یادداشت

آثار منفی سوخت‌های فسیلی

هدایت توکلی . پژوهشگر انرژی

• انرژی‌های تجدیدناپذیر روزبه‌روز سهم بیشتری در تأمین انرژی جهان برعهده می‌گیرند. این منابع اساسا با طبیعت سازگار بوده، آلودگی نداشته و پایانی برای آنها وجود ندارد؛ ازاین‌رو، بررسی عوامل مؤثر بر مصرف و گرایش یا عدم گرایش کشورها به این نوع انرژی از اهمیت ویژه‌ای، به‌خصوص برای کشورهای صادرکننده نفت‌خام، به عنوان یک انرژی تجدیدناپذیر، برخوردار است. ویژگی دیگر این منابع، پراکندگی و گستردگی آنها در تمام جهان است. سرمایه‌گذاری در بخش انرژی‌های تجدیدپذیر، صرفه‌جویی زیادی در کاهش هزینه سوخت دربر خواهد داشت و همچنین سرانه انتشار کربن نیز در سال‌های آتی کاهش خواهد یافت. همچنین در پروتکل کیوتو ۱۹۹۷ بر جایگزینی انرژی‌های تجدیدپذیر، به‌جای سوخت‌های فسیلی تأکید زیادی شده است.

توسعه علم و فناوری مانند شمشیر دولبه عمل می‌کند و در کنار مزایای چشمگیری که برای جوامع بشری به‌ارمغان می‌آورند، مایه بروز مشکلات تازه‌ای شده‌اند که ازجمله می‌توان به افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای، تغییرات گسترده آب‌وهوایی و آلودگی‌های زیست‌محیطی اشاره کرد. از طرفی نفت و مشتقات آن، علاوه بر آنکه از سرمایه‌های ارزشمند ملی و حیاتی کشور هستند و همچنین سهم قابل‌توجهی نیز در سبد انرژی کشور دارند، مصرف غیربهینه آنها گاهی زیان‌های جبران‌ناپذیری ایجاد می‌کند. در صورت ادامه روند مصرف انرژی، به‌شکل کنونی و انتشار گازهای گلخانه‌ای، بازگرداندن به وضعیت سابق تقریبا غیرممکن می‌شود، ازاین‌رو بهترین راه‌حل، منابعی هستند که به‌تدریج جایگزین سوخت‌های فسیلی شده و آلودگی‌های زیست‌محیطی نیز نداشته باشند.

این عوامل سبب شده‌اند کشورهای توسعه‌نیافته در حوزه انرژی‌های تجدیدناپذیر، تحقیقات و سرمایه‌گذاری‌های زیادی انجام دهند و در برنامه‌های سازمان‌ملل متحد در راستای توسعه پایدار جهانی نقش ویژه‌ای به منابع تجدیدپذیر انرژی محول شده است؛ زیرا تقاضای روزافزون انرژی، فشار قابل‌توجهی به زیرساخت‌های انرژی وارد می‌کند و به‌طور بالقوه سلامت زیست‌محیطی جهان را به خطر می‌اندازد.

ادامه در صفحه ۱۵

رئیس ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز در گفت‌وگو با «شرق» خبر داد

۳۰۰ «خور» در سیطره قاچاقچیان

لوله‌گذاری ۷۰ کیلومتری برای قاچاق سوخت از ساحل به دریا

شکوفه حبیب‌زاده: «قاچاق» واژه‌ای است که بارها و بارها با آن مواجه شده‌ایم و حتی به ادبیات روزمره مردم نیز کشیده شده است. این کنجکاوی همواره بین ما وجود داشته که وضعیت قاچاق در کشور بر چه منوال است و چرا تا این حد در سال‌های اخیر با آن روبه‌رو شده‌ایم؟ حبیب حقیقی، رئیس ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، در گفت‌وگویی با «شرق» از مستعدبودن ایران برای قاچاق می‌گوید. او با اشاره به اینکه دلیل گستردگی مرزهای آبی کشور، تمام آبراه‌ها و خورها (خلیج‌های کوچک در خلیج‌فارس) قابل کنترل نیستند، می‌گویند: «در منطقه استان هرمزگان نزدیک به ۳۰۰ خور وجود دارد که قابل کنترل نیستند.»

چرا ایران تا این حد درگیر قاچاق است؟

کشور ما شرایط خاصی دارد که بنا به‌همین‌دلیل در معرض قاچاق هستیم. یکی از آن شرایط تنوع در تعداد کشورهای همسایه ماست. ما با ۱۵ کشور همسایه هستیم که هریک تنوع اقتصادی متفاوتی دارند. بعضی از این کشورها چیزی که برای ما قاچاق محسوب می‌شود، برای‌شان محل درآمد تلقی می‌شود و وقتی برای ممانعت به آنها مراجعه می‌کنیم به نوعی طرح موضوع می‌کنند که این کار محل کسب درآمد در کشورشان است. یا بعضی از آنها دارای ثبات اقتصادی لازم نیستند؛ به‌گونه‌ای که در بعضی از این کشورها منشأ حوزه قاچاق، خود کشورها هستند. بعضی از کشورها، مقصد قاچاق هستند؛ مثلا کشورهای همجوار به خاطر نیازشان به سوخت کشور ما، عملا مقصد حوزه قاچاق هستند. مورد دیگر در بحث مسئله قاچاق این است که در دنیا قاچاق متوجه حوزه‌های ممنوعه است؛ مثلا قاچاق انسان، مواد مخدر، اسلحه و... و کمتر در حوزه کالایی قاچاق وجود دارد، اما در کشور ما به خاطر شرایط خاص کشور، قاچاق در حوزه کالاهای مختلف وجود دارد.

شما به قاچاق اقلام ممنوعه اشاره کردید که قاچاق کشور از آن فراتر می‌رود. ایران با چه نوع یا انواعی از قاچاق روبه‌روست؟

اگر بخواهیم به ترتیب بگوییم، اول قاچاق کالاهای مجاز، دوم کالای مجاز مشروط، سوم کالای یارانه‌ای، چهارم کالای ممنوعه یعنی چیزی که در دنیا به‌عنوان موضوع قاچاق مطرح است، در کشور ما در رتبه چهارم است. از طرفی در کشور هم در معرض قاچاق ورودی و قاچاق خروجی هستیم، معمولا کشورهای دیگر با یکی از این دو مواجه هستند یعنی منشأ یا مقصد قاچاق هستند.

ما بیشتر در معرض چه نوعی از قاچاق هستیم؟

در حوزه قاچاق خروجی، در شرایط عادی قاچاق سوخت به صورت عمده وجود دارد. تفاوت قیمت سوخت در کشور ما و کشورهای هم‌جوار بین ۱۰ تا ۲۰ برابر است. مثلا گازوئیل ۳۰۰ یا ۵۰۰ تومانی خارج از مرز چندین برابر می‌شود و گاهی از دوهزارو ۵۰۰ شروع می‌شود تا حدود شش هزار تومان. به‌همین‌جهت قاچاق سوخت به شدت سودآور است.

پس از قاچاق سوخت کدام کالاها بیشترین حجم قاچاق را به خود اختصاص می‌دهند؟

بیشترین حجم قاچاق خروجی مربوط به، قاچاق سوخت است، اما در قاچاق ورودی موبایل، دخانیات و پوشاک به‌ترتیب بیشترین حجم را دارند.

به قاچاق سودآور سوخت اشاره کردید. این کار از چه راه‌هایی صورت می‌گیرد؟ شنیده‌ایم از طریق لنج‌ها با لوله‌هایی که در دریا جاگذاری شده صورت می‌گیرد.

قاچاق سوخت با یک حجم قابل‌توجه، مهم‌ترین قاچاق خروجی کشور است. قاچاقچی‌ها معمولا از شیوه‌های متعددی استفاده می‌کنند. در توزیع و مصرف سوخت در کشور چندحوزه قابل تفکیک هستند. حوزه‌های حمل‌ونقل، نیروگاهی و صنعتی- کشاورزی. انحراف از شبکه توزیع و ورود در چرخه قاچاق سوخت. در شرایط حاضر آنچه به‌عنوان مسئله سوخت موضوعیت دارد، از یکی از این حوزه‌هایی است که اشاره کردم. یعنی یا در حوزه حمل‌ونقل حفره‌هایی داریم که زمینه سوخت مازاد را باعث می‌شود یا در مصارف نیروگاهی و صنعتی و کشاورزی. سوخت قاچاق از یکی از این مبادی تأمین شده و در مسیر قاچاق قرار می‌گیرد. در مرحله خروجی اشکال متفاوتی می‌تواند وجود داشته باشد. یکی از آنها استفاده از لنج‌هایی است که در این راستا به عنوان شناور تجاری، قاچاق سوخت می‌کند. شناورهایی با ظرفیت‌های ۳۰۰ تا ۵۰۰ هزار لیتر که به‌گونه‌ای ظرفیت‌سازی کرده که از باک‌های اضافی هم استفاده کنند. اواخر سال گذشته مجموعه‌ای شامل ۳۶ شناور را شناسایی و متوقف کردیم که به‌طورکلی دو میلیون لیتر را قاچاق می‌کردند. در واقع به شکل یک مجموعه عبور می‌کردند و سوخت را به کشتی‌های مادر منتقل می‌کنند.

مگر کنترل لازم صورت نمی‌گیرد؟

کنترل که وجود دارد، اما مشکل اینجاست که به دلیل گستردگی مرزهای آبی کشورمان کنترل تمام آبراه‌ها، خورها و اسکله‌ها قدری مشکل است. شرایط مرزی کار را با مشکل مواجه می‌کند. به گونه‌ای که در منطقه استان هرمزگان نزدیک ۳۰۰ خور وجود دارد که قابل کنترل نیستند. بعضی از خورها جنبه رسمی دارد و نیروی انتظامی و دستگاه‌های کنترل‌کننده حضور دارند، اما شاید از این تعداد فقط هفت، هشت خور جنبه رسمی داشته باشند. بنابر گستردگی مرزهایمان، راه‌های تخلف و مسیرهای غیرقانونی متأسفانه وجود دارد. همچنین در استان‌های شرقی کشور، امکان کنترل متر به متری وجود ندارد مثلا در منطقه‌ای از شرق کشور حدودا ۲۰۰ کیلومتر به سختی قابل کنترل است و کافی است قاچاقچی‌ها شرایطی را به وجود بیاورند تا بتوانند از این خلأها استفاده کنند.

خورهایی که اشاره کردید جنبه غیررسمی دارند چه شرایطی دارند؟

این خورها خالی از سکنه است و نیازی به حضور نیروهای کنترل‌کننده نیست، در واقع این خورها رها شده‌اند و از این بابت مورد استفاده قاچاق قرار می‌گیرند.

یکی از روش‌هایی که به‌عنوان روش میان‌بر قاچاق سوخت از آن یاد می‌شود، قاچاق از طریق لوله زیر دریاست. با چنین پدیده‌ای روبه‌رو شده‌اید؟

در بعضی از مناطق با لوله‌گذاری از ساحل به دریا قاچاق سوخت انجام می‌شد. در سال گذشته در دو سه نوبت نیروی انتظامی با دستگاه‌های محلی در استان هرمزگان که بیشتر در معرض این اتفاق بود، حدود ۷۰ کیلومتر لوله جمع‌آوری کردند. در هرمزگان هم یک قرارگاه مرکزی مبارزه با قاچاق سوخت توسط نیروی انتظامی مستقر شده و با همکاری کمیسیون مبارزه با قاچاق کالای استان به انجام وظیفه مشغول‌اند. می‌توانیم بگوییم در سال ۹۳ نسبت به سال ۹۲ کاهش قابل‌توجهی در حوزه مسئله قاچاق سوخت داشتیم. به گونه‌ای که در حوزه حمل‌ونقل در سال ۹۳ مصرف نفت و گاز نسبت به سال ۹۲ پنج درصد کاهش داشته است. درحالی‌که افزایش خودرو هم داشته‌ایم. پنج درصد کاهش مصرف یعنی روزانه توانسته‌ایم معادل پنج میلیون لیتر جلوی قاچاق سوخت را بگیریم. باید به این مطلب هم اشاره کنیم که پایین‌آمدن قیمت نفت هم بی‌تأثیر در مسئله کاهش قاچاق سوخت نیست.

حجم قاچاق دریا و خشکی چه تفاوت‌هایی با هم دارند؟

شرایط خشکی و جاده‌های مرزی به‌گونه‌ای است که به سختی قابل‌عبور است و به دلیل صعب‌العبور بودن، راهی برای تردد خودرو وجود ندارد، اما دریا گسترده است.

یعنی میزان قاچاق دریایی بیشتر است؟

بله، در دریا حجم قاچاق بیشتر است.

در مناطق کوهستانی چطور؟

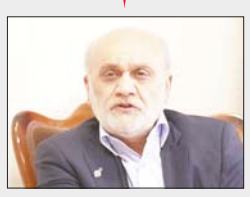
در این مناطق هم قاچاق صورت می‌گیرد، اما سخت‌تر است. هم انجام قاچاق و هم کنترل‌اش.

هرکدام از مرزهایمان به چه نوع قاچاقی معروف هستند؟

مرزهای آبی در معرض قاچاق انواع مختلف کالاها هستند، اما در حوزه قاچاق خروجی بیشتر با قاچاق سوخت مواجهیم. در حوزه قاچاق ورودی همه نوع قاچاق می‌تواند موضوعیت داشته باشند. حتی قاچاق خودرو که این کار بیشتر از مرزهای آبی صورت می‌گیرد. مناطق هم‌مرز با ترکیه بیشتر در معرض ورود پوشاک و خروج سوخت هستند. مرزهای شرقی در معرض ورود میوه و خروج سوخت است. البته در مرزهای شرقی فقط میوه قاچاق نمی‌شود. در حوزه غرب، قاچاق لوازم خانگی، موبایل و پوشاک صورت می‌گیرد.

ادامه در صفحه ۱۵

نکته



تفاوت قیمت سوخت در کشور ما و کشورهای هم‌جوار بین ۱۰ تا ۲۰ برابر است. مثلا گازوئیل ۳۰۰ یا ۵۰۰ تومانی خارج از مرز چندین برابر می‌شود و گاهی از دوهزارو ۵۰۰ تومان شروع می‌شود تا حدود شش هزار تومان

خبر

مشارکت چینی‌ها در اجرای فاضلاب تهران

• **مهر:** یک مقام مسئول در وزارت نیرو، از مشارکت ۲۰۰ میلیون یورویی چینی‌ها در ساخت بخشی از پروژه فاضلاب تهران خبر داد. اصغر ریاضتی با اشاره به روش‌های گوناگون برای تأمین منابع مالی پروژه‌های فاضلاب تهران، از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای احداث یک تصفیه‌خانه در تهران خبر داد. مدیرعامل شرکت فاضلاب استان تهران با اشاره به تأمین ۲۰۰ میلیون یورو به‌روش فاینانس، از کشور چین بیان کرد: این مبلغ صرف احداث دو واحد تصفیه‌خانه در جنوب تهران برای پوشش بیش از یک‌میلیون و ۲۰۰ هزار نفر شده که ۳۵۰ کیلومتر خط لوله را دربر می‌گیرد.

شرط هند برای سرمایه‌گذاری در چابهار

• **فارس:** ۱۲ سال پیش ایران و هند برای توسعه بندر چابهار توافق‌نامه امضا کردند که این کشور به بهانه تحریم به تعهدات خود عمل نکرد در اردیبهشت امسال هم با وزیر شهرسازی قرارداد سرمایه‌گذاری برای توسعه این بندر داشتند که وزیر کشتی‌رانی هند در تازه‌ترین اظهارات برای انجام اینها شرط گذاشته است. به گزارش روزنامه هندی‌دنیوز، نایتین گادکاری، وزیر کشتی‌رانی هند، دیروز گفته است، در صورتی که ایران شرایط بهتر و ازجمله گاز ارزان به هند تحویل دهد، این کشور حاضر است ۱۵،۲ میلیارد دلار برای توسعه بندر چابهار هزینه کند.

طرح افزایش هزار درصدی تعرفه واردات خودرو

• **خانه ملت:** عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، با اشاره به تدوین طرح دوفوریتی برای افزایش هزار درصدی تعرفه خودرو وارداتی، گفت: بر اساس این طرح، دولت موظف به جایگزینی خودروهای فرسوده خود با خودروهای داخلی می‌شود، تا ناوگان کشور تغییر پیدا کند. نادر قاضی‌پور گفت: هم‌اکنون در حال جمع‌آوری امضا برای ارائه طرح مذکور به هیأت‌رئیسه مجلس هستیم. او ادامه داد: متأسفانه هجمه اخیر در رسانه‌ها به صنعت خودروسازی کشور، تبعات بسیاری را به‌دنبال دارد، که بی‌کاری ۸۰ هزار نفر، از مهم‌ترین تبعات رکود در تولید خودرو و صنعت خودروسازی کشور است.



