گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۵۰۸۴۲۲
دوشنبه ۱ بهمن ۱۴۰۳ ۱۴:۱۵

مدیریت ضعیف سوخت

قیمت ارز و انرژی، ریشه اصلی قاچاق سوخت؛ چرا مردم مقصر نیستند؟

پیرو اتفاقات اخیرا در استان هرمزگان و کشف خط لوله قاچاق دو کیلومتری سوخت هواپیما و بیش از ۱۹ میلیون لیتر سوخت قاچاق توسط مرزبانی هرمزگان، عبدالکریم هاشمی نخل ابراهیمی، نماینده هرمزگان در مجلس، گفت: قاچاق سوخت به شکل عمده انجام می‌شود و نرخ ارز و حامل‌های انرژی تأثیر بسزایی در این زمینه دارد.

به گزارش گروه صنعت و تجارت _پایگاه اطلاع رسانی دریا و نفت، قاچاق سوخت در ایران دیگر تبدیل به یک بحران شده است. در حالی که مسئولان تلاش می‌کنند که با کاهش سهمیه‌بندی و راه‌اندازی طرح‌هایی مانند «باک پر»، مردم را مبادی قاچاق معرفی کنند، یک خط لوله دو کیلومتری در بندرعباس کشف شد که روزانه ۷۰ هزار لیتر سوخت هواپیما را قاچاق می‌کرد!

آن طور که رئیس کل دادگستری استان هرمزگان اعلام کرده، سارقان مدت زیادی از این خط لوله استفاده کرده‌اند. این انشعاب غیرمجاز ظرفیت برداشت حدود ۷۰ هزار لیتر در شبانه‌روز داشته و طبق نظر کارشناسان ارزش خود لوله حدود چهار میلیارد تومان است و ظاهراً سارقان دانش فنی و اطلاعات لازم در اختیار داشته‌اند.

داشتن دانش فنی و اطلاعات لازم به معنی آن است که هرکسی قادر به قاچاق این حجم از سوخت نیست. محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس، روز ۶ آذر در صحن علنی، رقم قاچاق سوخت را روزانه حدود ۲۰ میلیون تا ۲۵ میلیون لیتر عنوان کرد. قاچاقی که به گفته او، بی‌تردید سازماندهی شده است.

همچنین بهادر اسماعیلی، فرمانده مرزبانی هرمزگان، از کشف بیش از ۱۹ میلیون لیتر سوخت قاچاق توسط مرزبانی خبر داده است.

حال باید دید که با توجه به قاچاق عمده سوخت، مبادی قاچاق چه کسانی هستند و اساسا چه موضوعات کلانی، به افزایش قاچاق دامن زده‌اند؟

قاچاق گسترده سوخت ارتباط مستقیم به نرخ ارز و قیمت سوخت دارد

سید عبدالکریم هاشمی نخل ابراهیمی، نماینده مردم میناب، جاسک و سیریک استان هرمزگان در مجلس، در گفت‌وگو با تجارت‌نیوز عنوان کرد: علت قاچاق سوخت، به غیر از مسائل اجتماعی و شرایط مرزها، عمدتا به تفاوت قیمت داخلی و خارجی سوخت و افزایش نرخ ارز نسبت به پول ملی برمی‌گردد.

به گفته او، هر زمان که تفاوت نرخ ارز زیاد شده یا ارز خارجی گران‌تر می‌شود، صادرات افزایش می‌یابد؛ چه به‌صورت رسمی و چه غیررسمی. قاچاق هم در واقع نوعی صادرات غیررسمی است که از مسیرهای قانونی عبور نمی‌کند. درباره سوخت نیز همین موضوع صادق است.

وی ادامه داد: قاچاق سوخت از گذشته‌های دور وجود داشته است. در دوره‌هایی که نرخ ارز به نوعی ثابت بوده یا تفاوت چشم‌گیری نسبت به نرخ ریال نداشته و ارزش پول ملی بیشتر از امروز بوده، قاچاق سوخت نیز کاهش یافته یا حتی به صفر رسیده است؛ به‌طوری‌که هیچ تبادلی صورت نگرفته است. اما هر زمان که نرخ ارز افزایش پیدا کرده، ارزش پول ملی کاهش یافته و قیمت فروش بنزین ثابت مانده یا افزایش نیافته، این تجارت غیررسمی در تمام مرزها رونق پیدا کرده است.

نماینده مردم هرمزگان تشریح کرد: متاسفانه این قاچاق نه فقط از مرزهای آبی، بلکه از سراسر کشور و تمامی مرزهای زمینی و آبی انجام می‌شود. در واقع تمام استان‌ها، چه مرزی و چه غیرمرزی درگیر هستند. علت نمود بیشتر موضوع قاچاق در مناطق مرزی، محل عبور سوخت قاچاق است. برای مثال، از مرکز کشور تانکرهای سوخت عبور داده شده و به صورت غیررسمی از مرزها خارج می‌شوند.

هر چه نرخ ارز بالاتر برود، شیوه‌های قاچاق متنوع‌تر و گسترده‌تر می‌شوند

هاشمی خاطرنشان کرد: کشور نیازمند اقدام اساسی از سوی دولت است تا در زمینه نرخ ارز و نحوه برخورد با موضوع قاچاق در سراسر کشور، یک سیاست جامع و موثر اجرا کند. این سیاست باید به کاهش قاچاق سوخت و رساندن آن به حداقل کمک کند. بدون انجام اقداماتی اساسی، که چندمرحله‌ای و چندوجهی است، کاهش قاچاق سوخت ممکن نیست. هر چه نرخ ارز بالاتر برود، شیوه‌های قاچاق متنوع‌تر و گسترده‌تر می‌شوند.

وی تصریح کرد: برای مدیریت این وضعیت، راهکارهایی مانند سهمیه‌بندی سوخت، تعیین قیمت‌های متفاوت برای صادرات رسمی، یا ایجاد شرایطی برای صادرات رسمی سوخت اضافی توسط دارندگان مازاد می‌تواند مؤثر باشد. اگر توانایی کنترل کامل قاچاق وجود نداشته باشد، حداقل با ایجاد صادرات رسمی می‌توان بخشی از این مشکل را مدیریت کرد.

او اضافه کرد: اساسی‌ترین اقدام، تثبیت نرخ ارز و تقویت ارزش پول ملی است. این اقدام باعث می‌شود قاچاق سوخت از نظر اقتصادی صرفه‌ای نداشته باشد. زمانی که این اتفاق بیفتد، افراد خود به خود از فعالیت قاچاق کناره‌گیری می‌کنند و این معضل کاهش می‌یابد.

احداث خط لوله ۲ کیلومتری و دسترسی به سوخت خاص، دست همه مردم نیست!

هاشمی در پاسخ به این سوال که اجرای طرح میترینگ چه تاثیری بر کنترل قاچاق دارد، گفت: یکی از مهم‌ترین راه‌های کنترل قاچاق آن است که مبادی تولید و توزیع مشخص باشد. بخش بزرگی از قاچاق به صورت عمده انجام می‌شود. چرا که، احداث خط لوله دو کیلومتری و دسترسی به سوخت خاص، دست همه مردم نیست. این نوع از قاچاق به مقدار زیاد و یک‌جا انجام می‌شود.

وی بیان کرد: قاچاقی که توسط ماشین‌ها و در مرزها مانند هرمزگان، بوشهر، سیستان و بلوچستان، خوزستان و دیگر مرزها انجام می‌شود، قاچاق خرد است. قاچاق عمده، از مبادی تولید، توزیع و مصرف انجام می‌شود. کنترل این مبادی ضروری است و باید انجام شود.

به گفته نماینده مردم هرمزگان، علاوه بر این کارها که باید انجام گیرد، موضوع اصلی مبارزه با قاچاق با روش‌های اساسی که اصل قضیه را هدف قرار می‌دهد، باید در دستور کار قرار گیرد. در واقع باید کاری انجام شود که موضوع قاچاق دیگر به‌صرفه نباشد.

وی با ذکر مثالی ادامه داد: این موضوع پیش‌تر در جریان و در برخی استان‌ها قاچاق سوخت کاهش چشم‌گیری یافته بود. با بررسی‌های متعدد مشخص شد که در آن زمان نرخ ارز برای مدتی ثابت نگه داشته شده بود و قیمت سوخت نیز افزایش متناسبی داشت. ثبات نرخ ارز، افزایش ارزش پول ملی و افزایش متناسب نرخ سوخت، باعث شده بود که بازار قاچاق دیگر رونقی نداشته باشد.

او در نهایت عنوان کرد: در آن زمان، نه برای خریدار، نه برای فروشنده و نه برای هرکسی که در مسیر قاچاق فعالیت می‌کرد، بازار قاچاق به‌صرفه نبود. بنابراین، علاوه بر برخوردهای فیزیکی، باید به سیاست‌های اقتصادی و منطقی توجه کرد تا قاچاق سوخت به صورت ریشه‌ای کاهش یابد و بازار قاچاق خود به خود تعطیل شود.