

یک تهدید خاموش موتورسیکلت‌ها فرسوده‌اند

بیش از ۱۱ میلیون موتورسیکلت فرسوده در کشور تردد دارند که سهم قابل توجهی در آلودگی هوا، مصرف سوخت و حوادث ترافیکی کلان شهرها دارند.

به گزارش مهر، در سال‌های اخیر، آلودگی هوا به یکی از جدی‌ترین چالش‌های زیست محیطی کلان شهرهای کشور، به‌ویژه تهران، تبدیل شده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که موتورسیکلت‌های فرسوده و کاربراتوری سهم قابل توجهی در تشدید آلودگی هوا، افزایش مصرف سوخت و بی‌نظمی ترافیکی دارند. این وسایل به دلیل فناوری قدیمی و استاندارد پایین، آلایندهی بالا و مصرف سوخت زیاد دارند و بخش قابل توجهی از تصادفات شهری را نیز شامل می‌شوند. همچنین، بسیاری از این موتورسیکلت‌ها ابزار کسب درآمد افراد کم‌درآمد هستند که امکان جایگزینی آن‌ها بدون حمایت مالی محدود است. به همین دلیل، نوسازی و اسقاط این ناوگان یکی از اولویتهای اصلی کاهش آلایندهی و ارتقای کیفیت زندگی شهری محسوب می‌شود. در حال حاضر، حدود ۱۴ میلیون موتورسیکلت در کشور در حال تردد هستند که از این تعداد، بیش از ۱۱ میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه فرسوده یا در مرز فرسودگی قرار دارند. بیشترین تمرکز این ناوگان فرسوده در کلان شهرها مشاهده می‌شود؛ به‌طوری‌که در تهران حدود ۳ میلیون دستگاه و در اصفهان و شیراز نیز حجم قابل توجهی از موتورسیکلت‌های فرسوده در حال فعالیت است. بیش از ۹۰ درصد موتورسیکلت‌های در تردد در این کلان شهرها فرسوده‌اند و برخی از آنها سن بالای ۳۰ سال دارد.

این ناوگان فرسوده سهم قابل توجهی در افزایش مصرف سوخت و آلایندهی هوا دارد. موتورسیکلت‌های فرسوده سالانه حدود ۳ میلیارد لیتر بنزین مصرف می‌کنند و میزان آلایندهی آنها معادل آلایندهی حدود ۲ میلیون و ۶۰۰ هزار خودروی سواری و وات است.

همچنین مصرف روزانه این ناوگان فرسوده حدود ۲۶ میلیون لیتر بنزین برآورد شده و تولید کربن دی‌اکسید سالانه یک موتورسیکلت کاربراتوری فرسوده به بیش از یک تن نیم‌تن می‌رسد. این میزان معادل انتشار کربن یک پرواز رفت و برگشت تهران-استانبول برای یک نفر یا روشن نگه داشتن یک لامپ ۱۰۰ وات به مدت پنج سال است.

سهم موتورسیکلت‌ها در آلودگی

سهم موتورسیکلت‌ها در آلودگی هوای تهران به حدود ۲۱ درصد می‌رسد و مصرف سوخت موتورسیکلت‌های پایتخت تقریباً دو برابر میانگین جهانی است. هر موتورسیکلت فرسوده کاربراتوری به‌طور متوسط ۱۲ برابر یک خودروی پور۰۰ آلایندهی تولید و به‌ازای هر ۱۰۰ کیلومتر، حدود ۷ لیتر بنزین مصرف می‌کند. همچنین، مطابق آمار سازمان حفاظت محیط زیست و مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم، هر موتورسیکلت فرسوده به‌طور میانگین معادل شش خودروی سواری آلاینده تولید می‌کند و بیش از دو برابر موتورسیکلت‌های استاندارد سوخت مصرف می‌کند.

از حدود ۱۳ میلیون موتورسیکلت فرسوده نیز تنها ۵ هزار دستگاه موفق به دریافت گواهی معاینه فنی شده‌اند که نشان دهنده فقدان نظارت و کنترل کیفیت است. این وضعیت نه تنها اثرات محیط زیستی، بلکه پیامدهای اقتصادی و اجتماعی قابل توجهی نیز دارد.

این آمار نشان می‌دهد که لزوم نوسازی و اسقاط ناوگان موتورسیکلت‌های فرسوده، تنها یک ضرورت زیست محیطی نیست، بلکه یک الزام اقتصادی و اجتماعی برای کاهش مصرف سوخت، بهبود کیفیت هوا و ارتقای ایمنی ترافیکی محسوب می‌شود.

سن فرسودگی موتورسیکلت‌ها

بر اساس قانون و آئین‌نامه اجرایی، سن فرسودگی موتورسیکلت‌ها به شرح زیر تعیین شده است:

موتورسیکلت‌های کاربراتوری: ۶ سال.
موتورسیکلت‌های آنژکتوری: ۱۲ سال.
موتورسیکلت‌های برقی: ۱۵ سال

این تعیین سن، مبنایی برای اولویت بندی اجرای طرح نوسازی و اسقاط ناوگان موتورسیکلت‌های فرسوده است.

برنامه نوسازی و اسقاط

بر اساس اعلام ستاد نوسازی حمل و نقل، از سال ۱۳۸۴ تاکنون روند اسقاط موتورسیکلت عملاً متوقف بوده و انباشت فعلی ناشی از تولید و واردات بدون خراج از چرخه مصرف است. این روند از ابتدای سال ۱۴۰۴ با طرحی مشابه ثبت‌نام و اجرای طرح نوسازی از سرگرفته شده است.

در همین راستا طرح نوسازی و اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده با اهداف کاهش آلایندهی، صرفه‌جویی در مصرف سوخت، ارتقای ایمنی و ساماندهی ناوگان موتوروی آغاز شد. این طرح شامل ثبت‌نام مالکان موتورسیکلت‌های فرسوده در سامانه رسمی nhk.ir، تحویل وسیله فرسوده و دریافت موتورسیکلت جدید است. اجرای طرح به صورت «کلید به کلید» طراحی شده است تا مالک بدون توقف فعالیت روزمره، بتواند موتورسیکلت جدید خود را تحویل بگیرد. برای تشویق مالکین به شرکت در طرح، تسهیلات و یارانه‌های ویژه‌ای از جمله جایگزینی موتورسیکلت بنزینی با موتورسیکلت جدید؛ ۱۲۰۰ میلیون تومان تسهیلات بدون سود با بازپرداخت ۳۶ ماهه، جایگزینی موتورسیکلت بنزینی با موتورسیکلت برقی؛ ۱۵۰۰ میلیون تومان تسهیلات بدون سود، یارانه اسقاط موتورسیکلت بنزینی؛ ۸۰ میلیون و ۷۵۰ هزار تومان و یارانه جایگزینی برقی؛ ۲۶ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان صرفه‌جویی انرژی در نظر گرفته شده است. اولویت در اجرای طرح با موتورسیکلت‌های بیش از ۸ سال کارکرد، به‌ویژه در کلان‌شهرهای آلوده، تعیین شده است. بر اساس برنامه زمان‌بندی، تا پایان سال ۱۴۰۴، حدود ۵ هزار موتورسیکلت برقی و ۶۵ هزار موتورسیکلت بنزینی در ناوگان جایگزین خواهند شد. جایگزینی هر موتورسیکلت فرسوده با نمونه جدید می‌تواند صرفه‌جویی انرژی حدود ۲ هزار دلار در سال ایجاد کند و مصرف سوخت سالانه را کاهش دهد. اجرای طرح نوسازی به کاهش چشمگیر آلایندهی و بهبود کیفیت هوا در کلان‌شهرها منجر خواهد شد.

آرامان ملی

آرامان ملی – صدیقۀ بهزادپور: مسأله

مازوت سوزی به منظور جبران منابع گازی، همزمان با شروع فصل سرد سال، به‌عادی مرسوم در کشور تبدیل شده‌است که البته هر ساله نیز تبعات ناخوشایند آن به کاهش سطح سلامت مردم، تعطیلی اجباری مدارس، ادارات، دورکاری و... می‌انجامد، اما امسال با توجه به افزایش دما و سرد شدن هوا، پیش‌بینی می‌شد با کاهش مصرف گاز، این فرآیند دیرتر آغاز شود، اما بر اساس اخبار رسمی و غیررسمی، گویا مازوت سوزی امسال هم با وجود گرمای هوا از حدود یک ماه و نیم پیش آغاز شده و در نتیجه با آلودگی شدید هوا و سایه دود و مه سنگین در کلانشهرها به‌ویژه پایتخت مواجه و باز هم ناچار به تعطیلی مدارس و... شدیم. هرچند برخی از کارشناسان درواکتش به این امر، دلیل اصلی غلظت آلودگی هوا با توجه به شرایط کنونی را، خودروهای بی کیفیت و احتراق ناقص ناوگان توزیع سوخت غیراستاندارد می‌دانند و براین باور هستند شکل‌گیری وضعیت تاسف‌باز کنونی، حاصل ناکارآمدی و اهمال مسئولانی است که فقط در اندیشه‌نگران دوران مسئولیت خود مشکل‌باری به هرجهت بدون الزام به پاسخگویی به اقداماتی که باید انجام دهند، هستند. به اعتقاد این تحلیلگران، بی‌پند و باری در این خصوص و پیامدهای ایجاد شده در عرصه اقتصادی-معیشتی، زیست محیطی، اجتماعی و... فقط طی مدت حضور یک یا دو دولت‌گذشته رخ نداده‌است، بلکه باید به دنبال دلیل اصلی آن در سطح حاکمیت و نبود اهرم اجرایی لازم برای پاسخگویی به وظایفی که برای آنها تعریف شده‌باشیم، در غیراینصورت وضعیت و معضلات هر ساله تشدید می‌شود و راهی برای برون رفت از آن نیز در صورت تداوم سیاستهای موجود وجود ندارد. در این باره با هدایت... خادمی نماینده ادوار مجلس گفت‌وگو کردیم که حاصل آن را مشاهده می‌کنید.

تشدید آلودگی هوا همواره در ارتباط مستقیمی با ناترازی انرژی و مازوت سوزی در آغاز فصل سرد سال دارد، اما به نظر می‌رسید که امسال با توجه به گرم‌تر بودن هوا و کاهش مصرف گاز و... دیرتر شاهد این امر باشیم که البته حاصل کار برعکس بود. ارزیابی شما در این باره چیست؟

البته استفاده از مازوت در فصل سرد سال در برخی از نیروگاه‌ها و کارخانه‌ها و... به دلیل کمبود منابع سوخت هرساله رخ می‌دهد، این افزایش مصرف به دلیل ناترازی گاز طبیعی و کمبود منابع سوخت دیگر است. دولت در تلاش است تا بر یک مورد نیاز تأمین کند، اما، این تصمیم به افزایش آلودگی هوا و نگرانی‌های زیست محیطی منجر شده است. بدیهی است مازوت به عنوان سوختی با کیفیت پایین، باعث انتشار آلاینده‌هایی می‌شود که به سلامت انسان‌ها و محیط زیست آسیب می‌زند، اما در عین حال، در حالی که مازوت سوزی سهم مؤثری در آلودگی هوا دارد، نباید از نقش مخرب خودروها و سوخت غیراستاندارد و احتراق ناقص وسایل نقلیه غافل شد. خودروها به عنوان یکی از منابع اصلی آلودگی هوا، به‌شدت بر کیفیت زندگی مردم تأثیر می‌گذارند و باید در کنار مازوت سوزی، به این موضوع نیز توجه ویژه‌ای شود. قطعاً در این مسیر نیاز به نظارت و کنترل بر منابع آلودگی هوا، از جمله خودروها و سوخت‌های با کیفیت پایین، بیش از پیش احساس می‌شود و تنها با اتخاذ تصمیمات صحیح و مسئولانه می‌توان به بهبود کیفیت هوا و سلامت جامعه کمک کرد. افزایش مصرف مازوت همواره به دلیل ناترازی گاز طبیعی و کمبود منابع سوخت دیگر است که به تبع آن نگرانی‌هایی را در مورد آلودگی هوا به‌ویژه در شهرهای بزرگ مانند تهران به همراه دارد. مانند انتشار آلودگی‌ها می‌شدید و افزایش بروز بیماری‌ها... که حاصل سوخت ناقص خودروها و مازوت سوزی و... است.

دلیل اصلی این بحران و اینکه هر سال وضعیتی نامطلوب‌تر از سال گذشته می‌شود چیست و آیا نمی‌توان اقدامی برای بهبود آن به غیر از تعطیلی مدارس و ادارات و... انجام داد؟

بحران فراگیر ناترازی انرژی در ایران به یک معضل جدی تبدیل شده‌است که ریشه‌های آن به سال‌ها پیش برمی‌گردد. این مشکل نه تنها به دولت فعلی بلکه به تمامی دولت‌های گذشته نیز مربوط می‌شود که نتوانسته‌اند راه حل‌های مؤثری برای مدیریت منابع انرژی ارائه دهند. در واقع، عدم برنامه‌ریزی و اقدام مناسب در این زمینه باعث شده که کشور به تدریج با کمبود شدید انرژی مواجه شود و فقدان اقدام مؤثر و عواقب آن مسئولین در طول سال‌ها به جای تمرکز بر حل بحران ناترازی، بیشتر در پی گذراندن دوره‌های خود بوده‌اند و ناترازی به سرطانی تبدیل شده که به تمامی بخش‌های اقتصادی و اجتماعی کشور سرایت کرده و پیامدهای آن به وضوح با مسائلی چون تعطیلی مدارس و ادارت و تهدید سلامت مردم

«آرامان ملی» در گفت‌وگو با نماینده ادوار مجلس بررسی می‌کند

آغاز تعطیلات در زنگ آلودگی هوا



صرف نظر از مازوت سوزی، نباید از نقش مخرب خودروها و سوخت

غیراستاندارد و احتراق ناقص وسایل نقلیه غافل شد. خودروها به

عنوان یکی از منابع اصلی آلودگی هوا، به شدت بر کیفیت زندگی مردم تأثیر می‌گذارد

و... قابل مشاهده است. از این رو قطعاً نیاز به راهکارهای فوری برای مقابله با این بحران اقداماتی فوری و مؤثر وجود دارد. باید به جای اتکاب به سوخت‌های فسیلی با کیفیت پایین مانند مازوت، به سمت توسعه منابع انرژی تجدیدپذیر و بهینه‌سازی مصرف انرژی حرکت کنیم، رویکردی که ما از سال‌ها پیش با حضور وزیر وقت آقای چیتچیان در دولت بر آن تأکید داشتیم، همچنین، برنامه‌ریزی برای ذخیره‌سازی آب داشته باشیم و همچنین اقدامات مناسب برای ادررفت آب در چرخه توزیع و... جلوگیری شود. این وضعیت نه تنها به سلامت جامعه آسیب می‌زند، بلکه می‌تواند به نارضایتی عمومی و بی‌اعتمادی به مسئولین نیز منجر شود. البته قطعاً برای بهبود وضعیت، نیاز به یک رویکرد جامع و همکاری بین بخش‌های مختلف حاکمیت و جامعه وجود دارد.

به نظر شما اقدامات فوری با اولویت در مواجهه با این معضل که هر ساله به شکلی پررنگ‌تر در قالب تشدید آلاینده‌ها و آلودگی هوا خود را به‌ویژه در کلانشهرها نشان می‌دهد تا جایی که حتی مانع از دید مناسب و... می‌شود چیست؟

عوامل چندگانه و تأثیرات آلودگی هوا در ایران به‌ویژه در فصل‌های سرد سال، به یک بحران جدی تبدیل شده‌است، البته این مشکل فقط به دلیل استفاده از مازوت در نیروگاه‌ها نیست، بلکه عوامل متعددی در این زمینه نقش دارند. یکی از اصلی‌ترین عوامل، احتراق ناقص خودروها و سوخت نامناسب آنهاست. این موضوع باعث می‌شود که میزان آلاینده‌های خروجی از خودروها به‌شدت افزایش یابد و در نتیجه کیفیت هوا به‌طور قابل توجهی کاهش یابد. مشکلات سیستم حمل و نقل عمومی علاوه بر احتراق ناقص خودروها، سیستم حمل و نقل عمومی نیز در وضعیت مناسبی قرار ندارد. بسیاری از خودروهای عمومی نیز به دلیل سوخت نامناسب و عدم نگهداری صحیح، دچار احتراق ناقص می‌شوند. این موضوع نه تنها به آلودگی هوا دامن می‌زند، بلکه باعث افزایش ترافیک و تردد خودروها در شهرهای بزرگ مانند تهران می‌شود. تأثیرات اجتماعی و اقتصادی این وضعیت می‌تواند به تعطیلی مدارس و ادارات منجر شود و به نارضایتی عمومی دامن‌بزند. در واقع، آلودگی‌هوانه تنها بر سلامت جسمی افراد تأثیر می‌گذارد، بلکه می‌تواند بر روحیه و کیفیت زندگی آنها نیز تأثیر منفی بگذارد. نیاز به راهکارهای جامع برای مقابله با این بحران، نیاز به یک رویکرد جامع و چندجانبه داریم. بهبود کیفیت سوخت، ارتقاء سیستم حمل و نقل عمومی و همچنین افزایش آگاهی عمومی در مورد استفاده بهینه از خودروهای می‌تواند به کاهش آلودگی‌ها کمک کند. همچنین، دولت باید به دنبال سرمایه‌گذاری در فناوری‌های پاک و تجدیدپذیر باشد تا از بروز بحران‌های مشابه در آینده جلوگیری کند. در نهایت، همکاری بین دولت، جامعه و بخش خصوصی برای ایجاد تغییرات لازم در این زمینه ضروری است. در حقیقت چالش‌ها و راهکارها آلودگی هوا در کلان‌شهرهایی مانند تهران به یکی از معضلات جدی تبدیل شده‌است که ریشه‌های آن به عوامل متعددی برمی‌گردد. یکی از این عوامل هم استفاده گسترده از سوخت مازوت در نیروگاه‌ها و کارخانه‌هاست. اما واقعیت این است که خودروها به عنوان یکی از منابع اصلی آلودگی آلاینده‌ها، نقش بسیار بیشتری در آلودگی هوا ایفا می‌کنند.

به نظر شما تغییرات اقلیمی چقدر در ناترازی انرژی در ابعاد و قالب‌های مختلف موثر است و در این خصوص آیا می‌توان اقدام مؤثر انجام داد؟

بله، کاهش منابع آبی و ناترازی زیست محیطی مانند خشک شدن برکه‌ها و تالاب‌ها، تأثیر عمیقی بر الگوهای بارش و وضعیت محیط زیست دارد. در سال‌های گذشته، این منابع آبی

دریچه

وضعیت بحرانی سدها

رصد وضعیت سدهای کشور بیانگر شرایط بحرانی است، به‌ویژه در استان‌هایی مانند تهران، اصفهان، خراسان رضوی، قم، هرمزگان، زنجان، کرمان و مرکزی که وضعیت سدها به مراتب بدتر از سایر مناطق است. این کاهش ذخایر آب می‌تواند تأثیرات جدی بر تأمین آب شرب، کشاورزی و صنعت در این مناطق داشته باشد.

بر اساس داده‌های منتشر شده، با ابتدای آذر ماه، حجم آب ورودی به سدها به یک میلیارد و ۹۸۰ میلیون مترمکعب رسیده‌است که در مقایسه با رقم سه میلیارد و ۱۹۰ میلیون مترمکعبی مدت مشابه سال گذشته، کاهش ۲۸ درصدی رانشان می‌دهد. همچنین، درصد پرشدگی مخازن سدها به ۲۲ درصد رسیده‌است که نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۲۶ درصد کمتر است.

رصد وضعیت سدهای کشور بیانگر شرایط بحرانی است، به‌ویژه در استان‌هایی مانند تهران، اصفهان، خراسان رضوی، قم، هرمزگان، زنجان، کرمان و مرکزی که وضعیت سدها به مراتب بدتر از سایر مناطق است. این کاهش ذخایر آب می‌تواند تأثیرات جدی بر تأمین آب شرب، کشاورزی و صنعت در این مناطق داشته باشد.

بررسی آخرین وضعیت سدهای تأمین‌کننده آب تهران و البرز نیز نشان دهنده کاهش قابل توجه ذخایر آب است.

بر این اساس با ابتدای آذر سال آبی جاری سد امیرکبیر با موجودی ۹ میلیون مترمکعب و تنها ۵ درصد پرشدگی، نسبت به مدت مشابه سال گذشته، کاهش ۸۷ درصدی راترجه بر کرده‌است. سد لار تنها ۱۱ میلیون مترمکعب ذخیره آب دارد و بایک درصد پرشدگی، کاهش ۵۷ درصدی نسبت به سال گذشته رانشان می‌دهد.

سد طالقان با ذخیره ۱۲۶ میلیون مترمکعب و ۳۲ درصد پرشدگی، کاهش ۴۲ درصدی نسبت به سال قبل را ثبت کرده‌است.

در استان ماملو با ذخیره ۲۴ میلیون مترمکعب و ۷ درصد پرشدگی، کاهش ۶۲ درصدی نسبت به سال گذشته راترجه بر کرده‌است.

ارتفاع کل ریزش‌های جوی از ابتدای مهر تا ۳۰ آبان تنها ۵.۶ میلیمتر بوده‌است. این در حالی است که در دوره‌های مشابه در امدت، متوسط بارندگی ۲۸.۷ میلیمتر و در سال آبی گذشته ۲۵ میلیمتر بوده‌است. این کاهش بارندگی به‌ویژه در استان فارس، کرمان، سیستان و بلوچستان، کهگیلویه و بویر احمد، بوشر، یزد، هرمزگان، قم و خراسان جنوبی به صفر رسیده‌است.

رتبه بارش کشور در دوره ۵۰ ساله آخر و نتایج مدل‌های پیش‌بینی بارش نیز این پایین‌تر به‌عنوان یکی از ناامناسب‌ترین دوره‌ها از نظر تولید منابع آب نشان می‌دهد.

وضعیت سدهای کشور به‌ویژه در استان‌های مرکزی و جنوبی با کاهش شدید ذخایر آب و بارندگی مواجه شده‌است. این شرایط بحرانی نیازمند اقدامات فوری و برنامه‌ریزی بلندمدت برای مدیریت منابع آب و جلوگیری از تشدید بحران در آینده‌است. مسئولان و ذی‌نفعان باید به‌سرعت تدابیر لازم را برای مقابله با این وضعیت اتخاذ کنند؛ از تأثیرات منفی آن بر زندگی مردم و اقتصاد کشور جلوگیری شود.

نسخه مهر تورم

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس تأکید کرد که طرح «رویش» زمانی به هدف خود یعنی تأمین پول نقد می‌رسد که دولت ابزارهای مالی خرد را به‌صورت واقعی فعال کند.

جعفرقادی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی، در گفت‌وگو با مهر، درباره طرح «رویش» و تلاش دولت برای هدایت سرمایه‌های موجود به سمت تولید و بازار سرمایه اظهار کرد: سال‌هاست در قانون برنامه برای موضوع تأکید کنند؛ اما اجرای آن ناقص مانده‌است. اکنون وزارت اقتصاد همان مسیر را با عنوان طرح رویش ادامه می‌دهد و برای پروژه‌های بزرگ، کنسرسیوم‌ها و ابزارهای مالی برای تأمین نیازهای ارزی و واحدهای تولیدی بهره‌برد. همه این موارد در اسناد قانونی وجود دارد و مسئوله اصلی اجرای دقیق و بدون تأخیر آن است.

قادی با اشاره به راهبرد اصلی دولت برای مقابله با تورم گفت: اگر دولت می‌گوید راهبرد اصلی این مهار تورم است، یکی از بهترین راه‌ها فعال‌سازی همین سرمایه‌های را کد مردم است. امروز حجم بزرگی از منابع در حساب‌ها، دارایی‌های غیرمولد یا بازارهای موازی بلوکه شده و نقش‌در نتیجه ندارند. اگر طرح رویش بتواند این منابع را به سمت فعالیت‌های مولد و تولیدات ارزش‌ر آرد هدایت کند، اثر آن در درآمدهای پایدار، کاهش ناترازی‌ها و تقویت بودجه دولت کاملاً قابل مشاهده خواهد بود.

وی تأکید کرد: رفع کسری بودجه و ناترازی‌ها تنها با افزایش درآمدهای مالیاتی و فروش دارایی‌ها ممکن نیست و باید به سمت تأمین مالی جدید رفت؛ سرمایه‌های خرد مردم، در کنار سرمایه‌گذاران بزرگ، می‌تواند موتور محرک طرح‌های پیش‌ران باشد. اما نکته مهم این است که ابزارهای تأمین مالی خرد همان چیزی که بارها در قانون برنامه آمده‌باقیل باشد. این ابزارها می‌تواند مشکل واحدهای کوچک و متوسط را حل کند؛ واحدهایی که گاهی برای گرفتن یک تسهیلات جزئی ما‌ها در پاسخ بانکی می‌مانند.

نه تنها به عنوان ذخایر آب عمل می‌کردند، بلکه نقش مهمی در ایجاد تعادل اکولوژیکی و تأمین رطوبت هوا داشتند. با کاهش این منابع، ما شاهد تغییرات قابل توجهی در الگوهای بارش و کیفیت آب و هوا هستیم. نقش برکه‌ها و مرداب‌ها برکه‌ها و مرداب‌ها به عنوان اکوسیستم‌های طبیعی، توانایی جذب و ذخیره آب باران را دارند. این منابع آبی به تنظیم دما و رطوبت کمک کرده و در نتیجه باعث افزایش بارش‌های طبیعی می‌شوند. وقتی که این منابع از بین می‌روند، نه تنها ظرفیت جذب آب کاهش می‌یابد، بلکه تبخیر و خشک شدن زمین‌ها نیز افزایش می‌یابد که به نوبه خود بر الگوهای بارش تأثیر منفی می‌گذارد. ناترازی در دیگر بخش‌ها این ناترازی آبی به عنوان یک زنجیره در دیگر بخش‌ها نیز مشاهده می‌شود. کاهش بارش‌ها به کاهش تولیدات کشاورزی، افزایش خطر خشکسالی و کاهش کیفیت زندگی در مناطق مختلف منجر می‌شود. به علاوه، این وضعیت می‌تواند به افزایش مهاجرت‌ها و فشار بر منابع شهری منجر شود، زیرا مردم دنبال مناطق با منابع آبی بهتر هستند. نیاز به مدیریت منابع آبی برای مقابله با این چالش‌ها و نیاز به یک رویکرد جامع در مدیریت منابع آبی داریم. این رویکرد باید شامل: حفاظت از منابع آبی با ایجاد برنامه‌های حفاظتی برای برکه‌ها و مرداب‌ها به منظور حفظ اکوسیستم‌های طبیعی و سرمایه‌گذاری در پروژه‌های ذخیره‌سازی آب و بهبود شبکه‌های آبیاری و افزایش آگاهی عمومی در مورد اهمیت منابع آبی و تأثیرات کاهش آنها بر محیط زیست و... همراه باشد. بدیهی است با اتخاذ راهکارهای مؤثر و پایدار، می‌توانیم به حفظ منابع آبی و بهبود وضعیت زیست محیطی کشور کمک کنیم. این اقدامات نه تنها به افزایش بارش‌ها و بهبود کیفیت زندگی کمک می‌کند، بلکه به توسعه پایدار کشور نیز منجر خواهد شد.

یکی از ناترازی‌های شدید در کشور، مربوط به ناترازی بنزین و چالش‌های موجود در این زمینه است. در این باره ارزیابی شما چیست؟

ناترازی بنزین و چالش‌های آن یکی از مسائل جدی و پیچیده‌ای است که ریشه‌های آن به عوامل مختلفی برمی‌گردد که نتوانسته‌ایم با وجود افزایش قیمت بنزین، به‌طور مؤثر قاچاق بنزین را کنترل کند و در عوض، مشکلات بیشتری را به وجود آورده‌است. در حال حاضر، بسیاری از خودروها به دلیل مصرف بالای سوخت و تولید ناقص، به ضرر اقتصادی تبدیل شده‌اند و این وضعیت نیاز به توجه و اقدام فوری دارد. قاچاق بنزین و ناکارآمدی مدیریتی قاچاق بنزین یکی از معضلاتی است که به دلیل قیمت پایین سوخت در کشور و عدم نظارت کافی، به شدت گسترش یافته‌است. افزایش قیمت بنزین به تنهایی نمی‌تواند این مشکل را حل کند، زیرا باید به عوامل زیرساختی و مدیریتی نیز توجه شود. مدیران ناکارآمد و عدم برنامه‌ریزی صحیح در این زمینه، باعث شده که کشور نتواند از ظرفیت‌های خود به درستی استفاده کند. سیستم حمل و نقل عمومی یکی دیگر از عوامل مؤثر در ناترازی بنزین، سیستم حمل و نقل عمومی ناقص و بنزین، سیستم حمل و نقل عمومی ناقص و ناکارآمد است. عدم توسعه و بهبود این سیستم باعث شده که مردم به استفاده از خودروهای شخصی روی آورند که این خود به افزایش مصرف بنزین و آلودگی هوا منجر می‌شود. اگر نیازهای شهروندان پاسخ دهد، می‌توان به کاهش مصرف بنزین و ناترازی آن کمک کرد. ایران به عنوان یکی از کشورهای غنی از منابع نفتی، ظرفیت بالایی برای تولید بنزین دارد. با استفاده از فناوری‌های نوین و بهینه‌سازی فرآیندهای تولید، کشور می‌تواند به خودکفایی در تولید بنزین دست یابد و حتی به صادرات آن نیز بپردازد. اما این امر نیازمند مدیریت کارآمد و برنامه‌ریزی دقیق است. در حال حاضر با توجه به وضعیت خودروسازی کشور و فقدان برنامه‌ریزی مناسب در این خصوص، می‌توان گفت چشم‌انداز روشنی دیده نمی‌شود. به جای اینکه سرمایه‌گذاری در این حوزه به بهبود کیفیت خودروها و کاهش وابستگی به واردات سوخت منجر شود، شاهد افزایش مشکلاتی هستیم که نه تنها به نفع مردم نیست، بلکه به آلودگی هوا و افزایش تصادفات نیز دامن می‌زند. سرمایه‌گذاری ناکارآمد سرمایه‌گذاری‌های برای تولید بنزین، به یک رویکرد جامع و هماهنگ داریم که شامل تغییرات ساختاری و فرهنگی در مدیریت کشور باشد. این تغییرات می‌تواند به بهبود کیفیت زندگی شهروندان و حفظ محیط زیست کمک کند و در نهایت به توسعه پایدار کشور منجر شود.