



ایرنا

تخصیص گازوئیل برای حذف بارنامه‌های جعلی

گزارش

طرح اختصاص سهمیه گازوئیل براساس حرکت بین مبدا تا مقصد و منطبق با بارنامه درجایگاه‌های عرضه سوخت واقع درمسیر، ازآغازین روزهای خرداد ماه وارد مرحله اجرا شده است. طرحی مهم و درعین حال راهبردی با هدف جلوگیری از انحراف سوخت و مقابله با صدور بارنامه‌های جعلی درکشور. در همین راستا، سامانه‌ای برای تخصیص نفت‌گاز براساس اسناد حمل برخط برای خودروهای گازوئیل‌سوز در نظر گرفته شده که پیش‌بینی می‌شود با بهره‌برداری از این سامانه روزانه تا ۵ میلیون لیتر از انحراف نفت‌گاز جلوگیری شود. براساس موصیه هیأت وزیران در سال ۱۳۹۴ و اصلاحیه آن در مهر ۱۴۰۲، تحویل سوخت به هر خودروی مشمول، تابع مقدار پیمایش (عملکرد) آن است. به‌گونه‌ای که مبنای محاسبات شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران به‌منظور برآورد مقدار سهمیه نفت‌گاز موردنیاز، اطلاعات دریافتی از سامانه جامع پیمایش خواهد بود.

به‌تازگی نرخ رسمی عرضه نفت‌گاز در کشور از سوی دولت ۳۰۰ تومان تعیین شده که درمقایسه با قیمت عرضه در کشورهای همسایه (مثلاً افغانستان و پاکستان) تفاوت فاحشی دارد.

این اختلاف، و واقع‌انگیزه‌های مضاعفی برای سودجویان و دلالان این شبکه غیرمجاز فراهم می‌کند.

جلیل سالاری معاون وزیرنفت گفته است که قاچاق ۱.۵ میلیارد لیتری گازوئیل به دلیل نظارت نکردن دستگاه‌ها بر مصرف سهمیه‌های سوخت بوده و مشاهدات ما نشان می‌دهد که بخش زیادی از سهمیه سوخت این مجموعه‌ها به سمت قاچاق منحرف می‌شود و افزوده که وقتی همکاران من وضعیت فعالیت مجموعه‌های اقتصادی که سهمیه سوخت آنها توسط دستگاه‌های متولی تأیید شده را پایش می‌کنند، انحراف حدود یک و نیم میلیارد لیتری میان توزیع و مصرف را مصرف می‌کنیم. قیمت گازوئیل در داخل کشور ۳۰۰ و ۶۰۰ تومان بوده هر چند که این سوخت در کشورهای همسایه تا ۴۰ هزار تومان قیمت‌گذاری می‌شود.

این اختلاف قیمت، انگیزه برای قاچاق ايجاد کرده و آن را از نظر اقتصادی جذاب می‌کند. شکی نیست که برای کنترل قاچاق باید بارنامه‌های مورد توزیع بررسی می‌شود.

هرچند که گزارش‌ها از اختلاف حدود ۱۰ میلیون لیتری مصرف واقعی گازوئیل و توزیع آن در کشور حکایت دارد.

دره‌مین راستا، دولت به‌منظور اجرای تکالیف قانونی و وصول عوارض دولتی ناشی از خدمات جاده‌ای، لازم است مالکان وسایل نقلیه را ملزم به دریافت اسناد حمل کند.

ازاین‌رو برای تسریع این روند می‌توان از ابزارهای مختلفی مانند جریمه و اختصاص سهمیه سوخت به موجب اسناد حمل صادرشده استفاده کرد. شکی نیست که یکی از روش‌های مورد اقبال کسب سهمیه مساز، ارائه عملکرد پر پایه اسناد حمل غیرواقعی است.

در سال‌های اخیر برخی شکاف‌های سیستم تخصیص سوخت، به‌طورآشکارا در مرکز توجه این سودجویان واقع شده و نهایت سوءاستفاده از این کاستی‌ها انجام می‌شود. ازطرفی، سازمان راهداری و حمل‌ونقل ساده‌ای نیز ناگزیر است براساس رویکردهای ساختاری خود، این اسناد حمل‌ونقل غیرواقعی را به‌نوعان عملکرد حقیقی ناوگان نظیر بگیرد و سرانجام عملکرد نامعتبر، مبنای تخصیص سوخت به ناوگان دیزلی قرار می‌گیرد.

ازاین رو ضرورت دارد چندین اقدام تکمیلی به‌موازات و در کنار یکدیگر در دستور کار دستگاه‌های ذی‌ربط قرار گیرد.

اصلی‌ترین آنها می‌تواند اتخاذ سیاست‌هایی منطبق بر واقعیت و استفاده از ابزارهای نوین و پایش مستمر و انکا بر ابزارهای سیستمی باشد. دستگاه‌های متکفل آمرمیازه با قاچاق فرآورده‌های نفتی، ضمن شناخت دقیق آسیب‌های یادشده، همواره همسوی بهبود سیستم‌های متاثرکننده این بخش کام برداشته و در اقدامی تکمیلی، حسب تصمیم کارگروه ملی پیمایش ناوگان گازوئیل‌سوز حمل‌ونقل بار و مسافر، طرح تخصیص سوخت مبتنی بر بارنامه برخط را برنامه‌ریزی و در حال اجرا دارند.

درکنار آن نیز هر وسیله نقلیه منطبق با اسنادحمل مرهونه باید دریک مسیر (یا حداکثر دو یا سه مسیر جایگزین) حرکت داشته باشد.

بدین ترتیب، کارت هوشمند سوخت ناوگان فقط می‌تواند درجایگاه‌هایی فعال شود که در طول مسیر (یا مسیرهای جایگزین) مشخص در بارنامه باشد. هرچند که ضرورت دارد در اقدام تکمیلی دیگر، برنامه‌های تکلیفی این حوزه مانند طرح‌های پلاک سوم انتظامی، تجهیز ناوگان به سامانه‌های سیپهن (پرونده شهری) و سیپید (درون شهری)، بازطراحی کسب‌وکار صدور اسناد حمل به کمک برخیزند و کشور را در مسیر ارائه خدمات مطلوب و تأمین سوخت واقعی و منطقی ناوگان حمل بار و مسافر پیاری کنند.

نکته بسیار مهم این است که اجرای این طرح به‌هیچ‌وجه مناسبتی با کاهش سهمیه یا تغییر قیمت و نرخ ندارد و هیچ اتفاقی برای این دو مؤلفه نمی‌افتد. در کنار آن، نوسازی ناوگان فرسوده خودروهای سنگین نیز می‌تواند تأثیر شگرفی بر کاهش مصرف سوخت داشته باشد.

درحال حاضر، حجم ظرفیت پالایشی کشور روزانه ۲ میلیون و ۲۵۰ هزار بشکه بوده که به‌طور میانگین روزانه ۱۱۲ میلیون لیتر بنزین، ۱۱۱ میلیون لیتر نفت‌گاز، ۶۵ میلیون لیتر نفت کوره، ۶ هزار و ۵۰۰ تن

گاز مایع و حدود ۸ تا ۹ میلیون لیتر نفت سفید و سوخت هواپیمادر کشور تولید می‌شود. واقعیت این است که بخش مهمی از مصرف گازوئیل در کشور مربوط به خودروهای سنگین و فرسوده است. از فرارمولوم، روزانه حدود ۶۴ میلیون لیتر گازوئیل دربخش حمل‌ونقل به‌وسيله یک میلیون خودروی سنگین مصرف می‌شود. درعین حال راهبردی با هدف جلوگیری از انحراف سوخت و مقابله با صدور بارنامه‌های جعلی درکشور. در همین راستا، سامانه‌ای برای تخصیص نفت‌گاز براساس اسناد حمل برخط برای خودروهای گازوئیل‌سوز در نظر گرفته شده که پیش‌بینی می‌شود با بهره‌برداری از این سامانه روزانه تا ۵ میلیون لیتر از انحراف نفت‌گاز جلوگیری شود. براساس موصیه هیأت وزیران در سال ۱۳۹۴ و اصلاحیه آن در مهر ۱۴۰۲، تحویل سوخت به هر خودروی مشمول، تابع مقدار پیمایش (عملکرد) آن است. به‌گونه‌ای که مبنای محاسبات شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران به‌منظور برآورد مقدار سهمیه نفت‌گاز موردنیاز، اطلاعات دریافتی از سامانه جامع پیمایش خواهد بود.

به‌تازگی نرخ رسمی عرضه نفت‌گاز در کشور از سوی دولت ۳۰۰ تومان تعیین شده که درمقایسه با قیمت عرضه در کشورهای همسایه (مثلاً افغانستان و پاکستان) تفاوت فاحشی دارد. این اختلاف، و واقع‌انگیزه‌های مضاعفی برای سودجویان و دلالان این شبکه غیرمجاز فراهم می‌کند. در همین راستا، سامانه‌ای برای تخصیص نفت‌گاز براساس اسناد حمل برخط برای خودروهای گازوئیل‌سوز در نظر گرفته شده که پیش‌بینی می‌شود با بهره‌برداری از این سامانه روزانه تا ۵ میلیون لیتر از انحراف نفت‌گاز جلوگیری شود. براساس موصیه هیأت وزیران در سال ۱۳۹۴ و اصلاحیه آن در مهر ۱۴۰۲، تحویل سوخت به هر خودروی مشمول، تابع مقدار پیمایش (عملکرد) آن است. به‌گونه‌ای که مبنای محاسبات شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران به‌منظور برآورد مقدار سهمیه نفت‌گاز موردنیاز، اطلاعات دریافتی از سامانه جامع پیمایش خواهد بود.

به‌تازگی نرخ رسمی عرضه نفت‌گاز در کشور از سوی دولت ۳۰۰ تومان تعیین شده که درمقایسه با قیمت عرضه در کشورهای همسایه (مثلاً افغانستان و پاکستان) تفاوت فاحشی دارد.

این اختلاف، و واقع‌انگیزه‌های مضاعفی برای سودجویان و دلالان این شبکه غیرمجاز فراهم می‌کند.

جلیل سالاری معاون وزیرنفت گفته است که قاچاق ۱.۵ میلیارد لیتری گازوئیل به دلیل نظارت نکردن دستگاه‌ها بر مصرف سهمیه‌های سوخت بوده و مشاهدات ما نشان می‌دهد که بخش زیادی از سهمیه سوخت این مجموعه‌ها به سمت قاچاق منحرف می‌شود و افزوده که وقتی همکاران من وضعیت فعالیت مجموعه‌های اقتصادی که سهمیه سوخت آنها توسط دستگاه‌های متولی تأیید شده را پایش می‌کنند، انحراف حدود یک و نیم میلیارد لیتری میان توزیع و مصرف را مصرف می‌کنیم. قیمت گازوئیل در داخل کشور ۳۰۰ و ۶۰۰ تومان بوده هر چند که این سوخت در کشورهای همسایه تا ۴۰ هزار تومان قیمت‌گذاری می‌شود.

این اختلاف قیمت، انگیزه برای قاچاق ايجاد کرده و آن را از نظر اقتصادی جذاب می‌کند. شکی نیست که برای کنترل قاچاق باید بارنامه‌های مورد توزیع بررسی می‌شود.

هرچند که گزارش‌ها از اختلاف حدود ۱۰ میلیون لیتری مصرف واقعی گازوئیل و توزیع آن در کشور حکایت دارد.

دره‌مین راستا، دولت به‌منظور اجرای تکالیف قانونی و وصول عوارض دولتی ناشی از خدمات جاده‌ای، لازم است مالکان وسایل نقلیه را ملزم به دریافت اسناد حمل کند. ازاین‌رو برای تسریع این روند می‌توان از ابزارهای مختلفی مانند جریمه و اختصاص سهمیه سوخت به موجب اسناد حمل صادرشده استفاده کرد. شکی نیست که یکی از روش‌های مورد اقبال کسب سهمیه مساز، ارائه عملکرد پر پایه اسناد حمل غیرواقعی است.

در سال‌های اخیر برخی شکاف‌های سیستم تخصیص سوخت، به‌طورآشکارا در مرکز توجه این سودجویان واقع شده و نهایت سوءاستفاده از این کاستی‌ها انجام می‌شود. ازطرفی، سازمان راهداری و حمل‌ونقل ساده‌ای نیز ناگزیر است براساس رویکردهای ساختاری خود، این اسناد حمل‌ونقل غیرواقعی را به‌نوعان عملکرد حقیقی ناوگان نظیر بگیرد و سرانجام عملکرد نامعتبر، مبنای تخصیص سوخت به ناوگان دیزلی قرار می‌گیرد.

ازاین رو ضرورت دارد چندین اقدام تکمیلی به‌موازات و در کنار یکدیگر در دستور کار دستگاه‌های ذی‌ربط قرار گیرد. اصلی‌ترین آنها می‌تواند اتخاذ سیاست‌هایی منطبق بر واقعیت و استفاده از ابزارهای نوین و پایش مستمر و انکا بر ابزارهای سیستمی باشد. دستگاه‌های متکفل آمرمیازه با قاچاق فرآورده‌های نفتی، ضمن شناخت دقیق آسیب‌های یادشده، همواره همسوی بهبود سیستم‌های متاثرکننده این بخش کام برداشته و در اقدامی تکمیلی، حسب تصمیم کارگروه ملی پیمایش ناوگان گازوئیل‌سوز حمل‌ونقل بار و مسافر، طرح تخصیص سوخت مبتنی بر بارنامه برخط را برنامه‌ریزی و در حال اجرا دارند.

درکنار آن نیز هر وسیله نقلیه منطبق با اسنادحمل مرهونه باید دریک مسیر (یا حداکثر دو یا سه مسیر جایگزین) حرکت داشته باشد.

بدین ترتیب، کارت هوشمند سوخت ناوگان فقط می‌تواند درجایگاه‌هایی فعال شود که در طول مسیر (یا مسیرهای جایگزین) مشخص در بارنامه باشد. هرچند که ضرورت دارد در اقدام تکمیلی دیگر، برنامه‌های تکلیفی این حوزه مانند طرح‌های پلاک سوم انتظامی، تجهیز ناوگان به سامانه‌های سیپهن (پرونده شهری) و سیپید (درون شهری)، بازطراحی کسب‌وکار صدور اسناد حمل به کمک برخیزند و کشور را در مسیر ارائه خدمات مطلوب و تأمین سوخت واقعی و منطقی ناوگان حمل بار و مسافر پیاری کنند.

نکته بسیار مهم این است که اجرای این طرح به‌هیچ‌وجه مناسبتی با کاهش سهمیه یا تغییر قیمت و نرخ ندارد و هیچ اتفاقی برای این دو مؤلفه نمی‌افتد. در کنار آن، نوسازی ناوگان فرسوده خودروهای سنگین نیز می‌تواند تأثیر شگرفی بر کاهش مصرف سوخت داشته باشد.

درحال حاضر، حجم ظرفیت پالایشی کشور روزانه ۲ میلیون و ۲۵۰ هزار بشکه بوده که به‌طور میانگین روزانه ۱۱۲ میلیون لیتر بنزین، ۱۱۱ میلیون لیتر نفت‌گاز، ۶۵ میلیون لیتر نفت کوره، ۶ هزار و ۵۰۰ تن

فاحشی دران. این اختلاف، به‌واقع انگیزه‌های مضاعفی برای سودجویان و دلالان این شبکه غیرمجاز فراهم می‌کند. دولت به‌منظور اجرای تکالیف قانونی و وصول عوارض دولتی ناشی از خدمات جاده‌ای، لازم است مالکان وسایل نقلیه را ملزم به دریافت اسناد حمل کند. ازاین‌رو برای تسریع این روند می‌تواند از ابزارهای مختلفی مانند جریمه و اختصاص سهمیه سوخت به موجب اسناد حمل صادرشده استفاده کند.

ازاین‌رو ضرورت دارد چندین اقدام تکمیلی به‌موازات و در کنار یکدیگر در دستور کار دستگاه‌های ذی‌ربط قرار گیرد. اصلی‌ترین آنها می‌تواند اتخاذ سیاست‌هایی منطبق بر واقعیت و استفاده از ابزارهای نوین و پایش مستمر و انکا بر ابزارهای سیستمی باشد. جای بسی خرسندی است که دستگاه‌های متکفل امر میارزه با قاچاق فرآورده‌های نفتی، ضمن شناخت دقیق آسیب‌های یادشده، همواره همسوی بهبود

فاحشی دران. این اختلاف، به‌واقع انگیزه‌های مضاعفی برای سودجویان و دلالان این شبکه غیرمجاز فراهم می‌کند. دولت به‌منظور اجرای تکالیف قانونی و وصول عوارض دولتی ناشی از خدمات جاده‌ای، لازم است مالکان وسایل نقلیه را ملزم به دریافت اسناد حمل کند. ازاین‌رو برای تسریع این روند می‌تواند از ابزارهای مختلفی مانند جریمه و اختصاص سهمیه سوخت به موجب اسناد حمل صادرشده استفاده کند.

ازاین‌رو ضرورت دارد چندین اقدام تکمیلی به‌موازات و در کنار یکدیگر در دستور کار دستگاه‌های ذی‌ربط قرار گیرد. اصلی‌ترین آنها می‌تواند اتخاذ سیاست‌هایی منطبق بر واقعیت و استفاده از ابزارهای نوین و پایش مستمر و انکا بر ابزارهای سیستمی باشد. جای بسی خرسندی است که دستگاه‌های متکفل امر میارزه با قاچاق فرآورده‌های نفتی، ضمن شناخت دقیق آسیب‌های یادشده، همواره همسوی بهبود



بازنگری در جدول قواعد تخصیص سوخت برمبنای معیار ۱۰۰ کیلومتر بوده تا سهمیه‌های تخصصی به خودروهای نفت‌گاز، دقیق‌تر و متناسب‌تر منظور شود. مقرر شده تا کارگروه‌های مسئولیت اجرایی وزارت صنعت، میزبان و تجارت، مصرف سوخت خودروهای

نفت‌گاز، دقیق‌تر و متناسب‌تر منظور شود. مقرر شده تا کارگروه‌های مسئولیت اجرایی وزارت صنعت، میزبان و تجارت، مصرف سوخت

خودروهای نفت‌گاز، دقیق‌تر و متناسب‌تر منظور شود. مقرر شده تا کارگروه‌های مسئولیت اجرایی وزارت صنعت، میزبان و تجارت، مصرف سوخت

مهمی از فعالیت‌های کارگروه را به خود اختصاص داده و البته نهایی شدن آن همکاری، هماهنگی و حمایت همه‌جانبه دستگاه‌های اجرایی مختلف را می‌طلبد. ابتدا تا انتها مورد پایش قرار گرفته و خودروی نفت‌گاز فقط در مسیری که از آن بارنامه‌ها با صورت وضعیت اخذ کرده است می‌تواند سوختگیری کند.

این یعنی اینکه کارت سوخت خودرو در غیر از مسیر تردد اعلام شده، امکان دریافت سهمیه سوخت نخواهد داشت، لذا این طرح معضل خرید و فروش کارت سوخت و امکان مهاجرت آن را به صفر می‌رساند و عرضه خارج از شبکه مورد کنترل جدی قرار خواهد گرفت.

از دیگر طرح‌هایی که در راستای تدقیق تخصیص سهمیه سوخت و عدالت‌گردن آن در دست اجراست، طرح تجهیز ناوگان به سامانه موقعیت‌یاب جغرافیایی است که با اجرای این طرح مسیر تردد و میزان فعالیت دقیق ناوگان مورد پایش قرار خواهد گرفت و تخصیص سهمیه سوخت بازمه دقیق‌تر و واقعی‌تر خواهد شد. این طرح نیز در حال حاضر بخش



سهمیه سوخت براساس حرکت در فاصله بین مبدا تا مقصد و منطبق با اسناد حمل تخصیص داده می‌شود. به عبارت دیگر مسیر حرکت ناوگان از ابتدا تا انتها مورد پایش قرار گرفته و خودروی نفت‌گاز فقط در مسیری که از آن بارنامه‌ها با صورت وضعیت اخذ کرده است می‌تواند سوختگیری کند. این یعنی اینکه کارت سوخت خودرو در غیر از مسیر تردد اعلام شده، امکان دریافت سهمیه سوخت نخواهد داشت، لذا این طرح معضل خرید و فروش کارت سوخت و امکان مهاجرت آن را به صفر می‌رساند و عرضه خارج از شبکه مورد کنترل جدی قرار خواهد گرفت. از دیگر طرح‌هایی که در راستای تدقیق تخصیص سهمیه سوخت و عدالت‌گردن آن در دست اجراست، طرح تجهیز ناوگان به سامانه موقعیت‌یاب جغرافیایی است که با اجرای این طرح مسیر تردد و میزان فعالیت دقیق ناوگان مورد پایش قرار خواهد گرفت و تخصیص سهمیه سوخت بازمه دقیق‌تر و واقعی‌تر خواهد شد. این طرح نیز در حال حاضر بخش

شدند و پس از هشدار در مدت یک ماه، کارت هوشمند سوخت دارندگان این گروه از خودروهای نفت‌گازسوز که همچنان فاقد بیمه ماندند، غیرفعال شد. از ۷۰ هزار خودروی فاقد بیمه نفت‌گازسوز وارده به لیست خاکستری، نیمی از آنها مراجعه و اقدام به دریافت بیمه‌نامه کردند و کارت سوخت آنها مجدداً فعال شد و نیمی دیگر همچنان مشمول عدم برخورداری از سهمیه سوخت می‌باشند. با توجه به موفقیت این طرح و نتایج قابل‌توجه هم از منظر بیمه شخص ثالث و هم از حیث صرفه‌جویی صورت گرفته، کارگروه این بار به ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت تکلیف کرد تا خودروهای فاقد مایه‌نه فنی نیز مورد ارزیابی قرار گیرند که این طرح نیز در دستور کار قرار گرفته است. علاوه بر طرح‌های گفته شده، یکی دیگر از طرح‌هایی که به تصویب کارگروه رسیده و فاز آزمایشی آن اخیراً آغاز شده است، طرح تخصیص سهمیه نفت‌گاز در مسیر حمل است که براساس آن مقرر شد تا

کاربری	سقف سهمیه عملکردی (لیتر)	سهمیه پایه ناوگان			
		ناوگان تحت پوشش سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای	بدون اسناد حمل	ناوگان تحت پوشش سازمان شهرداری ها و دهیاری ها	دارای اسناد حمل
تا ۳.۵ تن	۳۶۰۰	۱۰۰	۶۴۲	۱۰۰	۶۴۲
بیش از ۳.۵ تا ۶ تن	۵۴۰۰	۲۰۰	۷۸۹	۲۰۰	۷۸۹
بیش از ۶ تا ۱۰ تن	۶۴۰۰	۳۰۰	۷۸۹	۳۰۰	۷۸۹
بیش از ۱۰ تا ۱۵ تن	۱۰,۴۰۰	۳۰۰	۹۴۱	۳۰۰	۹۴۱
بیش از ۱۵ تا ۲۰ تن	۱۰,۴۰۰	۳۰۰	۱,۰۴۸	۳۰۰	۱,۰۴۸
بیش از ۲۰ تا ۳۰ تن	۱۸,۰۰۰	۳۰۰	۸۹۹	۳۰۰	۸۹۹
بیش از ۳۰ تا ۴۰ تن	۱۸,۰۰۰	۳۰۰	۸۰۶	۳۰۰	۸۰۶
بیش از ۴۰ تا ۵۰ تن	۱۸,۰۰۰	۳۰۰	۸۰۶	۳۰۰	۸۰۶
تا ۹ نفر	۳,۰۰۰	۱۰۰	۵۱۸	۱۰۰	۵۱۸
بیش از ۹ تا ۱۵ نفر	۴,۰۰۰	۱۰۰	۶۹۰	۱۰۰	۶۹۰
بیش از ۱۵ تا ۲۰ نفر	۹,۰۰۰	۲۰۰	۸۴۲	۲۰۰	۸۴۲
بیش از ۲۰ تا ۲۶ نفر	۲۴,۰۰۰	۳۰۰	۱۵۳۹	۳۰۰	۱۵۳۹
پای ۲۶ تا ۴۰ نفر	۲۴,۰۰۰	۳۰۰	۱۵۳۹	۳۰۰	۱۵۳۹