



05.05.2026 செய்திகள்

எதனால் 'எத்தனால்'?

- எத்தனால் கலந்த பெட்ரோல் என்பது ஒரு புதிய கொள்கைச் சிந்தனை அல்ல; உலக அளவில் கச்சா எண்ணெய் தட்டுப் பாடு 1970-80-களில் ஏற்பட்டபோதே இந்தச் சிந்தனை தொடங்கிவிட்டது.
- பெட்ரோலில் குறிப்பிட்ட அளவு எத்தனால் கலக்கும் போது அந்த அளவுக்கான பெட்ரோல் தேவை குறைவதுடன், அது உபயோகிக்கப்படும் வாகனங்களின் புகையால் குறைந்த அளவே மாசு ஏற்படுகிறது என்பது கண்டறியப்பட்டு, எத்தனாலுக்கு ஒரு மவுசு ஏற்படத் தொடங்கியது.
- » முதன் முதலில்:
 - சர்க்கரை ஆலைகளின் துணை உற்பத்திப் பொருளாகிய மொலாசஸ் என்பதிலிருந்து எத்தனால் தயாரித்து பெட்ரோலுடன் கலந்து உபயோகிப்பது சோதனை அளவில் சாத்தியம் என்று ஆனது.
 - முதன் முதலில், 2003-ஆம் ஆண்டில் எத்தனால் கலந்த பெட்ரோலை உபயோகிப்பது என்பது கொள்கை முடிவாக மத்திய அரசால் அறிவிக்கப்பட்டது.
 - முதலில், குறிப்பிட்ட மாநிலங்களில் குறைந்தது ஐந்து சதவீதமாவது எத்தனால் கலந்த பெட்ரோல் (இ5) மட்டுமே உபயோகிக்கப்பட வேண்டும் என்கிற முடிவு எடுக்கப்பட்டது.
 - 2014-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு இது இன்னும் தீவிரமாக்கப்பட்டது. சமீபத்திய கொள்கை முடிவின்படி, 2025-26-ஆம் ஆண்டுக்குள், 20% எத்தனால் கலந்த பெட்ரோல் மட்டுமே கலந்த பெட்ரோல் மட்டுமே இந்தியா முழுவதும் உபயோகத்தில் இருக்க வேண்டும் என்று இலக்கு முடிவு செய்யப்பட்டது.
 - இப்போதைக்கு 10% முதல் 15% வரையிலான எத்தனால் கலப்பு மட்டுமே சாத்தியமாகி இருக்கிறது என்றாலும் கூட 20% இலக்கு நோக்கிய பயணம் வேகம் அடைந்திருக்கிறது.
- » சர்க்கரைத் தேவை:
 - பொதுமக்களின் சர்க்கரைத் தேவைக்காக கரும்பு ஆலைகளின் வளர்ச்சியும் கரும்பு உற்பத்தியும் இருந்த நிலை மாறி, எத்தனால் உற்பத்திக்காக அதிகப்படியான கரும்பு உற்பத்தி செய்வது என்ற நிலை உருவாகத் தொடங்கியது.
 - கடந்த பத்து ஆண்டுகளில் உத்தர பிரதேசத்தில் கரும்பு பயிரிடப்படும் நிலத் தின் அளவு சுமார் 25%, மகாராஷ்டிரத்தில் 20%, கர்நாடகத்தில் 35% அதிகரித்துள்ளன. (அகில இந்திய சராசரி 15% தமிழகத்தில் குறிப்பிடத்தக்க அளவில் அதிகரிக்கவில்லை).
 - மேலோட்டமாகப் பார்க்கும்போது விவசாய வளர்ச்சி, கரும்பு ஆலைகளின் அதிகரிப்பால் கிராமப் பொருளாதார முன்னேற்றம் என்று நேர்மறையாகவே தோன்றும். இதன் தொடர் விளைவுகள் நம் அடிப்படைத் தேவையான தண்ணீருக்கே உலை வைக்கும் அபாயம் வெகு தொலைவில் இல்லை என்ற மறுபக்கம் அச்சுறுத்தத் தொடங்கி உள்ளது.
 - இந்தியா இன்றைய தேதியில் ஒரு நாளைக்கு சுமார் 30 கோடி லிட்டர் பெட்ரோல் உபயோகிக்கிறது. அதில் 20% எத்தனால் கலந்த பெட்ரோல் என்றால், ஆறு கோடி லிட்டர் எத்தனால் ஒரு நாளைக்குத் தேவை. அப்படியானால், ஆண்டுக்கு சுமார் 2,200 கோடி லிட்டர் எத்தனால் தேவை. அதாவது, ஏறக்குறைய ஒரு டிஎம்சி எத்தனால் தேவை. (ஒரு டிஎம்சி என்பது 2,831 கோடி லிட்டர்.)

- சராசரியாக, ஒரு விட்டர் எத்தனால் தயாரிக்கத் தேவையான அளவு கரும்பு உற்பத்திக்கு சுமார் 3,000 முதல் 5,000 விட்டர் தண்ணீர் தேவை என்று கணக்கிட டால், ஆண்டுக்கு ஒரு டி.எம்.சி எத்தனால் உற்பத்திக்கு 3,000 முதல் 5,000 டிஎம்.சி தண்ணீர் இதற்காக மட்டுமே தேவைப்படும். (காவிரி நதியின் நீர் உற்பத்தி ஆண்டுக்கு 740 டிஎம்.சி. அதை கர்நாடகமும் தமிழ் நாடும் பங்கு போட்டுக் கொள்ள நூற்றாண்டுக் கணக்கில் பஞ்சாயத்து நடந்த வண்ணம் உள்ளது என்பதை நினைவுகூர்ந்தால் 5,000 டிஎம்.சி என்பதன் முக்கியத்துவம் புரியும்).
- கரும்பு தவிர்ந்து மக்காச் சோளம், நெல் ஆகியவற்றின் மூலமும் எத்தனால் தயாரிக்க முடியும் அவற்றை உபயோகித்துத் தயாரிப்பது என்றாலும், நிலத்தின் தன்மை குறித்து நீரின் தேவை சற்றேறக் குறைய இதே அளவு அல்லது அதிகமாகக் கூட ஆகலாம் என்று மதிப்பிடப்படுகிறது.
- இவ்வளவு தண்ணீர் செலவழித்து எத்தனால இந்நியாவில் உற்பத்தி செய்வதற்குப் பதிலாக இறக்குமதி செய்தால் என்ன என்ற கேள்வி எழலாம். ஆனால், இதில் விவசாயிகளின் பணப் பலன் என்ற முக்கியமான காரணி இருக்கிறது.
- உத்தர பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம், கர்நாடகம் ஆகிய மாநிலங்களில் கரும்பு உற்பத்தி செய்யும் விளைநிலங்களின் அளவு கடந்த 10 ஆண்டுகளில் மிகக் கணிசமாக உயர்ந்திருக்கிறது.
- உத்தர பிரதேசத்தின் ஒப்பீட்டில், மகாராஷ்டிரத்திலும், கர்நாடகத்திலும் நதிநீர் வளம் குறைவே.
- இருந்தும், கரும்பு உற்பத்தி அங்கே அதிகரிப்பதில், அந்த மாநிலங்களின் நிலத்தடி நீர்மட்டம் வெகுவாக குறைந்து கொண்டு வருகிறது.
- ஒப்பீட்டளவில், தமிழ்நாடு தான் எத்தனால் உற்பத்திக்கு ஏற்ற வகையில் தன்னுடைய உணவு உற்பத்தி சுழற்சியை கிட்டத்தட்ட மாற்றாமல் வைத்திருக்கிறது.
- ஆனால், கரும்பு உற்பத்தி விளை நிலப் பரப்பை 35 சதவீதம் அதிகரித்திருக்கும் கர்நாடக மாநிலத்தில் நிலத்தடி நீர் குறைந்தால், தமிழகத்துக்கு வரும் காவிரியின் நீரளவு கணிசமாகக் குறையும் என்பது சிந்திக்கத்தக்க ஒன்று.
- ஒட்டுமொத்தமாகப் பார்க்கும்போது, தேசிய அளவில், எத்தனால் 20% கலந்த பெட்ரோல் மட்டுமே உபயோகிக்கும் நிலைக்கு நாம் மாறும்போது, கச்சா எண்ணெய் இறக்குமதியில் சுமார் 10 மில்லியன் டன் குறையும்.
- அதாவது, நாலு முதல் ஐந்து சதவீதம் மொத்த கச்சா எண்ணெய் இறக்குமதி குறைவதால் சுமார் எட்டு முதல் 10 பில்லியன் டாலர் ஆண்டுக்கு மிச்சமாகும்;

'புராஜெக்ட் ஃப்ரீடம்'

- ஈரான் மீது அமெரிக்கா-இஸ்ரேல் போரைத் தொடங்கியதில் இருந்து, இந்த முக்கிய கடல் வழித்தடம் ஈரானின் முழு கட்டுப்பாட்டில் இருந்து வருகிறது. இதனிடையே, இஸ்ரேல்-லெபானான் போர்நிறுத்தத்தையொட்டி நீரிணையைத் திறப்பதாக ஈரான் அறிவித்தது.
- ஆனால், ஈரான் துறைமுகங்கள் மீதான அமெரிக்காவின் கடல்வழி முற்றுகை கைவிடப்படாததால் அந்த அறிவிப்பு திரும்பப் பெறப்பட்டது. அமெரிக்கா கடல்வழி முற்றுகையை விலக்கிக் கொண்டால், ஹோர்முஸ் நீரிணையைத் திறப்பதாக ஈரான் சமரசத் திட்டங்களை முன்மொழிந்தது.
- ஆனால், அணுசக்தி பேச்சுவார்த்தையில் ஈடுபட தொடர்ந்து மறுத்து வருவதால் ஈரானின் இந்த முன்மொழிவுகளை அமெரிக்கா திட்டவாட்டமாக நிராகரித்துவிட்டது. ஹோர்முஸ் நீரிணை வழியாக 20 சதவீத கச்சா எண்ணெய் போக்குவரத்து நடைபெற்று வந்தது.
- ஈரானின் முடக்கத்தால் உலகளாவிய எரிபொருள் விலை கடுமையாக உயர்ந்து, பொருளாதாரச் சிக்கல் ஏற்பட்டுள்ளது.
- இச்சூழலில் பல உலக நாடுகளின் கோரிக்கைக்கு இணங்க, 'புராஜெக்ட் ஃப்ரீடம்' எனும் பெயரில் பாரசீக வளை குடாவிலிருந்து கப்பல்களை மீட்டெடுக்கும் நடவடிக்கையை அமெரிக்க அதிபர் டிரம்ப் அறிவித்தார்.
- நீரிணைப் பகுதியில் ஓமன் கடல் எல்லை வழியாக கப்பல்களைச் செலுத்தும்படி கப்பல் நிறுவனங்களுக்கு அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது.
- இருப்பினும், கடலில் புதைக்கப்பட்டுள்ள கண்ணி வெடிகள் மற்றும் ஈரானின் தொடர் தாக்குதல் அச்சுறுத்தல் காரணமாக கப்பல் நிறுவனங்களும், அவற்றுக்கான காப்பீட்டு நிறுவனங்களும் பெரும் அச்சத்தில் உள்ளன.