

از کارت سوخت تا قاچاق سوخت

واقعیت این است که توجیه جلوگیری از قاچاق بنزین، چندان قابل قبول نیست

به گزارش سایت خبری پرسون، حمیدرضا شکوهی در یادداشتی نوشت: این روزها که جمع‌آوری کارت‌های سوخت جایگاه‌داران بنزین آغاز شده، شایعه گرانی بنزین هم دوباره مطرح شده است. مسوولان می‌گویند جمع‌آوری کارت‌های سوخت جایگاه‌داران برای جلوگیری از قاچاق بنزین صورت می‌گیرد تا تعداد کارت‌های سوخت در اختیار جایگاه‌داران محدود شود. اما واقعیت این است که این توجیه، چندان قابل قبول نیست. اینکه تصور کنیم مبدا قاچاق سوخت، مثلا جایگاه‌های عرضه سوخت تهران است، نشان می‌دهد که یا مسوولان واقعیت قاچاق سوخت را در نیافته‌اند، یا اینکه می‌دانند و صرفا به دنبال راهی هستند تا جمع‌آوری کارت‌های سوخت جایگاه‌داران را توجیه کنند. برای درک بهتر موضوع قاچاق سوخت، چند نکته را در نظر بگیریم:

۱- آماری که از قاچاق سوخت اعلام می‌شود نمی‌تواند چندان قابل استناد باشد چراکه طبیعتا نمی‌توان درباره کالایی که قاچاق است، آماری در نظر گرفت. ماهیت قاچاق کالا به معنای عدم ثبت آمار آن است. در مورد بنزین و گازوییل، این موضوع بیشتر صدق می‌کند چراکه آخرین آماری که درباره مصرف بنزین و گازوییل ارایه می‌شود همان آمار تحویل سوخت به جایگاه‌ها است که معادل مصرف در نظر گرفته می‌شود و عملا ابزاری برای تفکیک میزان عرضه‌ای که واقعا مصرف شده یا میزان عرضه‌ای که قاچاق شده وجود ندارد.

۲- آماری که از رشد قاچاق سوخت ارایه می‌شود در واقع بیانگر رشد میزان کشفیات قاچاق سوخت است. خبرگزاری تسنیم آماری از ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز منتشر کرده و نتیجه گرفته که روزانه ۵۰ میلیون لیتر سوخت از کشور قاچاق می‌شود! این رقم به هیچ عنوان نمی‌تواند صحیح باشد. کل تولید بنزین کشور روزانه کمی بیش از ۱۰۰ میلیون لیتر و گازوییل تولیدی کشور روزانه ۱۱۰ میلیون لیتر است. چگونه می‌توان باور کرد یک‌چهارم از گازوییل و بنزین تولیدی کشور قاچاق شود؟! از هر منطقی نگاه کنیم به ویژه با توجه به نیاز کشور به بنزین و گازوییل، نمی‌توان باور کرد که ۵۰ میلیون لیتر قاچاق روزانه سوخت داشته باشیم.

۳- ظرفیت تانکرهای زمینی حمل سوخت، متغیر و حداکثر ۳۵ هزار لیتر است. یعنی روزانه باید معادل بیش از ۱۵۰۰ نفتکش جاده‌پیما با ظرفیت بالا از کشور خارج شود تا ۵۰ میلیون لیتر سوخت، قاچاق شود! طبیعتا این میزان سوخت قاچاق، با نفتکش جاده‌پیما، از کشور خارج نمی‌شود و اگر وانتهای سوخت‌بر یا باک‌های اضافه کامیون‌ها و تریلی‌ها را در نظر بگیریم که ظرفیت بسیار اندکی دارند بدین معناست که روزانه صدها هزار خودرو برای قاچاق سوخت باید از کشور خارج شوند! این موضوع غیرممکن است و به همین دلیل مسوولان برای کنترل قاچاق سوخت باید به فکر قاچاق سازمان‌یافته باشند که از طریق خطوط لوله مخفی و موارد مشابه انجام می‌شود. قاچاق سوخت از طریق جایگاه‌های عرضه سوخت، آن‌هم در شهرهایی با فاصله بسیار زیاد از مرزها، سهم چندان نادری ندارد که بخواهیم با جمع‌آوری کارت‌های سوخت جایگاه‌داران، قاچاق را کنترل کنیم.

۴- توجیه قیمتی که درباره تفاوت قیمت بنزین و به ویژه گازوییل در ایران با برخی کشورهای همسایه به عنوان عامل قاچاق مطرح می‌شود صحیح است اما با وجود این مشوق قیمتی، باز هم ظرفیت برای قاچاق سوخت توسط سوخت‌برهای مرزی آنقدر اندک است که نمی‌توان آن را عدد قابل توجهی در نظر گرفت. اگر هر دستگاه وانت در خوشبینانه‌ترین حالت، ۵۰۰ لیتر سوخت حمل کند، برای قاچاق یک میلیون لیتر سوخت که معادل ۲ درصد رقم ادعایی برای قاچاق سوخت است، نیاز به بیش از ۲ هزار دستگاه وانت است. خودتان حساب کنید برای قاچاق میلیون‌ها لیتر سوخت به چه تعداد وانت نیاز است!

۵- یک نکته که درباره قاچاق سوخت، کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد این است که برخلاف آنچه در افکار عمومی جا افتاده، سهم عمده را در قاچاق سوخت، قاچاق گازوییل - و نه بنزین - در اختیار دارد. مهم‌ترین دلیل آن هم سهولت بیشتر قاچاق گازوییل نسبت به بنزین است.

در واقع بنزین بسیار اشتعال‌زا و خطرناک است و نگهداری آن در مدت زمانی طولانی هم خطرناک است و به همین دلیل هم در قاچاق سوخت در فواصل طولانی، سهم چندان نادری ندارد. با این وجود، جلوگیری از قاچاق بنزین، بیش از جلوگیری از قاچاق گازوییل مورد تاکید مسوولان و به تبع آن مورد توجه مردم است و این هم دلیل دیگری برای اثبات اینکه یا مسوولان، ماهیت اصلی قاچاق سوخت را در نیافته‌اند، یا اینکه به هر دلیلی نسبت به واقعیت‌هایی که سازمان‌یافته بودن آن را از طرق معمول اثبات می‌کند بی‌تفاوت هستند.