به‌دنبال ناهماهنگی وزارت راه و شهرسازی شرکت نفت نمایان شد

سوخت ناوگان در مسیرهای غیرقانونی

بحران سوخت در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، دیگر صرفا به کمبود سهمیه یا تأخیر در شارژ کارت‌های سوخت محدود نمی‌شود؛ ناهماهنگی میان وزارت راه و شهرسازی و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در کنار ضعف نظارت بر میزان تخصیص و مصرف سوخت، زمینه شکل‌گیری چرخه‌ای غیرشفاف و سودآور برای قاچاقچیان را فراهم کرده است. به گفته غلامحسین مصلح، رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند جاده‌ای کالا، رانندگانی که گاه ماهانه تا ۱۸ هزار کیلومتر پیمایش واقعی دارند، ممکن است تنها به اندازه ۱۲ هزار کیلومتر سهمیه دریافت کنند؛ موضوعی که آنها را با کمبود سوخت و هزینه‌های مضاعف مواجه می‌کند. در سوی دیگر، اختلاف چشمگیر نرخ سوخت در مناطق مختلف کشور، انگیزه انتقال و فروش غیرقانونی آن را افزایش داده است. اکنون این پرسش مطرح است که چرا نظام توزیع سوخت، به‌جای حمایت از رانندگان واقعی، به بستری برای شکل‌گیری شبکه‌های قاچاق تبدیل شده است؟



گروه زیرساخت
editor@smtnews.ir

قاچاق سوخت در سایه ضعف نظارت

نبود کنترل و نظارت مؤثر بر فرآیند توزیع سوخت میان رانندگان واجد شرایط، به یکی از زمینه‌های اصلی شکل‌گیری و گسترش قاچاق سوخت در کشور تبدیل شده است؛ وضعیتی که در آن، فاصله میان سهمیه تخصیص‌یافته و میزان مصرف واقعی، بستری برای سوءاستفاده و ایجاد یک چرخه غیرقانونی اقتصادی فراهم کرده است.

در شرایطی که سوخت با هدف حمایت از فعالیت ناوگان حمل‌ونقل و تأمین نیاز رانندگان محق با نرخ‌های حمایتی توزیع می‌شود، ضعف در سازوکارهای نظارتی موجب شده است بخشی از این ظرفیت، به‌جای مصرف در مسیر فعالیت‌های قانونی حمل‌ونقل، به سمت بازارهای غیررسمی و قاچاق سوق پیدا کند.

▣ سهمیه سوخت؛ ابزار کسب درآمد غیرقانونی

یکی از نگرانی‌های جدی در این زمینه، شکل‌گیری سازوکارهایی است که در آن سوخت نه به‌عنوان یک کالای راهبردی برای پشتیبانی از حمل‌ونقل، بلکه به‌عنوان فرصتی برای کسب سود از اختلاف قیمت‌ها مورداستفاده قرار می‌گیرد. هنگامی که تخصیص سهمیه بدون تطبیق دقیق با میزان پیمایش، نوع فعالیت، بارنامه و عملکرد واقعی خودرو انجام شود، امکان انحراف سوخت از مسیر اصلی افزایش می‌یابد.

در چنین شرایطی، عملا نوعی شبکه حمل‌ونقل غیررسمی برای جابه‌جایی سوخت شکل می‌گیرد؛ شبکه‌ای که می‌تواند از ظرفیت خودروهای فعال در بخش حمل‌ونقل برای انتقال سوخت خارج از چرخه قانونی بهره‌برداری کند. تداوم این روند، علاوه بر ایجاد اختلال در نظام توزیع، رقابت سالم میان رانندگان را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد.

▣ ضرورت اصلاح نظام توزیع

پیامدهای این وضعیت تنها به هدررفت منابع ملی محدود نمی‌شود؛ بلکه رانندگان واقعی و فعال نیز در معرض محرومیت از سهم عادلانه خود قرار می‌گیرند. از سوی دیگر، افزایش تقاضای غیرواقعی برای سوخت و خروج آن از شبکه رسمی، فشار مضاعفی بر منابع انرژی کشور وارد می‌کند.

برای مقابله با این پدیده، استقرار سامانه یکپارچه نظارت بر تخصیص و مصرف سوخت، اتصال اطلاعات کارت سوخت به بارنامه و پیمایش واقعی، بررسی مستمر عملکرد ناوگان و برخورد با تخلفات احتمالی ضروری است.

بحران در ناوگان حمل‌ونقل زمینی



غلامحسین مصلح، رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند جاده‌ای کالا با اشاره به مشکلات تأمین و توزیع سوخت ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، اظهار کرد: درحال‌حاضر، مشکل سوخت در بسیاری از استان‌های کشور، به‌ویژه استان‌های مرزی، وجود دارد. استان‌های واقع در مسیر پاکستان و استان‌های جنوبی کشور از جمله هرمزگان، خوزستان و سیستان و بلوچستان، به‌خصوص در مناطق بندری مانند بندر امام، با این مشکل مواجه هستند.

وی افزود: یکی از دلایل اصلی بروز این مشکل، نبود هماهنگی در فرآیند شارژ کارت سوخت رانندگان دارای سهمیه و حق قانونی است. در واقع، برای تعیین میزان سوخت موردنیاز رانندگان محق، هماهنگی لازم میان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و وزارت راه و شهرسازی وجود ندارد.

مصلح بیان کرد: به‌عنوان‌مثال، راننده‌ای که در طول ماه ۱۲ هزار، ۱۵ هزار یا حتی ۱۸ هزار کیلومتر در جاده‌های کشور تردد می‌کند، با محدودیت در میزان سهمیه سوخت مواجه می‌شود. مسئولان مربوطه در شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی با هماهنگی وزارت راه و شهرسازی، میزان سهمیه این رانندگان را بر اساس دستورالعمل‌های موجود تعیین می‌کنند؛ به‌گونه‌ای که ممکن است راننده‌ای با ۱۸ هزار کیلومتر پیمایش واقعی، تنها برای ۱۲ هزار کیلومتر سهمیه سوخت دریافت کند.

وی ادامه داد: حتی همین میزان سهمیه نیز به مقدار حمل بار راننده بستگی دارد. از سوی دیگر، درحال‌حاضر میان واردات و صادرات کالا در بنادر شمالی و جنوبی کشور ناهماهنگی وجود دارد. به‌عنوان‌مثال، در برخی بنادر جنوبی صادرات انجام می‌شود، اما واردات کالا به میزان متناسب صورت نمی‌گیرد. در نتیجه، کامیون‌های تجاری ناچار هستند بار را در مسیر رفت حمل کنند و در مسیر برگشت خالی باشند.

رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند جاده‌ای کالا همچنین به مهر گفت: با وجود این شرایط، وزارت راه و شهرسازی اعلام می‌کند که باید ۷۵ درصد ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای در هر دو مسیر با بار تردد داشته باشند و بر همین اساس، ضریب‌هایی را برای محاسبه سهمیه سوخت در نظر می‌گیرد. این در حالی است که شرایط عملیاتی بنادر و وضعیت واقعی حمل بار چنین امکانی را برای همه ناوگان فراهم نمی‌کند و در نهایت راننده با کمبود سوخت مواجه می‌شود.

▣ سهمیه سوخت کامیون‌ها کمتر از پیمایش واقعی است

وی با اشاره به تأثیر این شیوه محاسبه بر سهمیه سوخت کامیون‌داران گفت: در چنین شرایطی، ممکن است به‌جای شارژ هزار و ۸۰۰ لیتر سوخت در کارت راننده، تنها هزار و ۵۰۰ لیتر یا حتی ۷۰۰ لیتر شارژ شود. یکی از معضلات اساسی ما، ناهماهنگی میان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در زمینه توزیع و تخصیص سوخت است.

راننده‌ای که در طول ماه ۱۲ هزار، ۱۵ هزار یا حتی ۱۸ هزار کیلومتر در جاده‌های کشور تردد می‌کند، با محدودیت در میزان سهمیه سوخت مواجه می‌شود؛ به‌گونه‌ای که ممکن است راننده‌ای با ۱۸ هزار کیلومتر پیمایش واقعی، تنها برای ۱۲ هزار کیلومتر سهمیه سوخت دریافت کند

مصلح یادآور شد: در نتیجه این وضعیت، رانندگانی که سهمیه سوخت کافی دریافت نمی‌کنند، ناچار به تهیه سوخت آزاد می‌شوند. از سوی دیگر، این شرایط زمینه فعالیت افرادی را فراهم کرده که به شیوه‌های مختلف از نقاط گوناگون کشور سوخت قاچاق می‌کنند.

وی افزود: به‌عنوان‌مثال، راننده‌ای ممکن است در تهران سوخت آزاد را لیتری ۲۰ هزار تومان خریداری کند و آن را به چابهار منتقل کند؛ در حالی که نرخ همین سوخت در آن منطقه به لیتری ۱۴۰ هزار تومان می‌رسد. چنین راننده‌ای ممکن است چهار روز در آنجا در صف سوخت منتظر بماند، سپس با استفاده از کارت سوخت خود، سوخت موردنیاز را دریافت کند و پس از بارگیری به تهران بازگردد. همچنین ممکن است تنها به اندازه نیاز حمل بار خود از سهمیه کارت سوخت استفاده کند و مازاد آن را به فروش برساند.

رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند جاده‌ای کالا تأکید کرد: در واقع، به‌دلیل نبود کنترل و نظارت مؤثر بر توزیع سوخت میان رانندگان محق، عملا یک سیستم حمل‌ونقل قاچاق سوخت در کشور شکل گرفته است که در ظاهر، فعالیت آن در چارچوب فرآیندهای موجود انجام می‌شود.

▣ وزارت راه و شرکت نفت درباره سهمیه سوخت رانندگان هماهنگی ندارند

وی در پاسخ به پرسشی درباره واکنش مسئولان به این مشکلات و راهکارهای ارائه‌شده از سوی انجمن گفت: متأسفانه تاکنون در چندین جلسه درباره این موضوع نشست برگزار کرده‌ایم و حتی مسائل مطرح‌شده به اطلاع رئیس‌جمهور، وزیر راه و شهرسازی و مسئولان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی رسیده، اما همچنان راهکار مؤثری برای حل این مشکلات اجرا نشده است.

مصلح ادامه داد: ما به مسئولان پیشنهاد دادیم که برای ساماندهی این وضعیت، یک قرارگاه حمل‌ونقلی تشکیل شود. همان‌طور که در زمان وقوع بحران‌ها و جنگ، قرارگاه‌هایی با حضور مدیران، مسئولان و فرماندهان تشکیل می‌شود تا هماهنگی و مدیریت شرایط را برعهده بگیرند، در حوزه حمل‌ونقل نیز باید سازوکاری مشابه برای مدیریت مسائل و بحران‌های این بخش ایجاد شود.

▣ بحران حمل‌ونقل تجارت زمینی به رئیس‌جمهور هم گزارش شد

وی یادآور شد: مشکلات حوزه حمل‌ونقل را هم به اطلاع رئیس‌جمهور رسانده‌ایم و هم با وزیر راه و شهرسازی مطرح کرده‌ایم.

پیشنهاد ما تشکیل قرارگاه حمل‌ونقل با حضور نمایندگان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت کشور، ستاد سوخت کشور، وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است تا بتوان مشکلات سوخت و سایر مسائل حمل‌ونقل زمینی کشور را به‌صورت هماهنگ حل‌وفصل کرد.

رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند جاده‌ای کالا با اشاره به گستردگی مشکلات این بخش اظهار کرد: درحال‌حاضر، حمل‌ونقل زمینی کشور با مشکلات متعددی مواجه است؛ از پایانه‌های مرزی و گمرکات گرفته تا تأمین لوازم یدکی، سوخت، بیمه رانندگان و مسائل مالیاتی. در واقع، تقریبا در تمام موضوعات مرتبط با حمل‌ونقل با چالش روبه‌رو هستیم.

وی ادامه داد: این مسائل باید در قالب یک قرارگاه تخصصی حمل‌ونقل و با حضور نمایندگان وزارت راه و شهرسازی، سازمان راهداری، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت کشور و وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی بررسی و برطرف شود تا مشکلات این صنف به‌صورت یکپارچه مدیریت شود.

▣ نوسازی ۲۰ هزار ناوگان تجاری بدون یک ریال یارانه دولتی

مصلح با انتقاد از وضعیت تصمیم‌گیری و مدیریت مسائل صنعت حمل‌ونقل تجاری خاطرنشان کرد: متأسفانه با بی‌تدبیری در مدیریت مشکلات حمل‌ونقل مواجه هستیم. این در حالی است که انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند کشور طی چهار سال گذشته، بیش از ۲۰ هزار دستگاه ناوگان تجاری را بدون دریافت حتی یک ریال یارانه از دولت نوسازی کرده است.

> به دلیل نبود کنترل و نظارت مؤثر بر توزیع سوخت میان رانندگان محق، عملا یک سیستم حمل‌ونقل قاچاق سوخت در کشور شکل گرفته است

> مسئله سوخت در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای، ریشه‌ای فراتر از کمبود سهمیه دارد

سخن پایانی

آنچه از اظهارات رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند جاده‌ای کالا برمی‌آید، نشان می‌دهد مسئله سوخت در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای، ریشه‌ای فراتر از کمبود سهمیه دارد و بیش از هر چیز به ضعف هماهنگی، تصمیم‌گیری‌های غیرمنطبق با واقعیت‌های عملیاتی و نبود نظارت یکپارچه بازمی‌گردد. وقتی راننده‌ای با پیمایش واقعی و فعالیت مستمر، سهمیه متناسب با عملکرد خود دریافت نمی‌کند، هم هزینه‌های حمل‌ونقل افزایش می‌یابد و هم زمینه برای ورود واسطه‌ها و فعالان غیرقانونی به بازار سوخت فراهم می‌شود. در چنین شرایطی، برخورد صرف با قاچاقچیان نمی‌تواند راه‌حل پایدار باشد؛ زیرا تا زمانی که بسترهای ایجاد این پدیده اصلاح نشود، چرخه قاچاق همچنان بازتولید خواهد شد. بازنگری در شیوه محاسبه سهمیه، تطبیق میزان سوخت با پیمایش واقعی، توجه به شرایط متفاوت مسیرهای رفت‌وبرگشت و ایجاد سامانه نظارتی مشترک میان دستگاه‌های مسئول، از ضرورت‌های اصلاح این وضعیت است. در این میان، پیشنهاد تشکیل قرارگاه تخصصی حمل‌ونقل نیز می‌تواند فرصتی برای پایان دادن به تصمیم‌گیری‌های پراکنده باشد. اکنون انتظار می‌رود مسئولان به‌جای تکرار جلسات و وعده‌ها، برای حل این معضل اقدام عملی کنند؛ چراکه هزینه تداوم این وضعیت، هم بر دوش رانندگان واقعی است و هم بر منابع ملی و اقتصاد کشور تحمیل می‌شود.

یادداشت



از تجربه زیسته تا سلوک پژوهشگری

اسکندر زند
پژوهشگر و محقق

مدت‌ها بود که در اندیشه نگارش مجموعه‌ای درباره تجربیات و آموخته‌های خود در طول حدود سی سال فعالیت پژوهشی بودم؛ مجموعه‌ای که قرار بود حاصل تجربه‌های زیسته، فراز و نشیب‌های مسیر تحقیق، مواجهه با مسائل علمی و سازمانی و تأملاتی باشد که در طول سال‌ها پژوهشگری، آموزش و تعامل با محققان و دانشجویان به‌دست آورده‌ام.

در این سال‌ها، بارها با خود اندیشیده‌ام که پژوهشگری صرفا مجموعه‌ای از دانش تخصصی، مهارت‌های فنی و آشنایی با روش‌های تحقیق نیست.

پژوهشگری نوعی منش، نگرش و شیوه زیستن است؛ مسیری که در آن ویژگی‌های شخصیتی، باورها، عادت‌های فکری، اخلاق حرفه‌ای و حتی نوع نگاه انسان به زندگی، در کیفیت کار علمی او نقش دارند. بسیاری از این آموخته‌ها را نمی‌توان در کتاب‌های روش تحقیق یافت؛ آن‌ها حاصل سال‌ها تجربه، مشاهده، آزمون‌وخطا، گفت‌وگو و تأمل در مسیر پژوهش هستند. احساس می‌کردم این تجربه‌ها اگر صرفا در حافظه شخصی من باقی بمانند، بخشی از ظرفیت انتقال تجربه به نسل‌های بعدی محققان از دست خواهد رفت.

در این میان، آشنایی و مطالعه نوشته‌های استاد نعمت‌الله فاضلی، اندیشمند و نویسنده برخاسته از خطه فراهان استان مرکزی برایم الهام‌بخش شد. نوشته‌های پیوسته ایشان با عنوان «راز استادی» که با اشتیاق دنبال می‌کنم و شمار قسمت‌های آن از ۵۰ گذشته است، مرا به این فکر واداشت که من نیز تجربه‌های چند دهه پژوهشگری خود را در قالب مجموعه‌ای منظم و پیوسته به نگارش درآورم.

«راز استادی» برای من تنها مجموعه‌ای از نوشته‌ها درباره یک حرفه نیست؛ بلکه نمونه‌ای از تبدیل تجربه‌های زیسته به اندیشه و انتقال آموخته‌های فردی به سرمایه‌ای قابل‌استفاده برای دیگران است. این شیوه نگارش، انگیزه‌ای شد تا تصمیمی را که مدت‌ها در ذهن داشتم، جدی‌تر دنبال کنم.

به‌این‌ترتیب، ایده نگارش مجموعه‌ای با عنوان «سلوک پژوهشگری» شکل گرفت؛ تلاشی برای بازخوانی و به اشتراک گذاشتن آموخته‌های سی سال زندگی علمی و پژوهشی. در این مجموعه قصد دارم ازآنچه در مسیر پژوهش آموخته‌ام بنویسم؛ از عشق به تحقیق و هنر پرسشگری گرفته تا نقدپذیری، دقت و ژرف‌نگری، صداقت علمی، پشتکار، استقلال فکری، مسئولیت‌پذیری، تعامل با دیگران و بسیاری از ویژگی‌هایی که به باور من، شخصیت یک محقق را می‌سازند.

قرار نیست این نوشته‌ها یک کتاب روش تحقیق یا مجموعه‌ای از توصیه‌های کلیشه‌ای درباره پژوهش باشند. همچنین ادعای ارائه دستورالعملی جامع برای محقق شدن ندارم. می‌خواهم از تجربه‌هایی بنویسم که در عمل آزموده‌ام، از نکاتی که گاه به‌سادگی آموخته نشده‌اند و از باورهایی که در گذر زمان و مواجهه با واقعیت‌های پژوهش در ذهنم شکل گرفته‌اند. طبیعی است که همه این برداشت‌ها قابل بحث و نقد باشند؛ چه‌بسا خود نگارش این مجموعه فرصتی برای بازاندیشی در تجربه‌های گذشته و اصلاح برخی از باورهای امروز من نیز باشد.

امیدوارم «سلوک پژوهشگری» بتواند به‌ویژه برای دانشجویان تحصیلات تکمیلی، پژوهشگران جوان و کسانی که در آغاز یا میانه مسیر علمی خود قرار دارند، سودمند باشد. اگر این نوشته‌ها بتوانند حتی در شکل‌گیری یک پرسش بهتر، اصلاح یک عادت پژوهشی، پرهیز از یک خطا یا ایجاد انگیزه‌ای تازه برای جست‌وجوی حقیقت مؤثر باشند، به هدف خود رسیده‌ام.

شاید پس از سی سال پژوهشگری، اکنون زمان آن رسیده باشد که به‌جای سخن گفتن صرف از دستاوردهای علمی، اندکی نیز از راهی بنویسم که به آن دستاوردها منتهی شده است؛ از سلوکی که پژوهشگر را می‌سازد، نه فقط از محصولاتی که تولید می‌کند.

ادامه این سلسله یادداشت‌ها را هر دوشنبه در همین صفحه بخوانید.