



این پرسش یک پاسخ ندارد؛ میناب در کنار مرزهای شرقی و جنوب شرقی سیستان و بلوچستان اکنون تبدیل به یکی از پایانه‌های قاچاق سوخت شده و این سوخت از همه جا می‌آید و اول از همه از همسایه میناب یعنی بندرعباس؛ مرکز استان هرمزگان. اما چرا بندرعباس؟

#### ◀ سرقت از سرچشمه

بخش عمده‌ای از سوخت قاچاق از طریق سرقت از خطوط انتقال فرآورده‌های پالایشگاهی انجام می‌شود. در اینجا با قاچاقچیان سوخت طرف نیستید بلکه این سارقان سوخت هستند که کار سرقت از خطوط انتقال فرآورده‌های نفتی را که شامل بنزین، گازوئیل و نفت سفید هستند، انجام می‌دهند. یکی از مهم‌ترین این خطوط که هدف سارقان سوخت قرار دارد، دو خط انتقال فرآورده از پالایشگاه بندرعباس و ستاره خلیج فارس به سیرجان -رفسنجان است که هر کدام با ۲۶ اینچ قطر و بیش از ۴۰۰ کیلومتر طول، روزانه میلیون‌ها لیتر فرآورده پالایشگاهی شامل گازوئیل، بنزین و نفت سفید را به مرکز کشور می‌فرستند. بدین صورت که سارقان مسیر این خطوط را شناسایی می‌کنند و با حفر گودال و تونل، لوله انشعابی نصب می‌کنند و این لوله‌ها را به مخازن مخفی در منازل مسکونی، چهاردیواری، انبار و ساحل هدایت می‌کنند. طولانی بودن خط انتقال، هوشمند نبودن سیستم پایش و رصد و کنترل خط و اتکا به شیوه سنتی حفاظت فیزیکی توسط خط‌بان‌ها باعث شده این خط در نقاط مختلف مورد دستبرد سارقان قرار گیرد. یکی از شگردهای سارقان سوخت در مسیر این خط که بارها تکرار شده این است که سارقان در پوشش انبار ضایعات، دامداری، مزرعه و... زمینی را در نزدیکی خط لوله انتقال سوخت اجاره می‌کنند و دور آن چهاردیواری می‌کشند و سپس با حفر تونل به خط لوله می‌رسند و از آن انشعاب می‌گیرند. بدین ترتیب سوخت سرقت شده از خط انتقال با یک واسطه یا بدون واسطه با توجه به دوری و نزدیکی از ساحل به خریداران اصلی سوخت قاچاق در لنج‌ها می‌رسد.

#### ◀ قاچاق سهمیه

اما تأمین سوخت برای قاچاق یک راه بسیار متداول دیگر هم دارد که محدود به استان هرمزگان یا بوشهر نیست و آن قاچاق سوخت سهمیه‌ای صاحبان مشاغل یا بنگاه‌ها، کارگاه‌ها و حتی کارخانه‌های تولیدی است. صاحبان اتوبوس، کامیون، گلخانه‌داران، صاحبان چاه‌های آب کشاورزی، برخی کارخانه‌های تولیدی مانند معادن،

کوره آجرپزی، تولیدکنندگان لوازم و مصالح ساختمانی و... دارای سهمیه‌های ویژه سوخت هستند. کافی است این واحدهای تولیدی برای مدتی غیرفعال باشند یا بیشتر از میزان نیاز خود سهمیه سوخت داشته باشند یا کمتر از ظرفیت و مجوز صادر شده فعالیت کنند و سوخت مازادشان را بفروشند. در این میان بسیاری از واحدهای تولیدی بویژه گلخانه‌ها نیز هستند که غیرفعالند اما سهمیه سوخت آنها برقرار است.

فروش سوخت توسط صاحبان اتوبوس و کامیون هم موضوعی رایج در جاده‌های منتهی به شمال غرب، غرب، جنوب و شرق کشور است. کسانی که تجربه سفر با اتوبوس به شهرهای هرمزگان، سیستان و بلوچستان، خوزستان، کردستان، استان فارس و... را دارند، توقف‌های مکرر برای سوخت‌گیری چند باره اتوبوس‌های مسافری برایشان آشناست. ساخت و کار گذاشتن مخزن‌های مخفی در قسمت‌هایی از اتوبوس‌ها که پیوستگی دارند و اتصال‌های شاسی اتوبوس و تریلی از صنایع خلاقانه‌ای است که در زنجیره قاچاق سوخت به وجود آمده و با گذشت زمان رشد کرده و به پیچیدگی آن افزوده شده است. سوخت قاچاق در همین باک‌ها ذخیره شده و در جاده‌های فرعی به مشتریان همیشه حاضر فروخته می‌شود.

#### ◀ پتروشیمی در خدمت قاچاق

##### سوخت

تصویری که بسیاری از ما از قاچاق سوخت داریم، خودروهای شوتی هستند که به صورت کاروانی در جاده‌های فرعی و خاکی حرکت می‌کنند و در مسیری خطرناک که با کمین و تعقیب مأموران پلیس هم همراه است، سوخت قاچاق را به اسکله‌های غیرمجاز در سواحل خلیج فارس و دریای عمان یا باراندازهای سوخت در مرزهای مشترک سیستان و بلوچستان با افغانستان و البته بیشتر پاکستان می‌رسانند. اما بخش عمده‌ای از سوخت در شکل و صورت بندی قانونی انجام می‌شود. هر چند به دلیل ماهیت پیچیده پنهان‌کاری، صدور اسناد جعلی، تقلب و فریبکاری و اظهارنامه‌های غیرواقعی گمرکی، نمی‌توان آمار نزدیک به واقعیت از حجم سوخت قاچاق شده به این شکل ارائه داد، اما نگاهی به حجم سوخت قاچاق شده در پرونده‌های قضایی کشف تخلف قاچاق سوخت بارانه‌ای توسط شرکت‌های پترو پالایش یا شرکت‌هایی که در زمینه تولید و صدور مواد هیدروکربنی فعال هستند، نشان می‌دهد که حجم قاچاق سوخت به این شکل بسیار زیاد است. یکی از اولین پرونده‌های کشف قاچاق سوخت در صورت بندی و