

# بنزین پاتیلی پنہان سرطان عیان



امیرحسین هاشمی جاوید  
کارشناس نفت و انرژی

ایران بر لبه پرتگاهی ایستاده که هر لحظه امکان دارد زیر پایش خالی شود؛ سقوط نه فقط از پرتگاه اقتصادی، که از لبه فاجعه‌ای که زیر پوست شبکه توزیع سوخت جریان دارد؛ توزیع «بنزین پاتیلی» با مجوزهای خاموش و فرمولاسیون‌هایی که به جای سوخت، سم در رگ شهر می‌ریزند. این بحران، بزرگ‌ترین خیانتی است که در سایه پنهان‌کاری، بی‌کفایتی و عقب‌نشینی از حقیقت، به یک آتش‌پز تهدید ملی تبدیل شده است. بنزین به مثابه یک استعدادهای نامرئی که در زیر پوست اقتصاد نفوذ کرده و می‌تواند به تمام زیربخش‌های اقتصاد نفوذ کند؛ از جابجایی می‌کند؛ از فرسودگی مدیریت، فساد نهادهای، سیاست‌گذاری بی‌مق و اعتماد عمومی متلاشی؛ سال‌هاست کیفیت بنزین در ایران با فرمولاسیون متلاشی می‌شود اما همان بنزین، با مجوزهای محرمانه و دور رخ‌های پرابهام، با نفتا و مشتقات بی‌کیفیت ترکیب و به محصولی بدل می‌شود که در پی میمبنزین‌ها، بدون هشدار، به وجود مردم می‌دهند. این فرآورده تقلبی، نه یک سوئمدیریت ساده، که نوعی «سپاسی مجاز» است؛ اقدامی که در هیچ کشوری با ادعای حکمرانی عقلانی، قابل تصور نیست. بحران بنزین در ایران، نه از قیمت، که از یک بنزین‌فرسوده و آلوده آغاز می‌شود که شفافیت را دشمن خود می‌داند. پنهان‌کاری درباره کیفیت سوخت، میزان واقعی تولید، حجم واردات، کسری بنزین، و ابعاد فاجعه سازمان یافته، امروز خود به عامل انفجار بدل شده است. سهم‌بندی‌های جنجالی، بنزین بی‌ارانه‌ای، قیمت‌های دستوری و انکار بحران، پوششی بوده برای آنکه حقیقت تلخ «کاهش شدید کیفیت سوخت» به افکار عمومی کم شود. سرمایه اجتماعی حاکمیت در فساد پنهان است. با وجود دیده‌بانی رانتی همچون سیستم کارت‌های سفید که طبقه خاص و نوابل‌گارش را دست به دست می‌شود، هر اصلاحی خیالی خام است. مردم پرورنده‌های چای دیش، باغ زگل، دکل گمشده و... را فراموش نکرده‌اند. افزایش سرمایه اجتماعی با بکارگیری اهرم‌های اقتصادی، هم‌زمان به اقدام‌های قاطعانه در زمینه شفافیت و مبارزه با فساد و همچنین اقدام‌های اجتماعی همچون رفع ریف‌تینگ نیاز دارد. در چنین فضایی، هر تصمیمی درباره سوخت، حتی اگر درست و ضروری هم باشد، در ذهن جامعه به «تهدید» تعبیر می‌شود. این همان جایی است که بحران بنزین، نه فنی، که امنیتی و اجتماعی است. خاطره خونی بنزین ۹۸ همچون سایه‌ای سنگین بر سر هر دولت ایستاده و هراس از تکرار آن، اراده اصلاح را فلاح کرده است. جامعه از گرانی نمی‌ترسد، از تکرار بی‌پناهی می‌ترسد. دولت‌ها سال‌ها با ناسخ‌های تکراری درباره قیمت سوخت، درمان زخمی را دنبال می‌کنند که ریشه‌اش در جای دیگری است: کیفیت پایین، مصرف سرسام‌آور، ناوگان فرسوده، حمل‌ونقل عمومی نحیف، و فساد مزمن در تنجیر و تأمین. اصلاح قیمتی بدون بازسازی زیرساخت و اجرای اعتماد، تکرار فاجعه است. شفافیت سوخت در ایران، یک صنعت بزرگ سازمان‌یافته است. قاچاق‌های سازمان‌یافته که از ضعف ساختارهای رصد، اختلاف قیمت، و رانت‌های گسترده استفاده می‌کنند، در سال‌های اخیر آن قدر بزرگ شده‌اند که آثارشان حتی در بودجه کشور دیده می‌شود. تا زمانی که این هسته سخت شکسته نشود، هر سیاستی در حوزه سوخت، یک وصله مقطعی بر پارگی عمیق یک لباس پوشیده است که حتی بنزین پنج‌هزار تومانی هم نمی‌تواند آن را متوقف کند. هر افزایش قیمتی بیش از جراحی ناوگان مصرف‌ر و توسعه عمومی، و بدون جبران مستقیم معیشتی، دعوته به آشوب است. قاچاق باید پلپهل، با پرداخت نقدی به دهک‌های پایین و اختصاص کامل درآمد از آذارسازی قیمت به مردم و تسهیل زیرساخت سوخت انجام شود. بازی با بنزین، بازی با سرنوشت کشور است. چقدر خبی کردن، صدور سهمیه‌های عجیب، یا بازی با واژه‌هایی مثل «بنزین برخط» صورت‌مسئله را پاک نمی‌کند. مدیریت سوخت بدون بازسازی اعتماد عمومی، مانند بستن آخرین پیچ در یک سد ترک‌خورده است. دیر را زود، سد ورم می‌ریزد. دولت باید بی‌هیچ پرده‌پوشی، آمار تولید، مصرف، واردات، کیفیت سوخت، حجم قاچاق و میزان بارانه پنهان را منتشر و بساط توزیع بنزین پاتیلی را در رگ بر چیند. بحران بنزین نه تقدیر است و نه ناگویی ادبی؛ اما درامش جسارت، شفافیت و جنگ بی‌تعرف با فساد می‌خواهد. تا وقتی صدای حقیقت بلند نشود، صدای سقوط شنیده خواهد شد.

## آگهی مفقودی

دروی سواری پټو ۱۶۰۰ آردی یشمی روغنی مدل ۱۳۰۰ شماره موتور ۱۱۷۸۳۰۰۰۲۱۶ شماره شاسی ۸۳۱۰۰۳ شماره پلاک ۱۵ ایران ۹۲۷ ق ۴۳ نام زهرا میرزائی بولالی مفقود و از درجه اعتبار قلمی باشد.

تشکیل شدند تا بر روند تخصیص و توزیع سوخت نظارت کنند و جلوی تخلفات احتمالی گرفته شود.

وی ادامه داد: نظارت از لحظه برداشت نفت خام در میادین مشترک آغاز و تا تحویل فرآورده به مصرف کننده ادامه دارد. یعنی از پالایشگاه تا انبار نفت، از انبار تا تانکر یا واگن ریلی و سپس تا جایگاه نهایی. در همین مسیر، انحرافات مشخصی شناسایی شده بود که خوشبختانه امروز با بهره گیری و ارتفاع سامانه‌های دیجیتال قابل ردیابی است. هفته پیش پلیس در اصفهان انشعاب غیرمجاز جدیدی در خطوط لوله انتقال فرآورده‌های نفتی کشف کرد که نشان می‌دهد رویکرد پیشگیرانه درست بوده است. پیش از این، تخلفات بعد از وقوع شناسایی می‌شد اما حالا سامانه‌ها به‌صورت لحظه‌ای هشدار می‌دهند. دستورالعمل ۲۴ ماده‌ای دقیقاً با همین رویکرد نوشته شد: «پیشگیری به‌جای بر خورد در هنگام». این یعنی تخلف اصلاً فرصت شکل‌گیری پیدا نمی‌کند.

محیی اظهار کرد: حدود ۸۵۵۰ تا ۹۰ درصد حجم قاچاق مربوط به نفت گاز است. سایر فراورده‌ها مثل بنزین، نفت سفید یا نفت کوره سه‌ه‌ای بسیار کمتری دارند. بخش بزرگی از بنزین قاچاق نیز برای سوخت ناوگان‌های است که به سمت مرزها حرکت می‌کنند. قیلم‌هایی هم منتشر شده که کاروان‌های حامل قاچاق سوخت که از استان‌های عمقی کشور راهی مرزهای جنوب شرقی و غربی می‌شوند.

وی توضیح داد: پیش‌تر تصور می‌شد فقط استان‌های مرزی مثل هرمزگان با سیستان و بلوچستان منشأ قاچاق‌اند، اما بررسی‌های میدانی نشان داد مصرف واقعی این استان‌ها کمتر از پنج تا ده میلیون لیتر در روز است، در حالی که حجم خروجهای چندین‌برابر آن گزارش می‌شود. این یعنی قاچاق دیگر صرفاً مرزی نیست؛ از عمق کشور به سمت مرزها حرکت می‌کند. حدود ۵۰ درصد از سهمیه روزانه ۱۲۰ تا ۱۲۵ میلیون لیتر نفت‌گاز کشور در حمل‌ونقل زمینی مصرف می‌شود. بنابراین تمرکز اصلی ما روی همین بخش بود. تقاطع‌گیری میان اطلاعات برداشت کارت هوشمند سوخت، اسناد حمل، و مسیر حرکت خودروها مشخص کرد که بخش‌های اناوگان با اسناد صوری تردد می‌کنند.

مجبی ادامه داد: برای نمونه، ۱۶۹ ناوگان عمده سوخت‌گیری خود را در ۹ ماهه سال ۱۴۰۳ در استان‌های مرزی انجام داده‌اند، در حالی که مسیر فعالیت‌شان در غرب یا مرکز کشور بوده است. این یعنی «مهاجرت کارت سوخت» و جابه‌جایی غیرقانونی سهمیه‌ها. با همکاری پلیس و وزارت نفت حدود ۶۰۰ هزار کارت نامعتبر شناسایی شد. برخی متعلق به خودروهایی سرقنتی یا فرسوده بود، برخی دیگر به روش‌های متقلبانه صادر شده بودند. حذف این کارت‌ها و اقدامات صورت گرفته در حوزه رشد اسناد حمل‌ونقل برون‌شهری و درون‌شهری کشور باعث صرفه‌جویی ۴ تا ۵ میلیون لیتر در روز شده است که کشور را از واردات نفت‌گاز از ابتدای سال جاری تاکنون بی‌نیاز نموده است.

▼ مسیر مبارزه با قاچاق

**سردار احمد رضا رادان، فرمانده کل انتظامی کشور** با هشدار نسبت به خطرات جدی قاچاق، گفت: امروز قاچاقچیان به دلیل سودسراش قاچاق سوخت حتی به خود خودرو از روی مأمور امنیت عبور کنند؛ چرا که آنها راودادش، سود قاچاق آن را جبران می کند. پییر رویکرد ندهیم و از مقابله سر باز (که البته بی روی نیست، تازشها نتیجه مطلوب نخواهد داشت). برای این، نیازمند تجربه همه سازمانها، پلیس و وزارت نفت کافی نیست.



اجازه می‌دهند که با خودرو از روی مأمور امنیت عبور کنند؛ چرا که اگر خسارتی هم به آنها وارد شود، سود قاچاقی آن را جبران می‌کند. اینجاست که اگر تغییر رویکرد ندهیم و از مقابله صرف (که البته لازم است) به پیشگیری نرسیم، تلاش‌ها نتیجه مطلوب نخواهد داشت. مبارزه با قاچاق سوخت، نیازمند همراهی همه سازمان‌ها است و صرف همکاری پلیس و وزارت نفت کافی نیست.

وی با اشاره به یکی از پرونده‌های اخیر و فردی که امروز دستگیر شده و چندین هزار برگه آماده سهمیه سوخت را در اختیار داشته، گفت: در یکی از استان‌ها سه میلیون برسدیم چگونه در منطقه‌ای که بارش‌ها کاهش یافته و وضعیت کشاورزی مشخص است، همچنان سهمیه سوخت کشاورزی به همان میزان پرداخت می‌شود؟ به او گفتیم شما فقط اسناد را بیاورید؛ من موضوع را با وزیر نفت مطرح می‌کنم تا این کمک در وزارت نفت خودش مستقیم و شفاف در اختیار کشاورزان قرار دهد، اما سرمایه‌م‌لی را نباید هدر داد و نباید کاری کرد که یک کشاورز شریف به ناچار به مسیر خلاف کشیده شود.

سردار رادان ادامه داد: هر چند بخشی از وضعیت گذشته ساماندهی شده، اما درآوردن است که روزانه ۵ میلیون لیتر سوخت وارد کنیم، یارانه بگذاریم و دوباره همین سوخت با یارانه سنگین قاچاق می‌شود. برخی با افزون ۱۰ میلیون لیتر دیگر، آن را به کشاورزان می‌فروشند. این کارها می‌برند، در بسیاری از کشورها چنین نیست؛ آنکه سوخت را با یارانه سنگین تولید نمی‌کنند و سپس دوباره با یارانه در اختیار مصرف‌کننده می‌گذارند.

فرمانده کل انتظامی فرا جتصریح کرد: بارها به همکارانم گفته‌ام که مبارزه با قاچاق کالا باید بسیار جدی باشد، اما ششدر داده‌ام که بر خورد با افراد که مقدار (کسی که یک توپ یا راجه، یک تلویزیون یا یک وسیله کوچک حمل می‌کند) هدف ما نیست. گیر ما صاحبان اصلی قاچاق هستند، نه کوبلرهای بی‌پایه، ما با کسانی رفیم که کوبلرها را اجیر می‌کنند و مردم ضعیف را با قالب طر حای مختلف به خدمت ما می‌نمایند و خود درمی‌آیند.

وی تصریح کرد: بر همین اساس، قرارگاه مرکزی مبارزه با قاچاق سوخت تشکیل و ابلاغ شده و نتایج آن ملموس است. طی هفت ماه گذشته، بیش از ۳۶۰ میلیون لیتر سوخت قاچاق به صورت فیزیکی کشف شده است.

دارند، با اعلام ظرفیتهای تولیدی با مصرف غیر واقعی، سهمیههای بیشتری دریافت می کنند و بخش مهمی از آن سهمیهها به جای مصرف واقعی، وارد شبکههای قاچاق می شود. این مراکز عمدتاً دولتی یا نیمه دولتی اند و همین مسئله نشان می دهد که قاچاق قاچاق است و برای به دست آوردن سهمیه فعالیت محدود به افراد فقیر مرز نشین ها و رانندگان محلی نیست. آنها تنها حامل اند حلقه آخر زنجیره تصمیم گیری و سود اصلی در لایه های بالاتر ساختار اقتصادی شکل می گیرد.

هوشمند اظهار کرد: از سوی دیگر، ورود غیرقانونی کالاها خارج از نیز تابع همین منطق است. بخشی از کالاها مانند مشروبات الکلی به دلیل ممنوعیت کامل واردات، به صورت طبیعی از مسیرهای غیررسمی وارد می شوند اما بخش مهمی از کالاهای دیگر از لوازم خانگی و لوازم آرایشی گرفته تا پوشاک و موبایل به دلیل عوارض و تعرفه های بسیار سنگین وارداتی، از مسیر قاچاق وارد کشور می شوند. وقتی یک بازگاز می تواند همان کالا را بدون پرداخت تعرفه و مالیات وارد کند و با قیمت بسیار پایین تر عرضه کند، طبیعی است که قاچاقچیان برای او صرفه اقتصادی بیشتری از واردات رسمی داشته باشد.

وی تأکید کرد: اما باید توجه داشت که تمام این پدیده‌ها تفاوت قیمت‌ها، ناکارآمدی کنترل مرزی، ضعف نظارت بر کارخانه‌ها و ورود گسترده کالاهای قاچاق ریشه در یک مسئله اساسی تر دارند؛ اختلال ساختاری اقتصاد ایران در ارتباط با اقتصاد جهانی.

هوشمند گفت: وقتی اقتصادی از بازارهای جهانی، نظام مالی بین‌المللی و از تجارت آزاد فاصله می‌گیرد و روابش مخدوش یا محدود می‌شود، زمینه برای انواع رانتی که قاچاقچی از مهم‌ترین آن‌هاست، فراهم می‌شود. تورم بالا، سقوط مداوم ارزش پول ملی، بی‌ثباتی قیمت‌ها و نبود امکان هم‌گامی با اقتصاد جهانی باعث شده که هیچ‌یک از سیاست‌های داخلی، حتی اگر درست طراحی شده باشند، در عمل کارایی لازم را نداشته باشند. وی توضیح داد: فرض کنید دولت بخواهد قیمت سوخت را به سطح جهانی برساند. در اقتصادی که ارزش پول ملی دائماً کاهش می‌یابد، این سیاست به معنای آن است که دولت باید هر روز قیمت جدیدی اعلام کند و لحظه‌به‌لحظه قیمت انرژی را بالا ببرد. این امر نه از نظر اجتماعی ممکن است و نه از نظر اقتصادی. بنابراین حتی افزایش قیمت سوخت یا تغییر فرمول عرضه آن نیز، توانسته و نخواهد توانست قاچاق را کنترل کند، هرچند اینکه ریشه اصلی یعنی بی‌ثباتی اقتصاد کلان و گسست از اقتصاد جهانی به‌طور فزاینده‌ای

هوشمند گفت: در کنار همه این‌ها، باید نقش بحران‌های اجتماعی نیز در نظر گرفته شود. فقر گسترده، بیکاری، کاهش قدرت خرید و ناکامی مردم در تأمین حداقل‌های زندگی، گروه گسترده‌ای از شهروندان را به سمت فعالیت‌های خطرناک مثل حمل سوخت قاچاق سوق داده است. کسانی که شغل دارند، درآمدشان حتی کفاف هزینه‌های مسکن، درمان و خوراک را نمی‌دهد، ناچارند برای تأمین معاش به فعالیت‌های حاشیه‌ای مانند ویران‌کاری روی ییلاوه. به همین دلیل قاچاق در ایران نه صرفاً یک پدیده اقتصادی، بلکه محصول یک زنجیره به‌هم‌پیوسته از بحران‌های اقتصادی، اجتماعی و مدیریتی است.

وی تأکید کرد: مطالعات میدانی و گزارش‌ها نشان می‌دهد که ایران سالانه حدود ۵ تا ۱۰ میلیارد دلار از منابع نفتی خود را تنها در حوزه چاقای سوخت از دست می‌دهد؛ رقمی که معادل یک سال بودجه جاری کشور است. این یعنی منابعی که باید صرف توسعه، زیرساخت، رفاه و عمرانی شود، بدون چرخه فساد و قاچاق جذب می‌شود به هیچ‌وجه محدود نمی‌رود. درحالی‌که اکثریت جامعه‌زبان آن را می‌پزداند.

هوشمند در پایان اظهار داشت: واقعیت این است که زمانی که ارتباط اقتصاد ایران با اقتصاد جهانی به حالت عادی بازنگردد، تا زمانی که تورم مهار نشود، ارزش پول ملی تثبیت نگردد، شفافیت در دستگاه‌ها و نهادهای بزرگ اقتصادی ایجاد نشود و تا زمانی که نظارت بر مبداء تولید و مصرف سوخت اصلاح نشود، قاچاق سوخت و کالا در ایران ادامه خواهد داشت. این پدیده نتیجه طبیعی یک اقتصاد بحران زده، یک بوروکراسی ناکارآمد و شبکه‌های از فساد ساختاری است که سال‌هاست اصلاح عمیق و جدی را به تعویق انداخته است. بدون این اصلاحات بنیادی، هیچ سیاست کوتاهمدتی - از گران کردن سوخت گرفته تا تغییر مدل توزیع - قادر به مهار قاچاق نخواهد بود اگر برای این چرخه پر از سوخت به تأدیه جدی و ساختاری اندیشیده شود نباید منتظر بود تا قاچاق جدی و دیگر کالاهای ابعاد پیچیده‌تر و گسترده‌تری پیدا کند. قاچاق تنها نشانه هدر رفتن منابع کشور نیست بلکه موجب گسترش فساد و در نهایت فراسایش سرمایه‌های اجتماعی است.

▼ **تغییر مسیر قاجاق**

محمد محبی، مدیرکل دفتر پیشگیری از قاچاق  
فرآورده‌های نفتی ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز از «هم‌میهن» گفت: آمارهایی که از میزان قاچاق فرآورده‌های  
نفتی منتشر می‌شود معمولاً برآوردی‌اند، اما در پایان سال  
گذشته با تشکیل کمیته‌های اطلاعاتی و شناسایی، قضایی  
و برخوردی در سطح استانی کشور ریسک قاچاق سوخت را  
در کشور بالا برده‌ایم و با تدوین دستورالعملی ۲۴ ماده‌ای که  
به همکاری وزارتخانه‌های جهاد کشاورزی، صمت، راه و نیرو و  
همچنین نهادهای اطلاعاتی و نظارتی با ابلاغ رئیس‌جمهور به  
دستگاه‌های اجرایی صورت پذیرفت، رسد،ها دیدند و هزینه‌ها  
برای شبکه‌های قاچاق سوخت در کشور افزایش پیدا کرد  
است. هدف این دستورالعمل، پیشگیری از وقوع قاچاق قبل از  
شکل‌گیری آن بود. پیش از ابلاغ رسمی هم کمیته‌های استانی



محمد محبی  
مدیرکل دفتر  
پیشگیری از قاچاق  
فرآورده‌های نفتی:

حدود ۸۵ تا ۹۰ درصد حجم قاقاق مربوط به نفت گاز است. سایر فرآورده‌ها مثل بنزین، نفت سفید یا نفت کوره سهم‌های بسیار کمتری دارند.

بخش بزرگی از  
بنزین قاچاق نیز برای  
سوخت ناوگان‌هایی  
است که به سمت  
مرزها حرکت  
می‌کنند. فیلم‌هایی  
هم منتشر شده از  
کاروان‌های حامل  
قاچاق سوخت که  
از استان‌های عمقی  
کشور راهی مرزهای  
جنوب شرقی و غربی  
می‌شوند. بیش‌تر  
تصور می‌شد فقط

## ▼ آمار قاچاق در کشور

امارهای منتشرشده توسط مقامات نیز نشان می دهد که روزانه حدود بیش از ۲۰ میلیون لیتر سوخت از کشور قاچاق می شود. همچنین برخی برآوردها حتی ۳۰ تا ۳۵ میلیون لیتر در روز را مطرح می کنند که سهم هر نوع به صورت جدا و کاملاً دقیق مشخص نشده است.

**سردار حسین رحیمی، رئیس پلیس امنیت اقتصادی**  
بهار داشت که روزانه بیش از ۲۱ میلیون لیتر سوخت از کشور  
چاق می‌شود و ارزش این میزان قاچاق حدود هزار میلیارد تومان  
ست. همچنین در سال‌های اخیر قاچاق ورودی حدود ۸ درصد و  
چاق خروجی ۲۸ درصد افزایش یافته و اکنون ۳۰ درصد اقتصاد  
کشور تحت تأثیر پدیده قاچاق قرار دارد.

پیشتر نیز جلیل سالاری، مدیرعامل وقت شرکت پالایش پخش کشور گفته بود که سرنوشت روزانه ۸ تا ۱۰ میلیون لیتر نازوئیل مشخص نیست؛ که احتمال بالایی دارد بخش بزرگی از آن قاچاق شود.

از سوی دیگر محمدصادق غلیمیی فر، معاون وزیر نفت، اچاقاچ سوخت را در حال حاضر روزانه ۲۰ میلیون لیتر برآورد کرد. پویا معارفی، مدیر طرح پایش شرکت ملی پالایش و پخش پتروشیمی، برآورددهای نفتی اعلام کرد: روزانه بین ۲۰ تا ۳۰ میلیون لیتر سوخت قاچاقی می شود که بیش از ۲۰ درصد اچاقاچ در مرحله مصرف رخ می دهد. به گفته او، بخش عمده این قاچاق مربوط به سوخت ژوئیل است و اختلاف شدید میان قیمت بارانهای و نرخ واقعی بازار، علت اصلی تداوم این روند است.

افزود: در دو ماه گذشته با تقاطع گیری داده های سامانه های اظطراری، ۵۳۰ هزار کارت سوخت غیر معتبر شناسایی و مسدود شده که صرفه جویی روزانه حدود یک میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر بنزین را به همراه داشته است.

**سید محمد مهدی سیدی، مشاور مدیرعامل شرکت  
الایزش و بخش فرآورده های نفتی می گوید:** قاچاق سوخت  
سالانه بین ۶ تا ۸ میلیارد دلار به کشور خسارت وارد می کند.  
در ادامه نیز پلیس امنیت اقتصادی هم خبر از کشف بیش از  
۶۰۰ بارنامه سوختی مرتبط با قاچاق سوخت خبر داده و اعلام  
کرد: ۳ نفر از مسئولان یک شرکت حمل و نقل جاده ای در فاصله  
سال های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳ با سندسازی و دریافت غیرقانونی  
همه به سوخت اقدام به قاچاق سازمان یافته کرده بودند. مسئله  
چاقاق تنها کارهای غیر معتبر نیست و خاص سندسازی ها  
پایت شده برخی افراد بتوانند همه به سوخت برای خود  
دریافت کنند و در نهایت بدون مسئله و سختی سوخت معطر  
دور از کشور خارج می کنند. اما سوال اصلی اینجاست که چرا  
ظلمات کافی وجود ندارد و یک فرد به راحتی می تواند چندین  
بتر گاروین به صورت روزهانه و ماهانه دریافت کند و در نهایت این  
قانون را بدون مشکل و به صورت قاچاقی از کشور خارج کند؟

## ▼ اختلال ساختاری اقتصاد ایران

**احسان هوشمند، پژوهشگر مسائل اقوام و استان های**  
**مرزی به «همپهن»** گفت: پدیده قاچاق سوخت و کالادر ایران  
بسیار هاست به یکی از مهم ترین چالش های اقتصادی، اجتماعی  
حتی سیاسی کشور تبدیل شده است؛ چالشی که نه تنها  
منابع حیاتی ایران را به صورت سیستماتیک هدر می دهد، بلکه  
جریان های سودآور و چندلایه ای ایجاد کرده که گروهی محدود  
آن منتفع می شوند و اکثریت جامعه هزینه اش را می پردازند.  
روبررسی دقیق سازوکار قاچاق نشان می دهد که مسئله به خروج  
بیرقانونی سوخت از مرزها یا ورود کالاهای ممنوعه معهود  
می شود، بلکه ریشه اش در ساختارهای معیوب اقتصادی، تفاوت  
ندید قیمت ها، ضعف نظارت، ناکارآمدی بوروکراسی و در نهایت  
خلل عمیق ارتباط اقتصاد ایران با اقتصاد منطقه ای و جهانی  
پهفته است.

وی ادامه داد: قاچاق سوخت یکی از بارزترین نمودهای این چرخه معیوب است. اختلاف بسیار بالای قیمت سوخت در داخل کشور با کشورهای همسایه که گاهی به بیش از ده برابر می‌رسد، تکثیرهای در حد یک «رانت آماده» برای قاچاقچیان ایجاد کرده است. گازوئیل، بنزین و سایر فرآورده‌های نفتی که باید بخش مهمی از درآمد ملی را تأمین کنند، در حجم گسترده‌ای از کشور خارج می‌شوند. مرزهای طولانی و پرحالش ایران، چه زمینی و چه دریایی، عملاً امکان کنترل سنتی و کامل را از دولت گرفته است. حتی در صورت تقویت نظارت مرزی، تفاوت قیمت‌ها آن قدر چشمگیر است که تقاضا برای قاچاق هر بار با شدت بیشتری رزونولید می‌شود. اما نکته اساسی آن است که این چرخه‌ها از نقطه ارز، بلکه از «مبداء» شکل می‌گیرد.

این پژوهشگر توضیح داد: بخش قابل توجهی از سوخت قاچاق شده از پمپ‌بنزین‌های مرزی تأمین نمی‌شود. کارخانه‌ها، شرکت‌ها، پالایشگاه‌ها و مجموعه‌هایی که ظاهراً فعالیت قانونی