

شیمیا جهانپخش

خیرنگار

سفر معمولاً شب‌ها در دل جاده‌های خاکی و فرعی منتهی به مرز شروع می‌شود. بارشان بشکه‌های گازوئیل است. از هیچ چیز نمی‌ترسند. اسم شان روشن‌شان است (شوتی) یعنی سریع. استارت که می‌زنند تا رسیدن به مقصد هیچ چیز باعث نمی‌شود ترمز کنند.

اغلب رانندگان شوتی از حدود، ۱۲ سالگی وارد این حرفه می‌شوند. کوچکنرها از کمک رانندگی شروع می‌کنند. عمق را می‌پایند تا اگر ماشین‌های نیروی انتظامی نزدیک شدند به راننده هشدار دهند. تا چند سالی کمک رانده‌اند و اگر جان سالم به در ببرند در نهایت یک شوتی می‌شوند که هر روز در مسیر مرگ قدم بر می‌دارد.

خودشان می‌گویند برای ما فرقی ندارد تصادف کنیم یا هدف گلوگاه قرار بگیریم اما هرگز تا رسیدن به مقصد توقف نمی‌کنیم. اگر ترمز کنیم تمام هست و نیستمان را از دست می‌دهیم و این برایمان با مردن فرقی ندارد. به ما می‌گویند قاچاقچی اما همین‌ها باید در نقطه صفر مرزی زندگی کنند که بدانند وقتی کار نداریم و شکم زن و بچه‌هایمان گرسنه است مجبوریم حتی در ازای جانمان این کار را انجام دهیم تا شرمنده نباشیم. باور کنید ما قاچاقچی نیستیم فقط کار نداریم و گرسنه‌ایم.

■ **شوتی هستیم چون شغل نداریم**

درازهی، یکی از شوتی‌های منطقه بلوچستان که بیشتر از ۱۰ سال است هفته‌ای دو بار به دل جاده‌ها می‌زند به «ایران» می‌گوید: بیشتر شوتی‌های استان ما کار سوختری انجام می‌دهند. اما این کار را قاچاق نمی‌دانیم چون مردم مرزنشین هیچ شغلی ندارند و مجبور و این کار هستند. در کل منطقه از زاهدان گرفته تا چابهار شما نمی‌توانید یک سقف را پیدا کنید که ۱۰ نفر زیر آن مشغول به‌کار باشند. هیچ کار تولیدی در استان وجود ندارد و بیشتر بچه‌ها مجبوره ترک تحصیل هستند تا از طریق جابه‌جایی سوخت بتوانند کمک خرج خانواده هایشان باشند. سن شوتی‌ها از ۱۰الی ۱۲ سالگی شروع می‌شود شما قضاوت کنید بچه با این سن چرا باید این کار خطرناک را انجام دهد.

این راننده شوتی از نقش تفاوت نرخ ارز در قاچاق سوخت می‌گوید: پول ایران به لحاظ بین‌المللی ارزش کمی دارد به‌همین خاطر خیلی از کشورا خواهان خرید سوخت و بهای اندک هستند. البته ما سوخت را در مرز به واسطه‌ها در پاکستان تحویل می‌دهیم. یک بشکه ۲۰۰ لیتری گازوئیل در مرز بین ۸۰۰ تا ۹۰۰ هزار تومان است و ما خبری از قیمت آن در آن طرف مرز نداریم. می‌دانیم سود کمی نصیبمان می‌شود اما مجبوریم چون درآمدی به غیر از مبادله سوخت نداریم.

۱۰ سال است که این کار را می‌کنم و خانواده‌ام هم از دیرباز این کار را می‌کردند اما هیچ وقت ندیدم هیچ کدام از سوخت کش‌ها بتوانند یک آجر روی آجر بگذارند و چیزی به مال شان اضافه کنند. استهلاک این کار زیاد است و اگر یک بار خودرو را بگیرند حدود ۱۰۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان جریمه باید پرداخت کنیم.

یعنی کل هستی ما بر باد می‌رود.

■ **قاچاق سازمان یافته نمی‌کنیم**

درازهی ادامه می‌دهد: مرزهای منطقه سیستان مسدود شده‌اند و جابه‌جایی سوخت فقط درمنطقه بلوچستان انجام می‌شود به‌همین خاطر مهاجرت به این منطقه زیاد است. سوختی که قاچاق می‌شود دست‌به‌دست به استان می‌رسد و تولید خود استان نیست. این سوخت از استان‌های مرکزی به کرمان می‌آید و از آنجا به بم منتقل شده و از ایرانشهر و زاهدان وارد استان می‌شود. در واقع این دو شهر مبدأ ورودی سوخت به استان هستند. البته از سمت خراسان نیز سوخت به زابل می‌آید.

او که دو کودک خردسال دارد از نگرانی‌هایش می‌گوید: شاید شوتی فقط یک اسم باشد اما ما جانمان را برای این کار گذاشتیم و مجبوریم برای سیر کردن شکم زن و بچه‌هایمان این کار را بکنیم. اغلب خودروهایی که از آن استفاده می‌کنند خودروهای ۱۶۰۰ هستند که اخیراً گران شده‌اند به‌خاطر همین ما توان خرید نداریم و بزودی همین کار را هم از دست می‌دهیم. هر بار که می‌رویم تا برگردیم خانواده‌هایمان صد بار مرگ را جلوی چشمان شان می‌بینند. مسئولان می‌دانند که ما قاچاق سازمان یافته انجام نمی‌دهیم و فقط برای سیر کردن شکم‌مان این کار را می‌کنیم اما نمی‌دانم چرا کاری برای اینکه هر دو طرف به‌خواسته هایشان برسند، انجام نمی‌دهند. آنها راهی برای درآمدزایی پیش پای ما نگذازدن ما هم دیگر این کار را نمی‌کنیم.

■ **۲۰ سال است که مرگ تعقیبم می‌کند**

اسلام، یکی دیگر از کسانی است که ۲۰ سال سوخت جابه‌جا می‌کرده و حالا که پا به سن گذاشته پسرش راهش را ادامه می‌دهد.او به «ایران» می‌گوید: اگر کارت‌های بازگانی که به ما دادند فعال بود این اتفاقات نمی‌افتاد. از سرانوان تا مرز راه طبیعی و قانونی یک ساعت



راندن تا مرز با نهایت سرعت و بدون توقف

جان شوتی‌ها روی پدال گاز

شوتی‌ها در مسیر مرز

است اما شوتی‌ها از ترس دستگیری مجبورند از راه‌های فرعی بروند که گاه ۴۸ تا ۷۲ ساعت زمان می‌برد. در این مسیر خطرات زیادی وجود دارد و خیلی‌ها می‌میرند. ۲۰ سال این راه را رفته‌ام و آمده‌ام. از رانندگانی که زنده زنده در آتش سوختند تا جوان‌هایی که در تابستان‌های گرم صحرا از تشنگی در مسیرها تلف شدند به چشم دیده‌ام و می‌دانم این راه عاقبتی ندارد اما چون هیچ شغلی در استان وجود ندارد جوانم را راهی همین جاده‌ها کرده‌ام.

او که از کم توجهی به مرزنشینان گلایه‌مند است، ادامه می‌دهد: چندی پیش سپاه پاسداران طرحی تحت عنوان به‌کارگیری نیروهای بومی برای امنیت مرزها را اجرا کرد تا نیروهای بومی در حفظ امنیت مرزها مشارکت داشته باشند اما به‌جای آن شرایط ویژه‌ای را برای آنان لحاظ کرد. بر این اساس یک سری برگه‌ها که به «کارت هماهنگی» معروف است در اختیار رؤسای قبایل قرار گرفت تا



■ **یک راننده شوتی: ۱۰ سال است که این کار را می‌کنم و خانواده ام هم از دیرباز این کار را می‌کردند اما هیچ وقت ندیدم هیچ کدام از سوخت کش‌ها بتوانند یک آجر روی آجر بگذارند و چیزی به مال شان اضافه کنند. استهلاک این کار زیاد است و اگر یک بار خودرو را بگیرند حدود ۱۰۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان جریمه باید پرداخت کنیم. یعنی کل هستی ما بر باد می‌رود**

■ **دبیر کمیسیون ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در سیستان و بلوچستان:** بالا توجه به اینکه در شهرستان‌های سراوان و مهرستان خلأ مطلق

مرزی وجود دارد عمده قاچاق سوخت از این دو حوزه است. وقتی مردم اینجا هیچ شغلی ندارند مجبور به این کار هستند. این استان یکی از استان‌های جوان کشور و در عین حال بیکار است و هیچ اشتغالی برای مردم محلی ایجاد نشده

افراد بتوانند با استفاده از آن مقداری سوخت را به‌صورت قانونی بفروشند اما متأسفانه به‌دلیل نبود نظارت کافی رؤسای قبایل به جای اینکه این برگه‌ها را به افراد طایفه بدهند دچار مشکل شده باشد تعمیر می‌کنیم. تقویت موتور هزینه‌بر است و برای ما صرف نمی‌کند.سرعتمان زیاد است چون می‌دانیم اینستادن مساوی است با از دست دادن همه زندگی‌مان. به خدا ما پولدار نیستیم برایمان فرقی نمی‌کند که صبر کنیم و همه زندگی‌مان را از دست بدهیم یا تصادف کنیم و بمیریم. او خطاب به مسئولان می‌گوید: کارت‌های هماهنگی فقط به ساکنان ۴۰ کیلومتری مرز داده می‌شود اما خیلی از روستاهای ۴۰ کیلومتری مرز خالی از سکنه است. ساکنان سراوان، جالق، گشت و دیگر شهرهای جنوبی

■ **پنجشنبه ۸ آبان ۱۳۹۹**

■ **سال بیست و ششم**

■ **شماره ۷۴۷۸**

از استان‌های همجوار و استان‌های مرکزی است، ادامه می‌دهد: در سال‌های اخیر اغلب نفتکش‌هایی که از استان‌های مرکزی مانند تهران، شیراز و... به سیستان و بلوچستان می‌آمدند سوخت قاچاق را براحتی با یک بارنامه جعلی وارد استان می‌کردند اما ما توانستیم با نصب سامانه کنترل در ۵ گلوگاه اصلی استان اطلاعات هر محموله را که از انبارهای نفت کشور به مقصد سیستان و بلوچستان می‌آید در ورودی‌های استان مشاهده کنیم. از زمانی که این سامانه در مبادی ورودی استان مستقر شده نزدیک به ۸۰۰ نفتکش قاچاق شناسایی شده است. در واقع هدف ما این بود که بتوانیم سر شاخه‌های اصلی قاچاق سوخت را ردیابی کنیم. ما معتقدیم سوخت قاچاق توسط شوتی‌ها از استان خارج نمی‌شود بلکه این کار در حجم گسترده صورت می‌گیرد.

محی بیشترین فعالیت شوتی‌ها را مربوط به دو حوزه سراوان و مهرستان می‌داند و می‌گوید: در بررسی‌های انجام شده مصرف گازوئیل یک روز در تمام بخش‌های صنعت، کشاورزی، مصرفی و... ۴ میلیون لیتر بوده است در حالی که در برآوردهای انجام شده روزی ۹ تا ۱۰ میلیون لیتر گازوئیل توسط قاچاقچیان از استان خارج می‌شود. با توجه به اینکه در شهرستان‌های سراوان و مهرستان خلأ مطلق مرزی وجود دارد عمده قاچاق سوخت از این دو حوزه است. یعنی وقتی مردم اینجا هیچ شغلی ندارند مجبور به این کار هستند. این استان یکی از استان‌های جوان کشور و در عین حال بیکار است در واقع هیچ اشتغالی برای مردم محلی ایجاد نشده و جوان‌ها ناچار به شوتی هستند.

دبیر کمیسیون ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در سیستان و بلوچستان می‌افزاید: مشکلات مردم مناطق مرزی را می‌دانیم به همین جهت با نظارت سپاه و هماهنگی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز برنامه‌ای در قالب طرح «قزاق» که همان طرح «ساماندنی گذرگاه‌های مرزی» است تدوین شده تا این مشکلات برطرف شود البته به علت برخی مشکلات این طرح هنوز به مرحله اجرا نرسیده است.

■ **شوتی‌ها قربانی اند**

«محمد محبی»، دبیر کمیسیون ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در سیستان و بلوچستان و پاسداران طرحی تحت عنوان به‌کارگیری دیگر زمانی که ما سوخت را تحویل می‌دهیم هیچ پول نقدی به ما داده نمی‌شود. آنها از طریق واسطه‌هایی که در استان دارند بعد از تحویل دادن و برگشتن به شهر پولمان را پرداخت می‌کنند و خیلی وقت‌ها هم پولمان را نداده‌اند. هر چه خریداری‌گویی باید قبول کنیم. در حال حاضر آنها با ریال از ما خرید می‌کنند به‌خاطر همین مقدار پولی که هرروز

سیستان و بلوچستان استان‌های مرکزی

ارز در سیستان و بلوچستان علت اجرا نشدن این برنامه را همکاری نکردن وزارت نفت می‌داند و می‌گوید: در پیگیری‌های انجام شده تا کنون موفق نشده‌ایم سوختی را از وزارت نفت دریافت کنیم. ما قصد داریم با اجرای این برنامه سوخت را با قیمت مناسب در اختیار مرزنشینان قرار دهیم و با مجاز دانستن ترده این افراد با خطر کمتری بتوانیم بحث صادرات سوخت با قیمت مناسب را داشته باشیم. سوختی که توسط شبکه قاچاق وارد استان می‌شود با قیمت چندین برابر در مرزها فروخته می‌شود و عملاً سودی نصیب شوتی‌ها و مرزنشینان نمی‌شود به همین جهت می‌خواهیم سوختی را در اختیار مرزنشینان قرار دهیم که سوخت قاچاق نیست و شرکت نفت با یک قیمت تعادلی منطقه آن در اختیار مرزنشینان قرار می‌دهد. در واقع با هر بار سوخت‌گیری قاچاق سود نصیب شبکه قاچاق می‌شود و چیزی به مرزنشینان نمی‌رسد.

وی در خصوص سوءاستفاده‌های احتمالی از این طرح می‌گوید: برای جلوگیری از سوءاستفاده از این طرح تمام اطلاعات مرزنشینیانی که قرار است در این گذرگاه‌ها فعالیت کنند در سامانه ثبت شده و سوخت مستقیماً در اختیار خود مرزنشینان قرار می‌گیرد. در واقع سرطایفه‌ها در این موضوع دخیل نیستند و ما به طور دقیق می‌دانیم که قرار است کدام فرد از کدام خانواده در چه ساعتی با چه ماشینی سهمیه خود را بفروشد. زمان‌بندی و منطقه‌بندی مشخص شده و ما به‌دنبال این هستیم که معیشت مرزنشینان را بهبود بخشیم اما نمی‌خواهیم که منشأ این کار سوخت قاچاق باشد. قرار است در این طرح سوخت با قیمتی مناسب در مرز عرضه شود تا مرزنشینان بتوانند با فروش آن درآمدی داشته باشند. باید برای مرزنشینان فکری اساسی کنیم.

محبی با اشاره به اینکه بالغ بر ۵۰۰۰ شوتی در استان فعالیت می‌کنند، می‌افزاید: اگر ما بجواییم مرز را ببندیم عملاً ۵۰۰۰ خانواده را بی‌درآمد کرده‌ایم پس ما نمی‌توانیم تا زمان که شغلی برای آنها تعریف نکرده‌ایم جلوی کار آنها را بگیریم. البته برای شوتی‌هایی که در محروهای مواصلاتی استان خطر ایجاد می‌کنند مصوباتی داشتیم و ماشین آنهاست که ما متوقف می‌شود اما می‌دانیم که باید برای مرزنشینان فکری اساسی کنیم. ما ۱۵۰۰ کیلومتر مرز داریم و هر میزان هم که در سیستان و بلوچستان کنترل‌ها تشدید شود تا استان‌های دیگر با ما همکاری نکنند نمی‌توانیم کاری انجام دهیم. شوتی‌ها تنها مهره‌های کوچک قاچاق سوخت هستند و اگر به‌دنبال راه حل اساسی هستیم باید از منشأ جلوی قاچاقی سوخت گرفته شود.

درواقع پیشگیری یعنی اینکه از مبدأ، سوخت را به‌صورت مدیریت شده تخصیص دهند تا عرضه خارج از شبکه اتفاق نیفتد.

چابهار دوباره از تحریم‌های امریکا مستثنی شد

گروه ایران زمین- دولت امریکا پیش از سفر اخیر وزرای خارجه و دفاع این کشور به هند، به دهلی نو اعلام کرده است که برنامه هند برای توسعه بندر چابهار در ایران تحت تأثیر تحریم‌های امریکا علیه ۱۸ بانک ایرانی قرار نخواهد گرفت.

به‌گزارش ایرنا، نشریه هندی «آناندا بازار» اعلام کرد که واشنگتن به دهلی نو پیام داده است فعالیت‌های مالی ۱۸ بانک ایرانی که در لیست سیاه تحریمی امریکا قرار دارند، صرفاً به‌دلیل اهمیت ویژه پروژه چابهار ایران برای هند از ملاحظات تحریمی مستثنی می‌شوند.

براساس این گزارش، دولت امریکا پیش از نشست «۲+۲» هند و امریکا که با حضور مایک پمپئو و مارک اسپر وزیران خارجه و دفاع امریکا با همتایان هندی‌شان برگزار شده بود، چنین پیامی را به دولت هند داد.



خروج کالاهای اساسی از مرز مهران ممنوع است

ایلام- مدیرکل گمرک استان ایلام گفت: صادرات کالاهای اساسی و اقلام ضروری که به طور مستقیم با سفره مردم ارتباط دارد، از مرز بین‌المللی مهران ممنوع است.

به گزارش ایرنا، روح‌الله غلامی اظهار داشت: این ممنوعیت شامل کالاهای اساسی از جمله برنج، گوشت، مرغ، قند و شکر و دیگر کالاهای ضروری است که ارتباط مستقیم با سفره و معیشت مردم دارد.

وی افزود: روزانه به طور متوسط ۳۰۰ کامیون حامل کالاهای صادراتی و بازرگانی از مرز بین‌المللی مهران پس از تشریفات گمرکی به کشور عراق صادر می‌شود که تمامی این کامیون‌ها قبل از خروج از مرز بازرسی شده و در صورت برخورد با موارد مشکوک این موضوع در دست بررسی قرار خواهد گرفت. مدیرکل گمرک استان ایلام با اشاره به میزان صادرات محصولات کشاورزی از مرز مهران یادآور شد: از ابتدای سال جاری تاکنون ۴۸ هزار و ۱۶۹ تن انواع محصولات کشاورزی (صیفی جات) به ارزش بیش از ۲۴ میلیون و ۷۸۰ هزار دلار از مرز بین‌المللی مهران به عراق صادر شده است. به گفته غلامی صادرات این میزان محصولات کشاورزی پس از حدود سه ماه و نیم تعطیلی مرز مهران انجام شده است. مدیرکل کل گمرک استان ایلام ادامه داد: اقلام خوراکی، مصنوعات پلاستیکی، شیشه جات، قطعات و محصولات خودرویی، فولاد، سرامیک، کاشی و مصالح ساختمانی از جمله موارد صادراتی تاجار ایرانی از گمرک مهران به آن سوی مرز است.

بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور در جاسک احداث می‌شود

بندرعباس - استاندار هرمزگان گفت: در جلسه شورای توسعه سواحل مکران، طرح اولیه احداث بزرگ‌ترین بندر تجاری جدید کشور در جاسک مطرح و مقرر شد سریعاً با هماهنگی وزارت راه، سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان برنامه و بودجه اقدامات اولیه در این راستا انجام شود. جلسه شورای توسعه سواحل مکران به ریاست اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس جمهوری و با حضور استانداران هرمزگان و سیستان و بلوچستان و وزرای راه و شهرسازی، آموزش و پرورش، ارتباطات و فناوری اطلاعات، رئیس سازمان امور اداری و استخدامی، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، رئیس سازمان توسعه تجارت و رئیس سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد. فریدون همتی، استاندار هرمزگان در خصوص این جلسه، عنوان کرد: در این نشست گزارشی از روند برنامه‌های در دست اقدام توسعه سواحل مکران در قالب پروژه‌های عمرانی، زیرساختی و توسعه‌ای، اشتغال و بهبود فضای کسب و کار و توسعه علم و فناوری ارائه و بر تسریع در فرآیند این کارها تأکید شد. وی ادامه داد: همچنین طرح احداث بزرگ‌ترین بندر تجاری جدید کشور در جاسک مطرح و مقرر شد سریعاً با هماهنگی وزارت راه، سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان برنامه و بودجه مدیریت و برنامه‌ریزی اقدامات اولیه در این راستا انجام شود.

شرکت توزیع نیروی برق غرب مازندران دستگاه اجرایی بر تر در پدافند غیرعامل استان

ساری - احمد حسین زادگان، استاندار مازندران با اهدای لوح تقدیری به مهندس کیوان فرح زاد، مدیرعامل «شرکت توزیع نیروی برق غرب مازندران» از این شرکت به‌عنوان دستگاه برتر استان در پدافند غیرعامل قدردانی کرد. مهندس کیوان فرح زاد، مدیرعامل شرکت توزیع نیروی برق غرب مازندران در این باره گفت: آنچه مردم و مشتریان از صنعت برق انتظار دارند عملگرایی است و تلاش همکاران ما بر این بوده در بحث پدافند غیرعامل باید فعالیت‌های عملیاتی و گسترده‌ای انجام شود. وی افزود: اجرای مانورهای جهادی و عملیاتی به‌صورت مستمر نتایج ارزنده‌ای در مدیریت بحران دارد که این مهم به‌صورت مستمر و دقیق انجام شده و خواهد شد.

نبض تند صادرات در پایانه‌های مرزی سیستان و بلوچستان

زاهدان - مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان سیستان و بلوچستان از صادرات ۷۰۵ هزار و ۴۸۳ تن کالا توسط ۲۹ هزار و ۸۶۵ دستگاه کامیون در پایانه‌های مرزی میلک و میرجاوه در هفت ماه نخست سال جاری با وجود شیوع ویروس کرونا خبر داد.

ایوب کرد اظهار داشت: مجاورت این استان با منطقه ژئوپلیتیک خلیج فارس و آب‌های بین‌المللی، همسایگی با کشورهای پاکستان و افغانستان، همجواری با حوزه شبه قاره هند و همچنین امکانات بالقوه اقتصادی و ترانزیتی از جمله پایانه‌های مرزی موجب ایجاد موقعیت تجارتی فرامرزی ممتاز برای استان شده است به طوری که با وجود شیوع ویروس کرونا شاهد رونق مرزها هستیم. وی ادامه داد: ۲۲۷ هزار و ۷۸۲ تن از مجموع کالاهای صادراتی سیستان و بلوچستان در هفت ماه سال جاری سهم پایانه مرزی میلک و ۲۷۷ هزار و ۷۰۱ تن نیز سهم پایانه مرزی میرجاوه است. مدیر کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان سیستان و بلوچستان افزود: مواد غذایی، سیمان، مواد سوختی، گازمایع، قیر و حلال شیمیایی عمده کالاهای صادر شده از طریق پایانه‌های مرزی میلک و میرجاوه در این مدت را تشکیل می‌دهند. کرد اظهار داشت: همچنین ۱۲۵ هزار و ۸۰۴ نفر مسافر نیز در هفت ماه سال جاری از پایانه‌های مرزی میلک و میرجاوه تردد کردند. وی مجموع ترانزیت و واردات از پایانه‌های مرزی میلک و میرجاوه در این مدت را به ترتیب ۳۲۷ هزار ۶۰۸ تن و ۳۹ هزار و ۳۱۰ تن کالا عنوان کرد.