



مدیرمسئول:

- محمدامین ایمانجانی

قائم‌مقام مدیرمسئول:

- مسعود فروغی

سرمدبیر:

- محمد زعیم‌زاده

تلفن و فکس:

- ۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵

کدپستی:

- ۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶

چاپ:

- چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

نشانی:

- خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
- روبه‌روی ساختمان بورس
- ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

«فرهیختگان» به بررسی مسیرهای قاچاق سوخت ۷ میلیارد دلاری از ایران و راهکارهای مقابله با آن می‌پردازد

کاسبان ۲۰ میلیون لیتری قاچاق سوخت



سیداحسان حسینی خبرنگار

در فضای مجازی تاکنون کلیپ‌های زیادی از قاچاق سوخت منتشر شده است؛ در یکی از آنها لشکری از نپسان‌های آبی در حال بازگویی سوخت و انتقال آن به کشور پاکستان و در کلیبی دیگر قاچاقچیان از مشک‌های ماری برای قاچاق سوخت از مسیر دریا استفاده می‌کنند. با مشاهده این تصاویر و فیلم‌ها چند سؤال اساسی به ذهن می‌رسد؛ آیا نهادهای اطلاعاتی از این میزان قاچاق خبر ندارند؟ اگر دارند پس چرا جلوی آن گرفته نمی‌شود؟ اینجاست که این تئوری توطئه تقویت می‌شود: «قاچاق سوخت هم کار خودشان است.» این خط‌روایتی با کاشاندن پای دولت به قاچاق سوخت، موجی از بدبینی را به جامعه منتقل می‌کند. اما ماجرا چیست؟

قاچاق سوخت توسط لشکری از «شبکه‌های محلی» از مبدأ دولت!

برای روشن شدن موضوع ابتدا به اظهارات مقامات رسمی مراجعه می‌کنیم. مسعود پزشکیان، رئیس جمهور چندی پیش عنوان کرد: «چگونه وقتی تولیدکننده و توزیع‌کننده سوخت در کشور دولت است، قریب به ۲۰ میلیون لیتر سوخت در هر روز گم می‌شود؟ باید برای این سرقت مرادار بزنند.» محمدمدقار قالیباف رئیس مجلس نیز در این باره می‌گوید: «روزانه بین ۲۵ تا ۳۰ میلیون لیتر فرآورده از کشور قاچاق می‌شود که تردید نکنید این قاچاق سازماندهی شده است و مراکز تولید و مصرف‌کننده‌های اصلی، اولین تهیه‌کننده‌های این قاچاقند.»

همانطور که رئیس جمهور و رئیس مجلس اشاره کردند، تولیدکننده و توزیع‌کننده سوخت در کشور «وزارت نفت» است و طبق اعلام نهادهای وزارتخانه‌های دولتی، سهمیه‌ای برای دریافت سوخت به هر بخش تعیین می‌شود. بنابر گفته جلیل سالاری، مدیرعامل سابق شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، ۱۶ ارگان دولتی در تعیین سهمیه‌ها نقش دارند. در نتیجه واضحاً منشأ قاچاق از جایی غیر از دولت نیست و در لایه‌های بعدی، این سوخت منحرف شده وارد شبکه‌های متعددی از ذی‌نفعان و قاچاقچیان خرد و کلان می‌شود. هفته جاری رئیس پلیس مبارزه با قاچاق کالا و ارز اعلام کرد طی ۹ ماه گذشته ۲۵ هزار پرونده در حوزه قاچاق سوخت تشکیل شده و حدود ۲۴ هزار نفر متهم به قاچاق سوخت دستگیر شده‌اند. در نتیجه به نظر می‌رسد اگر از لایه نهادهای دولتی که منشأ قاچاقند عبور کنیم، در مرحله بعد به لشکری از «شبکه‌های محلی قاچاق» بر می‌خوریم که تعداد آنها یکی دو تا نیست. تعداد این شبکه‌های محلی به قدری بالاست که ۲۴ الی ۲۵ هزار عدد از آنها فقط شناسایی و کشف شده‌اند. حالا شما خودتان آن مواردی که قاچاق سوخت کشف نشده و قاچاقچیان موفق بوده‌اند را هم به محاسبات اضافه کنید.

حالا معادله قاچاق سوخت در ایران کمی واضح‌تر شده است؛ منشأ قاچاق از نهادهای دولتی است، در لایه بعدی شبکه‌های محلی بسیار گسترده‌ای شکل گرفته‌اند که تعداد آنها به قدری زیاد است که نهادهای امنیتی و اطلاعاتی هر قدر تلاش کنند، نمی‌توانند جز درصد کمی از آنها را متوقف کنند. عدد قاچاق سوخت هم عدد کمی نیست و روزانه بین ۲۰ تا ۳۰ میلیون لیتر است که ارزش آن حداقل ۷ میلیارد دلار بوده که با نرخ بازار توافق ۴۶۰ هزار میلیارد تومان محاسبه می‌شود. حال با وجود قاچاق، دولت مجوز واردات ۱۳۰ هزار میلیارد تومان سوخت در سال آینده را از مجلس اخذ کرده است، درحالی‌که با جلوگیری از قاچاق ۳/۵ برابر این مبلغ را می‌تواند نقد کند.

۸۰ درصد از قاچاق سوخت مربوط به گازوئیل است

حال سؤال اساسی اینجاست؛ قاچاق سوخت از کدام نهاد دولتی نشأت پیدا می‌کند؟ برای پاسخ بهتر است به تصویر ۱ درباره وضعیت مصرف ۵ فرآورده اصلی کشور در بخش‌های مختلف نگاهی بیندازیم. همانطور که مشاهده

می‌کنید عمده مصارف سوخت کشور شامل سه حامل گازوئیل، بنزین و مازوت به ترتیب با میزان روزانه ۱۳۹۷، ۱۲۴ و ۲۷/۵ میلیون لیتر است که احتمالاً ردپای قاچاق سوخت را باید در این حامل‌ها جست‌وجو کرد. طبق آمار شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، میزان مصرف روزانه سوخت در سال جاری تاکنون ۲۹۸ میلیون لیتر بوده که نسبت به سال گذشته ۱۶ درصد افزایش داشته است. ویژگی‌های ایمنی سوخت برای حمل، بستر تبادل آن از جهت دسترسی آسان قاچاقچیان و اختلاف قیمت داخل و خارج کشور سه عاملی است که تعیین می‌کند قاچاق کدام سوخت شیرینی بیشتری برای قاچاقچیان دارد.

با در نظر گرفتن این سه عامل، قاچاق گازوئیل از همه شیرین‌تر است. طبق برآورد ستاد مبارزه با قاچاق کالا نیز حدود ۸۰ درصد از قاچاق سوخت مربوط به گازوئیل است که هم اختلاف قیمت بالاتری با کشورهای همسایه دارد، هم انتقال آن راحت‌تر است و هم مانند بنزین سامانه هوشمندی برای نظارت بر توزیع آن وجود ندارد. مابقی ۲۰ درصد قاچاق نیز به بنزین تعلق می‌گیرد و سهم مازوت و مابقی فرآورده‌ها تقریباً صفر است.

قیمت سوخت همسایگان ۲۰۰ برابر قیمت داخلی!

دلیل اصلی قاچاق سوخت در گازوئیل و بنزین به اختلاف قیمت داخلی و قیمت کشورهای همسایه بر می‌گردد. طبق تصویر ۲، بنزین و گازوئیل تولیدی در ایران به ترتیب تا سقف ۳۰ الی ۲۰۰ برابر قیمت داخلی توسط قاچاقچیان خرید و فروش می‌شود و یک تجارت پرسود را برای کل زنجیره قاچاق در ایران و کشورهای همسایه ایجاد کرده است.

پرواضح است وجود رانت چشمگیر و تفاوت شدید قیمتی بین داخل و خارج از مرزها، مهم‌ترین عامل انگیزشی برای قاچاق سوخت است. بر این اساس، راهکار اصلی می‌تواند تعدیل قیمت انرژی تا جایی باشد که یا حداقل قیمت انرژی در داخل به قیمت تمام‌شده + سود تولید برسد یا اینکه قیمت‌ها به قیمت‌های منطقه‌ای برسد. در مورد اول به نظر می‌رسد بازمهم اختلاف قیمت بین داخل و خارج وجود خواهد داشت، اما اجرایی آن بهتر از بی‌تحركی و بی‌تفاوتی است. حداقل‌ترین آثار آن، ایجاد انگیزه برای تولید و کاهش زیان شرکت‌های دولتی خواهد بود. اما در خصوص مورد دوم، با وجود اختلاف قیمت بالا بین قیمت سوخت در ایران و کشورهای همسایه بدیهی است که اصلاحات قیمتی، ذیل یک برنامه جامع و به‌صورت تدریجی در کوتاه‌مدت نمی‌تواند انگیزه قاچاق را از بین ببرد و از طرفی شوک‌درمانی نیز قابل اجرا نبوده و منجر به فروپاشی اجتماعی، امنیتی و اقتصادی کشور می‌شود. اما مشکلات کشور به قدری اضطراری است که باید موضوع قاچاق ظرف یک الی دو سال آینده تا حد قابل قبولی برطرف شود. در نتیجه مبارزه با قاچاق حداقل در کوتاه‌مدت و با وضعیت اقتصادی و معیشتی مردم، راهکار صرفاً

قیمتی ندارد و باید با تقویت ابزارهای نظارتی، آن هم در ابتدای زنجیره قاچاق و نه در انتهای زنجیره، با این پدیده مبارزه کرد.

سه منشأ اصلی سرریز سوخت به مخازن قاچاقچیان

برای جلوگیری از قاچاق سوخت با راهکارهای غیرقیمتی، ابتدا باید منشأ این قاچاق را مشخص کنیم. یعنی بدانیم قاچاق سوخت از کدام منافذ دولتی به شبکه‌های محلی قاچاق سرازیر شده و شیوه انتقال سوخت به خارج کشور چگونه است. به طور خلاصه باید روی نقاط گلوگاهی دست بگذاریم. در تصویر ۳، سه منشأ اصلی و سه روش قاچاق سوخت آورده شده است. به نظر می‌رسد عمده قاچاق گازوئیل از نظر حجم قاچاق، در بخش حمل و نقل و نیروگاه‌ها رخ بدهد و از نظر تعدد قاچاقچیان، شبکه‌های تعریف‌شده ذیل مصرف‌کنندگان عمده و جزئی، بیشترین تعدد را داشته باشند. به‌عنوان مثال در هفته جاری رئیس پلیس مبارزه با قاچاق کالا و ارز عنوان کرده بیشترین حجم قاچاق سوخت در حوزه حمل و نقل گازوئیل است که سود بسیار زیادی دارد. یا طبق آمار ستاد مبارزه با قاچاق کالا، حدود ۲۵ درصد از سوخت مایع تحویلی به نیروگاه‌ها قاچاق می‌شود؛ معادل روزانه ۱۲ میلیون لیتر که در سال ارزشی بیش از ۳/۵ میلیارد دلار دارد.

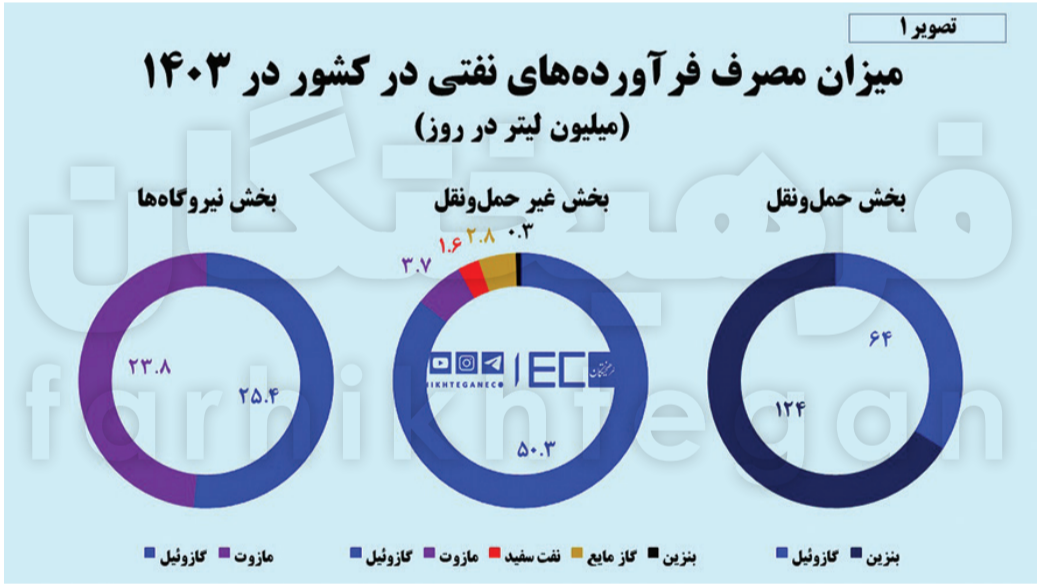
تصویر ۴ سهم هر وزارتخانه از قاچاق سوخت کشف‌شده را نشان می‌دهد. به بیان دیگر این شش‌صحن نشان می‌دهد که از بین تعداد کشفیات قاچاق، مبدأ دریافت سوخت قاچاقیان از کدام وزارتخانه نشأت گرفته است. آمار تصویر ۴ بر مبنای گزارش‌های آسیب‌شناسی واصله از مناطق ۳۷‌گانه استحصال شده است.

این آمار دو نوع تفسیر می‌تواند داشته باشد، مثلاً در باره وزارت صمت که تقریباً منشأ ۵۰ درصد از نشئی سوخت شناسایی شده است، دو احتمال وجود دارد؛ یا «تعدد شبکه‌های خرد قاچاق» ذیل سهمیه‌های تعیین شده برای صنایع، بسیار بالاست و یا اینکه «احتمال شناسایی قاچاقچیان» که ذیل سهمیه‌های این وزارتخانه اقدام به قاچاق می‌کنند، بیشتر بوده و شناسایی آنها کار آسان‌تری است.

۳ روش عجیب قاچاقچیان برای انتقال سوخت

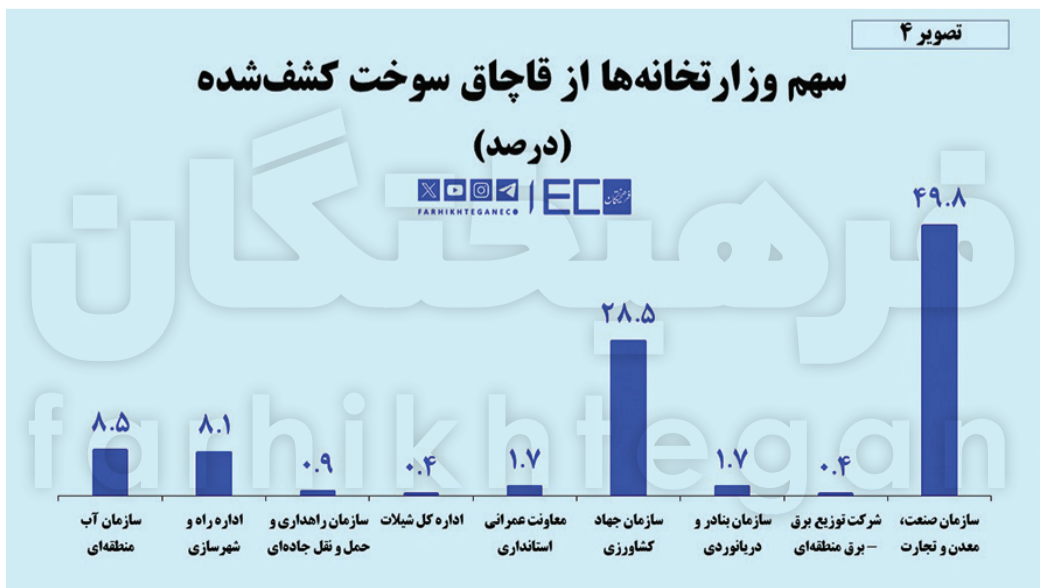
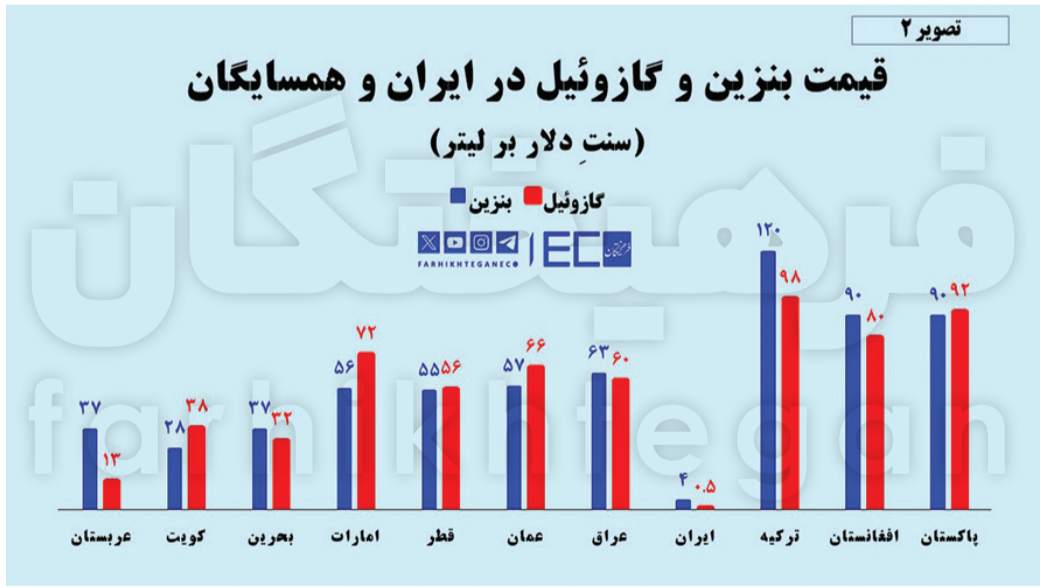
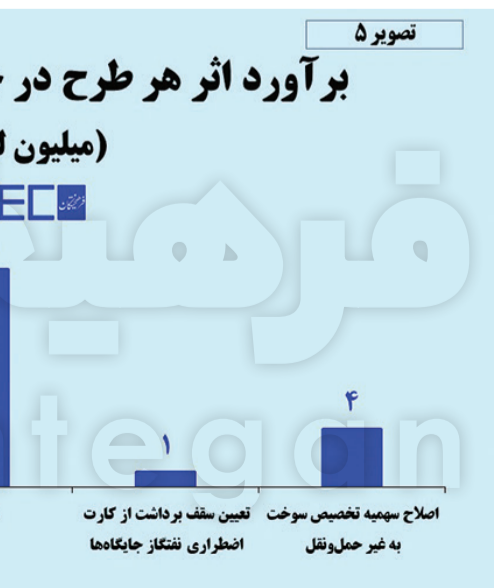
تصویر ۳ نشان می‌دهد انتقال سوخت قاچاقی از ایران به کشورهای همسایه، به‌سه روش انجام می‌شود: ۱- سوخت‌بری زمینی و دریایی؛ در این روش سوخت توسط نفتکش‌ها و شناورهای دریایی قاچاق می‌شود. طبق گزارش معاون حقوقی ستاد مبارزه با قاچاق کالا، ۴۰ درصد از قاچاق سوخت توسط شناورهای غیرمجاز در انجام می‌شود.

۲- مینی‌ریفاینری‌ها و واحدهای کوچک هیدروکربوری؛ نقش این واحدهای کوچک در فریند قاچاق، نوعی سوخت‌شویی است. یعنی بنزین و گازوئیل



تصویر ۲

بخش	بخش حمل و نقل	بخش غیر حمل و نقل	بخش نیروگاه‌ها
باز	۰.۳	۱.۶	۲.۸
کازوئیل	۵۰.۳	۳.۷	۲۳.۸
مازوت	۲۵.۴	۰.۳	۰.۳



نشئی از دستگاه‌های دولتی را در مخازن خود تجمع کرده و به‌عنوان محصول تولیدی خود به کشورهای همسایه صادر می‌کنند.

۳- ترانزیت سوخت؛ این روش مربوط به نفتکش‌هایی است که قصد دارند سوخت موجود در تانکر خود از مبدأ یک کشور همسایه و از مسیر ایران به سایر کشورها منتقل کنند. اما نکته اینجاست که بخشی از مخازن آنها خالی بوده و در بین راه در مسیر ایران، مخازن خود را با سوخت باکیفیت ایران پر می‌کنند.

به‌نظر می‌رسد در روش نخست قاچاق با استفاده از اصلاح سهمیه‌ها و نظارت بر آنها قابل مدیریت بوده و روش سوم با ممنوعت ترانزیت سوخت از ایران متوقف می‌شود.

راهکارهای نظارتی برای کاهش قاچاق سوخت

اما راهکار مقابله با قاچاق سوخت چیست؟ اشاره شد که منشأ قاچاق سوخت به‌سه بخش حمل و نقل، نیروگاه‌ها و مصرف‌کننده عمده مثل صنایع بر می‌گردد که باید متناسب با هر کدام نظارت‌ها دقیق‌تر شود که در ادامه آورده شده است:

۱- **حمل و نقل:** به بیان ساده در این بخش، ناوگان سستگین ایران، گازوئیل یا رانه‌ای با قیمت لیتری ۳۰۰ تومان دریافت می‌کند اما باری را بین دو مسیر جابه‌جانی کند. برای توقف قاچاق از این مسیر ۵ سطح روی میز دولت است که هیچ‌یک از آنها اجرایی نشده است.

الف- سوخت‌گیری در مسیر بر اساس بارنامه برخظ: طبق این طرح، ناوگان سستگین فقط می‌تواند از مسیر حمل بار اقدام به سوخت‌گیری کند. این طرح با وجود الزام قانون توسط فراجا و سازمان راهداری و به بهانه آماده نبودن زیرساخت‌ها اجرایی نشده است.

ب- سپنت: در این طرح سوخت موردنیاز پیمایش هر ناوگان با استفاده از تجهیزات موقعیت‌یاب هوشمند و اسناد حمل و براساس پیمایش محاسبه شده و تخصیص داده می‌شود.

ج- سسپاد: این طرح مشابه سپنت بوده ولی برای حمل و نقل درون‌شهری تعریف شده که همانند سپنت اجرای آن در کما قرار گرفته است.

د- پاک پر: طبق این طرح، میزان سوخت داخل باک کامیون‌های ایرانی خروجی از کشور بر اساس «پاک پر» محاسبه و وجه آن بر اساس نرخ تعادلی مرزی دریافت و به حساب خزانه دولت واریز می‌شود.

ه- تعیین سقف برداشت از کارت اضطراری نفت‌گاز جایگاه‌ها: طبق این طرح، کارت اضطراری جایگاه‌های گازوئیل نیز همانند بنزین باید دارای یک سقف برداشت باشد.

۲- **نیروگاه‌ها:** قاچاق سوخت از نیروگاه‌ها به دو شیوه انجام می‌شود. در شیوه اول، سوخت ارسالی به نیروگاه‌ها به صورت کامل و با کیفیت تحویلی توسط شرکت ملی پخش به نفتکش به نیروگاه تحویل داده نمی‌شود. یعنی مثلاً شرکت پخش گازوئیل به نفتکش تحویل می‌دهد ولی نفتکش گازوئیل و ترکیبی از مازوت و روغن سوخت به نیروگاه تحویل می‌دهد. یا در شیوه دوم ممکن است خود نیروگاه‌دار بخشی از سوخت دریافتی را به جای مصرف، قاچاق کند.

اجرای «موثر» تخصیص سوخت به نیروگاه‌ها براساس سامانه ارسال رسید و بر مبنای راندمان واقعی نیروگاه‌ها از راهکارهایی است که می‌تواند بر رفتار مصرفی نیروگاه‌داران نظارت کند.

۳- مصرف‌کننده‌های عمده و خرد: در این بخش، سهمیه‌ها با بیش‌برآورد نسبت به نیاز واقعی تعیین و به وزارت نفت اعلام می‌شود. مثلاً موارد متعددی وجود دارد که یک کارگاه تولیدی غیرفعال است اما همچنان سهمیه سوخت می‌گیرد؛ یا با وجود کاهش سطح زیر کشت در ایران، سهمیه گازوئیل ماشین‌آلات کشاورزی سالانه افزایش می‌یابد.

برای جلوگیری از قاچاق در این بخش دو پیشنهاد مطرح است: ۱- بازنگری و اصلاح سهمیه سوخت نهادهای دولتی و ۲- اتصال سامانه سدف به سازمان امور مالیاتی.

درمجموع طبق برآوردهای مختلف، با اجرای ۸ راهکار ذکرشده می‌توان تا سقف ۲۲/۵ میلیون لیتر در روز از قاچاق سوخت کم کرد. البته با توجه به ذی‌نفع بودن وزارتخانه‌های مختلف دولتی از قاچاق سوخت، اجرای این راهکارها جز با اراده رئیس‌جمهور ممکن نیست.

