



## بررسی عوامل قاچاق سوخت و راهبردهای پیشگیری از آن

متین قلندری<sup>۱</sup>، سید مهدی احمد موسوی<sup>۲</sup>

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۰۲/۲۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۱۲/۲۶

### چکیده

مقاله حاضر در پی آن است تا پس از شناسایی عوامل موثر بر قاچاق سوخت، راهبردهای پیشگیری از آن را در کشور و مناطق استراتژیک آن به ویژه استان‌های کرمان و هرمزگان مورد بررسی و ارزیابی قرار می‌دهد. پدیده قاچاق به عنوان یک تهدید جدی سد راه رشد و شکوفایی اقتصادی کشور قرار گرفته است.

روش به کار رفته در این تحقیق از نوع توصیفی و تحلیلی و ترکیبی از روش اسنادی است و در آن سعی شده از روش‌های استدلال و تحلیل عقلانی مبتنی بر پایه مطالعات کتابخانه‌ای به تحلیل محتوا مطالب مرتبط با عوامل قاچاق سوخت و راهبردهای پیشگیری از آن بپردازد. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد قاچاق پدیده‌ای است که موجبات نابودی زیر ساخت‌های اقتصاد کشور به خصوص نقاط محرومی ماند شرق استان هرمزگان و جنوب کرمان را فراهم کرده است. قاچاق سوخت در کشور به دلیل سودآوری زیاد آن می‌توان گفت به یک پدیده سازمان یافته تبدیل شده است.

نتایج تحقیق نشان می‌دهد ریشه قاچاق سوخت در کشور و استان کرمان ناشی از تفاوت قیمت‌های سوخت در دو سوی مرزهای جغرافیایی است و البته در کنار این عامل مهم اقتصادی باید به یک سری عوامل موثر اجتماعی، و قانون گذاری و فرهنگی و قومی منطقه‌ای اشاره کرد از جمله بیکاری، فقر و پایین بودن ریسک ارتکاب جرم، گستردگی مرزهای دریایی در کنار وسعت مناطق بیابانی در مناطق جنوبی و جنوب شرق کشور را مورد ارزیابی و بررسی قرار می‌دهد و بعد از بررسی عوامل مورد نظر به ارائه راهکارهایی جهت پیشگیری و مقابله با این معضل شوم اقتصادی پرداخته است.

۷۶

واژگان کلیدی: قاچاق، جرم شناسی، پیشگیری، راهبرد.

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرمان، (نویسنده مسئول)، ۰۹۱۳۹۱۷۲۹۹۸  
ghalandari68m@gmail.com

۲- دکترای حقوق جزا و جرم شناسی، عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد رفسنجان، ۰۹۱۳۳۹۸۲۶۶۰



## مقدمه و بیان مسئله

با بررسی وضع اقتصادی کشور مشخص می‌شود، فعالیت‌های بخش غیر رسمی اقتصاد که خارج از محدوده‌ی مقررات انجام می‌گیرد، از روند روبه رشدی برخوردار است. اقتصاد زیرزمینی یک معضل مهم اقتصادی - اجتماعی است که به دلیل فرار از پرداخت مالیات و دور زدن قوانین و مقررات با هدف رسیدن به سود بیشتر در شرایطی دور از چشم مأموران دولتی و یا گاهی با اغماض برخی مجریان دولتی انجام می‌گیرد، که آثار زیان بار بسیاری را بر پیکره‌ی اقتصادی کشور وارد کرده است همچنین به دلیل پنهانی بودن فعالیت‌های این بخش از اقتصاد امکان سنجش و بررسی دقیق آن با دشواری همراه است (شاهبندزاده، ۱۳۹۳: ۳). اقتصاد زیرزمینی پدیده‌ای است که همه‌ی کشورهای جهان با مواجهه‌اند، تحقیقات نشان می‌دهد که میزان فعالیت بخش زیرزمینی در بیشتر کشورهای نسبتاً قابل توجه بوده و فعالیت‌های این بخش علت بسیاری از نابسامانی‌های اقتصادی است. از جمله موارد بیمارگونه اقتصاد زیرزمینی می‌توان به قاچاق کالا و سوخت اشاره کرد. قاچاق پدیده‌ای است که از گذشته‌های دور زیان‌های پیدا و پنهانی بسیاری را بر اقتصاد کشور وارد کرده است و دولت و ملت را از درآمدهای مشروع و قانونی محروم کرده است. قاچاق کالا ورود یا خروج پنهانی کالا از مبادی رسمی و غیر رسمی بدون پرداخت عوارض و حقوق دولتی است. قاچاق یک پدیده چند وجهی است که بی‌گمان عامل‌های زیادی می‌تواند در چرایی آن نقش داشته باشد. گستردگی مناطق مرزی و بعد تزن گستره زیاد مناطق خشکی فاقد جمعیت یا با گستره کم اسکان، متعدد بودن مبادی ورودی کالاهای قاچاق، نوع دیدگاه مرزنشینان به پدیده قاچاق، وضعیت نامناسب اقتصادی مرزنشینان و مناطق جنوبی و جنوب شرقی کشور و رشد و توسعه نامتوازن مناطق مرزی و جنوبی کشور مانند کرمان و هرمزگان و سایر استان‌های جنوبی و جنوب شرقی نسبت به مرکز کشور بسیار پایین است و از عوامل مهم گسترش پدیده قاچاق محسوب می‌شود. در سال‌های اخیر کشور با نوع جدیدی از قاچاق در حوزه فرآورده‌های نفتی مواجه شده است بنام قاچاق سوخت که ضمن تهدید اقتصاد ملی و منطقه‌ای درون کشور و ایجاد بحران در اقتصاد، اجتماع کشور، زمینه بروز خطرات امنیتی را نیز فراهم کرده است. قاچاق سوخت نتیجه فاحش، اختلاف زیاد قیمت سوخت ایران با همسایگان خود که ناشی از پرداخت یارانه‌های ملی به فرآورده‌های نفتی است. و همچنین بحران سوخت در کشورهای همسایه، موجب شده تا قاچاق سوخت بیشترین آمار کالاهای قاچاق را از داخل به ویژه مناطق جنوبی و شرقی به خارج





اختصاص دهد. روند روبه‌رشد قاچاق سوخت از مرزهای کشور که ناشی از تفاوت فاحش قیمت سوخت در ایران با کشورهای همسایه است. علاوه بر ضربات مهلکی که بر بدنه اقتصاد کشور وارد کرده است زمینه ساز ایجاد بحران‌های امنیتی و اجتماعی را نیز فراهم کرده است.

با نگاهی به آمار قاچاق سوخت در استان هرمزگان (شش ماهه اول سال ۱۳۹۴، کشف ۸۰۰/۰۰۰ لیتر سوخت قاچاق و دستگیری ۳۵۲ نفر و توقیف ۳۸۲ خودرو) و استان کرمان (سال ۱۳۹۳ به میزان ۲/۲۲۲/۰۳۲، سال ۱۳۹۳ به میزان ۲/۴۵۳/۷۴۹ و یازده ماه اول سال ۹۴ به میزان ۱/۴۱۳/۶۶۶ لیتر حکایت از این امر دارد که موقعیت استان هرمزگان و کرمان و سیستان و بلوچستان اگرچه در دو جغرافیای متفاوت قرار دارند اما استان کرمان با قرار گرفتن در عقبه دو استان مذکور و مسیری که نقش دپوی مواد سوختی و تردد حاملین قاچاق سوخت قرار دارد نقش نهادهای سه استان را در مبارزه با این پدیده ملموس‌تر و تشکیل قرارگاهی جهادی با محوریت نهادهای دولتی و غیر دولتی سه استان را ضروری می‌سازد.

گرچه قاچاق سوخت در کوتاه مدت می‌تواند با ایجاد اشتغال کاذب و افرادی محدود و در استان‌هایی خاص راه حل موقتی برای فرار از فقر و بیکاری تلقی شود، اما از آنجایی که این فعالیت‌ها منجر به تولید نخواهد شد و سود حاصل از آن در بخش‌های تولیدی سرمایه‌گذاری نخواهد شد و موجبات پول‌شویی و ضربات مهلک بر بخش اقتصادی و به ویژه کشاورزی را در جنوب ایران فراهم خواهد ساخت. پس در دراز مدت قاچاق با تضعیف بنیان‌های تولیدی فقر را تشدید خواهد کرد و می‌توان گفت بین فقر و قاچاق رابطه تسلسلی برقرار است. متأسفانه باید گفت بعد از هدفمند کردن یارانه‌ها نیز قاچاق سوخت همچنان ادامه داشته و سیر صعودی خود را حفظ کرده است. واقعیت امر حاکی از آن است که عمده مشکلات در ساختار اداری، عدم شفافیت مسئولیت دستگاه‌ها، سازمان‌ها و نهادهای مرتبط است و در موارد مشخصی هم برخی از مسئولان سعی دارند فعالیت و نوع عملکرد سازمان متبوع خود را بی‌عیب و نقص نشان دهند. چالش‌های پیش رو در بحث قاچاق سوخت می‌طلبد تا با نگاه جامع محلی، منطقه‌ای و ملی در صدد حل این بحران ملی باشیم، چرا که مبارزه با قاچاق سوخت به خارج از مرزهای سیاسی کشور از عهده یک دستگاه و یا یک نهاد خاص خارج است و متوقف کردن روند رو به رشد آن نیازمند شفافیت درست در بیان شرح وظایف هر دستگاه یا نهاد یا تعیین متولی خاص آن است.



## مفاهیم و پیشینه تحقیق

قاچاق: برای یافتن تعاریف گوناگون قاچاق و قاچاق کالا، نخست به چند لغت نامه یا فرهنگ نامه فارسی معتبر مراجعه و متن آن‌ها را عیناً نقل می‌کنیم:  
- قاچاق: آنچه ورود آن به کشور و یا معامله آن از طرف دولت ممنوع است. (فیروز جایی، ۱۳۸۴: ۵۴)

قاچاق: فرار دادن اموالی است که موضوع عایدات دولت بوده و ورود و صدور، نقل و انتقال، خرید و فروش و صید آن‌ها طبق قوانین و مقررات جاری کشور ممنوع یا غیر مجاز اعلام شده است (شادنیا، ۱۳۸۸: ۳۴).

- قاچاق: ویژگی کالایی که خرید و فروش و حمل آن غیر قانونی است. (خلیفه، ۱۳۸۸: ۵۲)  
سایت اینترنتی گمرک ایران، قاچاق را اینگونه تعریف کرده است: کلمه قاچاق، کلمه‌ای ترکی است به معنای گریزانیدن و از مجموع قوانین و مقررات مربوط چنین استنباط می‌شود که قاچاق عبارت است از فرار دادن مال، خواه آن مال مربوط به درآمد دولت بوده یا ورود و خروج و نقل و انتقال و خرید و فروش آن طبق قوانین و مقررات مربوط ممنوع و غیر مجاز اعلام شده است. منظور از قاچاق در اصطلاح گمرک دیگر دستگاه‌های وصولی دولت عبارت است از گریزانیدن کالا از پرداخت مالیات و عوارض به دولت یا فرار دادن کالا از شمول مقررات دولتی و نقل و انتقال و خرید و فروش آن به طور غیر مجاز ([www.irica.gov.ir](http://www.irica.gov.ir)). در اصطلاح امروز معمولاً قاچاق به آن دسته از کالاهایی اطلاق می‌شود که خارج از مقررات دولتی وارد یا خارج می‌شود. با توجه به معنایی که اهل لغت برای کلمه قاچاق ذکر شد معلوم می‌شود که این کلمه دو معنای متفاوت با هم دارد که گاهی در حالت اسم مصدر و زمانی به صورت اسم آلت به کار برده می‌شود. معنای این کلمه در حالت اسم مصدر عبارت است از انجام دادن کاری برخلاف قانون، معنای این کلمه در حالت اسم آلت عبارت است از متاع یا کالایی که ورود آن به کشور یا معامله آن ممنوع باشد. به هر ترتیب، در لغت و افکار عمومی مردم قاچاق به عمل خلاف مقررات حاکم بر جامعه اطلاق می‌شود و بدین صورت نشان دهنده تنوع مصادیق و گستردگی دامنه آن باز است (اسفندیاری، ۱۳۸۶: ۵۳-۶۰). در قوانین کیفری ایران تعریف صریح و شفافی از قاچاق یافت نمی‌شود و قانون گذاران، به جای ارائه تعریفی جامع و مانع از قاچاق و متمایز کننده آن از دیگر جرایم، ارتکاب دسته‌ای مشخص از اعمال مجرمانه را قاچاق تلقی کرده و در واقع فعل قاچاق را با مصادیق آن بیان کرده‌اند. به هر صورت، قاچاق فعلی انسانی است و باید تعریفی مشخص و شفاف





از آن به دست آید.

دکتر جعفر لنگرودی در ترمینولوژی حقوق قاچاق را اینگونه تعریف کرده است: حمل و نقل کالا از نقطه‌ای به نقطه‌ای خواه هر دو نقطه مزبور در داخله کشور باشد (قاچاق داخلی). خواه یک نقطه در داخله و یک نقطه در خارجه باشد که آن را (قاچاق خارجی) می‌گویند (لنگرودی، ۱۳۷۶: ۵۴). برخلاف مقررات مربوط به حمل و نقل به طوری که این عمل ناقض ممنوعیت یا محدودیتی باشد که قانون مقرر کرده است. (خواه عمل مزبور ناقض امتیازی یا انحصاری باشد خواه نباشد) مثلاً صدور و ورود اجناس بدون مجوز دادن عوارض گمرکی قاچاق گمرک است. به طور کلی، قاچاق را می‌توان جریان ورود کالا به کشور یا خروج مخفیانه آن از کشور به منظور نپرداختن مالیات‌های مربوط و دیگر نظارت‌های دولتی (لنگرودی، ۱۳۷۶: ۵۵).

جرم‌شناسی: جرم‌شناسی یکی از شاخه‌های مطالعاتی علوم جنایی (علوم کیفری) است. علوم جنایی یا علوم کیفری، علومی هستند که موضوع اصلی آن‌ها جرم است. استاد بیناتل معتقدند: که اصطلاح جرم‌شناسی را برای اولین بار «توینتار» دانشمند فرانسوی در سال ۱۸۷۹ بکار برد. لیکن در سال ۱۸۸۵ گاروفالو قاضی ایتالیایی کتابی تحت عنوان «جرم‌شناسی» منتشر کرد. تعاریف گوناگونی برای علم جرم‌شناسی اشاره شده، برخی از آن‌ها را بیان می‌کنیم.

- دورکیم جرم‌شناسی را اینگونه تعریف می‌کند: اعمالی هستند که وقتی واقع می‌شوند واکنشی ایجاد می‌کنند که در عرف به آن واکنش کیفر می‌گویند (دورکیم، ۱۳۷۳: ۳۲). نکته قابل توجه در این تعریف واژه عمل یا اعمال می‌باشد که در قانون کاربرد ندارد و از آن به جرم تعبیر میکنند. بنابراین، عمل و واکنش یک اصطلاح جامعه‌شناسی است، حال آنکه در حقوق، جرم، مجازات و اقدام تأمینی یاد می‌شود.

جرم‌شناسی عبارت است از مقابله و تطبیق نتایج مطالعات رشته‌هایی چون انسان‌شناسی، جامعه‌شناسی، روان‌پزشکی نسبت به مجرم بر این اساس، جرم‌شناسی فقط باید به مطالعه جرم بپردازد و از سایر علوم جهت شناخت جرم استفاده کند و نمی‌توان سایر علوم را تحت عنوان جرم‌شناسی در آورد. مکتب تحقیقی تعاریف مختلفی از جرم‌شناسی بیان کرده است: ۱. مطالعه پدیده جنایی یا پدیده مجرمانه را جرم‌شناسی گویند. در این تعریف پدیده مجرمانه یعنی جرم و انحراف یا عمل ضد اجتماعی. ۲. اعمالی که به محض وقوع واکنشی را برمی‌انگیزد که آن واکنش را کیفر می‌نامند و موضوع مطالعه این واکنش جرم‌شناسی می‌باشد. (تعریف دورکیم). ۳. جرم‌شناسی یعنی مطالعه انسان





از جمیع جهات به منظور تحقیق پیرامون علل تکوین و پیامدهای این عمل که جرم می‌باشد از وسعت زیادی برخوردار است. در این تعریف انسان از لحاظ شناخت، تکوین و فرایند عمل مجرمانه مورد بررسی قرار می‌گیرد، یعنی از زمانی که تصمیم به ارتکاب جرم می‌گیرد و سپس آن را به مرحله اجرا می‌گذارد، مورد مطالعه قرار می‌گیرد. ۴. تعریفی که با توجه به تحول جرم‌شناسی ارائه شده است: اساس جرم‌شناسی مطالعه علمی پدیده جنایی یا مجرمانه می‌باشد، لیکن قلمرو مطالعات جرم‌شناسی برای مطالعه علمی جرم به مطالعه واکنش اجتماعی نیز کشیده شده است، یعنی موجب توسعه این علم شده و امروزه به مطالعه پدیده مجرمانه و واکنش‌های اجتماعی نسبت به آن و ارگان‌هایی که اجرای این واکنش‌ها را به عهده دارند می‌پردازد.

پیشگیری: از نظر لغوی به معنی جلوگیری کردن، پیش دستی کردن، پیشی گرفتن و به جلوی چیزی رفتن و هم به معنی آگاه کردن، خبر چیزی دادن و هشدار دادن است (زینالی، ۱۳۸۱، ۹۹).

در دریافت مفهوم اصطلاحی پیشگیری و مصداق‌های آن، دو جهت کلی دیده می‌شود:

- ۱- برخی از جرم‌شناسان، مفهوم گسترده‌ای برای تدابیر پیشگیرانه قایل شده‌اند.
- ۲- گروهی دیگر پیشگیری را در مفهومی محدود به کار می‌برند (محمد نسل ۱۳۸۸: ۳۵).

واژه پیشگیری در مفهوم متداول آن و در معانی (پیش دستی کردن، پیشی گرفتن و به جلوی چیزی شتافتن و همچنین آگاه کردن، خبر چیزی را دادن و هشدار دادن است (دهخدا، ۱۳۶۵). اما در جرم‌شناسی پیشگیرانه، پیشگیری در معنی اول آن مورد استفاده واقع می‌شود یعنی با کار برد فنون مختلف به منظور جلوگیری از وقوع بزه‌کاری، به جلوی جرم رفتن و پیشی گرفتن از بزه‌کاری است (خبرنامه قوه قضاییه، ۱۳۹۰).

مرکز بین‌المللی پیشگیری از جرم نیز، پیشگیری را چنین تعریف می‌کند: هر عملی که با روش علمی، باعث کاهش بزه‌کاری، خشونت، ناامنی، از طریق مشخص کردن و حل کردن عوامل پدید آورنده این مشکلات شود، پیشگیری از جرایم است. در این تعریف مشخص کردن (شناسایی و کشف کردن) و هم چنین حل کردن یعنی مسئله‌یابی، آن هم با تاکید به روش علمی بسیار حائز اهمیت است. (تسلیمی، داوری، ۱۳۸۰: ۵۲).



در استنباط مفهوم پیشگیری و مصداق‌های آن دو جهت گیری کلی وجود دیده می‌شود. برخی از جرم‌شناسان مفهوم موسعی برای تدابیر پیشگیرانه قائل شده و گروهی دیگر پیشگیری را در مفهوم محدود و مصیق بکار می‌برند. در جرم‌شناسی پیشگیرانه، پیشگیری مفهوم مضیقی پیدا کرده است. در این مفهوم پیشگیری به مجموعه وسایل و



ابزارهایی اطلاق می‌شود که دولت برای مهار بهتر بزه‌کاری از طریق حذف یا محدود کردن عوامل جرم‌زا و یا از طریق اعمال مدیریت مناسب نسبت به عوامل محیط فیزیکی و محیط اجتماعی موجد فرصت‌های جرم‌مورد استفاده قرار می‌دهد.

آقای گسن جرم‌شناس فرانسوی، برای تشخیص اقدامات پیشگیرانه چهار معیار در نظر گرفته، به نظر وی: ۱. اقدامی پیشگیرانه تلقی می‌شود که هدف اصلی آن اقدام‌موثر علیه عوامل یا فرایندهایی است که در بروز بزه‌کاری و انحراف، نقش تعیین‌کننده دارد. اقدام‌های پیشگیرانه، جمعی هستند یعنی مخاطب آن‌ها کل جامعه یا بخش و گروه معینی از جامعه هستند.

اقدام‌های پیشگیرانه خوانده می‌شوند که قبل از ارتکاب اعمال بزه‌کارانه یا کجروانه اعمال می‌شوند و نه بعد از ارتکاب آن‌ها.

اقداماتی پیشگیرانه تلقی می‌شوند که قهرآمیز و سرکوبگر نباشند.

آقای گسن با توجه به معیارهای ذکر شده، پیشگیری را شامل مجموع تدابیر سیاست جنایی می‌داند که نتیجه آن‌ها کاهش امکان وقوع انحراف و بزه‌کاری از طریق غیر ممکن کردن، دشوار کردن یا کاهش احتمال وقوع است (خبرنامه قوه قضاییه، ۱۳۹۰).

### پیشینه تحقیق

پژوهش در زمینه‌ای برای کشف مجهولات انجام می‌گیرد و در هر پژوهش و بررسی یکی از ارکان اصلی بررسی، مطالعه پیشینه موضوع مورد تحقیق است. مرور پیشینه تحقیق موقعیت را برای تحلیل درست موضوع فراهم می‌کند و محقق می‌تواند با دیدگاه‌های دیگر متخصصان و محققان آشنا شود و از تجربیات تحقیقاتی آنان استفاده بهتر نماید که‌ای مهم چراغ راه او در امر پژوهش می‌باشد.

اله مراد سیف (۱۳۸۷)؛ در بررسی نحوه قاچاق سوخت، امکانات طبیعی و غیر طبیعی انجام گرفتن قاچاق شایسته توجه است. آنچه مسلم است مرزهای گسترده بهترین و بزرگ‌ترین امکان قاچاق سوخت را فراهم می‌آورد. پراکندگی جایگاه‌های عرضه سوخت نیز این امکان را تسهیل می‌کند، مخصوصاً جایگاه‌های عرضه‌ای که نزدیک نقاط مرزی‌اند امکان تهیه آسان‌تر سوخت را فراهم می‌نمایند. افرادی پس از تهیه سوخت آن را از مناطق مختلف صعب‌العبور یا کوره‌راه‌ها و درو از تیررس مأموران انتظامی خارج می‌نمایند. رانندگان کامیون‌ها و اتومبیل‌های سبک پس از سوخت‌گیری در پمپ بنزین اقدام به تخلیه و فروش می‌نمایند، تأمین‌کننده اصلی سوخت بدوکی‌ها و چتربازان‌اند.







رابطان در کنار پمپ بنزین‌ها و جایگاه‌های عرضه و در حاشیه شهرها، همچنین در طول مسیرهای منتهی به مرز استمرار می‌یابند و پس از ذخیره مقادیر زیاد سوخت آن را به مرزها منتقل می‌کنند. حمل سوخت به وسیله کامیون‌هایی که مخزن اضافی شبیه باک در کنار آن تعبیه شده است انجام می‌گیرد. به هر حال، رایج‌ترین شیوه قاچاق سوخت و قدیمی‌ترین شیوه آن یعنی حمل با گالون می‌باشد (سیف، ۱۳۸۷).

- پژوهشی دیگر با عنوان بررسی قاچاق سوخت و راهبردهای پیشگیری از آن در شهرهای مرزی استان سیستان و بلوچستان. اسماعیل یعقوبی. راحیل الله بخش (۱۳۹۰)؛ شیوه‌های معمول قاچاق کردن سوخت در استان را مورد توجه قرار داده‌اند و بیان می‌کنند: از جمله حمل‌کننده‌های سوخت قاچاق وانت داران هستند، آن‌ها افرادی هستند که یا مالک خودرو هستند و یا به صورت اجیر رانندگی می‌کنند. بخش مهمی از سوخت قاچاق تا مقصد توسط این گروه انجام می‌شود. گروه دیگر کامیون دارانی هستند که با تعبیه یک باک اضافی در کنار باک اصلی اقدام به حمل سوخت قاچاق می‌کنند. این افراد با ذخیره سوخت مازاد بر نیاز و تحویل آن به چتر بازان و بدوکی‌ها در عمل نقش وانت داران را ایفا می‌کنند. باربران یا بدوکی‌ها افراد تهیدست و فقیر جامعه‌اند که فقط برای امرار معاش اقدام به تحویل سوخت از وانت داران و در مسیرهای منتهی به مرز می‌کنند و با انتقال سوخت به چتر بازان اقدام مهمی را در فرایند قاچاق بر می‌دارند. چتر بازان یا حواله نیز مانند بدوکی‌ها و یا به طور مستقیم از تهیه‌کنندگان دیگر مانند وانت داران و انتقال آن به مشتریان نقش مهمی در فرایند قاچاق دارند. مشتریان سوخت بیشتر کشورهای شرقی هستند (بخش، ۱۳۹۰).

## مبانی نظری تحقیق

در زمینه نظریات علت شناسی ارتکاب جرم در جرم شناسی تاکنون نظریان فراوانی ارائه شده و این مبحث سابقه دیرینه در علم جرم شناسی دارد، در طرح تحقیق فوق چارچوب نظری آن برگرفته از نظریه فرصت ارتکاب جرم است. آنچه که از مجموعه تفکرات حاکم بر این نظریه بدست می‌آید این است که: صرف وجود بزه‌کار و بزه‌دیده جرم واقع نمی‌شود بلکه در کنار این بزه‌کار و بزه‌دیده باید شرایط و موقعیت‌های ارتکاب جرم نیز فراهم باشد تا مجموعه عواملی برای شکل‌گیری جرم ایجاد شود. در واقع باید بگوییم: این نظریه بیان‌کننده نقش مثبت شرایط زمینه ساز وقوع جرم و نقش منفی عوامل مانع وقوع جرم است. و بر این نکته تأکید می‌کند، افزایش فرصت‌های ارتکاب





جرم، احتمال وقوع جرم را افزایش می‌دهد و برعکس کاهش فرصت‌های ارتکاب جرم، احتمال وقوع جرم را کاهش می‌دهد.

## نظریه کاهش فرصت

برابر این نظریه زمان و مکان و شرایط خاصی موجبات تحصیل یا در اختیار گرفتن موقعیت‌های مناسب برای ارتکاب عمل مجرمانه برای مجرم را فراهم می‌نماید. برابر این نظریه برای واقع شدن و ارتکاب جرم بایستی چهار رکن وجود داشته باشد. رکن اول: رکن قانونی است. یعنی همان مجازاتی که بایستی در قوانین جزایی برای عمل پیش بینی شده باشد.

رکن دوم: مباشر جرم است که رفتار مجرمانه توسط وی واقع می‌گردد. رکن سوم: مجنی علیه یا همان بزه‌دیده و قربانی است و کسی است که جرم علیه او واقع می‌شود.

رکن چهارم: مکان و همان اوضاع و احوالی است که عمل مجرمانه در بستر آن واقع می‌شود (محمودی جانکی، فورچی بیگی، ۱۳۸۸: ۳۵).

از این نظریه راهکارهایی ارائه می‌شود که تضمین کننده از بین بردن یا کاهش همین رکن چهارم و فرصت ارتکاب جرم است. با این دیدگاه که چنین مرحله‌هایی با کاستن یکی از ارکان اساسی وقوع جرم از مجموع جرایم ارتكابی می‌کاهد.

به عنوان مثال در آمریکا در چهارچوب استراتژی کاهش عرضه برای مبارزه با مواد مخدر یکی از راههای مبارزه با آن و راهکارهای مورد استفاده، افزایش قیمت است. این افزایش بهای قیمت به این دلیل صورت می‌گیرد تا با کاهش توان قدرت خرید و دسترسی مصرف کنندگان به مواد فرصت دستیابی از آن‌ها را بگیرند و به این ترتیب جرایم مربوط کاهش می‌یابند و تاکتیک دیگری که با همین هدف صورت می‌گیرد، عملیات توقف و جستجو توسط پلیس است که فرصت ارتکاب بعضی از انواع جرم از بزه‌کاران بالقوه سلب می‌نماید. نظیر همین روش، بستن جاده‌ها و جستجوی اتومبیل‌هاست. (ملکی آهنگران به نقل از اسکوجان، ۱۳۸۶: ۳۰)

نظریه فرصت توسط سه دیدگاه شرح و تفصیل داده شده است. دیدگاه اول: فعالیت روزمره، دیدگاه دوم الگوی جرم، دیدگاه سوم انتخاب معقول. دیدگاهی که در بررسی موضوع تحقیق مد نظر قرار گرفته، دیدگاه فعالیت روزمره است. دیدگاه فعالیت روزمره بر این فرض مبتنی است که برای ارتکاب جرم ما به وجود حداقل سه عامل نیازمندیم.





این عوامل عبارتند از: وجود بزه‌کار احتمالی تحریک شده، وجود آماج بزه مناسب و بالاخره فقدان محافظ کارآمدی برای جلوگیری از وقوع جرم و تکرار جرم. همانگونه که اشاره شد، اولین شرط در این دیدگاه وجود بزه‌کار تحریک شده است، بزه‌کاری که شرایط نامناسب محیط زندگی، محیط شغلی یا محیط کاری او را به سمت ارتکاب جرم سوق می‌دهد. در واقع این دیدگاه به نوعی معتقد است که همه افراد یک جامعه می‌توانند بزه‌کار باشند اصطلاحاً به آن‌ها بزه‌کار بالقوه می‌گویند که وجود عوامل دیگری آن‌ها را به سمت بزه‌کار بالفعل شدن سوق می‌دهد. دومین شرط برای ارتکاب جرم: وجود آماج بزه مناسب است، و این آماج جرم می‌تواند انسان، مال، یا مکان خاصی باشد. در واقع این آماج شرایط مناسب برای بزه‌کار شدن فرد را فراهم می‌کند.

سومی رکن این دیدگاه: فقدان محافظ کارآمد است. وجود محافظ یکی از موانع ارتکاب جرم به شمار می‌رود. منظور از محافظ در این دیدگاه شخص، شی، حیوان است که مانع از جرم ارتکاب جرم می‌شود. و نکته بسیار مهمی که باید به آن توجه شود این ویژگی‌ها در خصوص جرایم مختلف متفاوت است و باید گفت: خصوصیات آماج مستعد بزه از جرمی به جرم دیگر متفاوت است. و می‌توان با بررسی و تحلیل جرایم این خصوصیات را در خصوص هر جرم و هر جامعه‌ای تحلیل کرد. و بزرگ‌ترین فایده عملی این مطالعات آن است که می‌توان از طریق شناسایی عوامل مذکور، تدابیر پیشگیرانه‌ای را سازماندهی کرد. اما دلیل انتخاب دیدگاه فعالیت روزمره به عنوان نظریه پایه برای بررسی علت وقوع قاچاق سوخت از نگاه جرم‌شناسی دارا بودن هریک از ویژگی‌های مطرح شده در این دیدگاه است. در واقع سعی شده با بررسی عوامل وقوع جرم و جایگزین کردن این عوامل در دیدگاه فعالیت روزمره با شناختی جامع‌تر از جرم مورد نظر دست یابیم تا بتوان به راهکارهای مناسب‌تری برای پیشگیری از وقوع جرم رسید و به نوعی چشم انداز مناسب‌تری ارائه کرد. وجود بزه‌کار تحریک شده از ارکان مهم دیدگاه فعالیت روزمره است. آنچه مسلم است با شناخت تک تک عوامل و پی بردن به چالش‌های پیش رو، می‌توان برنامه‌های کارآمدتری برای پیشگیری از وقوع جرم متناسب با شرایط اقلیمی و فرهنگی و بومی هر منطقه ارائه کرد تا بتوان با عملکرد بهتر از ارتکاب جرم در بزه‌کاران بالقوه جلوگیری کرد و از هدر رفت منابع انسانی و مالی کشور بشدت جلوگیری کرد (محمد نسل، ۱۳۸۹: ۲۹۳).



## روش‌شناسی تحقیق

روش به‌کار رفته در این تحقیق از نوع توصیفی و تحلیلی و ترکیبی از روش اسنادی است و در آن سعی شده از روش‌های استدلال و تحلیل عقلانی مبتنی بر پایه مطالعات کتابخانه‌ای به تحلیل محتوا مطالب مرتبط با عوامل قاچاق سوخت و راهبردهای پیشگیری از آن بپردازد. با توجه به نقش سازمان موثر در برخورد با این پدیده به بررسی امارهای کشفیات سوخت در استان‌های هرمزگان و کرمان توجه می‌شود. زیرا این تحقیق در پی علت‌شناسی است و با بهره بردن از اسناد و مدارک موجود در این زمینه به شناسایی علل و بعد از آن ارائه راهکارهای پیشگیرانه پرداخته است.

## یافته‌های تحقیق

قاچاق را از نظر ورود و خروج کالا از کشور می‌توان به دو قسمت تقسیم کرد:

۱- قاچاق صادراتی و قاچاق وارداتی: قاچاق صادراتی: قاچاق صادراتی بر کالایی اطلاق می‌شود که بدون انجام گرفتن تشریفات گمرکی و بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی از کشور خارج شود.

قاچاق وارداتی: قاچاق وارداتی بر کالایی اطلاق می‌شود که بدون انجام گرفتن تشریفات گمرکی و بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی به کشور وارد شود. (سیف، ۱۳۸۷: ۶).

۲- قاچاق گمرکی و قاچاق غیرگمرکی: قاچاق گمرکی: قاچاق گمرکی عملی غیر قانونی است که در آن شخصی کالای قاچاق خود را از مرزها و مناطق مجاز گمرکی به کشور وارد یا از آن خارج کند.

قاچاق غیر گمرکی: قاچاق غیر گمرکی عملی غیر قانونی است که در آن شخصی کالای قاچاق خود را از مرزها و مناطقی بجز مرزهای مجاز گمرکی به کشور وارد یا از آن خارج کند (سیف، ۱۳۸۷: ۷).

۳- قاچاق پنهان و آشکار: قاچاق پنهان، در برگیرنده ورود و خروج غیرقانونی کالا از مرزهای کشور است، این گونه قاچاق بیشتر پوشش دهنده کالاهایی است که خرید و فروش آن‌ها غیر قانونی و ممنوع می‌باشد، قاچاق کالاهایی همچون مواد مخدر، روان گردان‌ها و... این نوع‌اند.

قاچاق آشکار: گونه‌ای از قاچاق است که در آن از ورودی‌های غیر قانونی و با پیروی از روال جاری، اما با دستکاری مستندات به کشور وارد می‌شود. این روش در واقع پنهان





سازی کالاهای قاچاق از دید بارزسان است. قاچاق آشکار برای کالاهایی که ورود آنها قانونی است به کار می‌رود. هدف اصلی این شیوه از قاچاق، فرار از حقوق و تعرفه‌های پرداختی گمرکی است (خضرزاده و همکاران، ۱۳۸۹: ۳۳-۴۰).

## آمار قاچاق سوخت

آماري درباره وضعیت قاچاق سوخت که در سال ۱۳۹۲ توسط ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز ارائه شده است استناد کردیم. این آمار توسط معاونت فرهنگی، پژوهش ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در بهار ۱۳۹۳ منتشر شده است. مصرف فرآورده‌های نفتی انرژی‌زا شامل بنزین موتور (سوپر و معمولی)، نفت سفید، نفت گاز و نفت کوره در سال ۱۳۹۲ جمعاً مقدار ۶,۸۹ میلیارد لیتر (۶,۲۴۵ میلیون لیتر در روز) بوده است که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۶ درصد افزایش داشته است. گفتنی است که مقدار مصرف این فرآورده‌ها در سال ۱۳۹۱، ۲,۸۴ میلیارد لیتر بوده است. از مجموع مصرف فرآورده‌های نفتی انرژی‌زا در سال ۱۳۹۲، نفت گاز با سهم ۳,۴۳ درصد (۸,۳۸ میلیارد لیتر)، بنزین معمولی با سهم ۳,۲۶ درصد (۶,۲۳ میلیارد لیتر)، نفت کوره با سهم ۲,۲۴ درصد (۷,۲۱ میلیارد لیتر)، نفت سفید با سهم ۷,۵ درصد (۳,۴ میلیارد لیتر) و بنزین سوپر با سهم ۴,۱ درصد (۲,۱ میلیارد لیتر) به ترتیب رتبه اول تا پنجم را به خود اختصاص داده‌اند. کشفیات فرآورده‌های نفتی طی سال ۹۲ نسبت به مدت مشابه سال قبل ۵/۴ درصد کاهش داشته که از حدود ۸۸ میلیون لیتر به حدود ۸۳ میلیون لیتر رسیده است (اداره کل آمار و اطلاعات ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، بهار ۹۳).

کشفیات فرآورده‌های نفتی طی دو ماهه سال ۹۳ نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۶/۹ درصد افزایش داشته که از حدود ۱۲ میلیون لیتر به حدود ۱۵/۶ میلیون لیتر رسیده است (اداره کل آمار اطلاعات ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، بهار ۹۳).

## عوامل موثر بر ارتکاب قاچاق سوخت

به طور کلی بروز و گسترش قاچاق سوخت به دلیل سود هنگفت آن است و هدف از ارتکاب قاچاق هم رسیدن به این سود سرشار است. با توجه به اینکه قاچاق سوخت یک پدیده چند بعدی است، لذا شناسایی و بررسی عوامل تأثیر گذار در بخش‌های اقتصادی، اجتماعی و قانونی ایجاد قاچاق سوخت ضرورت دارد (سلیمی فرد و همکاران، ۱۳۸۹، ۷) عواملی همچون اختلاف قیمت سوخت در دو سوی مرزهای سیاسی کشور، فقر و



بیکاری، پایین بودن ریسک ارتکاب جرم و گستردگی مرزهای دریایی .

- اختلاف قیمت سوخت داخلی با قیمت این محصولات در بازار کشورهای همسایه: اختلاف بسیار زیاد قیمت سوخت با آنسوی مرزها که ناشی از پرداخت یارانه ملی به فرآورده‌های نفتی است و همچنین وجود بحران سوخت در کشورهای همسایه، موجب شده قاچاق نفت و فرآورده‌های نفتی بیشترین آمار کالاهای قاچاق از داخل به خارج (قاچاق صادراتی) را به خود اختصاص دهد و به صورت غیر قانونی بخشی از نیازهای کشورهای افغانستان، پاکستان، عراق، ترکیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس را از طریق مرزهای استان‌های کردستان، سیستان و بلوچستان و هرمزگان تأمین شود. افزایش روز افزون قاچاق سوخت از مرزهای سیاسی کشور که معلول تفاوت قیمت سوخت در ایران با کشورهای همجوار است علاوه بر وارد کردن ضربات شدید بر پیکره اقتصادی کشور سبب ساز بروز یک بحران اجتماعی کاذب نیز شده است. اصولاً قیمت سوخت تابع شرایط خاص خود است و در هر منطقه یا شهرستان قیمت آن متفاوت است، اما هر چه به سمت مرز نزدیک‌تر می‌شویم قیمت سوخت به تناسب منطقه تفاوتی بیشتری با دیگر مناطق میابد به گونه‌ای که حتی قیمت آن از روستایی به روستای دیگر با هم متفاوت است. وجود تفاوت باور نکردنی قیمت سوخت بین ایران و کشورهای همسایه بخصوص در دو محصول بنزین و نفت گاز (گازوئیل) دارای چنان جذابیتی است برای قاچاقچیان که باعث شده است وجود قوانین موجود در زمینه مبارزه با قاچاق سوخت و وضع جریمه‌ای معادل سه برابر ارزش محموله، قاچاقچیان حتی اگر هم از این محموله‌های قاچاق هم، تنها یک محوله را به سلامت به مقصد برسانند، باز هم سود هنگفتی نصیب آن‌ها شده است که آن‌ها را به تحمل این ریسک وادار می‌کند. یکی از عوامل موثر در افزایش حجم یارانه سوخت در کشور مان، پایین بودن بهره وری انرژی و رعایت نکردن استانداردهاست که منجر به بالا بودن شدت مصرف انرژی شده است. بنزین و نفت گازی (گازوئیل) که در سراسر جهان داد و ستد می‌شود، دارای قیمت تجاری مشابه‌ای در سطح بین‌المللی است، اما قیمت پرداخت شده توسط مصرف‌کننده نهایی تا حد زیادی منعکس‌کننده قیمت گذاری داخلی است. قیمت گذاری بنزین و نفت گاز در هر کشور از عواملی مانند قیمت جهانی نفت خام، هزینه‌های توزیع و فراوری، تقاضاهای داخلی، ارزش پول ملی، مالیات وضع شده و در دسترس بودن منابع عرضه تأثیر می‌پذیرد (خبرگزاری ایرنا، ۱۳۹۳ کدخبر: ۸۱۳۵۶۱۵۸).

در این میان، کشورهای عمدتاً توسعه یافته تقریباً بالاترین نرخ‌ها را برای استفاده





از بنزین و نفت گاز به ازای هر فرد نسبت به دیگر کشورها دارا هستند و این به معنای درآمدهای بیشتر برای آن‌ها از محل برای آن‌ها از محل مالیات بر بنزین و نفت گاز است. با توجه به تفاوت باور نکردنی قیمت بنزین و نفت گاز بین ایران و برخی از کشورهای همسایه، قاچاق سوخت از ایران دارای چنان جذابیتی است که با وجود قوانین موجود در زمینه مبارزه با قاچاق یعنی ضبط اصل محموله به نفع دولت و وضع جریمه‌ای معادل سه برابر ارزش محموله، قاچاقچی اگر از هر سه محوله قاچاق سوخت تنها یک محوله را سالم به مقصد برساند باز هم این کار به قدری سود آور است که به او قدرت تحمیل این ریسک را می‌دهد. قریب به اتفاق کارشناسان معتقدند برای مبارزه با این معضل، تعدیل قیمت‌های داخلی سوخت و متناسب کردن این قیمت‌ها با نرخ‌های بین‌المللی با هدف کاهش سود سوخت قاچاق است. در غیر این صورت تفاوت قیمت سوخت در دو سوی مرزهای سیاسی، ضمن رونق دادن به بازار قاچاق، از ایجاد انگیزه لازم برای فعالیت‌های شغلی سالم و سود آور از جمله فعالیت‌های تولید به ویژه در مناطق مرزی جلوگیری خواهد کرد و در عین حال سهم قابل توجهی از سود حاصل از تجارت غیر قانونی سوخت به جیب‌های افراد فرصت طلب و سود جو سرازیر می‌شود. هر چه یارانه‌ای اعطایی به کالاهای اساسی افزایش پیدا کند، تفاوت بین قیمت سوخت در دو سوی مرزها نیز بیشتر خواهد شد، و همین تفاوت قیمت به یک انگیزه قوی تبدیل می‌شود برای قاچاق این محصولات از کشورهای دارای قیمت داخلی کمتر به سمت کشورهای دیگر. بعد از اجرایی شدن قانون هدفمندی یارانه‌ها انتظار می‌رفت که میزان قاچاق سوخت کاهش یابد، شاید در ابتدای امر با اندک میزان کاهش قاچاق مواجه شدیم اما دیری نگذشت که مجدد با افزایش روند قاچاق سوخت در مرزهای سیاسی کشور مواجه شدیم.

فقر و بیکاری: هر چند که نتایج معدودی از مطالعات به عدم وجود رابطه بین فقر و جرم یا حتی وجود رابطه منفی بین فقر و جرم دلالت دارد، اما باید گفت فقر یکی از موثرترین عوامل در بروز جرم است. به این ترتیب که هنگامی که فرد در شرایط سوء تغذیه، عدم دسترسی به امکانات بهداشتی و آموزشی، عدم وجود سر پناه مناسب برای زندگی و شرایط مشابه قرار گیرد به ناچار گزینه فعالیت‌های غیر قانونی (ارتکاب جرم) را انتخاب می‌کنند. فقر به دو صورت مطلق و نسبی بیان می‌شود. منظور از فقر مطلق آن نوع فقری است که فرد برای بدست آوردن حداقل نیازهای غذایی و حداقل نیازهای بهداشتی خود را در مضیقه باشد و منظور از فقر نسبی، آن نوع فقری است که





فرد، حداقل نیازهای را داشته، اما در مقایسه با سایر افراد جامعه فقیر است (سریرافراز وهمکاران، ۱۳۹۳). فقر و ناامنی‌های اجتماعی از زمان‌های خیلی دور با شرایط اقتصادی رابطه مستقیم داشته است، در مطالعات جرم‌شناسی فقر از شاخه‌های مهم بحران اقتصادی است که با گذشت زمان برای نظم اجتماعی و اقتصادی کشور خطر آفرین است. بیکاری پیوندی عمیق با فقر دارد و تهدیدات و مخاطرات فراوانی را متوجه کشور می‌کند. بیکاری تبعات اجتماعی بسیاری هم دارد و از جمله موجبات رخ دادن بسیاری از مفاسد اجتماعی را فراهم می‌کند. و در خوش بینانه‌ترین حالت موجب بروز قاچاق سوخت می‌شود. کاهش نرخ اشتغال در اقتصاد رسمی، هم توجیه کننده و هم علت افزایش نرخ اشتغال در اقتصاد غیر رسمی است. افزایش عرضه نیروی کار و کاهش تقاضا برای نیروی کار در بخش رسمی می‌تواند اشتغال در بخش غیر رسمی را افزایش دهد. از طرف دیگر افزایش اشتغال در بخش غیر رسمی به دلیل سود آور بودن فعالیت‌های این بخش، علت کاهش اشتغال در بخش رسمی اقتصاد است؛ لذا افزایش نرخ بیکاری در اقتصاد رسمی به خوبی توجیه کننده گسترش فعالیت‌های بخش غیر رسمی اقتصاد است. به عبارت دیگر باید گفت کاهش اشتغال در بخش رسمی هم توجیه کننده و هم علت اصلی ارتکاب جرم بخصوص جرایمی از قبیل قاچاق سوخت و کالا می‌باشد. قاچاق یک عمل ضد اجتماعی و اقتصادی است که به اقتصاد، امنیت و اجتماع کشور لطمات جبران ناپذیری وارد کرده است و برنامه ریزی‌های دولت در بخش اقتصاد را با مشکل مواجه می‌کند. در واقع قاچاق سوخت موجب انحراف سرمایه‌های ملی از مسیر اصلی خود می‌شود و این امر باعث کاهش درآمد دولت شده و در نتیجه فقر در جامعه گسترده‌تر خواهد شد. از طرف دیگر کاهش درآمد دولت منجر به کاهش ارزش پول ملی می‌شود که خود دامن می‌زند به افزایش قیمت‌ها و تورم. شاید بتوان گفت با قاچاق نوعی اشتغال ایجاد می‌شود اما به دلیل خروج غیر قانونی سرمایه‌های ملی از کشور و از بین رفتن درآمدهای مشروع دولت برای ایجاد اشتغال و فراهم کردن فرصت‌های شغلی مناسب در کشور به ویژه در مناطق مستعد قاچاق و به ویژه مناطق مرزی کشور و عدم امکان توسعه این مناطق، موجب گسترش فقر در این مناطق از کشور می‌شود. موضوع اشتغال و دستیابی افراد به شغل مورد نظر از اساسی‌ترین نیازهای جامعه محسوب می‌شود، بیکاری به عنوان یک پدیده مخرب اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی مطرح بوده و رفع آن همواره از جمله دغدغه‌های برنامه ریزان بوده است. در واقع بیکاری را علاوه بر اینکه باید یک پدیده مخرب اقتصادی دانست، یکی از معضلات اجتماعی نیز محسوب می‌شود، از آن رو فرد







بیکار چون خود را سبب هیچ فایده و انگیزه‌ای نمی‌داند، دارای انرژی برای تخریب و کنش‌های غیر معقول در جامعه است. فرایند پذیرش فرد در جامعه نیز معمولاً بر محور شغل فرد می‌چرخد. همچنین جایگاه و منزلتی که فرد در جامعه بدست می‌آورد همه مستقیماً در رابطه با نقش شغلی اوست. در واقع کار به عنوان یک منبع اقتصادی برای کسب درآمد برای افراد است و بیکاری فقدان چنین منبع ارزشمندی است، به علاوه میزان اعتماد به نفس فرد در بسیاری از موارد در رابطه با میزان موفقیت او در شغل و چگونگی مناسبت شغل، با سایر ویژگی‌های او برقرار می‌گردد. در حال حاضر بیکاری و فراهم نبودن شرایط مناسب شغلی با تحصیل و تخصص افراد جویای کار و روند رو به افزایش متقاضیان کار از معضلات اساسی جامعه است. بیکاری زمانی محقق می‌شود که جمعیت فعال کشور نتواند فعالیت مناسب اقتصادی داشته باشد، به تعبیر دیگر این گونه است که زمانی که عرضه نیروی کار بیش از تقاضای آن باشد پدیده بیکاری رخ می‌دهد.

پایین بودن ریسک ارتکاب جرم: ارتکاب جرم قاچاق با میزان خطر پذیری این جرم ارتباط دارد. احتمال تکرار جرم، میزان مجازات جرم ارتكابی را می‌توان شاخصی برای در نظر گرفتن میزان ارتكاب این جرم و ریسک تکرار مجدد جرم در نظر گرفت. هر چه میزان خطر پذیری ارتكاب جرم کمتر باشد، قاچاقچی یا مجرم هم کمتر احساس خطر می‌کند و با هزینه کمتر و ریسک کمتری می‌تواند سوخت را از داخل به خارج مرزها منتقل کند. بنابراین اگر نظارت دقیق و امکانات لازم و کافی را برای نیروی مرزبانی در نظر نگیریم، زمینه مناسب ارتكاب جرم قاچاق فراهم می‌شود. کم بودن هزینه خطر پذیری قاچاق سوخت یکی از عوامل مهم گسترش این معضل در کشور است، که بر اساس برخی از مطالعات صورت گرفته، احتمال موفقیت قاچاقچیان بین ۹۰ تا ۹۵٪ است. و دو عامل: خلاء قانونی و عدم هماهنگی در امر مبارزه با قاچاق سوخت بیش از پیش به ارتكاب جرم دامن زده است و مبارزه با این پدیده شوم را مشکل‌تر کرده است (سیف، ۱۳۸۷: ۱۴۰). خلاء قانونی موجود در این زمینه موجب شده است تا قانونی جامع و مانع برای مبارزه با قاچاق سوخت نداشته باشیم که علاوه بر مانع بودن با برداشت‌های سلیقه‌ای هم مقابله کند. نکته‌ای که باید به آن اشاره کرد، این است که قانون گذرا بزه قاچاق را در قوانین موضوعه تعریف نکرده است و صرفاً در ماده ۱ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز به ذکر مصادیق قاچاق پرداخته است (ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، اسفند ۹۲، کد خبر: ۱۰۷۶). از عواملی که موجب شده مبارزه با این پدیده، سامان لازم را نداشته باشد وجود قوانین متعدد در زمینه برخورد با جرم قاچاق است. همین موضوع



سبب شده تا مرتکبان قاچاق به لحاظ تعدد قوانین و مقررات و پراکندگی بسیاری از این قوانین، راه‌های بسیاری برای فرار از مجازات پیدا کند و بدون هیچ گونه نگرانی به ارتکاب مجدد جرم روی آورد. و این نشان دهنده این موضوع است که قوانین موجود بازدارندگی لازم را نداشته است. چرا که قاچاقچیان از این قوانین به عنوان راهی برای گریز از برخورد قانون استفاده می‌کنند در واقع از قانون علیه خود قانون استفاده می‌کنند. و بدون هیچ ترسی اقدام مجدد برای ارتکاب جرم می‌کنند.

## نتیجه گیری

قاچاق سوخت به عنوان یک آفت خطرناک در مسیر رشد اقتصادی کشور قرار گرفته است و تا کنون نیز اقدامات و هزینه‌های بسیاری صرف مقابله با این معضل شده است. با نگاهی اجمالی به وضعیت قاچاق سوخت در طول سال‌های گذشته روشن می‌شود که نه تنها قاچاق سوخت کاهش پیدا نکرده است بلکه در سالیان اخیر سیر صعودی پیدا کرده و بیش از گذشته در قالب‌های مختلفی قاچاق آن دیده می‌شود از قاچاق سوخت توسط خرده پاها (مردم عادی منطقه) گرفته تا قاچاق شدن سوخت به شکل حرفه‌ای، و این مهم حاکی از آن است که نه تنها ریشه قاچاق سوخت و ریشه فساد خشک نشده است بلکه روز به روز بر عمق و دامنه آن افزوده شده است. در واقع باید گفت قاچاقچیان واقعی، خرده پاها نیستند بلکه آنانی هستند که به صورت شبکه و حرفه‌ای این امر را رهبری میکنند و نه تنها به اقتصاد کشور لطمه می‌زنند بلکه زمینه فاسد کردن و آلوده کردن برخی از مأموران و مدیران را نیز فراهم می‌کند. به طور معمول گرایش به قاچاق سوخت علاوه بر تفاوت قیمت‌ها و سیاست‌های یارانه‌ای فرآورده‌های نفتی، وجود مرزهای طولانی، ریسک پایین ارتکاب جرم، فقر و بیکاری حاکم در مناطق مرزی، آثار و پیامدهای قاچاق سوخت را دو چندان کرده است. در پژوهش حاضر بعد از بررسی و مطالعه منابع کتابخانه‌ای و مصاحبه با برخی از مسئولین در امر مبارزه با قاچاق سوخت و مطالعه برخی پرونده‌های موجود در این زمینه می‌توان گفت: اعطای یارانه به فرآورده‌های نفتی موجبات ایجاد اختلاف قیمت این محصولات در دو سوی مرزهای سیاسی کشورمان شده است و عاملی مهم در رونق بخشیدن به قاچاق این محصولات در کشورمان شده است، در واقع به دلیل اعطای یارانه دولتی به این محصولات، نرخ داخلی این محصولات به مراتب نسبت به نرخ خارجی این محصولات در آن سوی مرزها ارزان‌تر است و در نتیجه همسایگان کشورمان به دلیل ارزانتر بودن این محصولات





حاضر به خرید این محصولات هستند. و از سویی دیگر ساکنان مناطق مرزی کشورمان به دلیل مشکلات اقتصادی که در تأمین معیشت خانواده‌هایشان دارند حاضر به فروش غیر قانونی فرآورده‌های نفتی می‌باشند تا بتوانند درآمدهای لازم را جهت تأمین هزینه‌های زندگی شان بدست آوردند.

## پیشنهادات و راهکارها

همان طور که در تحقیق اشاره شد، اختلاف قیمت سوخت در دو سوی مرزهای سیاسی کشور، به موتور محرکه‌ای بدل شده است، به ویژه آنکه سوخت در کشورهای همجوار کشورمان بسیار گران است. و همین سود دهی قاچاق سوخت به بهترین انگیزه برای قاچاق این محصولات تبدیل شده است. اکثریت قریب به اتفاق کارشناسان معتقدند بهترین ابزار مقابله کننده با قاچاق سوخت شفاف کردن و واقعی کردن قیمت حامل‌های انرژی به بخصوص نفت و فرآورده‌های نفتی می‌باشد. و البته معتقدند و بسیار تأکید دارند، روند واقعی شدن قیمت‌ها باید به گونه‌ای باشد که سبب ایجاد تورم نشود و تأثیر چندانی بر قیمت سایر محصولات نداشته باشد. نکته‌ی دیگری که باید توجه شود، در کنار روند واقعی شدن قیمت‌ها، باید زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی بهینه سازی شود و مردم رغبت بیشتری به استفاده از وسایل حما و نقل عمومی درون شهری برای جابه جایی‌های خود داشته باشند و توسعه ناوگان ریلی برای جابه جایی‌های برون شهری. همچنین گروه دیگری از کارشناسان اقتصادی معتقدند که باید دست از خام فروشی محصولات خود برداریم، در واقع بیان می‌کنند فرآورده‌های نفتی خام را در داخل کشور باید به محصولات قابل فروش بدل کرد بعد از آن به خارج صادر کرد. با تبدیل نفت خام در پالایشگاه‌های داخلی و سپس سپردن این محصولات به بخش خصوصی و با ایجاد صنایع تبدیلی در بخش خصوصی می‌توان آن‌ها را به فرآورده‌های تبدیل کرد که در لیست تحریم‌های غرب نباشد و بعد از آن صادر کرد (مردم سالاری، تیر ۹۳).

به گفته کارشناسان این عمل مزیت‌های بسیاری دارد: از جمله آنکه باعث می‌شود تا حد زیادی دولت بنگاه داری را رها کند و به جای آن شروع به سیاست گذاری در بخش اقتصاد برای پیشرفت کشور کند. مزیت دوم آن: ایجاد اشتغال برای قشر بیکار جامعه است که موجب جذب بسیاری از جوانان جویای کار می‌شود و شاید بتوان گفت موجب می‌شود تا حد زیادی مشکل بیکاری کنترل شود و البته معتقدند



که این صنایع تبدیلی بهتر است در مناطق مستعد به قاچاق سوخت ایجاد شوند تا موجبات اشتغال جوانان و افراد جویای کار بسیاری را در این مناطق فراهم کند و به تبع آن رشد و توسعه اقتصادی این مناطق را نیز به همراه دارد. البته رسیدن به این هدف نیازمند برنامه ریزی دقیق دولت و حمایت از بخش خصوصی و واحدهای تبدیلی است، به ویژه حمایت خود وزارتخانه (نفت) از بخش خصوصی برای خرید صنایع لازم برای اکتشافات نفتی و ایجاد کارخانه‌های لازم برای تبدیل فرآورده‌های خام نفتی، بدست متخصصان داخلی کشور، که علاوه بر ایجاد اشتغال، ارز آوری لازم را نیز برای کشور به همراه خواهد داشت. همچنین برای موفقیت در زمینه مبارزه با قاچاق سوخت، ایجاد محیط اقتصادی پویا و خلاق، در کنار آن هماهنگ سازی مقررات به منظور رونق بخشیدن به فعالیت‌های اقتصادی است. به ویژه با فراهم کردن موقعیت مناسب تجارت و تولید در مناطق محروم و بالا بردن انگیزه برای مردم این مناطق در انجام فعالیت‌های قانونی. قوانین و مقررات صادرات و واردات و حتی مبارزه با قاچاق کالا و ارز به ویژه قاچاق نفت و فرآورده‌های نفتی به شکلی تدوین شود که در مقابل عاملان قاچاق قرار نگیرد بلکه عاملان قاچاق را به فعالیت‌های رسمی و قانونی هدایت کند (ازوجی، ۱۳۸۷: ۷۹).

- بالا بردن ریسک ارتکاب جرم، از طریق وضع مجازات‌های کارآمد.
- شفاف سازی مقررات به منظور جلوگیری از تفسیر نادرست و سوء استفاده از آن‌ها.
- دادن آموزش‌های تخصصی به قضات برای رسیدگی به پرونده‌های قاچاق سوخت.
- گسترش واحدهای قضایی در مناطق مرزی برای رسیدگی سریع و دقیق به پرونده‌ها قاچاق سوخت.

## راهکارهای پیشگیری از قاچاق سوخت

نگاهی به وضعیت قاچاق سوخت در کشور نشان می‌دهد نه تنها ریشه قاچاق سوخت از بین نرفته است بلکه بر دامنه ابعاد آن روز به روز گسترده‌تر شده است. بر همین مبنا قبل از هر چیز باید درصدد پیشگیری از قاچاق سوخت باشیم و اجرایی کردن برنامه‌هایی متناسب با هر منطقه به فراخور شرایط ژئوپولیتیکی آن منطقه. با شناسایی پتانسیل‌های موجود در هر منطقه و بهره برداری از این پتانسیل‌ها تا حد بسیاری می‌توان از این گسترش این پدیده شوم اقتصادی جلوگیری کرد. از جمله این راهکارهای پیشگیرانه می‌توان به طرح بانگیرنگ وزارت نفت و اجرایی شدن آن در





برنامه پنجم توسعه اشاره کرد. براساس برنامه پنجم توسعه وزارت نفت مکلف شده است است به منظور افزایش خدمات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ) و خدمات جانبی در خلیج فارس و دریای عمان به میزان سالانه حداقل بیست درصد (۲۰٪) از طریق بخش غیردولتی، طرح جامع مربوط را تدوین و اجراء نماید. وزارت نفت مجاز است حمایت لازم را از بخش غیردولتی در این زمینه به عمل آورد. همچنین می‌توان به برنامه‌هایی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در این زمینه اشار کرد از جمله:

- اجازه فروش سوخت به مرزنشینان کشور و استان‌های همجوار با استان‌های مرزی مانند کرمان،

- استفاده از رویکرد پیشگیری چند نهادیو تشکیل قرارگاه منطقه‌ای مبارزه با قاچاق سوخت در استان‌های هدف در این زمینه یعنی کرمان، سیستان و بلوچستان و هرمزگان و بکارگیری کلیه نهادهای ذی‌مدخل مانند قضایی، انتظامی، گمرک، ستاد مبارزه با قاچاق استانداری، شرکت ملی نفت و....

- گسترش رشد و توسعه کشاورزی در منطقه‌های مستعد از جمله در مناطق جنوبی و جنوب شرقی در استان‌های کرمان، هرمزگان و...، گسترش و توسعه زیرساخت‌های کشاورزی در این مناطق موجبات رونق فعالیت‌های اشتغال‌زا می‌شود و تا حدود بسیاری از روی آوردن جوانان بیکار به سمت قاچاق سوخت جلوگیری می‌کند.

- گسترش پتانسیل‌های توریستی و بهره بردن از این امکانات گردشگری و تربیت راهنماهای گردشگر جهت توسعه این صنعت اشتغال‌زا در منطقه با توجه به جاذبه‌های متنوع آبی، ساحلی، کویر، جنگل و....

- شناسایی سازمان‌های غیر دولتی و تعیین جایگاه آن‌ها و استفاده از ظرفیت این سمن‌ها، سازمان‌های مردم‌نهاد) در جهت اقدامات فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و... به جهت همسویی با اقدامات نهادهای دولتی در پیشگیری از وقوع جرم قاچاق.

- نظارت مستمر بر واحدهای صنفی و کشاورزی منطقه که دارای فعالیت نمی‌باشند لیکن سهمیه سوخت خود را اخذ و تمایل به تشدید قاچاق را تشدید می‌نمایند.

## منابع

- ابراهیمی، شهرام. (۱۳۸۳)؛ مباحثی در علوم جنایی (تقریرات دکتر نجفی ابرند آبادی) ج ۲. تهران. دانشگاه شهید بهشتی.

- آقازاده، علیرضا. (۱۳۸۵)؛ قاچاق کالا، تهران، انتشارات اندیشه.





- انوری، حسن. (۱۳۸۱)؛ فرهنگ بزرگ سخن. تهران. انتشارات سخن.
- دورکیم، امیل. (۱۳۷۳)؛ قواعد و روش جامعه شناسی، ترجمه علی مراد کاردان، تهران، چاپ دانشگاه تهران، چاپ پنجم.
- دهخدا، علی اکبر. (۱۳۶۵)؛ موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- سریر افراز، محمد. (۱۳۹۳). پیشگیری از وقوع جرم و جنایت بستر ساز برقراری امنیت، مجموعه مقالات دومین همایش جامعه ایمن، تهران، نشر تهران.
- شادنیا، هوشنگ. (۱۳۸۸)؛ مبارزه با قاچاق کالا، تهران، اداره کل تالیفات معاونت آموزش ناجا.
- فیروز جایی، مختار. (۱۳۸۴)؛ قاچاق کالا و ارز، تهران، انتشارات قانون، چاپ اول.
- لنگرودی، جعفر. (۱۳۷۶)؛ ترمینولوژی حقوق، تهران، گنج دانش.
- معین، محمد. (۱۳۷۱)؛ فرهنگ فارسی، جلد سوم، تهران، انتشارات امیر کبیر.
- ملکی آهنگران، علی. (۱۳۸۶)؛ بررسی عوامل موثر در کاهش سرقت، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم انتظامی، تهران.
- محمد نسل، غلامرضا. (۱۳۹۱)؛ پلیس و پیشگیری از جرم، تهران، نشر میزان.
- وایت، رابرت، هینز، فیونا. (۱۳۸۳)؛ جرم و جرم شناسی، ترجمه علی تسلیمی، قم، انتشارات موسسه پژوهش حوزه و دانشگاه.
- ازوجی، علاءالدین. (۱۳۷۸)؛ تجزیه و تحلیل قوانین مربوط به قاچاق کالا در ایران. مجموعه مقالات سومین همایش ملی بررسی پدیده قاچاق کالا و راه‌های پیشگیری از آن. اداره کل مبارزه با قاچاق کالا ناجا. پژوهشکده اقتصاد دانشگاه تربیت مدرس. آذر.
- اسفندیاری، علی اصغر، مهربانی، فاطمه. (۱۳۸۶)؛ بررسی اقتصاد زیر زمینی از دو روش شکاف درآمد هزینه خانوار و نسبت نقد، نشریه گزیده منابع علمی و پژوهشی، پیش شماره ۳ و ۴، نیمه دوم ۱۳۸۶.
- بی‌نا، (۱۳۹۳)؛ بررسی آماری کشفیات ناجا طی دو ماهه سال ۱۳۹۳. اداره کل آمار و اطلاعات. معاونت فرهنگی و پژوهشی. ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز. تیر ماه ۱۳۹۳.
- بی‌نا، (۱۳۹۰)؛ پیشگیری از جرم و آسیب‌های اجتماعی. خبر نامه آموزشی داخلی. مرکز مطالعات اجتماعی و جرم شناسی. معاونت اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم قوه قضاییه. سال اول. شماره سوم. مرداد. ۱۳۹۰.
- بی‌نا، (۱۳۹۰)؛ پیشگیری از جرم و آسیب‌های اجتماعی. مرکز مطالعات اجتماعی و جرم شناسی. معاونت اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم قوه قضاییه. خبرنامه آموزشی داخلی. مرداد ماه ۱۳۹۰.
- بی‌نا، (۱۳۹۳)؛ سوخت. اداره کل آمار و اطلاعات. معاونت فرهنگی و پژوهشی. ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز. بهار ۱۳۹۳.
- زینالی، حمزه. (۱۳۸۱)؛ پیشگیری از بزهکاری و مدیریت آن در پرتو قوانین و مقررات جاری، فصل نامه رفاه اجتماعی، شماره ۶، تهران، ۱۳۸۱.
- سیف اله، مراد. (۱۳۸۷)؛ قاچاق کالا در ایران. دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی. تهران: مجلس شورای اسلامی. مرکز پژوهش‌ها ۱۳۸۷.



- شاهبند زاده، حمید، احمدیان، مریم. (۱۳۹۳)؛ شناسایی عوامل انتظامی و قضایی موثر در بروز قاچاق کالا و تجزیه و تحلیل آن‌ها در شیوع قاچاق کالا در بوشهر، فصل نامه انتظامی بوشهر، شماره ۱۶، بهار ۱۳۹۳.
- محمد نسل. غلامرضا. (۱۳۸۹)؛ اصول و مبانی نظریه فرصت. فصل نامه حقوق. مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی. دوره ۳۷. شماره ۳. پاییز ۱۳۸۹.
- خضر زاده، اسعد. سبحانی، منصور. رضویان، محمدتقی. (۱۳۸۹)؛ بررسی قاچاق کالا از مرزهای دریایی جنوب ایران. نشریه تحقیقات کاربردی جغرافیایی. جلد پانزده. شماره هیجده. پاییز ۱۳۸۹.
- خلیفه، حسین، پاکیزه، علی، طوسی، محمد حسین. (۱۳۸۹)؛ بررسی مقایسه‌ای نگرش مسیولان، کارشناسان، تاجر و کسبه و قاچاقچیان در خصوص عوامل و پیامدهای قاچاق کالا در شهرستان بوشهر، فصلنامه پلیس بوشهر، شماره دوم، ۱۳۸۹.
- سلیمی فرد، خداکرم، حسینی، سید یعقوب. (۱۳۸۹)؛ راهبردهای رویارویی با قاچاق کالا. فصل نامه انتظامی پلیس بوشهر، شماره دوم، ۱۳۸۹.
- محمودی جانکی، فیروز، قورچی بیگی، مجید. (۱۳۸۸)؛ نقش طراحی محیطی در پیشگیری از جرم، فصل نامه حقوق، دوره ۳۹، شماره دوم، دانشگاه تهران، ۱۳۸۸، ۵.

- www.irna.ir
- www.econews.ir
- www.epe.ir
- www.irica.gov.ir
- www.ime.co.ir

