

تا ساحل و حتی لوله‌کشی زیر آب را برای رساندن مستقیم سوخت به لنج‌ها دارند. گزارشی که چندی پیش نیروی انتظامی استان هرمزگان از یکی از ایستگاه‌های قاچاق سوخت منتشر کرد، حیرت‌آور است. حدود ۶۰ تا ۸۰ تانکر فلزی و پلاستیکی از ۱۰ هزار لیتر تا ۶۰ هزار لیتر کنار هم قرار گرفته‌اند. لوله خروجی هر یک از تانکرها به لوله اصلی متصل شده که در زیر خاک دفن شده و تا ساحل امتداد دارد و تانکرها نیز مجهز به پمپ هستند. ۶ تا ۷ کلاف بزرگ لوله استفاده نشده نیز در گوشه‌ای از محوطه روی هم انبار شده‌اند که هر کدام از کلاف‌ها طولی برابر ۵ یا ۶ کیلومتر دارند و در گوشه‌ای دیگر کلاف‌های بزرگ مشک‌های ماری دیده می‌شود. این مشک‌ها هم از خلایق‌های عجیب قاچاقچیان سوخت است. آن‌ها پارچه‌های برزنتی ضد آب را به هم می‌دوزند و به شکل لوله یا مخزن کیسه‌های سوخت در می‌آورند. بدین ترتیب با این مشک‌ها هم می‌توانند حجم سوخت بیشتری در زمان بسیار کمتر به لنج‌ها برسانند و هم پس از پایان سوخت‌گیری، مشک‌ها را بلافاصله جمع‌آوری کنند.

#### ◀ قصه قاچاق سوخت پایان ندارد

این جمله را احمد حمیدی‌پور کارشناس و پژوهشگر ارشد اجتماعی در بوشهر می‌گوید. او که کارشناس ارشد اجتماعی و پژوهشی شافل در یکی از شرکت‌های پالایشگاهی در بوشهر است، می‌گوید قانون توازن در حوزه قاچاق صدق می‌کند. وقتی چند کیلومتر آن سوتر از شما، همسایه‌تان سوخت را ۱۰ تا ۲۰ برابر آنچه که شما می‌خرید، می‌خرد، بالاخره راهی پیدا می‌شود تا سوخت را به آن همسایه برسانید. این نامتوازی قیمتی، نیروی محرکه برای قاچاق است و تا وقتی که وجود دارد، قاچاق حرف هم هست. او می‌گوید: «این حرف من به معنای این نیست که سوخت را مانند قیمت پاکستان، ترکیه، امارات، عمان یا قطر به مردم بفروشیم، اما باید راهی پیدا کرد که سوخت سهمیه‌ای و یارانه‌ای به مصرف‌کننده واقعی برسد. در کنار آن پایش خطوط انتقال، مترینگ و هوشمندسازی شبکه انتقال از پالایشگاه به مقصد باید انجام شود. در حال حاضر، نحوه برخورد ما با قاچاق سوخت حرکت در تاریکی است. گاهی وقت‌ها مقصر را پیدا می‌کنیم و خیلی وقت‌ها نیز پیدا نمی‌کنیم. سؤال این است چرا سیستم پایش هوشمند ارسال از مبدأ و دریافت از مقصد در پالایشگاه‌ها و پتروشیمی‌ها راه‌اندازی نمی‌شود. کشورهای حوزه خلیج فارس، عربستان و حتی عراق به این سیستم مجهز هستند و در عراق تا ۹۰ درصد قاچاق سوخت کاهش یافته است. باید از این تجربه بهره گرفت.»



شوتی‌های سوخت‌بر در مرز پاکستان

در نهایت، سارقان سوخت‌های هواپیماها را به کشتی‌ها و لنج‌ها می‌فروختند.

#### ◀ بارگاه‌های قاچاق سوخت کجایند؟

سوخت قاچاق پس از جمع‌آوری از لوله‌های انشعابی مخفی، خریداری سهمیه سوخت مشاغل، جمع‌آوری از پمپ بنزین‌ها و جایگاه‌های سوخت سطح شهر و جایگاه‌های بین‌جاده‌ای یا مستقیم از طریق اسکله‌های غیرمجاز و راه‌های جاده‌ای فرعی به آن سوی آب می‌رود یا در شکلی معمول‌تر، در بارگاه‌های سوخت ذخیره می‌شود. این بارگاه‌ها اغلب در جنوب کشور و در استان‌های هرمزگان و بوشهر قرار دارند. ویژگی مشترک همه این بارگاه‌ها نیز نزدیکی آنها به ساحل است. همچنین اغلب بارگاه‌ها خط انتقال سوخت

میناب و روستاهای اطراف آن حالا جایی شده که زنجیره‌ای کامل از سوخت‌بر، خریدار سوخت، قایق و سواری شوتی، وانت‌های نیسان، مشک‌ساز، تعمیرکار ویژه سواری شوتی، طراح و سازنده مخزن نگهداری سوخت و شبکه انتقال سوخت از داخل گاراژها، چهاردیواری‌ها و خانه‌های مسکونی به ساحل و لنج‌های حمل سوخت و... در اتصال و ارتباط سیستمی با یکدیگر شکل گرفته است



کشف لوله مخفی سرقت سوخت هواپیما در پالایشگاه ستاره خلیج فارس