

## بررسی عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت در استان سیستان و بلوچستان

حامد هرناشکی<sup>1</sup>

تاریخ دریافت: 1399/05/30 تاریخ پذیرش: 1399/06/07

صفحات از 1 تا 25

### چکیده

قاچاق به عنوان یک پدیده نامطلوب اقتصادی و معضلی ملی ابعاد مختلفی به خود گرفته، عوامل متعددی در شکل گیری آن دخیل اند و بی تردید گام نخست در رفع و مبارزه با این عوامل، شناسایی آن ها هست. از آنجایی که قاچاق سوخت قاچاق سرمایه ملی و یکی از انواع پراهمیت قاچاق بوده هدف این پژوهش بررسی عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت در استان سیستان و بلوچستان است. برای این منظور پس از بررسی ادبیات تحقیق و مطالعات مشابه، عوامل مؤثر بر کاهش شناسایی و سپس بعد از تحلیل این عوامل در استان، تأثیرگذارترین عوامل شناسایی شدند. روش تحقیق مقاله از نوع توصیفی-تحلیلی بوده است و اطلاعات به روش کتابخانه‌ای جمع‌آوری شده است. بررسی‌های اولیه نشان از آن دارد که علل اصلی و مهم قاچاق سوخت، در مرزهای استان، نبود اشتغال، محرومیت شهرهای مرزی، امنیت اقتصادی ضعیف و سودآوری قاچاق هست که این عوامل در کنار موضوعاتی مانند چند نرخ بودن ارز و نوسانات شدید آن، نبود عزم ملی برای مبارزه با قاچاق سوخت، مراودات ناشی از پیوندهای قومی در استان، محدودیت‌های قانونی جهت سرمایه‌گذاری در استان، قیمت‌گذاری نامناسب سوخت در کشور، فقر، خشک‌سالی‌های دوره‌ای، نوع نگاه به مرز، تفاوت قیمت‌های دو سوی مرز و ... تشدید شده است. نتایج شامل ارائه میزان اولویت تأثیر ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی، قانونی و بر قاچاق سوخت در استان سیستان و بلوچستان بود.

واژگان کلیدی: قاچاق، قاچاق سوخت، سیستان و بلوچستان

---

<sup>1</sup> کارشناسی ارشد مهندسی کامپیوتر نرم افزار

## مقدمه

یکی از مشخصات اقتصاد سالم، فقدان یا سطح پایین قاچاق در آن هست (فریب و گیوربو، 2006) قاچاق سوخت در ایران به دلیل سود ناشی از آن از شکل پراکنده به یک پدیده سازمان یافته تبدیل شده است. بدون شک زمینه آن ریشه در تفاوت قیمت فرآورده‌های نفتی در دو سوی مرز دارد و این عمل موجب شده است تا دلالتان و سودجویان با خریدوفروش و انتقال این سرمایه ملی، سودهای کلانی به دست آورند. چنانچه بخواهیم به تأثیرات اقتصادی و اجتماعی قاچاق سوخت اشاره نماییم، باید تأکید کنیم که اگرچه قاچاق سوخت باعث اشتغال کاذب تعداد کثیری از مرزنشینان می‌شود ولی این امر وارد آمدن خسارات بسیار سنگینی به واردات و اختصاص یارانه‌ها را به دنبال دارد و خروج منابع عظیمی از ارز کشور را سبب می‌شود که باعث نابودی فعالیت‌های سالم مرزنشینان از جمله کشاورزی و دامداری می‌گردد و نیز گاهی اوقات تعدادی از حاملان این فرآورده‌ها در تصادفات، آتش‌سوزی‌ها و ... بنا به دلایلی جان خود را از دست می‌دهند. چنانچه این موارد محاسبه عددی شود، به هیچ‌عنوان منافع آن با ضررهای ناشی از آن قابل‌مقایسه نیست.

پنهان کردن کالا و یا انتقال آن به مکان‌هایی دور از دسترس مأموران دولتی توسط ساکنان محلی نیز شیوه‌ای بوده است که در اغلب کشورهای جهان رواج داشته است. لذا قاچاق در اشکال گوناگون آن دارای سابقه تاریخی است به‌عنوان مثال در سال 1907 میلادی تئودور روزولت رئیس‌جمهور ایالات‌متحده دستور ایجاد دیواری در مرز آمریکا و مکزیک را داد تا مانع قاچاق بین دو کشور شود. این دیوار موجب کاهش قاچاق از مکزیک به این کشور شد (عادل و همکاران، 2009)

استان سیستان و بلوچستان از گذشته تاکنون با معضل قاچاق سوخت روبرو بوده و این پدیده به‌عنوان یک معضل اجتماعی و اقتصادی، سالهاست که ذهن مسئولان اجرایی و کارشناسان اقتصادی کشورمان را به خود معطوف ساخته است. متأسفانه علیرغم مبارزاتی که در راستای مقابله با آن به‌عمل آمده نتایج مطلوب و مورد انتظاری نداشته است. این پدیده زشت سالهاست که در عرصه برهم زنده تعادل اجتماعی و درآمدی است.

بر اساس فرآورده‌ای صورت گرفته قاچاق فرآورده‌های سوختی در ایران رتبه اول قرار دارد به‌طوری‌که 31 درصد از قاچاق خروجی کشور مربوط به بنزین و 90 درصد مربوط به گازوئیل است.

بیکاری و عدم اشتغال پایدار یکی از مهم‌ترین علل گرایش قاچاقچیان خرده‌پا به قاچاق است گرچه انگیزه اصلی قاچاقچیان بزرگ و باندهای قاچاق سود کلان اقتصادی است اما قاچاقچیان خرده‌پا از روی بیکاری، فقر و اجبار به این وادی کشیده می‌شوند. (بهرامی، 1394)

در استان سیستان و بلوچستان نوعی اقتصاد رواج دارد که با محوریت قاچاق کالا، سوخت و مواد مخدر و... هست. با توجه به مرزهای طولانی که استان سیستان و بلوچستان با دو کشور افغانستان و پاکستان و همچنین مرزهای آبی که با کشورهای حوزه خلیج فارس دارد و اینکه بیش از نیمی از جمعیت استان سیستان و بلوچستان در نزدیک این مرزها زندگی می‌کنند، به تبع طبیعی و عادی هست که نحوه معیشتشان مرتبط با مرز باشد و برای گذراندن روزگارشان به مرز مراجعه کنند. آنچه اهمیت دارد و خطرات و آسیب‌های زیادی برای استان و کشور به وجود آورده است، عدم مدیریت و عدم سازمان‌دهی مرز و نحوه معیشت مرزنشینان در ارتباط با مرز هست.

پدیده قاچاق سوخت در استان سیستان و بلوچستان از شکل پراکنده به یک پدیده سازمان‌یافته تبدیل شده است و از اساسی‌ترین مسائلی است که در دوره‌های مختلف نهادهای مرتبط مسئول را به خود مشغول داشته و از راه‌های گوناگون بر زندگی و پیرامون مردم منطقه تأثیرگذار بوده است. بنابراین برای شناخت بهتر این پدیده و اینکه چه عوامل مهمی در شکل‌گیری و گسترش آن در این استان مؤثر بوده است، باید از دید خود افرادی که در این عرصه پا به میدان نهاده‌اند و با وجود خطرات فراوانی جانی و مالی که این پدیده به همراه دارد، این موضوع و مسئله مهم را پیگیری نمود تا با بررسی علمی و تفسیر دیدگاه‌های کنشگران راه‌حل‌های مناسبی را در جهت بهبود اوضاع اتخاذ کرد. بررسی عوامل تأثیرگذار بر پدیده قاچاق سوخت در استان سیستان و بلوچستان موضوع اصلی این نوشتار است.

### بیان مسئله

طبیعی است که بررسی همه عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت و پیامدهای ناشی از آن به خصوص تأثیر آن در زمینه‌های مختلف و راه‌های مقابله با چنین معضل فراگیری دغدغه مسئولان آسیب - دیدگان باشد؛ بنابراین از بعد کاربردی، شناسایی و بررسی دقیق عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت تأثیر بسزایی در مبارزه اساسی با آثار سوء اقتصادی- اجتماعی و پیامدهای سوء دیگر آن دارد. اگر علل و عوامل ایجادکننده قاچاق شناسایی و ارزیابی شوند، چه‌بسا مبارزه فیزیکی با عوامل قاچاق و حتی با صرف هزینه‌های کلان موفقیتی به دست ندهد.

در ادبیات امروز پدیده قاچاق، منحصر به کالای خاصی نیست و طیف کالایی قاچاق بسیار گسترده است. قاچاق انسان، مواد مخدر، نفت، گازوئیل، اسلحه، دارو، مشروبات الکلی از مصادیق قاچاق هستند، بنابراین در جامعه انواع مختلف قاچاق وجود دارد که یکی از انواع پراهمیت آن که امروزه در برخی نقاط کشور ما دیده می‌شود، قاچاق سوخت است. پدیده قاچاق سوخت به دلیل شرایط جغرافیایی تقریباً در تمام مرزهای کشور وجود دارد (علی‌اکبری، 1393)

در استان سیستان و بلوچستان قاچاق سوخت به پدیده‌ای فراگیر تبدیل شده است و به‌گونه‌ای جزئی از فرهنگ معیشتی مردم تبدیل شده در مناطق ساحلی شهرستان چابهار، به دلیل شرایط خاص جغرافیایی و نزدیکی به مراکز اقتصادی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس بیشترین میزان قاچاق سوخت وجود دارد، بر اساس آمار و اطلاعات فرماندهی دریابانی و انتظامی سیستان و بلوچستان در نیمه نخست سال 1397 بیش از 41 میلیون لیتر گازوئیل در این استان کشف شده که عمده این آن‌ها از طریق مرز و کنار ساحل بوده است طبق برآوردی در شش ماه اول سال 1397 ماهانه 9 میلیون و 29 هزار 511 لیتر به عبارتی روزانه 411 هزار لیتر تنها بخشی از کشفیات قاچاق سوخت در استان سیستان و بلوچستان بوده که بخش قابل توجهی از این کشفیات مربوط به شهرستان چابهار است.

قاچاقچیان سوخت را از جایگاه سوخت به وسیله کارت و حتی آزاد خریداری می‌کنند و بامهارت خاص 10 برابر قیمت آن را در سواحل و دریاها به کشتی‌های خارجی می‌فروشند. پدیده قاچاق سوخت در بین مردم این شهرستان مانند سایر پدیده‌هایی که در زندگی روزمره رخ می‌دهد، عادی جلوه می‌کند و امری طبیعی و یک منبع درآمد است و مردم آن را همچون سایر پدیده‌هایی مانند قاچاق مشروبات الکلی یا مواد مخدر بد نمی‌دانند، بلکه برایشان امری طبیعی و یک منبع درآمد است؛ بنابراین گسترش قاچاق سوخت و دسترسی به ثروت‌های بادآورده، جامعه را با افزایش رو به رشد نقدینگی متأثر از قاچاق مواجه ساخته و بسترهای لازم را برای سیر صعودی معاملات غیر مشروع (ربا، معاملات زنجیره‌ای مسکن و ...) فراهم می‌سازد و قله‌های ثروت فرصت‌طلبان اقتصادی افزایش می‌یابد. در چنین شرایطی افراد قاچاقچی در سایه ثروت بادآورده، از بهترین امکانات زندگی و در عین ناشایستگی بهره‌مند می‌شوند و تحصیل‌کردگان و متخصصان در عین لیاقت و شایستگی برای بهره‌مندی از نعمات زندگی آبرومندانه در رنج‌اند. بالا بودن رفاه بخشی از جامعه باعث می‌شود که دیگر اقشار هم برای رسیدن به درآمد بالا را هدف خود قرار دهند، اما از آنجایی که اقتصاد ابزارهای لازم را برای رسیدن رفاه بالا در اختیار همه افراد قرار نمی‌دهد باعث ظهور ناهنجاری در جامعه می‌شود، جرائمی مانند سرقت، فحشا ارتباط نزدیکی با نابرابری دارند.

علاوه بر این رسیدن طبقات قاچاقچی به ثروت‌های هنگفت روند فقیرتر شدن طبقات پایین جامعه را در برابر آن‌ها سرعت می‌بخشد و این امر باعث طبقاتی شدن افراد در جامعه می‌شود، یک قشر خیلی پولدار در مقابل قشر خیلی فقیر شکل می‌گیرد. عده‌ای که به دلایل مختلف از جمله ریسک بالای قاچاق سوخت، دلایل شرعی و غیره به این پدیده روی نیاورده‌اند در مقابل ثروت این طبقه قاچاقچی فقیر به حساب می‌آیند. پدیده قاچاق فرصت را برای اشتغال مشروع در جامعه محدود می‌کند.

گرچه انگیزه اصلی قاچاقچیان بزرگ و باندهای قاچاق سود کلان اقتصادی است اما قاچاقچیان خرده‌پا از روی بیکاری، فقر و اجبار به این وادی کشیده می‌شوند باندهای بزرگ و قاچاقچیان کلان بدون همکاری قاچاقچیان خرده‌کاری از پیش نمی‌برند با ایجاد اشتغال پایدار و به طبع آن کاهش فقر و فشار اقتصادی می‌توان قاچاقچیان خرده‌پا را این کار بازداشت؛ و به‌طور کلی هزینه قاچاق را برای قاچاقچیان افزایش و قاچاق را کاهش داد (اولدی جی و متیو، 2010).

### اهمیت و ضرورت پژوهش

بررسی و تحلیل عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت در استان سیستان و بلوچستان از اهمیت بالایی برخوردار است و پژوهش در رابطه با آن به دلایل زیادی ضروری به نظر می‌رسد، از جمله این دلایل می‌توان حجم زیاد قاچاق در این استان اشاره نمود و آثار زیانباری که از خود بر جای گذاشته که در ادامه به بخشی از آن‌ها اشاره خواهیم کرد.

قاچاق در کوتاه‌مدت با ایجاد شغل کاذب راهکاری برای فرار از فقر و بیکاری تلقی می‌شود، اما از آنجایی که این فعالیت به تولید منجر نخواهد شد بنابراین در درازمدت قاچاق با تضعیف بنیادهای تولیدی فقر را تشدید خواهد کرد.

واقعیت این است که اگرچه قاچاق سوخت باعث اشتغال کاذب تعدادی از مرزنشینان می‌شود ولی مضرات آن بسیار سنگین‌تر بوده و علاوه بر خروج منابع عظیمی از کشور باعث نابودی تدریجی فعالیت‌های سالم مرزنشینان از جمله کشاورزی، دامداری و به دلیل نشت سوخت به داخل آب موجب صدمه به صنعت ماهیگیری می‌گردد. علاوه بر آن موجب صدمه جدی به سلامت اداری و افزایش رشوه و سوءاستفاده از امکانات دولتی و ارائه خدمات به قاچاقچیان می‌شود.

کشف عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت در استان سیستان و بلوچستان و تلاش در جهت بهبود عوامل مثبت بر کاهش میزان قاچاق و حذف عوامل منفی می‌تواند راهکاری درازمدت پیش روی صاحب‌نظران و مسئولین اجرایی استان فراهم کند.

طبیعی است که بررسی همه عوامل مؤثر بر کاهش قاچاق سوخت و پیامدهای ناشی از آن به خصوص تأثیر آن در زمینه های مختلف دغدغه مسئولان و آسیب دیدگان باشد؛ بنابراین از بعد کاربردی، شناسایی و بررسی دقیق عوامل مؤثر بر کاهش قاچاق سوخت تأثیر بسزایی در مبارزه ریشه‌ای با آثار سوء اقتصادی-اجتماعی و پیامدهای سوء دیگر آن دارد.

درگیری با قاچاقچیان همه‌ساله خسارت‌های مادی و معنوی زیادی را به همراه دارد که لزوم و ضرورت توجه به این موضوع را آشکار می‌سازد. شرایط حاکم بر محیط اقتصادی و نیز شرایط سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و جغرافیایی ویژگی نهادها و محدودیت‌های رسمی موجود مجموعه عواملی است که بستر تصمیم‌گیری آحاد جامعه را در انتخاب فعالیت اقتصادی غیرقانونی قاچاق شکل می‌دهد طبیعی است که بررسی همه عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت و پیامدهای ناشی از آن بخصوص تأثیر آن در زمینه‌های مختلف و راه‌های مقابله با چنین معضل فراگیری دغدغه مسئولان و آسیب دیدگان باشد؛ بنابراین از بعد کاربردی، شناسایی و بررسی دقیق عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت تأثیر بسزایی در مبارزه ریشه‌ای با آثار سوء اقتصادی - اجتماعی و پیامدهای سوء دیگر آن دارد. اگر علل و عوامل ایجادکننده قاچاق شناسایی و ارزیابی شوند، چه‌بسا مبارزه فیزیکی با عوامل قاچاق و حتی با صرف هزینه‌های کلان موفقیتی به دست ندهد در سایه شناخت و معرفی مهم‌ترین عوامل و انگیزه‌های قاچاق سوخت راه‌حل‌های مؤثر در محورهای پیشگیری و مقابله و یاری‌رساندن و یا حداقل توجه محققان را به ادامه تحقیقات همه‌جانبه پیرامون این عارضه مزمن جلب نمود موضوع قاچاق سوخت و گستردگی آن به‌گونه‌ای است که بخش وسیعی از توان نیروی انتظامی صرف مبارزه با قاچاق و توقیف آن‌ها می‌گردد.

### مبانی نظری

قاچاق:

قاچاق در همه کشورها یک فعالیت غیرقانونی است و قاچاقچی همیشه با ریسک‌های مالی و جانی روبرو است. نکته قابل‌توجه این است که تاکنون این ریسک‌های شگرف و برخوردهای قانونی، بازدارنده قاچاق نبوده است و همچنان قاچاق کالا، یک تهدید مهم برای اقتصاد است.

کلمه قاچاق از واژه ترکی به معنی «قاچاق» فرار و زیرکی گرفته شده و به‌مرور در زبان فارسی به مفهوم فرار از قوانین و مقررات متداول گردیده است (عیسی آبادی و شاه قلعه، 1392).

در علم اقتصاد به‌صورت مشخص به ورود و خروج کالا که به‌صورت مخفیانه از مرزهای کشور وارد و یا خارج شود، قاچاق می‌گویند. کالای اقتصادی که مورد قاچاق قرار می‌گیرد را کالای قاچاق

می‌نامند. صادرات و یا واردات کالاهای ممنوعه و انحصاری، مثل انسان، مواد مخدر، زنان و کودکان، سوخت، نفت، گازوئیل، بنزین، اعضای بدن، دارو، ارز، اسلحه، خاویار (بهرامی، 1394) قاچاق سوخت:

امروزه، قاچاق مواد نفتی در کشورهای خاورمیانه که دارای مهم‌ترین منابع نفتی جهان هست، به شدت در حال فزونی است. دفتر بازرسی اداره نفت کشور عراق پژوهش گسترده‌ای در زمینه قاچاق فرآورده‌های نفتی انجام داده است. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که سود سالیانه قاچاق فرآورده‌های نفتی کشور عراق در بازار سیاه در حدود 800 میلیون دلار است (فصیحی، 1391)

استان سیستان و بلوچستان:

استان سیستان و بلوچستان با وسعت حدود 187502 کیلومترمربع معادل 11.5 درصد مساحت کشور را به خود اختصاص داده است... این استان بین 25 درجه و 3 دقیقه تا 31 درجه و 29 دقیقه عرض شمالی و 58 درجه تا 49 دقیقه تا 63 درجه و 20 دقیقه عرض شرقی واقع شده است و از شمال به استان خراسان جنوبی، از جنوب به دریای عمان و از شرق به کشورهای افغانستان و پاکستان و از غرب به استان‌های کرمان و هرمزگان محدود شده است.

قاچاق سوخت به‌عنوان یکی از انواع قاچاق در استان سیستان و بلوچستان مطرح است و در زمره سودآورترین اقلام قاچاق در استان به شمار می‌رود. پیش‌بینی می‌شد با حذف یارانه‌ها و افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی، این نوع قاچاق موضوعیت خود را از دست بدهد اما آمارها چیزی خلاف این امر را نشان می‌دهند. دلیل افزایش پنج‌درصدی قاچاق سوخت تنها در طول سال (1397-1396) در استان سیستان و بلوچستان علی‌رغم حذف یارانه‌های سوخت قطعاً دلایلی زمینه‌ای و ریشه‌ای دارد.

#### پیشینه پژوهش

پژوهشی که توسط نمک‌شناس در سال (1384) با عنوان بررسی پدیده قاچاق سوخت در استان سیستان و بلوچستان انجام گرفته است، روش تحقیق در این پژوهش این بوده که محقق در ابتدا با روش مطالعه و مشاهده میدانی زوایای این پدیده را مورد بررسی قرار داد است و سپس برای نظرسنجی و بررسی افکار عمومی به‌ویژه سوخت بران از یکسو و دستگاه‌های اجرایی متصدی با مقابله با قاچاق از سوی دیگر پرسشنامه‌ای مشتمل بر 24 سؤال تهیه و توزیع شده است. جامعه آماری مورد نظر از 111 نفر تشکیل شده است. نتایج به‌دست آمده از تحقیق حاکی از آن است که

بین متغیرهای رشد جمعیت، بیکاری، فقر اقتصادی، میزان تحصیلات، تحولات منطقه‌ای، شرایط آب و هوایی و اقلیمی منطقه و قاچاق رابطه معنی‌داری وجود دارد.

پژوهشی که توسط جاری و همکاران در سال 1394 با عنوان «اهمیت و ضرورت مقابله با قاچاق کالا و سوخت در خلیج فارس با رویکرد پیشگیرانه» انجام شده است. این پژوهش باهدف بررسی پیامدهای امنیتی این پدیده بر مناطق مرزی دریایی استان هرمزگان صورت گرفته است. تحقیق از نوع کاربردی و روش انجام آن توصیفی - تحلیلی است. روش گردآوری اطلاعات به دو صورت کتابخانه‌ای و پیمایشی است. جامعه آماری ساکنان مرزی استان هرمزگان، حجم نمونه 211 نفر و روش نمونه‌گیری تصادفی است.

در پژوهشی با عنوان «بررسی عوامل فرهنگی اجتماعی مؤثر بر قاچاق سوخت استان هرمزگان» توسط کهن علی و همکارانش در سال 1397 صورت گرفت بیان شد. بر اساس یافته‌ها، رشد تقاضا و آماده بودن مراکز خرید در سایر کشورها، موقعیت و فضای مناسب قاچاق در کشورهای همسایه، گستردگی مرزهای جغرافیایی اعم از زمینی و دریایی و فقدان کنترل در مرزها مهم‌ترین علل قاچاق سوخت به شمار می‌رود.

پژوهش دیگری با عنوان «بررسی کیفی دلایل اجتماعی - اقتصادی پدیده قاچاق سوخت در شهرستان میناب» استان هرمزگان توسط بهرامی در سال (1394) انجام گرفت که بیان می‌کند که قاچاق سوخت در بین ساکنان شهرستان میناب به دلیل عادی دانستن این کار، به صورت فراگیری در بین بیشتر افراد عادی به چشم می‌خورد. در بین قاچاق‌های شکل‌گرفته در این شهرستان شاید به دلیل خصوصیات خاص آن‌ها، مثل قاچاق مشروب یا مواد مخدر در بین همه فراگیر نباشد و فقط تعداد معدودی از افراد به این سمت گرایش پیدا کنند. ولی برخلاف بقیه موارد، قاچاق سوخت در بین اکثریت مردم از مقبولیت و پذیرش همگانی برخوردار است و اکثریت افراد جامعه به دلایل ذکرشده به سمت این کار متمایل هستند.

در پژوهشی با عنوان «نقش نیروی انتظامی در مبارزه با قاچاق سوخت و بهبود آن» آقای رئیسی و همکارانشان در سال (1399) بیان کردند آمار قاچاق سوخت در سال‌های اخیر بسیار نگران‌کننده شده است. آمار نشان می‌دهد که بخش عمده‌ای از گازوئیل و بنزین کشور به کشورهای همسایه قاچاق می‌شود. اظهارات مسئولان مبارزه با قاچاق کالا نشان می‌دهد که هم‌اکنون باوجود سهمیه‌بندی بنزین روزانه حداقل 10 میلیون لیتر سوخت در کشور قاچاق می‌شود و در برخی از مناطق مرزی قاچاقچیان با کیلومترها لوله‌کشی تا نقطه مرزی به قاچاق سوخت اقدام کرده‌اند. درگذشته ملاک برخورد با قاچاق سوخت، جریمه بر اساس دو برابری قیمت سوخت بارانه‌ای



محاسبه می‌شد، در حالی که وقتی قاچاقچیان، سوخت را از شبکه توزیع مصرفی مردم خارج می‌کردند، آن را در داخل استان‌های مرزی لیتتری چند برابر می‌فروختند. ستاری و جعفری در پژوهش خود با عنوان «عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت و راهکارهای پیشگیری از آن» در سال (1398) توضیح می‌دهند بسیاری از مناطق مرزی کشور فاقد زیرساخت‌های اقتصادی مناسب و امکانات فنی، صنعتی و کشاورزی کافی هستند و بین شاخص‌های توسعه در این منطقه با مرکز کشور، اختلافات فاحشی وجود دارد. برای اصلاح این وضع، دولت می‌تواند بخشی از اعتباراتی را که صرف مبارزه فیزیکی و غیراصولی با قاچاق سوخت می‌شود که در این بین بسیاری از خرده قاچاقچیان از بین می‌روند یا زخمی می‌شوند و سرکرده‌های اصلی از چنگال قانون می‌گریزند، با سرمایه‌گذاری در بخش‌های مولد ضمن ایجاد اشتغال، در جهت شکوفایی، عمران و آبادی این مناطق، اقدام و مانع از گسترش بیش‌ازپیش قاچاق سوخت شود.

### روش پژوهش

پژوهش‌های علمی بر اساس هدف پژوهش به سه دسته تقسیم می‌شوند:

**1- پژوهش بنیادی:** در این پژوهش هدف آزمون نظریه‌ها، تبیین روابط بین پدیده‌ها و افزودن به مجموعه دانش موجود در یک زمینه خاص است.

**2- پژوهش کاربردی:** در پژوهش کاربردی هدف توسعه دانش کاربردی در یک زمینه خاص است. به عبارت دیگر، پژوهش‌های کاربردی به سمت کاربرد علمی دانش هدایت می‌شود.

**3- تحقیق و توسعه:** فرآیندی است که به منظور تدوین و تشخیص مناسب بودن یک فرآورده آموزشی (طرح‌ها، روش‌ها و برنامه‌های درسی) انجام می‌شود.

تحقیق حاضر به لحاظ دسته‌بندی برم بنای هدف، تحقیق کاربردی است. این پژوهش با قصد کاربرد نتایج یافته‌ها جهت بهبود یافتن وضعیت قاچاق سوخت انجام پذیرفته است. نتایج پژوهش حاضر می‌تواند راهنمای مناسبی برای مدیران و متصدیان سازمان‌های ذی‌ربط باشد. لذا این تحقیق از لحاظ هدف، تحقیقی کاربردی محسوب می‌شود.

روش تحقیق از لحاظ نحوه گردآوری داده‌ها نیز به انواع ذیل طبقه‌بندی می‌گردد:

**1- تحقیقات توصیفی:** که شامل تحقیقات پیمایشی، همبستگی، اقدام پژوهی، بررسی موردی و تحقیق پس رویدادی می‌باشند.

**2-تحقیقات آزمایشی:** در اغلب تحقیقات علوم انسانی، از روش توصیفی استفاده می‌شود. تحقیقات توصیفی شامل مجموعه‌ای از روش‌هایی است که هدف آن‌ها توصیف کردن شرایط یا پدیده‌های موردبررسی است. اجرای تحقیق توصیفی می‌تواند صرفاً برای شناخت بیشتر شرایط موجود یا یاری‌دادن به فرآیند تصمیم‌گیری باشد. (بیگلربیگی، 1383)

بنابراین با توجه به مطالب مذکور، تحقیق حاضر از نظر گردآوری داده‌ها، یک تحقیق توصیفی-تحلیلی به حساب می‌آید.

### وضعیت قاچاق سوخت در استان سیستان و بلوچستان

استان سیستان و بلوچستان به‌عنوان شرقی‌ترین استان کشور با دو کشور افغانستان و پاکستان هم‌مرز بوده دو کشوری که (به‌خصوص پاکستان) در زمینه مسائل مربوط به انرژی و به‌ویژه انرژی سوختی و فرآورده‌های نفتی به‌شدت با مشکلات فراوانی روبه‌رو هستند و معضل دسترسی به بنزین و سایر فرآورده‌های نفتی همواره در این کشور وجود داشته است از طرفی در کشور ایران به دلیل وجود منابع غنی نفت و گاز این نعمت خدادادی به‌وفور یافت شده و همواره در اختیار مردم هست.

درحالی‌که مرزهای دریایی خلیج‌فارس و دریای عمان، نقش محوری را در قاچاق کالا بر عهده‌دارند، استان سیستان و بلوچستان به‌عنوان بخش پایانی چهار استان ساحلی خلیج‌فارس و دریای عمان، قطب و محور این پدیده بوده است. چند عامل جغرافیایی در تبدیل این استان به قاچاق‌گاه ملی نقش اصلی را بر عهده داشته‌اند (ظهوری‌نیا و همکاران، 1396).

پدیده قاچاق سوخت در استان سیستان و بلوچستان شکلی پیچیده و چندبعدی است که ریشه‌های آن در هر دو حوزه ملی و بین‌المللی نهفته است، بسیاری از انحرافات و معضلات اجتماعی زاینده ناهماهنگی و عدم کار آیی بخش‌های مختلف جامعه هست و به عبارتی زمانی که دستگاه‌های متعدد موجود در جامعه نتوانند نقش‌های اصلی خود را به نحو مطلوب ایفا کنند در نتیجه باعث بروز برخی معضلات خواهیم بود. استان سیستان و بلوچستان دومین استان بعد از هرمزگان است که سوخت قاچاق میشود و قاچاق سوخت سالهاست که یکی از معضلات این استان است.

آمار قاچاق سوخت در مرزهای استان سیستان و بلوچستان در سال 98 و قبل از اعلام افزایش قیمت بنزین و افزایش قیمت انواع سوخت، روزانه بین 5 تا 7 میلیون لیتر است. روزانه میزان سوخت تحویلی به استان 2/5 میلیون لیتر هست و اگر تمام این میزان 2/5 میلیون لیتر سهمیه

استان قاچاق شود از 7 میلیون لیتر 3/5 الی 4 میلیون لیتر سوختی است که از خارج استان وارد استان شده و در مرزهای استان قاچاق می‌شود. عمده مواد سوختی که از استان قاچاق می‌شود، گازوئیل و سپس بنزین است، تردد خودروهای سوخت قاچاق در محورهای جنوبی سیستان و بلوچستان این مسیرها را بسیار پرخطر کرده و هرچند گاه سوانح رانندگی که منجر به آتش‌سوزی‌های مهیب می‌شود، در این محورها رخ می‌دهد (مدیریت بازارچه‌های مرزی استان سیستان و بلوچستان، 1398)

منطقه سیستان و بلوچستان و به‌ویژه مناطق مرزی این استان یکی از محروم‌ترین و فقیرترین افراد کشور را در خود جای داده است مهم‌ترین علت این موضوع مسائلی از قبیل:

- 1- وضعیت آب‌وهوایی و وضعیت بودن بخش کشاورزی و دام‌پروری در این استان به‌عنوان مهم‌ترین مؤلفه‌های توسعه و درآمد زایی
- 2- وجود ناامنی‌های گسترده در سطح استان سیستان و بلوچستان به‌ویژه مناطق جنوبی ترورزی تر که مانع از گسترش اقتصاد و شکوفایی منطقه می‌شود.
- 3- ضعف زیرساخت‌های اقتصادی و نبود کارخانه‌ها مولد برای تولید و اشتغال‌زایی در این استان
- 4- مهاجرت شدید از این استان به‌خصوص نخبگان و فرهیختگانی که می‌توانند باعث رشد و شکوفایی استان بشوند به سایر نقاط کشور.

لذا در این بین قاچاق سوخت به کاری بسیار پردرآمد برای مردمان این خطه به‌ویژه در نوار حاشیه‌ای مرز تبدیل شده است و همه‌روزه تعداد زیادی از افراد سودجو اقدام به قاچاق فرآورده‌های نفتی به خارج از کشور می‌نمایند و در این راستا صدمات زیاد ارزی و اقتصادی به کشور وارد می‌شود.

باوجود افزایش قیمت سوخت در داخل کشور، قاچاق فرآورده‌های نفتی از سیستان و بلوچستان به آن سوی مرزها همچنان ادامه دارد به دنبال سهمیه‌بندی بنزین برای مدتی قاچاق سوخت از این استان به مرزها به‌صورت مقطعی کمرنگ شد، در این مدت از افراد گالان به دست که در حاشیه خیابان‌ها به دنبال فروش سوخت بودند خبری نبود باحال بعد از گذشت مدتی و با توجه به تفاوت فاحش قیمت سوخت در این سو وان سوی مرزها قاچاق سوخت در این استان سیستان و بلوچستان از سر گرفته شد و بدین ترتیب بازار قاچاقچیان سوخت داغ است و در گوشه و کنار شهرهای مرزی به‌راحتی توان این پدیده شوم را مشاهده کرد که جدا از اثرات مخربی که بر اقتصاد دارد معضلاتی را نیز متوجه شهروندان کرده است.

گرچه با سهمیه‌بندی و افزایش قیمت بنزین در آبان سال 98 دوران اجرای هدفمندی یارانه‌ها مصرف آن به صورت کوتاه‌مدت کاهش پیدا کرد ولی با تورم شدید ایجاد شده و ثابت ماندن قیمت بنزین، مجدداً اختلاف قیمت داخلی و جهانی بنزین بیشتر شده و باعث افزایش مصرف و قاچاق بنزین شده است. با توجه به اینکه طرح آزادسازی قیمت بنزین مجدداً با شرایط اقتصادی ایران یک‌باره شدنی نیست و تبعات اقتصادی و اجتماعی بالایی دارد، باید طرح جامعی را در این مورد ارائه کرد که بتوان برای همیشه مسئله قیمت‌گذاری و پرداخت یارانه بنزین را به طور کامل حل کرد. طرح ارز بنزین این ویژگی را دارد و می‌تواند به‌عنوان بهترین جایگزین اجرا شود و با سهمیه کردن مردم در سود افزایش قیمت بنزین از تبعات آن بکاهد.

روش‌های قاچاق سوخت در استان

1- از طریق اتوبوس

افراد سودجو و فرصت‌طلب در استان‌های مرزی از خودرو مسافرتی به‌عنوان یک وسیله مطمئن جهت انتقال گازوئیل بهره می‌جویند. ظرفیت باک‌های مجاز و غیرمجاز این خودروها بین 1500-2000 لیتر برآورد می‌شود که علاوه بر آن در ظروف پلاستیکی نیز مبادرت به قاچاق آن‌ها می‌گردد. (بخشی و همکاران، 1393)

2- قاچاق سهمیه سوخت روزانه مینی‌بوس‌ها

عمدتاً فلسفه وجود مینی‌بوس، خصوصاً مینی‌بوس‌های فرسوده، به منظور قاچاق مواد سوختی به کشورهای همسایه است. معمولاً بر روی این خودروها باکی با ظرفیت بیش از 2000 لیتر نصب که کار انتقال مواد سوختی خصوصاً گازوئیل را تسهیل می‌نماید.

3- قاچاق سهمیه سوخت روزانه تراکتورها، کمباین و دروگرها

بخشی از قاچاق سوخت منطقه از طریق فروش سهمیه سوخت تراکتورها، کمباین و دروگرها کشاورزی صورت می‌گیرد. این وسایط از گردونه کشت و کار خارج و فقط اقدام به فروش سهمیه سوخت آن‌ها می‌شود. در حالی‌که چنین روندی بر منطقه حاکم باشد، کشاورزان با مشکل این وسایط در امورات کشاورزی خود مواجه‌اند و خسارت زیادی بر کشاورزی آنان به دلیل نبود این وسایط، تحمیل می‌گردد و موجب ایجاد مشکلات اقتصادی و اجتماعی زیادی بر ساکنین منطقه می‌گردد.

4- قاچاق سوخت با استفاده از مجوز احداث گلخانه

احداث گلخانه یکی از راهکارهای ارائه‌شده توسط برنامه ریزان در عرصه‌های کشاورزی جهت تولید، اشتغال و توسعه اقتصادی ارائه‌شده است. ولی در مناطقی چنین صنعت بازرشی، تبدیل به یکی از

شگردهای سوءاستفاده به منظور فروش سهمیه سوخت گردیده است به طوری که اغلب افراد غیر کشاورز به سمت اخذ موافقت اصولی احداث گلخانه سوق و مجرای مناسبی به منظور قاچاق سوخت تشکیل داده اند قابل ذکر است که اکثر صاحبان این گلخانه ها به منظور اخذ وام اقدام به ساخت آن ها نموده اند ولی عملاً غیرفعال می باشند.

#### 5- قاچاق سوخت از طریق نفت کش ها

معمولاً افراد مرتبط با این نوع وسایط نقلیه، تخصصی و شبکه ای عمل می نمایند. امروزه قاچاق مواد سوختی بعد از مواد مخدر و قاچاق اتباع بیگانه از لحاظ درآمد در مکان بعدی قرار دارد. بنابراین، تشکیل باندهای متعدد در استان های مختلف توجه اقتصادی را متوجه اعضای آن می نماید. افراد این شبکه ها، تخصصی عمل نموده و بر اساس نوع کار در مبدأ، گلوگاه های بین راهی و مقصد تقسیم کار می شوند. از این رو با توجه به مکانیسم کار، چنین شبکه هایی از ضریب امنیت بالایی برخوردارند.

#### چگونگی قاچاق سوخت

افراد پس از تهیه سوخت آن را از مناطق صعب العبور یا کور راه ها و دور از تیررس مأموران انتظامی خارج می کنند. رانندگان کامیون ها و اتومبیل های سبک که پس از سوخت گیری در پمپ بنزین اقدام به تخلیه و فروش آن می نمایند، تأمین کننده اصلی قاچاقچیان سوخت هستند. رابطان در کنار پمپ بنزین ها و جایگاه های عرضه و در حاشیه شهرها، همچنین در طول مسیرهای منتهی به مرز استقرار می یابند و پس از ذخیره مقادیر زیاد سوخت آن را در مرز منتقل می کنند. حمل سوخت به وسیله کامیون هایی که مخزنی اضافی شبیه باک در کنار آن تعبیه شده است انجام می گیرد. به هر حال رایج ترین شیوه قاچاق سوخت قدیمی ترین شیوه آن یعنی حمل با گالن است. (احمدی کهن علی و همکاران، 1397)

نحوه قاچاق در مرزهای دریایی

#### 1- از طریق قایق های موتوری

قایق های موتوری تندرو به دلیل فاصله کم بین مرز دریایی استان و بندرها کشور پاکستان در منطقه دریای عمان و نقاط مرزی ایران با کشور پاکستان این منطقه به منظور حمل قاچاق به کار گرفته می شوند. به طور مثال فاصله بندر چابهار در جنوب شرقی استان تا بندر گوادر در پاکستان 70 کیلومتر هست که طی کردن این مسیرها با قایق های تندرو در کمتر از یک ساعت امکان پذیر می باشد.

## 2- از طریق شناورهای تجاری

تخلیه از شناور به قایق در دریا، تخلیه در خور غیرمجاز، با توجه به شرایط جغرافیایی ویژه خلیج همیشه فارس و دریای عمان که تعداد زیادی جزیره کوچک و بزرگ، خورها، اسکله‌ها و همچنین سکوه‌های نفتی را در خود جای داده است، استفاده از این معابر برای قاچاق کالا در این مناطق مرسوم است چراکه کنترل این معابر برای نیروی امنیتی بسیار دشوار است.

## 3- اسکله‌های غیرمجاز

منظور از اسکله‌های غیرمجاز اسکله‌ای است که گمرک در آنجا حضور رسمی ندارد. شناسایی اسکله‌های غیرمجاز در سطح کشور که قطعاً راه‌های عمده قاچاق محسوب می‌شود از اهمیت فراوانی برخوردار است.

## عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت در استان س و ب

با توجه به اینکه قاچاق کالا و ارز یک پدیده چندوجهی هست لذا عوامل متعددی از جمله اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و ... در شکل‌گیری آن نقش دارند که مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از:

### - سودآوری بالای قاچاق سوخت

در حالی که قیمت یک لیتر بنزین از 1000 به 1500 و 3000 تومان افزایش یافته در همان زمان در آن سوی مرز یک لیتر بنزین به 6500 تا 7000 تومان مبادله می‌شود. فرآورده‌ای ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز حاکی از آن است که پیش از افزایش ناگهانی قیمت بنزین در آبان 98 و بخصوص قبل از سال 1396 که هنوز سهمیه‌بندی هم مجدداً اجرائشده بود میزان قاچاق سوخت روزانه 10 تا 30 میلیون لیتر بوده است ولی این آمار در سال 98 و بعد افزایش قیمت و سهمیه‌بندی به کمتر از 7 میلیون لیتر در روز رسیده است. افزایش نرخ تورم و به تبع آن کاهش ارزش پول ملی در سال‌های اخیر به‌عنوان یک کاتالیزور قوی مولد انگیزه قاچاقچیان بوده و بعد از وقفه‌ای کوتاه و کاهش مقطعی قاچاق سوخت در سال 98 در سال جدید مجدداً شاهد روند افزایشی آن بخصوص در نواحی ساحلی هستیم. تغییر نرخ ارز و خرید هر لیتر بنزین بیش از 3000 تومان طرح سهمیه‌بندی سوخت را که در سال‌های اول اجرا 86-90 نتایج نسبتاً موفق را حداقل در موضوع بنزین به همراه داشت را با شکست مواجه کرده. (ستاری و جعفری، 1398)

- پایین بودن خطر قاچاق سوخت

پایین بودن ریسک قاچاق سوخت به عنوان یک فعالیت غیرقانونی همواره با ریسک ناشی از برخورد عوامل قانونی کشور روبرو است. اما نکته قابل توجه این است که چرا تاکنون این برخوردها بازدارنده نبوده و همچنان قاچاق سوخت اتفاق می افتد.

- بروکراسی و ساختار ناکارآمد مقابله با قاچاق

بروکراسی و ساختار اداری ناکارآمد منجر به عدم مدیریت صحیح بازار سوخت و قیمت آن می شود که خود عاملی است برای سودآوری بالای قاچاق سوخت که در صورت مدیریت صحیح قیمت ها می توان تا حد زیادی آر این پدیده جلوگیری کرد.

- محرومیت ساکنان مناطق مرز

از عواملی که سبب گسترش قاچاق سوخت در استان شده وضعیت جغرافیایی استان سیستان و بلوچستان است، وجود صدها کیلومتر راه آبی و خاکی در مرزها و همچنین همجواری با کشورهای بی ثبات منطقه است که سرمایه گذاری در مناطق مرزی را کاهش داده

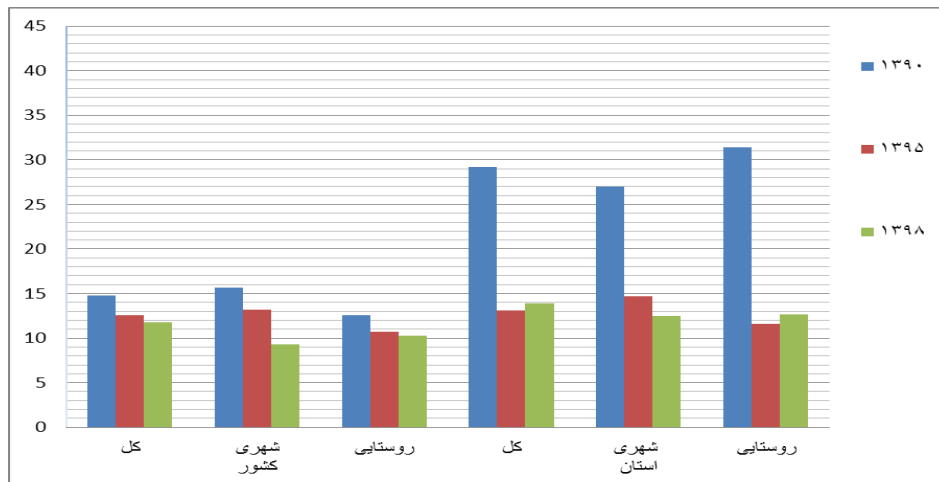
- بیکاری جوانان در شهرهای مرزی و ساحلی

نیروهای اصلی قاچاق کننده های سوخت به طور عمده جوانانی هستند که در مناطق مرزی ساکن اند و از امکانات فرهنگی و اقتصادی اندکی برخوردارند. از این رو فقدان شغل سالم و سازنده در مناطق مرزی مرتباً بر داوطلبان عاملیت در زمینه قاچاق می افزاید.

جدول 2- نرخ بیکاری در کشور و استان سیستان و بلوچستان به تفکیک مناطق شهری و

روستایی 1390-1395

1395	1390	شرح	
12.57	14.77	کل	کشور
13.22	15.67	شهری	
10.75	12.56	روستایی	
13.13	29.17	کل	استان
14.7	27.0	شهری	
11.6	31.4	روستایی	



نمودار (1): مقایسه شاخص بیکاری در استان و کل کشور در سال‌های 1390-1398  
 منبع: آمایش استان سیستان و بلوچستان، دانشگاه سیستان و بلوچستان - معاونت پژوهشی و فناوری

بررسی شاخص نرخ بیکاری استان در سال 1390 نشانگر آن است که استان از این منظر دارای وضعیتی بد بوده و نرخ بیکاری سیستان و بلوچستان به بالاتر از 31 درصد رسیده که علت اصلی آن از دست رفتن بیش از 8000 فرصت شغلی در هر سال در سطح استان از یکسو و عدم شکل‌گیری فرصت‌های جدید شغلی از دیگر سو بوده. همچنین بررسی شاخص بیکاری در سال‌های 1395-1398 بیانگر آن است که روند کاهش فرصت‌های شغلی ادامه‌دار بوده و بخصوص در نواحی شهری استان بیش از 2200 فرصت شغلی در هر سال از دست‌رفته.

#### - امنیت اقتصادی کم

فقدان یا کاستی امنیت اقتصادی از سویی موجبات مشارکت اقتصادی و سرمایه‌گذاری بخش‌های غیردولتی را از میان می‌برد و از سوی دیگر زمینه‌ها و خلأهایی را برای قاچاق سوخت فراهم می‌سازد. راکد بودن سرمایه‌های عمومی و مشارکت نکردن آن‌ها در فرایند تولید یکی از پیامدهای ضریب امنیت اقتصادی پایین است.



- محرومیت شهرهای مرزی استان

در زمینه پراکندگی جغرافیایی امکانات فرهنگی و اقتصادی، به طور کلی مشکل بنیادین وجود دارد. استان سیستان و بلوچستان که گذرگاه مهمی برای عبور کالاهای قاچاق از جمله سوخت به شمار می‌رود همواره در ذیل فهرست برخورداری از امکانات ملی قرار دارد و نیز جمعیت استان غیرفعال است و ارزش اقتصادی افزوده را در غیاب سرمایه‌گذاری‌های برنامه‌ریزی شده تولید نمی‌کند؛ بنابراین جمعیت غیرفعال استان - به‌ویژه در شهرها و روستاهای مرزی که آخرین رتبه برخورداری اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی قرار دارند- به سمت قاچاق سوخت میل می‌شود. در عین حال این نکته حائز اهمیت است که سود عمده قاچاق سوخت عاید مردم محروم روستاهای مرزی استان نمی‌شود بلکه سود اقتصادی عمدتاً عاید واسطه‌های فروش، مالکان سوخت برها می‌شود.

- مهاجرت نخبگان استان به استان‌های دیگر

عمده جمعیت تحصیل کرده استان با توجه به آمار بالای نرخ بیکاری، نبود زمینه‌های شغلی مناسب و یا درآمد بسیار کم، رغبتی برای ادامه زندگی در این استان نداشته و به استان‌های دیگر مهاجرت می‌نمایند.

در این مرحله با بررسی ادبیات تحقیق و مطالعات مشابه انجام شد ابعاد مؤثر شناسایی شد و سپس با استفاده از نظرات صاحب‌نظران در استان سیستان و بلوچستان، مهم‌ترین عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت در قالب شش بعد: سیاسی، امنیتی، قانونی، اقتصادی، اجتماعی و علمی، شناخته شدند که این عوامل مطابق با جدول [2] هست.

جدول 2- معیارها و شاخص‌های قاچاق سوخت در استان سیستان و بلوچستان

عدم برخورد حکومتی درست، قانونی و بازدارنده با قاچاقچیان سوخت	سیاسی
کمبود امکانات و زیربنای سیاسی در زمینه‌های مختلف	
سیاست‌های تجاری نادرست دولت در استان	
بوروکراسی گسترده و ساختار ناکارآمد مقابله با قاچاق سوخت	
نبود طرح‌های کلان برای از بین بردن بیکاری فزاینده	امنیتی
نبود تعامل و ارتباطات تعریف شده مناسب حفاظتی، قانونی بین سازمان‌های ذی‌ربط	
گسترده‌گی مرزهای جغرافیایی اعم از زمینی و دریایی استان س و ب	
موقعیت و فضای مناسب قاچاق در کشورهای افغانستان و پاکستان	
نبود تجهیزات و وسایل امنیتی مجهز به فناوری‌های روز دنیا در استان	

پایین بودن ریسک قاچاق برای قاچاقچیان	
تحریم در زمینه های مختلف از سوی سایر کشورها	قانونی
محدودیت های قانونی جهت سرمایه گذاری در مناطق مرزی و توسعه بازارهای قانونی	
عدم اطلاع کافی در رعایت قوانین و مقررات از سوی افراد	
ناآگاهی از تبعات نامطلوب قاچاق در زمینه های مختلف	
نبود بازنگری و به روزرسانی در خصوص قوانین و مقررات بین المللی و ملی قاچاق سوخت	
امنیت اقتصادی ضعیف	اقتصادی
درآمد پایین و فقر عمومی در مناطق مرزی استان	
اختلاف فاحش نرخ ارز و نوسانات زیاد آن چند نرخی بودن ارز)	
سودآوری بالای قاچاق سوخت در استان	
رشد تقاضا و آماده بودن مراکز خرید در کشورهای هم مرز	
محرومیت ساکنان مناطق مرزی	
بیکاری جوانان در مناطق مرزی و ساحلی	
محرومیت شهرهای مرزی استان	اجتماعی
فرهنگ پذیری غلط مرزنشینان	
مراودات ناشی از پیوندهای گروهی و قومی در دو سوی مرز	
حاکمیت فرهنگ دلالی در منطقه	
نبود عزم ملی در خصوص مقابله با پدیده قاچاق	علمی
مهاجرت نخبگان استان به استان های دیگر	
نبود آمارهای علمی و دقیق از میزان قاچاق سوخت استان	
نبود برنامه ای استراتژیک برای مقابله با پدیده قاچاق مبتنی بر دانش	
عدم ایجاد امکانات و بسترهای مناسب جهت بهره مندی از آثار علمی در این زمینه	
محدودیت های اطلاعاتی و قانونی جهت انجام پژوهش های بنیادی	
عدم وجود آموزش های لازم جهت پیشگیری از قاچاق سوخت	

با توجه به نظرات صاحب‌نظران مهم‌ترین عوامل قاچاق سوخت به ترتیب اولویت در استان به صورت زیرند.

1	بیکاری جوانان در مناطق مرزی و ساحلی
2	محرومیت شهرهای مرزی استان
3	امنیت اقتصادی ضعیف
4	سودآوری بالای قاچاق سوخت در استان
5	پایین بودن ریسک قاچاق برای قاچاقچیان
6	بوروکراسی گسترده و ساختار ناکارآمد مقابله با قاچاق سوخت
7	مهاجرت نخبگان استان به استان‌های دیگر
8	موقعیت و فضای مناسب قاچاق در کشورهای همسایه
9	گسترده‌گی مرزهای جغرافیایی اعم از زمینی و دریایی و عدم کنترل مرزها
10	رشد تقاضا و آماده بودن مراکز خرید در سایر کشورها
11	تحریم درزمینه‌های مختلف از سوی سایر کشورها
12	نبود طرح‌های کلان برای از بین بردن بیکاری
13	فرهنگ پذیری غلط مرزنشینان
14	اختلاف فاحش نرخ ارز و نوسانات زیاد آن (چند نرخی بودن ارز)
15	نبود عزم ملی در خصوص مقابله با پدیده قاچاق
16	مراودات ناشی از پیوندهای گروهی و قومی در دو سوی مرز
17	حاکمیت فرهنگ دلالی در منطقه
18	درآمد پایین و فقر عمومی در مناطق مرزی
19	محدودیت‌های قانونی جهت سرمایه‌گذاری در مناطق مرزی
20	عدم برخورد مناسب، قانونی و بازدارنده با قاچاقچیان
21	قیمت‌گذاری نامناسب در کشور
22	کمبود امکانات و زیربنای سیاسی درزمینه‌های مختلف
23	عدم امنیت سرمایه‌گذاری در کشور
24	نبود تجهیزات و وسایل امنیتی مجهز به فناوری‌های روز دنیا

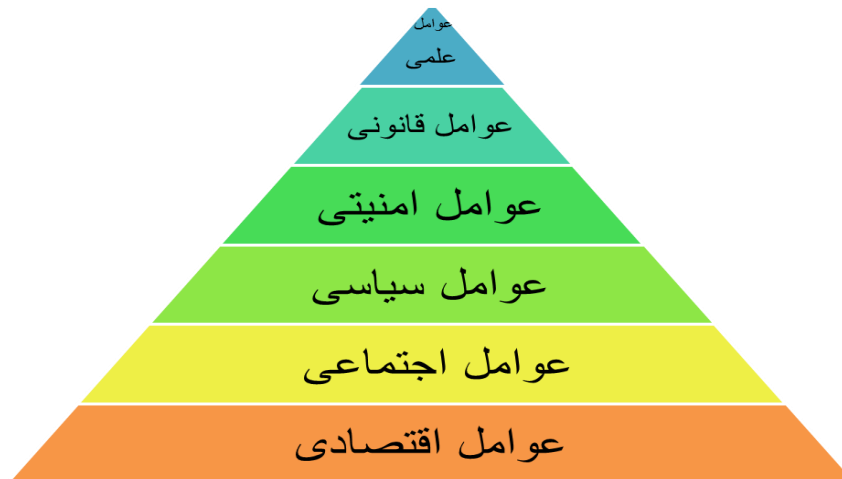
25	نبود برنامه‌ای استراتژیک برای مقابله با پدیده قاچاق
26	سیاست‌های تجاری نادرست دولت
27	نبود بازننگری و بروز رسانی در خصوص قوانین و مقررات بین‌المللی و ملی قاچاق سوخت
28	محدودیت‌های اطلاعاتی و قانونی جهت انجام پژوهش‌های بنیادی
29	عدم وجود آموزش‌های لازم جهت پیشگیری از قاچاق سوخت
30	نبود تعامل و ارتباطات تعریف‌شده مناسب حفاظتی، قانونی بین سازمان‌های ذی‌ربط
31	عدم اطلاع کافی در رعایت قوانین و مقررات از سوی افراد
32	عدم ایجاد امکانات و بسترهای مناسب جهت بهره‌مندی از آثار علمی در این زمینه
33	ناآگاهی از تبعات نامطلوب قاچاق در زمینه‌های مختلف
34	عدم شایستگی سرپرستان و مدیران سازمان‌های ذی‌ربط
35	کمبود نیروهای حفاظتی مجرب و آموزش‌دیده با علم روز
36	نبود پژوهش‌های جامع و کامل در خصوص قاچاق

### نتایج

آمار قاچاق سوخت در سال‌های اخیر بسیار نگران‌کننده شده است. آمار نشان می‌دهد که بخش عمده‌ای از گازوئیل و بنزین کشور به کشورهای همسایه قاچاق می‌شود. اظهارات مسئولان مبارزه با قاچاق کالا نشان می‌دهد که هم‌اکنون با وجود سهمیه‌بندی بنزین روزانه حداقل 10 میلیون لیتر سوخت در کشور قاچاق می‌شود و در برخی از مناطق مرزی قاچاقچیان با کیلومترها لوله‌کشی تا نقطه مرزی به قاچاق سوخت اقدام کرده‌اند. از طرف دیگر در کشور روزانه حدود 230 میلیون لیتر بنزین، گازوئیل، نفت سفید و نفت کوره تولید می‌شود که در این صورت قاچاق 10 میلیون لیتر رقم بسیار قابل‌ملاحظه‌ای است.

بیکاری جوانان در مناطق مرزی و ساحلی، داشتن مرز خاکی 978 کیلومتری و آبی 300 کیلومتری، محرومیت شهرهای مرزی استان، کمبود منابع آبی و خاکی، امنیت اقتصادی ضعیف، وجود فرهنگ عشیره‌ای و قومیت‌های گوناگون، سودآوری بالای قاچاق سوخت، پایین بودن ریسک قاچاق، نبود عوامل فیزیکی و فنی در معابر ورودی و خروجی مرزها، وابستگی فرهنگی و اقتصادی مردم در دو سوی مرز به یکدیگر، محرومیت منطقه به علت دوری از پایتخت،

ناهمواری‌های در نوارهای مرزی، بیکاری، ساختار ناکارآمد مقابله با قاچاق، نبود نظارت کافی بر مبادی ورودی استان (وجود اسکله‌های غیرمجاز تا حدود 160 اسکله و بازارچه‌های مرزی و مناطق آزاد) ضعف اقدامات کنترلی در مرزها از سوی گمرک، کاهش انگیزه ادامه تحصیل در جوانان منطقه و مهاجرت نخبگان استان به استان‌های دیگر از جمله عوامل مؤثر در بروز قاچاق سوخت است که از این بین، فقر و بیکاری از مهم‌ترین متغیرهای اثرگذار بر قاچاق سوخت هستند به همین دلیل مهم‌ترین راهکار مبارزه با قاچاق سوخت ایجاد اشتغال است. با توجه به ابعاد و شاخص‌های شناسایی شده علل و دلایل قاچاق سوخت در استان و بر اساس اولویت تأثیر شاخص‌ها مهم‌ترین عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت در استان به تفکیک میزان اثرگذاری مطابق شکل زیر است.



#### پیشنهادها:

اساساً قاچاق پدیده‌ای یک علتی نیست بلکه محصول و پیامد مجموعه‌ای از عوامل اقتصادی، فرهنگی، سیاسی و اجتماعی است؛ بنابراین کاهش پدیده قاچاق سوخت نیازمند برنامه‌ای

همه‌جانبه است. به‌طور کلی می‌توان گفت مسئله قاچاق اجتناب‌ناپذیر بوده ولی قابل کنترل است. در دهه‌های گذشته مبارزه با قاچاق، توفیق چندانی نداشته است؛ زیرا عوامل متعددی باعث شده است تا روش‌های پیشین مبارزه با قاچاق سودمند نباشند. به‌هرروی با توجه به یافته‌های این پژوهش به نتایج و پیشنهادهای زیر اشاره می‌شود:

#### راهکارهای اقتصادی

- 1- بسیاری از مناطق مرزی کشور مانند استان سیستان و بلوچستان، فاقد زیرساخت‌های اقتصادی مناسب و امکانات فنی، صنعتی و کشاورزی کافی هستند و بین شاخص‌های توسعه در این منطقه با مرکز کشور اختلافات فاحشی وجود دارد. برای اصلاح این وضع، دولت می‌تواند بخشی از اعتباراتی را که صرف مبارزه فیزیکی و غیراصولی با قاچاق سوخت می‌شود که در این بین بسیاری از خرده قاچاقچیان از بین می‌روند یا زخمی می‌شوند و سرکرده‌های اصلی از چنگال قانون می‌گریزند، با سرمایه‌گذاری در بخش‌های مولد ضمن ایجاد اشتغال، در جهت شکوفایی، عمران و آبادی این منطقه اقدام و مانع از گسترش بیش‌ازپیش قاچاق سوخت شود.
- 2- استفاده بهتر از امکانات موجود و غنی منطقه و شکوفایی استعدادهای بالقوه در جهت جلوگیری از شغل‌های قاچاق.
- 3- جذب نیروی متخصص و جوان محلی برای گسترش فعالیت‌های کشاورزی و ایجاد صنایع تبدیلی وابسته به آن با توجه به وجود امکانات طبیعی کشاورزی
- 4- ایجاد بازارچه‌های مرزی فعال که در آن روستاییان شهرهای مرزی استان در اولویت ارائه کالا و خدمات قرار گیرند.

#### راهکارهای اجتماعی

- 1- توزیع عادلانه امکانات و فرصت‌های اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی میان مناطق و اقشار مختلف در استان
- 2- ارائه الگوهای مرجع و سبک‌های زندگی کم‌مصرف و بی‌تجمل، گسترش فرهنگ قناعت و صرفه‌جویی، ساده زیستی، ارج نهادن به کار و تلاش.
- 3- توزیع عادلانه ثروت و کاهش فاصله طبقاتی، تقویت روحیه پس‌انداز و سرمایه‌گذاری
- 4- تکمیل مجازات فعلی که جنبه اعتباری اقتصادی و جرائم مالی دارد، با مجازاتی که جنبه اعتباری و حیثیت اجتماعی دارند، می‌تواند در کاهش انگیزه قاچاق سوخت مؤثر باشد.

#### راهکارهای فرهنگی

- 1- برنامه‌ریزی مناسب و قابل اجرا برای گسترش توریسم در این منطقه با توجه به توان‌های گردشگری این بخش در زمینه اکوتوریسم و توریسم تجاری که موجب اشتغال برای ساکنین روستایی این استان و درنهایت، افزایش درآمد آنان خواهد شد.
- 2- اصلاح و ارتقای بافت فرهنگی حاکم بر خانواده‌ها به منظور افزایش فرهنگ قانون‌مداری نقش آموزش‌های سنتی را نیز نباید از نظر دور داشت چراکه در جامعه‌ای چند فرهنگی مانند استان سیستان و بلوچستان که مردم به شدت سنتی هستند، تحت تأثیر آموزش سنتی قرار دارند و لذا روحانیون و نهادها مذهبی می‌توانند نقش مهمی را در آموزش اجتماعی شهروندان ایفا کنند.
- 3- دستگاه‌های تبلیغاتی و مبلغین و رهبران فکری جامعه با ترویج و تبلیغ ساده زیستی و قناعت می‌توانند عطش زیاده‌خواهی و تجملات را در میان متقاضیان و عرضه‌کنندگان سوخت کاهش داده و از حجم قاچاق سوخت بکاهند.

#### منابع

- بهرامی، محسن؛ قاسمی، بهروز (1394) آسیب‌شناسی قاچاق کالا در ایران. فارابی.  
علی‌اکبری، م ح (1393) قاچاق سوخت، روزنامه ج ام جم، تهران شماره 4189

سالنامه آماری استان سیستان و بلوچستان، (1396)

عیسی آبادی، ابوالفضل؛ شاه قلعه، صفی الله (1392) «ژئوپلیتیک ایران و تأثیر آن بر قاچاق کالا» فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، سال 28، شماره دوم، شماره پیاپی.

بهرامی، سمیره (1394) «بررسی و تحلیل کیفی دلایل اجتماعی - اقتصادی پدیده قاچاق سوخت در شهرستان میناب» پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه هرمزگان.

فصیحی، حبیب الله (1391) «پیامدهای امنیتی قاچاق کالا در مناطق مرزی» **مجموعه مقالات همایش ملی شهرهای مرزی و امنیت چالش ها و راهبردها**، دانشگاه سیستان و بلوچستان.

نمک شناس، رضا (1384) «بررسی پدیده ی قاچاق سوخت در استان سیستان و بلوچستان» **مجله اقتصادی**، (44)، 26-22.

جادی، سهاد؛ سعدون زاده، جواد؛ دهداری، فراس (1394) اهمیت و ضرورت مقابله با قاچاق کالا و سوخت در خلیج فارس با رویکر پیشگیرانه»، هفدهمین همایش صنایع دریای، کیش.

بیگلریگی، فرزاد (1383) «طراحی مدل تعیین عبوب بحرانی محصول با بهره گیری از تکنیکهای FMEA, QFD, PARETO پنجمین کنفرانس بین المللی مدیران کیفیت.

ظهوری نیا، مصطفی؛ رستگار، یاسر؛ نیکخواه، هدایت ا...؛ بهرامی، سمیره (1396) تحلیل کیفی پیامدهای اجتماعی اقتصادی پدیده قاچاق سوخت در شهرستان میناب» پژوهش های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، سال ششم، شماره 19، زمستان 96

بخشی، احمد؛ طالبی، محمد علی؛ باکفایت رودی، فهیمه؛ باکفایت رودی، فریده (1393) «علل وجودی قاچاق کالا، سوخت و مواد مخدر بین ایران و افغانستان و تأثیر آن بر امنیت خراسان جنوبی»، فصلنامه دانش انتظامی خراسان جنوبی، سال 3، شماره 3، پاییز 1393-21-38

احمدی کهنعلی، رضا؛ عامری سیاهویی، رضا؛ مشایخی نژاد، شقایق (1397) «بررسی عوامل فرهنگی و اجتماعی مؤثر بر قاچاق سوخت استان هرمزگان با تکنیک تجزیه و تحلیل شکست فازی و راهکارهای پیشگیری از آن»، پژوهش نامه فرهنگی هرمزگان، شماره 16، پاییز و زمستان 97

محمد، رئیسی؛ شفیع، اسماعیل (1399) «نقش نیروی انتظامی در مبارزه با قاچاق سوخت و بهبود آن» نشریه علوم سیاسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرج، بهار 99، شماره 50

ستاری، بهزاد؛ جعفری، جلال (1398) «عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت و راهکارهای پیشگیری از آن» دومین کنفرانس بین المللی پژوهشهای دینی، علوم اسلامی، فقه و حقوق در ایران و جهان اسلام، کرج، دانشگاه جامع علمی کاربردی - سازمان همیاری شهرداری ها و مرکز توسعه خلاقیت و نوآوری علوم نوین.



Horvath, J. Ratfai, A. and Botond, D. (2008) The Border Effect in Small Open Economies. *Journal of Economic Systems*, (32): 33-45.

Haddal, C.C. Kim, Y.; & Garcia, M.J. (2009). Border Security: Barriers Along the U.S. International Border, Congressional Research Service.

Frieble, G.; & Guriev, S. (2006). Smuggling humans: A Theory of debt-financed migration. *Journal of the European Economic Association*, Vol. 4, No.6.

Oladeji, Matthew Olaniyi (2010), perception of smuggling among the Yoruba of Oke – Ogun of south western Nigeria, *Internet journal of Criminology*.