

عضو مرکز پژوهش‌های مجلس با بیان زمین‌گیر بودن ۲۰۰ فروند از ناوگان کشور:

# گرانی بنزین هواپیما بدون توسعه ناوگان راهگشا نیست



رامین موقی

از ابتدای تقدیم لایحه بودجه ۱۴۰۴ به مجلس، سوخت به یک مسئله چالشی در آن تبدیل شد. برخی به دلیل کاهش سهم واردات بنزین و افزایش نرخ ارز، درباره افزایش قیمت بنزین هشدار دادند اما دولت مدام این قضیه را تکذیب کرد و گفت که بودجه محل تعیین قیمت بنزین نیست.

اما این برای بنزین مصرفی خودروهاست، در بودجه صریحا اعلام شده است که نرخ بنزین هواپیماها باید افزایش پیدا کند. اکنون قیمت هر لیتر بنزین هواپیما ۶۰۰ تومان است و عده‌ای بر این اعتقادند که این قیمت به معنای مجانی بودن سوخت هواپیماهاست. اما جنرال برای آن فقط محدود به این مسائل نمی‌شود و ابعاد دیگری هم دارد. برای مثال در سال گذشته که بحث آزادسازی قیمت بلیت هواپیما داغ بود، مهر داد بندر پاش، وزیر راه دولت وقت، علت مخالفت خود را با آزادسازی بلیت هواپیما ارزان بودن قیمت سوخت هواپیماها اعلام می‌کرد.

اما به حال این قیمت برای سال آینده تغییر می‌کند و به گفته دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی به لیتری ۷ هزار تومان خواهد رسید. مقصود اسعدی سامانی اما تاثیر این گرانی برای بلیت‌رایی‌ا سال آینده می‌داند در صورتی که طبق قیمت رفته‌اند و شاهد رشد ۱۰ تا ۲۵ درصدی ماهانه و ۱۲۰ درصدی سالانه بلیت‌های هواپیما هستیم. برخی افراد دلیل این تورم را تحریم جدید علیه هواپیمایی ایران می‌دانند؛ این در حالیست که نرخ پروازهای ایرانی داخلی افزایش یافته و این موضوع ارتباطی با تحریم‌ها ندارد.

**سهم پایین حمل‌ونقل هوایی در ایران**

مدیر گروه حمل‌ونقل مرکز پژوهش‌های مجلس در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، با اشاره به اینکه بحث افزایش قیمت سوخت هواپیما در تبصره ۳ بودجه ۱۴۰۴ دیده شده است، عنوان کرد: در اینجا پیشنهاد شده است قیمت سوخت هوایی ما، که اکنون لیتسری ۶۰۰ تومان و تقریبا رایگان است، به قیمت ۳۰ درصد نرخ خرید سوخت از ایالات‌شکاه‌ها در سال ۱۴۰۴ برسد. یعنی تقریباً به حدود ۷ تا ۶ هزار تومان برای هر لیتر.

حمیدرضا فوری تصریح کرد: یسا این افزایش قیمت خیلی مخالف نیستیم منتهی نکته‌ مهمی که از دیدگاه حمل‌ونقل وجود دارد، اینست که اکنون

در حوزه حمل‌ونقل هواپیمان با چالش‌های بسیار جدی مواجه هستیم.

او درباره چالش‌های حمل‌ونقل هوایی ایران گفت: سرانه سفر هوایی ما در این حدود ۰.۲ است. این عدد در کشورهای دیگر بالاتر است به صورتی که مثلاً در ترکیه ۰.۱۳، در مازنی ۰.۱۹، در آلمان ۱.۳ و در آمریکا ۲.۸ است، یعنی به ازای هر نفر چند سفر هوایی انجام می‌شود اما در ایران به ازای هر نفر ۰.۲ سفر هوایی انجام می‌دهیم که عدد بسیار کمی است.

این کارشناس افزود: سهم سفرهای هوایی هم از سفرهای بین‌شهری ما چیزی در حدود ۳ درصد است اما در اتحادیه اروپا، سهم سفرهای هواپیمان از بین سفرهای بین‌شهریشان حدود ۱۵ درصد است؛ این در حالی است که در همان کشورهای اروپایی در اتحادیه اروپا، سهم سفرهای ریلی ۶.۸ درصد و سهم سفر اتوبوس و مینی‌بوس حدود ۸ درصد است. یعنی سفر با هواپیما تقریباً ۲ برابر سفر با اتوبوس و قطار انجام می‌شود.

به گفته فوری، در ایران سهم سفر با هواپیما حدود ۳ درصد است و سهم سفر با قطار نیز حدود ۲ درصد است اما سفر با اتوبوس ۱۴ درصد است و به این معنی است که سهم بازار حمل‌ونقل هواپیمان به شده کم شده است.

او همچنین اظهار کرد: در کشورهای دیگر دنیا بعد از کرونا تعداد مسافرهای هوایی دوباره حدود ۳۰ افزایش پیدا کرد منتهی ما بعد از کرونا تعداد مسافرهای هواپیمان افزایش پیدا نکرد و حتی مقداری هم کاهش پیدا کرد.

**در حوزه حمل‌ونقل هوایی**

**چالش‌های جدی داریم**

مدیر گروه حمل‌ونقل مرکز پژوهش‌های مجلس با عنوان اینکه سهم کم سفر هوایی به معنی این است که در حوزه حمل‌ونقل هوایی

میانگین سن ناوگان هوایی کشور بالا و حدود ۲۷ سال است. در طول ماه هم بالای ۲۰۰ فروند از کل ناوگان ما زمین‌گیر هستند و فقط کمتر از ۵۰ فروند از ناوگان کشور هستند که بالای ۲۵۰ ساعت پرواز دارند و مطابق عرف جهانی پرواز می‌کنند؛ مابقی ناوگان با زمین‌گیر هستند یا ساعت پروازیشان به دلیل خرابی یا دلایل دیگر بسیار پایین است و بهینه‌کار نمی‌کنند

می‌دهد و باعث می‌شود که بلیت هواپیما در ایران بی‌جهت گران شود. به صورتی که اگر این مسائل نبود شاید قیمت برخی بلیت‌های داخلی نصف قیمت کنونی‌شان بود.

**حاکمیت به بحث لوکس شدن سفر هوایی ورود کند**

مدیر گروه حمل‌ونقل مرکز پژوهش‌های مجلس خاطر نشان کرد: حمل‌ونقل هوایی را نباید لوکس فرض کنیم که بگوییم ۳ درصد جامعه از آن استفاده می‌کنند پس لوکس است؛ این فکر غلطی است.

فوری با عنوان اینکه نباید حمل‌ونقل هوایی را برای یک قشر خاص از جامعه بدانیم، ادامه داد: این تفکر غلط است و هیچ‌کجای دنیا چنین نیست و در ایران به دلیل بحث اقتصادی و سرمایه اجتماعی، حاکمیت باید در این قضیه ورود کند و اجازه ندهد سهم بازار حمل‌ونقل هوایی به این شکل باقی بماند و باید به صورتی مداخله کند تا سهم بازار افزایش پیدا کند.

او یادآور شد: اما یک دیدگاه بر حاکمیت حاکم بود به این شکل که برای قیمت‌سنسقف‌گذاری می‌کردند تا قیمت را به زور پایین نگه‌دارند که چالش‌های آن را در سال گذشته دیدیم و این روش نه تنها تعداد سفرهای هوایی کشور را افزایش نداد، بلکه کاهش هم داد.

**استفاده از درآمد افزایش قیمت سوخت برای توسعه ناوگان**

این تحلیلگر درباره راه‌حل مشکلات حمل‌ونقل هوایی اظهار کرد: راه‌حل در دست برمی‌گردد به نساوگان هوایی؛ باید دست مرکز حاکمیت در سیاست‌گذاری حمل‌ونقل هوایی به سمت ناوگان حمل‌ونقل هوایی برود.

فوری توضیح داد: برای اصلاح حمل‌ونقل هوایی، اگر ۳۰ درصد پارانیه سوخت گران می‌شود، باید این سیاست با تامین ناوگان نیز چاره‌شده؛ یعنی کمک‌کند که اگر سوخت گران و اوضاع وخیم‌تر می‌شود، هم‌زمان روی نساوگان هم سرمایه‌گذاری شود که این اثر را تعدیل کند تا بتوانیم هواپیمایی داشته باشیم که هزینه تامین و نگهداری آن کمتر باشد و در نتیجه قیمت تمام‌شده بلیتی که به مردم می‌دهیم، پایین‌تر باشد و سهم بازار حمل‌ونقل هوایی را از این طریق افزایش دهیم.

فوری تصریح کرد: این آمار معناداری است یعنی اینکه عملاً کمتر از ۵۰ فروند از ناوگان کشور است که مطابق عرف جهانی پرواز می‌کند و مابقی ناوگان یا زمین‌گیر هستند یا ساعت پروازیشان به دلیل خرابی یا ساعت پرواز بسیار پایین است و بهینه‌کار نمی‌کنند. ما به گفته او، هزینه تمام‌شده از ۵۰ فروند از ناوگان کشور هستند که بالای ۲۵۰ ساعت پرواز دارند.

فوری تصریح کرد: این آمار معناداری است یعنی اینکه عملاً کمتر از ۵۰ فروند از ناوگان کشور است که مطابق عرف

جهانی پرواز می‌کند و مابقی ناوگان یا زمین‌گیر هستند یا ساعت پروازیشان به دلیل خرابی یا ساعت پرواز بسیار پایین است و بهینه‌کار نمی‌کنند. ما به گفته او، هزینه تمام‌شده از ۵۰ فروند از ناوگان کشور هستند که بالای ۲۵۰ ساعت پرواز دارند.



فوری تصریح کرد: این آمار معناداری است یعنی اینکه عملاً کمتر از ۵۰ فروند از ناوگان کشور است که مطابق عرف

جهانی پرواز می‌کند و مابقی ناوگان یا زمین‌گیر هستند یا ساعت پروازیشان به دلیل خرابی یا ساعت پرواز بسیار پایین است و بهینه‌کار نمی‌کنند. ما به گفته او، هزینه تمام‌شده از ۵۰ فروند از ناوگان کشور هستند که بالای ۲۵۰ ساعت پرواز دارند.

فوری تصریح کرد: این آمار معناداری است یعنی اینکه عملاً کمتر از ۵۰ فروند از ناوگان کشور است که مطابق عرف

جهانی پرواز می‌کند و مابقی ناوگان یا زمین‌گیر هستند یا ساعت پروازیشان به دلیل خرابی یا ساعت پرواز بسیار پایین است و بهینه‌کار نمی‌کنند. ما به گفته او، هزینه تمام‌شده از ۵۰ فروند از ناوگان کشور هستند که بالای ۲۵۰ ساعت پرواز دارند.

فوری تصریح کرد: این آمار معناداری است یعنی اینکه عملاً کمتر از ۵۰ فروند از ناوگان کشور است که مطابق عرف

**خبر اقتصادی**

سختگوی کمیسیون تلفیق:

**دولت برای افزایش قیمت بنزین نیازی به قانون جدید ندارد**



سختگوی کمیسیون تلفیق لایحه بودجه ۱۴۰۴، گفت: ما ۳ میلیارد دلار هم برای واردات خودرو مصوب کردیم و تعرفه واردات را هم به ۶۰ درصد کاهش دادیم که

کمکی به مردم باشد. به گزارش اقتصادآنلاین، رحیم‌زارع در پاسخ به سوالاتی درباره احتمال افزایش نرخ بنزین، خاطر نشان کرد: در

لایحه بودجه هیچ افزایش قیمتی برای بنزین پیش‌بینی نشده

است. اما او همچنین توضیح داد که قانون هدفمندی یارانه‌ها این اختیار را به دولت داده است که در صورت نیاز، تغییراتی در قیمت‌ها ایجاد کند

دبیر انجمن صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی:

**آماده بازسازی بیروت هستیم**



دبیر انجمن صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی ایران بابیان اینکه اگر ریسک‌ها و هزینه‌های حضور شرکت‌های ایرانی در این بازار پوشش داده شود بخش خصوصی از حضور در بازسازی بیروت استقبال می‌کند، گفت: به هر حال با یک منطقه پرریسک مواجه هستیم اما از آنجایی که احیاناً منابع مورد نیاز از طرف ایران فاینانس می‌رسد، ریسک این بخش کاهش و ریسک متوجه درگیرهای و کشمکش‌های نظامی خواهد شد. به گزارش ایلنا، بهمن جاوید صالحی درباره جبران و کاهش ریسک حضور بخش خصوصی در بازسازی لبنان از سوی دولت ایران، اظهار داشت: دولت می‌تواند با استفاده از بیمه‌ها و ضمانت‌نامه‌ها کاهش قیمت تمام‌شده پروژه برای بخش خصوصی، این پروژه‌ها را برای بخش خصوصی جذاب کند.

عضو کمیسیون صنایع مجلس:

**اجرای مقصوبه مولدسازی**

**به بن‌بست رسیده است**

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: مولدسازی را ابتدا با سیاست‌های نادرست پیش‌رفت و در عمل شکست خورده است و دولت با این حجم از کسری بودجه عاجز از مولدسازی دارایی‌های خود است. به گزارش خبرگزاری مهر، روح‌الله یزدخواه افزود: آقایان باید از مسیر مجلس به سمت اجرای این تصمیم بروند و مجلس را از آن خط‌نزنند. در خصوصی سازی با این حجم از ظلمت، باز هم واگذاری‌های غلط و نادرست رخ داد اینکه چطور در مولدسازی، بدون مسیر مشخص قرار است این مسیر پیش برود؛ برای ما بیاهام دار.

عضو کمیسیون صنایع مجلس:

**اجرای مقصوبه مولدسازی**

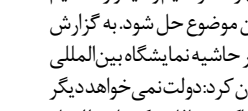
**به بن‌بست رسیده است**

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: مولدسازی را ابتدا با سیاست‌های نادرست پیش‌رفت و در عمل شکست خورده است و دولت با این حجم از کسری بودجه عاجز از مولدسازی دارایی‌های خود است. به گزارش خبرگزاری مهر، روح‌الله یزدخواه افزود: آقایان باید از مسیر مجلس به سمت اجرای این تصمیم بروند و مجلس را از آن خط‌نزنند. در خصوصی سازی با این حجم از ظلمت، باز هم واگذاری‌های غلط و نادرست رخ داد اینکه چطور در مولدسازی، بدون مسیر مشخص قرار است این مسیر پیش برود؛ برای ما بیاهام دار.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس:

**یک مقام وزارت صمت:**

**دولت دیگر کار معدن‌داری انجام نمی‌دهد**



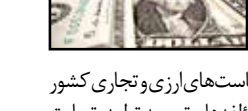
مدیرکل دفتر بهره‌برداری معادن وزارت صمت گفت:

تقسیم حقوق دولتی معادن فعلاً متوقف شده‌است. تفسیر دیوان محاسبات این است که حقوق دولتی جزئی از درآمدهای عمومی است و درآمدهای عمومی غیر قابل تقسیم است. مستندات لازم در این زمینه را به دیوان محاسبات و معاونت حقوقی ریاست جمهوری ارائه کرده‌ام و امیدوار هستیم با همراهی دیوان محاسبات این موضوع حل شود. به گزارش اقتصادآنلاین، مهدی حمیدی در حاشیه نشستگاه بین‌المللی ایران متاقدور جمع خبرنگاران بیان کرد: دولت نمی‌خواهد دیگر کار معدن‌داری انجام دهد، اما کار اکتشافات تکمیلی را انجام می‌دهد و در این زمینه برنامه دارد.

وزیر صمت:

**ارز حاصل از صادرات**

**باید در اختیار تولیدکننده باشد**



وزیر صمت گفت: حق تولیدکننده است که ارز حاصل از صادرات خود را در اختیار داشته باشد. به گزارش خبرگزاری مهر، محمد اتابک در دیدار با اعضای مجمع

کارآفرینان ایران، بابیان اینکه سیاست‌های ارزی و تجاری کشور

همسوس نیستند، افزود: باید به همه مؤلفه‌های توسعه، تولید و تجارت توجه کرد و بر همین مبنا ما پیشنهاد تشکیل شورای عالی صادرات را مطرح کردیم.

سپرست معاونت راهبری تولید شرکت برق حرارتی:

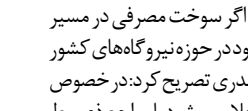
**سوخت ورودی به نیروگاه‌ها**

**امکان قاچاق ندارد**

سپرست معاونت راهبری تولید شرکت برق حرارتی باتاکید بر اینکه به هیچ‌عنوان امکان قاچاق سوخت از داخل مخازن نیروگاه‌ها وجود ندارد، گفت: محل تحویل سوخت نیروگاه‌ها، مخازن ذخیره‌سازی آن‌هاست و اگر سوخت مصرفی در مسیر فرایند تحویل با تخلف روبرو شود در حوزه نیروگاه‌های کشور نیست. به گزارش ایران‌نا، ناصر اسکندری تصریح کرد: در خصوص اظهاراتی که بعضاً در این زمینه اعلام می‌شود با مراجع ذی‌ربط مکاتبه و اعلام کرده‌ام که اگر مستندی دار، ارائه کنند که تا این لحظه نیز چیزی ارائه نشده‌است.

گمرک جمهوری اسلامی:

**مالیات سیگار ۵۰ درصد افزایش یافت**



مالیات هر نخ سیگار وارداتی با هر نشان پنجاه درصد و هر بسته تنباکوی پنجاه گرمی وارداتی آماده مصرف پنجاه و پنج درصد افزایش یافت. به گزارش

خبرگزاری مهر، گمرک ایران در بخشنامه‌ای مالیات سیگار و

تنباکوی پنجاه گرمی وارداتی علاوه بر مالیات بر ارزش افزوده از ابتدای سال ۱۴۰۳ را ابلاغ کرد. در نتیجه مالیات سال ۱۴۰۳ برای هر نخ سیگار وارداتی ۱۲۰۰۰ ریال (دوازده هزار ریال) و برای هر بسته تنباکوی پنجاه گرمی، ۴۲۵۰۰ ریال (پانصد و چهل و دو هزار و پانصد ریال) تعیین شد.



حمل‌ونقل هوایی را نینیم و یکر است سرراغ قیمت‌گذاری سوخت پرویم و یارانه آن را حذف کنیم، این گران شدن دوباره بر حاکمیت حاکم تاثیر گذار خواهد بود.

او با اشاره به اینکه قیمت تمام‌شده بلیت‌از این هم بیشتر می‌شود، تاکید کرد: پیش‌بینی شده است که برای هر بلیت فقط ۲۵۰ هزار تومان افزایش قیمت داشته باشیم و به نظر می‌رسد که این عدد، عدد چالش‌برانگیزی به نظر نرسد؛

اما با توجه به سهم کمتر بازار حمل‌ونقل هوایی نسبت به اتوبوس و قطار، باید کمک کنیم که سهم حمل‌ونقل هوایی بیشتر شود اما سیاستی اتخاذ می‌کنیم که اوضاع بدتر شود.

**گرانی بیشتر بلیت**

**با توجه به هزینه‌های سن بالای ناوگان**

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل، مشکل اصلی سهم پایین حمل‌ونقل هوایی در سفرها را ناوگان موجود دانست و گفت: اگر بلیت گران است و این امر باعث کاهش سهم حمل‌ونقل هوایی کشور می‌شود؛ به این دلیل است که میانگین سن ناوگان هوایی کشور بالا و حدود ۲۷ سال است. در طول ماه هم بالای ۲۰۰ فروند از کل ناوگان ما زمین‌گیر هستند و هیچ پروازی انجام نمی‌دهند؛ فقط کمتر از ۵۰ فروند از ناوگان کشور هستند که بالای ۲۵۰ ساعت پرواز دارند.

فوری تصریح کرد: این آمار معناداری است یعنی اینکه عملاً کمتر از ۵۰ فروند از ناوگان کشور است که مطابق عرف جهانی پرواز می‌کند و مابقی ناوگان یا زمین‌گیر هستند یا ساعت پروازیشان به دلیل خرابی یا ساعت پرواز بسیار پایین است و بهینه‌کار نمی‌کنند. ما به گفته او، هزینه تمام‌شده از ۵۰ فروند از ناوگان کشور هستند که بالای ۲۵۰ ساعت پرواز دارند.

فوری تصریح کرد: این آمار معناداری است یعنی اینکه عملاً کمتر از ۵۰ فروند از ناوگان کشور است که مطابق عرف

جهانی پرواز می‌کند و مابقی ناوگان یا زمین‌گیر هستند یا ساعت پروازیشان به دلیل خرابی یا ساعت پرواز بسیار پایین است و بهینه‌کار نمی‌کنند.

فوری تصریح کرد: این آمار معناداری است یعنی اینکه عملاً کمتر از ۵۰ فروند از ناوگان کشور است که مطابق عرف

جهانی پرواز می‌کند و مابقی ناوگان یا زمین‌گیر هستند یا ساعت پروازیشان به دلیل خرابی یا ساعت پرواز بسیار پایین است و بهینه‌کار نمی‌کنند. ما به گفته او، هزینه تمام‌شده از ۵۰ فروند از ناوگان کشور هستند که بالای ۲۵۰ ساعت پرواز دارند.

فوری تصریح کرد: این آمار معناداری است یعنی اینکه عملاً کمتر از ۵۰ فروند از ناوگان کشور است که مطابق عرف

جهانی پرواز می‌کند و مابقی ناوگان یا زمین‌گیر هستند یا ساعت پروازیشان به دلیل خرابی یا ساعت پرواز بسیار پایین است و بهینه‌کار نمی‌کنند. ما به گفته او، هزینه تمام‌شده از ۵۰ فروند از ناوگان کشور هستند که بالای ۲۵۰ ساعت پرواز دارند.

فوری تصریح کرد: این آمار معناداری است یعنی اینکه عملاً کمتر از ۵۰ فروند از ناوگان کشور است که مطابق عرف

جهانی پرواز می‌کند و مابقی ناوگان یا زمین‌گیر هستند یا ساعت پروازیشان به دلیل خرابی یا ساعت پرواز بسیار پایین است و بهینه‌کار نمی‌کنند. ما به گفته او، هزینه تمام‌شده از ۵۰ فروند از ناوگان کشور هستند که بالای ۲۵۰ ساعت پرواز دارند.

معاون پژوهشی مرکز ملی مطالعات آب اتاق بازرگانی پاسخ داد:

# چگونه دلارهای نفتی آب را به فنا دادند؟

معاون پژوهشی مرکز ملی مطالعات آب اتاق بازرگانی ایران

گفت: با ورود دلارهای نفتی؛ کشاورزی و کاربزه‌اتمدن کاپریزی مورد بی‌مهری قرار گرفت. تحولات سیاسی و اجتماعی کشور در دهه‌های ۳۰ و ۴۰ در کنار رشد اقتصادی و توسعه فن‌آوری میزان تقاضای آب را افزایش داد. در این دوره دو رویداد مهم در کشور رخ داد که تاثیر بسزایی در مدیریت منابع آب کشور داشت رویداد اول ورود تکنولوژی حفر چاه‌های عمیق بود. پیش از آن بهره‌برداری از منابع آب زیرزمینی از طریق حفر قنات یا چاه‌های دستی با عمق کم انجام می‌شد اما با ورود تکنولوژی حفر چاه عمیق امکان نفوذ به عمق سفره‌های زیرزمینی با حجم برداشت بسیار بیشتر فراهم شد.

عباس کشاورز در گفت‌وگو با ایلنا، درباره اوضاع آب‌های زیرزمینی در کشور با توجه به افزایش برداشت از آنها اظهار داشت: سطح وسیعی از سرزمین ایران دارای اقلیم خشک‌فراخشک است به گونه‌ای که نزدیک به ۸۵ درصد از سطح کشور اقلیمی،

خشک‌فراخشک و نیمه خشک داشته و تنها ۱۵ درصد از سطح کشور دارای اقلیم‌های مدیترانه‌ای نیمه‌مرطوب و در سطحی محدود، مرطوب است. به همین دلیل مسئله آب و نحوه استفاده بهینه از منابع آب همواره در ایران مورد توجه بوده است. ایران، با لاق در سطح وسیعی از بهینه این سرزمین، در طول تاریخ از کم‌آبی و گاهی بی‌آبی رنج برده‌اند. خشکسالی‌های شدید و طاقت‌فرسایی که در ایران رخ داده است در مواردی مردم را ناچار به کوچ و مهاجرت می‌کرد اما برای سازگاری با این شرایط، شیوه‌ها و روش‌های نوینی رابداع می‌کردند.

او ادامه داد: با وجود اینکه از مجموع ۱۰۳ میلیارد متر مکعب آب تجدیدپذیر کشور، سهم منابع آب زیرزمینی ۴۴ میلیارد مترمکعب است اما در حال حاضر سهم برداشت‌های مختلف از منابع آب زیرزمینی ۵۲ درصد از کل منابع آب کشور است، برداشت بی‌رویه و استمرار اضافه برداشت از منابع آب زیرزمینی موجب شد که از دهه ۶۰ تاکنون سالانه به طور متوسط حدود ۵ میلیون مترمکعب فراتر از ظرفیت تجدیدپذیر منابع آب زیرزمینی برداشت شود و اضافه برداشت مداوم برای هر سال از ۱۵۰ میلیون مترمکعب در برآورد متوسط به بیش از ۲۲۵ میلیارد متر مکعب و در برآوردهای بدبینانه به بیش از ۳۵۰ میلیارد متر مکعب رسیده است.

معاون پژوهشی مرکز ملی مطالعات آب اتاق بازرگانی ایران گفت: با ورود دلارهای نفتی؛ کشاورزی و کاربزه‌اتمدن کاپریزی مورد بی‌مهری قرار گرفت. تحولات سیاسی و اجتماعی کشور در دهه‌های ۳۰ و ۴۰ در کنار رشد اقتصادی و توسعه فن‌آوری میزان تقاضای آب را افزایش داد. در این دوره دو رویداد مهم در کشور رخ داد که تاثیر بسزایی در مدیریت منابع آب کشور داشت رویداد اول ورود تکنولوژی حفر چاه‌های عمیق بود. پیش از آن بهره‌برداری از منابع آب زیرزمینی از طریق حفر قنات یا چاه‌های دستی با عمق کم انجام می‌شد اما با ورود تکنولوژی حفر چاه عمیق امکان نفوذ به عمق سفره‌های زیرزمینی با حجم برداشت بسیار بیشتر فراهم شد.

عباس کشاورز در گفت‌وگو با ایلنا، درباره اوضاع آب‌های زیرزمینی در کشور با توجه به افزایش برداشت از آنها اظهار داشت: سطح وسیعی از سرزمین ایران دارای اقلیم خشک‌فراخشک است به گونه‌ای که نزدیک به ۸۵ درصد از سطح کشور اقلیمی،

معاون پژوهشی مرکز ملی مطالعات آب اتاق بازرگانی ایران

گفت: با ورود دلارهای نفتی؛ کشاورزی و کاربزه‌اتمدن کاپریزی مورد بی‌مهری قرار گرفت. تحولات سیاسی و اجتماعی کشور در دهه‌های ۳۰ و ۴۰ در کنار رشد اقتصادی و توسعه فن‌آوری میزان تقاضای آب را افزایش داد. در این دوره دو رویداد مهم در کشور رخ داد که تاثیر بسزایی در مدیریت منابع آب کشور داشت رویداد اول ورود تکنولوژی حفر چاه‌های عمیق بود. پیش از آن بهره‌برداری از منابع آب زیرزمینی از طریق حفر قنات یا چاه‌های دستی با عمق کم انجام می‌شد اما با ورود تکنولوژی حفر چاه عمیق امکان نفوذ به عمق سفره‌های زیرزمینی با حجم برداشت بسیار بیشتر فراهم شد.

عباس کشاورز در گفت‌وگو با ایلنا، درباره اوضاع آب‌های زیرزمینی در کشور با توجه به افزایش برداشت از آنها اظهار داشت: سطح وسیعی از سرزمین ایران دارای اقلیم خشک‌فراخشک است به گونه‌ای که نزدیک به ۸۵ درصد از سطح کشور اقلیمی،

خشک‌فراخشک و نیمه خشک داشته و تنها ۱۵ درصد از سطح کشور دارای اقلیم‌های مدیترانه‌ای نیمه‌مرطوب و در سطحی محدود، مرطوب است. به همین دلیل مسئله آب و نحوه استفاده بهینه از منابع آب همواره در ایران مورد توجه بوده است. ایران، با لاق در سطح وسیعی از بهینه این سرزمین، در طول تاریخ از کم‌آبی و گاهی بی‌آبی رنج برده‌اند. خشکسالی‌های شدید و طاقت‌فرسایی که در ایران رخ داده است در مواردی مردم را ناچار به کوچ و مهاجرت می‌کرد اما برای سازگاری با این شرایط، شیوه‌ها و روش‌های نوینی رابداع می‌کردند.

او ادامه داد: با وجود اینکه از مجموع ۱۰۳ میلیارد متر مکعب آب تجدیدپذیر کشور، سهم منابع آب زیرزمینی ۴۴ میلیارد مترمکعب است اما در حال حاضر سهم برداشت‌های مختلف از منابع آب زیرزمینی ۵۲ درصد از کل منابع آب کشور است، برداشت بی‌رویه و استمرار اضافه برداشت از منابع آب زیرزمینی موجب شد که از دهه ۶۰ تاکنون سالانه به طور متوسط حدود ۵ میلیون مترمکعب فراتر از ظرفیت تجدیدپذیر منابع آب زیرزمینی برداشت شود و اضافه برداشت مداوم برای هر سال از ۱۵۰ میلیون مترمکعب در برآورد متوسط به بیش از ۲۲۵ میلیارد متر مکعب و در برآوردهای بدبینانه به بیش از ۳۵۰ میلیارد متر مکعب رسیده است.

معاون پژوهشی مرکز ملی مطالعات آب اتاق بازرگانی ایران گفت: با ورود دلارهای نفتی؛ کشاورزی و کاربزه‌اتمدن کاپریزی مورد بی‌مهری قرار گرفت. تحولات سیاسی و اجتماعی کشور در دهه‌های ۳۰ و ۴۰ در کنار رشد اقتصادی و توسعه فن‌آوری میزان تقاضای آب را افزایش داد. در این دوره دو رویداد مهم در کشور رخ داد که تاثیر بسزایی در مدیریت منابع آب کشور داشت رویداد اول ورود تکنولوژی حفر چاه‌های عمیق بود. پیش از آن بهره‌برداری از منابع آب زیرزمینی از طریق حفر قنات یا چاه‌های دستی با عمق کم انجام می‌شد اما با ورود تکنولوژی حفر چاه عمیق امکان نفوذ به عمق سفره‌های زیرزمینی با حجم برداشت بسیار بیشتر فراهم شد.

عباس کشاورز در گفت‌وگو با ایلنا، درباره اوضاع آب‌های زیرزمینی در کشور با توجه به افزایش برداشت از آنها اظهار داشت: سطح وسیعی از سرزمین ایران دارای اقلیم خشک‌فراخشک است به گونه‌ای که نزدیک به ۸۵ درصد از سطح کشور اقلیمی،



به گفته یک کارشناس بانکی، سیاست‌های انقباضی بانک مرکزی باعث افزایش نرخ بهره بین بانکی شده و این موضوع می‌تواند با تغییر سیاست‌های بانک‌ها، اوضاع اقتصادی کشور را تحت تاثیر قرار دهد.

به گزارش تجارت‌نیوز، بررسی آمارهای بانک مرکزی از