



چالش معطلی در پمپ بنزین های سیستان و بلوچستان رفع می شود؟

افزایش جایگاه های سوختگیری و ابطال کارت های مهاجر

فرق ندارد زاهدان باشیم یا سراوان، زابل، چابهار، ایرانشهر یا خاش؛ به هرحال باید معطلی حداقل سه ساعت در صف های طولانی جایگاه های سوخت را به جان خرید. ماجرای صف های طولانی سوختگیری در سیستان و بلوچستان قصه جدیدی نیست اما در یک سال اخیر با اقدامات انجام شده مسئولان این حوزه این معضل تا حدی برطرف شده است.

البته تفاوت قیمت سهمیه ای بنزین در کشور ما با نرخ سوخت در کشورهای همسایه بویژه به صورت دلاری همیشه زمینه ساز تشدید این مشکل بوده و آن طور که مسئولان

شرکت پخش به تنهایی مسئول ساماندهی نیست

«قرینعلی مردانی»، مدیر شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه زاهدان در این زمینه در گفت و گو با «ایران»، این موضوع را یکی از چالش های اساسی استان می داند و می گوید: ماجرای ایجاد صف های طولانی بنزین مربوط به امروز و دیروز نیست و سال هاست که مردم شهرهای مختلف استان با این موضوع درگیر هستند. البته این معضل در مقاطع زمانی مختلف کم و زیاد می شود اما با وجود برخی اقدامات، هنوز نمی توان گفت که این

صف ها جمع نمی شود در واقع لازمه تحقق آن مشارکت و همراهی تمامی دستگاه ها و ارگان های دخیل است. نکته مهم این است که شرکت پخش به لحاظ قانونی حق برخورد با اشخاص و افراد را ندارد اما گاهی اوقات نیروهای این شرکت برای نظارت حضور یافته و در حالی که سایر دستگاه ها به لحاظ قانونی اجازه برخورد با افراد و نظارت را دارند.

مردانی فروش بنزین در کنار پیاده راه ها را از دیگر معضلات استان عنوان کرده و می افزاید: این اقدام علاوه بر تشدید صف های سوخت از لحاظ ایمنی و امنیتی جامعه را در خطر قرار داده به

در سال های اخیر تعداد جایگاه های افزایش چشمگیری داشته است. اما باید این موضوع را بدانیم تا زمانی که معضلات فعلی رفع نشود و همچنان قاچاق سوخت وجود داشته باشد، با ایجاد جایگاه جدید نیز مشکلات حل نمی شود چرا که مصرف غیرمتعارف است. مردانی عوامل متعددی را در افزایش صف جایگاه های سوخت دخیل عنوان کرده و می افزاید: وجود بازنامه های صوری که در استان های دیگر صادر می شود هم باعث شده فشار سوخت گیری به جایگاه های استان تحمیل شود. در واقع کامیون های فاقد

وی با اشاره به اینکه کنترل های سیستمی درحال انجام است، می گوید: تلاش ما بر این است که با همکاری سازمان های متولی و نظارتی قاچاق سوخت کاهش یابد و با حذف عوامل متعددی که در شلوغی صف دخیل هستند، توزیع سوخت به مصرف کننده واقعی بدون معطلی صورت پذیرد.

ابطال کارت های سوخت مهاجر

«سید کیومرث کمالیاری»، مدیر شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه چابهار (۱۳ شهرستان جنوب بلوچستان) هم در این زمینه می گوید:



ایرنا

با تلاش های انجام شده در یک سال اخیر بیش از ۱۴ هزار و ۸۰۰ قفله کارت سوخت مهاجر باطل شده است. وی می افزاید: موقعیت خاص منطقه چابهار و همجواری با مرز سبب شده اینجا به یکی از کانون های اصلی قاچاق سوخت تبدیل شود. در واقع ناترازی شدید میزان عرضه و مصرف فرآورده های نفتی در یک سال اخیر و اختلاف شدید بین نرخ های رسمی فروش و عرضه خارج از شبکه فرآورده های نفتی این معضل را در منطقه چابهار تشدید کرده است.

کمالیاری با اشاره به اقدامات و تلاش های شبانه روزی کارشناسان منطقه نفتی چابهار در جهت حفظ و صیانت از سرمایه های ملی خاطرنشان می کند: منطقه چابهار با تکیه بر توان کارشناسی کارکنان و همچنین بهره گیری از ظرفیت های نرم افزاری سیستم های سامانه هوشمند اقدام به رصد و در نهایت ابطال تعداد زیادی کارت سوخت مهاجر کرده است. این اقدام سبب صرفه جویی ۳۰ میلیون لیتر نفت گاز و ۳۶ میلیون لیتر بنزین در یکسال اخیر شده است. مدیر شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه چابهار می افزاید: شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه چابهار مسئولیت تأمین و توزیع فرآورده های نفتی را توسط حدود ۶۰ جایگاه و فروشندگی برعهده دارد. این منطقه دارای ۲ تأسیسات ذخیره سازی در چابهار و ایرانشهر است.



طوری که گاهی مواقع شب ها در کنار گال های بنزین منقل آتش افروخته می شود. نمی توان برآش از کنار این موضوع عبور کرد زیرا اگر اتفاقی پیرامون آتش سوزی به علت حضور دستفروشان بنزین در کنار جایگاه بنزینی رخ دهد، کنترل آن بسیار سخت خواهد بود.

توزیع سوخت به مصرف کننده واقعی بدون معطلی

وی خاطرنشان می کند: عده ای کمبود جایگاه های سوخت را دلیل اصلی این صف ها عنوان می کنند؛ در حالی که آمارها نشان می دهد با کمک و حمایت دولت سیزدهم

نوسانات ارزی از دلایل تشکیل صف های طولانی

مدیر شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه زاهدان می افزاید: البته در کنار این موضوع عوامل دیگر درون استانی نیز در تشکیل صف های طولانی دخیل هستند که مدیریت کردن مرزها یکی از آنهاست. عبور و مرور ماشین های حمل سوخت نیازمند مدیریت است و اگر این مهم محقق شود، به طور قطع شاهد حل مشکل صف های سوخت خواهیم بود. چنان که در مقطعی که مرز به دلایلی بسته یا کنترل تشدید می شود، هیچ گونه صفی در جایگاه های سوخت سیستان و بلوچستان رخ نمی دهد.

وی نوسانات ارزی را یکی دیگر از دلایل مهم تشکیل صف های طولانی می داند و می گوید: ساماندهی صف های طولانی نیازمند یک اقدام همگانی است. اگر تنها یک نهاد پای کار باشد

سیستان و بلوچستان می گویند، موضوع قاچاق سوخت یک مشکل ملی است و باید تمام نهادها برای برطرف کردن آن اقدام کنند. آنها تأکید دارند محموله های قاچاق حمل شده توسط خودروها علاوه بر همه تأثیرات مخربی که بر پیکره اقتصاد کشور دارد، همانند یک بمب متحرک در جاده های استان حرکت کرده و علاوه بر تهدید امنیت مردم استان، به گردشگری هم ضرر زده و چهره این استان را نامناسب جلوه داده است.

نوسانات ارزی از دلایل تشکیل صف های طولانی

مدیر شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه زاهدان می افزاید: البته در کنار این موضوع عوامل دیگر درون استانی نیز در تشکیل صف های طولانی دخیل هستند که مدیریت کردن مرزها یکی از آنهاست. عبور و مرور ماشین های حمل سوخت نیازمند مدیریت است و اگر این مهم محقق شود، به طور قطع شاهد حل مشکل صف های سوخت خواهیم بود. چنان که در مقطعی که مرز به دلایلی بسته یا کنترل تشدید می شود، هیچ گونه صفی در جایگاه های سوخت سیستان و بلوچستان رخ نمی دهد.

وی نوسانات ارزی را یکی دیگر از دلایل مهم تشکیل صف های طولانی می داند و می گوید: ساماندهی صف های طولانی نیازمند یک اقدام همگانی است. اگر تنها یک نهاد پای کار باشد

سیستان و بلوچستان می گویند، موضوع قاچاق سوخت یک مشکل ملی است و باید تمام نهادها برای برطرف کردن آن اقدام کنند. آنها تأکید دارند محموله های قاچاق حمل شده توسط خودروها علاوه بر همه تأثیرات مخربی که بر پیکره اقتصاد کشور دارد، همانند یک بمب متحرک در جاده های استان حرکت کرده و علاوه بر تهدید امنیت مردم استان، به گردشگری هم ضرر زده و چهره این استان را نامناسب جلوه داده است.



یک روز با شوتی ها در سیستان و بلوچستان

شوتی از نمای نزدیک

اغلب رانندگان شوتی جوان هستند و از ۱۳ سالگی گاز دادن یا ماشین را در دل جاده شروع کرده اند. از سن کم به عنوان کمک راننده راهی جاده های می شوند تا مسیر را بشناسند. آنهایی که جان سالم به در می برند در نهایت شوتی می شوند و هر روز در مسیر مرگ قدم برمی دارند. خودشان می گویند تا رسیدن به مقصد توقف نمی کنیم. اگر ترمز کنیم تمام هست و نیستمان را از دست می دهیم و این برای ما با مردن فرقی ندارد. اسمش محمد است، تنها ۱۶ سال دارد، اما از بچگی با این مسیر و خطراهایش آشنا بوده است. ۵ برادر دارد که همه شان در کار قاچاق سوخت هستند. می گوید قبلاً کمک راننده بردارهای پودام و در مسیر، نگهبانی و حضور نیروهای انتظامی را خبر می دادم اما چند باری می شود که خودم تنها می روم. یک بار تا پاکستان رفتم و سود خوبی نصیب شد اما می دانم این کار آخرو عاقبت ندارد. می خواهم کمی پول جمع کنم و این کار را کنار بگذارم. شاید خواننده شدم و شاید هم یک مغازه لباس فروشی

ازم، می پرسم نمی ترسی؟ می گوید چیزی برای ترسیدن ندارم. می دانم اگر این کار را هم انجام ندهم باید بیگار بمانم. قبلاً با برابری مدل پایین کار می کردم اما الان یک نیسان دارم و هر بار چندین بشکه گازوئیل را تا پاکستان می برم.

تفاوت نرخ ارز، خیلی ها را وسوسه کرده است

یکی از شوتی های منطقه بلوچستان که بیش از ۱۰ سال است هفته ای دو بار به دل جاده های می زند، می گوید: بیشتر شوتی های استان ما سوختبری می کنند، اما این کار را قاچاق نمی دانیم چون مردم مرزنشین هیچ شغلی ندارند و مجبور به این کار هستند. در کل منطقه از زاهدان تا چابهار شما نمی توانید یک سقف را پیدا کنید که ۱۰ نفر زیر آن مشغول به کار باشند. هیچ تولیدی در استان وجود ندارد و بیشتر بچه ها مجبور به ترک تحصیل می شوند تا از طریق جابه جایی سوخت بتوانند کمک خرج خانواده هایشان باشند. وی ادامه داد: به خاطر تفاوت نرخ ارز خیلی

برخی مواقع رانندگان خودروهای شوتی باید شاهد سوختن خود و یا شاگردشان باشند چون اگر تصادف کنند سوخت ها به سرعت باعث آتش سوزی می شوند و تا وقتی همه آن دود نشود، آنها هم در ماشین حبس هستند

از کشورها خواهان خرید سوخت به بهای اندک از ما هستند؛ البته ما سوخت را در مرز و واسطه ها در پاکستان تحویل می دهیم. واسطه ها با ریزال از ما خرید می کنند و ما خبری از قیمت آن در آن طرف مرز نداریم. می دانیم سود کمی نصیبمان می شود اما مجبوریم چون درآمدی نداریم. ۱۰ سال است این کار را می کنم و خانواده ام هم از دیرباز این کار را می کردند اما هیچ وقت ندیدم هیچ کدام از سوخت کش ها بتوانند یک آجر روی آجر بگذارند و چیزی به مال شان اضافه کنند.

قاچاق سازمان یافته نیست

وی ادامه می دهد: مرزهای منطقه سیستان مسدود شده اند و جابه جایی سوخت فقط



در منطقه بلوچستان انجام می شود، به همین خاطر مهاجرت به این منطقه زیاد است. سوختی که قاچاق می شود دست به دست به استان می رسد و تولید خود استان نیست. این سوخت از استان های مرکزی به کرمان می آید و از آنجا به بم منتقل شده و از ایرانشهر و زاهدان وارد استان می شود. در واقع این دو شهر مبدأ ورودی سوخت به استان هستند؛ البته از سمت خراسان نیز سوخت به زابل می آید. او که ۲ کودک خردسال دارد از نگرانی هایش هم می گوید: شاید شوتی فقط یک اسم باشد اما ما جانمان را برای این کار گذاشته ایم و مجبوریم برای سیر کردن شکم زن و بچه هایمان این کار را انجام دهیم. اغلب خودروهایی که از آن استفاده می کنند ۱۶۰۰ سی سی هستند که اخیراً گران شده اند

یادداشت

مهدی دوستی
استاد ارشد هرمزگان

روش های سخت افزاری و نرم افزاری برای جلوگیری از قاچاق سوخت

یکی از چالش های اصلی استان هرمزگان و به تبع آن کشور بحث قاچاق سوخت است، ۳۰ تومان است اختلاف ۱۰۰ برابری این قیمت با قیمت بین المللی موجب شده که جریان مخرب قاچاق سوخت در کشور و استان ها به راه بیفتد اما ما نیز به دنبال مقابله با این پدیده هستیم و با محدودیت هایی که ایجاد شده موفق شدیم میزان قاچاق گازوئیل توزیعی در استان را یک میلیون و ۴۰۰ هزار لیتر کاهش دهیم اما به هر صورت هرمزگان به دلیل برخورداری از سواحل گسترده، مقصد قاچاق سوخت می باشد؛



قاچاقی که روزانه علاوه بر اینکه حجم بالایی از سرمایه های ملی کشور را به تاراج می برد منجر به ناامنی جاده ها شده و درصد مرگ در اثر تصادفات را بالا برده است.

آسیب اجتماعی ما بویژه در شرق استان افزایش ترک تحصیل ها برای پیوستن به این اشتغال کاذب به خاطر عادی انگاری مخاطرات و حاشیه سود بالا در قاچاق سوخت است. مأموریت ما از ابتدای دولت مقابله جدی با قاچاق سوخت بوده و یکی از عمده ترین دلایل اجرای طرح های متنوع مقابله با قاچاق سوخت در استان حراست و صیانت از جان هموطنان در مسیرهای مواصلاتی استان بوده که تاکنون توفیقات خوبی نیز حاصل شده و رتبه اول توفیق خودروهای حمل سوخت قاچاق در کشور متعلق به هرمزگان است.

در هرمزگان تأکید ویژه ای برای اجرای طرح های صیانت و سپهت داریم. همچنین طرح توزیع سوخت بر اساس پیمایش را برای خودروهای باری و خدماتی درون شهری و ناوگان حمل و نقل برون شهری اجرا کردیم که حلقه تکمیل کننده این طرح اجرای سراسری آن خواهد بود چون همه سوخت در حال قاچاق مربوط به هرمزگان نیست بلکه بخش عمده ای از آن از استان های دیگر وارد می شود.

نکته بسیار تأثیرگذار در مقابله با قاچاق سوخت اجرای طرح بازنامه الکترونیکی و برخط است که پیشنهاد آن را به وزارت کشور دادیم و اجرای آزمایشی آن را بزودی در استان آغاز می کنیم چراکه یکی از منافذ قاچاق سوخت این است که سوخت با بازنامه های جعلی یا بدون بازنامه، وارد چرخه قاچاق می شود. در استان ضمن شناسایی بازنامه های صوری و شرکت های صادر کننده بازنامه ها با آنها برخورد شد. در طرح صدور بازنامه بر خط، ضمن اینکه مکانیزمی طراحی شده که خودروهای باری نتوانند کل سهمیه سوخت خود را یک جا دریافت کنند بلکه اگر بازنامه شان مربوط به مسیر تهران تا بندرعباس است حتماً باید در مسیر تهران تا بندرعباس دیده شوند و از جایگاه های مسیر سوخت را دریافت کنند.

دیگر اقدام مؤثر دولت در استان برای مقابله با قاچاق سوخت، گازرسانی به صنایع و مشاغل بود، بخش عمده سوختی که در چرخه قاچاق قرار می گرفت مربوط به صنایع و مشاغل دریافت کننده سوخت مایع بود. ما گازرسانی به شهرک های صنعتی و مشاغل را در اولویت قرار دادیم و صنایع و مشاغل ملزم شدند به شبکه گاز شهری متصل شوند که با این اقدام مهم بخش دیگری از سوخت ورودی به چرخه قاچاق حذف شد. البته برای برخی مشاغل مانند گلخانه داران گازکشی داخلی گلخانه ها هزینه بالایی دارد و از این رو باید تمهیداتی جهت تسریع کار ببندیم. از سوی دیگر دیهاری ها در قبال سوخت دریافتی مسئول هستند و باید گزارش نحوه مصرف این سوخت را ارائه دهند. تلاش ما در دولت و استانداری هرمزگان این است که بتوانیم درصد قاچاق سوخت را به حداقل برسانیم و برای رسیدن به این مهم باید از روش های ترکیبی و متنوع نرم افزاری، سخت افزاری و برخورد استفاده کنیم و همراهی در سطح ملی نیز در این راستا اهمیت ویژه ای دارد و هرمزگان نیز به دلیل مزیت مرزهای طولانی دریایی، نیاز است به تجهیزات الکترواپتیک مجهز شود.

همچنان تأکید ما اصلاح قوانین حوزه مبارزه با قاچاق کالا و ارز و لزوم تصویب جریمه بازراننده برای ترابرها و خودروهای دخیل در امر قاچاق است. همچنین اجرای طرح بازنامه برخط و اتصال نیروگاه های کشور به خطوط لوله راهکارهای مناسبی در این مسیر هستند. معتقد به کار هماهنگ در این مسیر هستیم و خوشبختانه در هرمزگان بخش مهمی از این هماهنگی با دستگاه قضایی وجود دارد و تأکید ما در سطح ملی و منطقه ای است.

و ما توان خرید نداریم و بزودی همین کار را هم از دست می دهیم. مسئولان می دانند ما قاچاق سازمان یافته انجام نمی دهیم و فقط برای سیر کردن شکم مان این کار را می کنیم. آنها راهی برای درآمدزایی پیش پای ما بگذارند، ما هم دیگر این کار را نمی کنیم. باور کنید می دانیم آخر کارمان مرگ است. بعضی روزها ممکن است ۵ ماشین چپ کند و آتش بگیرد. هفته گذشته در جاده بندرعباس در استان هرمزگان دو خودروی شوتی با هم تصادف کردند و هر دو راننده که سوخت قاچاق داشتند در آتش سوختند. برخی مواقع راننده یا شاگرد باید شاهد تصادف سوختن دو خودروی سوختی باشند چون اگر تصادف کنند سوخت ها به سرعت باعث آتش سوزی می شوند و تا وقتی همه آن دود نشود، آنها هم در ماشین حبس هستند. نمی خواهیم این راه را ادامه دهیم اما شوتی هستیم چون شغل نداریم. این مرزنشینان همه سختی ها را به جان خریدند اما همیشه نگهبان کشور بوده ایم. اگر کسی به مرز ما تجاوز کند از آن دفاع می کنیم چون دفاع از ناموس و خاک در خونمان است.