



بتوانیم مصرف غیر ضروری را کاهش دهیم، همچنین با توسعه زیرساخت‌ها در بخش‌های دیگر، مانند کشاورزی و معدن، می‌توانیم سوخت مصرفی را بهینه‌تر توزیع کنیم. برای مثال در بخش کشاورزی، رشد مصرف سوخت در ۱۰ سال گذشته با رشد سطح زیر کشت مطابقت نداشته است، همچنین در بخش معدن نیز معادنی وجود دارند که فعالیتی ندارند، اما همچنان یارانه سوخت دریافت می‌کنند. این موارد نشان دهنده اهمیت مدیریت مؤثر مصرف در کاهش قاچاق است. یکی از چالش‌های بزرگ در حوزه معدن، انحراف‌های ناشی از عدم نظارت مؤثر است. برای مثال یارانه سوختی که به معدن اختصاص می‌دهیم، سالانه حدود ۶۵ همت است، در حالی که دولت تنها ۵۰ همت از حق بهره مالکانه دریافت می‌کند. این بدان معناست که اگر سوخت این معدن فروخته شود، عایدی بیشتری برای دولت خواهد داشت. چنین انحراف‌هایی که بر اثر عدم نظارت مؤثر بر مصرف به وجود می‌آید، سبب از بین رفتن بسیاری از مشاغل مولد کشور شده است، به طوری که برخی افراد سوخت دریافت می‌کنند، اما فعالیتی ندارند و تنها از فروش سوخت ارتزاق می‌کنند.

مایک تفاهم نام‌ها با شرکت‌های مپنا، شرکت طراحی و ساختمان نفت و ایرانسل امضا کرده‌ایم که براساس این تفاهم‌نامه، تمام نقاط مبادله سوخت را به سیستم‌های اندازه‌گیری تجهیز و داده‌ها را در یک مرکز مانیتورینگ جمع‌آوری می‌کنیم. این سیستم به ما امکان می‌دهد هر قطره فرآورده تولید شده از پالایشگاه را تا مقصد نهایی مصرف‌کننده ردیابی کنیم. این طرح در سه فاز تعریف شده است و به مرور این فازها به بهره‌برداری می‌رسند.

■ برای چالش قاچاق فرآورده‌های سوختی چه برنامه‌های دارید؟

قاچاق سوخت به عنوان یک چالش جدی که سال‌هاست گریبان‌گیر کشور را گرفته که ریشه اصلی قاچاق سوخت تفاوت قیمت است، به طور مثال، نفت‌گازی که در کشور با قیمت ۳۰۰ تومان به ناوگان و مصرف‌کنندگان عرضه می‌شود، در آن سوی مرزها به قیمت ۱۰۰ تا ۱۱۰ هزار تومان معامله می‌شود، از این رو هیچ کسب‌وکاری در کشور اقتصادی‌تر از قاچاق سوخت نیست. ما به طور فعالانه در تلاشیم قاچاق را اگرچه نمی‌توان صفر کرد، به حداقل برسانیم.

نزدیک ۵۳ درصد ناوگان خودرویی کشور و بالای ۹۰ درصد موتورسیکلت‌ها فرسوده هستند و این ناوگان فرسوده تا سه برابر ناوگان جدید سوخت مصرف می‌کنند، ناترازی در مصرف بنزین و نفت گاز یکی از چالش‌های اصلی است. قانون برنامه هفتم پیشرفت، مصرف روزانه ۱۲۹ میلیون لیتر برای بنزین و ۱۳۰ میلیون لیتر

اقتصادی‌تر از قاچاق سوخت نیست. در چند ماه اخیر با ورود مستقیم رئیس جمهوری، وزیر نفت و مقام‌های ارشد، تلاش‌ها برای مقابله با این پدیده شدت گرفته و اقدام‌های متعددی در حال اجراست.

قاچاق سوخت سال‌هاست که گریبان‌گیر کشور است و خوشبختانه امروز این چالش به صراحت مطرح می‌شود و دیگر نیازی به پنهان‌کاری یا انکار نیست. ما به طور فعالانه در تلاشیم قاچاق را اگرچه نمی‌توان صفر کرد، به حداقل برسانیم. منشأ اصلی قاچاق در بخش مصرف‌کننده است از این رو نظارت مؤثر بر مصرف‌کنندگان نهایی و شناسایی منابع انحراف بسیار ضروری است.

اواخر سال گذشته اطلاعات مصرف سوخت را از سامانه هوشمند سوخت با سه دیتابیس دیگر، شامل دوربین‌های جاده‌ای و سامانه‌های بارنامه، تطابق دادیم. نتایج این تحلیل نشان داد از ۱۶۰ هزار ناوگان بررسی شده، ۶۰ هزار ناوگان تطابق اطلاعاتی نداشتند و معادل ۳۶۰ میلیون لیتر مصرف اضافی سوخت داشته‌اند.

قاچاق سوخت سال‌هاست که گریبان‌گیر کشور است و خوشبختانه امروز این چالش به صراحت مطرح می‌شود و دیگر نیازی به پنهان‌کاری یا انکار نیست. ما به طور فعالانه در تلاشیم قاچاق را اگرچه نمی‌توان صفر کرد، به حداقل برسانیم.

■ چه اقدام‌هایی برای نظارت دقیق‌تر برای پیشگیری از قاچاق سوخت در حال اجراست؟

ما بر تقاطع‌گیری اطلاعات مصرف سوخت و شناسایی انحراف‌ها تمرکز کرده‌ایم. برنامه‌های متعددی در این زمینه در حال اجراست و امیدواریم با همکاری دستگاه‌های مربوط

قاچاق سوخت سال‌هاست که گریبان‌گیر کشور است و خوشبختانه امروز این چالش به صراحت مطرح می‌شود و دیگر نیازی به پنهان‌کاری یا انکار نیست. ما به طور فعالانه در تلاشیم قاچاق را اگرچه نمی‌توان صفر کرد، به حداقل برسانیم. منشأ اصلی قاچاق در بخش مصرف‌کننده است از این رو نظارت مؤثر بر مصرف‌کنندگان نهایی و شناسایی منابع انحراف بسیار ضروری است