



جمهوری اسلامی ایران  
وزارت امور اقتصادی و دارایی

اداره کل امور اقتصادی و دارایی خراسان جنوبی

سری گزارش‌های تحلیلی اقتصاد استان خراسان جنوبی

## عنوان گزارش

بررسی پدیده قاچاق سوخت در استان خراسان جنوبی  
و راهکارهای مبارزه با این پدیده

معاونت اقتصادی - شهریورماه ۱۴۰۳

# به نام خدا

## شناسنامه گزارش

عنوان گزارش	بررسی پدیده قاچاق سوخت در استان خراسان جنوبی و راهکارهای مبارزه با این پدیده
مجری	اداره کل امور اقتصادی و دارایی خراسان جنوبی
مدیر طرح	مرتضی ذاکریان
همکاران	محسن مودی، حسین شرفی، یعقوب فاطمی زردان، مهدی رومی
تاریخ انتشار	شهریور ۱۴۰۳

## فهرست مطالب

چکیده .....	۵
۱. مقدمه .....	۶
۲. ضرورت و بیان مساله .....	۶
۳. تعریف واژگان .....	۶
۴. مبانی نظری .....	۷
۴-۱. قاچاق سوخت .....	۷
۴-۲. تجربه سایر کشورها در مبارزه با قاچاق کالا .....	۸
تجربه کشور روسیه .....	۸
تجربه کشور چین .....	۹
تجربه کشور ترکیه .....	۹
۵. مطالعات و پیشینه تحقیق .....	۹
۶. روش تحقیق .....	۱۰
۷. یافته های پژوهش .....	۱۰
۷-۱. دلیل قاچاق سوخت .....	۱۰
۷-۲. نحوه انجام قاچاق سوخت در استان خراسان جنوبی .....	۱۳
۸. نتیجه گیری و ارائه توصیه های سیاستی .....	۱۵
الف) راهکار های ارائه شده در گذشته نظیر .....	۱۵
ب) راهکار های پیشنهادی .....	۱۵
منابع و ماخذ .....	۱۸

### فهرست جداول

جدول (۱) وضعیت یارانه پنهان انرژی در بخش‌های مختلف ..... ۱۲

### فهرست شکل‌ها

شکل (۱) قیمت هر لیتر بنزین به دلار (۲۰۲۳) ..... ۱۱

شکل (۲) قیمت هر لیتر بنزین به تومان (یک دلار برابر ۵۰۰۰۰ هزار تومان) (۲۰۲۳) ..... ۱۱

## بررسی پدیده قاچاق سوخت در استان خراسان جنوبی و راهکارهای مبارزه با این پدیده

### چکیده

متأسفانه در سالیان اخیر مناطق شرقی و جنوب شرقی کشور ایران با پدیده قاچاق سوخت مواجه بوده است؛ این معضل مشکلات زیادی را برای دولت و مردم بوجود آورده و از طرفی موجب شده تا سود و منفعت سرمایه های ملی به جیب کشور های همسایه برود. از این رو هدف از این گزارش، تبیین و بررسی چگونگی ایجاد پدیده قاچاق سوخت در استان خراسان جنوبی بوده و با بررسی تجربه سایر کشور ها در رابطه با قاچاق سوخت، راهکارهایی را پیشنهاد گردید. روش تحقیق بکار رفته در پژوهش روش تحلیلی - توصیفی بوده و اطلاعات با مراجعه به منابع کتابخانه ای، اسنادی و مصاحبه جمع آور شده است. مطابق با نتایج پژوهش یکی از دلایل اصلی قاچاق سوخت، قیمت ارزان آن در ایران و قیمت بالای آن در کشورهای همسایه نظیر پاکستان و افغانستان می باشد. بخش قابل توجهی از این تفاوت قیمتی، بخاطر اعطای یارانه پنهان انرژی می باشد که هزینه های آن نیز بیشتر متوجه قشر آسیب پذیر جامعه است. در این راستا پیشنهاداتی نظیر تخصیص بهینه سوخت به خودروها، استفاده از ایزوتوپ ها برای تشخیص سوخت قاچاق شده، بکارگیری از فناوری های هوش مصنوعی در جایگاه سوخت، افزایش مجازات ها و جریمه ها برای سوخت بران غیر قانونی، ایجاد صنف سوخت بران، ایجاد اشتغال و ساخت کارخانه توسط دولت در مناطق مرزی، ارائه وام مالی به کامیون داران فرسوده و تشدید نظارت نیروهای انتظامی، به منظور کاهش پدیده قاچاق سوخت ارائه گردید.

واژگان کلیدی: قاچاق، سوخت، خراسان جنوبی، سوخت بر

## ۱. مقدمه

پدیده قاچاق سوخت، پدیده ای نوظهور نبوده و در سالیان متمادی در کشور رواج داشته است. گرچه رونق قاچاق سوخت در سال هایی با کاهش و افزایش روبرو بوده است، اما هیچ گاه مبارزه کامل و قطعی با این پدیده صورت نگرفته است. استان های درگیر قاچاق سوخت، استان های جنوبی و شرقی می باشند. در استان های جنوبی، قاچاق سوخت معمولاً از طریق دریا صورت گرفته اما در مناطق شرقی این قاچاق بصورت زمینی می باشد. کشور های همسایه نظیر پاکستان و افغانستان مقصد اصلی این قاچاق بوده و سود های کلانی از این قاچاق سوخت به جیب می برند .

طبق آمار های غیر رسمی روزانه ۲۵۰ میلیون لیتر سوخت در کشور توزیع می شود که از این رقم حدود ۵۰ میلیون لیتر قاچاق می شود . سود اصلی قاچاق سوخت به جیب قاچاقچیان خارجی می رود. طبق برآوردها یک سوم سوخت مورد نیاز کشور پاکستان از سوخت قاچاق ایران تامین می گردد. سوخت قاچاق توسط خودروهای سواری (به اصطلاح شوتی ها) از مناطق شمالی ، شمال شرقی و مرکزی به استان سیستان و بلوچستان حمل می گردد. عبور و مرور این خودروها در جاده های مواصلاتی موجب ناامنی جاده ها و نارضایتی مردم محلی از حضور سوخت بران گردیده است. استان خراسان جنوبی با قرارگیری در شرق ایران و همسایگی با استان سیستان و بلوچستان و کشور های افغانستان و پاکستان، همواره تحت تاثیر این پدیده بوده است .

## ۲. ضرورت و بیان مساله

مسئله قاچاق سوخت در جنوب شرق ایران به دلایل متعددی از اهمیت بالایی برخوردار است. این منطقه به دلیل نزدیکی به مرزهای افغانستان و پاکستان و تفاوت قابل توجه قیمت سوخت در ایران نسبت به این کشورها، به یکی از کانون های اصلی قاچاق سوخت تبدیل شده است. قیمت پایین سوخت در ایران نسبت به کشورهای همسایه، قاچاقچیان را ترغیب می کند تا با انتقال غیرقانونی سوخت به خارج از کشور، سود بالایی کسب کنند.

قاچاق سوخت در جنوب شرق ایران نه تنها به اقتصاد ملی آسیب می زند، بلکه تبعات منفی اجتماعی و زیست محیطی نیز به دنبال دارد. این فعالیت غیرقانونی باعث کاهش درآمدهای دولتی، افزایش فشار بر منابع سوخت داخلی و اختلال در تأمین انرژی برای مردم مناطق مختلف کشور می شود. علاوه بر این، قاچاق سوخت به ناپایداری امنیت مرزی منجر شده و با توسعه شبکه های قاچاق سازمان یافته، تهدیدی برای امنیت ملی محسوب می گردد.

در نهایت، برای مقابله با این چالش، نیاز به اقدامات جدی و مؤثر از جمله افزایش نظارت مرزی، توسعه اقتصادی مناطق مرزی، و تقویت همکاری های بین المللی وجود دارد.

## ۳. تعریف واژگان

اصطلاحات زیر در معانی مشروح به کار می روند :

الف - کالا: هر شیء که در عرف، ارزش اقتصادی دارد.

ب - قاچاق کالا: هرگونه فعل یا ترک فعلی است که موجب نقض تشریفات قانونی مربوط به ورود و خروج کالا گردد و بر اساس این قانون و یا سایر قوانین، قاچاق محسوب و برای آن مجازات تعیین شده باشد، در مبادی ورودی یا هر نقطه از کشور حتی محل عرضه آن در بازار داخلی کشف شود.

ث - کالای ممنوع: کالایی که صدور یا ورود آن به موجب قانون ممنوع است.

خ) ارزش کالای قاچاق خروجی: عبارت است از قیمت آزاد کالا در نزدیکترین بازار داخلی عمده فروشی محل کشف به اضافه هزینه هایی مانند عوارض ویژه صادراتی و کلیه یارانه هایی که به آن کالا تعلق می گیرد (اصلاحی ۱۰، ۱۱، ۱۴۰۰). تبصره- فهرست و ارزش کالای قاچاق خروجی مربوط به فرآورده های نفتی و محصولات پتروشیمی حسب مورد متناسب با بالاترین قیمت خرید کالا در بازارهای هدف و یا بر اساس بالاترین نرخ ارز رسمی کشور و سایر عوامل مؤثر توسط وزارت نفت و ستاد اعلام می شود.

س - قاچاق سازمان یافته: جرمی است که با برنامه ریزی و هدایت گروهی و تقسیم کار توسط یک گروه نسبتاً منسجم متشکل از سه نفر یا بیشتر که برای ارتکاب جرم قاچاق، تشکیل یا پس از تشکیل، هدف آن برای ارتکاب جرم قاچاق منحرف شده است صورت می گیرد.

ش - سوخت بر: به فرد یا افرادی که به حمل سوخت قاچاق اشتغال دارند، اطلاق می شود.

#### ۴. مبانی نظری

##### ۴-۱. قاچاق سوخت

قاچاق سوخت به عنوان یک پدیده پیچیده اقتصادی و اجتماعی در مناطق مرزی، به ویژه در استان خراسان جنوبی، دارای ابعاد متعددی است که باید در مبانی نظری مقاله مورد بررسی قرار گیرد. این عوامل شامل اقتصاد زیرزمینی، نابرابری های اقتصادی، ضعف نظارت مرزی، و جذابیت های اقتصادی قاچاق است.

۱. اقتصاد زیرزمینی و نابرابری های اقتصادی: یکی از عوامل اصلی گسترش قاچاق سوخت در مناطق مرزی، وجود اقتصاد زیرزمینی و نابرابری های اقتصادی میان کشورهای همسایه است. تفاوت قیمت سوخت میان ایران و کشورهای همسایه مانند افغانستان و پاکستان باعث افزایش تمایل به قاچاق می شود. مطالعات نشان می دهد که نابرابری اقتصادی و نبود فرصت های شغلی مناسب در مناطق مرزی، مردم محلی را به فعالیت های غیرقانونی همچون قاچاق سوخت ترغیب می کند.

۲. ضعف نظارت مرزی: نبود نظارت کافی در مرزها یکی از مهم ترین عوامل تشدید قاچاق سوخت است. این ضعف نظارتی، قاچاقچیان را قادر می سازد تا با کمترین مقاومت قانونی، به فعالیت های غیرقانونی خود ادامه دهند. کنترل ناکافی مرزها، باعث تقویت شبکه های قاچاق شده و چالش های امنیتی به وجود می آورد.

۳. جذابیت اقتصادی قاچاق: قیمت پایین سوخت در ایران نسبت به کشورهای همسایه و سود بالای حاصل از فروش غیرقانونی سوخت، انگیزه‌های اقتصادی برای قاچاق را افزایش می‌دهد. مطالعات نشان داده‌اند که تفاوت‌های عمده در قیمت کالاهای اساسی از جمله سوخت، به شکل‌گیری بازارهای غیرقانونی کمک می‌کند.

۴. پیامدهای اجتماعی و اقتصادی قاچاق: قاچاق سوخت علاوه بر تأثیرات اقتصادی، پیامدهای اجتماعی نیز به همراه دارد. افزایش قاچاق موجب رشد اقتصاد غیررسمی، کاهش درآمدهای دولتی، و نارضایتی اجتماعی در مناطق مرزی می‌شود.

مجموعه این عوامل نشان می‌دهند که قاچاق سوخت در استان خراسان جنوبی نه تنها یک مسئله اقتصادی بلکه اجتماعی و امنیتی است که نیازمند راهکارهای چندبعدی برای کاهش آن است.

#### ۲-۴. تجربه سایر کشورها در مبارزه با قاچاق کالا

##### تجربه کشور روسیه

کشور روسیه، کشوری پهناور در دو قاره اروپا و آسیا بوده و با ۱۶ کشور همسایه می‌باشد.

عمده اقتصاد این کشور دولتی بوده و با مشکلات زیادی مواجه می‌باشد. از جمله اینکه ۲۵ تا ۳۰ درصد از تولید ناخالص روسیه، اقتصاد سیاه می‌باشد. نرخ حقوق و عوارض گمرکی بالا، پهناوری این کشور و عدم توسعه کافی در مناطق مرزی، مشکلات داخلی کشور های همسایه در مناطق مرزی و شبکه های قاچاقچیان سازمان یافته از عوامل قاچاق می باشد. روسیه راهکارهای نظیر موارد زیر را ارائه کردند:

۱. تشکیل اتحادیه گمرکی : در سال ۲۰۰۷، معاهده ای میان روسیه، بلاروس و قزاقستان بسته شد. بعد ها با پیوستن ارمنستان و قرقیزستان به این معاهده، نام اتحادیه اقتصادی اوراسیا به این پیمان داده شد. مبنی بر این معاهده، محدوده این سه کشور به مثابه یک قلمرو گمرکی در نظر گرفته شده و تعرفه ها و عوارض گمرکی به استثنای کالاهای خاصی حذف شد. البته این پیمان ها در صورتی مفید واقع خواهند شد که کالاهای قاچاق وارد کشور های قلمرو نشوند. اما در این اتحادیه، کالاهای چینی از طریق قزاقستان و کالاهای اتحادیه اروپا از طریق بلاروس وارد شده و عملا بخشی از مزایای این اتحادیه را بی اثر می کند.

۲. عضویت روسیه در سازمان تجارت جهانی : روسیه در سال ۲۰۱۲ وارد سازمان تجارت جهانی شد. این اقدام تعهداتی نظیر کاهش تعرفه ها بر روی کالاهای وارداتی، عدم برخورد تبعیض آمیز نسبت به کالاهای خارجی، اجرای حقوق مالکیت فکری و... می باشد.

۳. تشکیل کمیته دولتی مبارزه با قاچاق کالا و ارز :

۴. تشدید مجازات قاچاق نوشیدنی های الکلی و دخانیات

۵. اقدامات مشترک عملیاتی بین المللی و انعقاد تفاهم نامه های مشترک

۶. توسعه کمی و کیفی زیرساخت های ایست و بازرسی

۷. امحاء و نابودی محصولات تحریمی وارداتی

۸. افزایش جریمه های مالی و زندان



## تجربه کشور چین

این کشور به توسعه زیرساخت های گمرکی خود بهای ویژه ای داده است . کنترل های سخت گیرانه، بهبود تشریفات ترخیص کالا و به ویژه نوین سازی و استفاده از فناوری های جدید در امور گمرکی از اقدامات دولت این کشور در قباله با این معضل می باشد.

## تجربه کشور ترکیه

در چارچوب طرح نوین سازی اداره گمرک ترکیه و به منظور بهبود خدمات گمرک و مبارزه موثر با قاچاق کالا، سامانه های عکسبرداری با اشعه ایکس در برخی از مبادی ورودی زمینی و دریایی گمرک نصب گردیده است. همچنین، در راستای تحول ساختاری اداری گمرک، طرح نوین سازی موسوم به گامسیس<sup>۱</sup> را با حمایت مالی بانک جهانی آغاز کرده است. هدف از این طرح، جلوگیری از ورود غیرقانونی کالاهای ترکیه و پیشگیری از تقلب در بیان ارزش و مقدار کالاهای قید شده در اظهارنامه گمرکی می باشد. (زارع مهدوی ۱۳۹۹)

## ۵. مطالعات و پیشینه تحقیق

با توجه به بررسی های مقدماتی انجام شده در این زمینه، می توان گفت که به طور دقیق و مشخص مطالعاتی صورت نگرفته است. تحقیقاتی که انجام شده، تحقیقاتی کلی و سطحی در این رابطه می باشد. دادوند و قنبری (۱۳۹۱) در مقاله ای با عنوان "بررسی عوامل موثر بر قاچاق در شهرهای مرزی" روش تحقیق از نوع توصیفی-تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه ای بوده و سعی در تبیین و بررسی عوامل مؤثر بر قاچاق در شهرهای مرزی دارد نتایج حاصله از این پژوهش نشان می دهد که کمبود شغل مناسب برای رفع نیازها عدم تعادل در توزیع فعالیت های اقتصادی، عدم توجه کافی دولت به این مناطق قرار نداشتن مناطق مرزی در محور توسعه و عدم رعایت قوانین گمرکی و غیره افزایش قاچاق در مناطق مرزی شده است.

امیر پور و همکاران (۱۳۹۱) در پژوهشی با عنوان "عوامل موثر بر قاچاق در شهرهای مرزی (انسان، اشیاء، کالا)، که اطلاعات آن با استفاده از منابع کتابخانه ای و اینترنتی فراهم شده ابتدا به تجزیه و تحلیل مفهوم قاچاق، مرز قاچاق انسان و اهمیت مساله از دیدگاه اجتماعی می پردازد و سپس دلایل موثر بر قاچاق به خصوص قاچاق کالا و انسان از طریق شهرهای مرزی و در نتیجه تهدید امنیت، اجتماعی فرهنگی و اقتصادی کشور را ارائه می کند. نتایج این پژوهش بیان می کند که پرداختن به مقوله آموزش، ترویج فرهنگ کار و تلاش، توجه به گردشگری و... را راه درمان این مشکلات خواهد بود.

ابراهیم زاده آسمین و عباسیان (۱۳۹۸) در پژوهشی به بررسی عوامل و دلایل قاچاق کالا در استان سیستان و بلوچستان و راهکارهای رفع آن بوسیله روش اسنادی و کتابخانه ای به دنبال راه کارهای رفع این مشکل پیشنهادهایی جهت رشد اقتصادی و اجتماعی استان مطرح می شود. نتایج این پژوهش نشان می دهد بستن مرزها و ایجاد امنیت

۱ . Gamsys

لازم در استان و رونق دادن به بازارچه های مرزی، ایجاد اشتغال مناسب در زمینه های کشاورزی، صنعتی، معدنی و تجاری در نواحی مرزنشین و روستایی، توسعه و بهسازی راه ها و خطوط ارتباطی بازارچه های مرزی و ... تا حد زیادی می تواند بر رشد و شکوفایی اقتصادی و اجتماعی منطقه و به تبع آن کاهش قاچاق، بینجامد.

عطار (۱۳۹۱) در پژوهشی با عنوان "بررسی عوامل موثر بر قاچاق در شهر های مرزی" با روش تحقیق مصاحبه و تجزیه و تحلیل به بررسی نقش قاچاق کالا در فرهنگ کسب و کار واحد های تولیدی و افزایش گرایش به فرهنگ مصرف در شهر های مرزی پرداخته و راهکارهایی نظیر فرهنگ سازی از طریق صداوسیما در ترویج فرهنگ کار صحیح ، اصلاح نظام اداری کشور بخصوص بازنگری در قوانین امور گمرکی، آگاهی و اطلاع رسانی صحیح به مردم راجع به قوانین و مقررات موضوعه قاچاق و... برای مقابله با این پدیده ارائه می کند.

بخشی و همکاران (۱۳۹۲) در پژوهشی با عنوان "بررسی علل وجودی قاچاق کالا، سوخت و مواد مخدر بین ایران و افغانستان و تاثیر آن بر امنیت خراسان جنوبی" با روش توصیفی -تحلیلی با استفاده از منابع کتابخانه ای و میدانی به بررسی علل وجود قاچاق بین ایران و افغانستان پرداخته و سپس تاثیرات این پدیده را بر امنیت استان خراسان جنوبی بررسی می نماید. گسترش روابط دوجانبه، ایجاد تعاونی های مرزنشینان و ایجاد بازارچه های مرزی از راهکار های پیشنهادی ایشان است.

## ۶. روش تحقیق

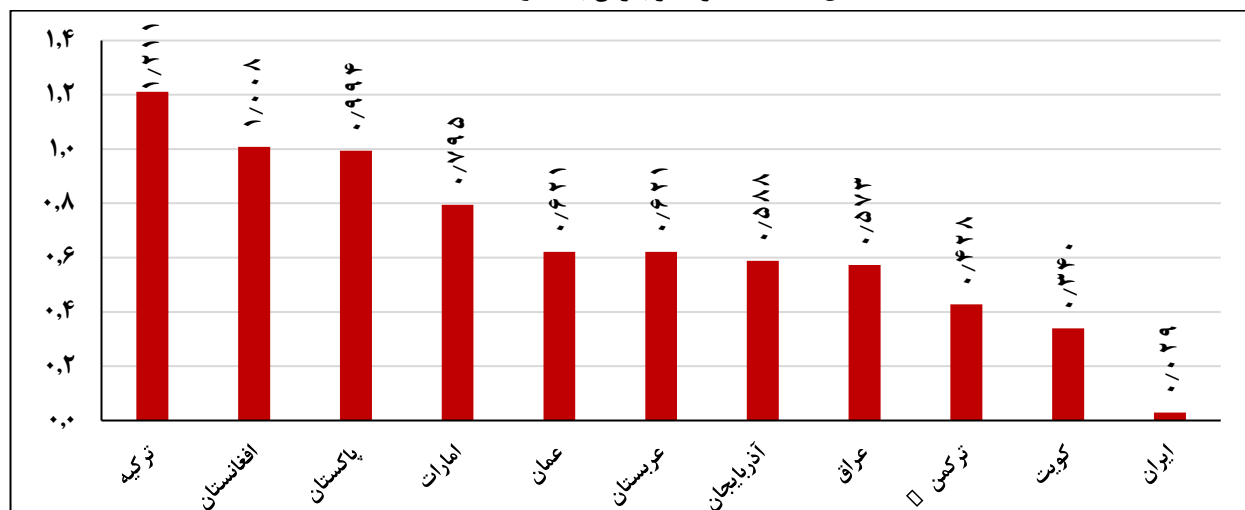
در این پژوهش، با توجه به چگونگی موضوع، از روش های تحلیلی و توصیفی برای بررسی موضوع استفاده شده است. برای جمع آوری اطلاعات، از منابع کتابخانه ای و اسنادی و مشاهده مناطق خراسان جنوبی و سیستان و بلوچستان و مصاحبه بصورت ناشناس با برخی از سوخت بران ، بهره برداری شده است. همچنین از خبر ها و گزارشات سایت های خبری و اینترنتی نیز بهره گیری شده است .

## ۷. یافته های پژوهش

### ۷-۱. دلیل قاچاق سوخت

یکی از دلایل اصلی ایجاد قاچاق سوخت در کشور قیمت پایین نهاده های نفتی در ایران نسبت به سایر کشورها است. همانطور که از نمودار زیر مشخص است، قیمت هر لیتر بنزین در ایران نسبت به بسیاری از کشورهای همسایه کمتر است و همین موضوع زمینه قاچاق سوخت را فراهم می کند. بطور نمونه قیمت هر لیتر سوخت از نظر دلاری در افغانستان حدوداً ۳۴ برابر ایران است. همین موضوع باعث می شود که افراد سوداگر اقدام به انتقال سوخت از ایران به کشور افغانستان نمایند تا از این طریق سود کسب نمایند.

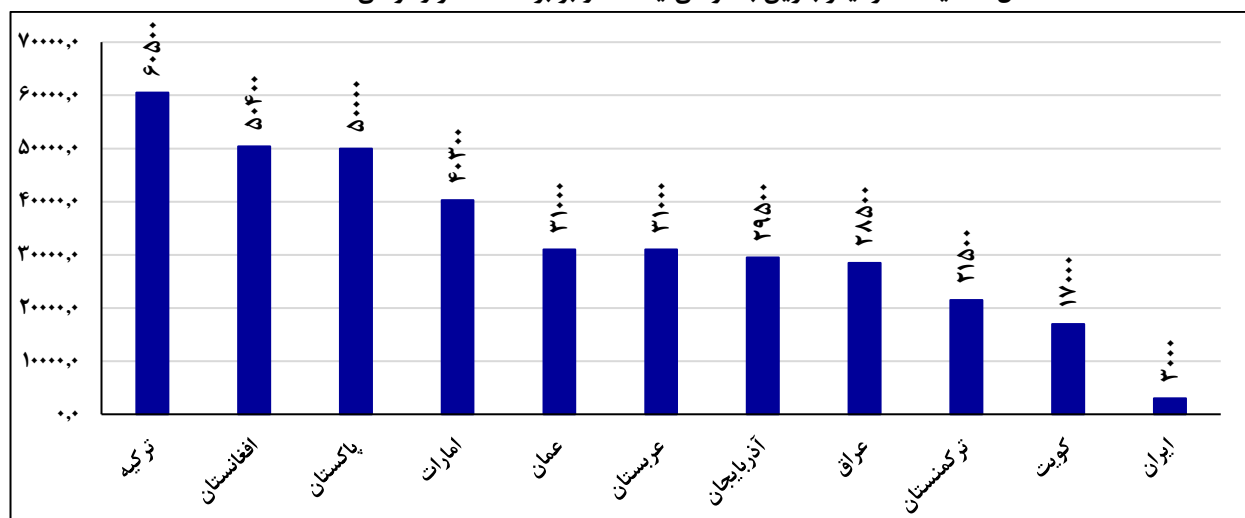
شکل (۱) قیمت هر لیتر بنزین به دلار (۲۰۲۳)



منبع: انرژی پرس

علاوه بر این، به گزارش انرژی پرس، ایران در بین همسایگان خود تنها کشوری است که بنزین دو نرخ دارد. قیمت بنزین سهمیه ای ۱۵۰۰ تومان و بنزین آزاد ۳۰۰۰ تومان است. تفاوت قیمتی بنزین بین کشور ایران و کشورهای همسایه به صورت دلاری به شرح نمودار زیر است:

شکل (۲) قیمت هر لیتر بنزین به تومان (یک دلار برابر ۵۰۰۰۰ هزار تومان) (۲۰۲۳)



منبع: انرژی پرس

علت وجود این تفاوت قیمتی بخاطر وجود یارانه های پنهان بالای بخش انرژی هست که در ایران پرداخت می شود. بر اساس گزارش آژانس بین المللی انرژی برای سال ۲۰۲۲ ایران از نظر مبلغ پرداختی یارانه پنهان انرژی، بعد از روسیه در رتبه دوم قرار دارد. علاوه بر این، سرانه یارانه پنهان انرژی پرداختی به ازای هر فرد برای ایران ۱۴۴۴.۵ دلار (یعنی با نرخ ارز ۵۶۰۰۰ تومان سالانه ۸۰ میلیون تومان برای هر فرد (ماهانه ۶.۶۶۰.۰۰۰ تومان)) می باشد. سرانه یارانه پنهان انرژی برای هر فرد در سه کشور برتر دیگر (بجز ایران) به ترتیب برای روسیه ۱۱۲۲.۷ دلار، برای چین ۷۳.۶۵ دلار و

برای عربستان ۲۱۴۱.۸ دلار (یعنی ۸۰۵۳.۱۶ ریال عربستان) می باشد. همچنین، آژانس بین‌المللی انرژی اعلام کرد در سال ۲۰۲۲ یارانه پنهان انرژی در ایران، از نظر مبلغ، بعد از روسیه بالاترین میزان در جهان و معادل ۳۶ درصد از کل تولید ناخالص داخلی ایران است. یارانه پنهان انرژی یعنی اختلاف قیمت انرژی در داخل یک کشور و بازارهای جهانی. به عبارتی، اختلاف قیمت حامل‌های انرژی عرضه شده در بازار داخلی ایران طی سال ۲۰۲۲ با قیمت‌ها در بازارهای جهانی ۱۲۷ میلیارد دلار بوده است. علت وجود چنین حجم عظیمی از یارانه پنهان انرژی، سقوط شدید ارزش ریال از یک طرف، ناتوانی دولت در بهبود شاخص‌های انرژی مانند شدت مصرف انرژی، بهره‌وری، جلوگیری از اتلاف انرژی، بهبود راندمان بخش صنعتی، خودروها و نیروگاه‌های برق، نوسازی شبکه انتقال و توزیع برق و گاز، همچنین ترس دولت از افزایش چشمگیر قیمت حامل‌های انرژی به خاطر واکنش مردم، افزایش نرخ ارز، نقدینگی و تورم‌های دورقمی، سیاست‌های نادرست و پافشاری بر این سیاست‌ها ایجاد شده است. همچنین، آژانس بین‌المللی انرژی در تازه‌ترین گزارش اعلام کرده است که ایران در سال ۲۰۲۲ میلادی؛ ۵۲ میلیارد دلار یارانه پنهان محصولات نفتی، ۴۵ میلیارد دلار یارانه پنهان گاز و ۳۰ میلیارد دلار یارانه پنهان برق داشته است؛ (مجموعاً ۱۲۷ میلیارد دلار) که معادل ۳۶ درصد از تولید ناخالص داخلی ایران و سه سال بودجه عمومی دولت است.

جدول (۱) وضعیت یارانه پنهان انرژی در بخش‌های مختلف

گاز				
بخش	یارانه به ازای هر فرد به پول داخلی (نرخ ارز: ۵۶۰۰۰) - تومان	میزان یارانه به پول داخلی (نرخ ارز: ۵۶۰۰۰) - میلیارد تومان	میزان یارانه - میلیون دلار	سهم هر بخش از یارانه گاز (درصد)
خانگی	۷,۴۵۳,۹۲۵	۶۵۵,۲۰۰	۱۱۷۰۰	۲۶
تجاری و صنعتی	۸,۰۲۷,۳۰۴	۷۰۵,۶۰۰	۱۲۶۰۰	۲۸
نیروگاه	۱۱,۱۸۰,۸۸۷	۹۸۲,۸۰۰	۱۷۵۵۰	۳۹
حمل و نقل	۸۶۰,۰۶۸	۷۵,۶۰۰	۱۳۵۰	۳
کشاورزی	۴۳۰,۰۳۴	۳۷,۸۰۰	۶۷۵	۱.۵
سایر	۷۱۶,۷۲۴	۶۳,۰۰۰	۱۱۲۵	۲.۵
مجموع	۲۸,۶۶۸,۹۴۲	۲,۵۲۰,۰۰۰	۴۵۰۰۰	۱۰۰
نفت (هیدروکربور)				
بخش	یارانه به ازای هر فرد به پول داخلی (نرخ ارز: ۵۶۰۰۰) - تومان	میزان یارانه به پول داخلی (نرخ ارز: ۵۶۰۰۰) - میلیارد تومان	میزان یارانه - میلیون دلار	سهم هر بخش از یارانه نفت (درصد)
خانگی	۷,۹۵۰,۸۵۳	۶۹۸,۸۸۰	۱۲۴۸۰	۲۴
تجاری و صنعتی	۸,۲۸۲,۱۳۹	۷۲۸,۰۰۰	۱۳۰۰۰	۲۵
نیروگاه	۱۰,۹۳۲,۴۲۳	۹۶۰,۹۶۰	۱۷۱۶۰	۳۳
حمل و نقل	۴,۹۶۹,۲۸۳	۴۳۶,۸۰۰	۷۸۰۰	۱۵
کشاورزی	۹۹۳,۸۵۷	۸۷,۳۶۰	۱۵۶۰	۳
مجموع	۳۳,۱۲۸,۵۵۵	۲,۹۱۲,۰۰۰	۵۲۰۰۰	۱۰۰
برق				

بخش	سهم هر بخش از یارانه برق (درصد)	میزان یارانه - میلیون دلار	میزان یارانه به پول داخلی (نرخ ارز: ۵۶۰۰۰) - میلیارد تومان	یارانه به ازای هر فرد به پول داخلی (نرخ ارز: ۵۶۰۰۰) - تومان
خانگی	۳۵	۱۰۵۰۰	۵۸۸,۰۰۰	۶,۶۸۹,۴۲۰
تجاری و صنعتی	۳۲	۹۶۰۰	۵۳۷,۶۰۰	۶,۱۱۶,۰۴۱
کشاورزی	۱۶	۴۸۰۰	۲۶۸,۸۰۰	۳,۰۵۸,۰۲۰
سایر	۱۷	۵۱۰۰	۲۸۵,۶۰۰	۳,۲۴۹,۱۴۷
مجموع	۱۰۰	۳۰۰۰۰	۱,۶۸۰,۰۰۰	۱۹,۱۱۲,۶۲۸
<b>مجموع هر سه بخش</b>				
مجموع	----	۱۲۷۰۰۰	۷,۱۱۲,۰۰۰	۸۰,۹۱۰,۱۲۵

منبع: محاسبات محقق

\* سهم هر بخش از یارانه پنهان انرژی با استناد به گزارش مرکز پژوهشهای مجلس در سال ۱۳۹۸ لحاظ شد.

## ۷-۲. نحوه انجام قاچاق سوخت در استان خراسان جنوبی

قاچاق سوخت در استان های شرقی و جنوب شرقی به شیوه ها و شگرد های مختلفی صورت می پذیرد. عاملان درگیر قاچاق سوخت را می توان در دو عامل خلاصه کرد :

۱. عاملان حقیقی: بخش حمل و نقلی نظیر : کامیون داران ، تراکتورداران ، اتوبوس داران ؛ خودروهای سوخت بر و غیره

۲. عاملان حقوقی: نیروگاه ها، شرکت های تولیدی نظیر مرغداری ها، جایگاه داران و غیره

از مهمترین عوامل قاچاق سوخت، اختلاف بالای قیمت در کشور ایران و کشورهای همسایه پاکستان و افغانستان می باشد. به عنوان مثال قیمت هر لیتر گازوئیل در ایران ۳۰۰ تومان بوده و در کشور پاکستان این قیمت بالای ۴۰ هزار تومان می رسد. اختلاف قیمت ها در دوسوی مرز موجب آربیتراژ<sup>۱</sup> می گردد.

معمولا سوخت بران مرحله ای عمل می کنند؛ سوخت توسط خودروهای سواری ، اتوبوس و کامیون های باری از شهر های شمالی و شمال شرقی کشور به شهرهای جنوب خراسان (نظیر بیرجند و نهبندان) حمل شده و سپس توسط عده دیگری به شهر زاهدان حمل شده و از زاهدان توسط خودروهای نیسان ، وانت ، موتور و چهارپایان به سمت مرز می رود . در استان های شمالی این معضل شیوع گسترده ای نداشته و دستگاه های انتظامی و نظارتی با قاچاق سوخت بطور مستقیم مواجهه نیستند. اما در مناطق شرقی و جنوب شرقی قاچاق سوخت جزو مسائل اصلی و روز می باشد و نهاد های دولتی و قضایی به طور مستقیم با این موضوع درگیر هستند.

نسبت به قیمت سوخت قاچاق، هر چه که به مرز پاکستان نزدیک می شویم قیمت بالاتر می رود، یک بشکه ۲۲۰ لیتری گازوئیل در شهرهای شمالی حدود ۲۰۰ هزار تومان هست و قیمت همین بشکه در بیرجند به ۲ میلیون تومان رسیده و با رساندن این سوخت به شهر زاهدان قیمت یک بشکه گازوئیل به ۶ میلیون تومان می رسد و غیره این قیمت

۱. Arbitrage

های بالا، زمینه سود و طمع را ایجاد کرده و موجب ورود افراد بخصوص جوانان به این عرصه می شود؛ نقل قولی از یک سوخت بر: من با ماشین چانگان از بیرجند به زاهدان سوخت می بردم، حتی وقتی در ایست و بازرسی می ایستم اصلاً به فکر نیروهای انتظامی خطور نمی کند که من سوخت می برم ..

نقل قولی از یکی دیگر سوخت بران: بعضی وقت ها قبل از ایست و بازرسی وارد جاده های خاکی و محلی شده و صرفاً برای دور زدن از ایست و بازرسی حدود ۷۰ - ۸۰ کیلومتر می رویم تا دور بزنیم.

این قیمت های بالا موجب شده تا دلالانی کارت های سوخت را از استان های غربی کشور به سوخت بران مناطق شرقی داده، تا این سوخت بران از این کارت ها استفاده کنند.

متأسفانه یکی دیگر از مشکلات این خودروهای سوخت بر که به آنها شوتی می گویند، ایجاد ناامنی در جاده ها برای مسافران و مردم محلی می باشد. شوتی ها با سرعت های بالا می روند، و این موجب نارضایتی رانندگان شده است. راننده ها می گویند هر خودروی شوتی که معمولاً از خودروی پژو ۴۰۵ استفاده می کنند، حدود ۶ الی ۷ بشکه گازوئیل حمل می کند؛ که اگر این شوتی با اتوبوسی برخورد کند منفجر خواهد شد.

مشکل دیگر این شوتی ها، ایجاد مشکلات فراوان برای نیروهای انتظامی مناطق درگیر می باشد. خسارات انسانی و مالی زیادی به این نیروها در برخورد ها و درگیری ها وارد می شود و بار مالی زیادی وارد می کند.

کامیون داران نیز از دیگر ناراضیان از این معضل هستند. کامیون داران می گویند به علت فروش سوخت توسط عده ای از کامیون داران، شرکت نفت سهمیه تخصیصی سوخت ما را کاهش داده است، این کاهش سهمیه موجب شده تا کامیون ها مسافت کمتری پیموده و موجب زیان شده است. البته طرح هایی نظیر اعطای سوخت به کامیون ها بر اساس پیمایش و مسافت عبور و مرور اجرا شده است؛ اما میزان سوخت اعطایی به اندازه مورد نیاز ما نمی باشد. ( نا گفته نماند که سن خودروهای سنگین در کشور بالاست و درصد بالایی از این خودروها فرسوده اند. )

مشکل دیگر سوخت بری، تخریب محیط زیست مناطق درگیر می باشد. به خصوص در حاشیه جاده ها به وضوح دیده می شود که شوتی ها برای فرار از مأمورین انتظامی، مشک ها و پلاستیک هایی که سوخت را در آن جابه جا می کنند، را پاره کرده و گازوئیل روی زمین ریخته و موجب آلودگی خاک و ... می شود.

از مشکلات فرهنگی که این معضل به وجود آورده؛ تصویر نادرستی در افکار مردم کشور از مناطق شرقی و جنوب شرقی ساخته و که موجب اختلافات و تناقضاتی در آینده خواهد شد؛ و از این مهمتر موجب بی رونقی حوزه گردشگری در این مناطق خواهد گردید.

کشور پاکستان از این پدیده قاچاق، سود هنگفتی به جیب می برد. طبق برآوردها، یک سوم سوخت مورد نیاز این کشور بصورت غیرقانونی از ایران وارد شده و در مناطق غربی پاکستان توزیع می گردد. مسئولین پاکستانی از این مسئله

حمایت می کنند زیرا در مواقعی که اقدام به سخت گیری ومقابله با قاچاقچیان می کنند، با مخالفت بعضی از احزاب پاکستان روبرو می شود.

#### ۸. نتیجه گیری و ارائه توصیه های سیاستی

هدف این گزارش، تبیین و بررسی چگونگی ایجاد پدیده قاچاق سوخت در استان خراسان جنوبی بوده و با بررسی تجربه سایر کشور ها در رابطه با قاچاق سوخت، راهکارهایی را پیشنهاد گردید. روش تحقیق بکار رفته در پژوهش روش تحلیلی - توصیفی بوده و اطلاعات با مراجعه به منابع کتابخانه ای، اسنادی و مصاحبه جمع آور شده است. مطابق با نتایج پژوهش یکی از دلایل اصلی قاچاق سوخت، قیمت ارزان آن در ایران و قیمت بالای آن در کشورهای همسایه نظیر پاکستان و افغانستان می باشد. بخش قابل توجهی از این تفاوت قیمتی، بخاطر اعطای یارانه پنهان انرژی می باشد که هزینه های آن نیز بیشتر متوجه قشر آسیب پذیر جامعه هست. از آنجایی که سالیان زیادی با معضل سوخت بری مواجه هستیم راهکارهایی برای حل این معضل ارائه شده است؛ که در دو بخش مورد بررسی قرار می گیرد:

#### الف) راهکار هایی که تاکنون توسط دولت انجام شده است:

۱. تخصیص کارت سوخت به خودرو ها و سهمیه بندی
۲. کاهش سهمیه سوخت
۳. افزایش نظارت ها بر فرایند تخصیص و توزیع سوخت
۴. دیوار کشی در مرزها
۵. فرهنگ سازی در رسانه ها و افکار عمومی و مدارس
۶. و...

#### ب) راهکار های پیشنهادی گزارش:

**واقعی کردن قیمت انرژی:** در حال حاضر بخش زیادی از هزینه های دولت به دلیل واقعی نبودن قیمت انرژی می باشد که با قیمت واقعی خود فاصله زیادی دارد. هرچند حساسیت های بالایی در خصوص افزایش نرخ انرژی وجود دارد، اما نباید فراموش کرد که ادامه این شرایط باعث افزایش هزینه دولت و به دنبال آن افزایش هزینه جامعه مخصوصا قشر کم درآمد می باشد. با این حال قبل از اجرای این سیاست لازم است تمهیداتی به شرح ذیل در نظر گرفته شود:

- ایجاد بستر و زیرساخت مناسب برای اجرای این سیاست: بدون شک، اولین گام برای به نتیجه رسیدن یک سیاست موفق، وجود بستر مناسب برای اجرای آن است. در صورتی که بی ثباتی اقتصادی وجود داشته باشد و نرخ تورم باعث افزایش شدید هزینه مردم و کاهش قدرت خرید آنان شود، مطمئنا اجرای این سیاست می تواند با واکنش مردم مواجه شود. لذا لازم است ابتدا شرایط مناسب را برای اجرای این سیاست مهیا نمود.
- جهاد تبیین و آگاه سازی مردم از آسیب های سوء یارانه پنهان انرژی و قاچاق سوخت: بدون شک بخش اعظم جامعه از میزان قاچاق سوخت، یارانه پنهان و اثرات سوء آن آگاهی کافی ندارند و اگر مشکلاتی که در

نهایت یارانه پنهان می تواند برای جامعه و کشور به وجود آورد آگاه شوند، اقناع خواهند شد. این موضوع باید در یک بازه نسبتاً طولانی و با برنامه ریزی دقیق انجام شود.

– **حمایت از دهک‌های کم درآمد و قشر مستضعف:** واقعی سازی قیمت باعث شوک تورمی خواهد شد که به بخش کم درآمد جامعه آسیب جدی وارد خواهد کرد. لذا لازم است تمهیداتی اندیشیده شود تا آسیب‌های وارده به بخش کم درآمد کاهش یابد.

**افزودن ایزوتوپ<sup>۱</sup> سوخت:** ایزوتوپ‌های متفاوتی به انواع سوخت‌ها اضافه شود، این ایزوتوپ‌ها برای کاربردهای یکسان سوخت، از یک نوع باشد؛ تا با انجام آزمایش بر روی سوخت‌های قاچاق، منبع اصلی سوخت قاچاق مشخص شود. به عنوان مثال: به سوخت مصرفی نیروگاه‌ها ایزوتوپ شماره ۱ را وارد می‌کنیم، به سوخت کامیون‌ها ایزوتوپ شماره ۲ را وارد می‌کنیم و همچنین برای هر کدام از مصارف سوخت، ایزوتوپ مشخصی را به آن وارد کرده و در زمانی که سوخت قاچاق کشف می‌شود، با انجام آزمایش روی آن می‌توان فهمید این سوخت از چه کانال و منبعی قاچاق شده است (اتون ۲۰۲۱)<sup>۲</sup>.

### تشدید نظارت نیروی انتظامی و افزایش اختیارات نیروها در مقابله با این پدیده

**استفاده از فناوری‌های هوش مصنوعی** در جایگاه‌های سوخت برای کنترل تعداد دفعات سوخت‌گیری و اسکن خودروهایی که محفظه‌های خارج از چارچوب خودرو بکار برده و سوخت ذخیره می‌کنند. (محمد و همکاران ۲۰۲۳). برای این منظور می‌توان از مواد زیر استفاده کرد:

- سیستم‌های نظارت هوشمند: استفاده از GPS<sup>۳</sup> و ردیاب‌های هوشمند برای کنترل مسیرهای حمل‌ونقل سوخت و ثبت دقیق اطلاعات حرکت تانکرها.
- سیستم‌های شناسایی با RFID<sup>۴</sup>: این سیستم‌ها می‌توانند برای شناسایی خودروها و مخازن سوخت استفاده شوند تا جریان سوخت دقیق‌تر رصد شود.
- دوربین‌های نظارتی: نصب دوربین‌های مداربسته در نقاط مرزی و جاده‌ها جهت نظارت بر عبور و مرور خودروهای سوخت‌بر.

**تخصیص بهینه سوخت به کامیون‌داران و واحد‌های تولیدی** (اتون ۲۰۲۱)<sup>۵</sup>

**ارائه وام به کامیون‌داران فرسوده و جایگزین کردن آنها**

**ساخت کارخانه‌ها توسط دولت در مناطق کم‌برخوردار و توسعه نیافته و ایجاد اشتغال پایدار.**

۱ . Isotope

۲ Eaton, T. (۲۰۲۱).

۳ Samba, of all

۴. سامانه موقعیت یابی جهانی

۵. سامانه بازشناسی با امواج رادیویی

۶ Eaton, T. (۲۰۲۱).



## افزایش مجازات های کیفری و تعزیری قاچاقچیان

ایجاد صنفی به نام سوخت بران و رسمیت شناختن آنها توسط دولت: دولت سوخت بران را بطور رسمی و قانونمند در ذیل یک شغل تعریف کند، دولت می تواند بازارچه ای مرزی مختص به مبادله سوخت ایجاد کرده و هویت سوخت بران در شرکت پخش و توزیع نفت، شناسایی و ثبت گردیده و سوخت بران فقط سوخت را از شرکت نفت دریافت کرده و به بازارچه مرزی انتقال دهند. قیمت این سوخت نیز به میزان کمتر از قیمت کشور مقصد و بالاتر از قیمت تمام شده سوخت برای شرکت نفت باشد. با ایجاد قانون های ویژه ای برای مناطق درگیر و سوخت بران نظیر تعیین سقف سرعت برای خودروهای سوخت بر، تعیین میزان لیتر حمل شده توسط هر خودرو، وضع عوارض و مالیات بر میزان انتقال خودرو های سوخت بر و تخصیص این مالیات ها به طرح های محیط زیستی مناطق درگیر تا حدودی می توان از مشکلات این بخش کاست.

استفاده از تجربیات دیگر کشورهای پیشرو در این زمینه همچنین الگوبرداری از نوع و نحوه برنامه ریزی آنها در مسیر مقابله با پدیده قاچاق و انعقاد تفاهم نامه همکاری با کشورهای پیشرو در مباحث مربوط به این پدیده

تشویق به استفاده از انرژی های جایگزین: گسترش خودروهای برقی و هیبریدی: ترویج استفاده از وسایل نقلیه با مصرف کمتر سوخت فسیلی یا بدون نیاز به سوخت های فسیلی، باعث کاهش تقاضای سوخت و کاهش انگیزه قاچاق آن می شود.

### ایجاد سیستم های سهمیه بندی سوخت

- کارت های هوشمند سوخت: ارائه کارت های هوشمند سوخت به شهروندان و شرکت ها تا مصرف سوخت بر اساس نیاز واقعی هر فرد یا شرکت انجام شود و از خرید و فروش غیرمجاز سوخت جلوگیری شود.
- نظارت بر ایستگاه های عرضه سوخت: استفاده از سیستم های اتوماسیون و نظارتی در پمپ بنزین ها تا عرضه و مصرف سوخت به دقت رصد شود.

### کنترل مرزها و قاچاقچیان

- تقویت امنیت مرزی: افزایش تعداد ایستگاه های بازرسی مرزی و ایجاد واحدهای نظارتی متحرک برای جلوگیری از خروج غیرمجاز سوخت از کشور.
- همکاری با کشورهای همسایه: انعقاد تفاهم نامه های مشترک با کشورهای همسایه برای کنترل بهتر مرزها و تبادل اطلاعات.

### آگاهی بخشی و فرهنگ سازی

- آموزش عمومی: آگاهی رسانی در مورد مضرات قاچاق سوخت و تأثیر آن بر اقتصاد کشور می تواند همکاری مردم را در کاهش این مشکل جلب کند.
- رسانه ها و تبلیغات: استفاده از رسانه ها برای ترویج فرهنگ صرفه جویی در مصرف سوخت و اطلاع رسانی در مورد عواقب قاچاق.

## منابع و مآخذ

۱. قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز (مصوب ۱۳۹۲/۱۰/۰۳ با آخرین اصلاحات تا تاریخ ۱۴۰۰/۱۱/۱۰).
۲. دادوند، طلعت، و قنبری، سیروس. (۱۳۹۱). بررسی عوامل موثر بر قاچاق در شهرهای مرزی. همایش ملی شهرهای مرزی و امنیت، چالش ها و رهیافت ها.
۳. امیرپور، مهنار، ایمان طلب، پریوش، و عنایتی، سعیده. (۱۳۹۱). عوامل موثر بر قاچاق در شهرهای مرزی (انسان. اشیاء. کالا). همایش ملی شهرهای مرزی و امنیت، چالش ها و رهیافت ها.
۴. ابراهیم زاده آسمین، حسین، و عباسیان، مجتبی. (۱۳۸۹). بررسی عوامل و دلایل قاچاق در استان سیستان و بلوچستان و راه کارهای رفع آن. توسعه انسانی پلیس، ۷(۳۱)، ۱۰۹-۱۳۰.
۵. \_ عطار، محسن. (۱۳۹۱). بررسی عوامل موثر بر قاچاق در شهرهای مرزی. همایش ملی شهرهای مرزی و امنیت، چالش ها و رهیافت ها.
۶. بخشی، احمد، طالبی، محمدعلی، باکفایت رودی، فهیمه، و باکفایت رودی، فریده. (۱۳۹۲). بررسی علل وجودی قاچاق کالا، سوخت و مواد مخدر بین ایران و افغانستان و تاثیر آن بر امنیت خراسان جنوبی. همایش ملی خراسان جنوبی نظم و امنیت (خراسان جنوبی شناسی انتظامی، فرصت ها و چالش ها).
۷. ظهیری نیا، مصطفی، رستگار، یاسر، نیکخواه، هدایت اله، و بهرامی، سمیره. (۱۳۹۶). تحلیل کیفی پیامدهای اجتماعی اقتصادی پدیده قاچاق سوخت در شهرستان میناب. پژوهش های راهبردی مسائل اجتماعی ایران (پژوهش های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی)، ۶(۴ (پیاپی ۱۹)، ۱۹-۳۳.
۸. کرامتی نیا، رقیه، (۱۴۰۰). نگاهی به تجربه دولت روسیه در مبارزه با قاچاق کالا. فصلنامه اقتصاد پنهان (دوره جدید) ۲۶ و ۲۷.
۹. زارع مهدوی، قادر، و سهرابی، محمد. (۱۳۹۹). واکاوی سیاست ها و نهادهای مبارزه با قاچاق کالا در ایران، ترکیه و چین. مطالعات بین المللی پلیس، ۱۱(۴۴)، ۷۲-۸۹.
۱۰. Eaton, T. (۲۰۲۱). Theft and smuggling of petroleum products. In *The Routledge Handbook of Smuggling* (pp. ۲۶۰-۲۷۱). Routledge.
۱۱. Samba, M. A., & Li, Y. (۲۰۲۲). A Smart Solution for Fuel Smuggling Problem: The Reality and Challenges, Case Study of the Southern Region of Libya. *Journal of Earth Energy Engineering*, 11(۳), ۱۳۰-۱۳۵.