

سود ۱۴۰ برای فروش سوخت قاقاق

مافیای انرژی پشت پرده قاقاق سوخت ایستاده است



امروزه یکی از مصائب اصلی کشور که اقتصاد ملی را به جد تهدید می‌کند و هزینه‌های کشور را بالا می‌برد، موضوع قاچاق است، این موضوع در حوزه سوخت بسیار گسترده‌تر و مخرب‌تر است، چراکه ایران به‌عنوان تولیدکننده سوخت، مجبور می‌شود در مقاطعی از سال تن به واردات سوخت بزند و سوختی را که دست کم با نرخ لیتری یک دلار خریداری کرده است ده‌ها برابر زیر نرخ به‌دست مردم برساند.

طی هفته‌های گذشته اظهارات محمد باقر قالیباف، رئیس مجلس شورای اسلامی و مسعود پزشکیان رئیس‌جمهوری یک موضوع مشترک داشتند و آن هم اینکه روزانه ۲۰ میلیون لیتر سوخت کشور قاچاق می‌شود و یا به تعبیر رئیس‌جمهوری کم می‌شود؛ فارغ از اینکه چنین امری درست باشد یا نه، باید به این سوال پاسخ داد که این حجم از سوخت کجا می‌رود که هیچ ردی از آن در دست نیست.

طبق بررسی‌هایی که مهر از منابع مختلف انجام داده است، بخش عمده‌ای از قاچاق سوخت به شکل‌های مختلف از استان هرمزگان انجام می‌شود اما نکته‌ای که وجود دارد این است که تمام این سوخت‌ها متعلق به استان هرمزگان نیست بلکه از سراسر کشور حتی استان‌های دور دست به هرمزگان می‌آیند.

البته قطعاً استان سیستان و بلوچستان نیز یکی از مبادی اصلی قاچاق سوخت است اما برای اینکه دقیق‌تر به سهم هرمزگان بی‌بررسی یک مقایسه انجام خواهیم داد.

سهم بالای هرمزگان از کشفیات سوخت مرزبانی
در تاریخ ۲۰ آذر ماه سردار احمدعلی گسودری، فرمانده مرزبانی انتظامی جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد: مرزبانان از ابتدای اسامال تاکنون، ۲۰ میلیون لیتر سوخت قاچاق از قاقاقیان در مرزهای آبی و خشکی کشف شده است.

این آمار را وقتی کنار آمار اعلامی توسط مرزبانان بنگارید به نکته‌ای عجیب پی خواهید برد و آن هم اینکه به احتمال بسیار قوی ۸۰ درصد سوخت خروجی از کشور از طریق مرزهای آبی هرمزگان خارج می‌شود.

طبق بررسی‌های انجام شده، علاوه بر سوختی که از سهمیه خود استان هرمزگان وارد شبکه توزیع قاقاق می‌شود، سوخت مستعد قاقاق به دو صورت دیگر نیز وارد استان هرمزگان می‌شود، نخستین نمونه به صورت فیزیکی و سنتی است، یعنی خودروی حامل سوخت قاقاق، یا در محموله خود سوخت جاسازی کرده است، یا در پاک خودروی خود بیش از نیاز سوخت گیری کرده و سوخت مازاد را بندرعباس به قاقاقیان می‌فرستد و در این شیوه سوختی که پارانمایی جعلی به مقصد جلی دارد، در این شیوه سوختی که منتقل می‌شود به صورت فیزیکی با خودروهای سواری یا ماشین‌های سنگین به مقصد ترازینت قاقاق به خارج از مرزها می‌رسد.

اما شیوه دوم ورود سهمیه‌ها و کارت‌های مهاجر به شبکه توزیع استان هرمزگان است، البته برای جلوگیری از این تقیصه تمهیداتی اندیشیده شده است که قطعاً کافی نیست.

در این روش کارت سوخت خودرویی بیکار برای بارگیری سوخت به شهرهای بندرعباس یا سایر مناطق منتقل می‌شود، البته برای جلوگیری از این موضوع طرح کدینگ نیز اجرایی شده اما به

هر صورت راه در روهایی زیادی وجود دارد و کدینگ فقط باعث سردرگمی مسافران شده است.

نکته بعدی سهمیه‌های جعلی است، مثلاً در استان هرمزگان برخی واحدها برای گرمایش یا اهداف دیگر سهمیه سوخت دریافت می‌کنند اما این سوخت را به جای استفاده در واحد تولیدی خودشان به قاقاقیان می‌فرورند و وارد شبکه توزیع قاقاق می‌شود.

فقط چنین اتفاقی که در هرمزگان می‌تواند بیفتد مطمئن باشید که در سایر نقاط کشور نیز چنین سهمیه‌هایی وارد چرخه قاقاق می‌شود و برای دولت آستین همت را بالا بزند و سهمیه‌های واحدهایی که سوخت مایع دریافت می‌کنند را بازگرمی کند.

به‌عنوان مثال در یکی از پرروندهایی که در استان هرمزگان برسی شده بود شاهد بودیم که واحدهای مغازی یا گلفخانه‌های زردی است که در اوج تابستان نیز برای گرمایش واحدهایشان سوخت مایع دریافت می‌کردند و قطعاً اگر ریز بیهانه در سراسر کشور به موضوع سهمیه‌های سوخت ورود کنند از این قبیل اتلاف انرژی‌ها زیاد پیدا خواهد شد.

پاسخ سوال رئیس‌جمهوری و رئیس مجلس
سوخت قاقاقی که وارد هرمزگان می‌شود بخش عمده‌ای از آن توسط خودروهای سوخت بر که عموماً متعلق آبی دارای منبع یا دارای متک هستند از خشکی به ساحل منتقل می‌شود.

راه‌های مخفی برای رسیدن به دریا، بیشتر رودخانه‌های خشک و فصلی است. این بسترها نهایتاً به ساحل می‌رسند، سوخت‌ها در ساحل توسط قایق‌ها به دریا منتقل می‌شوند و بهترین نقطه جهت انتقال قاقاقیان به پوشش گیاهی هستند و بهترین نقطه جهت انتقال قاقاقیان به ششمار می‌آیند خود را در نقطه‌ای که نزدیک به مرزهای آبی کشور است به لجه‌ها می‌سازند و سوخت قاقاقی تحویل لجه‌ها می‌شود.

البته تحویل سوخت به لنج در آب سرزمینی نیز انجام می‌شود اما بهترین نقطه برای تحویل محموله در آب‌های مری است چرا که به محض ورود کشتی‌های مرزبانی، لجه‌ها از آب‌های کشور خارج می‌شوند.

این لجه‌ها در آب‌های آزاد، سوخت قاقاق را تحویل کشتی‌های خارجی می‌دهند و به همین ترتیب سرمایه ملی ایرانی‌ها نصیب عده‌ای سودجو می‌شود.

بخش عمده‌ای از بازار سیاه ایجاد شده در خلیج‌فارس برای سوخت ایران حاصل نیازی است که امارات متحده عربی به سوخت ارزان نرخ سوخت بانکرینگ دریایی دارد چرا که بخشی از سوخت امارات برای جهت صادرات به سوخت‌ها در الفجیره از طریق همین سوخت‌ها قاقاق ایران تأمین می‌شود.

مسئولان به‌دنبال راهکاری غیر از افزایش نرخ باشند
سردار بهادر اسماعیلی فرمانده مرزبانی هرمزگان با بیان اینکه سوخت قاقاق شده از استان یا تحویل کشتی‌های خارجی می‌شود و یا به کشورهای حاشیه خلیج‌فارس منتقل می‌شود، قاقاقیان،

سوخت پارانه‌ای کشور را ۱۰۰ تا ۱۵۰ برابر نرخ داخل کشور، در آب‌های بین‌المللی می‌فروشد.

وی تأکید کرد: از ابتدای سال ۱۸ میلیون لیتر سوخت قاقاق ۶۶۰ میلیارد تومان است.

بر اساس این اعلام باید بگوییم قاقاقیان حداکثر ۱۴۰ برابر بیشتر از هزینه‌ای که برای خرید پارانه‌ای داشته‌اند از فروش سوخت قاقاق سود می‌برند و با احتساب دیگر هزینه‌های قاقاق مانند حمل‌ونقل نیز سود قطعی آنها در هر لیتر سوخت قاقاق ۱۰۰ برابر نرخ توزیع در کشور خواهد بود.

۱۰۰ میلیون لیتر سوخت قاقاق کشف شده در ۷ ماه
مجتبی قهرمانی رئیس کل دادگستری هرمزگان نیز با اشاره به حجم بالای قاچاق سوخت انجام شده از استان هرمزگان گفت: در هفت‌ماه نخست اسامال، بیش از ۱۰۰ میلیون لیتر سوخت قاقاق

وی تأکید کرد: در یک سال و نیم اخیر یک هزار و ۱۴۰ فروند شناور توسط نیروهای مرزبانی استان هرمزگان توقیف شده است. با احتساب این آمارها باید حجم کشفیات قاقاق در استان را بیش از ۱۴ میلیون سوخت دانست. اسمن یعنی هنوز حجم زیادی از سوخت‌های توزیع شده خارج از شبکه رسمی توسط قاقاقیان به مقصد قاقاق می‌رسند از این‌رو دولت باید تا جمعیت نظر کارشناسان راهکاری برای جلوگیری از این حجم قاچاق پیدا کند.

در حالی‌که امروزه آسان‌ترین راه‌ها برای انتخاب کرده و علاقه مند به افزایش نرخ سوخت هستند از این‌رو توصیه می‌شود با اجماع کارشناسان راهکاری غیر از افزایش نرخ در رابطه با این معضل یافت شود چرا که سود اصلی قاقاق سوخت به جیب مافیای سوخت می‌رود و پیوند قوی است که این حجم از قاقاق توسط خرده قاقاقیان بومی انجام شود.

قدرت مافیای انرژی
این موضوع توسط محمد آشوری تازیانی استاندار هرمزگان که سال‌ها در رأس دستگاه‌های امنیتی کشور بوده است نیز مطرح شده و اعتقاد دارد، قاقاق سوخت توسط شبکه‌های مافیایی هدایت می‌شود.

محمد آشوری تازیانی، استاندار هرمزگان مبارزه با قاقاق سوخت را یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر برای استان هرمزگان و کشور می‌داند و تأکید دارد که برخورد‌های ما نباید هیجانی باشد. وی ادامه داد: که مافیای انرژی پشت قاقاق سوخت ایستاده‌اند و خیلی از عوامل دخیل در این نوع قاقاقی‌رانی‌ها مافیای سوخت هستند. استاندار هرمزگان خاطرنشان کرد: در مبارزه با قاقاق سوخت به جای اینکه با معلول برخورد کنیم باید به سمت برخورد با علت‌ها پیش برویم و طرح‌های مبارزه با قاقاق سوخت باید پخته‌تر و اجرایی باشد.

سخن پایانی

یکی از دلایل اصلی قاچاق سوخت در ایران، تفاوت نرخ چشمگیر این سوخت در داخل کشور و کشورهای همسایه است. قاقاق گزوتلی علاوه بر ضررهای اقتصادی برای کشور، بر منابع انرژی و تولید ملی نیز تأثیر می‌گذارد. بر اساس آمارهای رسمی، سالانه بیش از ۳ میلیارد دلار از درآمدهای نفتی کشور به دلیل قاچاق سوخت از دست می‌رود. این قاقاق، که بیشتر در استان‌های سیستان و بلوچستان، هرمزگان، خوزستان و بوشهر انجام می‌شود، ضربه سنگینی به اقتصاد کشور وارد کرده است.

چالش‌ها و راهکارهای حوزه مالیات در استان یزد



شرکت بزرگ، عوارض خود را به استان منتقل کردند که این مبلغ در جهت آبادانی استان صرف شده است.

واحدهای تولیدی در اردبیل به فکر ژنراتور باشند

به مقایسه با دیگر واحدهای صنعتی بزرگ کشور، ضرورت دارد برای پایداری تولید و ایجاد فرصت اشتغال بدون وقفه و اعمال خاموشی، تولید در واحدهای صنعتی استان اردبیل ادامه پیدا کند.

مدیرکل صنعت، معدن و تجارت استان اردبیل گفت: ریزش‌های خوبی در سطح ملی در قالب وزارت نیرو و نفت انجام شده تا کمترین قطعی برق و گاز را شاهد باشیم تا در این زمستان سرد همچنان چرخ تولید به حیات خود ادامه دهد.

مدیرکل صنعت، معدن و تجارت استان اردبیل حمایت همه‌جانبه وزارت صنعت، معدن و تجارت را از پایداری انرژی برای تولیدکنندگان ارائه در شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی مطرح شد.

روزگار غریب صیادان

با گذشت حدود ۸۰ روز از آغاز فصل صید ماهیان استخوانی، صیادان مازندرانی فقط ۲۰۰ تن ماهی صید کردند. گاه دریا و هوا بار نیند و گاه برف و باران و همه دست به‌دست هم دادند تا سفره صیادان خالی از قبل شود. ۴ هزار صیاد در مازندران چشمشان به دریا و آسمان است و شش ماه از سال دل به دریا می‌زنند تا روزی خود را از دل امواج سنگین دریا صید کنند.

دستان‌شان همانند تورهایشان خالی است و انبوه مشکلات و وعده‌های که در بین موج‌های دریا فراموش شده حال و روزشان را بد کرده است. با آنکه میزان صید رشد ۲ درصدی داشته اما سهم و سرانه صید در استان همچنان پایین است و صیادان چشم انتظار روزهای پرفرغ و طلایی صید و صیادی هستند.

روز خوب صیادی چرمزانی می‌رسد؟

روز خوب دریا در فصل صید، هنگامی است که پس از کشیدن تور صیادان سبدها رو به اندازه کافی برای فروش از ماهی پر کنند. اما چند سالی است که حال و روز صید خوب نیست و صیادی کم‌روق است.

دریا هم طی سال‌های اخیر همانند مسئولان بدون‌فعل شده بود و روزهای زیادی تورهای صیادان از آب خالی بیرون کشیده می‌شد و با دست خالی به کومه‌های‌شان می‌رفتند. با این حال صبح روز بعد به امید کسب روزی دوباره به دریا می‌زدند.

یک صیاد مازندرانی می‌گوید: صیادان در روزهایی که هوا خوش است از صبح زود به دریا می‌زنند تا روزی خود را کسب کنند و چشم‌شان به ماهی‌هایی است که در تور می‌افتد. هرچه ماهی صید شد بین آنان تقسیم می‌شود. علی حسینی در گفت‌وگو با مهر افزود: فعالیت صیادی در دریای خزر تنها برای یک دوره شش‌ماهه است و نوع میمه نیز مربوط به هزینه سخت و زیان‌آور نیست.

این صیاد کهنه‌کار ادامه داد: این رو باید به مدت ۳۰ سال سابقه اشتغال و بیمه‌ای داشته باشند، در حالی که هم توان کار کردن در این مدت زمان را ندارند و هم پرداخت سهم ۲۷ درصدی از سویی بیمه‌شدن‌های که ۶ ماه سال را بیکار است، بسیار بالا و تأمین آن مشکل است.

صیاد دیگری کار صیادی را عشق و علاقه دانست و گفت: حال صیاد با دریا خوش است و در سال‌های اخیر ورود فاضلاب و آلاینده‌ها از طریق رودخانه به دریا و با صید غیرمجاز سبب شده تا سسند صیادان رونق چندانی نداشته باشند.

علی عقی با بیان اینکه روش کار صیادان ماهیان استخوانی تورکشی به روش پر است، طول تور ۵ یا ۱۰ کیلومتر بیان کرد و گفت: این تور به صورت نعلی است در دریا پهن می‌شود. وی گفت: تورهای صیادی در زمان صید ماهی سفید و یا کپور از نظر اندازه چشمه با یکدیگر فرق دارد و ماهی‌ها از صید توسط سماک قیمت‌گذاری می‌شود و به فروش می‌رسد.

صیاد دیگری پیروی و مشکلات جسمی را از مسائل فروری صیادان در فعالان شغل صیادی ذکر کرد و افزود: امروز صیادان دچار بیماری‌های مختلفی و روماتیسمی هستند و هر ساله به حساب تریابت سخت جسمی ناشی از بیماری روماتیسمی تحلیلی می‌روند.

صیادی به طور کلی در سواحل جنوبی دریای خزر یعنی در ایران به صورت پرکنی است. در ایران روش عمدتاً نوبهارهایی با ارتفاع ۱۰ تا ۱۰۰ متر و به طول بین ۲۰۰ متر تا ۳۰۰ متر است. این صیادها در صورت نیم‌دایره در فاصله مشخصی از ساحل تا ۱۴ متری عمق دریا پهن می‌شود و پس از آبشسته شدن از ماهیان استخوانی شامل گونه‌های کفال، سفید و کپور به وسیله تراکتور به ساحل کشیده می‌شود. در این روش شرایط جوی و موج دریا یکی از مهم‌ترین عوامل برای پهن کردن تور در دریا است.

صید ۲۰۰ تن ماهیان استخوانی در مازندران

قاسم کریم‌زاده، مدیرکل شیلات مازندران نیز افزود: ۴۲ شرکت تعاونی پرده در استان مازندران فعالیت می‌کنند و این شرکت‌ها از ابتدای فصل صید در ۱۵ مهر تاکنون ۲۰۰ تن ماهی استخوانی صید کردند.

وی تصریح کرد: این میزان صید در مقایسه با مدت مشابه پارسال ۲ درصد افزایش داشته است.

مدیرکل شیلات مازندران گفت: ارزش اقتصادی ماهیان صیدشده در استان ۱۹۷ میلیارد تومان است که این مبلغ نسبت به پارسال ۶ درصد افزایش داشته است.

کریم‌زاده ترکیب صید انواع ماهیان را در مدت ۳۰ درصد ماهی سفید، ۲۵ درصد کفال و ۲۵ درصد کپور ذکر کرد.

وی دلیل افزایش صید ماهیان کپور را تولید میلیون‌ها ایرانی بیان کرد: در سال‌های اخیر ستهای برق و ظرفیت انتقال گاز به استان ارتباطی و همین شرایط می‌تواند به بهبود فرآیند تأمین انرژی در فصل زمستان کمک کند و تا سال‌های آینده بتوانیم با برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری به تثبیت تولید در استان کمک کنیم.

یادآور شد و اضافه کرد: با توجه به اینکه عمده صنایع استان کوچک و متوسط هستند، تأمین انرژی این واحدها فرصت پایداری اشتغال را بوجود می‌آورد و ضروری است در تأمین انرژی گاز و برق با جدیت تمام در این حوزه برنامه‌ریزی‌ها و پشتیبانی‌ها لازم انجام شود.

ایرانی بیان کرد: در سال‌های اخیر ستهای برق و ظرفیت انتقال گاز به استان ارتباطی و همین شرایط می‌تواند به بهبود فرآیند تأمین انرژی در فصل زمستان کمک کند و تا سال‌های آینده بتوانیم با برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری به تثبیت تولید در استان کمک کنیم.