیتی ایران، ۲۲ سال برآورد می‌

شود.» وی که ریاست هیئت مدیره انجمن حمل و نقل بین‌المللی استان را هم برعهده دارد، در این خصوص اظهار می‌کند: تصمیمی که ستاد نوسازی ناوگان داشت و شریایی که اعمال شد، موجب توقف ناوگان وارداتی در گمرک شد و عده ای نتوانستند خودروها را ترخیص کنند. یکی از چالش‌هایی که در این میان وجود داشت این بود که باید به‌ازای واردات هر یک دستگاه ناوگان به کشور، یک دستگاه فرسوده از رده خارج می‌شد. زمانیان خاطر نشان می‌کند: در زمینه تولیدات داخلی هم، برند چند کارخانه تولیدکننده برای نوسازی ناوگان اعلام شد؛ اما خرید از کارخانه‌های داخلی توجیه اقتصادی ندارد. هم‌اکنون شاید بتوان با ۵۰ تا ۸۰ هزار دلار یعنی حداکثر حدود ۴/۲ میلیارد تومان کامیونی با عمر سه تا پنج سال را وارد کرد. حال آن‌که خرید از کارخانه‌های داخلی حدود ۳ میلیارد تومان هزینه در پی دارد.

- تأثیر وضعیت افغانستان و محدودیت‌های تر کمستان در کاهش ترانزیت**

محدودیت‌های به وجود آمده در کشورهای همسایه در سال‌های اخیر هم نقش بسزایی در اوضاع و احوال حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیتی ایران داشته است. تر کمستان در این سال‌ها برای ورود کامیون‌های ایرانی محدودیت‌هایی را ایجاد کرده و از زمان شیوع کرونا این موضوع شدت یافته است، به‌طوری‌که هم‌اکنون بارهای ترانزیتی ایران در مرز تر کمستان یا ترانشیپ (انتقال کالاها به کامیون دیگر) می‌شوند یا بخش‌باری کانتینر‌ها و کامیون‌ها به کشنده‌های ترکمن متصل می‌شود. به گفته زمانیان، در خصوص ترانزیت از مسیر تر کمستان، به رغم تلاش‌های سفارت، وزارت و سفر اخیر رئیس جمهوری مشکلات همچنان پابرجاست؛ البته محدودیت تراشی از سوی تر کمستان برای ورود ناوگان خارجی نه فقط برای خودروهای ایرانی، بلکه برای تمامی ناوگان خارجی کشور‌های همسایه است. رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق

مشهد در باره وضعیت ترانزیت به افغانستان خاطر نشان می‌کند: در حوزه افغانستان با توجه به تغییرات سیاسی در این کشور در پنج ماه اخیر، با کاهش حجم کالا مواجه شده‌ایم. بخشی از تجارت افغانستان به دلیل مسائل بانکی ... و تجارت خود را متوقف کرده‌اند و از طرفی، با توجه به رابطه خوب طالبان با پاکستان، به نظر می‌رسد بخشی از ترانزیت کالاهای افغانستان از مسیر این کشور انجام می‌شود. زمانیان از بخشنامه‌ها و قوانین ایران در گمرکات هم به عنوان یکی از عوامل کاهش بارهای ترانزیتی ایران نام می‌برد و توضیح می‌دهد: مدتی است

که گمرک شهید رجایی بر لزوم ارزیابی تمامی کانتینرها تأکید دارد؛ در صورتی که این اتفاق در دیگر نقاط رخ نمی‌دهد. ارزیابی کانتینر‌ها باعث باز شدن پلمب مبدأ و افزایش هزینه دموراًژ کانتینر‌ها و انبارداری می‌شود. تداوم این سختگیری‌ها و نگاه‌های امنیتی به حوزه ترانزیت باعث می‌شود اندک‌باری که به مقصد افغانستان داریم، تغییر مسیر دهند.

- زیربار نرفتن شرکت‌های بیمه‌رای پرداخت خسارت کالاها**

در حادثه اسلام قلعه موضوع بیمه و ضعف‌های موجود در ارائه خدمات از سوی شرکت‌های بیمه ای یکی دیگر از مسائلی است که فعالان عرصه حمل و نقل با آن دست و پنجه نرم می‌کنند. اوج مشکلات موجود در این زمینه، پس از حادثه آتش سوزی اسلام قلعه نمود پیدا کرد. امتی، نایب رئیس انجمن حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی در این باره می‌گوید: شرکت‌های بیمه اغلب برای بیمه کردن محموله‌های تجاری بسیار رغبت دارند و راییزی زیادی می‌کنند؛ اما بعد از بیمه شدن، عمدتاً برای وصول خسارت با مشکل مواجه می‌شویم. اوج این موضوع در آتش سوزی اسلام قلعه در بهمن ۱۳۹۹ اتفاق افتاد که طبق برآورد برخی کارشناسان بیش از ده‌ها میلیون دلار خسارت به بار آورد. ما کامیون‌ها و بارها را بیمه کرده بودیم و وظیفه شرکت بیمه این بود که از عهده پرداخت خسارت برآید؛ اما متأسفانه در بحث کالاهای سوخته شده همکاری لازم را سوی شرکت‌های بیمه مشاهده نکردیم و همچنان بلا تکلیفی‌هایی وجود دارد. شرکت‌های بیمه در بحث خسارت کالاهای سوخته زیربار نرفته‌اند و تنها در بخش کامیون‌های ایرانی شنیدیم بخشی از هزینه‌ها جبران شده است.

- کم‌رنگ شدن نقش ترانزیتی ایران**
- راه‌اندازی مسیرهای جدید تجاری از سوی کشور‌های رقیب ایران در حوزه ترانزیت، در روز‌هایی که فعالان این صنعت در کشور با انواع چالش‌ها مواجه‌اند، یکی دیگر از مسائلی است که حمل و نقل بین‌المللی ایران را تهدید می‌کند. زمانیان تصریح می‌کند: ایران مسیر

**روزنامه**
سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی
**خراسان رضوی**

چشم‌انداز مثبتی به‌وارائه‌دهیم. معماریان با بیان این‌که سیستم مدیریت در حوزه مدیریت شهری، کشاورزی، آب، منابع طبیعی و محیط‌زیست باید عوض شود چرا که اگر این مدیریت راهی به جایی می‌برد امروز در این نقطه نبودیم، تصریح کرد: یکی از اشتباهات در حوزه کشاورزی صدور مجوز‌های بی‌حد و مرز برای احداث استخر‌های ذخیره آب است؛ به‌طوری‌که مدیر جهاد کشاورزی کاشمر مدعی است که از زمانی که این مسئولیت را در کاشمر برعهده گرفته حتی مجوز برای احداث استخر ذخیره آب کشاورزی صادر نکرده است ولی ضامن تصمیمات مدیران قبلی خود نیست. وی با انتقاد از این‌که در بخش کشاورزی یک راهبرد به صورت مدون و علمی نداریم و تنها بر اساس اشتباهات مدیریتی که هیچ‌کدام مبنای علمی ندارد تصمیم‌گیری و اجرامی‌شود، گفت: بر اساس آمار ارائه‌شده از سوی امور منابع آب کاشمر بیش از ۲۳۰۰ استخر شناسایی شده بر اساس مجوز‌ها در این شهرستان داریم که یکی از عوامل بیلان منفی حوضه آبریز دشت این منطقه است. پژوهشگر امور آب و توسعه پایدار در مرکز آموزش عالی کاشمر با بیان این‌که رود حدود ۲۵ میلیون مترمکعب آورده سالانه رودخانه‌ها به استخر‌های یک فاجعه است، تأکید کرد: این در حالی است که مجموع کسری مخزن تجمعی سالیانه دشت کاشمر ۳۶ میلیون مترمکعب است. وی با اشاره به احداث استخر‌های متعدد در ویلاها، اراضی کشاورزی و مجموعه‌های اداری و سازمان‌ها اظهار کرد: بر اساس قانون صدور مجوز برای احداث استخر تنها به‌ازای هر چاه موتور یک باب است، این در حالی است در یک منطقه روستایی کاشمر به وسعت ۴۰ هکتار حدود ۴۰ استخر ایجاد شده‌است.

معماریان همچنین درباره احداث دریاچه مصنوعی توسط شهرداری کاشمر با مصوبه شورای شهر بیان کرد: این دریاچه با حجم مخزن ۲۰۰ هزار متر مکعب، سطح دریاچه ۲۰ هزار متر مربع و عمق مخزن ۱۰ متر باعث تبخیر سالانه ۱۳۵ متر از سطح آذآب و تبخیر متوسط روزانه ۷۴ متر مکعب و سالانه ۲۷ هزار متر مکعب آب بالاست، اگر می‌خواهیم ریسک سرمایه‌گذاری در کاشمر پایین بیاید، باید به یک سند وفاق برسیم و بر اساس این سند عمل کنیم و هر سرمایه‌گذاری که خواست در این شهرستان سرمایه‌گذاری کند

**روزنامه**
سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی
**خراسان رضوی**

**فعالان بخش حمل و نقل بین‌المللی خراسان می‌گویند که در سال‌های اخیر به تکرار چالش‌های مشابه دچار بوده‌اند**

## زخم‌های کهنه بر پیکره صنعت حمل و نقل و ترانزیت

مסافری و به سازی مسیر دسترسی به پایانه مرزی از محل پاسگاه مرزبانی ۱۷ شهپور در دوغانون، وی ادامه می‌هد: بهره‌برداری ازپل جدید در مرز سرخس و به سازی محوطه های تخلیه و بارگیری و پارکینگ وسایل نقلیه و نیز مهمی است، اگر می‌خواهیم ریسک سرمایه‌گذاری در کاشمر پایین بیاید، باید به یک سند وفاق برسیم و بر اساس این سند عمل کنیم و هر سرمایه‌گذاری که خواست در این شهرستان سرمایه‌گذاری کند

- آخرین وضعیت ارتباط ترانزیتی با افغانستان و تر کمستان**

اواسط تیر امسال باتسلط طالبان بر افغانستان، معادلات حمل و نقلی با این کشور در مقطعی متوقف و در مقاطع مختلفی برای تردد ناوگان ایرانی محدودیت‌هایی اجرا شد که در همان مقاطع دولت سعی کرد تا از طریق دستگاه دیپلماسی در افغانستان محدودیت‌ها را کاهش

دهد. رئیس اداره ترانزیت اداره کل راهداری خراسان رضوی درباره وضعیت کنونی مراورات با افغانستان و ترانزیت به این کشور می‌گوید: به دلیل ابهامات موجود در این کشور بعد از تحولات اخیر، هم‌اکنون سطح روابط حمل و نقلی نسبت به دوره قبل کاهش یافته‌است. مجری ذنبقی هم به وضعیت تعامل ترانزیتی با تر کمستان می‌زند و تصریح می‌کند: در اواسط شهپور سال گذشته مرز سرخس و اواسط آذر امسال پایانه مرزی لطف آباد به صورت محدود بازگشایی شد و مراورادات حمل و نقلی از طریق تعویض یدک صورت گرفت که تاکنون نیز ادامه دارد و در مجموع می‌توان گفت با توجه به این موارد، فعالیت حمل و نقل بین‌المللی استان با چالش مواجه است. البته مجردی با استناد به آمار‌های ارائه‌شده توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و گمرک جمهوری اسلامی، معتقد است وضعیت ترانزیت خراسان رضوی نسبت به

سال گذشته بهبود یافته است. او می‌گوید: در هشت ماه ابتدای امسال در حوزه آسیای میانه، ترانزیت خروجی از ۱۲۱۸ تن در سال ۹۹ به رقم ۲۴ هزار ۷۰۰ تن رسیده‌است. البته درخصوص افغانستان نیز از ۱۷ هزار تن در سال ۹۹ به رقم ۱۵ هزار تن رسیده ایم که تحولات این کشور در در آن ناحیه، انجام مقدمات اجرای احداث سالن