یک برش از زندگی اهالی کافه‌بلوچی و مرزنشینان شرقی، ماجراهایی تلخ را روایت می‌کند

سودای سوخت در نقطه صفر مرزی

فرزانه طهرانی: «درست ۵۰۰ متر جلوتر از من بودند. یک ماشین افغان‌بَر با یک سوخت‌بر تصادف کرد و ناگهان انفجاری بزرگ، صحنه مقابلم را به جهنم تبدیل کرد. همه پودر شدند. کافی است در این جاده‌ها، ماشین‌ها تصادف کنند یا چپ کنند تا باری که می‌برند جانشان را بگیرد. این تنها یکی از خطرات کسب‌وکار مرزی است».

نقطه صفر مرزی با همه مخاطراتش با خطر سوختگی و ازکارافتادگی‌اش، با درگیری و مرگ و انفجارش، برای مرزنشینان شرق کشور معنایش زندگی است. جایی است که مردان از آنجا با دستی پر به خانه می‌آیند و چشم امید خانواده‌شان به همان بیراهه‌های پرخطر مرزی است که مردانشان از آن کسب درآمد می‌کنند.

کافه بلوچی آخرین ایستگاه گازوئیل ایران است در دهستان بلوچی بخش نسکندِ شهرستان سرباز، در نزدیکی مرز پاکستان. روستایی که روی مخزن دپوی سوخت بنا شده. در هر محله روستای کافه بلوچی حداقل یکی از خانه‌ها، مندی دارد. اینجا به اپک ایران مشهور است. روزانه ده‌ها لیتر سوخت به کافه بلوچی می‌آید و در مندی‌ها خالی می‌شود و بعد ماشین، موتور و چهارپایان گازوئیل‌کش می‌آیند و از مندی‌ها سوخت می‌کشند و بار می‌زنند و به خارج از مرز می‌برند.

اهالی کافه بلوچی خطر انفجار مندی‌ها را به جان خریده‌اند. کم‌بودن شغل در کافه بلوچی مردم را به کسب‌وکار قاچاق واداشته. می‌گویند شاید نیمی از کافه بلوچی‌ها به این کار اشتغال دارند. شغلی پرمخاطره که قربانیان زیادی می‌گیرد. بخشی از شاغلان قاچاق سوخت در کافه بلوچی غیربومی‌اند یا از شهرستان‌های دیگر آمده‌اند یا از پاکستان برای بردن سوخت می‌آیند.

این گزارش حاصل چندین ساعت گفت‌وگو با قربانیان و راویان سوخت‌بری در مناطق مرزی سیستان‌وبلوچستان است. روایت‌ها تلخ و تأمل‌انگیز است.

اگرچه این اتفاقات حاصل عملی خلاف قانون بوده و فرد قربانی یا خود یا اطرافیانش ریسک این عمل را به جان خریده‌اند اما نباید از علت بروز و ظهور این چنین کسب‌وکارهایی در مناطق مرزی کشور به سادگی گذشت. در منطقه‌ای که شغل به راحتی پیدا نمی‌شود؛ هر فردی می‌تواند به انجام تخلفی این‌چنین وسوسه شود.

سودای سوخت

در این گزارش برای رعایت بی‌طرفی علاوه بر روایت مردم منطقه، نظرات نمایندگان مجلس و ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز را نیز جویا شدیم. ولی تلاشمان برای گفت‌وگو با استاندار، فرماندار و دادستان زاهدان نتیجه‌بخش نبود. پرونده مدیران متخلف سیستان‌وبلوچستان که در قاچاق سازمان‌یافته سوخت مشارکت داشتند موضوعی مهم بود که بنا داشتیم جزئیاتی بیشتر از آن در گزارش داشته باشیم. حجت‌الاسلام علی موحدی‌راد دادستان عمومی و انقلاب زاهدان دوم تیر سال ۹۹ در نشستی خبری با اصحاب رسانه به پرونده مدیران متخلف سیستان‌وبلوچستان شهرستان‌های هیرمند، چابهار و سراوان اشاره کرده بود که برخی از آنها اتهاماتی چون اختلاس و ارتشا و برخی مشارکت در قاچاق سازمان‌یافته داشتند. خبرگزاری ایسنا نیز هفتم اردیبهشت ۱۴۰۰ از دستگیری رئیس دفتر نماینده ایرانشهر به اتهام قاچاق سوخت خبر داد که از سودای سوخت در مناطق صفر مرزی حکایت دارد. درخصوص پرونده این افراد، نمایندگان مجلس توضیحاتی به ما دادند که در ادامه به آن خواهید رسید. اما گزارش با داستان قربانیان قاچاق سوخت آغاز می‌شود.

قاچاقچی نبود اما قربانی قاچاق شد

محمد ساکن یکی از روستاهای مرزی سیستان‌وبلوچستان است. موفق به گفت‌وگو با او نمی‌شویم اما یکی از نزدیکانش داستان محمد را برایمان می‌گوید. «محمد چوپان بود و ماجرا حین چرای گوسفندان در بستر دریاچه هامون اتفاق می‌افتد. هشت سال پیش در یکی از روزهایی که محمد گوسفندان را به چرا برده بود؛ تعقیب و گریز نیروهای مرزی و قاچاقچیان درست در همان منطقه‌ای که محمد و گوسفندانش حضور داشتند، روی می‌دهد. محمد که تلاش می‌کرد گوسفندهایش را از این درگیری در امان نگه دارد؛ شاهد درگیری این دو گروه بود ولی این آخرین باری بود که او می‌توانست شاهد باشد چراکه در میانه درگیری تیری که نیروهای مرزی شلیک کرده بودند به چشم چپ محمد اصابت کرد و از چشم راستش بیرون آمد. پزشکان هر دو چشم او را تخلیه می‌کنند و او حالا از طریق یک مغازه کوچک در روستا مخارج زندگی خانواده‌اش را تأمین می‌کند».

راوی به ماجرایی که برای سورجان اتفاق می‌افتد هم اشاره می‌کند و می‌گوید: «سورجان، هشت‌ساله بود. یکی از روزهایی که طبق معمول در نزدیکی مندی خانه‌شان مشغول بازی بود، شعله‌های آتش ناگهان به او هجوم می‌آورد. مندی آتش می‌گیرد و آتش به صورت دخترک می‌رسد. او با گذشت ۱۰ سال از این ماجرا هنوز به زندگی عادی بازنگشته و صورت سوخته‌اش درمان نشده است».

دیوار مرزی کشیده شد

راوی این قسمت از گزارش اهل سیستان‌وبلوچستان ساکن زاهدان است. دغدغه زندگی مردمان سیستان‌وبلوچستان او را به فعالیت‌های مدنی واداشته. فعالیت‌هایی برای ساختن زندگی بهتر برای مردم منطقه. او بنا بر ملاحظاتی درخواست داشت نامش در گزارش ذکر نشود و به همین دلیل او را با نام مستعار خوژداد می‌خوانیم. روایت‌های او همان چیزهایی است که در طول فعالیت مدنی‌اش دیده و از زبان مردم منطقه شنیده. آنچه در ادامه می‌خوانید روایت‌های اوست.

قبلا مرز زابل باز بود و مردم با ماشین‌هایشان سوخت را به آن طرف مرز می‌بردند. سر ماجراهایی که عبدالمالک ریگی در منطقه به وجود آورد؛ طرحی در مجلس تصویب شد که بر اساس آن قرار شد یک دیوار مرزی کشیده شود تا عبور از مرز کنترل شود.

این دیوار از سیستان شروع می‌شود و تا سراوان ادامه دارد. در طول این مسیر، هستند مناطقی که به دلیل مشکلاتی امکان دیوارکشیدن در آنجا نبود و به جای دیوار در این مناطق سیم خاردار کشیده یا کانال حفر شد و به طور کلی منطقه سیستان و میرجاوه بسته شد. برای آنکه مردم بتوانند تجارت چمدانی داشته باشند قرار شد بازارچه‌هایی احداث شود.

بعد از اینکه دیوار مرزی زابل کشیده شد و بازارچه‌ها کار خود را شروع کردند؛ کار قاچاق کم شد و مردم دیگر به راحتی نمی‌توانستند از مرز رد شوند.

طرحی برای مرزنشینان ساماندهی کردند که به این صورت افرادی که در حاشیه مرز زندگی می‌کنند می‌توانند به صورت قانونی سوخت به کشورهای همسایه بفروشند. برای هر خانواده (بسته به دست‌ودلبازی مسئولان آن منطقه) به طور مثال ۵۰۰ تا هزار لیتر سهمیه در نظر می‌گیرند. این خانواده‌ها کارت مرزی دریافت می‌کنند و خودروهای آنها با بار گازوئیل به صورت قانونی و پس از بازرسی، از مرز عبور می‌کنند. این سوخت قانونی عمدتا به مرزنشینان زابل، میرجاوه و سراوان تعلق می‌گیرد ولی بیشتر مناطق سیستان‌وبلوچستان این سهمیه قانونی را ندارند و به دلیل اینکه می‌توانند بار بیشتری را با ماشین جابه‌جا کنند سوخت را به صورت غیرقانونی می‌فروشند. قاچاقچی‌ها از مناطق کوهستانی که دسترسی سختی دارد، عبور می‌کنند.

خیلی از ماشین‌ها از دل کوه‌ها عبور می‌کنند و به مرز می‌روند. از آنجا آرام آرام از راهی سخت عبور کرده تا به پاکستان می‌رسند. هر ماشین یک روز و نیم تا دو روز در راه است تا بارش را به خریداران پاکستانی برساند.

قاچاقچیان راه دیگری هم برای قاچاق دارند. برخی از آنها محموله‌ها را از طریق دریا به پاکستان می‌رسانند. برخی از فروشندگان غیرقانونی سوخت، محموله‌ها را به چابهار می‌برند و سوار لنج کرده و به کشور همسایه می‌رسانند.

کافه بلوچی هم از همان مناطقی است که مردم آن بدون داشتن سهمیه، قاچاق سوخت انجام می‌دهند. خودروهایی که از مرز به صورت قانونی رد می‌شوند حداکثر هزارو ۵۰۰ لیتر سوخت حمل می‌کنند اما خودروهایی که به صورت قاچاق به آن سوی مرز می‌روند حداقل دوهزارو ۵۰۰ لیتر سوخت جابه‌جا می‌کنند.

حمل بمب‌های متحرک از کافه بلوچی و مگس به سمت پاکستان

مشک همان وسیله‌ای است که با آن گازوئیل جابه‌جا می‌کنند. مشک‌ها در واقع پلاستیکی‌های چندین لایه هستند که به هم دوخته می‌شود. پلاستیک‌فروش‌ها در بازار شهرستان‌های استان سفارش مشک می‌گیرند و بر اساس اندازه سفارش داده‌شده مشتری، می‌دوزند. ظرفیت مشک‌ها به نوع ماشین بستگی دارد. این مشک‌ها بسته به نوع ماشین ظرفیت ۵۰۰ تا حتی چهار هزار لیتر نیز دارد.

از کافه بلوچی و مگس یا زابلی ماشین‌ها پر می‌شود. این ماشین‌ها بارشان گازوئیل است و کمتر ریسک می‌کنند که بنزین با خود حمل کنند چراکه احتمال انفجار بار بنزین به مراتب از گازوئیل بیشتر است و کمتر کسی دلش می‌خواهد یک بمب متحرک باشد. ممکن است ماشین چپ کند یا نیروهای مرزی آنها را به گلوله ببندند و در یک آن انفجار رخ دهد. آنها وارد حریم مرزی می‌شوند جایی که تابلوهای خطر به آنها هشدار شلیک می‌دهد. بنابراین ریسک انفجار را به جان می‌خرند. هرچند بنزین و گازوئیل هر دو قابلیت اشتعال و انفجار دارد اما در بار گازوئیل یک احتمال پنج‌درصدی وجود دارد که در حادثه، راننده زنده بماند. احتمالی که برای راننده محموله‌های بنزین به صفر نزدیک می‌شود.

پاکستانی‌های پلاک ایران

۵۰ درصد کسانی که از کافه بلوچی سوخت می‌برند پاکستانی هستند. مسافر هستند و به قصد بردن گازوئیل می‌آیند اما ماشین‌هایشان پلاک ایران است. به واسطه یک آشنا در ایران، ماشین می‌خرند، پول خوبی می‌دهند و بدون آنکه پلاک عوض کنند، سوخت بار ماشین کرده و از مرز عبور می‌کنند. موقع عبور از مرز پلاک را می‌پوشانند که اگر بخت یارشان باشد به صحت و سلامت از مرز بگذرند. سود این محموله‌ها بالاست و همین سود وسوسه‌انگیز، پذیرش ریسک انفجار و مردن را برایشان آسان می‌کند. برای هر محموله صددرصد سود برآورد می‌شود. یعنی اگر بار یک ماشین ۱۰ میلیون تومان باشد؛ همین اندازه هم سود عاید فروشنده خواهد شد.

در بعضی از پمپ‌بنزین‌ها خبری از بنزین ۳۰۰۰ تومانی نیست

سود قاچاق بالاست و شاید بتوان گفت نیمی از مردم کافه بلوچی قاچاق می‌کنند. در پمپ‌بنزین کافه بلوچی اگر یک مسافر بخواهد بنزین بزند، حداقل باید دو ساعت در صف بنزین باشد به دلیل اینکه قاچاقچیان با گالن‌های ۷۰لیتری که در پشت ماشین دارند زمان زیادی را می‌گیرند. در آنجا از بنزین سه هزار تومانی خبری نیست. بابت هر لیتر بنزین پنج هزار تومان پرداخت می‌کنند. برای گازوئیل هم دو برابر نرخ اعلامی دولت لازم است پول بدهی. آن وقت این سوخت گران را کشورهای همسایه دو برابر از شما می‌خرد. به عبارت دیگر جایگاه‌داران هم از قِبَل قاچاق سوخت، سودهای قابل توجهی می‌برند.

پمپ بنزین و گازوئیل یکی از محل‌های تأمین سوخت است. یک راه دیگر خرید سوخت از ماشین‌های عبوری استان‌های دیگر است. ماشین‌هایی که از کرمان، بم، بندرعباس و بیرجند وارد استان سیستان‌وبلوچستان می‌شوند، قبل از ورود باک‌ها را پر می‌کنند و یک‌سوم از باک را تا به استان سیستان برسند مصرف می‌کنند و دوسوم باقی را به دست‌فروشان زاهدانی می‌فروشند. دوباره بعد از اینکه در زاهدان با سهمیه خود سوخت می‌زنند همان‌جا دوسوم از باک را به دست‌فروشان می‌فروشند و راهی کرمان و بندرعباس می‌شوند. این گازوئیل‌ها در مندی‌های زاهدان جمع می‌شود. ماشین‌های سوخت‌بر این گازوئیل‌ها را به خاش می‌برند، از آنجا به سراوان، ایرانشهر و چابهار برده می‌شود و نهایتا آنهایی که می‌خواهند سوخت را به پاکستان ببرند از مندی‌هایی که در این مناطق وجود دارد، بار سوخت می‌زنند.

زوج معلمی که ترجیح دادند سوخت‌بر شوند

سود قاچاق آن‌قدر برای برخی شیرین است که از شغل اصلی دست می‌کشند و با وجود مخاطراتی که قاچاق دارد؛ این شغل را ترجیح می‌دهند. یک زن و شوهر معلم، وسوسه همین سود می‌شوند. از شغل فرهنگی استعفا می‌دهند و امروز به‌عنوان فعالان حوزه قاچاق سوخت شناخته می‌شوند.

سود گازوئیل به قدری است که برخی مسئولان منطقه را نیز درگیر می‌کند. سال قبل چندین نفر از مسئولان به دلیل ورود به بحث قاچاق توسط نیروهای امنیتی دستگیر شدند.

روش جالب سرمایه‌گذاران استان برای سرمایه‌گذاری

سرمایه‌داری و سرمایه‌گذاری در سیستان‌وبلوچستان داستان خودش را دارد. برخی از این سرمایه‌داران ۲۰ تا ۳۰ ماشین تویوتا می‌خرند و برای این ماشین‌ها راننده استخدام می‌کنند. به راننده می‌گویند بار سوخت را از فلان شهر تا فلان مندی حمل کند. این راننده‌ها بابت هر سرویس رفت و برگشت، ۱۵۰ هزار تومان می‌گیرند اما سرمایه‌گذار مربوطه روزی تا ۳۰۰ میلیون تومان از محل این نقل و انتقالات سود می‌برد. ریسک حمل با راننده است ولی سود آن به سرمایه‌گذار می‌رسد.

ماجرای عجیب درآمدهای کامیون‌های پارک‌شده و گلخانه‌های خالی

ماجرای کامیون‌ها هم شنیدنی است. در استان با این پدیده زیاد مواجه می‌شوید. با کامیون‌های قدیمی مثلا مدل ۷۰ که هنوز صفرکیلومتر هستند. با این کامیون هیچ کاری قرار نیست انجام بدهند. فقط سهمیه گازوئیل می‌گیرند. کامیون‌ها در خانه و گاراژ پارک هستند و بعد از واریز سهمیه به جایگاه می‌روند و باک را پر کرده و بلافاصله برای دست‌فروشان خالی می‌کنند. برخی صاحبان کامیون زحمت بردن کامیون به جایگاه را هم نمی‌کشند و به واسطه آشنایی و رابطه‌ای که با جایگاه‌داران پیدا کرده‌اند؛ کارت را می‌برند و سهمیه را تحویل می‌گیرند.

امروز مرغداران و افرادی که گلخانه دارند نیز به همین روش کسب درآمد می‌کنند. برای اینها فروش سهمیه سوخت گلخانه و مرغداری سود بیشتری از تولید محصولات دارد، به‌همین‌دلیل در استان با گلخانه‌ها و مرغداری‌های خالی هم زیاد مواجه می‌شویم. این شرایط باعث شده آن دسته از افرادی که واقعا می‌خواهند در گلخانه و مرغداری خود تولید داشته باشند هم نتوانند. با فردی آشنا شدیم که ۱۰ گلخانه راه‌اندازی کرده بود. دنبال نیروی کار می‌گشت و حاضر بود علاوه بر پرداخت حقوق سه میلیون تومانی و بیمه، ناهار و شام کارگران را نیز بدهد اما هیچ کارگری نمی‌توانست پیدا کند. کارگر در منطقه کمیاب است. کارگران ترجیح می‌دهند یک بار گازوئیل ببرند و باقی ماه سود آن یک بار را بخورند تا اینکه یک ماه کار کنند و حداقل دستمزد را بگیرند. شاهد بودیم که آن گلخانه‌دار بار گلخانه خود را خوراک حیوان می‌کرد، چراکه نمی‌توانست به موقع محصول را بچیند و به بازار بفرستد. یکی از کسانی که در کافه بلوچی زندگی می‌کند، صاحب یکی از بزرگ‌ترین نخلستان‌های آن منطقه است اما نخلستانی خشک. او می‌گوید اگر آب به این نخلستان برسد هیچ نیازی به قاچاق سوخت نخواهم داشت.

دشت خران مرده

بار سوخت فقط با ماشین به آن طرف مرز برده نمی‌شود. از موتور و خر هم استفاده می‌شود. البته در ابتدای دهه ۹۰ استفاده از خر بیشتر رواج داشت و به قول معروف خرها روی بورس بودند. در همان سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ قیمت خرهای سوخت‌بر به ۲۵ میلیون تومان هم رسید. خرها طبقه‌بندی داشتند و بر اساس نژادشان و میزان باری که می‌توانستند ببرند از پنج میلیون تا ۲۵ میلیون تومان قیمت می‌خوردند.

اما این خران بخت‌برگشته اگر در راه پایشان می‌شکست یا به هر دلیلی امکان ادامه‌دادن مسیر نداشتند؛ دست و پایشان توسط صاحب سوخت بسته می‌شد و در راه رها می‌شدند تا بمیرند. دشتی بود در منطقه سینوکان که پر بود از خران مرده با بوی تعفن زیاد. محیط زیست برای رفع مشکل روی این خران ماسه می‌پاشد.

لال‌خان دو پایش را در راه سوخت‌بری از دست داد

سوخت در منطقه قربانیان زیادی می‌گیرد. لال‌خان یکی از این قربانیان است. یک روز که دو هزار لیتر گازوئیل را به طرف مرز پاکستان می‌برد و تحویل می‌دهد، در راه برگشت به خانه تیراندازی می‌شود و یک گلوله به او اصابت می‌کند و بعد از نیم ساعت خون‌ریزی شدید در جاده به بیمارستان منتقل می‌شود. او از ناحیه نخاع آسیب می‌بیند. لال‌خان اکنون دو پایش فلج است.

تخمین زده می‌شود روزانه بین شش تا هشت میلیون لیتر گازوئیل و نفت از ایران به کشور پاکستان قاچاق می‌شود این میزان قاچاق در سال به بیش از دو میلیارد لیتر می‌رسد. بی‌کاری، خشکسالی و قیمت پایین سوخت در ایران نسبت به کشور پاکستان دلیل اصلی قاچاق سوخت است که باعث شده اکثر جوانان استان سیستان‌وبلوچستان به سمت این شغل پرخطر بروند. بیش از سه هزار خودرو در استان سیستان‌وبلوچستان مشغول حمل قاچاق مواد نفتی هستند.

نیروهای مرزی برای جلوگیری از قاچاق سوخت، به روش‌های مختلف مانع عبور قاچاقچیان از مرز می‌شوند. به‌همین‌دلیل رانندگان ماشین‌های حمل سوخت با سرعتی بالا برای فرار از دست نیروها رانندگی می‌کنند که این امر باعث تصادف و واژگونی و آتش‌سوزی خودرو می‌شود.

در مناطق مرزی حق تردد وجود ندارد و باید با مجوز باشد؛ اگر خودروهای بدون مجوز وارد حریم مرزی شوند، نیروها حق تیراندازی دارند، در بسیاری موارد نیروهای مرزی برای مقابله با سوخت‌کشی به سمت لاستیک خودرو تیراندازی می‌کنند و ماشین را متوقف می‌کنند و در این بین در اکثر موارد تیر آنها به پای قاچاقچیان برخورد می‌کند.

هیرمند خشک شد، سوخت‌بری شغل اصلی اهالی شد

بهروز یکی دیگر از مرزنشینان سیستان‌وبلوچستان است. او که ساکن شهرستان هیرمند است؛ داستانش را این‌گونه برایم شرح می‌دهد: «من و برادرم برای خرید جهیزیه خواهرم، تصمیم گرفتیم سوخت بفروشیم. از زابل گازوئیل می‌خریدیم و به افغانستان می‌بردیم. ۱۵ سالم بود و برای کمک به برادرم همراهش می‌رفتم. سرپرست نداشتیم. پدربزرگم ما را بزرگ کرده بود. غیر از قاچاق سوخت، شغلی نداشتیم. شغل اغلب مردم منطقه ماهی‌گیری بود اما وقتی هیرمند خشک شد، مردم منطقه بی‌کار شدند و قایق‌ها روی بستر خشک‌شده رودخانه پارک شد. تنها درآمد باقی‌مانده برای مردم، کسب‌وکار مرزی بود.

ماشینمان تویوتا بود. گازوئیل بار می‌زدیم و به افغانستان می‌بردیم. آنجا بسته به نرخی که خود افغانستانی‌ها اعلام می‌کردند؛ سوختمان را می‌فروختیم. نرخ‌ها یکسان نبود، هر روز یک نرخی می‌گفتند و هر خریداری یک مبلغی می‌پرداخت.

آن شب از زابل پنج بشکه ۲۰ لیتری بار زدیم. در جاده فقط ماشین ما نبود. تعداد سوخت‌کش‌ها آن شب زیاد بود. یعنی هر ۲۴ ساعت شاید ۵۰۰ تا هزار ماشین از مرز می‌گذرد. نزدیک مرز که رسیدیم دیگر راه پیدا نبود، باید از داخل جنگل می‌گذشتیم. مسیر قابل تشخیصی روبه‌رویمان نبود. ناگهان دیدیم نیروهای مرزی از روبه‌رو پیدایشان شد. شروع به تیراندازی کردند. برادرم گاز می‌داد و می‌رفت. من متوجه نشدم تیر خوردم. از مهلکه که فرار کردیم؛ برادرم ماشین را متوقف کرد تا ببیند برای ماشین و بارش اتفاقی نیفتاده باشد. دور ماشین چرخید و تیرهایی را که به بدنه ماشین خورده بود، بررسی کرد. یکی از تیرها دوسانتی‌متری باک خورده بود. یعنی دو سانت تا انفجار فاصله داشتیم. وقتی به طرف در شاگرد رسید، از خونی که از لای در به بیرون جاری شده بود متوجه اتفاقی که برای من افتاد، شد. من هم که همان موقع خواستم از ماشین پیاده شوم دیدم پایم می‌سوزد و تازه متوجه شدم تیر خوردم. دیدم از پایم خون جاری شده. برادرم ابتدا فکر کرد من مُرده‌ام. گریه‌کنان به سمت جنگل رفت و بر سر خود می‌کوبید. ماشین‌های دیگر که آمدند و دیدند من زنده‌ام او را بازگرداند.

تیر به لگنم خورده بود. با ماشین برادرم به روستا برگشتیم. از آنجا سوار یک ماشین دیگر شدیم و در میانه راه آمبولانس رسید و من را سوار کردند و به زابل بردند. در بیمارستان زابل به ما گفتند نمی‌توانند تیر را از پایم دربیاورند و باید پایم را قطع کنند. همراهانم من را به بیمارستان زاهدان بردند. آنجا گفتند باید برایش مفصل بگذاریم. دیگر بیهوش شدم. عمل شدم و برایم مفصل گذاشتند. روزهای اول به نظر می‌رسید عمل خوب انجام شده اما بعد از یک سال بدنم مفصل را پس زد.

هشت سال اول می‌توانستم با عصا راه بروم اما به مرور بدتر شدم و دیگر نمی‌توانم راه بروم. جای مفصل عفونی شده و از محل عمل چرک و خون بیرون می‌آید. امروز ۱۲ سال از آن ماجرا می‌گذرد و من هیچ پولی برای عمل ندارم.

به خاطر اینکه نمی‌توانم راه بروم شغلی هم ندارم. حتی گواهینامه هم نتوانستم بگیرم. برادرهایم برای کارگری به شهرستان می‌روند اما من نمی‌توانم با آنها بروم. چند سال پیش با طلاهای همسرم یک وانت خریدم که با آن صیفی‌جات به زابل ببرم و بفروشم اما به من گواهینامه ندادند. نتوانستم گواهینامه معلولان را بگیرم. خیلی پیگیری کردیم که سیستم ماشین را مانند ماشین معلولان به بالای فرمان ماشین منتقل کنیم و گواهینامه معلولان را بگیرم اما موافقت نکردند. شنیده‌ام در تهران این کار را انجام می‌دهند اما در شهرستان حرف ما را اصلا گوش نمی‌دهند. فقط من را سر می‌دواندند و دست آخر هم هیچ کاری برایم نکردند.

از مسئولان فرمانداری و استانداری هم نتوانستم کمک بگیرم چون از نظر قانون مجرم شناخته می‌شوم. در تمام این سال‌ها به سختی زندگی کردم. چهار فرزند دارم. اولین فرزندم ۹ سال دارد. دومین فرزندم ۴،۵ سال دارد، سومین فرزندم دو سال دارد چهارمین فرزندم که خیلی کوچک است.

ما با یارانه بچه‌هایمان زندگی می‌کنیم. به همین خاطر بیشتر بچه آوردیم. تحت پوشش بهزیستی هم هستیم اما حقوق بهزیستی را بابت قسط خانه می‌دهیم. ما خانه نداشتیم. بنیاد مسکن برایمان خانه ساخت ولی قرار شد قسط آن را خودمان بدهیم. با حقوق بهزیستی قسط خانه را می‌دهیم و چیزی برایمان باقی نمی‌ماند. در لیست خانه بهداشت هم هستم. اگر خیری به منطقه بیاید، طبق لیست و به نوبت به ما هم آذوقه و کالایی می‌دهند.

آخرین باری که خیران من را به بیمارستان زاهدان بردند گفتند اگر تا یکی، دو سال آینده عمل نکنم و پروتز را عوض نکنند، باید پایم را قطع کنند. هزینه عمل هم بالای ۳۰ میلیون تومان است که ندارم بدهم.

در روستای ما بعد از خشک‌شدن تالاب، مردم یا قاچاق می‌کنند یا برای کار به شهرستان می‌روند. اینجا مهاجرت زیادی به شهرها دارد. خیلی از اهالی اینجا به یزد برای کارگری رفته‌اند یا به کرمان برای پسته‌چینی می‌روند. کارگرها گروه‌گروه می‌شوند و با هم برای کارگری می‌روند اما من نمی‌توانم با آنها بروم».

سوخت‌بری کردم تا هزینه چاپ کتابم را فراهم کنم

اکبر ساکن یکی از روستاهای خاش است و لیسانس دارد. او کتاب تألیف کرده و علاقه وافری به ادبیات، شعر و جمع‌آوری ضرب‌المثل‌ها دارد. کتابش اما وسیله‌ای شد تا او هم به جمع سوخت‌بران بپیوندد. داستان پیش‌رو ماجرای کتاب اکبر است: «برای چاپ کتابم پولی نداشتم. زحمت زیادی برای این کتاب کشیده بودم، ولی به هر دری زدم نتوانستم پولی برای انتشارش به دست بیاورم. هیچ سازمانی هم حمایت نکرد. به اجبار و فقط برای اینکه بتوانم کتابم را چاپ کنم؛ سوخت‌بر شدم. بعد از چند ماه سوخت‌بری به زحمت توانستم پول چاپ کتاب را دربیاورم. اینکه می‌گویند پول سوخت‌بری خوب است برای دولت خوب است نه برای مردم. چهار بار سوخت می‌بری دفعه پنجم جریمه می‌شوی و هر چیزی کاسبی کردی از دست می‌دهی.

من خودم ماشین نداشتم. روی ماشین پسرعمویم کار می‌کردم. یک سرویس من می‌رفتم یک سرویس پسر عمویم. ماشین پسرعمویم پراید بود و در صندلی عقب چند مشک جا می‌دادیم. گازوئیل را با مشک و بنزین را با گالن می‌بردیم. حدودا پنج سال پیش بود. بعد از چند ماه کار و وقتی توانستم پول چاپ کتاب را تا حدودی آماده کنم، توسط هنگ مرکزی دستگیر شدم. هفت میلیون تومان جریمه شدم و هرچه را کار کرده بودم، جریمه دادم. ماشین پسرعمویم هم به پارکینگ فرستاده شد. علاوه بر اینکه باید خرج پسرعمویم را بابت مدتی که ماشین در پارکینگ بود، می‌دادم، هزینه تعمیر ماشین هم روی دستم ماند.

البته شانس با من یار بود که در مدتی که سوخت‌بری می‌کردم به دزدان برنخوردم یا تصادف نکردم و مورد اصابت گلوله قرار نگرفتم. یک روز که به نزدیکی مرز رسیدم ۵۰۰ متر جلوتر از ماشین من، یک ماشین سوخت‌کش به یک ماشین (افغان‌بَر) برخورد کرد و در یک لحظه انفجار اتفاق افتاد و همه افغانستانی‌هایی که سوار ماشین بودند در آتش سوختند. این بدترین صحنه‌ای بود که در طول دوره سوخت‌کشی دیدم. آن‌قدر انفجار بزرگ بود که هیچ کاری از دست ما برنمی‌آمد. تا مدت‌ها بعد از این اتفاق نمی‌توانستم بخوابم.

با همه این مشقات، کتاب را چاپ کردم. برای فروش کتاب به سازمان‌های مختلف مراجعه کردم. یکی از آنها به من گفت به جای اینکه این کتاب را بخرم برای فرزندم چیپس و پفک می‌خرم. باقی سازمان‌ها که اصلا پاسخی به من ندادند. دلسرد شدم و کار تألیف را کنار گذاشتم. دیگر سوخت‌بری هم نکردم. الان به صورت فصلی کارگری می‌کنم. اما بیشتر مردم منطقه ما سوخت‌بری می‌کنند حتی با وجود اینکه اعضای خانواده‌شان را در این راه از دست دادند، باز هم سوخت‌بری می‌کنند چون هیچ شغلی وجود ندارد. در روستای ما آب نیست و دیگر نه کشاورزی مانده نه دامداری. ما برای آب شربمان هم مشکل داریم.

در دوره‌ای که سوخت‌بری می‌کردم توانسته بودم برای همسر و پسرم مقداری وسیله خریداری کنم. مثلا برای پسرم که آن زمان پنج سال داشت، دوچرخه خریدم. پسرم که آن روزها را دیده امروز به من اصرار می‌کند که برو گازوئیل بفروش و دست پر به خانه برگرد. این یک فرهنگی است که از کودکی برای مردم منطقه ساخته می‌شود. مرز برای همه یک آمال و بهشت است. پسرم هر وقت نقاشی می‌کشد؛ یک ماشین سوخت‌بر که من راننده‌اش هستم، عنصر ثابت است. او هر روز را با خیال مرز و رفتن به سمت آن سپری می‌کند. من چگونه می‌توانم آینده او را به مسیر دیگری هدایت کنم؟».

روزی ۲۰ قربانی قاچاق

ملک فاضلی، نماینده مردم سراوان و مهرستان در مجلس، چشم‌پزشک است و به گفته خودش ۴۰ سال در این منطقه طبابت و جراحی کرده و در این مدت هر روز بین پنج تا ۲۰ قربانی قاچاق را دیده یا معالجه کرده است. او امروز به عنوان یک مقام مسئول در قوه مقننه و به عنوان نماینده مردم منطقه سراوان و مهرستان پیگیر مشکلات مردمش است. او در گفت‌وگو با خبرنگار ما می‌گوید: «من چشم‌پزشک هستم. ۴۰ سال است که با تمام کمبود درآمدها و مشکلات در منطقه صفر مرزی ماندم. روزانه تصادفات و تیرخوردگی‌هایی را شاهد بودم. شبی نبود که دو، پنج تا ۲۰ مجروح تصادفات و تیراندازی‌های منجر به فوت نداشته باشیم. گاهی شب تا هشت صبح در اتاق عمل بودم.

متأسفانه باید بگویم شاید تنها ۱۰ درصد از کسانی که در حوزه قاچاق سوخت کار می‌کنند زندگی مطلوبی داشته باشند. چون یک روستایی قدرت تحلیل اقتصادی ندارد که بتواند برای یک کسب‌وکار پیچیده برنامه‌ریزی کند. خیلی از آنهایی که وارد این چرخه شدند ضرر کردند. خیلی از خانواده‌هایی که به قاچاق روی آوردند؛ نان‌آور خود را از دست دادند».

ماجرای قاچاق سازمان‌یافته از سوی برخی مسئولان

محلی‌های زابل می‌گویند بعد از اینکه کارت مرزی با سهمیه مشخص به مرزنشینان داده شد، برخی از مسئولان به دارندگان این سهمیه‌ها می‌گویند به جای آنکه شما خودتان سوخت ببرید کارت را به ما بدهید تا ما کار حمل را انجام دهیم و سود این محموله‌ها را به حساب شما واریز کنیم. اول به مردم می‌گویند در بانک «الف» حساب باز کنید، بعد از یک سال که خبری از واریز سود سهمیه‌ها نمی‌شود می‌گویند در بانک «ب» حساب باز کنید اما باز هم سودی به حساب آنها واریز نمی‌شود. شرکت‌هایی به عنوان شرکت مرزنشین تأسیس می‌شود. این شرکت‌ها وظیفه فروش سهمیه‌ها به طرف افغانستانی و پاکستانی را داشتند اما پول این سهمیه‌ها گم می‌شود و به دست مرزنشینان نمی‌رسد. ملک فاضلی، نماینده مجلس، در واکنش به بازداشت تعدادی از مسئولان منطقه می‌گوید: «تعاونی مرزنشینان سابقه‌ای طولانی دارد. این تعاونی‌ها برای کمک به کسب‌وکار مرزنشینان راه‌اندازی شد. در این مناطق بنا بود عوارض گمرکی بین خود مردم منطقه توزیع شود و مرزنشینان از آن کسب منفعت کنند. جامعه روستایی چون از حق و حقوق خود آگاهی نداشت این تعاونی‌ها تشکیل شد تا به مردم ناآشنا خدمت برساند. اما بعضی مواقع هم دیده می‌شد که افرادی سودجو از این کم‌اطلاعی مرزنشینان استفاده کرده و حق و حقوق آنها را پایمال می‌کردند. به دنبال سلسله اتفاقاتی که در تعاونی‌ها افتاد از سال ۱۳۹۷ به این طرف دیگر سوخت از طریق تعاونی‌ها توزیع نمی‌شود. یعنی تعاونی‌های مرزنشینان به دلیل عدم کارکرد درست، از چرخه نقل و انتقال سوخت حذف شدند.

اخیرا در مناطق مرزی، گذرگاه مرزی ایجاد و پیش‌بینی شده مرزنشینان از این گذرگاه‌ها بتوانند به صورت قانونی عبور کرده و کالاهای خود را در کشورهای همسایه به فروش رسانند. این کار با صدور کارت‌های مرزنشینی انجام می‌شود و ساکنان مناطق مرزی تا شعاع ۵۰ کیلومتر مشمول این طرح می‌شوند و می‌توانند از سهمیه سوخت تعیین‌شده استفاده کرده و آن را در بیرون مرز بفروشند. این طرح که از سوی سپاه انجام شده است، به نام طرح رزاق شناخته می‌شود. امروز مردم شهرستان درخواست دارند که محدوده این طرح گسترده‌تر شود و تا شعاع صد کیلومتر را شامل شود. اما برای اینکه با حوادث مشابهی که در ماجرای تعاونی مرزنشینان شاهد بودیم مواجه نشویم، لازم است که نظارت‌ها افزایش یابد».

از این پس وزارت نفت می‌فروشد؛ سازمان هدفمندی پول آن را به مرزنشینان می‌دهد

محمد سرگزی، نماینده مردم زابل و زهک که دکترای حقوق جزا دارد و پیش‌تر دادستان زابل بوده نیز درباره پرونده مسئولان بازداشت‌شده، جزئیاتی نگفت و اشاره می‌کند که این موضوع را باید از مراجع قضائی بپرسیم.

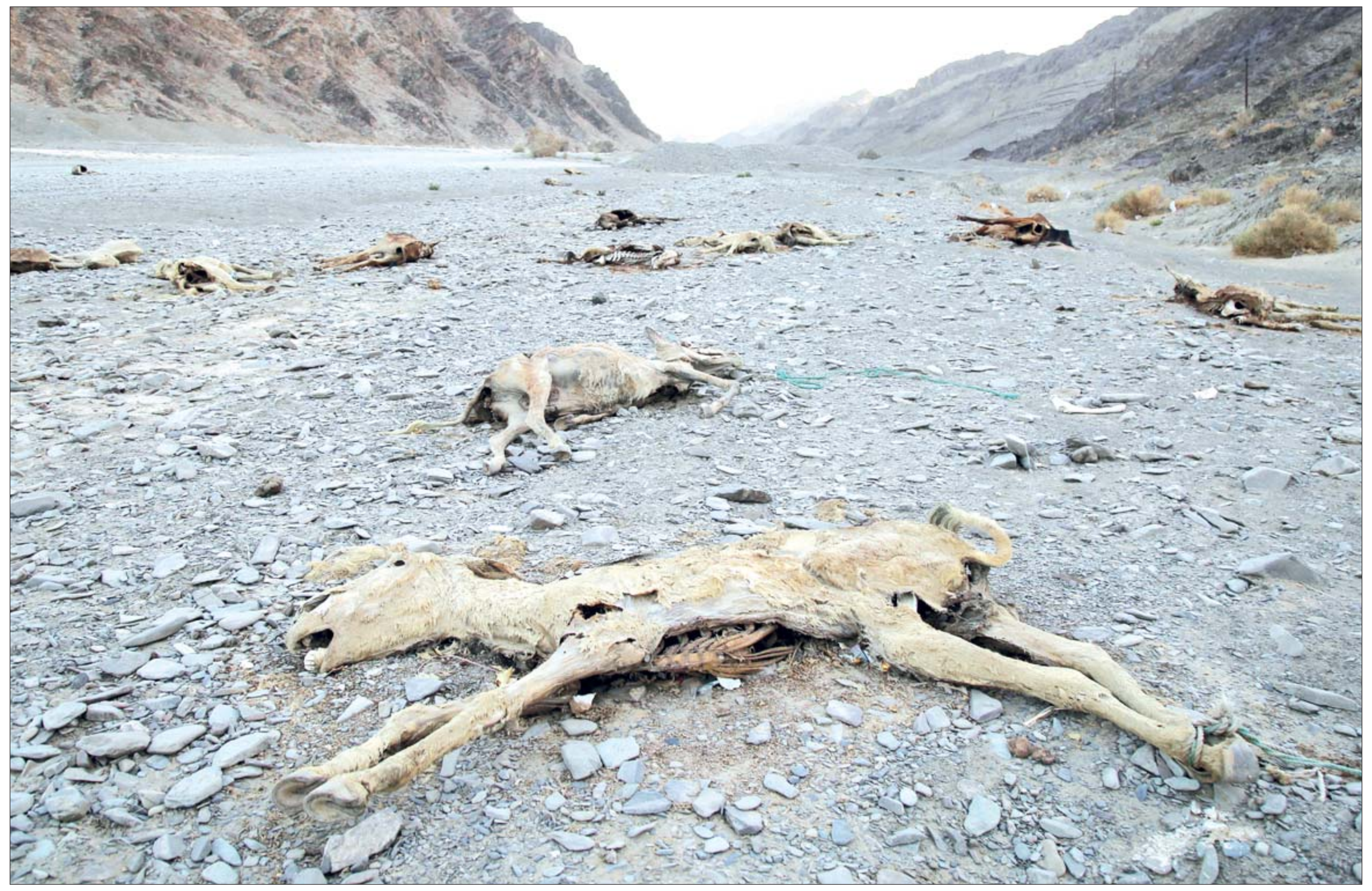
او می‌گوید: «در منطقه ما هم مواردی وجود داشته و اتهاماتی مطرح شده اما اینکه در چه مرحله‌ای از رسیدگی است؛ اطلاعی ندارم. در گذشته تعاونی‌های مرزنشین اقدام به فروش سهمیه سوخت مرزنشینان می‌کردند که بعضا مشکلات و سوءاستفاده‌هایی به وجود آمد.

اما امروز مجموعه وزارت نفت با همکاری بخش امنیتی وزارت کشور سامانه‌ای را تعریف کرده‌اند که در آن خانوارهای مرزنشین تا شعاع ۲۰ کیلومتری مرز احصا شده‌اند. به‌این‌ترتیب وزارت نفت پس از فروش سهمیه‌ای از سوخت، مبالغی را در قالب یارانه به مرزنشینان تخصیص می‌دهد.

این طرح براساس مصوبه هیئت وزیران تحت عنوان فروش سوخت مرزنشینان آغاز شده است. سازمان هدفمندی یارانه‌ها نیز متولی است که بخشی از پولی را که وزارت نفت از محل فروش سوخت مرزنشینی تحصیل می‌کند، به حساب مرزنشینان واریز کند. سامانه هفته گذشته باز بوده، ثبت‌نام‌ها انجام شده است، اما یک تعدادی از افراد هنوز موفق به ثبت‌نام نشده‌اند؛ بنابراین پیگیری کردیم که سامانه این هفته باز شود تا باقی افراد نیز بتوانند ثبت‌نام کنند.

ما در منطقه با دو مسئله مواجه هستیم؛ یکی بحث سوخت مرزنشینان است که در مصوبه هیئت وزیران آمده، اما بحث دوم موضوعی است که مورد درخواست مرزنشینان است و آن سوخت مازاد نیاز آنهاست. برای مثال فردی وسیله نقلیه‌ای دارد که سهمیه سوخت آن مازاد نیازشان است یا سهیمه نفتی می‌گیرند، آن را صرفه‌جویی کرده و می‌خواهند این سهمیه مازاد را بفروشند. امروز این مجال در اختیار آنها نیست و آنچه امروز مورد بحث است موضوع دوم است».

عکس‌ها: صادق سوری



ردپای پاکستان در حادثه سراوان

محمودرضا افشاریان، مدیرکل دفتر پیشگیری از قاچاق سوخت ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، در گفت‌وگو با «شرق» درباره خلأهای اجرای طرح رزاق در ماه‌های گذشته در پاسخ به این پرسش که چرا به جای تأمین روزانه پنج میلیون لیتر سوخت که در طرح دیده شده در سه ماه گذشته در مجموع تنها دو میلیون لیتر تأمین شده است، گفت:

«این طرح برای مدت یک ماه و به صورت آزمایشی اجرا شد و قرار بود روزانه یک میلیون لیتر سوخت برای این طرح تحویل مرزنشینان شود اما به دلیل مشکلاتی که وجود داشت این میزان سوخت تأمین نشد و در مدت زمان ذکرشده دو میلیون و ۶۰۰ هزار لیتر تأمین شد.

شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی آمادگی تأمین حجم پیش‌بینی‌شده را داشت اما به دلیل مشکلات قیمتی این امر محقق نشد.

از آنجایی که سوخت مورد نظر از مبدأ بندرعباس تأمین می‌شد به لحاظ مسافت طولانی هزینه آن بالا رفت؛ بین قیمت سوخت تأمین‌شده با سوختی که خارج از مرز فروخته می‌شد قابل رقابت نبود.

بنابراین برای سوخت‌برها در آن مقطع چندان صرف اقتصادی نداشت که نفت‌گاز برای لیتری شش‌هزارو ۵۰۰ تومان از جایگاه‌های مرزی بخرند و با اختلاف ناچیزی بفروشند لذا هم‌اکنون در حال مذاکره و تشکیل جلسات هستیم تا مشکلات حادث‌شده رفع شود و مجددا شاهد رونق فروش از طریق گذرگاه‌های در نظر گرفته‌شده باشیم، با رفع موانع و تخصیص سهمیه بیشتر می‌توان شاهد این باشیم که تعداد معابر بیشتری در مرز فعال شود.

جلسات بعدی درباره اجرای طرح رزاق قرار است در سطح وزرا برگزار شود تا مشکل‌های سر راه برطرف شود. در طرح رزاق، معابری مشخص شده که دارندگان کارت رزاق می‌توانند از آن محل تردد کنند. بنابراین افرادی که کارت طرح رزاق ندارند نمی‌توانند از این معابر عبور کنند.

در حال حاضر آماری که برای قاچاق سوخت در سطح کشور اعلام می‌شود حدود هشت میلیون لیتر در روز است اما من معتقدم قاچاق کمتر از این عدد است.

در حادثه سراوان نیز به دلیل آنکه معابر غیررسمی از سوی پاکستان بسته شده بود، آن اتفاق ناگوار رخ داد».

دلایل عدم تأمین سوخت مردم مرزنشین چه بود؟

محمد محبی، دبیر کمیسیون برنامه‌ریزی هماهنگی و نظارت بر مبارزه با قاچاق کالا و ارز سیستان‌وبلوچستان در گفت‌وگو با «شرق» به موانع اجرای طرح رزاق اشاره کرد و چرایی تصمیم به اجرای این طرح را توضیح داد: «طرح رزاق یک طرح امنیتی و اقتصادی است. نکته مهم این است که در استان سیستان‌وبلوچستان به دلیل وجود گذرگاه‌های متعدد و فعالیت گروهک‌های معاند و شبکه‌های مافیایی، مخاطرات زیادی در استان شکل گرفته است. در واقع ورود گروه‌های معاند اغلب با پوشش قاچاق سوخت صورت می‌گیرد به‌طوری‌که درباره گروهک ریگی که تا کرمان هم رسیدند از این پوشش استفاده شده بود. ازاین‌رو با استقرار نیروهای قدس سپاه در مرز عملیات انسداد و کنترل مبادی مرزی در دستور کار قرار گرفت و خوشبختانه با همکاری پاکستان، معابر غیررسمی از سوی ایران و پاکستان بسته شد.

در کنار این عملیات پایانه‌های رسمی و بازارچه‌های مرزی از سوی دو کشور ایجاد شد. با توجه به نیاز مردم منطقه در دو کشور و ارتباط و دادوستدی که سال‌ها بین آنها شکل گرفته، هر چقدر تعداد پایانه‌ها و بازارچه‌های مرزی را بیشتر کنیم مردم می‌توانند به صورت قانونی مایحتاجشان را تأمین کنند. اولین مصوبه هیئت وزیران هشتم شهریور ۹۰ به تصویب رسید که جایگاه‌هایی احداث شود تا با تأمین نیاز کشور مقابل از حجم قاچاق سوخت بکاهد. این طرح در سال‌های گذشته چندین‌بار تغییر کرد. تا اینکه در نیمه دوم امسال اصلاح نهایی صورت گرفت.

اولین استانی که برای اجرای پایلوت طرح رزاق انتخاب شد سیستان‌وبلوچستان بود که قرار بود روزانه پنج میلیون لیتر سوخت به جایگاه‌های تعیین‌شده تخصیص یابد تا از این طریق حجم قاچاق سوخت را کنترل کنیم. ابتدا روزانه پنج میلیون لیتر تأمین سوخت مرزی پیش‌بینی شده بود اما چون زمان اجرای طرح زمستان بود و مصرف داخلی در زمستان بالاست قرار شد با یک میلیون لیتر در روز این طرح آغاز شود. اما از روزی که این طرح اجرائی شد، یعنی ۷ دی ماه ۱۳۹۹، تاکنون یک‌میلیون‌و ۸۰۰ هزار لیتر در مجموع سوخت تحویل داده شد. شاید یک مقدار بیشتر از این عدد خرید کرده باشند اما هنوز تحویل داده نشده است.

مشکلی که در اجرای این طرح وجود داشت این بود که تعیین مبدأ بندرعباس برای تحویل سوخت بود. به دلیل مسافت زیاد، هزینه حمل به قیمت تمام‌شده اضافه می‌شد و به اندازه قیمت قاچاق تمام می‌شد. بنابراین عملا هیچ استقبالی هم از سوی مردم وجود نداشت. باوجوداین، مردم حتی با ۱۰۰ تک تومان سود همراهی کردند و خرید انجام دادند».