گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۵۳۶۵۰۴
پنج شنبه ۲۸ آبان ۱۴۰۵ ۷:۰۵

چرا دولت کارت‌های آزاد را جمع می‌کند؟

قاچاق سوخت از مبدأ است، محدودیت از مقصد!

جمع‌آوری کارت‌های آزاد جایگاه‌های سوخت در ۱۱ استان کشور با هدف مقابله با قاچاق سوخت در دستور کار قرار گرفته است؛ تصمیمی که در کنار محدود کردن دسترسی مردم به سوخت، این پرسش را مطرح می‌کند که چرا با وجود تأکید مسئولان بر امکان کنترل بیش از ۸۰ درصد قاچاق از طریق اصلاح فرایندهای تولید، انتقال و توزیع، نخستین اقدام اجرایی دولت باز هم به محدودیت در جایگاه‌های سوخت ختم شده است؟</br>

پایگاه اطلاع رسانی دریا و نفت: مقابله با قاچاق سوخت بار دیگر به محدودیت در دسترسی مصرف‌کنندگان به کارت‌های آزاد جایگاه‌ها گره خورده است. دولت در حالی جمع‌آوری این کارت‌ها را در ۱۱ استان کشور آغاز کرده که اظهارات مسئولان حوزه انرژی و مبارزه با قاچاق کالا و ارز نشان می‌دهد بخش عمده این پدیده، ریشه در ضعف نظارت بر فرایندهای تولید، انتقال، ذخیره‌سازی و توزیع سوخت دارد. محمد رشیدی، عضو کمیسیون انرژی مجلس، از استعداد قاچاق سوخت در استان‌های مرزی سخن می‌گوید و محمدجعفر قائم‌پناه، معاون اجرایی رئیس‌جمهوری، فعالیت هزاران خودروی نیسان‌آبی برای جمع‌آوری و انتقال سوخت به کشورهای همسایه را مطرح می‌کند.

در مقابل، حبیب‌الله حقیقی، رئیس ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، اعلام کرده است که بیش از ۸۰ درصد قاچاق سوخت با اصلاح فرایندها قابل کنترل است. این اظهارات یک تناقض مهم را در سیاست مقابله با قاچاق سوخت برجسته می‌کند: اگر بخش عمده قاچاق در حلقه‌های مختلف زنجیره تأمین و توزیع شکل می‌گیرد، چرا سیاست محدودسازی ابتدا از محل مصرف و کارت سوخت مردم آغاز شده است؟ آیا حذف کارت‌های آزاد جایگاه‌ها می‌تواند بدون اصلاح ساختارهای نظارتی، مانع اصلی قاچاق سوخت را از میان بردارد؟

جمع‌آوری کارت‌های آزاد در ۱۱ استان با هدف مقابله با قاچاق سوخت

آن‌طور که ایلنا گزارش داده است، محمد رشیدی، عضو کمیسیون انرژی مجلس، در واکنش به حذف کارت‌های آزاد جایگاه‌ها در ۱۱ استان کشور اعلام کرد برای استان‌های مرزی که استعداد قاچاق سوخت در آنها وجود دارد، سهمیه‌های ویژه‌ای در نظر گرفته خواهد شد تا رفت‌وآمد و حمل‌ونقل مردم با مشکل مواجه نشود و هزینه اضافی به خانوارها تحمیل نشود. در همین حال، محمدجعفر قائم‌پناه، معاون اجرایی رئیس‌جمهوری، پنجشنبه ۲۱ آبان ۱۴۰۵ در نشست مدیران ارشد استان هرمزگان، از فعالیت چند هزار خودروی نیسان‌آبی خبر داد که به گفته او، سوخت را از استان‌های مختلف جمع‌آوری و از طریق مرزها به کشورهای همسایه منتقل می‌کنند. قائم‌پناه همچنین کارت‌های آزاد جایگاه‌ها را از عوامل زمینه‌ساز کمبود سوخت و سوءاستفاده دانست و اعلام کرد جمع‌آوری این کارت‌ها در ۱۱ استان انجام شده و این روند در هفته‌های آینده نیز ادامه خواهد یافت.

بر اساس این اظهارات، دولت یکی از مسیرهای مقابله با قاچاق سوخت را محدود کردن استفاده از کارت‌های آزاد جایگاه‌ها می‌داند. با این حال، مشخص نیست چه سهمی از قاچاق سوخت از این مسیر انجام می‌شود و حذف این کارت‌ها تا چه اندازه می‌تواند در کاهش خروج غیرقانونی سوخت مؤثر باشد. از سوی دیگر، وقتی خود مسئولان از فعالیت شبکه‌های جمع‌آوری سوخت در استان‌های مختلف و انتقال آن به خارج از کشور سخن می‌گویند، این پرسش مطرح می‌شود که چرا به‌جای تمرکز بر شناسایی شبکه‌های سازمان‌یافته و مسیرهای تأمین و انتقال سوخت، محدودیت در نقطه نهایی مصرف به یکی از محورهای اصلی سیاست دولت تبدیل شده است؟

اعتراف مسئولان به امکان کنترل بیش از ۸۰ درصد قاچاق سوخت با اصلاح فرایندها

برای بررسی ابعاد این مسئله باید به اظهارات مسئولان ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز در نشست مشترک با سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی توجه کرد؛ اظهاراتی که نشان می‌دهد مقابله با قاچاق سوخت صرفاً به کنترل مصرف‌کننده نهایی محدود نمی‌شود. اسماعیل سقاب اصفهانی، رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی، در مراسم امضای تفاهم‌نامه همکاری میان این سازمان و ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، هدف این تفاهم‌نامه را اصلاح فرایندهای تولید، توزیع، انتقال و مصرف با تأکید بر میترینگ عنوان کرد. به گفته او، رصدپذیر کردن جریان انرژی یکی از محورهای اصلی این همکاری است؛ موضوعی که می‌تواند امکان شناسایی انحراف در مسیر تولید تا مصرف را فراهم کند.

اما اظهارات حبیب‌الله حقیقی، رئیس ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، در همین مراسم اهمیت بیشتری دارد. او با اشاره به ارتباط اصلاح فرایندها و مبارزه با قاچاق سوخت اعلام کرد بیش از ۸۰ درصد آنچه به‌عنوان قاچاق سوخت مطرح می‌شود، از طریق اصلاح فرایندهای توزیع و مصرف قابل کنترل است. حقیقی در توضیح این موضوع تأکید کرد: «قاچاق سوخت معلول است. اگر می‌خواهیم با قاچاق سوخت مبارزه کنیم، باید ببینیم علل آن چیست.» او همچنین با تشریح ضرورت نظارت بر تمام حلقه‌های زنجیره تأمین سوخت، از لزوم آغاز کنترل از مبدأ سخن گفت؛ مبدأیی که از مخازن و تولید نفت آغاز می‌شود و مراحل انتقال، ذخیره‌سازی، توزیع و مصرف را در بر می‌گیرد. بر اساس این دیدگاه، اگر حجم تولید، میزان تحویل به مخازن و مسیر انتقال سوخت به‌درستی کنترل شود، امکان انحراف در مراحل بعدی نیز کاهش خواهد یافت. به بیان دیگر، مقابله مؤثر با قاچاق سوخت نیازمند نظارتی پیوسته بر تمام مراحل زنجیره است، نه صرفاً اعمال محدودیت در آخرین حلقه آن.

از تاکسی‌های بدون تردد تا بارنامه کامیون‌ها؛ مسیرهای مغفول نظارت بر قاچاق سوخت

رئیس ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز در بخش دیگری از اظهارات خود به نمونه‌هایی از انحراف در نظام تخصیص سوخت اشاره کرد که نشان

می‌دهد بخشی از مشکلات را می‌توان با اصلاح سازوکارهای نظارتی شناسایی کرد. یکی از این نمونه‌ها، شناسایی ۲۴۰۰ تاکسی برون‌شهری بود که با وجود دریافت سهمیه سوخت، هیچ ترددی نداشتند.

چنین مواردی نشان می‌دهد تخصیص سهمیه بدون تطبیق آن با فعالیت واقعی خودروها می‌تواند زمینه انحراف منابع سوختی را فراهم کند. حقیقی همچنین بر ضرورت کنترل سهمیه کامیون‌ها بر اساس بارنامه و استفاده از سامانه GPS برای شناسایی خودروهای فعال و غیرفعال تأکید کرد. این موارد نشان می‌دهد ابزارهای نظارتی متعددی برای مقابله با انحراف در تخصیص و توزیع سوخت وجود دارد؛ ابزارهایی که می‌توانند به جای محدود کردن عمومی دسترسی مصرف‌کنندگان، مسیر شناسایی دریافت‌کنندگان غیرواقعی سهمیه و شبکه‌های سوءاستفاده را هدف قرار دهند. نکته مهم آن است که این پیشنهادها صرفاً مطالبه کارشناسان یا رسانه‌ها نیست. مسئولان متولی مبارزه با قاچاق نیز بر ضرورت اصلاح فرایندها، کنترل مبدأ و رصد مسیر انتقال سوخت تأکید کرده‌اند. بنابراین، انتظار می‌رود سیاست‌های اجرایی دولت نیز متناسب با همین اولویت‌ها طراحی و اجرا شود.

چرا هزینه مقابله با قاچاق سوخت دوباره به مردم منتقل می‌شود؟

اکنون دو روایت در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند. از یک طرف، معاون اجرایی رئیس‌جمهوری از هزاران خودرویی سخن می‌گوید که سوخت را از استان‌های مختلف جمع‌آوری و به کشورهای همسایه منتقل می‌کنند. از طرف دیگر، رئیس ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز تأکید دارد که بیش از ۸۰ درصد قاچاق سوخت با اصلاح فرایندها قابل کنترل است. این دو روایت، ضرورت بازنگری در اولویت‌های اجرایی مقابله با قاچاق را برجسته می‌کند. اگر منشأ بخش عمده انحراف در زنجیره تأمین و توزیع قرار دارد، کنترل تولید، مخازن، مسیرهای انتقال و نحوه تخصیص سهمیه باید در کانون اقدامات نظارتی قرار گیرد. برای نمونه، در مرحله تولید و انتقال می‌توان میزان سوخت تولیدشده را با حجم تحویلی به مخازن تطبیق داد. در مرحله ذخیره‌سازی، ثبت دقیق موجودی انبارها و کنترل ورود و خروج فرآورده‌ها اهمیت دارد. در شبکه حمل‌ونقل نیز تطبیق بارنامه‌ها با مسیر واقعی خودروها و میزان سوخت دریافتی می‌تواند به شناسایی انحراف کمک کند.

در مرحله توزیع و مصرف نیز لازم است مشخص باشد هر میزان سوخت بر اساس چه مجوزی، با چه سهمیه‌ای و به کدام مصرف‌کننده تحویل داده شده است. چنین نظارتی می‌تواند به جای اعمال محدودیت یکسان بر همه مصرف‌کنندگان، متوجه نقاطی شود که احتمال انحراف و سوءاستفاده در آنها وجود دارد. البته این موضوع به معنای بی‌اهمیت بودن کنترل مصرف یا نقش کارت‌های آزاد در نظارت بر توزیع سوخت نیست. مسئله اصلی، تناسب میان ابزارهای کنترلی و منشأ قاچاق است. محدود کردن کارت‌های آزاد ممکن است بخشی از مسیرهای سوءاستفاده را دشوار کند، اما به‌تنهایی جایگزین نظارت بر کل زنجیره سوخت نخواهد شد.

معمای مبارزه با قاچاق سوخت؛ چرا اصلاح زنجیره در اولویت نیست؟

پرسش اصلی اینجاست که با وجود تأکید مسئولان بر امکان کنترل بیش از ۸۰ درصد قاچاق سوخت از طریق اصلاح فرایندها، چه برنامه مشخصی برای نظارت بر مراحل تولید، ذخیره‌سازی، انتقال و توزیع در نظر گرفته شده است؟ آیا سامانه‌های میترینگ و ابزارهای رصد جریان انرژی در تمام حلقه‌های زنجیره سوخت به کار گرفته خواهند شد؟ آیا تخصیص سهمیه خودروهای حمل‌ونقل با عملکرد واقعی آنها تطبیق داده می‌شود؟ و مهم‌تر از همه، چه سازوکاری برای شناسایی و برخورد با شبکه‌هایی که سوخت را در مقیاس گسترده جمع‌آوری و از مرزها خارج می‌کنند، وجود دارد؟ جمع‌آوری کارت‌های آزاد جایگاه‌ها در ۱۱ استان، در شرایطی که مسئولان از ضعف‌های ساختاری در زنجیره تأمین سوخت سخن می‌گویند، بار دیگر مسئله اولویت‌بندی سیاست‌های مقابله با قاچاق را مطرح کرده است.

اگر قرار است قاچاق سوخت از مبدأ کنترل شود، انتظار می‌رود نتایج اصلاح فرایندهای تولید، انتقال و ذخیره‌سازی نیز به‌صورت شفاف اعلام شود. در غیر این صورت، محدودیت کارت‌های آزاد جایگاه‌ها ممکن است به اقدامی تبدیل شود که بیش از شبکه‌های قاچاق، زندگی روزمره مصرف‌کنندگان عادی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در نهایت، مسئله اصلی مقابله با قاچاق سوخت، صرفاً محدود کردن مصرف نیست؛ بلکه شناسایی نقاط انحراف، بستن مسیرهای سوءاستفاده و ایجاد نظارت مؤثر بر تمام زنجیره انرژی است. پرسشی که همچنان بی‌پاسخ مانده این است: چرا با وجود تأکید رسمی بر اصلاح ساختارها، نخستین محدودیت ملموس بار دیگر در جایگاه سوخت و مقابل مردم قرار گرفته است؟