

# بررسی عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت و راه‌های پیشگیری از آن (مورد مطالعه: مرز شهرستان قصر شیرین در سال ۱۳۹۳)

اکبر وروایی<sup>۱</sup>، محمد صیاد شیرکش<sup>۲</sup>

تاریخ دریافت: ۹۴/۱۲/۲۰

تاریخ پذیرش: ۹۵/۰۲/۱۸

## چکیده

یکی از مهم‌ترین معضلات و چالش‌های کشورهای در حال توسعه، فساد مالی ناشی از اقتصاد زیرزمینی و مصداق بارز آن، قاچاق است. ایران نیز به عنوان یک کشور در حال توسعه، اخیراً با نوعی جدید از قاچاق کالا در حوزه فرآورده‌های سوختی مواجه شده و خطرهای ناشی از قاچاق بی‌رویه این فرآورده نفتی ضمن تهدید اقتصاد ملی و ایجاد بحران در نظام‌های اجتماعی، مالی و... زمینه را برای بروز خطرهای امنیتی نیز فراهم کرده است.

در مقاله حاضر، روش پیمایشی با استفاده از پرسشنامه را به کار گرفته ایم و پژوهش از نوع کاربردی محسوب می‌شود. نمونه آماری این تحقیق براساس جامعه آماری، شامل کارشناسان اداره مبارزه با قاچاق کالا، اداره گمرک، مراجع قضایی و کارکنان مرزبانی در شهرستان قصر شیرین است و حجم نمونه، صد نفر را شامل می‌شود که با استفاده از روش نمونه‌گیری در دسترس انتخاب شده‌اند.

با توجه به نتایج آزمون فریدمن، متغیرهای پیشگیری وضعی از لحاظ شدت تأثیر آن‌ها بر کاهش قاچاق سوخت به ترتیب عبارت‌اند از: کاهش علت‌های ارتکاب جرم، افزایش خطر ارتکاب جرم، کم شدن تحریک ارتکاب جرم، افزایش زحمت ارتکاب جرم و کاهش منافع ارتکاب جرم. عوامل اجتماعی، اقتصادی و منطقه‌ای از لحاظ شدت تأثیرشان بر قاچاق سوخت به ترتیب عبارت‌اند از: عوامل منطقه‌ای، عوامل اقتصادی و عوامل اجتماعی. متغیرهای پیشگیری کیفری نیز از لحاظ شدت تأثیر آن‌ها بر قاچاق سوخت به ترتیب عبارت‌اند از: شدت مجازات، سرعت مجازات و قطعیت مجازات.

## واژه‌های کلیدی:

قاچاق، قاچاق سوخت، پیشگیری وضعی، پیشگیری کیفری.

<sup>۱</sup>. دانشیار دانشگاه علوم انتظامی امین، نویسنده مسئول [Dr.AkbarVarvaei@yahoo.com](mailto:Dr.AkbarVarvaei@yahoo.com)

<sup>۲</sup>. کارشناس ارشد حقوق کیفری و جرم‌شناسی

## بیان مسئله

یکی از جدیدترین و مهم ترین معضلات در منطقه های مرزی و از جمله مرز قصر شیرین که گریبان گیر تمام مسئولان کشوری و لشکری، و به ویژه مردم و مسئولان منطقه های مرزی شده و در چندین سال اخیر، خروج ارز از کشور، ضرر رسیدن به کشور، ضایع شدن حقوق مردم و سود بردن عده ای انگشت شمار را در پی داشته که با توسل به اعمال مجرمانه و فرار از قانون، ثروت های هنگفت به دست آورده اند، سوخت و به بیان بهتر، قاچاق آن است. قاچاق سوخت در مرز قصر شیرین به دو صورت انجام می شود: نخست، فروش و قاچاق گازوئیل از داخل ایران به خارج از کشور و دوم، قاچاق در ماشین های سوختی که از عراق، وارد ایران می شوند و به بندرهای جنوبی می روند. به طور اجمالی، عوامل زیادی در گسترش قاچاق سوخت در مرز قصر شیرین، نقش دارند که از جمله آن ها موارد ذیل درخور ذکرند: عوامل اقتصادی، وضعیت محیطی، تفاوت چشمگیر قیمت سوخت بین ایران و عراق، هماهنگ نبودن ترجمان های مربوط، حراست و دقت نکردن نیروهای مرزبانی و سهل انگاری آنان، رواج یافتن رشوه گیری در میان مسئولان و افراد مربوط که به جای جلوگیری از رواج قاچاق سوخت به علت های مختلف با گرفتن مبالغ هنگفت و البته گاهی ناچیز از قاچاقچیان، بسیاری از مسائلی را که باید به مأموران اطلاعاتی و مرزبانی گزارش دهند، پنهان می کنند یا مأموران مرزبانی که به دلایل نامعلوم، با گرفتن رشوه از وظایف خود سر باز می زنند و باعث تسهیل قاچاق سوخت می شوند (اردبیلی، ۱۳۸۲: ۱۹۸).

از جمله مهم ترین آثار سوء قاچاق سوخت بر منطقه که می توان به صورت اجمالی ذکر کرد، رواج یافتن آن و تشویق شدن دیگر افراد به این کار به دلیل وجود داشتن ضعف های مدیریتی و نظارتی، هدر دادن سرمایه های ملی و خیانت به کشور، به وجود آمدن معضلاتی در عرضه سوخت به مردم، بیکاری، ایجاد شغل های کاذب و غیر قانونی، تأثیر منفی بر فرهنگ محیط، رواج بی بندوباری در جامعه و... است. یکی از مهم ترین مسائلی که در این زمینه باید از آن رفع ابهام شود، این است که چرا بسیاری از مسئولان و نیروهای مرزبانی با

گرفتن مبالغی به عنوان رشوه، باعث شده‌اند قاچاق سوخت گسترش یابد و با افراد خاطی به صورتی شایسته مقابله نشود. مسئله دیگر، آن است که چرا نیروهای اطلاعاتی با وجود اینکه قاچاقچیان و افراد رشوه‌گیر را خوب می‌شناسند، اقدامی درخور برای مقابله با آنان انجام نمی‌دهند و علت این سکوت و مدارا کردن چیست.

در ادامه، ذکر این نکته لازم است که پیشگیری از این مشکل، واجب و ضروری محسوب می‌شود و در این زمینه باید هم پیشگیری کیفری و هم پیشگیری غیر کیفری را گسترش داد؛ زیرا اگر بتوانیم پیشگیری کیفری را به خوبی اعمال کنیم، قادر خواهیم بود قوانین کیفری را درباره متخلفان، به موقع و درست اعمال کنیم؛ بدین صورت، بی شک، قاچاق سوخت در آینده نزدیک کاهش می‌یابد؛ البته در این حوزه باید به پیشگیری غیر کیفری توجهی خاص کرد و زمینه را به گونه‌ای در جامعه فراهم آورد که ارتکاب این جرم، ممکن نباشد؛ زیرا پیشگیری، بهتر از مجازات کردن است و از این طریق، زودتر به نتیجه مطلوب خواهیم رسید.

طی چند سال اخیر، مسئله قاچاق فراورده‌های نفتی، تقریباً فراگیر شده است و در سراسر کشور دیده می‌شود؛ اما نکته درخور توجه، این است که استان‌ها و منطقه‌های مرزی به دلیل داشتن وضعیت جغرافیایی، اقتصادی و اجتماعی خاص، بیشترین آمار قاچاق این گونه فراورده‌ها را به خود اختصاص داده‌اند. نگاهی کوتاه به آمار و ارقام مربوط به قاچاق فراورده‌های نفتی نشان می‌دهد سالانه یک میلیارد و هشت صد میلیون لیتر فراورده‌های نفتی به ارزش ریالی یک تریلیون و هشتاد میلیارد تومان به صورت قاچاق از کشور خارج می‌شود. شایان ذکر است تنها پنجاه میلیون لیتر از این حجم که برابر با میزان قاچاق حمل شده در ده روز سال است، طی سال ۱۳۸۴ کشف و ضبط شده است؛ به عبارت دقیق‌تر، روزانه حدود پنج میلیون لیتر فراورده نفتی از کشور به صورت قاچاق خارج می‌شود و از این میان، قاچاق بنزین، گازوئیل و نفت به چهار کشور همسایه، شامل عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان، بیشترین میزان از فراورده‌های قاچاق را به خود اختصاص داده است (کاتوزیان، ۱۳۶۸: ۲۰).

از مهم ترین راه های قاچاق فرآورده های نفتی، انحراف بار تانکرهای حامل سوخت از مسیر اصلی، قراردادن باک های اضافی در کامیون ها و اتوبوس ها، صادرات فرآورده های نفتی در پوشش حلال ها و مواد دیگر، و انتقال به وسیله ظرف های بیست لیتری با استفاده از چهارپایان را می توان ذکر کرد. قاچاق مواد سوختی از نظر اقتصادی علاوه بر ایجاد اختلال در نظام عرضه و تقاضا، سودی هنگفت را نصیب دست اندر کاران آن می کند که باعث افزایش سرمایه عوام اصلی قاچاق و گرایش آنان به سرمایه گذاری بیشتر در حوزه قاچاق و نیز جذب سرمایه های سرگردان در این فعالیت شده است. مروزه، قاچاق مواد سوختی علاوه بر پیامدهای منفی و جبران ناپذیر برای نظام اقتصادی کشور، آثاری زیان بار نیز در حوزه فرهنگ و اجتماع دارد؛ زیرا قاچاقچیان در نقاط مرزی در عوض کالاهایی که از مرز خارج می کنند، کالاها و وسایلی را نیز به ایران می آورند که مهم ترین آن ها عبارت اند از: مشروبات الکلی، مواد مخدر، تجهیزات ماهواره ای و محصولات غیرمجاز غربی. با اینکه سازمان های مرتبط در حوزه قاچاق مواد سوختی در ایران و به ویژه استان کرمانشاه با وجود تلاش بی وقفه و اعمال مجازات های سنگین قانونی با استناد به آمار و ارقام عرضه شده براساس منابع و مراجع رسمی نتوانسته اند قاچاق مواد سوختی را کاملاً مهار کنند، این مسئله نشان می دهد مقابله صرف، و کنترل مبادی مرزی و راه های عبور و مرور قاچاقچیان، تنها راه حل این مشکل نیست؛ بلکه برای درمان این بیماری باید نخست، ریشه های آن را یافت؛ بنابراین، با توجه به ضرورت مقابله با پدیده قاچاق سوخت و شناخت علت های به وجود آورنده و تشدید کننده آن، اولین و مؤثرترین گام در جهت حل این معضل اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی است (استانداری هرمزگان، ۱۳۷۴: ۴۵).

با استناد به اینکه هر پدیده ای در ظرف زمانی و مکانی خاص خود به وجود می آید و بر اساس وضعیت و ضوابط همان منطقه رشد می کند لازم است در همان بستر نیز آسیب شناسی شود. قاچاق سوخت در مرز قصرشیرین نیز از این قاعده مستثنا نیست و در

این پژوهش کوشیده‌ایم عوامل مؤثر بر این مسئله و راه‌های پیشگیری از آن در منطقه مورد بحث را بررسی و تحلیل کنیم.

### هدف‌های تحقیق

در پژوهش حاضر، هدف‌هایی اصلی و فرعی بدین شرح، مورد نظر است:

(الف) هدف اصلی:

- تعیین عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت و راه‌های پیشگیری از آن در مرز قصر شیرین؛

(ب) هدف‌های فرعی:

- تعیین نقش عوامل اقتصادی مؤثر بر قاچاق سوخت در مرز قصر شیرین؛

- تعیین نقش عوامل اجتماعی مؤثر بر قاچاق سوخت در مرز قصر شیرین؛

- تعیین نقش عوامل منطقه‌ای مؤثر بر قاچاق سوخت در مرز قصر شیرین؛

- تعیین نقش پیشگیری کیفی در پیشگیری از قاچاق سوخت و کاهش دادن این

مسئله در مرز قصر شیرین؛

- تعیین نقش پیشگیری غیر کیفی مؤثر بر قاچاق سوخت در مرز قصر شیرین.

### سؤال‌های مطرح در پژوهش

در این تحقیق، به دنبال یافتن پاسخ‌هایی برای این سؤال‌ها هستیم:

(الف) سؤال اصلی:

- چه عواملی بر قاچاق سوخت در مرز قصر شیرین مؤثر می‌باشند؟

(ب) سؤال‌های فرعی:

- آیا عوامل اقتصادی اثرگذار بر قاچاق سوخت در مرز قصر شیرین، مؤثرند؟

- آیا عوامل اجتماعی اثرگذار بر قاچاق سوخت در مرز قصر شیرین، مؤثرند؟

- آیا عوامل منطقه‌ای اثرگذار بر قاچاق سوخت در مرز قصر شیرین، مؤثرند؟

- آیا پیشگیری کیفی در جلوگیری از قاچاق سوخت و کاهش دادن آن در مرز

قصر شیرین، مؤثر است؟

- آیا پیشگیری غیرکیفری اثرگذار بر قاچاق سوخت در مرز قصرشیرین، مؤثر است؟

## مبانی نظری تحقیق

در این بخش به مباحث ذیل می‌پردازیم:

### قاچاق سوخت در ایران

بر اساس آنچه فرمانده مرزبانی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران گفته است، طبق برآوردها روزانه، میزانی بین پنج تا ده میلیون لیتر سوخت از مرزهای کشور قاچاق می‌شود. در بسیاری از منطقه‌هایی که قبلاً در آنجا نیروهای مرزبانی حضور نداشتند و به ویژه جنوب سراوان که در آنجا، روزانه سه میلیون لیتر سوخت توسط دوهزار دستگاه خودرو قاچاق می‌شد، این مسئله مهار شده است. در حال حاضر، به میزانی زیاد در منطقه سیستان و بلوچستان، در حوزه دریای عمان و خلیج فارس و تاحدودی نیز در غرب، جنوب غرب، شمال و شمال غرب کشور با مسئله قاچاق سوخت، مواجه هستیم (شادینا، ۱۳۸۷: ۲۴).

فرمانده مرزبانی نیروی انتظامی، تفاوت قیمت سوخت در داخل کشور با قیمت آن در کشورهای اطراف را یکی از علت‌های قاچاق سوخت دانسته است (سایت رسمی نیروی انتظامی). در آن سوی مرز قصرشیرین (مرز پرویزخان) در کردستان عراق، گروه تروریستی داعش، ماه گذشته شهر موصل را تصرف کرد و خط لوله نفت کرکوک-جیحان (بزرگ‌ترین خط لوله نفت عراق) و همچنین پالایشگاه نفت بیجی را تحت کنترل خود درآورد و به نوعی بر حوزه انرژی این کشور اثر گذاشت. هم‌اکنون در این کشور، کمبود شدید سوخت برای خودروها و تعطیل شدن مجتمع‌های پالایشگاهی و پتروشیمی نیز بر تولید و نیازهای مردم عراق اثر گذاشته و آنان را برای تأمین نیازهایشان به سمت کشورهای منطقه هدایت کرده است. در تازه‌ترین گزارش، از رونق قاچاق بنزین ایران به عراق خبر داده شده است و به نظر می‌رسد ضعف در نظارت مسئولان ایرانی بر مرزها، قاچاق سوخت به این کشور را بیش از گذشته تشدید کرده است؛ درحالی که پیش از بروز این بحران، قاچاق سوخت از کردستان عراق به ایران، باعث اعتراض مسئولان این اقلیم

شده بود؛ اما روزنامه ترک زبان دیلی صباح درباره این مسئله نوشت: «توقف فعالیت بزرگ‌ترین پالایشگاه عراق به دست تروریست‌های داعش، موجب شده است بومیان منطقه برای تأمین بنزین مورد نیاز در شمال عراق به قاچاق روی آورند» (غفاریان، ۱۳۷۹: ۵۲).

### معضل قاچاق سوخت از نگاه اقتصادی

در حال حاضر، مدتی است اقتصاد کشورمان دچار معضلی جدید شده که در آینده ای نه چندان دور، به دملی چرکین تبدیل خواهد شد.

هرچند مسئولان کشور بارها در این زمینه، راهکارهایی مختلف را به منظور جلوگیری از این غارت ملی آزموده‌اند، تا امروز، توفیقی در این زمینه حاصل نشده است. امروزه، قاچاق سوخت به یکی از معضلات اصلی اقتصاد کشور طی چند سال اخیر تبدیل شده است و با وجود تدبیرها و تلاش‌های فراوان دستگاه‌های مربوط، همچنان به عنوان یک گره کور بین مدیران و سازمان‌ها وجود دارد. این مسئله، سبب شده است میزان قاچاق سوخت در کشور طی سالیان اخیر، همچنان به روند صعودی اش ادامه دهد و با وجود تصمیم‌گیری‌های مختلف، هیچ‌گاه شاهد توقف یا حتی به صفر رسیدن قاچاق سوخت در برخی مرزهای کشور نباشیم؛ به گونه‌ای که هر ساله، اعداد و ارقام قاچاق سوخت در مرزها به میزانی درخور توجه افزایش می‌یابند؛ تا بدانجا که ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز به عنوان متولی اصلی این مسئله، میزان سالانه قاچاق سوخت را پنج میلیارد دلار ذکر کرده است. امروزه در حومه منطقه‌های مرزی و به ویژه قصر شیرین، قاچاق سوخت به صورت گسترده رواج دارد؛ بدان گونه که کامیون‌دارها سهمیه گازوئیل خود را به صورت قاچاق می‌فروشند و تانکرهای سوختی که از عراق به ایران وارد می‌شوند، با فروش مواد سوختی خود قبل از رسیدن به مرز و کتمان این موضوع با کمک مسئولان اداری و نظامی ایران یا در راه برگشت به عراق به جای آنکه خالی برگردند، مواد سوختی (بنزین و گازوئیل) را به صورت غیر قانونی و با کمک همان مسئولان اداری و نظامی با خود به عراق می‌برند. در این دو حالت نیز قاچاق رخ می‌دهد و هرچند قاچاق سوخت در اوایل دوره اجرای هدفمندی یارانه‌ها کم شده بود،

به دنبال کاهش ارزش پول ملی، در حال حاضر، قاچاق دوباره رونق یافته است (پژویان و مداح، ۱۳۸۵: ۳۰).

طی سال‌های گذشته، اختلاف قیمت سوخت تولیدی داخل با کشورهای همسایه به عنوان صدرنشین دلایل قاچاق سوخت از کشور، موجب شده است تصمیم‌گیران اقتصادی برای کاهش این معضل، طرح‌هایی مختلف از جمله افزایش سالانه قیمت سوخت را اجرا کنند که پس از تصویب طرح تثبیت قیمت‌ها در مجلس هفتم، متوقف و به دنبال اجرای فاز نخست از قانون هدفمند کردن یارانه‌ها به گونه‌ای دیگر اجرا شد.

هم‌زمان با اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها و واقعی‌تر شدن قیمت سوخت، کسب و کار قاچاقچیان سوخت، کساد شد؛ زیرا وقتی سوخت یارانه‌ای با نرخ ارزان عرضه می‌شود، فراوان به قاچاقچیان می‌رسید؛ اما با گذشت زمان و آغاز پروژه سهمیه‌بندی و صدور کارت هوشمند، قاچاق سوخت کم‌کم رنگ باخت. تا پیش از آن نیز قاچاق سوخت به دلیل پرداخت یارانه از سوی دولت، سال‌ها تجارتي سودآور در مرزهای غربی و شرقی ایران بود. باید بپذیریم قاچاق سوخت، بدون حمایت‌های خاص، امکان‌پذیر نیست. قاچاق سوخت به صورت سطحی انجام نمی‌شود که کاری آسان باشد و کسی متوجه آن نشود؛ بلکه با استفاده از تانکر صورت می‌گیرد و حتماً حمایت‌هایی در این زمینه انجام می‌شود؛ پس مشکل از نوع داخلی است. معضل قاچاق سوخت، تنها به چند ماه گذشته اختصاص ندارد که در آن زمان، بازار ارز در ایران، ملتهب شده؛ بلکه سال‌هاست این معضل درباره نفت و فراورده‌های آن وجود دارد و مهم‌ترین دلیل این مسئله نیز سودآور بودن این گونه قاچاق برای قاچاقچیان است. امروزه قاچاق سوخت به یکی از دشواری‌های اصلی اقتصاد ایران تبدیل شده و البته بارها راهکارها و دلایل مختلف از سوی نمایندگان مجلس برای موضوع قاچاق سوخت مطرح شده است؛ ولی تاکنون، هیچ‌گونه راهکار اساسی و عملی برای حل این مشکل، مشخص نشده است (غفاریان، ۱۳۷۹: ۶۶).



## عوامل مؤثر بر قاچاق

به‌طور کلی، قاچاق، پدیده‌ای شوم است که با توجه به وضعیت خاص کشور و روابط آن با همسایگان اتفاق می‌افتد؛ لذا برای دست یافتن به شناختی صحیح جهت کنترل قاچاق باید عوامل مؤثر بر آن بدین شرح را بررسی کرد:

الف) عوامل ساختاری: این‌گونه عوامل به قوانین، مقررات، سیستم‌ها و روش‌های انجام‌دادن کار، مربوط‌اند که شامل تشریفات گمرکی روش‌های افزایش امنیت شغلی، انحصارات دولتی، نظام مالیاتی، قیمت‌گذاری دولتی، و محدودیت صادرات و واردات می‌شود.

ب) عوامل رفتاری و فردی: این عوامل، شامل ویژگی‌های افراد قاچاقچی است که در زمینه قانون‌شکنی تمایل به کسب درآمد بیشتر در زمان کمتر دارند، که شامل عوامل فیزیولوژیکی و عوامل روانشناختی می‌باشد.

ج) عوامل زمینه‌ای: این دسته از عوامل، مواردی همچون مسائل اجتماعی، سیاسی، اقتصادی و فرهنگی را شامل می‌شوند که در قاچاق، مؤثرند و سازمان‌های کنترل قاچاق همانند نیروی انتظامی و گمرک، هیچ‌گونه نظارت درخور توجهی در این زمینه اعمال نمی‌کنند؛ بنابراین، کنترل ضعیف مرزها، نابرابری‌های اجتماعی و فقر، ناآگاهی مردم، فضای نامناسب قاچاق در کشورهای همسایه، کمبود امکانات تولید، حاکمیت فرهنگ دلالی، زیادبودن بیکاری، کم‌بودن درآمد مردم و اعمال تبعیض‌های نامناسب، وضعیتی را پدید آورده است که قاچاق به‌عنوان راهی برای تأمین معاش مطرح شود و در مقایسه با دیگر راه‌ها از موفقیت بیشتر برخوردار باشد. از جمله عوامل اصلی قاچاق و به‌ویژه قاچاق فرآورده‌های نفتی، متعادل‌نبودن قیمت در دو طرف مرز است؛ به‌طوری که خروج و توزیع آن‌ها در خارج از کشور با وجود اجرای موفقیت‌آمیز طرح هدفمندکردن یارانه‌ها همچنان ادامه دارد.

بیکاری و نیز توجه نشدن به مسئله کارآفرینی و اشتغال از سوی دولت و کارآفرینان بخش خصوصی، در توسعه نیافتن اقتصاد کشور، نقشی مهم دارد؛ بنابراین، کاهش تولید کالا موجب می شود کارآفرینان نیز کمتر در ایجاد اشتغال ریسک کنند و به همین جهت، تجارت غیرقانونی افزایش یابد. از طرفی، در پی افزایش یافتن بیکاری، افراد قاچاقچی، بیشتر به پیمودن مسیر خلاف گرایش پیدا می کنند و افراد بیکار به علت نداشتن درآمد، در پی دست یافتن به فرصت برای فعالیت اقتصادی غیررسمی در قاچاق خواهند بود.

رواج مسائلی همچون رشوه، فساد اداری و پولشویی موجب می شود برخی دست اندر کاران دولتی نیز آلوده کمک به قاچاقچیان شوند و بنابراین از پرداخت مالیات و عوارض نیز اجتناب کنند و در این زمینه، تولید سرانه ناخالص ملی، شامل تولید کالاهای داخلی کاهش یابد و زیانی جبران ناپذیر برای کشور پدید آید.

در برخی موارد نیز سوء استفاده از اختیارهای واگذار شده به کارکنان دولت و به ویژه برخی مسئولان، و نیز سوء استفاده از امکانات به منظور دست یافتن به هدف های شخصی برای انجام دادن قاچاق از مصداق های مهم فساد به معنای گسترده آن است. این انحرافات به شکل های گوناگون با اعمال قدرت شخصی و استفاده نامشروع از مقام، موجب بروز زیان های شدید اقتصادی و اشاعه اختلاس، رشوه، تقلب، جعل اسناد و اخاذی می شوند (مقدسی، ۱۳۹۰: ۵۱).

در دسته بندی ای کلی، عوامل به وجود آورنده قاچاق بر سه دسته، شامل عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی - اجتماعی تقسیم می شوند. از نظر اقتصادی، مهم ترین علت های قاچاق عبارت اند از: تفاوت قیمت ها در بازارهای داخلی و خارجی، به ویژه درباره کالاهای داخلی یارانه دار به علاوه عواملی همچون تشریفات اداری صدور قانونی کالا، سیاست های حمایتی و محدود کننده دولت برای واردات بعضی کالاها، بیکاری و توزیع ناعادلانه درآمدها بین اقشار مختلف جامعه، کارآمد نبودن نظام بانکی کشور برای کنترل نقدینگی های سرگردان و پول شویی. عواملی همچون دشمنی با کشور، تحریم های اقتصادی و نبود دولت های

مقتدر در همسایگی کشورمان، در زمره عوامل سیاسی جای می‌گیرند. از جمله دلایل فرهنگی رونق قاچاق کالا می‌توان تمایل اقشار پردرآمد برای مصرف کالاهای تجملی، حجم وسیع تبلیغات کالاهای خارجی و تشویق کردن مردم به مصرف آن‌ها در رسانه‌های جمعی را ذکر کرد. در اینجا بعضی از زمینه‌های یادشده را بررسی خواهیم کرد:

### دلایل اقتصادی

عمده‌ترین دلایل اقتصادی قاچاق را می‌توان بدین شرح برشمرد:

الف) اشتغال یا بیکاری: معضل بیکاری علاوه بر اینکه قطع درآمد افراد را به دنبال دارد، دارای تبعات اجتماعی نیز هست و می‌تواند عامل تقویت یا منشأ فساد اجتماعی ای بزرگ باشد. بیکاری در خوش‌بینانه‌ترین حالت به بروز واسطه‌گری و قاچاق می‌انجامد. وضع معیشت و بیکاری گسترده در برخی نقاط کشور، ناگزیر زمینه را برای فعالیت‌های غیرقانونی و قاچاق فراهم می‌کند و کاهش اشتغال در حوزه اقتصاد رسمی، باعث افزایش میزان اشتغال در قلمرو اقتصاد غیررسمی و قاچاق می‌شود؛ از این روی می‌توان اذعان داشت میزان بیکاری در حوزه اقتصاد با قاچاق رابطه مستقیم دارد (کاتوزیان، ۱۳۶۸: ۹۵).

ب) گریز از پرداخت مالیات: از جمله عمده‌ترین عوامل قاچاق کالا می‌توان فرار از پرداخت مالیات، حقوق و عوارض گمرکی را ذکر کرد. متأسفانه در بیشتر اقشار جامعه، تقدم منافع شخصی بر منافع اجتماعی به فرهنگ تبدیل شده است.

ج) پول‌شویی: این اصطلاح به معنای تطهیر پول‌های حاصل از سه نوع درآمد غیرقانونی بدین شرح است:

- پول کثیف، یعنی پول‌های به‌دست‌آمده از طریق مواد مخدر و فحشا؛
- پول خاکستری، یعنی پول‌هایی که از طریق رشوه‌خواری و فساد مالی دولتی حاصل می‌شوند؛
- پول سیاه، یعنی پول‌هایی که حاصل فرار مالیاتی، قاچاق کالا و بازار زیرزمینی هستند.

در ایران، قاچاق کالا، مواد مخدر و پول‌شویی، سه جرمی هستند که به هم گره خورده و مکمل یکدیگرند و اقتصاد کشور را هر روز، بیشتر دچار تزلزل می‌کنند. تنوع فعالیت‌های غیرقانونی و حجم زیاد پول‌های کثیف حاصل از این گونه فعالیت‌ها و نیز تطهیر این پول‌ها در اقتصاد کشور، موجب وسعت مافیا در فعالیت‌های اقتصادی زیرزمینی می‌شود و بر اقتصاد کشورها بسیار مؤثر است.

د) پرداخت یارانه کالاها: تخصیص یارانه به کالاهای اساسی، سبب بروز اختلاف قیمت بین کالاها در داخل و خارج کشور می‌شود و این اختلاف قیمت، انگیزه‌ای برای قاچاق کالاهای ارزان داخلی به خارج از کشور برای کسب درآمد را فراهم می‌کند؛ بنابراین، تا وقتی یارانه‌ها هدفمند نشوند، این اختلاف قیمت ناشی از پرداخت یارانه‌ها باقی می‌ماند و قاچاق هم سودآور است (اردبیلی، ۱۳۸۲: ۱۰۷).

#### دلایل سیاسی

در حوزه عوامل سیاسی پدیده قاچاق می‌توان خصومت و تحریم‌های اقتصادی، نبود دولت‌های مقتدر در همسایگی کشورمان و البته وجود منافع سرشار از این راه برای دولت‌های همسایه را ذکر کرد. دشمنی و انواع تحریم‌های اقتصادی اعمال‌شده علیه ایران از جانب آمریکا و هم‌پیمانانش از یک سو و تحمیل جنگ هشت ساله و مقابله با اشاعه انقلاب اسلامی در جهان از سوی دیگر، باعث شده است درآمدهای کشورمان برای مقابله با تحریم‌ها و تأمین هزینه‌های جنگ تحمیلی صرف شود. در پی بروز این مسئله، زیرساخت‌های بنیادین کشور به‌نحو مطلوب توسعه نیافتند و در کنار آن، محدودیت‌های ناشی از سوءمدیریت و انحصارها نیز سبب شده است صنایع کشور با فناوری روز دنیا فاصله زیاد پیدا کند. خرید کالاهای مشابه خارجی با کیفیت خوب و قیمت کمتر در مقایسه با کالاهای داخلی از جانب مصرف‌کنندگان، واحدهای تولیدی را بیش از پیش در معرض ورشکستگی و توسعه‌نیافتگی قرار داده است.

همسایگی با دولت‌هایی که عمدتاً از ثبات سیاسی و موازنه اقتصادی کالا برخوردار نیستند از یک سو و مغایرت داشتن مقابله با قاچاق کالا با منافع بیشتر کشورهای همسایه، موجب شده است فعالیت‌های قاچاق گسترش یابند. در تأیید این مسئله می‌توان وضعیت درآمدهای اقتصادی در امارات متحده عربی را مثال زد؛ به گونه‌ای که این کشور بیشترین درآمد خود را از طریق صدور کالاهای وارداتی چینی، ژاپنی و... به کشورهای همسایه (عراق، ایران و افغانستان) به دست می‌آورد (بنایی، ۱۳۸۱: ۱۳۵).

### پیامدهای قاچاق

ابعاد منفی قاچاق را از دیدگاه‌های متفاوت می‌توان بررسی کرد. در اینجا از میان آن‌ها به تأثیرهای قاچاق از جنبه‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی می‌پردازیم:

### پیامدهای اقتصادی

قاچاق، اقتصاد کشور را از نظر تولید، سرمایه‌گذاری، صادرات و اشتغال تحت تأثیر قرار می‌دهد و آثاری مخرب بر آن می‌گذارد. از عمده‌ترین اثرهای منفی قاچاق کالا، تأثیر آن بر سرمایه‌گذاری است. قاچاق کالا تأثیر تعرفه‌های مؤثر را از بین می‌برد و توان رقابتی محصولات داخلی با محصولات مشابه خارجی را کم‌رنگ می‌کند. قاچاق، باعث بروز اختلال در اجرای قانون، ایجاد قانون‌گریزی، اختلال در تجارت رسمی، گسترش اقتصاد زیرزمینی، کاهش سطح معیشت، انتقال فشار مالیاتی بر بخش رسمی اقتصاد، هدر رفتن منابع ملی، کاهش سرمایه‌گذاری، تضعیف تولید، کم‌شدن میزان رشد اقتصاد، کاهش درآمد دولت، ایجاد اختلال در برنامه‌ریزی‌های اقتصادی و چرخش پول خارج از نظام ارزی، تنزل قیمت صادرات قانونی، متضرر شدن یا ورشکستگی تولیدکنندگان، و کاهش درآمد و عواید گمرکی می‌شود (مصطفوی، ۱۳۸۸: ۴۳).

### پیامدهای سیاسی

از جمله ابعاد منفی قاچاق، اثرهای منفی آن بر امنیت ملی است؛ بدین صورت که قاچاق به‌طور مستقیم و غیرمستقیم، امنیت ملی کشور را تهدید می‌کند. افزایش ثروت و قدرت نامشروع، رانت‌خواری، بی‌عدالتی، کاهش اعتماد عمومی، تمایل به قانون‌گریزی، افزایش

بی‌نظمی اقتصادی، تضعیف امنیت اقتصادی، افزایش فاصله طبقاتی، هدر رفتن منابع ملی، تضعیف کارآمدی، کاهش امید ملی و کم شدن امنیت عمومی از پیامدهای نامطلوب سیاسی قاچاق است (سبحانی‌نژاد، ۱۳۸۸: ۱۶).

### پیامدهای فرهنگی - اجتماعی

اصول و ارزش‌های حاکم بر جامعه به واسطه ورود کالاها و فرهنگ کالاهای قاچاق غیرمجاز تغییر می‌کند. در بسیاری از موارد، کالاهایی که مغایر با ارزش‌ها، اعتقادات و سنت‌های مردم‌اند، وارد کشور می‌شوند و در این میان، برخی محصولات به صورت سازمان‌دهی شده و جهت‌دار باهدف تهاجم به ارزش‌ها و معیارهای اخلاقی به داخل کشور قاچاق می‌شوند. از جمله محصولات قاچاق که در جهت تهاجم فرهنگی و تضعیف اخلاقیات در میان اقشار گوناگون جامعه توزیع می‌شوند، می‌توان محصولات صوتی و تصویری، و مجله‌های مغایر با اصول اخلاقی را نام برد. این محصولات با اثر مخربی که بر قشر جوان می‌گذارند، باعث ازهم گسیختگی نظام فکری می‌شوند و به عنوان ابزاری تهاجمی عمل می‌کنند. گسترش فرهنگ تجمل و مصرف‌گرایی، بیگانگی، کاهش ارزش‌گرایی، هدر رفتن سرمایه‌های اجتماعی، تضعیف مقبولیت، کاهش مشروعیت، غارت هویت فرهنگی، پیدایش بحران در کانون خانواده، تضعیف فرهنگ کار و کاهش امنیت اجتماعی از جمله پیامدهای نامناسب فرهنگی ورود این کالاها به کشور است (بهرامی و قاسمی، ۱۳۸۵: ۶۰).

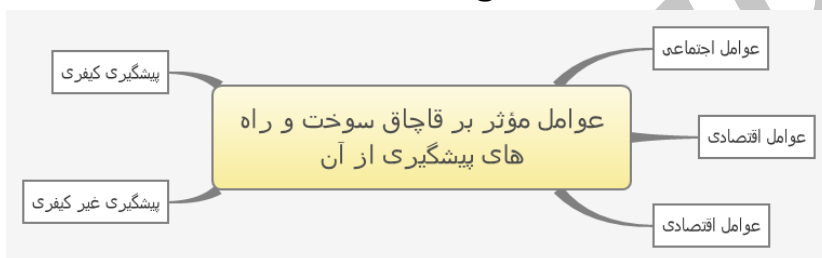
### روش پژوهش، جامعه آماری، حجم نمونه و روش اندازه‌گیری آن

پژوهش حاضر از لحاظ هدف به دلیل پاسخ‌گویی و عرضه راهکارهایی برای حل یک مسئله یا مشکل اجتماعی، از نوع کاربردی و از لحاظ شیوه گردآوری داده‌ها از گونه پیمایشی است و در آن، برای تدوین مبانی نظری، از روش اسنادی و کتابخانه‌ای و به منظور گردآوری داده‌های میدانی از یک پرسشنامه محقق ساخته با طیف لیکرت پنج درجه‌ای استفاده کرده‌ایم. در این پرسشنامه، هر مجموعه گویه به یکی از متغیرهای پژوهش اختصاص دارد

و آن را ارزیابی می‌کند. متغیرهای این پژوهش در سطح سنجش کمی برآورد شده اند. جامعه آماری این تحقیق، کارشناسان اداره مبارزه با قاچاق کالا، اداره گمرک، مراجع قضایی و پرسنل مرزبانی در شهرستان قصر شیرین را شامل می‌شود و حجم نمونه، صد نفر است که با استفاده از روش نمونه‌گیری در دسترس انتخاب شده‌اند.

### مدل مفهومی پژوهش

در این تحقیق، مدلی مفهومی بدین شرح، مورد نظر است:



### یافته‌های پژوهش

در این بخش، یافته‌های تحقیق را بدین شرح به دست می‌دهیم:

جدول ۱. فراوانی پاسخ‌گویان بر حسب سمت پاسخ‌گویان

درصد	سمت
۴۵	مشاغل مدیریتی (اداری)
۴۱	مشاغل نظامی
۱۴	مشاغل قضایی
۱۰۰	<b>میزان تحصیلات</b>
۱۱	دیپلم
۲۵	فوق دیپلم
۴۸	لیسانس
۱۶	فوق لیسانس و بالاتر
۱۰۰	<b>سازمان</b>
۳۰	اداره مبارزه با قاچاق کالا
۱۵	اداره گمرک

۴۱	مرزبانی
۱۴	مراجع قضایی
۱۰۰	جمع

توزیع سمت پاسخ گویان در این پژوهش، حاکی از آن است که ۴۵ درصد از آنان مشاغل مدیریتی (اداری)، ۴۱ درصدشان مشاغل نظامی و چهارده درصد از آن ها مشاغل قضایی دارند. توزیع میزان تحصیلات پاسخ گویان در این پژوهش نشان می دهد یازده درصد از پاسخ گویان، میزان تحصیلات خود را دیپلم، ۲۵ درصدشان فوق دیپلم، ۴۸ درصد از آنان لیسانس و شانزده درصد از آن ها میزان تحصیلات خود را فوق لیسانس و بالاتر گزارش کرده اند. توزیع سازمان محل خدمت پاسخ گویان در این پژوهش، بیانگر آن است که سی درصد از پاسخ گویان، محل خدمت خود را اداره مبارزه با قاچاق کالا، پانزده درصدشان اداره گمرک، ۴۱ درصد از آن ها مرزبانی و چهارده درصد از آنان هم مراجع قضایی ذکر کرده اند.

#### جدول ۲. آزمون کولموگروف اسمیرف برای بررسی نرمال بودن توزیع متغیرها

متغیرها	مقدار آزمون	سطح معناداری
عوامل اجتماعی، اقتصادی و منطقه‌ای	۰.۷۱	۰.۵۰
پیشگیری کیفی	۱.۱۰	۰.۱۳
پیشگیری غیر کیفی	۱.۱۱	۰.۲۲

در این آزمون، تابع توزیع تجمعی مشاهده شده با تابع توزیع تجمعی نظری (مورد انتظار) در یک متغیر رتبه ای مقایسه می شود و به عبارتی مقایسه توزیع یک صفت در یک نمونه با توزیع مفروض برای آن در جامعه صورت می گیرد. چنانچه سطح معناداری در این آزمون از ۰/۰۵ بزرگ تر باشد، توزیع از نوع نرمال است. و می توان در این پژوهش از آزمون های پارامتریک استفاده کرد. با توجه به این آزمون و سطح معناداری همه متغیرها که بیشتر از ۰/۰۵ است، همه متغیرها از توزیع نرمال پیروی می کنند.



**جدول ۳. آزمون t تک‌نمونه‌ای برای بررسی فرضیه ۱: «عوامل اجتماعی در قاچاق سوخت، مؤثرند»**

جدول آماره‌های توصیفی					متغیر
تعداد	میانگین	انحراف معیار	خطای انحراف استاندارد		عوامل اجتماعی
۱۰۰	۳.۳۶	۰.۰۷	۰.۰۲		
جدول آماره‌های استنباطی					
آزمون t	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت	حد پایین / حد بالا	
۷.۰۱	۹۹	۰.۰۰۰۱	۰.۳۶	۰.۳۸ / ۰.۱۸	
تأیید فرضیه					نتیجه کلی آزمون

با توجه به این آزمون، سطح معناداری در جدول آزمون t برابر با  $0/0001$  و این مقدار از سطح معناداری  $0/05$  کوچک‌تر است، و به عبارت دیگر، مقدار آماره  $t (7/01)$  نیز بزرگ‌تر از مقدار  $(1/96)$  است؛ بنابراین، فرضیه اول تأیید می‌شود. جدول آماره‌های توصیفی بالا نشان می‌دهد میانگین اکتسابی نمونه، برابر با  $3/36$  است که از میانگین جامعه  $(3)$  با اختلاف  $0/36$  نمره بالاتر از حد متوسط گزارش شده و این تفاوت از لحاظ آماری، معنادار است.

**جدول ۴. آزمون t تک‌نمونه‌ای برای بررسی فرضیه ۲: «عوامل اقتصادی در قاچاق سوخت، مؤثرند»**

جدول آماره‌های توصیفی					متغیر
تعداد	میانگین	انحراف معیار	خطای انحراف استاندارد		عوامل اقتصادی
۱۰۰	۳.۷۹	۰.۱۰	۰.۰۱		
جدول آماره‌های استنباطی					
آزمون t	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت	حد پایین / حد بالا	
۱۱.۳۴	۹۹	۰.۰۰۰۱	۰.۷۹	۰.۴۱ / ۰.۲۳	
تأیید فرضیه					نتیجه کلی آزمون

با توجه به این آزمون، مقدار سطح معناداری در جدول آزمون t برابر با  $0/0001$  و این مقدار از سطح معناداری  $0/05$  کوچک‌تر است، و به عبارت دیگر، مقدار آماره  $t (11/34)$

نیز بزرگ تر از مقدار (۱/۹۶) است؛ بنابراین، فرضیه دوم تأیید می شود. جدول آماره های توصیفی بالا نشان می دهد میانگین اکتسابی نمونه برابر با ۳/۷۹ است که از میانگین جامعه (۳) با اختلاف ۰/۷۹ نمره بالاتر از حد متوسط گزارش شده و این تفاوت از لحاظ آماری، معنادار است.

**جدول ۵. آزمون t تک نمونه ای برای بررسی فرضیه ۳: «عوامل منطقه ای در قاچاق سوخت، مؤثرند»**

جدول آماره های توصیفی					متغیر
تعداد	میانگین	انحراف معیار	خطای انحراف استاندارد		
۱۰۰	۴.۲۵	۰.۱۳	۰.۰۳		
جدول آماره های استنباطی					عوامل منطقه ای
آزمون t	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت	حد پایین / حد بالا	
۱۸.۳۱	۹۹	۰.۰۰۰۱	۱.۲۵	۰.۵۲ / ۰.۳۳	
تأیید فرضیه					نتیجه کلی آزمون

با توجه به این آزمون، سطح معناداری در جدول آزمون t برابر با ۰/۰۰۰۱ و این مقدار از سطح معناداری ۰/۰۵ کوچک تر است، و به عبارت دیگر، مقدار آماره t (۱۸/۳۱) نیز بزرگ تر از مقدار ۱/۹۶ است؛ بنابراین، فرضیه سوم تأیید می شود. جدول آماره های توصیفی بالا نشان می دهد میانگین اکتسابی نمونه، برابر با ۴/۲۵ است که از میانگین جامعه (۳) با اختلاف ۱/۲۵ نمره بالاتر از حد متوسط گزارش شده و این تفاوت از لحاظ آماری، معنادار است.

**جدول ۶. آزمون t تک نمونه ای برای بررسی فرضیه ۵: «پیشگیری غیر کیفی در پیشگیری و کاهش قاچاق سوخت، مؤثر است»**

جدول آماره های توصیفی					متغیر
تعداد	میانگین	انحراف معیار	خطای انحراف استاندارد		پیشگیری غیر کیفی
۱۰۰	۳.۶۸	۰.۱۹	۰.۰۳		
جدول آماره های استنباطی					
آزمون t	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت	حد پایین / حد بالا	

۰.۷۰ / ۰.۲۵	۱.۶۸	۰.۰۰۰۱	۹۹	۹.۲۶	
تأیید فرضیه					نتیجه کلی آزمون

با توجه به این آزمون، سطح معناداری در جدول آزمون  $t$  برابر با  $۰/۰۰۰۱$  و این مقدار از سطح معناداری  $۰/۰۵$  کوچک تر است و به عبارت دیگر، مقدار آماره  $t$  ( $۹/۲۶$ ) نیز بزرگ تر از مقدار  $۱/۹۶$  است؛ بنابراین، فرضیه پنجم تأیید می شود. جدول آماره های توصیفی بالا نشان می دهد میانگین اکتسابی نمونه، برابر با  $۳/۶۸$  است که از میانگین جامعه ( $۳$ ) با اختلاف  $۱/۶۸$  نمره بالاتر از حد متوسط گزارش شده و این تفاوت از لحاظ آماری، معنادار است.

#### جدول ۷. آزمون $t$ تک نمونه‌ای برای بررسی فرضیه ۴:

«پیشگیری کیفی در پیشگیری از قاچاق سوخت و کاهش دادن آن، مؤثر است»

جدول آماره‌های توصیفی					متغیر
تعداد	میانگین	انحراف معیار	خطای انحراف استاندارد		پیشگیری کیفی
۱۰۰	۴.۵۰	۰.۱۶	۰.۰۲		
جدول آماره‌های استنباطی					نتیجه کلی آزمون
آزمون $t$	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت	حد پایین / حد بالا	
۲۰.۱۷	۹۹	۰.۰۰۰۱	۱.۵۰	۰.۶۳ / ۰.۴۰	
تأیید فرضیه					

با توجه به این آزمون، سطح معناداری در جدول آزمون  $t$  برابر با  $۰/۰۰۰۱$  است و این مقدار از سطح معناداری  $۰/۰۵$  کوچک تر است و به عبارت دیگر، مقدار آماره  $t$  ( $۲۰/۱۷$ ) نیز بزرگ تر از مقدار  $۱/۹۶$  است؛ بنابراین، فرضیه چهارم تأیید می شود. جدول آماره های توصیفی بالا نشان می دهد میانگین اکتسابی نمونه، برابر با  $۴/۵۰$  است که از میانگین جامعه ( $۳$ ) با اختلاف  $۱/۵۰$  نمره بالاتر از حد متوسط گزارش شده و این تفاوت از لحاظ آماری، معنادار است.

جدول ۸. آزمون فریدمن برای بررسی و رتبه‌بندی متغیرهای پیشگیری وضعی از لحاظ شدت تأثیر آنها بر کاهش قاچاق سوخت

متغیر	میانگین رتبه
کاهش بهانه‌های ارتکاب جرم	۴.۴۷
افزایش خطر ارتکاب جرم	۳.۸۶
کاهش تحریک ارتکاب جرم	۳.۱۱
افزایش زحمت ارتکاب جرم	۲.۶۸
کاهش منافع ارتکاب جرم	۲.۵۴

آزمون فریدمن

تعداد	۱۰۰
درجه آزادی	۴
سطح معناداری	۰/۰۰۰۱

با توجه به نتایج آزمون فریدمن، متغیرهای پیشگیری وضعی از لحاظ شدت تأثیر آنها بر کاهش قاچاق سوخت به ترتیب عبارت‌اند از: کاهش بهانه‌های ارتکاب جرم، افزایش خطر ارتکاب جرم، کم شدن تحریک ارتکاب جرم، افزایش زحمت ارتکاب جرم و کاهش منافع ارتکاب جرم.

جدول ۹. آزمون فریدمن برای بررسی و رتبه‌بندی عوامل اجتماعی، اقتصادی و منطقه‌ای از لحاظ شدت تأثیر آنها بر قاچاق سوخت

متغیر	میانگین رتبه
عوامل اجتماعی	۳.۵۴
عوامل اقتصادی	۳.۷۶
عوامل منطقه‌ای	۴.۶۳

### آزمون فریدمن

۱۰۰	تعداد
۲	درجه آزادی
۰/۰۰۰۱	سطح معناداری

با توجه به نتایج آزمون فریدمن، عوامل اجتماعی، اقتصادی و منطقه ای از لحاظ شدت تأثیر آن‌ها بر قاچاق سوخت به ترتیب عبارت‌اند از: عوامل منطقه‌ای، اقتصادی و اجتماعی. جدول ۱۰. آزمون فریدمن برای بررسی و رتبه‌بندی پیشگیری کیفی از لحاظ شدت تأثیر آن بر

### قاچاق سوخت

متغیر	میانگین رتبه
شدت مجازات	۴.۴۰
قطعیت مجازات	۴.۰۰۱
سرعت مجازات	۴.۱۱

### آزمون فریدمن

۱۰۰	تعداد
۲	درجه آزادی
۰/۰۰۰۱	سطح معناداری

با توجه به نتایج آزمون فریدمن، متغیرهای پیشگیری کیفی از لحاظ شدت تأثیر آن‌ها بر قاچاق سوخت به ترتیب عبارت‌اند از: شدت، سرعت و قطعیت مجازات.

### نتیجه‌گیری

یکی از مهم‌ترین معضلات و چالش‌های کشورهای در حال توسعه، فساد مالی ناشی از اقتصاد زیرزمینی و مصداق بارز آن، قاچاق است. ایران نیز به عنوان یک کشور در حال توسعه، اخیراً با نوعی جدید از قاچاق کالا در حوزه فرآورده‌های سوختی مواجه شده و خطرهای ناشی از قاچاق بی‌رویه این فرآورده نفتی ضمن تهدید اقتصاد ملی و ایجاد بحران

در نظام‌های اجتماعی، مالی و... زمینه را برای بروز خطرهای امنیتی نیز فراهم کرده است. اختلاف بسیار زیاد قیمت سوخت میان ایران با آن سوی مرزها به سبب پرداخت یارانه‌های ملی برای فرآورده‌های نفتی و بحران سوخت در کشورهای همسایه، موجب شده است قاچاق مواد سوختی، بیشترین آمار کالاهای قاچاق از داخل به خارج کشور را به خود اختصاص دهد. بر اساس آمارهای غیررسمی، روزانه بیش از پنج میلیون لیتر سوخت از کشور به صورت غیرقانونی، قاچاق و بخشی عمده از نیاز کشورهای عراق، افغانستان و پاکستان از مرزهای کرمانشاه، آذربایجان غربی، کردستان، خراسان، سیستان و بلوچستان، و... تأمین می‌شود.

افزایش فزاینده قاچاق سوخت از مرزهای کشور که معلول تفاوت آشکار قیمت سوخت در ایران با کشورهای هم‌جوار است، علاوه بر ضربه‌های شدید که قاچاق این مواد سوختی بر پیکر اقتصاد منطقه و کشور وارد می‌کند، زمینه ساز ایجاد یک بحران کاذب و خطرهای ناشی از آن است.

بیشتر مشکلات موجود در ساختار اداری، ناشی از شفاف نبودن مسئولیت‌ها در دستگاه‌ها، سازمان‌ها و نهادهای مرتبط است و در برخی موارد مشخص هم برخی مسئولان می‌کوشند فعالیت و نوع عملکرد دستگاه متبوع خود را بی‌نقص نشان دهند. بی‌بند و باری برخی مسئولان و نیز رشوه‌گیری کارمندان و مرزبانان از عمده‌ترین و بارزترین علت‌های افزایش قاچاق سوخت در مرز قصرشیرین محسوب می‌شود و چالش‌های فراروی موجود در بحث مربوط به بحران سوخت اقتضا می‌کند با نگاه جامع و ملی درصدد حل مسئله برآیم؛ زیرا مبارزه با تخلفات ناشی از خروج فرآورده‌های نفتی و انتقال غیرمجاز آن‌ها به دیگر مبادی خارج از شبکه‌های تعریف شده قانونی توزیع و درنهایت، قاچاق آن‌ها به کشورهای همسایه از عهده یک دستگاه یا نهاد خاص، خارج است و متوقف کردن روند روبه‌رشد آن به وجود شفافیت در شرح وظایف هر دستگاه یا نهاد و تعیین متولی خاص آن نیاز دارد. برداشت‌های متفاوت از قوانین موجود، از قوانین وضع شده درباره موضوعات مشابه از جمله

معضلات فراروی دستگاه قضایی و شعبه‌های تعزیرات حکومتی در روند مقابله با تخلفات فراورده‌های سوختی است. بی‌شک، مشکل اساسی رعایت نشدن اصل مبرهن شفافیت در قوانین، ناشی از بهره‌مند نبودن از متخصصان علم حقوق با داشتن مؤلفه‌های دانش‌مداری و تجربه‌گرایی است. به یقین، نوع انطباق جرایم مربوط در بحث سوخت با قوانین موجود، موجبات ایجاد شبهات متعدد، صدور آرای متفاوت و عرضه دیدگاه‌های مختلف را فراهم کرده است؛ به گونه‌ای که در طی سال‌های گذشته، تشخیص دادن فعل مجرمانه و انطباق آن با مقررات جاری را دشوار کرده است و در روند رسیدگی، با تخلفاتی همچون قاچاق، عرضه خارج از شبکه و انتقال غیرمجاز سهمیه یک شهر به شهر دیگر مواجه هستیم.

به دنبال بروز شبهه‌هایی درباره نحوه رسیدگی، مرجع رسیدگی، کیفیت صدور آرا درباره تخلفات گزارش شده، قوانین استنادی و...، موضوع برای حل مسئله و نیز عرضه راه‌حل‌ها و محمل‌های قانونی در دستور کلو سازمان تعزیرات حکومتی به عنوان یکی از متولیان مبارزه با تخلفات فراورده‌های سوختی قرار گرفته است. به دنبال بررسی دقیق، انطباق اعمال ارتكابی حمل فراورده‌های نفتی به شهرهای مرزی برای فروش به قیمت‌های گزاف و با هدف قاچاق آن در مرزهای کشور، موضوع از شمول مقررات قاچاق و ورود در مصداق‌های شروع ارتكاب جرم قاچاق به لحاظ خروج موضوعی از تعاریف و مستندات خاص آن منتفی شد و با ملاک قرار دادن ماده هفده از قانون تعزیرات حکومتی و اعمال ماده پنجم از قانون تشدید مجازات محتکران و گران‌فروشان درباره مرتکبان انتقال غیرمجاز سهمیه سوخت یک شهرستان به شهرستان‌های دیگر و نیز با توجه به دستورالعمل‌های ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز کشور، نخست نوع عمل مجرمانه خرید بر خلاف ضوابط و مقررات توزیع و انتقال غیرمجاز سهمیه از شهری به شهر دیگر تشخیص داده و با استناد به قوانین وضع شده، مرجع صالح برای رسیدگی به این تخلفات، محاکم تعزیرات حکومتی تشخیص داده شد.

## پیشنهادها

به منظور مهار و کنترل قاچاق، و جلوگیری از خروج و ورود کالاهای راهبردی و به ویژه فراورده‌های نفتی از مرزهای میهن اسلامی مان بر اساس کارشناسی های صورت گرفته، پیشنهادهایی بدین شرح را می توان مطرح کرد:

- افزایش اعتبارهای عمرانی مرزها به منظور احداث پاسگاه ها، برجک ها، راه ها و گذرگاه های مناسب و به طور کلی، بستن مرزها از طریق حفر کانال یا احداث دیوارهای بتونی؛
- استمرار اصلاح مشکلات موجود در طرح سهمیه بندی در سایت های تجارت آسان و همچنین مدیریت برنامه ریزی شرکت ملی پخش فراورده های نفتی ایران؛
- هماهنگی و همکاری همه دستگاه های مختلف اجرایی، اعم از مقامات قضائی، نیروی انتظامی، گمرکات و مرزبانان رای مبارزه با پدیده شوم قاچاق سوخت؛
- استفاده از مأمورین شایسته و مطمئن برای مبارزه با قاچاق سوخت و کاهش دادن فساد در میان کارمندان و به کارگیری مدیران لایق و سالم؛
- انعقاد قرارداد و هماهنگی با کشورهای هم جوار برای تأمین نظم و امنیت اقتصادی و اجرای سیاست های گمرکی یکسان با کشورهای همسایه؛
- افزایش دادن حقوق مأموران مرزبانی، کارمندان گمرک و دیگر ارگان های مرتبط، و اصلاح کردن ساعت کار آنان؛
- اصلاح مشکلات طرح سهمیه بندی و مدیریت برنامه ریزی شرکت نفت؛
- گرفتن جریمه سنگین از قاچاقچیان که عامل بازدارنده فردی و جمعی محسوب می شود؛
- مقابله کیفیری شدید، قاطع و سریع با قاچاقچیان؛
- توجه به منطقه های مرزی، کنترل اصولی مرزها، توجه به مسائل فرهنگی و اجتماعی، و مبارزه با بیکاری در مرز؛



- استفاده از امکانات محلی و مشارکت افراد برای کنترل مرز و مبارزه با قاچاق

سوخت؛

- پرداخت یارانه سوخت به ساکنان منطقه‌های مرزی و مشارکت دادن آن‌ها در تولید

ثروت ملی برای ایجاد فرهنگ مالکیت مبارزه با قاچاق سوخت؛

- جلوگیری از افزایش قیمت ارز که بر سوخت اثر منفی می‌گذارد و عاملی

تحریک‌کننده در بحث قاچاق سوخت محسوب می‌شود.

## منابع

- اردبیلی، هاله. (پاییز و زمستان ۱۳۸۲). پول‌شویی: روش‌ها و تأثیرات آن در ایران. پژوهشنامه اقتصادی. شماره ۱۰ و ۱۱. صص ۱۷۷-۱۹۸.
- استانداری هرمزگان. (۱۳۷۴). نگرش به قاچاق کالا: گزارش تحقیقات، استانداری هرمزگان.
- بنایی، رضا. (بهار ۱۳۸۱). اثر قوانین و مقررات بازرگانی و گمرکی بر قاچاق کالا. پژوهشنامه بازرگانی. شماره ۲۲. صص ۱۲۹-۱۵۶.
- بهرامی، محسن و قاسمی، بهروز. (۱۳۸۵). آسیب‌شناسی قاچاق کالا در ایران. تهران: فارای.
- پژویان، جمشید و مداح، مجید. (بهار ۱۳۸۵). بررسی اقتصادی قاچاق در ایران. پژوهشنامه اقتصادی. شماره ۲۰. صص ۴۳-۷۰.
- سایت رسمی نیروی انتظامی به آدرس [news.police.i](http://news.police.i)
- سبحانی نژاد، مهدی. (بهار ۱۳۸۸). آسیب‌شناسی پدیده قاچاق کالا. مجله: معرفت؛ ش ۱۴۶. صص ۱۶۱-۱۷۷.
- شادنیا، هوشنگ. (۱۳۸۷). نقش مناطق آزاد در قاچاق. سومین همایش ملی بررسی قاچاق کالا و راه‌های پیشگیری از آن. تهران: دانشگاه تربیت مدرس. صص ۲۰-۳۷.
- غفاریان، محمد. (۱۳۷۹). بررسی قاچاق کالا و ارز در ایران. پایان‌نامه تحصیلی کارشناسی ارشد حقوق عمومی (چاپ‌نشده). دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز. دانشکده علوم سیاسی و حقوق.

- کاتوزیان، همایون. (۱۳۶۸). اقتصاد سیاسی ایران. ترجمه محمد رضا نفیسی و کامبیز عزیزی. تهران: پاپیروس.
- کریمی پور، یدالله و محمدی، حمیدرضا. (۱۳۷۹). (لبستان ۱۳۷۹). سد نفوذ قاچاق کالا از وضعیت تا رؤیا: پژوهش میدانی در محدوده استان هرمزگان. تحقیقات جغرافیایی. س ۱۳۷۹. ش ۷۳. صص ۲۱۱-۲۲۴.
- مصطفوی، سید محمد حسن. (۱۳۸۸). فضای کسب و کار، سرمایه اجتماعی و اقتصاد پنهان. دانشکده اقتصاد دانشگاه تربیت مدرس. پایان نامه کارشناسی ارشد.
- مقدسی، علی رضا. (۱۳۹۰). بررسی ابعاد قاچاق کالا و ارائه راهکارهایی جهت هدایت آن به مسیرهای اقتصاد رسمی کشور. پایان نامه تحصیلی کارشناسی (چاپ نشده). دانشگاه فردوسی مشهد.

Archive of SID