

ایران در «ایران»



سدهای خراسان شمالی خزان زده شده‌اند

باران آمد اما آب نماند

بجنورد- خراسان شمالی امسال با یک تناقض نگران کننده در حوزه آب روبه‌روست؛ از یک سو آسمان استان سخاوتمندتر از سال گذشته بوده و میزان بارندگی تا پایان تیرماه تقریباً دو برابر شده است و از سوی دیگر، هفت سد استان در آستانه خزان آبی قرار گرفته‌اند و تنها ۱۸ درصد ظرفیت آنها پر است. این وضعیت نشان می‌دهد که در اقلیم نیمه خشک خراسان شمالی، افزایش بارش به‌تنهایی برای عبور از تنش آبی کافی نیست و گرما، تبخیر، تداوم خشکسالی و الگوی مصرف می‌تواند بخش مهمی از دستاورد بارندگی را پیش از رسیدن به مخازن از میان ببرد.

بر اساس آمارهای موجود، هفت سد در حال بهره‌برداری خراسان شمالی در مجموع ۲۲۱ میلیون مترمکعب ظرفیت ذخیره‌سازی دارند، اما اکنون تنها حدود ۴۰ میلیون مترمکعب آب در آنها باقی مانده است؛ یعنی حدود ۱۸ درصد ظرفیت مخازن. این عدد برای استانی که بخش قابل توجهی از جمعیت آن در مناطق روستایی زندگی می‌کنند و کشاورزی همچنان یکی از پایه‌های اصلی اقتصاد آن است، یک هشدار جدی محسوب می‌شود.

کنکته قابل تأمل این است که وضعیت بارندگی امسال در نگاه نخست چندان نگران کننده به نظر نمی‌رسد. از ابتدای سال آبی جاری، یعنی اول مهر ۱۴۰۴، تا پایان تیرماه امسال ۲۵۰.۳ میلیمتر بارندگی در خراسان شمالی ثبت شده است. این میزان نه‌تنها نسبت به سال گذشته افزایش چشمگیری دارد، بلکه اندکی نیز از میانگین بلندمدت استان بیشتر است.

میانگین بلندمدت بارندگی استان در همین بازه ۲۴۶.۷ میلیمتر بوده، بنابراین بارش امسال ۳۰.۶ میلیمتر، معادل حدود ۱.۵ درصد بیش‌تر از شرایط نرمال است. در مقایسه با سال گذشته اما شرایط متفاوت است؛ بارش استان در مدت مشابه سال آبی گذشته فقط ۱۲۵ میلیمتر بود و امسال با افزایش ۱۲۵.۴ میلیمتری، رشد بارندگی به بیش از ۱۰۰ درصد رسیده است.

با این حال، این بارش‌ها نتوانسته‌اند وضعیت ذخایر سدها را بهبود دهند. دلیل اصلی را باید در افزایش دما و تبخیر شدید جست‌وجو کرد؛ موضوعی که وحید واسطه، معاون حفاظت و بهره‌برداری شرکت آب منطقه‌ای خراسان شمالی نیز بر آن تأکید دارد.

به گفته او، گرمای بی‌سابقه موجب شده بخش قابل توجهی از آب حاصل از بارش‌ها پیش از آنکه به سدها برسد، تبخیر شود. بنابراین مسأله فقط میزان بارش نیست، بلکه زمان، شدت، محل وقوع و بارش و میزان آبی که در نهایت امکان تبدیل شدن به رواناب و ذخیره شدن در مخازن را پیدا می‌کند، اهمیت دارد.

وضعیت زمانی نگران کننده‌تر می‌شود که بدانیم ظرفیت سدهای تأمین‌کننده آب شرب استان حدود ۲۰۱ میلیون مترمکعب است. ذخیره کنونی این سدها با احتساب رسوبات، حدود ۳۰ درصد گزارش شده است. رسوب‌گذاری نیز به این معناست که بخشی از ظرفیت اسمی مخازن عملاً قابل استفاده نیست و فاصله میان ظرفیت روی کاغذ و ظرفیت واقعی ذخیره آب باید در برنامه‌ریزی‌ها مورد توجه قرار گیرد.

این شرایط نشان می‌دهد که مسأله آب خراسان شمالی دیگر یک مشکل مقطعی مربوط به تابستان نیست؛ بلکه به یک چالش ساختاری تبدیل شده است. اگرچه بارندگی امسال توانسته بخشی از کسری سال گذشته را جبران کند، اما ذخایر سطحی همچنان شکننده‌اند و دوره گرمای شدید می‌تواند فشار تازه‌ای بر منابع وارد کند.

کشاورزی؛ گلوگاه اصلاح مصرف

در چنین شرایطی، مدیریت آب دیگر نمی‌تواند صرفاً برافزایش عرضه و احداث تأسیسات جدید متمرکز باشد. بخش قابل توجهی از راه‌حل در سمت تقاضا قرار دارد؛ به‌ویژه در بخش کشاورزی.

«واسطه» بر ضرورت حرکت سریع‌تر به سمت روش‌های نوین آبیاری و اصلاح الگوی کشت تأکید کرده است. کاهش تلفات در مسیر انتقال و توزیع آب و رساندن آن متناسب با نیاز واقعی گیاه، از جمله اقداماتی است که می‌تواند فشار بر منابع آبی را کاهش دهد.

این موضوع برای خراسان شمالی اهمیت مضاعفی دارد؛ استانی که ۴۴ درصد جمعیت آن در مناطق روستایی زندگی می‌کنند، بنابراین هرگونه اختلال در تأمین آب می‌تواند مستقیماً بر معیشت روستاییان و کشاورزان اثر بگذارد.

در بخش شرب نیز دیگر نمی‌توان صرفه‌جویی را صرفاً یک توصیه عمومی دانست. مدیریت نشستی شبکه، استفاده از تجهیزات کاهنده مصرف و هوشمندسازی انشعابات می‌تواند بدون آنکه الرامآ سطح راه‌اف خانوارها کاهش یابد، میزان مصرف را کنترل کند.

واقعیت این است که خراسان شمالی امروز بیش از هر زمان دیگری به مدیریت همزمان «عرضه و تقاضا» نیاز دارد. بارندگی امسال نشان داد که حتی افزایش ۱۰۰ درصدی بارش نسبت به یک سال بسیار خشک نیز الرامآ به معنای پر شدن سدها نیست.

اگر گرمای فزاینده و تبخیر بالا ادامه یابد و الگوی مصرف نیز تغییر نکند، بارش‌های نرمال یا حتی بالاتر از نرمال نمی‌توانند تضمینی برای امنیت آبی باشند.

آزمون مدیریت سوخت با ابزارهای غیرقیمتی در کرمان پاسخ مثبت گرفت

صف بنزین کوتاه‌تر، مصرف هم کمتر

در یکی از جایگاه‌های جیرفت ۳ هزار و ۱۰۰ کارت مهاجرشناسایی شد



گزارش

شیما جهان‌بخش

گروه ایران زمین

کرمان در اولین ماه اجرای طرح مدیریت مصرف سوخت، نشانه‌هایی از تغییر در الگوی توزیع بنزین را ثبت کرده است؛ طرحی که هدف آن فقط کاهش مصرف نیست، بلکه می‌خواهد شیوه دسترسی به سهمیه را شفاف‌تر کند، استفاده غیرمتعارف از کارت‌های سوخت را محدود کند و در نهایت، دسترسی مردم به بنزین را بدون ایجاد کمبود حفظ کند.

نخستین نشانه این تغییر را می‌توان در جایگاه‌های سوخت کرمان دید. صف‌های طولانی کوتاه‌تر شده و جایگاه‌هایی

تغییر در مسیر سهمیه

نه کاهش سهم مردم

کرمان این طرح را به عنوان یک پایلوت تجربه کرده است؛ طرحی که در مرکز آن، تغییر شیوه دسترسی به بخشی از سهمیه سوخت قرار دارد. در شیوه پیشین، بخشی از نیاز مردم از طریق کارت‌های سوخت جایگاه‌ها تأمین می‌شد، اما سیاست جدید تلاشی می‌کند سهمیه را تا حد امکان به کارت شخصی خودرو و در نتیجه به صاحب خودرو متصل کند.

«محمد علی طالبی استنادار کرمان، گفت‌وگو با «ایران» تأکید کرد: «اجرای طرح به معنای کاهش سهمیه اصلی مردم نیست. در واقع سهمیه ۶۰ لیتری بنزین یا نرخ ۱۵۰ تومان بدون تغییر ادامه دارد و طرح مدیریت مصرف، این سهمیه را کاهش نمی‌دهد.»

طالبی درباره سهمیه بنزین ۳۰۰۰ تومانی نیز توضیح داد: «کاهش این سهمیه از ۷۰ به ۵۰ لیتر، تصمیمی سراسری بوده و ارتباطی با اجرای طرح ساماندهی سوخت در کرمان ندارد. بنابراین آنچه در کرمان تغییر کرده، بیش از آنکه «میزان سهمیه» باشد، شیوه دسترسی به بخشی از سهمیه است.»

او همچنین خاطرنشان کرد: «در مقابل جمع‌آوری کارت‌های سوخت جایگاه‌ها، متناسب با میزان مصرف بنزین یا نرخ ۵ هزار تومان، سهمیه‌ای روی کارت سوخت شهروندان اختصاص می‌یابد تا سهمیه‌ای که پیش از این از طریق کارت‌های عمومی جایگاه‌ها قابل استفاده بود، مستقیماً در اختیار صاحب خودرو قرار گیرد.»

وی ادامه داد: «منطق این تغییر روشن می‌شود و وقتی سوخت به کارت شخصی متصل باشد، مسیر مصرف قابل رصدتر می‌شود و امکان استفاده غیرشفاف از کارت‌های عمومی کاهش پیدا می‌کند.»

بنابراین هدف طرح فقط مدیریت میزان مصرف نیست؛ تغییر مسیر توزیع و قابل کنترل‌تر کردن آن نیز بخشی از سیاست جدید است.

اگر سهمیه تمام شود سوخت هست؟

یکی از اولین نگرانی‌های شهروندان،

که تا همین چندی پیش محل انتظارهای طولانی و گاه چندساعته مردم بودند، تردد روان‌تری را تجربه کرده‌اند.

آمارهای اولین ماه اجرای طرح در استان نیز از تغییر محسوس در الگوی مراجعه به جایگاه‌ها حکایت دارد؛ تعداد مراجعات از حدود ۱۹ میلیون و ۴۳۲ هزار مورد در تیرماه ۱۴۰۵ به حدود ۱۰ میلیون مورد در مردادماه رسیده است.

اما در کنار کاهش مراجعه، تغییر مهم‌تری در شیوه توزیع سوخت رخ داده است. مصرف ثبت‌شده از کارت‌های سوخت اضطراری از حدود ۱۹ میلیون و ۶۸۴ هزار لیتر در مردادماه ۱۴۰۴ به حدود ۴ میلیون و ۹۱۳ هزار لیتر در مردادماه ۱۴۰۵ رسیده است؛ یعنی حدود ۴۳ میلیون لیتر کاهش در سوخت تحویلی از این مسیر. این اعداد در نگاه اول از اثرگذاری سیاست جدید حکایت می‌کنند؛ سیاستی که قرار است هم مصرف سوخت را مدیریت، هم مسیرهای غیرشفاف و قاچاق را محدودتر و هم دسترسی مردم به بنزین را حفظ کند.

وضعیت تأمین سوخت پس از پایان سهمیه‌هاست. پاسخ طالبی به این نگرانی، وجود بنزین آزاد است. پس از پایان سهمیه‌های بنزین ۱۵۰۰ تومانی، ۳۰۰۰ تومانی و سهمیه اضافه‌شده، شهروندان همچنان می‌توانند برای تأمین نیاز خود از بنزین ویژه وارداتی استفاده کنند.

این بخش از سیاست جدید برای کرمان اهمیت ویژه‌ای دارد؛ استانی پهناور با فاصله‌های طولانی میان شهرها و تفاوت جدی در الگوی مصرف. در مرکز

استان، الگوی مصرف شهری غالب است، در حالی که در جنوب و شرق، فعالیت‌های کشاورزی و فصلی سهم بیشتری در تقاضای سوخت دارد. به همین دلیل، موفقیت طرح را نمی‌توان با یک عدد سنجید. مدیریت مصرف زمانی موفق خواهد بود که همزمان با کنترل و شفاف‌تر شدن توزیع، دسترسی مردم به سوخت نیز حفظ شود.

۴۳ میلیون لیتر؛ عددی که باید با احتیاط خوانده شود

۱۰ اجمحد

سالاری فر «مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه کرمان، در گفت‌وگو با «ایران» آمار مردادماه را یکی از نشانه‌های مهم تغییر در شیوه توزیع سوخت دانست.

به گفته او، «مجموع مصرف ثبت‌شده از کارت‌های اضطراری در مردادماه ۱۴۰۵ در بخش‌های انتظامی، دستگاه‌های خدمات‌رسان، نهادهای زیرساختی، امدادی و دستگاه‌های اجرایی حدود ۴ میلیون و ۹۱۳ هزار لیتر بوده است؛ در حالی که این رقم در مردادماه ۱۴۰۴ حدود ۴۷ میلیون و ۶۸۴ هزار لیتر ثبت شده بود. مقایسه این دو عدد، کاهش عرضه حدود ۴۳ میلیون لیتری را نشان می‌دهد.»

سالاری فر این کاهش را صرفه‌جویی در یک منبع ملی می‌داند و معتقد است: «این میزان سوخت می‌تواند به جای هدر رفت، در بخش‌های مورد نیاز کشور مصرف شود. با این حال، او تأکید می‌کند: «کاهش ۴۳ میلیون لیتری به این معنا نیست که مصرف بنزین در استان دقیقاً به همین اندازه کم شده

کارت‌ها حتی از حضور کارت خود در جایگاه اطلاع نداشتند.»

اگر این روند در بررسی‌های بعدی نیز تداوم داشته باشد، یکی از دستاوردهای مهم طرح می‌تواند شفاف‌تر شدن مسیر توزیع سوخت باشد. اتصال مصرف به کارت شخصی، از نگاه متولیان، امکان رصد دقیق‌تر رفتار مصرف‌کننده را فراهم می‌کند و می‌تواند استفاده غیرمتعارف از کارت‌های عمومی را محدود کند. در این نگاه، هدف سیاست جدید فقط این نیست که سوخت کمتر مصرف شود؛ مسأله این است که مشخص‌تر باشد سوخت چگونه، از چه مسیری و در اختیار چه کسی قرار می‌گیرد. همین شفافیت می‌تواند یکی از ابزارهای محدود کردن مسیرهای غیررسمی و قاچاق سوخت باشد.

جیرفت؛ یک عدد، دو برداشت

مدیر شرکت پخش فرآورده‌های نفتی منطقه کرمان، کاهش مصرف در جنوب استان را نیز موضوعی قابل توجه دانست و تأکید کرد: «این کاهش نباید به معنای کاهش سهمیه تلقی شود.»

به گفته سالاری‌فر، سهمیه جیرفت در اجرای طرح کاهش یافته و کاهش مصرف ثبت شده ناشی از تغییر شیوه توزیع و استفاده از سهمیه‌ها بوده است. در ناحیه مرکزی کرمان، شامل شهرهای کرمان، بردسیر و اور، حدود ۴ میلیون لیتر کاهش مصرف ثبت شده، در حالی که این کاهش در جیرفت حدود یک میلیون لیتر بوده است. این تفاوت، اهمیت یک موضوع را نشان می‌دهد: ارزیابی یک سیاست ملی با یک شاخص واحد در همه مناطق ممکن است تصویر کاملی ارائه نکند. الگوی مصرف در منطقه‌ای شهری با منطقه‌ای کشاورزی یکسان نیست و فصل برداشت خرما نمی‌تواند معادله مصرف سوخت در جنوب استان را تغییر دهد.

وقتی سامانه

بخشی از طرح می‌شود

سالاری‌فر با اشاره به اینکه تعدادی از شهروندان به دلیل مشکلات سامانه موفق به دریافت سهمیه مرحله دوم برای بررسی موضوع و در صورت احراز شرایط، برای اختصاص سهمیه مربوطه به واحد سامانه هوشمند سوخت مراجعه کنند. دقت کنید، این اتفاق در ظاهر یک مشکل فنی است، اما در سیاستی که دسترسی به سهمیه را بیش از گذشته به سامانه و کارت شخصی وابسته کرده، مسأله اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. هر چه سهمیه بیشتر دیجیتال و شخصی شود، اختلال سامانه دیگر فقط یک مشکل اداری نیست و می‌تواند مستقیماً بر دسترسی مردم به سوخت اثر بگذارد.»

جنوب و شرق؛ جایی که

تأمین سوخت حرف اول را می‌زند

سالاری‌فر با تأکید بر اینکه در استانی مانند کرمان، اجرای طرح بدون تأمین مستمر سوخت در مناطق مختلف

امکان‌پذیر نیست، گفت: «موجودی جایگاه‌های استان هر روز در سه نوبت، رأس ساعت‌های ۸، ۱۴ و ۲۰ کنترل می‌شود و با توجه به شرایط جنوب و شرق استان و فعالیت‌های کشاورزی، این مناطق در اولویت تأمین قرار دارند.»

به گفته وی، فصل برداشت خرما نیز نیاز به سوخت را افزایش داده است و به همین دلیل در این مقطع تلاش می‌شود سوخت مورد نیاز جایگاه‌ها به صورت مستمر تأمین شود. این بخش شاید در میان آمارهای پررنگ طرح کمتر دیده شود، اما در عمل یکی از مهم‌ترین شاخص‌های موفقیت آن است.

طرح مدیریت مصرف، زمانی موفق خواهد بود که مردم، هم کاهش صف را ببینند، هم مسیر توزیع سوخت شفاف‌تر شود و هم مطمئن باشند مدیریت مصرف به کمبود سوخت تبدیل نمی‌شود.

CNG؛ مسیر دیگری

برای مدیریت مصرف

سالاری‌فر همچنین از افزایش مصرف CNG در مردادماه امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته خبر داد و گفت: «بر این اساس طرح رایگان دوگانه‌سوز کردن خودروها به‌عنوان یکی از ظرفیت‌های کاهش هزینه سوخت برای شهروندان در استان اجرا شده است. در این طرح، مالکان خودرو می‌توانند با مراجعه به سامانه gcr.niopc.ir خودروهای خود را به صورت رایگان دوگانه‌سوز کرده و از سوخت ارزان‌تر و پاک‌تر CNG استفاده کنند. هزینه این طرح برای هر خودرو تا سقف ۷۵ میلیون تومان از سوی



تیرماه

حدود ۱۴۰۵

۱۹ میلیون

و ۴۳۲ هزار

تزد در

جایگاه‌های

استان ثبت

شده بود، اما

این رقم در

مردادماه

پس از اجرای

طرح و تقسیم

سهمیه در

۳ مرحله،

به حدود

۱۰ میلیون

تزد رسید؛

یعنی در یک

ماه نزدیک

به ۹ میلیون

مراجعه به

جایگاه‌ها

کمتر ثبت

شد و در

واقع میزان

مراجعه مردم

به جایگاه‌های

سوخت ۴۷

درصد کمتر

شد



صدای مردم

رضایت از صف‌های کوتاه‌تر، مدیریت پایدار

اما در میان آمارها و توضیحات رسمی، تجربه مردم تصویر یکدستی از اجرای طرح ارائه نمی‌کند. برای برخی شهروندان، کوتاه‌تر شدن صف‌های جایگاه‌ها نتیجه‌ای ملموس و امیدوارکننده است؛ برای برخی دیگر، پرسش اصلی این است که آیا این تغییر، پایدار خواهد بود یا کرمان فقط اولین میدان آزمون سیاستی است که قرار است در ادامه به دیگر استان‌ها برسد.

«معمومه رضانی» شهروند کرمانی، از کوتاه‌تر شدن صف‌های بنزین استقبال می‌کند. از نگاه او، اینکه مردم زمان کمتری را در صف جایگاه‌ها بگذرانند، اتفاق مثبتی است. با این حال، نگرانی او درباره دوام این تغییر است و اعتقاد دارد نتیجه واقعی طرح زمانی مشخص می‌شود که کاهش صف‌ها و دسترسی آسان‌تر به سوخت در ماه‌های آینده نیز ادامه داشته باشد.

«صالح امامی» اما از اینکه کرمان اولین استان اجرای این طرح شده، رضایت ندارد. دغدغه او از تجربه سال‌های گذشته می‌آید. تجربه‌ای که در آن مردم کرمان همزمان با مشکلات ناشی از قاچاق سوخت و محدودیت‌های توزیع دست و پنجه نرم کرده‌اند.

پرسش او این است که اگر در کنار این مشکلات، دسترسی به سهمیه نیز دشوارتر شود، تکلیف مردمی که برای رفت‌وآمد و کار روزانه به خودرو وابسته‌اند چه خواهد بود. از نگاه او، کرمانی‌ها نباید هزینه اجرای یک سیاست جدید را پیش از روشن شدن نتیجه‌آن بپردازند.

در سوی دیگر، یک فروشنده دوره‌گرد قرار دارد که پیش از اجرای طرح، برای تأمین سوخت مورد نیازش از چند کارت استفاده می‌کرد. محدود شدن این امکان برای او به معنای تغییر مستقیم در شیوه کار و درآمد روزانه است و طبیعی است که از این بخش طرح ناراضی باشد. مسأله او نه آمار مصرف در سطح استان، بلکه یک سؤال ساده و معیشتی است: وقتی کار و درآمد روزانه به رفت‌وآمد وابسته است، اگر دسترسی به سوخت محدودتر شود، هزینه این تغییر را چه کسی پرداخت می‌کند؟ این سه روایت، یک نکته مشترک را آشکار می‌کنند: انتقاد مردم الرامآ به اصل مدیریت مصرف سوخت نیست؛ نگرانی اصلی درباره هزینه و ریسک اجرای این سیاست است. شهروندی که از کوتاه شدن صف‌ها خوشحال است، دوام آن را می‌خواهد؛ شهروندی که با «اولین استان بودن» مخالف است، نگران تبدیل شدن کرمان به محل آزمون و خطاست و کسی که معیشتش به رفت‌وآمد وابسته است، اجرای طرح را از زاویه دسترسی و هزینه روزانه می‌سنجد.

به این ترتیب، موفقیت طرح را نمی‌توان فقط با تعداد مراجعه به جایگاه یا میزان بنزین برداشت شده از کارت‌های اضطراری سنجید. سؤال مهم‌ترین است که آیا در کنار مدیریت مصرف، کاهش صف و کنترل مسیرهای غیرشفاف و قاچاق، دسترسی عادلانه و پایدار مردم به سوخت نیز حفظ شده است یا نه؟ پاسخ این سؤال، مهم‌ترین داده‌ای است که کرمان در ماه‌های آینده در اختیار سیاست‌گذاران خواهد گذاشت.