ایران
Iran Daily Newspaper
دوشنبه
۱۹ مرداد ۱۴۰۵
۲۶ صفر ۱۴۴۸
سال
سی و دوم
شماره ۹۰۹۵
Monday
10 August 2026
Vol 9095

سوختی که خاموش نشد

•یادداشت•

مهدی عرب صادق
کارشناس دیپلماسی انرژی

سال‌هاست که واژه «امنیت انرژی» در ادبیات سیاست‌گذاری کشور تکرار می‌شود، اما کمتر دوره‌ای مانند یک سال گذشته، این مفهوم را از دل نظریه به دلِ میدان کشاند. کشوری که هم‌زمان با دو جبهه نظامی درگیر بود، ناچار بود ثابت کند چراغ خانه‌ها، چرخ کارخانه‌ها و باک خودروهای مردم، حتی در سخت‌ترین روزها، خاموش و خالی نمی‌ماند. این آزمونی نبود که بتوان با شعار از آن عبور کرد؛ آزمونی بود که پاسخش را باید در ذخایر استراتژیک، در سرعت تصمیم‌گیری، و در توان مدیریت بحران جست‌وجو کرد.

نکته اول که هر تحلیل‌گر منصفی باید به آن اذعان کند، این است که پایداری سوخت در شرایط جنگی، محصول یک تصمیم لحظه‌ای نیست؛ محصول زیرساختی است که سال‌ها پیش از بحران باید بنا شده باشد. اگر در روزهای سخت، صف‌های طولانی و بحران‌های گسترده در پمپ‌بنزین‌ها و نیروگاه‌ها شکل نگرفت، این نشانه نوعی برنامه‌ریزی است که در سایه، پیش‌تر آغاز شده بود؛ از تنوع‌بخشی به منابع تأمین گرفته تا تقویت ظرفیت ذخیره‌سازی.

اما آنچه این دوره را از دوره‌های عادی متمایز می‌کند، سرعت واکنش در لحظه بحران است. مدیریت هم‌زمان تأمین سوخت برای بخش نظامی، صنعتی و خانگی، بدون آن‌که یکی قربانی دیگری شود، کاری است که تنها با هماهنگی دقیق میان وزارت نفت، وزارت نیرو، و نهادهای امنیتی ممکن می‌شود. این هماهنگی، هرچند در پشت صحنه و دور از چشم رسانه‌ها رخ می‌دهد، اما سازنده همان تصویری است که مردم در خیابان و در باک خودروی خود لمس می‌کنند.

با این حال، انصاف علمی و رسانه‌ای حکم می‌کند که این روایت را یک‌سویه ننویسیم. در برخی نقاط کشور، بویژه در مناطق مرزی و کمتر برخوردار، فشار بر شبکه توزیع سوخت محسوس‌تر بود و شکاف میان تجربه مرکز و پیرامون، هشداری است که نباید نادیده گرفته شود. پایداری واقعی، زمانی معنا پیدا می‌کند که در دورافتاده‌ترین نقطه کشور نیز احساس شود، نه فقط در کلانشهرها.

آنچه از دل این یک سال می‌توان به‌عنوان درس راهبردی بیرون کشید، این است: امنیت انرژی دیگر یک پروژه زمان صلح نیست؛ باید بخشی از معماری دائمی دفاعی و اقتصادی کشور باشد. سرمایه‌گذاری در ذخیره‌سازی، تنوع منابع، و مقاوم‌سازی زیرساخت‌ها در برابر تهدیدات، نه یک انتخاب که یک ضرورت راهبردی است که باید در دوران آرامش برای روزهای طوفانی آماده شود.

آنچه دراین یک سال گذشت، شاید بهترین گواه بود بر این حقیقت که مدیریت سوخت در روزگار جنگ، آینه‌ای است از توان واقعی یک نظام اداری برای ایستادگی؛ آینه‌ای که اگرچه گاه لرزید، اما نشکست.

•دیدگاه•

خدمت خاموش فرزندان ایران در دفاع از حریم انرژی کشور

سعید داغینه
مدیر اندیشکده توسعه پایدار انرژی (پایا)

دولت آقای پزشکیان را باید دولت چالش‌های پیش‌بینی نشده در تاریخ نظام اسلامی دانست. وقوع دهها ترور، تهدید سرزمینی کشور، دو جنگ تمام عیار در دل ناترازی شدید انرژی هر کدام می‌توانست زمینه ایجاد یک بحران بزرگ اجتماعی با محوریت کمبود انرژی یا سوخت را فراهم کند. تلاش بی‌وقفه صنعت مردان و مدیران جهادی وزارت نفت و نیرو در کنار همراهی مردم و باور به صداقت دولت و حفظ آینده ایران سبب شد تا نمونه‌های بی‌نظیری از همدلی و همراهی ملی را شاهد باشیم. در کنار مجاهدت‌های عیان مانند شهادت‌های فرماندهان و رزمندگان کشور در دفاع از تمامیت ارضی، یک جهاد خاموش از دوسال پیش به پشتوانه ده‌ها زیرساخت عظیم صنعتی و انرژی در دو صنعت نفت و نیرو شکل گرفت تا کشوری که در تابستان و زمستان با قطعی‌های گسترده روبه‌رو بود و کمبود سوخت در تعطیلات رخ می‌داد، در دل بزرگ‌ترین تعطیلات جغرافیایی کمتر از گذشته کمبود انرژی را حس کند. حمله به انبار نفت شهران، شهرری، اراک و پالایشگاه‌های تهران و تبریز و عسلویه و شهادت ده‌ها نفر از پرسنل دولت که آخرین نمونه آن شهادت جانسوز محمد مؤیدی راننده شرکت پخش فراورده‌های نفتی در پل خمیر بندرعباس نمونه‌هایی از این مجاهدت‌های خاموش است. روایت تلاش و خدمات فرزندان کشور در حوزه انرژی در یک سال گذشته قطعاً در یک یادداشت رسانه‌ای نمی‌گنجد لذا در این فرصت به شرح اقدامات دولت در دو حوزه تأمین بنزین و گازوئیل پرداخته می‌شود.

روایت تأمین سوخت خودروهای شخصی

در بخش سوخت‌های مایع، شامل بنزین و گازوئیل حداکثر ظرفیت عرضه هرکدام در کشور حدود ۱۱۰ میلیون لیتر در روز است، این در حالی است که تقاضای روزانه گازوئیل از ۱۲۰ میلیون لیتر و تقاضای روزانه بنزین از ۱۳۰ میلیون لیتر فراتر می‌رود. در نتیجه، کشور از سال ۱۴۰۲ ناگزیر به واردات سوخت شده بود. افزون بر این، در ایام تعطیلات، بویژه در ماه‌های فروردین و شهریور، تقاضای بنزین حدود ۱۰ درصد بیش از میانگین سالانه می‌رفت. بنابراین کشور در حوزه سوخت مایع دچار شکاف بین عرضه و تقاضا است، اما از سال گذشته که کشور وارد دو جنگ تحمیلی ۱۲ روزه و ۱۶۰ روزه شده است، در کشور از نظر دسترسی به بنزین و گازوئیل، کمبود جدی از سمت مردم احساس نشد و بخشی از آن به اقدامات دولت در راستای مدیریت سبد سوخت مصرفی برمی‌گردد.

دولت برای مدیریت تأمین بنزین در دوسال اخیر اقدامات مؤثری انجام داده است. ایجاد سطوح قیمتی مختلف برای بنزین و کاهش سقف ذخیره‌سازی سهمیه بنزین، از آذرماه سال گذشته تا خردادماه سال جاری، به کنترل تقاضای این فرآورده کمک کرده است؛ به طوری‌که آمارها حکایت از کاهش حدود ۹ میلیون لیتر در روز در مجموع مصرف بنزین حکایت دارد. با توجه به اینکه میانگین مصرف بنزین در سال ۱۴۰۴ به ۱۳۵ میلیون لیتر در روز رسیده است، کاهش ۱۰ درصدی مصرف به معنای کاهش حدود ۱۳٫۵ میلیون لیتر از تقاضای روزانه بنزین خواهد بود. در این اقدام ظرفیت سوخت‌گیری و ذخیره سهمیه ۱۵۰۰ تومان نصف شد و برای بنزین ۳۰۰۰ تومان نیز سهمیه در نظر گرفته شد. از طرف دیگر، خودروهایی که مازاد سهمیه تقاضا داشتند، باید از کارت سوخت جایگاه استفاده نمایند که ظرفیت عرضه بنزین آن هم توسط دولت محدود شد. علاوه بر این، سهمیه سوخت خودروهای صفر و وارداتی از اواسط آذرماه ۱۴۰۴ به طور کامل صفر شد.

یک اقدام مهم دیگر در مدیریت سهمیه بنزین، انتخاب خودروی دریافت‌کننده سهمیه برای مالکان چندخودرویی بود که بایستی با مراجعه به سامانه هوشمند معرفی شده، خودرویی را که مایل هستند سهمیه نرخ اول (یارانه کامل) و نرخ دوم (نیمه یارانه‌ای) را دریافت کند، مشخص نمایند.

در کنار مدیریت سهمیه بنزین، دولت اقداماتی را در راستای ترویج سوخت CNG و خودروهای الکتریکی انجام داد که هر چند تأثیر محدودتری در مقایسه با مدیریت سهمیه بنزین داشتند؛ اما در کل اثر مثبتی روی کنترل تقاضای بنزین ایجاد شد. طبق اعلام مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، در هفت‌ماهه سال ۱۴۰۳، ۱۲ هزار و ۱۲۵ دستگاه خودرو دوگانه‌سوز شده‌اند که این رقم با رشد حدود ۱۶۸ درصدی به ۳۲ هزار و ۴۶۲ دستگاه در هفت‌ماهه سال ۱۴۰۴ رسید. همچنین دولت واردات و توزیع بنزین سوپر توسط بخش خصوصی را تسهیل نمود و این اقدام موجب واردات بیش از ۱۰ میلیون لیتر بنزین در سال ۱۴۰۴ شد.

روایت تأمین سوخت ناوگان و صنایع

مصرف گازوئیل کشور به دو بخش صنعتی و ناوگان سنگین تقسیم می‌شود. نیمی از گازوئیل کشور برای تردد ناوگان حمل‌ونقل عمومی درون شهری و برون شهری و حمل کالا استفاده می‌شود و نیمی دیگر به برخی صنایع و مصرف کشاورزی تخصیص می‌یابد. لذا اگرچه در موضوع گازوئیل مردم بطور مستقیم مصرف کننده نیستند اما چرخ حمل‌ونقل عمومی و صنایع و تولید کشور وابسته به تأمین این سوخت است. یکی از اقدامات دولت در مدیریت مصرف گازوئیل، توقف طرح رزاق و اختصاص مستقیم منابع مالی به ساکنان مناطق مرزی مشارکت‌کننده در این طرح بود که موجب کنترل تقاضای گازوئیل و نفت‌کوره به میزان حدود ۴ میلیون لیتر در روز شده است.

صدور بارنامه الکترونیک و توسعه پوشش طرح‌های سپهتن و سپاد در اجرای بخشی از آیین‌نامه اجرایی جزء (۲) بند (ب) ماده (۴۶) قانون برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران که در فروردین ماه سال ۱۴۰۴ تصویب شد توانسته است، تقاضای گازوئیل از سمت ناوگان حمل‌ونقل باری و مسافربری را مدیریت نماید. موضوع این آیین‌نامه تعیین سهمیه اعتباری نفت گاز در مسیرهای مربوط به بارنامه الکترونیکی بر خط است به طوری که بر اساس اطلاعات برخط و الکترونیکی بارنامه به خودروهای گازوئیلی سوخت تخصیص می‌یابد و خارج از بارنامه الکترونیکی، خودرها مجبور به خرید سوخت با قیمت‌های بالاتر هستند. طبق تبصره ۴ ماده ۵ آیین‌نامه، خودروها می‌توانند تا سقف سهمیه اعتباری خود که بر مبنای مسیر و محدوده شهری است با نرخ مصوب سوخت دریافت نمایند. در صورت نداشتن سهمیه اعتباری، خودروها می‌توانند حداکثر دو بار در ماه تا سقف ۴۰ درصد بیشتر از سهمیه اعتباری با نرخ ۵۰ درصد قیمت خرید گازوئیل ازپالایشگاه‌ها سوخت دریافت نمایند. در صورت فقدان سند حمل الکترونیک، تردد خارج از مسیر و اتمام سهمیه با نرخ پلکان اول و دوم، خودروها سوخت را با نرخ قیمت خرید گازوئیل از پالایشگاه‌ها خریداری می‌کنند.

ایجاد فرصت در دل تهدیدات

اقدامات دولت در افزایش تاب‌آوری صنعت نفت شامل ذخیره‌سازی سوخت، افزایش تولید پالایشگاهی کشور، توسعه سوخت جایگزین، تنوع بخشی به منابع انرژی از جمله تجدیدپذیرها، جریان‌سازی رسانه‌ای برای مشارکت مردم در کاهش مصرف سوخت، اطلاع‌رسانی در اقدامات و تمرکز و ادغام سازمان‌های مدیریت مصرف انرژی در سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی همگی مقدمات یک طرح بزرگ و زمین مانده در موضوع انرژی کشور است. طرح دولت که بارها از زبان ریاست محترم جمهور بیان شده است، واگذاری مدیریت انرژی کشور به مردم در قالب بازارهای بهینه‌سازی مصرف سوخت و اعطای یارانه انرژی به مصرف کننده نهایی مشابه با طرح کالابرگ است. این اقدام اگرچه دارای ظرافت‌ها و ملاحظات ویژه و مهمی است، اما تجربه همراهی بی‌نظیر مردم در دوره جنگ و بسیج اراده ملی نشان داده است که با صداقت و مدیریت جهادگونه مسئولان امکان ایجاد فرصت آزادسازی ۱۲۰ میلیارد دلار یارانه انرژی حتی در دل سخت‌ترین تهدیدات دشمن وجود دارد. دولت و مردم توان و اراده اصلاح وضعیت ناترازی انرژی کشور را دارند.

> تجربه همراهی بی‌نظیر مردم در دوره جنگ و بسیج اراده ملی نشان داده است که با صداقت و مدیریت جهادگونه مسئولان امکان ایجاد فرصت آزادسازی ۱۲۰میلیارد دلار یارانه انرژی حتی در دل سخت‌ترین تهدیدات دشمن وجود دارد. دولت و مردم توان و اراده اصلاح وضعیت ناترازی انرژی کشور را دارند

•درنگ•

پای کار ماندند برای تداوم جریان انرژی

حسن مرادی
کارشناس انرژی

یک سال گذشته را می‌توان یکی از پرتنش‌ترین دوره‌ها برای زیرساخت‌های کشور دانست؛ دوره‌ای که در آن، دو جنگ و مجموعه‌ای از حوادث پیش‌بینی‌نشده، بخش‌هایی از زیرساخت‌های حیاتی را تحت فشار قرار داد. در چنین شرایطی، مسأله فقط حفاظت از تأسیسات و بازسازی آسیب‌ها نبود؛ تداوم خدمت‌رسانی به میلیون‌ها نفر و حفظ جریان انرژی در شرایطی که بخشی از زیرساخت‌ها هدف حمله قرار گرفته بود، خود به یک مأموریت بزرگ تبدیل شد.

در این میان، دولت تلاش کرد با تکیه بر ظرفیت‌های موجود، روند ارائه خدمات را متوقف نکند و حتی در سخت‌ترین روزها، جریان انرژی و سوخت را در کشور حفظ کند. این مدیریت البته صرفاً به عملکرد دستگاه‌های دولتی محدود نبود و در بسیاری از مقاطع، همکاری و همراهی مردم نیز به بخش مهمی از مدیریت بحران تبدیل شد. یکی از اولین چالش‌ها در روزهای جنگ، جابه‌جایی گسترده جمعیت بود. با آغاز حملات، بخشی از مردم تهران و دیگر شهرهای بزرگ برای دور شدن از مناطق در معرض خطر، راهی شهرهای کوچک‌تر، مناطق روستایی و شهرهای امن‌تر شدند. این جابه‌جایی ناگهانی، فشار قابل‌توجهی بر زیرساخت‌های شهرهای مقصد وارد کرد؛ زیرساخت‌هایی که اساساً برای چنین حجم جمعیتی طراحی نشده بودند.

در برخی روستاها و شهرهای اطراف تهران، افزایش ناگهانی جمعیت حتی تأمین آب و سایر خدمات پایه را با دشواری مواجه کرد. مدیریت این موج جمعیتی، خود به یک مسأله فوری تبدیل شده بود؛ چراکه باید هم نیازهای اولیه جمعیت جابه‌جا شده پاسخ داده می‌شد و هم زیرساخت‌های انرژی و سوخت متناسب با شرایط جدید، فعال باقی می‌ماند.

با گسترش دامنه جنگ، چالش وارد مرحله دیگری شد. زیرساخت‌های انرژی نیز از گزند حملات در امان نماندند. بخشی از تأسیسات پالایشی و مراکز ذخیره‌سازی در تهران هدف قرار گرفتند و برخی مخازن و تأسیسات با آسیب مواجه شدند. اهمیت این مراکز تنها به موقعیت جغرافیایی آنها محدود نمی‌شد؛ هر یک از این تأسیسات بخشی از زنجیره تأمین و ذخیره‌سازی سوخت کشور را بر عهده داشتند و آسیب به آنها می‌توانست در صورت نبود جایگزین، به اختلال در عرضه منجر شود.

در چنین شرایطی، سرعت واکنش اهمیت ویژه‌ای پیدا کرد. آسیب به یک مرکز ذخیره‌سازی یا یک خط انتقال، صرفاً یک خسارت فنی نبود؛ زیرا هر اختلال در این زنجیره می‌توانست حلقه‌های بعدی را نیز تحت تأثیر قرار دهد. بنابراین، ترمیم سریع زیرساخت‌های آسیب‌دیده و فعال نگه داشتن مسیرهای جایگزین، به یکی از محورهای اصلی مدیریت بحران تبدیل شد.

در بخش انتقال انرژی نیز شرایط مشابهی وجود داشت. حتی نقاطی دورافتاده و صعب‌العبور از جمله برخی دکل‌ها و تأسیسات خطوط انتقال، هدف حمله قرار گرفتند. بازگرداندن این خطوط به مدار، در بسیاری از موارد نیازمند دسترسی به مناطقی دشوار و انجام عملیات فنی در شرایطی غیرعادی بود. با این حال، فرآیند تعمیر و بازسازی با سرعت دنبال شد تا جریان انتقال انرژی دوباره به شرایط پایدار بازگردد.

همزمان، موج جابه‌جایی مردم به سمت شهرهای شمالی و مناطق امن‌تر ادامه داشت. شهرهایی مانند دماوند، فیروزکوه، شهریار، رودهن، ساوجبلاغ و هشتگرد، در مقاطعی با افزایش قابل‌توجه جمعیت مواجه شدند. این جابه‌جایی گسترده به معنای افزایش ناگهانی تقاضا برای سوخت در مسیرهای خروجی، شهرهای مقصد و محورهای مواصلاتی بود.

در چنین وضعیتی، حفظ جریان عرضه سوخت اهمیت مضاعف داشت. خودروهایی که از مناطق درگیر خارج می‌شدند، باید در مسیر و مقصد امکان سوختگیری می‌داشتند. در صورت شکل‌گیری کمبود، علاوه بر ایجاد اختلال در جابه‌جایی مردم، زمینه برای شکل‌گیری بازار غیررسمی و افزایش قیمت نیز فراهم می‌شد، اما با استفاده از ظرفیت‌های موجود و اعزام ناوگان حمل سوخت، تلاش شد جریان عرضه در مسیرهای مختلف حفظ شود. انتقال سوخت با تانکرها و استفاده از ظرفیت‌های جایگزین، یکی از اقداماتی بود که به استمرار خدمت‌رسانی در روزهای بحرانی کمک کرد. در نتیجه، حتی در شرایطی که تقاضا به طور ناگهانی افزایش یافته بود، شبکه توزیع توانست خود را با شرایط جدید تطبیق دهد.

بحران البته به بخش پالایش و ذخیره‌سازی محدود نماند و بخشی از زیرساخت‌های تولید و صنایع انرژی‌بر نیز تحت تأثیر حملات قرار گرفت. آسیب به برخی تأسیسات در عسلویه و مجتمع‌های پتروشیمی ماهشهر، از جمله رخدادهایی بود که می‌توانست زنجیره‌ای از پیامدهای اقتصادی و صنعتی ایجاد کند. در برخی موارد، تأسیسات یوتیلیتی و بخش‌های تأمین‌کننده برق مجتمع‌های پتروشیمی آسیب دیدند و در پی آن، تعدادی از واحدهای تولیدی از مدار خارج شدند. اهمیت این موضوع از آن جهت بود که مجتمع‌های پتروشیمی در یک زنجیره به یکدیگر متصل‌اند و خوراک و محصولات برخی واحدها، برای فعالیت واحدهای دیگر اهمیت دارد. بنابراین، توقف یک بخش می‌تواند بر حلقه‌های بعدی زنجیره نیز اثر بگذارد.

به همین دلیل، عملیات تعمیر و بازگرداندن تأسیسات به مدار، با سرعت دنبال شد. در چنین شرایطی، زمان به یکی از مهم‌ترین متغیرهای مدیریت بحران تبدیل می‌شود. هر ساعت تأخیر در بازسازی یک تأسیسات می‌تواند به معنای طولانی‌تر شدن اختلال در زنجیره تولید و انتقال باشد. از همین رو، حضور نیروهای فنی در محل و تلاش برای بازگرداندن سریع واحدهای آسیب‌دیده، بخش مهمی از روند مدیریت بحران بود.

همین رویکرد در مورد شبکه حمل‌ونقل و ارتباطی نیز دنبال شد. در برخی مناطق، آسیب به جاده‌ها و پل‌ها می‌توانست روند جابه‌جایی سوخت و تجهیزات را مختل کند. استفاده از مسیرهای فرعی و ظرفیت‌های جایگزین، راهکاری بود که امکان تداوم عبور و مرور و انتقال اقلام مورد نیاز را فراهم کرد.

در این میان، نقش نیروی انسانی را نیز نمی‌توان نادیده گرفت. مدیریت بحران در حوزه انرژی، صرفاً تصمیم‌گیری از پشت میز نیست. در روزهایی که دمای هوا در مناطق جنوبی کشور به حدود ۵۰ درجه می‌رسید، نیروهای عملیاتی و فنی در محل تأسیسات حضور داشتند و برای حفظ جریان تولید، انتقال و توزیع انرژی فعالیت می‌کردند.

عسلویه به عنوان یکی از مهم‌ترین قطب‌های انرژی کشور، نمونه‌ای روشن از اهمیت این حضور میدانی بود. هرگونه اختلال طولانی‌مدت در این منطقه می‌توانست بخش‌های مختلف زنجیره انرژی کشور را تحت تأثیر قرار دهد. از این رو، ترمیم آسیب‌ها و بازگرداندن تأسیسات به مدار، با جدیت دنبال شد تا جریان انرژی متوقف نشود.

با این حال، روایت تاب‌آوری انرژی تنها روایت دولت و نیروهای عملیاتی نیست. در بحران‌های بزرگ، هیچ دستگاهی به تنهایی قادر به مدیریت همه ابعاد بحران نیست و رفتار جامعه نیز می‌تواند بخشی از ظرفیت مدیریت بحران را تشکیل دهد.

در روزهای جنگ، نمونه‌هایی از صرفه‌جویی و همراهی مردم در مصرف انرژی دیده شد. در تهران، شهری که با احتساب مناطق پیرامونی جمعیتی بسیار بزرگ را در خود جای داده است، حتی کاهش محدود مصرف در مقیاس خانوار می‌تواند در مجموع، تأثیر قابل توجهی بر شبکه انرژی داشته باشد.

روایت‌هایی از خانواده‌هایی منتشر شد که برای کاهش مصرف برق، چراغ‌های غیرضروری خانه را خاموش و حتی در برخی مواقع از نور تلفن همراه استفاده می‌کردند. منطق این رفتار ساده بود، یک چراغ کمتر در یک خانه، اگر در مقیاس گسترده تکرار شود، می‌تواند بخشی از ظرفیت شبکه را آزاد کند؛ ظرفیتی که در نقطه‌ای دیگر ممکن است برای تأمین برق یک بیمارستان یا حفظ سرمایش یک مرکز درمانی در مناطق گرم جنوب مورد استفاده قرار گیرد.

این رفتار را می‌توان یکی از جلوه‌های کمتر دیده‌شده تاب‌آوری اجتماعی دانست. مدیریت بحران فقط به معنای افزایش تولید یا تعمیر یک خط آسیب‌دیده نیست؛ گاهی خاموش کردن یک چراغ، کاهش مصرف یک وسیله سرمایشی یا صرفه‌جویی در مصرف سوخت نیز می‌تواند به اندازه یک اقدام فنی، در عبور از بحران مؤثر باشد.

از این منظر، یکی از مهم‌ترین دستاوردهای این دوره را باید در توان مدیریت شرایط غیرعادی جست‌وجو کرد؛ اینکه با وجود فشار همزمان بر بخش‌های مختلف زیرساختی، تلاش شد چراغ بخش‌های حیاتی کشور روشن بماند، سوخت در مسیرهای مورد نیاز جریان داشته باشد و تولید و انتقال انرژی تا حد امکان استمرار پیدا کند. تجربه این دوره همچنین یادآور یک واقعیت مهم است که زیرساخت‌های انرژی تنها زمانی تاب‌آور می‌شوند که در کنار ظرفیت فنی و تجهیزات، نیروی انسانی آماده و جامعه همراه نیز وجود داشته باشد. آنچه در روزهای دشوار به استمرار خدمت‌رسانی کمک کرد، ترکیبی از مدیریت میدانی، سرعت در ترمیم، استفاده از ظرفیت‌های جایگزین و همراهی مردمی بود؛ مجموعه‌ای که اجازه داد یکی از حیاتی‌ترین زنجیره‌های کشور، حتی در شرایطی کم‌سابقه، به فعالیت خود ادامه دهد.

> آنچه در روزهای دشوار به استمرار خدمت‌رسانی کمک کرد، ترکیبی از مدیریت میدانی، سرعت در ترمیم، استفاده از ظرفیت‌های جایگزین و همراهی مردمی بود؛ مجموعه‌ای که اجازه داد یکی از حیاتی‌ترین زنجیره‌های کشور، حتی در شرایطی کم‌سابقه، به فعالیت خود ادامه دهد

•نگاه•

از پالایشگاه تا جایگاه؛ زنجیره‌ای که قطع نشد

رضا مهدوی‌پور
کارشناس انرژی

با وجود آسیب‌دیدگی برخی از پالایشگاه‌های گازی در پارس جنوبی که در مقطعی تا ۲۳۰ میلیون مترمکعب از ظرفیت فرآورش گاز طبیعی را از مدار خارج کرد، همچنین آسیب به بخشی از زیرساخت‌های ذخیره‌سازی فرآورده در تهران در جریان دو جنگ تحمیلی ۱۲روزه و ۴۰روزه رمضان و از دست رفتن بخشی از ظرفیت تولید پالایشگاه نفت لاوان در روزهای پایانی جنگ رمضان، اما خوشبختانه در بیش از ۴۵۰۰ جایگاه عرضه سوخت و فرآورده‌های نفتی در سراسر کشور اختلالی در تأمین و عرضه سوخت ایجاد نشد.

در این شرایط، یکی از اقدامات سیاستی دولت، بازتنظیم سهمیه‌های کارت سوخت بود؛ به‌گونه‌ای که سهمیه از ۱۰۰ لیتر به ۷۰ لیتر و سپس به ۵۰ لیتر کاهش یافت. همچنین سهمیه یارانه‌ای در مقطعی محدود شد تا از یک سو انحراف و مصرف خارج از الگوی سوخت به حداقل برسد و از سوی دیگر، دسترسی تمامی خودروها به سوخت در جایگاه‌ها تسهیل شود. این پایداری در تأمین و عرضه سوخت، حاصل مجموعه اقداماتی بود که از سوی دولت، وزارت نفت، شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در بخش‌های مختلف زنجیره، از تولید و انتقال گرفته تا ذخیره‌سازی و توزیع، انجام شد. در نهایت نیز شبکه گسترده بیش از ۴۵۰۰ جایگاه عرضه سوخت کشور توانست بدون اختلال به فعالیت خود ادامه دهد. همچنین همراهی مردم و مشارکت آنها در کمپین‌ها و پویش‌های مرتبط با مدیریت و بهینه‌سازی مصرف انرژی نیز در تداوم این روند مؤثر بود. از سوی دیگر، کشور از ظرفیت قابل توجهی در بخش پالایش نفت و فرآورش گاز برخوردار است و ظرفیت‌های بالقوه‌ای برای تولید انواع فرآورده‌های نفتی در پالایشگاه‌ها، مجتمع‌های پتروشیمی و برخی واحدهای پالایشی خصوصی وجود دارد. در شرایط جنگی، این ظرفیت‌ها به کار گرفته شد تا توان بالقوه تولید فرآورده‌هایی مانند بنزین، گازوئیل و نفت کوره به ظرفیت بالفعل تبدیل و بخشی از کمبودهای احتمالی از این طریق جبران شود.