

لزوم شفاف سازی آمار قاچاق سوخت



آرش نجفی
رئیس کمیسیون انرژی اتاق
بازرگانی ایران

قاچاق روزانه ۲۰ میلیون لیتر سوخت در کشورمان، ادعایی است که اعداد و منطق آن با واقعیت‌های عملی و ظرفیت‌های موجود کشور هماهنگی ندارد.

■ حداقل ۲۵۰۰ تریلی و ۱۰ هزار وانت

برای درک بهتر ابعاد این مسأله، ابتدا باید عدد ۲۰ میلیون لیتر را بررسی کنیم. این میزان برابر است با حجم سوختی که توسط هزار تریلی جابه‌جا می‌شود، مشروط بر اینکه هر تریلی ظرفیت ۲۰ هزار لیتر سوخت داشته باشد. اما جابه‌جایی چنین حجمی در عمل به‌دوروزمان نیاز دارد، چرا که هیچ تریلی‌ای نمی‌تواند در یک روز چندین بار مسیر رفت و برگشت را طی کند. به این ترتیب، برای تحقق قاچاق روزانه ۲۰ میلیون لیتر بنزین، باید حداقل ۲۵۰۰ تریلی به‌صورت مداوم در حال حرکت باشند.

حال باید پرسید که آیا چنین ناوگانی در کشور وجود دارد؟ پاسخ به این سؤال منفی است. حتی اگر فرض کنیم بخشی از این قاچاق توسط وانت‌ها انجام می‌شود، باز هم ارقام به‌شدت غیرمنطقی می‌شوند، زیرا یک وانت نهایتاً می‌تواند ۳ تا ۴ هزار لیتر سوخت حمل کند. بنابراین برای جابه‌جایی ۲۰ میلیون لیتر بنزین به حداقل ۱۰ هزار وانت نیاز است. آیا چنین حجمی از وانت‌ها در مرزهای کشور دیده شده است؟ آیا مرزهای ایران تا این حد بی‌روپیکر هستند که این تعداد وسیله نقلیه بتوانند روزانه به قاچاق بنزین بپردازند؟

■ امکان دزدی سازمان‌یافته

این اعداد و ارقام نه تنها غیرواقعی به نظر می‌رسند، بلکه نشان می‌دهند که موضوع چیزی فراتر از ناترازی در تولید و مصرف بنزین است. این مسأله بیشتر به یک نوع دزدی سازمان‌یافته شباهت دارد. اینکه چنین دزدی‌ای چگونه انجام می‌شود و چه عواملی در آن نقش دارند، باید توسط دستگاه‌های نظارتی، قضایی و امنیتی کشور مورد بررسی قرار گیرد.

همچنین این ادعا که روزانه ۲۰ میلیون لیتر بنزین قاچاق می‌شود، احتمالاً بر پایه اطلاعات نادرست یا تحلیل غلط آمارها مطرح شده است.

■ چالش سیاست‌های توزیع یارانه

از سوی دیگر، نباید فراموش کرد که ریشه اصلی بسیاری از مشکلات مربوط به بنزین در ایران، قیمت‌گذاری نامناسب آن است. در آبان‌ماه سال ۱۳۹۸، قیمت هر لیتر بنزین به ۳ هزار تومان افزایش یافت و معادل ۳۰ سنت در نرخ فوب خلیج فارس شد. اما به دلیل افزایش نرخ ارز، قیمت دلاری بنزین در مدت کوتاهی به ۱۴ سنت کاهش یافت. امروز، با نرخ دلار ۸۰ هزار تومان، قیمت هر لیتر بنزین در کشور به پایین‌ترین حد ممکن رسیده است. چنین وضعیتی باعث شده است که بنزین ایران یکی از ارزان‌ترین بنزین‌های جهان باشد و این امر انگیزه‌ای قوی برای قاچاق آن به کشورهای همسایه ایجاد کرده است. آیا مسؤول این وضعیت مردم هستند یا سیاستگذاران؟ آیا مشکل تنها قیمت پایین بنزین است یا سیاست‌های توزیع یارانه‌ای نیز در این بحران نقش دارند؟

■ پیشنهاد کارت انرژی

در سال‌های گذشته، اتاق بازرگانی ایران پیشنهاد اجرای طرحی به نام «کارت انرژی» را مطرح کرد. براساس این طرح، قرار بود یارانه سوخت و انرژی به‌صورت غیرنقدی به خانوارها اختصاص پیدا کند تا صرف هزینه‌هایی مانند بنزین، برق و گاز شود. اما این طرح عملی نشد و دولت‌ها به جای آن، یارانه نقدی را در جامعه توزیع کردند. این سیاست نه تنها نتوانست مصرف سوخت را بهینه کند، بلکه به افزایش نقدینگی، تورم و هدررفت منابع ملی نیز منجر شد.

■ چند راهبرد پیشنهادی

در حال حاضر برای مدیریت مصرف بنزین و جلوگیری از قاچاق، باید سیاست‌های جدیدی در پیش گرفته شود. یکی از این سیاست‌ها می‌تواند ارائه یارانه غیرنقدی به خانوارها براساس تعداد اعضای خانواده باشد. همچنین دولت می‌تواند بنزین را به دو دسته حمایتی و آزاد تقسیم کند. مثلاً روزانه ۹۰ میلیون لیتر بنزین حمایتی برای مردم و ۱۰ میلیون لیتر برای حمل و نقل عمومی تخصیص یابد و مابقی به‌صورت آزاد عرضه شود.

■ سود بردن از شبکه توزیع

امانمی‌توان تمام مشکلات مربوط به بنزین را به قیمت آن محدود کرد. اعتراض‌های سال ۱۳۹۸ به افزایش قیمت بنزین نشان داد که این مسأله ابعاد اجتماعی و سیاسی گسترده‌ای دارد. جمعیت معترض به قیمت بنزین، عموماً از گروه‌هایی تشکیل شده بود که به نوعی ذی‌نفع قیمت پایین بنزین بودند. این افراد نه مردم عادی، بلکه کسانی بودند که از شبکه توزیع بنزین سود می‌بردند. در نهایت، باید گفت که ادعای قاچاق روزانه ۲۰ میلیون لیتر بنزین در کشور، با توجه به اعداد و ارقام موجود، غیرممکن به نظر می‌رسد. این اعداد باید توسط دستگاه‌های مسؤول به‌صورت دقیق و شفاف بررسی شوند تا از گمراهی افکار عمومی جلوگیری شود. به همین دلیل، سخن رئیس‌جمهوری مبنی بر اینکه این آمارها قابل باور نیست، کاملاً بجا و منطقی است.

تولید و عرضه سوخت به بخش خصوصی واگذار شود



رضا پدیدار
رئیس کمیسیون توسعه
پایدار اتاق بازرگانی

تعدد قوانین و مقررات که دولت مجری آن است عملکرد نظارتی دستگاه‌های دولتی را مختل کرده است. سرنخ پدیده قاچاق سوخت را نیز باید در همین انبوه مسؤولیت‌های دولت جست‌وجو کرد.

اگر دولت به جای اینکه خود را گرفتار در اجرای انواع مسؤولیت‌ها و دستورات عمل‌ها کند، سیستم‌های نظارت و کنترل بر بخش‌های مختلف بخصوص بخش‌های مهم و تأثیرگذار مانند حوزه انرژی را به بخش خصوصی واگذار کند، قطعاً نتیجه‌بخش خواهد بود.

بخش خصوصی حافظ سرسخت منافع خود است و کوچکترین فساد به سرعت در این بخش کشف می‌شود. این موضوع پدیده‌ای منحصر به فرد نیست، در دنیا و بخصوص در کشورهای توسعه یافته یاد در حال توسعه، دولت پای خود را از اقتصاد بیرون کشیده است.

اما در کشور ما ۹۰ درصد ترکیب سهم مدیریت اقتصاد در دست دولت است و ۱۰ درصد آن در دست بخش خصوصی و تعاونی‌ها است که سهم بخش خصوصی از این ۱۰ درصد معادل ۷.۲ درصد است.

می‌توان گفت سیطره دولت بر حوزه‌های مختلف اقتصادی باعث و بانی بروز فساد و در اینجا قاچاق سوخت است. کل کشورهای دارای منابع نفتی محدود به ۵۰ کشور است که در میان آنها ۲۹ کشور تولیدکننده و صادرکننده نفت و منابع کربوهیدرات هستند. در این کشورها قاچاق گسترده انرژی و منابع نفتی نداریم چون دولت نظارت عالیه دارد و امور دیگر در دست بخش خصوصی است. امکان ندارد بخش خصوصی اجازه قاچاق یک لیتر سوخت را بدهد چون منافع‌اش به خطر می‌افتد. به‌عنوان نمونه در پدیده فساد چای دیش نیز می‌بینیم سرمنشأ فساد به افراد دولتی برمی‌گردد.

بنابراین اگر دولت می‌خواهد قاچاق سوخت را کاهش و ریشه کن کند، کلید آن در دست بخش خصوصی در این بخش تولیدی و استراتژیک در کشور است.