

# قاچاقچیان سوخت

## در بن بست

**از ابتکارات وزارت نفت برای صرفه جویی در مصرف نفت گاز (گازوئیل) تخصیص سهمیه ناوگان حمل و نقل دیزلی باری و مسافری بر اساس اسناد حمل است**

در سال ۱۳۹۴ و اصلاحیه آن در مهر ۱۴۰۲، تحویل سوخت به هر خودروی مشمول، تابع مقدار پیمایش (عملکرد) آن است، به گونه‌ای که مبنای محاسبات شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران به‌منظور برآورد مقدار سهمیه نفت گاز مورد نیاز، اطلاعات دریافتی از سامانه جامع پیمایش خواهد بود. همچنین نرخ رسمی عرضه نفت گاز در کشور از سوی دولت ۳۰ تومان تعیین شده است که در مقایسه با قیمت عرضه در کشورهای همسایه (مثلاً افغانستان و پاکستان) تفاوت

سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۴۰۰، حجم کل کالاهای حمل شده در کشور معادل ۵۴۶ میلیون تن بوده است، به طوری که حمل این مقدار کالا در کشور با استفاده از بارنامه‌ای به مقدار ۵۰۱ میلیون تن انجام شده و بیش از ۴۵ میلیون تن کالا بدون بارنامه در کشور جا به جا شده است. همچنین، برابر مصوبه شورای اقتصاد، نرخ عوارض جابه‌جایی کالا بر اساس تن-کیلومتر از ۴ درصد به ۹ درصد گزیده شد. افزایش یافت. طبق تصویب‌نامه هیأت وزیران

برای توسعه و تقویت صنعت حمل و نقل زمینی کام برداشته است و وزارت نفت نیز به‌طور متقابل حسب تکالیف قانونی، مأموریت صیانت از سرمایه ملی و سوخت‌رسانی مستمر و با کیفیت را در پهنه کشور به عهده دارد. اما تعارض‌های ناشی از اجرا بین دستگاه‌های متولی، سبب بروز و ظهور مسائلی مانند صدور اسناد حمل غیرواقعی، انحراف فرآورده، ناترازی انرژی و سرانجام قاچاق فرآورده‌های نفتی می‌شود. برابر با سالنامه آماری ارائه‌شده از

سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مجموعه تخصصی و حاکمیتی وزارت نفت و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران را مصروف خود کرده است. فرایند تعیین مقدار سهمیه سوخت واقعی و موردنیاز ناوگان فعال صنعت حمل‌ونقل زمینی و چگونگی تخصیص آن، همواره بدنه کارشناسی دولت‌ها و وزارتخانه‌های مسئول (متولی) و فعالان واقعی این عرصه را متأثر از خود ساخته است. شکی نیست که وزارت راه و شهرسازی همسو با مأموریت‌های ذاتی خود

حوزه حمل‌ونقل داخلی و خارجی در کشور با مزیت‌های پیدای و پنهان بی‌شماری روبه‌روست که شاید مهم‌ترین آنها وجود سوخت ارزان و باکیفیت در اقصی نقاط کشور و در جایگاه‌های عرضه سوخت است. ظرفیت و توان خدمات سوخت‌رسانی به ناوگان ترانزیتی در ایران از جمله عرضه نفت گاز (گازوئیل) ارزان، باکیفیت، به‌موقع و بی‌وقفه در مقایسه با دیگر کشورهای منطقه و دنیا بی‌مانند است، به گونه‌ای که این دستاورد بخش اعظمی از منابع و ظرفیت‌های

### یادداشت

محمد محبی

معاون مدیرکل دفتر پیشگیری از قاچاق فرآورده‌های نفتی ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز کشور

### شناسایی ۱۶۵ هزار بارنامه صوری در طرح اختصاص سوخت بر مبنای پیمایش

یکی از مهم‌ترین موضوعات در زمینه مبارزه با قاچاق فرآورده‌های نفتی با توجه به حجم و ارزش سوخت، اجرای برنامه‌های مهم در دولت سیزدهم جهت برخورد با سرشبهه‌های قاچاق و سرمنشأهایی بوده که باعث بروز این تخلفات در حوزه سوخت می‌شود. کارگروه ملی پیمایش کشور با محوریت شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی مسئولیت رصد و کنترل این موضوعات را برعهده دارد که در این راستا، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق سوخت نیز با بهره‌گیری از توان دستگاه‌های دست‌اندرکار، اقداماتی از طریق همین کارگروه به سرانجام رساند و از برکات این مصوبات بتواند استفاده کند. براساس گزارش‌ها، روزانه ۶۵ میلیون لیتر فرآورده از کل فرآورده‌هایی که در کشور به صورت روزانه در حوزه نفت و گاز مصرف می‌شود، مربوط به حوزه حمل و نقل است که این حمل و نقل در دو حوزه درون و برون‌شهری استفاده می‌شود.

براساس پرونده‌ها و کشفیاتی که در این حوزه وجود داشته و اعترافات متهمان، رقم قابل توجهی توسط بارنامه‌های صوری و باربرگ‌های صوری، عملکرد غیرواقعی برای ناوگان شارژ می‌شود و این امر منجر به تخصیص فرآورده و شارژ کارت‌های هوشمند سوخت می‌شود. این کارت‌های هوشمند سوخت غیرمتعارف توسط عملکرد غیرمتعارف شارژ شده و عموماً در استان‌های مرزی کشور که میل به قاچاق در آنجا بسیار بالاست با توجه به بالا بودن نرخ فرآورده در کشورهای همسایه، مورد استفاده قرار می‌گرفت و این سوخت‌ها در جایگاه‌های سوخت تخلیه می‌شد. با رصدهایی که انجام شد عمده این استان‌ها کرمان، سیستان و بلوچستان و هرمزگان بودند که رصد و پایش این کارت‌ها توسط یک کارگروه صورت گرفت. در اولین مرحله ۶ هزار کارت سوخت متخلف شناسایی شد و با توجه به دستور مقام قضایی، دستور انسداد کارت‌ها نیز صادر شد. در مرحله بعدی، استفاده از ظرفیت سامانه‌های در اختیار بود که مجموعه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای پای کار آمد و اقدامات مؤثری انجام داد و توانست با سامانه در اختیار مبدأ، مسیر و مقصد بارهای کشور در ۶ ماه گذشته یعنی از شهریورماه تا امروز رصد شد، ۱۶۵ هزار بارنامه صوری شناسایی شده و از ۷۸ میلیون لیتر فرآورده‌هایی که باید در همین کارت‌ها شارژ می‌شد جلوگیری شده که این اقدام، یک اقدام پیشگیرانه بود و این امر برای صحت عملکرد ناوگان موفقیت خوبی بود. کلام بعدی، شناسایی شرکت‌های متخلفی بود که اقدام به صدور این بارنامه‌ها کردند و با پیگیری دستگاه متولی از جمله سازمان راهداری بالغ بر ۲۰۰ شرکت متخلف در این زمینه شناسایی شد و با استفاده از ظرفیت کارگروه‌هایی که در سازمان راهداری با تخلفات این شرکت‌ها برخورد می‌کنند، اقدامات قضایی علیه این شرکت‌ها توسط کمیسیون‌های مبارزه با قاچاق در سطح استان‌ها صورت گرفت.

در ادامه اقدامات صورت گرفته برای رصد و پایش و تخصیص واقعی فرآورده می‌توان به سوختگیری در مسیر اشاره کرد که سند آن نوشته شده و اقدامات نهایی آن را طی کرده و در یکی از استان‌های کشور به صورت پایلوت مقدمات خود را می‌گذراند و نواقص آن برطرف می‌شود که بعد به صورت کشوری اجرایی شود.

این طرح به گونه‌ای است که با گرفتن بارنامه و حرکت ناوگان در مسیر، تخصیص سوخت در مسیر صورت می‌گیرد و به هر میزان که ناوگان حرکت کند، به همان میزان تخصیص فرآورده صورت می‌گیرد و بعضاً فعالان ناوگان به مشکلاکی اشاره می‌کنند که با اجرای این طرح مرتفع خواهد شد.

گام بعدی، در حوزه شناسایی ناوگان اسقاطی و حذف کارت سوخت آنها از چرخه سوختگیری یا راه‌اندازی سامانه برخط صورت گرفته حائز اهمیت است که براساس ظرفیت قانونی ماده ۴۸ بیمه، از فعالیت ناوگانی که فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث هستند، جلوگیری می‌شود. سعی شده برای رصد ناوگان درون شهری و صدور باربرگ‌های صوری که اشاره شد، اقدامات مؤثری صورت گیرد که در استان‌های هدف از جمله در سیستان و بلوچستان، هرمزگان و کرمان با ابلاغ طرح بلوکی بندی و پروانه‌هایی که توسط شهرداری‌ها صادر می‌شود متناسب با جمعیت و میزان عملکرد آن استان باید صورت بگیرد به استان ابلاغ شده و مجموعه سازمان شهرداری‌های کشور مکلف به اجرای آن شده که اقدامات اولیه در حال انجام است.



## حل معمای قاچاق گازوئیل در دولت مردمی

شهرداری‌ها و دهیاری‌ها مهیا شد و بستر لازم جهت تخصیص سهمیه سوخت به این گروه از ناوگان نیز مشابه ناوگان برون‌شهری و بر مبنای میزان عملکرد از دی ماه سال ۹۷ فراهم شد. همچنین برای آن دسته از ناوگان که در هر دو بخش درون و برون‌شهری فعالیت می‌کنند نیز عملکرد احصا شده در هر دو بخش تجمیع و سهمیه‌ها تخصیص پیدا می‌کند.

یکی از اقدامات دیگری که در راستای ساماندهی تخصیص سهمیه‌ها انجام شد، این بود که راهکارهایی اندیشیده شود تا همه ناوگان ملزم به ثبت میزان فعالیت خود در قالب دریافت اسناد حمل شوند و خودروهای فاقد کارت سوخت سهمیه پایه بالا همانند سابق برخورداری نشوند.

با محوریت سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها و فراخوان صورت گرفته مقرر شد سهمیه پایه صرفاً به ناوگان فعال در حمل‌ونقل درون‌شهری تخصیص یابد و به همین منظور این دسته از ناوگان ملزم شدند تا در سایت معرفی شده ثبت‌نام کنند تا پس از اخذ پروانه فعالیت، سهمیه پایه آنها همچنان تداوم یابد.

فراخورد ناوگان برون‌شهری نیز مقرر شد ناوگان فعال درون شهری دارای کارت هوشمند ناوگان، ساماندهی شده تلقی شده و سهمیه پایه صرفاً به این گروه تعلق می‌گیرد.

در ادامه با توجه به اینکه هدف اصلی تشکیل کارگروه، تخصیص سهمیه سوخت به خودروها بر مبنای میزان فعالیت بوده، تصمیم بر آن شد تا همه ناوگان میزان فعالیت خود را اثبات کنند و با توجه به فراهم بودن امکان دریافت اسناد مثبت، تخصیص سوخت نیز متناسب با این اسناد شود.

بنابراین مقرر شد به تدریج از سهمیه پایه تعریف شده کاسته شود و این فرآیند طی ماه‌های متوالی در سال‌های اخیر انجام شد و در حدی که مورد توافق اعضای کارگروه و نمایندگان دستگاه‌ها بود ثابت نگه‌داشته شده است.

در کنار این تصمیمات، یکی از الزامات خودروهای فعال در چرخه حمل‌ونقل کشور، دارا بودن بیمه‌نامه شخص ثالث بوده است و نداشتن بیمه‌نامه نشانه‌ای از عدم فعالیت آن خودرو می‌باشد.

از سوی دیگر مطابق ماده ۴۸ قانون بیمه شخص ثالث، مسئولیت عدم تخصیص سهمیه سوخت به خودروهای فاقد بیمه به ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت، محول شده است.

لذا در راستای اجرای این قانون و همچنین عدم تخصیص سهمیه سوخت به خودروهای غیرفعال و فاقد پیمایش، خودروهای فاقد بیمه‌نامه نفت‌گازسوز از سوی ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت شناسایی

از تشکیل این کارگروه تاکنون ۱۶۳ جلسه کارگروه راهبری تشکیل شده و به میزان دو برابر نیز جلسات کمیته فنی و کمیته کسب‌وکار برگزار شده است. یکی از مهم‌ترین طرح‌های پرکار و غنی کشور همین طرح ملی پیمایش است که انصافاً نهاد همکاری و هم‌افزایی بین دستگاه‌های اجرایی و همچنین ذی‌نفعان بوده است.

طرح ابتدا به این صورت آغاز شد که برای کلیه ناوگان نفت‌گازسوز کشور اعم از درون‌شهری و برون‌شهری، سهمیه پایه مطابق روال گذشته در نظر گرفته شد تا اختلالی در روند حمل بار و مسافر کشور ایجاد نشود.

همزمان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور مکلف شدند تا اطلاعات میزان فعالیت ناوگان را احصا کنند.

این سازکار در بخش برون‌شهری به دلیل فراهم بودن اطلاعات بارنامه‌ها و صورت وضعیت‌های صادره از سوی این سازمان امکان‌پذیر بود، اما در بخش ناوگان درون شهری این بستر در آن زمان مهیا نبود.

همچنین یکی از ملزومات اجرایی شدن طرح تخصصی سهمیه سوخت به ناوگان برون‌شهری براساس اسناد حمل صادره، تدوین قواعد میزان تخصیص سوخت بر مبنای مسافت طی شده بود که برای تحقق این امر، نظرات اصناف و فعالان حوزه حمل‌ونقل کسب شده و در جلسات کمیته‌های تخصصی ذیل کارگروه با دقت به آن پرداخته شد و مورد بررسی دقیق قرار گرفت.

نظارت بر اجرای این تصویب‌نامه را به کارگروهی همچنین مقرر شد به دلیل مصرف بالاتر ناوگان با سن بیشتر و تفاوت بین ناوگان با بار و بدون بار در مصرف سوخت، این پارامترها نیز در قاعده تخصیص سهمیه لحاظ شود.

در نهایت کمیته تخصصی تدوین قواعد تخصیص سوخت سن خودرو را مطابق جدولی نهایی و با تصویب کارگروه راهبری، تخصیص سهمیه سوخت به ناوگان برون‌شهری بر دو مبنا صورت گرفت اول سهمیه پایه و دوم سهمیه عملکردی بر مبنای میزان بارنامه‌ها و صورت وضعیت‌های دریافتی از سوی رانندگان؛ ابتدای هر ماه این دو سهمیه در کارت سوخت همه رانندگان منظور می‌شد و هر کدام از سهمیه‌های پایه یا عملکردی که بیشتر بود مورد لحاظ قرار می‌گرفت و البته ناوگان درون‌شهری ابتدا به دلیل عدم امکان احصای عملکرد، صرفاً از سهمیه پایه برخوردار بوده‌اند.

در ادامه امکان دریافت اسناد حمل موسوم به باربرگ برای ناوگان حمل بار درون شهری از سوی سازمان

این سوخت نیز تحت کنترل قرار گرفت. البته به دلیل فضای کسب‌وکاری حوزه نفت‌گاز، سهمیه‌های تخصیصی در آن زمان محدودیت بالایی نداشت و سهمیه‌های تخصیصی فراتر از نیاز واقعی مصرف‌کنندگان بود اما با وجود این، صرفاً با عرضه در قالب کارت سوخت، مصرف این فرآورده در بخش حمل‌ونقل که از سال‌های قبل روند تصاعدی به خود گرفته بود و از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۸ از ۴۵ میلیون لیتر به ۵۰ میلیون لیتر رسیده بود با اجرای این طرح، تحت کنترل قرار گرفت اما روند تصاعدی با شیب ملایم‌تری ادامه پیدا کرد و دلیل آن این بود که بخش قابل توجهی از تخصیص سهمیه‌ها مورد قاچاق واقع می‌شد و بسیاری از برداشته‌های صورت گرفته از کارت‌های سوخت ناوگان نفت‌گازسوز در جایگاه‌های سوخت مناطق قاچاق‌خیز کشور انجام می‌شد تا اینکه مجلس شورای اسلامی در جریان تصویب قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز در سال ۱۳۹۲ وزارت راه و شهرسازی را موظف کرد تا با همکاری ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، وزارت نفت و ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت نسبت به تجهیز وسایل حمل‌ونقل جاده‌ای کالا به سامانه فنی ردیاب و کنترل مصرف سوخت بر مبنای مسافت طی شده، اقدام کند.

در همین راستا، دولت نیز مطابق تصویب‌نامه شماره ۱۳۲۱۹/ت/۱۵۲ مورخ ۱۳۹۳/۱۱/۱۴ مصوب کرد تا تخصیص سهمیه سوخت به خودروهای نفت‌گازسوز بر مبنای میزان پیمایش صورت پذیرد و مسئولیت تعیین میزان مصرف سوخت، پایش و نظارت بر اجرای این تصویب‌نامه را به کارگروهی متشکل از نمایندگان وزارتخانه‌های نفت (شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران-رئیس کارگروه)، راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای)، کشور (سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور) و ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت، اعطا کرد که با ابلاغ این مصوبه بلافاصله جلسات مربوط به این کارگروه تحت عنوان کارگروه راهبری طرح تخصیص سهمیه سوخت به خودروهای نفت‌گازسوز بر مبنای میزان پیمایش در محل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، آغاز شد.

از آنجایی که مباحثی که در این جلسات مطرح می‌شد مستلزم بررسی دقیق کارشناسی و پرداختن به ابعاد مختلف کسب‌وکاری و صنفی بود لذا ذیل این کارگروه دو کمیته فنی و کمیته کسب‌وکار نیز با حضور همه دست‌اندرکاران و ذی‌نفعان تشکیل شد. بنابراین تصمیمات این کارگروه همواره از چنگلی لازم و قابلیت اجرا برخوردار بوده است. همین‌جا لازم است عرض کنم طی بیش از ۹ سال

گزارش
سید کاظم عزیزی

معاون صنایع و انرژی ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت کشور

مجلس شورای اسلامی در قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت که سال ۱۳۸۶ ابلاغ شد، تکالیف گسترده‌ای را برای دولت مشخص کرده تا در نتیجه اجرای آن در کنار توسعه کفی و کیفی حوزه حمل‌ونقل کشور، مشکلات این حوزه ساماندهی شود و از سوی دیگر سرانه مصرف بنزین و نفت‌گاز این بخش مطابق شاخص تعیین شده کاهش یابد.

البته لازم است اشاره کنم که مسئولیت پیگیری، نظارت و مدیریت یکپارچه اجرایی این قانون نیز از سوی دولت به ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت، محول شد.

یکی از تکالیف مهم این قانون که در همان زمان با اولویت عملیاتی شد تکلیفی است که در ماده یک به آن پرداخته شده است و آن عرضه بنزین و گازوئیل از طریق کارت هوشمند سوخت بوده که این طرح ابتدا در حوزه بنزین با طرحی سامانه هوشمند سوخت از سوی وزارت نفت و همچنین توزیع کارت هوشمند سوخت بین مالکین وسایل نقلیه، با موفقیت اجرا شد و نظام سهمیه‌بندی بنزین شکل گرفت که گام مؤثری در جهت کنترل مصرف بنزین و پیشگیری از قاچاق این فرآورده نفتی بود.

البته در کنار این مدیریت عرضه، اقدامات بسیار ارزنده و طرح‌های متنوعی اجرایی شد که عمده این طرح‌ها با محوریت ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت منتج به نتیجه شدند و به تبع اجرای این طرح‌ها، کاهش سرانه مصرف بنزین نیز محقق شد اما در بخش نفت‌گاز که موضوع بحث امروز ماست بلافاصله پس از اجرایی شدن کامل مدیریت هوشمند عرضه بنزین، اجرای طرح در حوزه نفت‌گاز نیز در دستور کار قرار گرفت و عرضه این فرآورده نفتی نیز در سال ۱۳۸۷ صرفاً از طریق کارت هوشمند سوخت آغاز شد.

پس از سامانه‌ای شدن عرضه نفت‌گاز و فراهم شدن امکان تحلیل میزان مصرف سوخت انواع کاربری‌ها، مشخص شد نابسامانی‌ها و انحراف زیادی در حوزه مصرف این فرآورده وجود دارد لذا نظام سهمیه‌بندی نفت‌گاز نیز همانند حوزه بنزین با محوریت ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت اجرایی شد و عرضه

### نمودار روند مصرف نفت گاز (گازوئیل) بخش حمل و نقل طی ۱۸ سال اخیر



### نمودار مقایسه روند تولید و مصرف نفت گاز (گازوئیل) از ابتدای برنامه اول تا سال ۱۴۰۱

