«کاکایی» در واکنش به برنامه بهارستان برای افزایش اختیارات نهادهای نظارتی در صنعت خودرو:

با نظارت‌های بیهوده صنعت خودرو را به نابودی کشانده‌اند

رامتین موثق

از ابتدای سال ۱۴۰۵، آشفتگی صنعت خودرو با ضریب افزایش یافته و خرید خودروی صفر بیش از پیش از سبد مصرف خانوارها خارج شده است. انتقادات نسبت به قیمت‌های رسمی خودروسازان نیز، هر روز ابعاد گسترده‌تری می‌یابد.

در این میان، برخی مسئولین ادعا دارند که این آشفتگی بازار نتیجه نبود نظارت است؛ برای مثال احسان قاضی‌زاده هاشمی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، می‌گوید که قیمت‌گذاری خودرو از اختیارات شورای رقابت و سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان خارج شده است. او می‌افزاید: «شورای رقابت نمی‌تواند بر اسناد مالی شرکت‌ها اثرگذاری خاصی داشته باشد و شیوه‌های فعلی باعث کنترل قیمت نشده است. سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان هم یک فرآیند طولانی برای تایید قیمت‌ها طی می‌کند، اما رویه‌های سازمان حمایت هم به بهانه ادامه تولید، باعث شده تا خودروساز هر قیمتی بخواهد اعمال کند.» این نماینده وعده داده است که مجلس به زودی به این موضوع ورود خواهد کرد و اختیارات این دو نهاد، احیا خواهد شد!

این در حالی است که برخی کارشناسان و تحلیلگران، منتقد جدی نظارت و دخالت دولت در صنعت و بازار خودرو هستند و زیان و وضعیت آشفته صنعت خودرو را از نتایج قیمت‌گذاری دستوری می‌دانند.

امیرحسن کاکایی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: نمایندگان مجلس تنها بر سر قیمت جنجال راه می‌اندازند اما به فکر مسائل دیگر صنعت خودرو نیستند. با نظارت‌های بیهوده صنعت خودرو را به کام نابودی کشانده‌اند و اکنون، با افزایش اختیارات شورای رقابت و سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان، به دنبال نظارت بیشتر و ایجاد دستور جدید هم هستند!

عدم نفع مصرف‌کننده از قیمت‌گذاری

یکی از منتقدین، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو است که در گفت‌وگو با اقتصاد ۲۴، می‌گوید: «آمارهای موجود و نمونه‌گیری از بازار نشان می‌دهد قیمت‌گذاری دستوری کوچک‌ترین کمکی به مصرف‌کننده واقعی نکرده است چرا که خریدار واقعی هرگز نتوانسته خودرو را با قیمت مصوب دریافت کند. از سوی دیگر، این سیاست نه تنها به رشد، توسعه و تعمیق صنعت خودرو کمکی نکرده، بلکه منجر به ایجاد زیان انباشته بالغ بر ۲۵۰ هزار میلیارد تومان برای دو خودروساز بزرگ کشور شده است.»

مهدی دادفر تاکید می‌کند: «تکرار یک راهکار اشتباه در طول زمان مشکلی را حل نمی‌کند و قیمت‌گذاری دستوری جز ایجاد بازار سیاه، هیچ دستاورد مثبت دیگری در صنعت خودرو نداشته است.» در مبانی علم اقتصاد دخالت دولت تنها در صورتی کارآمد است که انتفاع آن از مجموع زیان‌هایش بیشتر باشد بنابراین باید پرسید آیا این دو نهاد تاکنون برای صنعت خودرو مفید بوده‌اند که حال نمایندگان مجلس در پی افزایش اختیارات آن‌ها هستند؟

فرافکنی نمایندگان مجلس

یک تحلیلگر ارشد صنعت خودرو در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، درباره اظهارات عضو کمیسیون صنعت و معدن مجلس درباره کنار گذاشته شدن شورای رقابت از قیمت‌گذاری خودرو، عنوان کرد: وکلای مجلس گاه اظهارات زیبایی مطرح می‌کنند اما هیچوقت به صورت دقیق صحبت نمی‌کنند در صورتی که بیانات نمایندگان مجلس باید دارای پایه حقوقی دقیق باشد.

امیرحسن کاکایی افزود: اگر منظور ایشان اینست که قیمت خودرو در بازار آزاد کلا در اختیار حاکمیت نیست، تنها بدیهیات را یادآور شده‌اند و به صورت کلی، امروزه عده‌ای تنها می‌خواهند بدیهیات را مورد پرسش قرار دهند.

او تاکید کرد: نمایندگان مجلس به جای عذرخواهی و پذیرش اشتباه در کنترل قیمت خودرو در بازار آزاد، فرافکنی می‌کنند و می‌خواهند از خود سلب مسئولیت کنند و گرانی خودرو را به گردن نبود نظارت شورای رقابت یا دیگر نهادها، بیندازند اما واقعیت اینست که قیمت خودرو در بازار آزاد، سال‌هاست که مورد پرسش مردم است اما نمایندگان به جای پاسخ درست، تنها ادعاهایی از این دست مطرح می‌کنند و اشتباه خود را نمی‌پذیرند.

کارشناس و تحلیلگر ارشد صنعت خودرو: نمایندگان مجلس به جای عذرخواهی و پذیرش اشتباه در کنترل قیمت خودرو در بازار آزاد، فرافکنی می‌کنند و می‌خواهند از خود سلب مسئولیت کنند و گرانی خودرو را به گردن نبود نظارت شورای رقابت یا دیگر نهادها، بیندازند اما واقعیت این است که قیمت خودرو در بازار آزاد، سال‌هاست که مورد پرسش مردم است اما نمایندگان به جای پاسخ درست، تنها ادعاهایی از قبیل نبود نظارت موثر، مطرح می‌کنند

کدام نهادها در پروسه قیمت‌گذاری خودرو دخالت دارند؟

استاد دانشکده خودروسازی دانشگاه علم و صنعت در تشریح وظایف شورای رقابت در صنعت خودرو، اظهار کرد: چندین سال است که قیمت‌گذاری دیگر جزو وظایف شورای رقابت نیست و مدیریت رقابت، به عنوان وظیفه اصلی شورای رقابت، تعریف شده است.

کاکایی یادآور شد: شورای رقابت حدود ۱۵ سال پیش، دستورالعمل قیمت‌گذاری دستوری را برای خودروسازان تعریف و دستور اعمال آن را نیز صادر کرد. از ۱۵ سال پیش، رویه چندین بار تغییر کرد و اکنون اصل ماجرای قیمت‌گذاری، طبق قانون، جزو اختیارات سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان است.

او ادامه داد: مجری این قانون سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان است؛ حتی قبل از اینکه شورای رقابت هم به قیمت‌گذاری خودرو ورود کند، سازمان حمایت از طرف وزارت صمت این اقدامات را انجام می‌داد. بحث دیگری نیز مطرح شد که چه کسی اعلام‌کننده قیمت خودرو باشد؟ مثلا در مقطعی تصمیم بر این بود که خود شورای رقابت قیمت نهایی خودرو را اعلام کند اما پس از مدتی، این وظیفه از اختیارات شورای رقابت خارج شد و سازمان حمایت این وظیفه را به عهده گرفت. مجددا پس از مدتی، اعلام قیمت نهایی از حیطه وظایف سازمان حمایت هم خارج شد و قرعه این کار به نام خود خودروسازان افتاد.

به گفته این کارشناس، در حال حاضر دستورالعمل تعیین قیمت دست شورای رقابت است، عملیات محاسبه و تایید توسط سازمان حمایت انجام می‌شود و در نهایت اعلام قیمت توسط خودروساز صورت می‌گیرد.

قیمت‌گذاری دستوری سلیقه‌ای اعمال می‌شود

کاکایی مطرح کرد: اکنون وضعیت بدین ترتیب است و قیمت‌گذاری دستوری خودرو هیچ ربطی به اتفاقات بازار آزاد ندارد و قیمت‌گذاری در صنعت خودروسازی ما، در حوزه خودروهای سواری، تحت کنترل کامل و به صورت دستوری است.

او تصریح کرد: هرچند که ضابطه‌ای برای قیمت‌گذاری دستوری تعیین شده است، اما سلیقه‌ای اعمال می‌شود و همواره قیمت اعلامی خودرو پایین‌تر از درخواست خودروسازان، به خصوص ایران خودرو و سایپا، محاسبه می‌شود.

این استاد دانشگاه همچنین بیان داشت: ۲ سال است که قیمت خودروهای وارداتی از دستورالعمل قیمت‌گذاری دستوری خارج شده است و قیمت‌گذاری مونتاژی‌ها هم ابهام دارد؛ اما سازمان‌های حمایتی، مانند شیر، بر قیمت خودروهای سواری تولید داخل، نظارت دارند!

در همین لحظه بیش از ۳۰ نهاد در این صنعت دخالت می‌کنند و وضعیت را خراب کرده‌اند. حالا اگر ۵ نهاد دیگر هم برای نظارت اضافه کنیم، وضعیت بهتر نمی‌شود

به دنبال نظارت جدید نباشید!

کاکایی در ادامه و در پاسخ به این سوال که «عضو کمیسیون صنعت و معدن مجلس اذعان کرده است که مجلس به دنبال افزایش اختیارات سازمان حمایت و شورای رقابت در قیمت‌گذاری صنعت خودرو است؛ آیا این نهادها در صنعت خودرو کارایی داشته‌اند که دخالت بیشتری پیدا کنند؟»، اظهار داشت: حواسمان باشد که این نهادها همین اکنون هم دخیل هستند و تاکنون، هر اقدامی را برای کنترل قیمت‌ها، انجام داده‌اند.

او تاکید کرد: اما در واقعیت اقتصادی ثابت شده است که اولا، کنترل قیمت خودروسازی معادل کنترل قیمت بازار آزاد نیست و ثانیا، در تورم ۶۰ تا ۷۰ درصدی، انتظار کنترل قیمت خودرو و کاهش ۲۰ درصدی آن، دور از ذهن است.

این تحلیلگر بازار خودرو با تصریح اینکه دولتمردان در کنترل تورم ناتوان هستند و تنها به معلول‌های تورم فشار وارد می‌کنند، عنوان کرد: آقایان نماینده مجلس چرا قادر به کنترل تورم نیستند؟ چرا قیمت دارو و درمان ۶ برابر شده است و در برخی موارد به ۱۰ برابر هم رسیده است؟ در این وضعیت مقصر داروساز یا پزشک است؟ باید پاسخ داد که تنها مقصر تمام این نابسامانی‌ها، تورم است.

کاکایی ادامه داد: در همین لحظه بیش از ۳۰ نهاد در این صنعت دخالت می‌کنند و وضعیت را خراب کرده‌اند. حالا اگر ۵ نهاد دیگر هم برای نظارت اضافه کنیم، وضعیت بهتر نمی‌شود. دولت چرا برای نجات سایپا، که مدیریت دولتی هم دارد، هیچ اقدامی انجام نمی‌دهد؟ یک مثال ساده‌تر بزنم؛ ماده ۹۰ سیاست‌های ابلاغی اصل ۴۴ می‌گوید که اگر یک بنگاه اقتصادی در نتیجه قیمت‌گذاری دستوری دچار زیان شود، مقدار این زیان باید توسط دولت در بودجه سال آینده، تعیین و پرداخت شود اما چرا تاکنون خسارت ایران خودرو و سایپا در بودجه تعیین نشده است؟

او یادآوری کرد: طرح ساماندهی صنعت خودرو در سال ۱۴۰۰ تصویب و از سال ۱۴۰۱ اجرایی شد. آیا در این ۴ سال اوضاع صنعت خودرو بهتر شده است؟ همگان به صورت قاطعانه پاسخ منفی به این پرسش می‌دهند!

این کارشناس ارشد صنعت خودرو به خلف وعده‌های حاکمیت در صنعت خودرو اشاره کرد و گفت: قرار بود با واردات خودرو، قیمت‌ها پایین بیاید. قرار بود با آزادسازی واردات، خودروی اقتصادی به دست مردم برسد؛ آیا با واردات خودروی اقتصادی دست مردم رسیده یا کاهشی در قیمت‌های بازار اتفاق افتاده است؟ قرار بود با آزادسازی واردات در بازار رقابت ایجاد شود، اکنون آیا رقابتی ایجاد شده است؟ قرار بود خدمات پس از فروش بهتری ارائه شود، آیا در اینجا هم وضعیت بهتر شده است؟

کاکایی در پایان خاطرنشان کرد: نمایندگان مجلس تنها بر سر قیمت جنجال راه می‌اندازند اما به فکر مسائل دیگر صنعت خودرو نیستند. با نظارت‌های بیهوده صنعت خودرو را به کام نابودی کشانده‌اند و اکنون به دنبال نظارت بیشتر و ایجاد دستور جدید هم هستند!

خبر اقتصادی

یک مقام شرکت نفت:

جریمه مالیاتی ۲۰۰ همتی شرکت نفت قابل پرداخت نیست

معاون مالیاتی مدیریت مالی شرکت ملی نفت ایران با بیان اینکه «طبق ماده ۲۲ قانون پایانه‌های فروشگاهی، سازمان امور مالیاتی ۱۰ درصد کل فروش شرکت ملی نفت را جریمه محسوب کرده»، گفت: این میزان جریمه ۲۸۷ همت شده است و چون این رقم در بودجه شرکت ملی نفت، که شرکتی دولتی است، دیده نشده، اصلا قابلیت پرداخت وجود ندارد. به گزارش تسنیم، مرتضی روحی اذعان داشت: سازمان امور مالیاتی برای ۱۴۰۳ هم‌آمد ۵۳۰ همت جریمه برای شرکت ملی نفت در نظر گرفت؛ فارغ از اینکه شرکت ملی نفت بر اساس قانون ۶ کالا بیشتر ندارد و مشخص است به چه کسانی می‌دهد و صادرات شرکت نفت هم بر اساس مصوبات بالادستی، قابلیت افشای اطلاعات ندارد و سازمان امور مالیاتی بدون اینکه این‌ها را در نظر بگیرد، جریمه کرده است.

همزمان با شاخص ۹۶ درصدی کل کشور:

شاخص فلاکت در ۱۳ استان از ۱۰۰ درصد عبور کرد

شاخص فلاکت ایران در بهار ۱۴۰۵ به ۹۰ درصد رسید و در تیرماه تا ۹۶ درصد بالا رفت؛ ایلام صدرنشین ماند و تهران کمترین فشار ترکیبی را ثبت کرد. به گزارش تجارت‌نیوز، در بهار ۱۴۰۵ شاخص فلاکت در ۱۳ استان از مرز ۱۰۰ درصد عبور کرد؛ وضعیتی که نشان می‌دهد ترکیب تورم سنگین و ضعف بازار کار دیگر به چند استان محدود نیست. ایلام با شاخص ۱۱۳.۱ درصد در صدر جدول قرار گرفت. پس از آن لرستان با ۱۱۱.۵ درصد، کردستان با ۱۱۱.۱ درصد و کرمانشاه با ۱۱۰.۳ درصد ایستادند. تجمع چهار استان غربی در صدر جدول، از شکل‌گیری یک کانون جغرافیایی فشار اقتصادی حکایت دارد.

وزیر صمت در دیدار با همتای پاکستانی خواستار شد؛

رفع مشکلات کانتینرهای ایرانی منتقل شده به بندر کراچی در محاصره دریایی

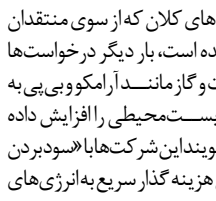
وزیر صنعت، معدن و تجارت، پیگیری فوری مشکلات مربوط به کانتینرهای ایرانی منتقل شده به بندر کراچی را خواستار شد و گفت: در پی محاصره دریایی اعمال شده علیه ایران، بخشی از کانتینرهای ایرانی به بندر کراچی منتقل شد که این موضوع مشکلاتی در انتقال محموله‌ها، تغییر بارنامه‌ها و هزینه‌های تأخیر برای تجار و صاحبان کالا ایجاد کرده است. به گزارش ایلنا، محمد اتابک در دیدار دوجانبه با جام کمال خان، وزیر بازرگانی پاکستان، خواستار پیگیری موضوع صدور مجوزهای انتقال و حمل دریایی، بخشودگی هزینه‌های انبارداری و رفع مشکلات تشریفاتی و اداری ترخیص و انتقال محموله‌ها شد.

معاون رفاه وزارت کار:

زمانبندی شارژ کالابرگ تغییر کرد

معاون رفاه و امور اقتصادی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی خبر داد: شارژ اعتبار کالابرگ الکترونیکی از مردادماه با زمانبندی جدید بر اساس رقم آخر کدملی ایرانیان مقیم کشور انجام می‌شود. به گزارش ایسنا، یعقوب اندایش توضیح داد: از این پس فرآیند واریز اعتبار به حساب سرپرستان خانوار در سه بازه زمانبندی پانزدهم هر ماه، بیست و پنجم هر ماه و پنجم ماه بعد انجام می‌شود. به طوری که سرپرستان خانواری که رقم آخر کدملی‌شان ۱، ۰ و ۲ باشد و خانوارهای تحت پوشش نهادهای حمایتی و نیروهای مسلح، هر ماه روز پانزدهم، سرپرست خانوارهای با رقم آخر کدملی ۳ تا ۶، هر ماه روز بیست و پنجم و سرپرست‌های با کدملی رقم ۷ تا ۹ روز پنجم ماه بعد اعتبار کالابرگی خود را دریافت می‌کنند.

سود ۹۳ میلیارد دلاری غول‌های نفتی در میانه جنگ



هشت غول نفتی در سه ماه پس از جنگ میان ایران، آمریکا و اسرائیل بیش از ۹۰ میلیارد دلار سود به دست آوردند. این در حالی است که قیمت نفت در بازارهای جهانی جهش چشم‌گیری پیدا کرده است و بسیاری از مردم با پیامدهای شوک نفتی ناشی از بسته شدن تنگه هرمز مواجه هستند. به گزارش تجارت‌نیوز، این سودهای کلان که از سوی منتقدان «سودهای جنگی» توصیف شده است، بار دیگر درخواست‌ها برای وادار کردن غول‌های نفت و گاز مانند آرامکو و بی‌پی به پرداخت هزینه خسارت‌های زیست‌محیطی را افزایش داده است. فعالان محیط زیست می‌گویند این شرکت‌ها با «سود بردن از رنج انسان‌ها» باید در تامین هزینه گذار سریع به انرژی‌های تجدیدپذیر مشارکت کنند.

شاخص کل بورس بیش از ۱۳۰ هزار واحد رشد کرد

شاخص کل بورس در پایان معاملات روز گذشته با افزایش ۱۳۰ هزار و ۵۴۹ واحدی به پنج میلیون و ۴۰۷ هزار و ۹۰۱ واحد رسید. به گزارش مهر، ارزش بازار در پایان معاملات دیروز ۱۵۵ میلیون و ۹۶ هزار و ۱۱۵.۳۹۱ میلیارد ثبت شد. همچنین تعداد معاملات به ۴۱۳ هزار و ۹۴۷ فقره رسید. ارزش معاملات بازار ۲۷۵ هزار و ۹۹۰.۴۸۷ میلیارد و حجم معاملات ۵۳ میلیارد و ۲۹۶ میلیون ثبت شده است. گفتنی است، شاخص کل با معیار هم‌وزن نیز ۳۶ هزار و ۷۴۲.۳۴ واحد افزایش یافت و به یک میلیون و ۵۳۴ هزار و ۵۶۱.۲۷ واحد رسید.

گزارش

مصائب این روزهای روستاییان قشم از تانکرهای چندمیلیونی تا چاه‌هایی که آبشان بوی مرگ می‌دهد

چهار ماه است شیر آب خانه‌مان باز نشده

میرا قربانی فر

بررسی‌های میدانی و گفت‌وگوی اختصاصی با ساکنان منطقه نشان می‌دهد در حالی که مردم برخی روستاها ماه‌هاست چشم‌انتظار باز شدن شیرهای آب هستند، حال ناچارند آب مورد نیاز خود را با تانکر تهیه کنند یا از منابعی استفاده کنند که حتی خودشان نیز به سالم بودن آن اطمینان ندارند؛ بحرانی که این روزها به یکی از جدی‌ترین مطالبات ساکنان بزرگ‌ترین جزیره ایران تبدیل شده است.

«چهار ماه است شیر آب خانه‌مان باز نشده. حالا فقط با تانکر زندگی می‌کنیم. من توانستم سه میلیون تومان بدهم و آب بخرم، اما خیلی از روستایی‌ها حتی همین پول را هم ندارند.» این روایت یکی از ساکنان روستای طبل در جزیره قشم است؛ جزیره‌ای که در میان آب‌های نیلگون خلیج فارس قرار دارد اما در برخی از روستاهایش، آب آشامیدنی به کالایی گران‌قیمت و کمیاب تبدیل شده است. بررسی‌های میدانی و گفت‌وگو با ساکنان منطقه نیز نشان می‌دهد در حالی که مردم برخی روستاها ماه‌هاست چشم‌انتظار باز شدن شیرهای آب هستند، حال ناچارند آب مورد نیاز خود را با تانکر تهیه کنند یا از منابعی استفاده کنند که حتی خودشان نیز به سالم بودن آن اطمینان ندارند؛ بحرانی که این روزها به یکی از جدی‌ترین مطالبات ساکنان بزرگ‌ترین جزیره ایران تبدیل شده است.

چهار ماه زندگی با تانکر

«آب لوله‌کشی ما ماهی یک بار هم باز نمی‌شود؛ الان هم تقریباً چهار ماه است که اصلاً باز نشده.» این اما نخستین جمله‌ای است که یکی از ساکنان روستای طبل در گفت‌وگو با آوش می‌گوید؛ جمله‌ای که بیش از هر آمار و عددی، وضعیت امروز برخی روستاهای قشم را توصیف می‌کند.

این ساکن قشم که می‌گوید از تهران برای زندگی به این جزیره رفته است به آوش توضیح می‌دهد که پس از آسیب دیدن یکی از تأسیسات آب‌شیرین کن در جریان حملات ماه‌های گذشته آمریکایی‌ها، وضعیت آب در بخشی از جزیره به شدت بحرانی شده است. به گفته او، اکنون تنها مقدار محدودی آب به‌وسیله تانکر میان برخی مناطق توزیع می‌شود و همین مقدار نیز پاسخگوی نیاز مردم نیست. او می‌گوید «فقط در حدی که بتوانند با تانکر آب می‌آورند. آب لوله‌کشی تقریباً قطع است و دیگر روی آن حساب نمی‌کنیم.»

هم‌چنین به گفته این قشم‌وند، خانواده‌هایی که توان مالی دارند، ناچار شده‌اند خودشان آب بخرند. روایت او در ادامه نیز وضعیت ساکنان را در روستاهای قشم این گونه توضیح می‌دهد که «من خودم از آب‌شیرین کن گامبرون تانکر خریدم. سه میلیون تومان فقط پول یک تانکر آب دادم تا برای خانه بیاورند.»

اما او بلافاصله مکث می‌کند و جمله‌ای می‌گوید که شاید از خود بحران دردناک‌تر باشد: «ما شاید بتوانیم پولش را بدهیم؛ اما خیلی از روستایی‌ها اصلاً چنین توانی ندارند.»

روستاهایی که چشم‌انتظار آب مانده‌اند

این شهروند نام چند روستا را نیز ذکر می‌کند؛ روستاهایی که به گفته او اکنون با کمبود شدید آب روبه‌رو هستند و به آوش می‌گوید «من مطمئنم که روستاهای طبل، سهیلی، معتمدآباد و دهخدا الان آب ندارند.»

همچنین به گفته او، اگرچه شهر قشم و تا حدودی درگهان به دلیل موقعیت شهری و گردشگری، در اولویت توزیع آب قرار می‌گیرند، اما وضعیت در بسیاری از روستاها متفاوت است. اما او توضیح می‌دهد «تا جایی که بتوانند به شهر قشم و درگهان می‌رسند، اما روستاها شرایط خیلی سخت‌تری دارند.»

روایت رسمی مسئولان ساکن چه می‌گوید؟

این روایت، البته که با اظهارات عبدالرحیم رضوانی، نایب‌رئیس شورای اسلامی بخش مرکزی قشم نیز هم‌خوانی دارد. او نیز در روزهای گذشته اعلام کرد که مشکل کمبود آب تنها به یک یا دو روستا محدود نیست و علاوه بر بخش مرکزی، بخش‌های شهاب، حرا و حتی برخی شهرهای جزیره نیز با تنش آبی روبه‌رو هستند.

رضوانی همچنین گفته که در برخی روستاها، مردم بیش از سه ماه منتظر وصل دوباره آب می‌مانند و پس از آن نیز تنها چند روز از آب شبکه استفاده می‌کنند.

وقتی آب، کالایی چندمیلیون تومانی می‌شود

مساله این است که شاید در بسیاری از شهرهای کشور، خرید آب معدنی تنها یک انتخاب شخصی باشد، اما اکنون در بخشی از روستاهای قشم، خرید آب دیگر انتخاب نیست؛ تنها راه ادامه زندگی است و عجیب نیست که حالا در قشم بشنویم که «الان فقط با تانکر زندگی می‌کنیم.»

اکنون روایت‌های میدانی و گفت‌وگو با جمعی از ساکنان قشم نشان می‌دهد که خانواده‌ها مجبور هستند هر بار هزینه‌های سنگینی برای خرید آب پرداخت کنند؛ هزینه‌ای که برای بسیاری از ساکنان روستاها قابل تأمین نیست.

از سوی دیگر همین موضوع را نایب‌رئیس شورای اسلامی بخش مرکزی قشم نیز تأیید کرده است. چنان که به گفته او، بسیاری از خانواده‌ها ناچار هستند آب مورد نیاز خود را با تانکر تهیه کنند؛ آن هم تانکرهایی که قیمت یک نمونه چهار هزار لیتری آن به حدود یک میلیون و ۴۰۰ هزار تومان رسیده است.

کارزاری برای آب

در همین حال از روز ۲ مردادماه نیز کارزار مردمی «جزیره قشم تشنه است» آغاز شده، و همین بحران آب را یکی از اصلی‌ترین محورهای اعتراض خود قرار داده است. در بخشی از متن این کارزار آمده است که هزاران خانواده ناچار شده‌اند آب مورد نیاز خود را با پرداخت هزینه‌های سنگین از تانکرهای سیار تهیه کنند؛ هزینه‌ای که برای بسیاری از خانوارها فراتر از توان مالی آن‌هاست. در این میان باید توجه کرد که مساله دیگر فقط هزینه نیست؛ بلکه نگرانی از آینده نیز به چشم می‌خورد. چنان چه یکی از ساکنان قشم نیز به آوش می‌گوید: «هر روز باید فکر کنیم اگر تانکر نیاید، چه کار باید بکنیم.»

او هم‌چنین تأکید می‌کند که بسیاری از خانواده‌ها دیگر امیدی به آب شبکه ندارند و زندگی خود را بر اساس زمان رسیدن تانکرها تنظیم کرده‌اند.

وقتی آب چاه، آخرین راه می‌شود

اما اگر هزینه‌های سنگین خرید آب، یک سوی بحران باشد، سوی دیگر آن، روایت‌هایی است که از ناچاری مردم حکایت می‌کند؛ روایت‌هایی که شنیدنشان دشوار است.

شهروندی که با آوش گفت‌وگو کرده، نیز می‌گوید برخی از اهالی دیگر حتی توان خرید تانکر آب را هم ندارند و به همین دلیل به منابع محلی پناه برده‌اند.

او در بخشی از گفت‌وگو، از صحبت یکی از کارکنان روستا نقل می‌کند و می‌گوید: «دیروز با یکی از کارمندهای روستا صحبت می‌کردم. می‌گفت دیگر قید آب شبکه را زده‌ایم. داریم از چاه‌هایی آب می‌کشیم که اینجا جمع شده‌اند. آب تمیزی نیست؛ حتی حیوان داخلشان می‌میرد، اما به هر حال آب شیرین است. برای خوردن استفاده نمی‌کنیم، اما برای کارهای روزمره مجبوریم همین آب را به خانه ببریم.»

این روایت، تصویری از بحرانی است که دیگر تنها به کمبود آب محدود نمی‌شود؛ بلکه بر کیفیت زندگی و نگرانی‌های بهداشتی مردم نیز سایه انداخته است. هرچند درباره کیفیت این منابع آبی نمی‌توان بر پایه یک روایت فردی قضاوت قطعی کرد، اما همین گفته‌ها نشان می‌دهد که بخشی از ساکنان، خود را ناچار به استفاده از منابعی می‌بینند که نسبت به سلامت آن‌ها اطمینان ندارند.

از سوی دیگر بحران آب در قشم، در روزهای اخیر از گلایه‌های پراکنده فراتر رفته و به مطالبه‌ای عمومی تبدیل شده است. دوم مردادماه، کارزار «جزیره قشم تشنه است؛ درخواست آب شرب پایدار برای قشم» آغاز شد؛ کارزاری که در آن خطاب به رئیس جمهور، وزیر نیرو، استاندار هرمزگان، مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب استان و رئیس سازمان منطقه آزاد قشم، خواسته شده است تأمین پایدار آب شرب در اولویت فوری قرار گیرد.

در متن این کارزار آمده که جزیره قشم با حدود ۱۵۰ هزار نفر جمعیت، شش شهر و حدود ۶۷ روستا، یکی از مهم‌ترین مناطق راهبردی، اقتصادی و گردشگری کشور است، اما بخش بزرگی از ساکنان آن همچنان از دسترسی پایدار به آب آشامیدنی محروم هستند. نویسندگان کارزار تأکید کرده‌اند که برخلاف تصور عمومی، آب پایدار تنها در شهر قشم و چند روستای همجوار برقرار است و ساکنان بخش عمده‌ای از شهرها و روستاهای دیگر، با کمبود شدید آب روبه‌رو هستند.

در این کارزار همچنین ادعا شده است که در بسیاری از مناطق، آب شبکه به صورت روزانه یا حتی هفتگی در دسترس نیست و برخی خانوارها به طور متوسط تنها هر ۱۰۰ روز یک بار به آب لوله‌کشی دسترسی پیدا می‌کنند؛ موضوعی که هزاران خانواده را ناچار به ذخیره‌سازی آب یا خرید آب از تانکرهای سیار کرده است.

از شورای قشم تا تریبون‌های نماز جمعه

اعتراض به وضعیت آب، تنها در میان مردم باقی نمانده و چند روز پس از آغاز این کارزار، عبدالرحیم رضوانی، نایب‌رئیس شورای اسلامی بخش مرکزی قشم، نیز با واکنش به اظهارات وزیر نیرو اعلام کرد که مشکل کمبود آب همچنان در بخش‌های مختلف جزیره ادامه دارد.

او گفت در برخی روستاها، مردم بیش از سه ماه در انتظار وصل دوباره آب می‌مانند و پس از آن نیز تنها برای چند روز از آب شبکه استفاده می‌کنند. به گفته او، مشکل تنها به بخش مرکزی محدود نیست و بخش‌های شهاب، حرا و حتی برخی شهرهای جزیره نیز با کمبود آب روبه‌رو هستند.

منبع: آوش