یادداشت

چابهار معطل همه همه معطل هندی‌ها

علی درستکار
کارشناس صنعت حمل‌ونقل دریایی

● هفته گذشته و در پی برگزاری جلسه اخیر فرماندهی اقتصاد مقاومتی به ریاست محمدباقر نوبخت و با حضور وزیر راه و شهرسازی، پس از بررسی آخرین اوضاع مبادی ورودی و خروجی مبادلات تجاری کشور، مخصوصا آخرین آمارهای بنادر جنوبی که سهم اصلی را در این مبادلات دارند، این نکته مورد تاکید و اجماع فرماندهان اقتصادی قرار گرفت که پروژه اتصال خطوط ریلی به بنادر جنوبی کشور، مخصوصا به بندر چابهار سریعا در دستور کار قرار گیرد.

البته پیش از این نیز خبرهایی مبنی‌بر جدی‌گرفتن توسعه سواحل مکران و به‌خصوص بندر شهید بهشتی چابهار از سوی برخی از سازمان‌های متولی، از جمله وزارت راه و شهرسازی، شورای‌عالی مناطق آزاد، سازمان بنادر و دریانوردی، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، وزارت دفاع و مقامات محلی به گوش می‌رسید، اما اقدامات اساسی برای توسعه و آبادانی منطقه و افزایش مؤثر سهم آن از حمل‌ونقل به عمل نیامده بود.

آخرین‌بار، در آذرماه سال گذشته فاز اول توسعه بندر شهید بهشتی با عنوان «دروازه ملل» و با حضور رئیس‌جمهور و مقامات هندی و کشورهای دوست و همسایه افتتاح شد که آشکارا آغاز بهره‌برداری از این فاز و سرمایه‌گذاری هندی‌ها در فازهای بعدی را نوید می‌داد، اما عملا آنچه انتظار می‌رفت محقق نشد و این افتتاحیه هم به یک نمایش عجولانه و البته آشنا برای افکار عمومی و اصحاب رسانه تبدیل شد.

اگرچه از همان اول هم عامه کارشناسان حوزه حمل‌ونقل باور نداشتند که هندی‌ها مرد عمل برای این پروژه مهم باشند، اما با توجه به توفان تحریم‌ها و نیز شدت تحرکات علیه ایران، انتظار می‌رفت اتفاق محسوسی در این بندر ملاحظه شود که این امر تاکنون میسر نشده و نه از سرمایه‌گذاری و حضور هندی‌ها برای راهبری بندر چابهار خبری هست و نه از پیوستن بندر شهید بهشتی به منطقه آزاد و نه از آن کالاهایی که پیش‌بینی می‌شد توسط هندی‌ها به طور مستمر به افغانستان ترانزیت شوند. برای راه‌اندازی واقعی و مؤثر بندر شهید بهشتی تا قبل از چهارم نوامبر (۱۳ آبان) فرصت زیادی باقی نمانده و این در حالی است که با وجود تاکیدات مقام معظم رهبری برای توسعه سواحل مکران، اراده محکمی در مراجع مسئول با درنظرداشتن مقتضیات خاص کشور دیده نمی‌شود.

اتصال چابهار به شبکه سراسری راه‌آهن که مورد تاکید جناب نوبخت قرار گرفته، چنانچه سرمایه کافی وجود داشته باشد و پیمانکاران هم بدون فوت وقت به سرعت به ساخت آن همت گمارند تا سال‌ها به زمان احتیاج دارد و با شناختی که از روند تخصیص بودجه به پروژه‌های مهم ریلی کشور وجود دارد (مسیر ریلی قزوین-رشت نمونه بارز آن است)، اتصال زودهنگام چابهار به راه‌آهن سراسری در یک مدت کوتاه، با کرام‌الکاتبین است.

در غیاب سایر زیرساخت‌های مورد نیاز، از جمله جاده، تعمیرگاه، بهداشت و درمان، سامانه‌های مخابراتی و ارتباطی، خدمات فرودگاهی و امکانات اقامتی مناسب و...، نام‌بردن از اتصال راه‌آهن سراسری به چابهار به‌عنوان حلقه مفقوده این بندر، به‌ویژه در شرایط حساس کنونی بیشتر به یک سوءتفاهم شبیه است، چون اکنون درباره شهرستانی صحبت می‌کنیم که در بین دیگر شهرهای کشور، پایین‌ترین شاخص‌های توسعه‌ای نظیر سرانه فضای آموزشی، درمانی، ورزشی و همچنین دسترسی به آب بهداشتی را داراست و کمتر از نیمی از ساکنان آن در محدوده هزارو ۲۰۰ هکتاری مناطق حاشیه‌نشین این شهر به‌صورت غیررسمی زندگی می‌کنند و استانی که ۸۰ درصد جمعیت آن زیر خط فقر به‌سر می‌برند و بیش از ۹۵ درصد آنها به غذای مناسب دسترسی ندارند.

اگر از تعلل دامنه‌دار و تأسف‌بار طرف هندی برای حضور مؤثر و سرمایه‌گذاری واقعی در بندر چابهار که در سایه بوروکراسی حاکم بر سازمان بنادر کشور مجال معطل‌کردن یکی از مهم‌ترین طرح‌های توسعه کشور را یافته به‌راحتی بگذریم، اظهارات نوبخت را می‌توان یک نوع زدن زیر توپ هم دانست، چراکه این موضوع در حالی مطرح شده که هنوز راه‌آهن ایران سهم درخورتوجهی در حمل‌ونقل کالاها از بنادری مانند شهید رجایی و بندر امام خمینی (ره) و بندر امیرآباد را هم ندارد که سال‌ها به شبکه ریلی کشور متصل هستند و یک وقفه کوتاه در خدمات‌رسانی توسط رانندگان (مانند آنچه دو ماه قبل تجربه شد) ساختار ترابری کشور را به طور اساسی ضربه‌فنی می‌کند.

در ورای همه این کمبودها و ضعف‌ها، آنچه حیرت‌آور است، تداوم حرکت سرد و بی‌حس بدنه دولت و سازمان‌های ذی‌ربط نسبت به بحران فزاینده ناشی از جنگ روانی اعلام تحریم‌ها و آثار آشکار و نهان آن بر روند حمل‌ونقل و مبادلات اقتصادی کشور است که حتی در دوره صلح و ثبات و آرامش نیز این میزان خونسردی و بی‌تفاوتی پذیرفتنی نیست.

خطوط کشتی‌رانی خارجی، قیمت حمل‌ونقل بار به کشور را افزایش می‌دهند

پاتک ایران به تحریم‌ها در خلیج فارس

شرق: سه روز قبل از دور اول تحریم‌های آمریکایی علیه ایران، قرار است خط کشتی‌رانی هاپاگ‌لوید آلمان، قیمت هر تی‌ای‌یو در مسیر شرق دور و خلیج فارس را ۳۰۰ دلار افزایش دهد. این اتفاق، اثر مهمی بر افزایش قیمت حمل‌ونقل دریایی این خط کشتی‌رانی خواهد داشت. آن‌گونه که کارشناسان تحلیل می‌کنند احتمالا هاپاگ‌لوید، آغازگر چنین جریانی است و دیگر خطوط خارجی که از این منطقه عبور می‌کنند، هم دنباله‌رو این خط کشتی‌رانی، افزایش قیمت را در نظر خواهند گرفت و هم‌اینک نیز صداهایی شنیده می‌شود. براساس تحلیل کارشناسان، احتمالا شرکت‌های بیمه به سبب پرریسک‌شدن منطقه خلیج فارس از چهارم آگوست (۱۳ مردادماه)، درست روز بازگشت تحریم‌ها علیه ایران، پشت این ماجرا هستند. با این اوصاف، جز در مواقع اضطرار برای ایران نمی‌صرفد که با چنین خطوطی کالاهای تجاری خود را جابه‌جا کند. براساس آمار، کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد بار کشور را جابه‌جا می‌کند که با تحریم‌ها، شاهد حذف این خط و همچنین خطوط بزرگ کشتی‌رانی خواهیم بود. به نظر می‌رسد با این اتفاق و خروج خطوط کشتی‌رانی خارجی یا افزایش قیمت حمل بار دریایی، با انحصار برخی خطوط کشتی‌رانی که همچنان با ایران همکاری خواهند کرد، روبه‌رو شویم. انحصاری که احتمالا با افزایش قیمت تمام‌شده کالا همراه خواهد شد. حال باید دید کشتی‌رانی جمهوری اسلامی و سازمان بنادر کشور، چه سیاستی را در چنین شرایطی در پیش خواهند گرفت تا با نهایی‌شدن تحریم‌ها در دور دوم (۱۳ آبان) از احتمال کمبود شدید کالاهای اساسی در کشور جلوگیری شود. آیا راهی برای دورزدن تحریم‌ها در این شرایط وجود خواهد داشت؟ اگر نگاهی به دور قبلی تحریم‌ها داشته باشیم، به خوبی شاهد خواهیم بود که ایران مجبور شد برای حمل بار دست به دامان برخی شرکت‌های داخلی و خارجی شود که از فضای ایجادشده، سود می‌بردند. همان کاسبان تحریم که با پیچیده‌ترشدن فضا، به خوبی می‌توانند سهم‌گیری کنند و پولی به جیب بزنند. کارشناسان توصیه می‌کنند که این‌بار به جای راه‌دادن به واسطه‌ها، دولت و بنگاه‌های بزرگ اقتصادی وارد مذاکره مستقیم با شرکت‌های متوسط و کوچک و برای شیوه حمل بار خود وارد لابی شوند.

عکس: Reuters

عمان جایگزین خلیج‌فارس می‌شود

هادی حق‌شناس، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، در گفت‌وگو با «شرق»، در این‌باره می‌گوید: یقینا به هر دلیلی از جمله تحریم، دزدی دریایی و... وقتی تعداد خطوطی که باید به بنادر کشور وارد شوند کاهش می‌یابد، حتما هزینه بارها افزایش خواهد یافت.

حق‌شناس با اشاره به اینکه افزایش هزینه حمل بار روی افزایش قیمت کالای نهایی اثرگذار خواهد بود، ادامه می‌دهد: البته با درنظرگرفتن اینکه بار کانتینر چیست، میزان افزایش قیمت کالای نهایی متغیر خواهد بود.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه ناوگان ایران بسیار قوی است، می‌گوید: صاحبان بار در شرایط کنونی باید تدبیری بیندیشند که اگر در تحریم‌های قبلی، کالای ایران به جبل‌علی می‌رفت و از آنجا با کشتی‌های کوچک یا فیدرها وارد ایران می‌شد، اکنون راه‌حل دیگری را در پیش بگیرند. به بیان دیگر، آنها می‌توانند به بنادر بیرون خلیج‌فارس و به‌طور مشخص بنادر دریای عمان رجوع کنند تا بار آنها از طریق کشتی‌ها یا فیدرهای کوچک‌تر به بندر چابهار منتقل شده و وارد کشور شود. به این طریق با کاهش هزینه بار روبه‌رو خواهیم شد.

به گفته او، قطعا در دوران تحریم‌ها دوباره هزینه‌ها افزایش خواهد یافت، اما راه‌حل‌های جایگزین برای کاهش هزینه‌ها نیز در نظر گرفته شده است.

او در ادامه با بیان اینکه منافع شرکت‌های بزرگ در آمریکا بالاست و به همین دلیل از منافع خود در ایران گذشتند، ادامه می‌دهد: در حال حاضر در حال مذاکره با شرکت‌های کوچک‌تری هستیم که منافع و مراودات اقتصادی با آمریکا ندارند و می‌توانند با ایران همکاری کنند.

از او درباره چگونگی جلوگیری از حضور دوباره کاسبان تحریم در فضای تحریم‌ها می‌پرسم. حق‌شناس پاسخ می‌دهد: راه‌حل آن است که دولتی‌ها یا بنگاه‌های اقتصادی داخل کشور، مستقیما با عرضه‌کنندگان کالا و خدمات در آن‌سو وارد مذاکره شوند و واسطه‌ها را انتخاب نکنند. در این صورت دست کاسبان تحریم نیز کوتاه خواهد شد.

خطوط کشتی‌رانی جایگزین وارد صحنه شود

مسعود دانشمند، رئیس فدراسیون حمل‌ونقل، در گفت‌وگو با «شرق»، با بیان اینکه تحریم‌های ایران سبب افزایش قیمت حمل بار شده، می‌گوید: اکنون شرکت‌های بزرگ مانند MSC، مرسک و... مسیرهای خود را به سمت بنادر ایران قطع کرده‌اند. شرکت‌های دست دوم و سوم، حالا حجم بار را به سمت خلیج‌فارس هدایت می‌کنند و چون انحصار در پی آن خواهد آمد، نسبت به افزایش قیمت حمل بار اقدام خواهند کرد.

دانشمند با بیان اینکه ایران باید تلاش کند تا خطوط کشتی‌رانی جایگزین را وارد صحنه کند، ادامه می‌دهد: تا زمانی‌که ایران نیازمند حمل بار است، آنها هم به افزایش قیمت‌های خود ادامه خواهند داد. بنابراین بهترین راهکار آن است که خطوط کشتی‌رانی جایگزین را به میدان بیاوریم.

رئیس فدراسیون حمل‌ونقل با بیان اینکه هر کانتینری که فرضا از اروپا به خلیج‌فارس می‌آمده، حدودا دو هزار دلار هزینه می‌برد و افزایش ۳۰۰درصدی آن، حدود ۱۲ درصد افزایش قیمت را نشان می‌دهد، می‌گوید: کرایه حمل بار حداکثر حدود ۲۰ درصد قیمت تمام‌شده کالا را به خود اختصاص می‌دهد که ۱۲ درصد در قبال آن بزرگ نیست. در واقع این افزایش نرخ دلار است که آسیب جدی وارد می‌کند، نه افزایش هزینه قیمت تمام‌شده کالا.

به گفته او، در هر حال نمی‌توان از افزایش قیمت تمام‌شده و بالارفتن قیمت کالای نهایی گذشت، زیرا فشار آن بر مردم خواهد بود. بنابراین باید خطوط کانتینری جدید را جایگزین کنیم تا از این انحصار سوءاستفاده نشود.

رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و امارات پیش‌تر در گفت‌وگو با رسانه‌های دیگر گفته بود: طبق تحریم‌های جدید شرکت دولتی کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران تحریم شده است، اما خطوط کشتی‌رانی خصوصی و کشورهای دیگر منعی برای تردد به بنادر ایران ندارند؛ اما مدیریت حمل‌ونقل دریایی در چنین شرایطی بسیار ویژه است و دولت باید مدیریت استراتژیک این مرحله حساس از اقتصاد دریایی را پشت سر بگذارد.

دانشمند بر این باور است که مدیریت حمل‌ونقل دریایی کشور کاملا در ید دولت است و دولت می‌تواند با تبیین سیاست‌های مناسب نسبت به افزایش یا کاهش حمل دریایی تصمیم‌گیری کند.

او افزود: نگرانی در باب کاهش تجارت کالایی نخواهیم داشت و دولت می‌تواند با تغییر سیاست‌های خود و اجاره کشتی‌های دول دیگر نسبت به تأمین بازار و صادرات کشور اقدام کند. در این بین، دانشمند از کاهش فضای رقابتی و افزایش کرایه‌های حمل دریایی ابراز نگرانی کرد و افزود: با وجودی که انتقال ارز بین‌المللی سخت‌تر از گذشته خواهد شد و این مسئله به کاهش تمایل خطوط کشتی‌رانی برای حمل‌ونقل به ایران خواهد بود، ممکن است فضای انحصاری به وجودآمده و احتمال سوءاستفاده افزایش پیدا کند.

خبر

تحقیق‌وتفحص از عملکرد بانک مرکزی تصویب شد

● سخنگوی کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی از تصویب طرح تحقیق‌وتفحص از عملکرد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران در پنج سال گذشته در این کمیسیون خبر داد. به گزارش خانه ملت، زهرا سعیدی، نماینده مبارکه، با تشریح جلسه روز یکشنبه کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: تقاضای تعدادی از نمایندگان درباره تحقیق‌وتفحص از عملکرد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران در پنج سال گذشته در این جلسه بررسی شد. وی افزود: اعضای این کمیسیون به تحقیق‌وتفحص از عملکرد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران در پنج سال گذشته رأی مثبت دادند. پیش از این محمدرضا پورابراهیمی، رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی، در نامه‌ای به رئیس کل بانک مرکزی خواستار ارائه گزارش کامل از وضعیت مؤسسات مالی غیرمجاز به‌ویژه کاسپین و فرشتگان شده بود.

تمدید تغییر ساعت کار کارمندان تا ۱۰ روز دیگر

● مدیرعامل شرکت توانیر از مصرف روزانه یک و دودهم میلیارد کیلووات برق بر ساعت در کشور خبر داد. به گزارش خبرگزاری تسنیم، آرش کردی افزود: عمده دلایل افزایش مصرف انرژی به افزایش دمای هوا برمی‌گردد؛ زیرا استفاده از وسایل سرمایشی به حداکثر می‌رسد. او ادامه داد: با مشکلات پیش‌آمده، توانسته‌ایم حداکثر مدیریت انرژی را در کشور پیاده کنیم و این اقدام از دولت آغاز شده است. کاهش و جلوکشیدن ساعات کار کارمندان دولتی به دلیل تداوم گرمای هوا، تا ۱۰ روز آینده ادامه خواهد داشت. کردی افزود: خاموشی‌ها روند افزایشی نخواهد داشت و از مردم نیز می‌خواهیم به سیستم مدیریت مصرف پایبند باشند. او درباره مشکل و تناقض در جداول خاموشی هم گفت: تا حد زیادی این مشکل رفع شده است، اما ناگفته نماند که این جداول بر اساس پیش‌بینی صورت می‌گیرد. کردی افزود: در میزان تولید برق از طریق سدها، نقصان درخور توجهی داریم. طبق آخرین پایش انجام‌شده، تلفات بخش توزیع برق کشور حدود ۱۰،۶ درصد بوده که نرم جهانی این رقم برای اقلیمی مانند ایران، حدود هفت تا هشت درصد است.

۲ راهکار برای کاهش مصرف آب در کشور

مجتبی شوریان . عضو هیئت‌علمی دانشگاه شهید بهشتی

وضعیت منابع و مصارف آبی کشور در سال جاری به گونه‌ای است که در بیشتر مناطق، بی‌سابقه‌ترین تنش‌های آبی که بعضا منجر به تنش‌های و اجتماعی نیز شده، رخ داده است. دلیل اصلی این موضوع، ورشکستگی آبی است؛ به این معنی که تقاضا برای آب، از منابع موجود پیشی گرفته و موجودی منابع آب جواب‌گوی نیازهای آبی نیست. در چنین شرایطی، عقلانی‌ترین راهکار پذیرفتن این شرایط و اتخاذ راهکارهای مناسب برای عبور از بحران ورشکستگی آبی است. مؤثرترین راه‌حل مواجهه با شرایط ورشکستگی آبی، بدون شک کاهش مصرف آب در بخش‌های مختلف مورد تقاضاست. بر اساس آمار ارائه‌شده از سوی وزارت نیرو، حدود ۹۰ درصد از منابع آب تجدیدپذیر کشور در بخش کشاورزی مصرف می‌شود. بخش شرب نیز سهمی در حدود شش درصد از این منابع را به خود اختصاص داده است. اگرچه سهم مصرف بخش شرب شهری بسیار کمتر از کشاورزی بوده و در یک نگاه ساده، لزومی برای صرفه‌جویی در آن یافت نمی‌شود، اما هزینه بالای تأمین و تصفیه آب برای شرب و بهداشت مردم، اهمیت کاهش مصرف آب در این بخش را همسنگ صرفه‌جویی در بخش کشاورزی می‌کند. بنابراین در این نوشتار دو راهکار عملی و تحقق‌یافتنی برای کاهش آب در بخش‌های شرب و کشاورزی پیشنهاد شده است.

اولین راهکار عملی و مؤثری که برای کاهش مصرف آب در خانه و بر این اساس مصرف آب شهری پیشنهاد می‌شود، تأمین آب فلاش‌تانک‌های سرویس بهداشتی در خانه‌ها از طریق پساب روشویی است. بر اساس آمار ارائه‌شده از سوی وزارت نیرو، متوسط سرانه مصرف آب خانگی هر فرد ایرانی حدود ۱۵۰ لیتر در روز است. اگر سهم مصارف غذایی و شست‌وشو و استحمام از این رقم کسر شود، سهمی در حدود ۱۰ تا ۱۵ لیتر در روز از طریق فلاش‌تانک سرویس بهداشتی مصرف می‌شود، درحالی‌که لزومی ندارد این آب، آب تصفیه‌شده قابل شرب باشد. با استفاده از یک طراحی ساده و کم‌هزینه، می‌توان مجرای پساب روشویی مستقر در سرویس بهداشتی را به مخزن فلاش‌تانک متصل کرد تا آبی که از طریق مجرای روشویی خارج می‌شود، در مخزن فلاش‌تانک ذخیره شده و به استفاده برسد. پیاده‌سازی این راهکار به‌مراتب هزینه‌های اجرائی کمتری نسبت به سایر طرح‌های ارائه‌شده مانند جداسازی کل شبکه تأمین آب شرب از آب شست‌وشو در خانه‌ها داشته و پذیرش آن از سوی مردم نیز سهل‌تر به نظر می‌رسد. وزارت نیرو می‌تواند ابتدا با اتخاذ سیاست‌های تشویقی، مردم را مجاب به این کار کند و پس از گذشت یک دوره آزمایشی و انتخاب یک‌سری مناطق به صورت پایلوت و در صورت موفقیت‌آمیزبودن، اجرای این طرح را سراسری کند. پیش‌بینی می‌شود با حذف مصرف آب این بخش از شبکه آب شهری، حدود ۱۰ درصد در میزان مصرف آب خانگی صرفه‌جویی شود.

راهکار مؤثری که برای کاهش آب در بخش کشاورزی پیشنهاد می‌شود، روی‌آوردن متمرکز وزارت جهاد کشاورزی بر سرمایه‌گذاری و توسعه کشت‌های گلخانه‌ای است. بدیهی است بخش عمده‌ای از تنش‌های اجتماعی که در مناطق مختلف کشور رخ داده، ناشی از کمبود آب برای تأمین آبیاری سنتی کشاورزی با راندمان پایین است. بنابراین ادامه این شیوه از کشاورزی سنتی با وضعیت منابع آبی کشور دیگر میسر نیست. در مقابل، کشاورزی گلخانه‌ای علاوه بر کاهش چشمگیر مصرف آب، بهره‌وری اقتصادی آب را نیز به میزان درخور ملاحظه‌ای افزایش داده و منجر به بهبود وضعیت معیشت قشر کشاورز جامعه خواهد شد. مشکل اصلی پیاده‌کردن کشاورزی گلخانه‌ای، نیاز به سرمایه اولیه بالا و تمایل‌نداشتن قشر سنتی کشاورز به تغییر رویه پیشین است. با اتخاذ سیاست‌های تسهیل‌کننده اعطای وام به کشاورزان برای راه‌اندازی کشت‌های گلخانه‌ای و آموزش آنها در زمینه ضرورت تغییر روش‌های کشاورزی، پیاده‌سازی این راهکار نیز دور از دسترس نخواهد بود و می‌تواند به‌عنوان یک راه‌حل مؤثر در کاهش مصرف آب در کشور بررسی شود.

بدیهی است ادامه وضعیت فعلی مصرف بالای آب در کشور، یکی از بزرگ‌ترین موانع بر سر راه توسعه پایدار و امنیت اجتماعی خواهد بود. راه‌حل علاج مشکلات آبی فعلی کشور، انتقال آب بین‌حوضه‌ای یا سایر طرح‌های سازه‌ای بزرگ‌مقیاس نیست؛ چراکه این روش‌ها ممکن است به صورت یک مُسکن، درد را به‌طور مقطعی کاهش دهد، اما بازخورد منفی آنها در آینده شدیدتر خواهد بود. تنها راهکار صحیح و اصولی حل مشکلات آبی فعلی، کاهش تقاضا و مصرف آب در بخش‌های مختلف با استفاده از روش‌های صحیح و علمی است. بر این اساس، به نظر نگارنده این نوشتار دو راهکار پیشنهادشده استفاده از پساب روشویی برای تغذیه مخزن فلاش‌تانک سرویس بهداشتی در خانه‌ها و تمرکز سیاست‌گذاری دولت برای جانشینی کشت گلخانه‌ای با کشاورزی سنتی، منتج به کاهش چشمگیر مصرف آب در بخش‌های شرب و کشاورزی خواهد شد.