

مصرف بنزین و گازوئیل در کشور به اعداد عجیب و غریبی رسیده است. این افزایش مصرف علاوه بر اینکه ناشی از افزایش تعداد ناوگان، وسایل نقلیه و افزایش مصرف در بخش هایی همچون نیروگاه‌هاست، اما بخشی از مصرف سوخت نیز ناشی از نشت و قاچاق در بخش های مختلف مصرف از خودرو گرفته تا بخش های تولیدی است. گرچه اقتصاددانان عامل اصلی این نشت و قاچاق را شکاف قیمت سوخت و مسرکوب چندین ساله قیمت‌ها را دلیل این موضوع می‌دانند و طبیعتا پیشنهاد آن‌ها نیز عمدتا اصلاح قیمت‌هاست، اما دولت با پی بستست اصلاح قیمتی که روبه‌رو شده، اخیرا در قالب دستورالعمل ۲۴ ماده‌ای پیشگیری و مقابله با قاچاق سوخت اقدامات غیرقیمتی گسترده‌ای را برای مبارزه با قاچاق سوخت طراحی و به ۲۸ نهاد و دستگاه کشور ابلاغ کرده است. اهمیت این طرح در این است که در فقدان اجرای اصلاحات قیمتی، ضروری است تلاش‌هایی برای مهار روزانه بین ۲۰ تا ۳۰ میلیون لیتر سوخت قاچاق (براساس اظهارات مسئولان مختلف) انجام شود. گفته می‌شود ارزش این میزان سوخت قاچاق سالانه حداقل ۷ میلیارد دلار است؛ رقمی که با نرخ ارز مرکز مبادله چیزی حدود ۵۰۰ هزار میلیارد تومان می‌شود.

تمرکز ویژه روی قاچاق گازوئیل

قبل از اینکه به گلوگاه‌های قاچاق سوخت بپردازیم، بررسی متن دستورالعمل حکایت از آن دارد که تمرکز ویژه این دستورالعمل قاچاق پیشگیری و مقابله با قاچاق سوخت روی گازوئیل است. ویژگی‌ها ایمنی سوخت برای حمل، پستر 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. بررسی‌ها نیز نشان می‌دهد 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 مسامانه هوشمندی برای نظارت بر توزیع آن وجود ندارد. مابقی ۲۰ درصد قاچاق نیز به بنزین تعلق می‌گیرد و سهم مازوت و مابقی فرآورده تقریبا صفر است.

۳ شگرد قاچاقچیان سوخت

در کنار سوخت قاچاق شده، بررسی شگردهای قاچاق نیز بسیار قابل تأمل است. بررسی‌ها نشان می‌دهد انتقال سوخت قاچاق از ایران به کشورهای همسایه، با سه شگرد 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

دستورالعمل پیشگیری و مقابله با قاچاق سوخت کدام گلوگاه‌ها را زیر ضرب می‌برد؟

۲- مینی‌ریفاینتری‌ها و واحدهای کوچک هیدروکربن‌سوری: نقش این واحدهای کوچک در فرایند قاچاق، نوعی سوخت‌شنسویی است. یعنی بنزین و گازوئیل نشنی 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 پری می‌کنند.

دستورالعملی علیه ۴ گلوگاه

بررسی متن دستورالعمل ۲۴ ماده‌ای پیشگیری و مقابله با قاچاق سوخت نشان می‌دهد این دستورالعمل چند گلوگاه خاص را زیر ضرب برده که در ادامه به طور تفصیلی به هر کدام از آن‌ها پرداخته می‌شود.

و دهیاری‌ها را به‌صورت برخط به شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ارسال نماید. در ماده ۷ آمده‌است سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت‌ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور مکلفند ظرف دو هفته از ابلاغ این مصوبه الگوهای برآورد میزان مصرف فرآورده در حوزه پروژه‌های راهداری و راهسازی را با همکاری سازمان ملی استاندارد و شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت احصاء و به وزارت نفت پیشنهاد دهند. طبق ماده ۸، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور مکلف شده ظرف یک ماه از ابلاغ این مصوبه اطلاعات باربرگ (مشخصات خودرو، راننده، تاریخ صدور و کدپستی مبدأ و مقصد) را به‌صورت برخط به سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ارسال نماید. باربرگ‌ها را صحت‌سنجی کرده و اجرای طرح بلوک‌بندی ناوگان باری و مسافری درون‌شهری و پس از ایجاد امکان دریافت این اطلاعات توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای؛ تکمیل نصب سپید روی ناوگان باری و مسافری (درون‌شهری)؛ صحت‌سنجی باربرگ‌های نهایی صادره بر حسب اطلاعات موقعیت دریافتی از دستگاه سپیاد از دیگر مواردی است که سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور باید برای کنترل قاچاق سوخت انجام دهند.

بخش نیروگاهی

قاچاق سوخت از نیروگاه‌ها به دو شیوه انجام می‌شود: در شیوه اول، سوخت ارسالی به نیروگاه‌ها به‌صورت کامل و باکیفیت تحویلِ توسط شرکت ملی پخش به نفتکش به نیروگاه تحویل داده نمی‌شود، مثلاً شرکت پخش گازوئیل به نفتکش تحویل می‌دهد ولی نفتکش گازوئیل و ترکیبی از مازوت و روغن سوخت به نیروگاه تحویل می‌دهد. در شیوه دوم ممکن است خود نیروگاه‌دار بخشی از سوخت دریافتی را به‌جای مصرف، قاچاق کند. اجرای «موثر» تخصیص سوخت به نیروگاه‌ها براساس سامانه ارسال رسید و بر مبنای راندمان واقعی نیروگاهی را راهکارهایی است که می‌تواند بر رفتار مصرفی نیروگاه‌داران نظارت کند. در ماده ۹ دستورالعمل پیشگیری و مقابله با قاچاق سوخت شرکت مادر تخصصی تولید برق حرارتی مکلف‌شده ظرف یک ماه از ابلاغ این مصوبه به اتصال سیستمی تجهیزات پلاک‌خوان و پاسکول در نیروگاه‌های منتخب را به سامانه برق‌ار نظارت نماید؛ همچنین تجهیزات جریان‌سنج در خطوط رفت‌وبرگشت سوخت به محفظه احتراق واحدهای نیروگاهی نصب و کالیبره شود.

طبق ماده ۱۰ شرکت مادر تخصصی تولید نیروی برق حرارتی مکلف است ظرف ۶ ماه سامانه دیسپچینگ مخازن سوخت نیروگاهی را در نیروگاه‌های منتخب ایجاد نماید؛ اندازه‌گیری حجم و دمای فرآورده بدون دخالت کاربر انجام بشود و در مرکز دیسپچینگ وزارت نیرو قابل مشاهده باشد. شرکت مادر شبکه برق ایران مکلف است ظرف یک ماه از ابلاغ این مصوبه، اطلاعات روزانه گاز مصرفی، سوخت مایع مصرفی موجودی سوخت مخازن برق تولیدی و مصرفی نیروگاه‌ها

در خاطرات ابتهاج آمده است که چند سال بعد، وقتی هیئت از طرف بانک جهانی به تهران آمده بود، تلامذ که برای درآمدسازی به ایران وام می‌دهد، منتهی به شرط اینکه راه‌ها را سازمان برنامه بسازد.

قاعده واستثنا

نتیجه آنکه ابتهاج به‌طور کلی وظیفه سازمان برنامه را «برنامه‌ریزی» و نه «بنگاه‌داری» یا «اجرای عملیات عمرانی» می‌دانست.

با این حال معتقد بود اگر نیاز بازار و کشور اقتضا می‌کرد، سازمان برنامه باید به‌طور استثنا تصدی‌گری نیز انجام دهد تا جلوی انحصار را بگیرد و قیمت را به حد معقولی برای مصرف‌کننده کاهش دهد.

همچنین، اگرچه سازمان را موظف به اجرای برنامه‌های عمرانی نمی‌دانست، اما به دلیل تا‌نگار آموختن‌های مربوطه، معتقد بود تا زمانی که وزارتخانه‌ها به‌توان لازم برای اجرای پروژه‌های عمرانی برسند، سازمان برنامه باید به‌طور مستقیم اقدام کند. به نظر می‌رسد این دو منازعه، امروز دیگر در بستر سازمان برنامه و آژانس ملی توسعه موضوعیت نداشته باشد.

ساختار فعلی دولت

ماهیت تصدی‌گری شرکت‌های دولتی در ساختار فعلی ایران «وزارتخانه‌محور» است و سازمان برنامه و بودجه، نهاد تنظیم‌گر و ناظر کلان تلقی می‌شود، نه متصدی عملیاتی شرکت‌های کلّی.

تهداد حوزه‌های خاص مثل مسئولیت اجتماعی یا بعضی موارد بودجه‌ای، سازمان برنامه و بودجه به‌عنوان پیشنهاددهنده و ناظر بر اجرای مقررات، نقش متکمل دارد، ولی تصدی‌گری اجرایی یا او نیست.

همچنین امروز سازمان برنامه و بودجه کشور صرفاً نقش سیاست‌گذار، ناظر، برنامه‌ریز و تخصیص‌دهنده بودجه پروژه‌های عمرانی را دارد و خود به‌عنوان پیمانکار یا مجری مستقیم پروژه‌های عمرانی فعالیت نمی‌کند.

در ساختار فعلی دولت ایران، پیمانکار و مجری مستقیم پروژه‌های عمرانی دولت معمولاً دو نقش متفاوت دارند.

مجری مستقیم پروژه‌های عمرانی دولت، «دستگاه اجرایی» ذی‌ربط است؛ مثلاً وزارت راه و شهرسازی برای سد یا جاده، وزارت نیرو برای پروژه‌های آب و برق.

این دستگاه‌ها وظایف قانونی اجرای پروژه را بر عهده دارند و کل فرایند از تصویب آنان در سمت‌های در معرض دید عمومی دستگاه‌های مهم، اعطای نشان و جایزه به افراد موفق و رتبه‌بندی و تقدیر از دستگاہ‌هایی که عملکرد بهتری در استخدام و ارتقای آنان داشته‌اند. دوم، پیگیری و نظارت جدی بر اجرای قانون، شامل ایجاد سامانه ثبت اطلاعات مهارت‌ها و توانمندی‌های معلولان، تهیه پروفایل مشاغل متناسب با نوع و شدت معلولیت، تطبیق شغل و شاغل از طریق آزمون‌های استاندارد در مراکز ارزیابی، برنامه‌ریزی توسعه فردی، ال‌زام پیمانکاران به معرفی معلولان به‌عنوان نیروی شرکّتی، گزارش‌گیری و نظارت بر عملکرد دستگاه‌ها، پیگیری تخلفات مدیران در عدم اجرای سهمیه سه‌درصدی، و مناسب‌سازی فضاهای کاری.

سوم، اصلاح قوانین و مقررات برای بهره‌گیری از ظرفیت تعاونی‌ها، تشکیل‌های مردم‌نهاد و کسب‌وکارهای اجتماعی وابسته به معلولان، الزام به جذب حداقل ۵۰ درصد افراد معلول در مشاغل غیرحاکمیتی، استفاده از ظرفیت استخدام دانشجویان دانشگاه فرهنگیان، مشروط کردن معافیت‌های مالیاتی به استخدام معلولان، ایجاد فرصت‌های آموزش و مهارت‌افزایی مشارکتی، افزایش سهمیه سه‌درصدی به ۶ درصد و اعمال جریمه برای عدم اجرا، تخصیص منابع حاصل به‌عنوان مشوق به دستگاه‌های موفق، و الزام به مناسب‌سازی ساختمان‌ها. اجرای این بسته سیاستی مستلزم همکاری میان سازمان بهزیستی، سازمان اداری و استخدامی، دستگاه‌های اجرایی، و نهادهای نظارتی و قضایی است تا علاوه بر اجرای کامل سهمیه استخدام، منابع سخاوته و نگرشی در مسیر اشتغال معلولان از میان برداشته شود. ایجاد شبکه داده یکپارچه، تطبیق فرصت‌های

آنان در سمت‌های در معرض دید عمومی دستگاه‌های مهم، اعطای نشان و جایزه به افراد موفق و رتبه‌بندی و تقدیر از دستگاہ‌هایی که عملکرد بهتری در استخدام و ارتقای آنان داشته‌اند. دوم، پیگیری و نظ