



An analysis of fuel consumption in border rural areas of the southeastern of Iran

Shiva Riesi¹, Seyed Hadi Tayebnia²  

1. M.Sc of Geography and Rural Planning, Faculty of Geography and Environment Planning, University of Sistan and Baluchestan, Zahedan, Iran. E: raisishiva@gmail.com

2. Corresponding author, Associate Professor of Geography and Rural Planning, Faculty of Geography and Environment Planning, University of Sistan and Baluchestan, Zahedan, Iran.

ARTICLE INFO A B S T R A C T

Keywords

Fuel Smuggling
Border
southeastern of Iran
Sarbuk

The smuggling of petroleum products is one of the phenomena that brings many problems with it. Undoubtedly, the identification of this phenomenon in the field and real and natural encounter with it can reveal other dimensions and invisible aspects, the present research was conducted to investigate the consequences of fuel smuggling in Qasr Ghand County, Sarbuk district to identify the most important economic and social consequences of this false activity at the level of the studied area from the viewpoint of the local community. This research is one of the applied research which was done by descriptive and analytical methods. The statistical population of the research; consists of the rural residents of eight selected villages of Sarbuk County currently engaged in refueling. The number of these people is 316 who were identified by the researchers through a field survey in 8 months. The sample size of the study was calculated at 173 by using Cochran's formula. Library studies and field methods (questionnaire and interview) were used to collect questionnaire information. Descriptive and inferential tests (Friedman's test) were used to analyze the data. The results of the research show that fuel smuggling has had many positive and negative consequences in the studied area, and the most important positive economic consequence is the provision of living expenses and daily necessities, which shows that fuel smuggling can prevent economic poverty in the short term in the studied area. Also, the results of this research show that fuel smuggling has changed people's attitudes toward work and activities and weakened the spirit of work and effort in the region. One of the positive social consequences of fuel smuggling in the study area is the reduction of theft and crime. According to the research results; considering the border conditions of the region, it is suggested; to develop a sustainable economic plan and strengthen its employment capacities.

Article History:

Received:

10 jun 2025

Received in revised form:

23 jan 2026

Accepted:

12 feb 2026

Available online:

20 feb 2026

Citation: Riesi, SH. & Tayebnia, S.H. (2026). An analysis of fuel consumption in border rural areas of the southeastern of Iran. *Geography*, 23 (86), 45-64.

 <http://10.22034/jiga.2026.2060272.1402>



© The Author (s).

Publisher: Iranian Geographical Associati This is an open access article under the CC BY NC license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

Extended Abstract

Introduction

Due to the country's specific geographical position, the phenomenon of fuel smuggling is present across almost all of Iran's borders. Fuel smuggling ranks first among all types of outbound smuggling in Iran, accounting for nearly 90% of the total. Abdolmanaf et al. (2026), in their study on fuel smuggling in Malaysia, supported the development of an integrated GC based forensic framework aimed at enhancing Malaysia's capacity to combat fuel smuggling and IUU fishing activities. Farzamaher and Moradi (2024), using both classical and spatial clustering techniques, provided an overview of smuggling patterns across Iranian provinces from 2009 to 2017. Fuel smuggling can generate a wide range of consequences in the regions involved, including political security, economic, cultural, social, and even environmental impacts. Examining these consequences can lead to a better understanding of the issue and the development of appropriate policy responses. The issue is particularly significant in Iran's border provinces. Among them, Sistan and Baluchestan located in the far southeast of the country and sharing long borders with Pakistan and Afghanistan faces acute challenges. For many residents of its border areas, fuel smuggling has become a coping strategy to mitigate livelihood hardships. Severe economic deprivation and high unemployment in the border regions of Baluchestan (southern parts of the province) have played a major role in the recent rise of fuel smuggling. Given the lack of opportunities for decent employment, many residents have turned to this activity as a source of income. Sarbuk District, as a border region within Qasr e Qand County, shares characteristics common to other parts of the province: high unemployment, low income, and limited access to basic services, and scarcity of natural resources for agricultural employment, insufficient government investment in industry and services, and inadequate provision of essential needs. Fuel smuggling has produced various economic and social consequences in this region. Considering the local context, this study seeks to examine these consequences in Sarbuk District in southeastern Iran.

Methodology

This applied research employs a descriptive–analytical methodology. The statistical population consists of rural residents from eight selected villages in Sarbuk District who are currently engaged in fuel smuggling. A total of 316 individuals were identified through field surveys conducted over an eight month period (April 2020 to November 2020). Village selection was based on predefined criteria, resulting in the inclusion of Chandukān, Hajiabad, Dezbōn, Sarbuk, Gehjan, Bag, Koshok, and Hamiri. Researchers conducted field surveys to identify individuals and households whose livelihoods depend on fuel smuggling. Questionnaires were distributed using simple random sampling and based on the availability of respondents. Data collection tools included books, documents, and official reports. Fieldwork involved questionnaire completion and interviews with rural residents. For data analysis, SPSS software was used, employing descriptive statistics (frequency distribution tables, measures of central tendency such as mean, mode, and median) and the Friedman test. Face validity was used to assess questionnaire validity, and Cronbach's alpha was applied to evaluate reliability, yielding a coefficient of 0.808, indicating acceptable reliability.

Results and Discussion

Findings show that unemployment is the most significant reason for choosing fuel smuggling as an occupation, cited by 47% of respondents. Additionally, 36% reported entering this activity due to its relatively high income, indicating that although they were previously engaged in agriculture, livestock raising, gardening, and similar activities, the higher and easier income from fuel smuggling motivated their shift. Friedman test results indicate that the three most important economic consequences of fuel smuggling in the study area include: Covering household living expenses (e.g., money, water, electricity, and telephone), Meeting daily essential needs (food and clothing), and Purchasing agricultural land in the village. The three most significant social consequences identified through the Friedman test include: A growing preference among villagers for low effort, high profit work, and increased bribery by some individuals in the region, reduced unemployment and social delinquency in rural areas. Field observations further reveal that fuel smuggling has led to the emergence of new occupations in Sarbuk's villages. For example, due to the frequent movement of fuel transporting vehicles, technical and mechanical services have expanded in Hajiabad and Dezbōn. Over recent years, workshops such as repair shops, tire services, car washes, and auto parts stores have grown significantly, largely due to the traffic of fuel smugglers along the Sarbuk–Jakigour (Pakistan border) route. Interviews indicate that many residents were previously engaged in fuel smuggling, and some still consider it a secondary occupation. Moreover, increased income from fuel smuggling has enabled villagers to build new houses and invest in other rural development related occupations.

Conclusion

Text Although the findings suggest that fuel smuggling has reduced theft and delinquency and that fraud among smugglers is relatively low at present, the influx of individuals from other regions seeking income may generate long term challenges. Potential long term social consequences include the growth of law evading attitudes, weakening of the work ethic, increased traffic insecurity, and rising mortality rates particularly when the family breadwinner is lost, causing severe and irreversible harm to the household. Despite some relatively positive short term economic outcomes, the negative social and long term economic consequences should not be overlooked. Ultimately, addressing the phenomenon of smuggling solely through state and law enforcement mechanisms without considering the role, status, and culture of local communities is unlikely to be effective and may even exacerbate smuggling. Complex and sensitive issues such as smuggling require people centered, non coercive, and community based approaches, with active participation from local residents.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work.

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

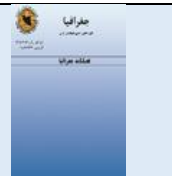
Acknowledgments

We are grateful to all the scientific consultants of this paper.

References

- 1) Abdull Manap, Mohd Rashidi., Ananthu Retnam, Norizah Abdul Rahman, Nurul Ain Mohammed, Nurul Zulaikha Rozlan, Hui Juen Sew, Ramizah Azis, Noor Hazfalinda Hamzah, Philipp Weller. (2026). Forensic differentiation of Malaysia biodiesel and illicit fuels using GC-FID and GC-MS techniques, Fuel, Volume 406, Part B, 137037, ISSN 0016-2361, <https://doi.org/10.1016/j.fuel.2025.137037>.
- 2) Adiputra, Yudha Trinoegraha, Suadi, Ayu Pratiwi, Andi Sandi Antonius Tabusassa Tonralipu. (2024). Caught in the net: Unravelling policy challenges and smuggling dynamics in Indonesia's puerulus exploitation, Marine Policy, Volume 169, 106336, ISSN 0308-597X, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2024.106336>.
- 3) Arovuori, K., and Kola, J. (2005). Policies and measures for multifunctional agriculture: expert's insight. International Food and Agribusiness Management Review, 8(3) :21-51 . https://www.researchgate.net/publication/23509640_Multifunctional_Policy_Measures_for_Multifunctional_Agriculture
- 4) Dad pay, A. 2020. An analysis of fuel smuggling in the middle east as a single multinational market, Journal of Industry, Competition and Trade volume, 20 :643–656. <https://doi.org/10.1007/s10842-020-00340-6>.
- 5) Farzammehr, Mohadeseh Alsadat, Moradi, Saadolah. 2024. Classical and Spatial Cluster Analysis of Smuggling in Iranian Provinces, Regional Science Policy & Practice, Volume 16, Issue 2, 12609, ISSN 1757-7802, <https://doi.org/10.1111/rsp3.12609>.
- 6) Fauna, P. 2019. Tunisia's economy threatened by fuel smuggling, Journal of Economic Systems, (42): 143-165. <https://enactafrica.org/enact-observer/tunisias-economy-threatened-by-fuel-smuggling>
- 7) Fehrest, Z. 2010. Legislative approaches towards human trafficking in pre-versus post-islamic revolution. Iran and caucasus.14 (2): 431– 447. <https://doi.org/10.1163/157338410X12743419190548>.
- 8) Molazadeh, H. 2019. Fuel Smuggling in Iran: A Strange Narrative, Journal of National Energy and World Trade. 12-32. <https://financialtribune.com/articles/energy/101347/fuel-smuggling-in-iran-a-strange-narrative>
- 9) Nasri, M. 2019. Trackling illegal fuel trade in the Philippines, smuggling prevention, Fuel Integrity Programs. 1121-1135. <https://www.sgs.com/en/2018-annual-report/grid/smuggling-prevention>
- 10) Tamura, Y. 2010. Migrant smuggling. Journal of Public Economics, (94): 540–548. Tamura, Yuji, Migrant Smuggling (February 19, 2010). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=1576974>.
- 11) Villous, B. 2020. Does the fuel label mark the end of fuel smuggling in Africa? Journal of Economic Systems, (32): 33-45. <https://fraser.stlouisfed.org/title/press-releases-united-states-department-treasury-6111/volume-355-587198/fulltext>.

- 12) Abounouri, E., Jafari-Samimi, A., & Mohnatfar, Y. (2006). An evaluation of the economic effects of gasoline subsidies on its consumption in Iran: An empirical analysis (1971–2003). *Economic Essays*, 3(5), 33–58. (Persian)
- 13) National Geoscience Database of Iran. (2022). Digital layers of Iran. Geological Survey of Iran.
- 14) Sistan and Baluchestan Governorate Portal. (2020). Introduction to the counties of Sistan and Baluchestan Province: Qasr-e Qand County. <https://www.sbportal.ir/> [Persian]
- 15) Hafeznia, M. R. (2014). An introduction to research methodology in the humanities. SAMT Publishing, Tehran, Iran. (Persian)
- 16) Khezzzadeh, A., Soleimani, M., & Razavian, M. T. (2010). An investigation of goods smuggling across the southern maritime borders of Iran. *Applied Research in Geographical Sciences*, 15(18), 67–84. (Persian)
- 17) Dalaei, M., Qaradāghi, J., & Abbasi, S. (2015). An analysis of the causes and economic consequences of goods smuggling in Iran and strategies for combating it. Proceedings of the 2nd International Conference on Futures Studies, Management, and Economic Development, Mashhad, 1–14. (Persian)
- 18) Derakhshani, F. (2023). Factors influencing fuel smuggling and strategies for its prevention. *Ara Journal*, 6(16), 30–61. (Persian)
- 19) Dini-Torkamani, A. (2006). Subsidies, growth, and poverty. In Proceedings of the Subsidy Economics Conference (Vol. 1, pp. 369–382). Ministry of Commerce; Imam Sadiq University Press. (Persian)
- 20) Dehkhoda, A. A. (1994). *Dehkhoda Dictionary* (Vols. 1–15). University of Tehran Press. (Persian)
- 21) Raeisi, M., Jafari-Nejad, M., & Shafiei, E. (2020). The role of law enforcement in combating fuel smuggling and improving its effectiveness. *Political Science*, Islamic Azad University of Karaj, 127–152. (Persian)
- 22) Amanpour, S., & Farahmand, Q. (2014). Assessment of key factors influencing goods and fuel smuggling in border regions: A case study of Margour Rural District. *Border Studies Research Journal*, 2(1), 1–22. (Persian)
- 23) Soheili, K., Falahati, A., & Sarkhondi, M. (2020). Factors influencing fuel smuggling: A case study of Javanrud City. *Hidden Economy*, 30, 145–189. [Persian]
- 24) Zohiri-Nia, M., Rastegar, Y., Nikkhah, H., & Bahrami, S. (2017). A qualitative analysis of the socio-economic consequences of fuel smuggling in Minab County. *Strategic Research on Social Issues*, 4(16), 19–34. [Persian]
- 25) Ali-Akbari, M. H. (2014). The hidden hands behind smuggling. *Jam-e Jam Newspaper*, Issue 4189.
- 26) Qolizadeh, S. E., Alipour, A., & Zoqi-Barani, K. (2010). Causes and consequences of goods smuggling in Iran after the Islamic Revolution. *Law Enforcement Knowledge Quarterly*, 12(4), 109–142. [Persian]
- 27) Kohneshoshi-Seyyedhadi, & Jalalian, H. (2013). The impact of goods smuggling on the economy of border villages: Case study of Khav and Mirabad District, Marivan County. *Geography and Development*, 11(32), 66–74. [Persian].
- 28) Mirmohammadi, M. (2003). The interaction between the underground economy and economic security. National Defense Financial University Press, Tehran, Iran. [Persian].
- 29) Yaghoubi, E., & Rahil, A. (2012). An investigation of factors influencing fuel smuggling and strategies for its prevention in the border cities of Sistan and Baluchestan Province. National Conference on Border Cities and Security: Challenges and Approaches, Zahedan, 1–11. [Persian].



تحلیلی بر اثرات قاچاق سوخت در نواحی روستایی مرزی جنوب شرق ایران

شیوا رئیسی^۱، سیدهادی طیب نیا^۲

۱. ارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی روستایی، دانشکده جغرافیا و برنامه ریزی محیطی، دانشگاه سیستان و بلوچستان، زاهدان، ایران: E: raisishiva@gmail.com
۲. نویسنده مسئول، دانشیار جغرافیا و برنامه ریزی روستایی، دانشکده جغرافیا و برنامه ریزی محیطی، دانشگاه سیستان و بلوچستان، زاهدان، ایران.

اطلاعات مقاله

چکیده

واژگان کلیدی:

قاچاق سوخت
مرز
جنوب شرق ایران
ساربوک

قاچاق فرآورده‌های نفتی، از جمله پدیده‌هایی است که مسائل متعددی با خود به همراه دارد. بی شک شناسایی این پدیده به شکل میدانی و مواجهه واقعی و طبیعی با آن می‌تواند ابعاد و جنبه‌های ناپیدای دیگری را آشکار سازد، پژوهش حاضر با هدف بررسی پیامدهای قاچاق سوخت در شهرستان قصرقند بخش ساربوک از نگاه جامعه محلی انجام شد تا مهم‌ترین پیامد اقتصادی و اجتماعی این فعالیت کاذب را در سطح منطقه مورد مطالعه شناسایی نماید. این پژوهش جز تحقیقات کاربردی می‌باشد که به روش توصیفی تحلیلی انجام شده است. جامعه آماری پژوهش؛ ساکنان روستایی هشت روستای منتخب بخش ساربوک است که در حال حاضر به سوخت‌بری مشغول هستند. تعداد این افراد ۳۱۶ نفر می‌باشد که به وسیله پیمایش میدانی در یک بازه ۸ ماه توسط محققین شناسایی شدند. حجم نمونه پژوهش از طریق فرمول کوکران ۱۷۳ نفر محاسبه شد. جهت گردآوری اطلاعات پرسشنامه از مطالعات کتابخانه‌ای و روش‌های میدانی (پرسشنامه و مصاحبه) استفاده شد. جهت تجزیه و تحلیل داده‌ها از نرم‌افزار SPSS و آزمون‌های توصیفی (روش‌های آمار توصیفی جدول توزیع فراوانی، نمایش گرایش به مرکز (میانگین، مد، میانه و مانند آن) و استنباطی (آزمون فریدمن) استفاده شد. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که قاچاق سوخت دارای پیامدهای متعدد مثبت و منفی در منطقه مورد مطالعه بوده است که مهمترین پیامد مثبت اقتصادی تأمین هزینه‌های زندگی و مایحتاج روزانه است که این امر نشان می‌دهد قاچاق سوخت از فقر اقتصادی در کوتاه‌مدت در منطقه مورد مطالعه جلوگیری کرده است. همچنین نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که قاچاق سوخت باعث تغییر رویکرد مردم نسبت به کار و فعالیت و ضعف روحیه کار و تلاش در منطقه شده است. از پیامدهای مثبت اجتماعی قاچاق سوخت در منطقه مورد مطالعه می‌توان به کاهش سرقت و بزهکاری اشاره نمود. با توجه به نتایج تحقیق؛ پیشنهاد می‌شود با در نظر گرفتن شرایط مرزی منطقه؛ نسبت به تدوین برنامه اقتصادی پایدار و تقویت ظرفیت‌های اشتغال آن اقدام شود.

تاریخ دریافت:

۱۴۰۴/۰۳/۲۰

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۴/۱۱/۰۳

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۴/۱۱/۲۳

تاریخ چاپ:

۱۴۰۴/۱۲/۰۱

استناد: رئیسی، شیوا و طیب نیا، سیدهادی. (۱۴۰۴). تحلیلی بر اثرات قاچاق سوخت در نواحی روستایی مرزی جنوب شرق ایران، جغرافیا، (۸۷)

۲۳، ۶۴-۴۵

doi <http://10.22034/jiga.2026.2060272.1402>



مقدمه و پیشینه

متن پاراگراف. امروزه، توسعه فناوری و گسترش ارتباطات و مناسبات اقتصادی میان کشورها تحولات چشمگیری را در آنها ایجاد کرده و در امر صادرات و واردات، وجود مرزها به صورت معیاری برای اعمال سیاست‌های اقتصادی متأثر از حاکمیت دولت‌ها به پیدایش و رشد پدیده‌ای به نام قاچاق منجر شده است. قاچاق، پدیده‌های پیچیده و چندوجهی است. آثار آن فقط در بُعد اقتصادی خلاصه نمی‌شود، بلکه طیف وسیعی از آثار مخرب سیاسی، اجتماعی و فرهنگی این پدیده قابل مشاهده است (ستاری، ۱۳۹۸، ۱۲۴). در ادبیات امروز پدیده قاچاق، منحصر به کالای خاصی نیست و طیف کالایی قاچاق بسیار گسترده است. قاچاق انسان، مواد مخدر، نفت، گازوئیل، اسلحه، دارو، مشروبات الکلی از مصادیق قاچاق هستند؛ بنابراین انواع مختلف قاچاق وجود دارد که یکی از انواع پراهمیت آنکه امروزه در برخی نقاط کشور ما دیده می‌شود، قاچاق سوخت است. پدیده قاچاق سوخت به دلیل شرایط جغرافیایی تقریباً در تمام مرزهای کشور وجود دارد (خضر زاده و دیگران، ۱۳۹۴، ۲۱)

قاچاق فرآورده‌های نفتی، از جمله پدیده‌هایی است که مسائل متعددی با خود به همراه دارد. بی شک شناسایی این پدیده به شکل میدانی و مواجهه‌ی واقعی و طبیعی با آن می‌تواند ابعاد و سویه‌های ناپیدای دیگری را آشکار سازد (ظهیری نیا، ۱۳۹۶، ۲۲). کشورهای مختلفی درگیر قاچاق هستند که موقعیت جغرافیایی و قرارگیری آنها، عامل اصلی در نوع قاچاقی است که با آن درگیر هستند. در حال حاضر یکی از انواع مهم قاچاق، قاچاق سوخت می‌باشد و این جرم باعث از بین رفتن سوبسیدهای دولت برای ماده‌های حیاتی سرمایه ملی و خروج آن از کشور، هرز رفتن توان اقتصادی و خروج بدون ضابطه خدمات جامعه توسط این انرژی به حرکت در می‌آید و بوده که تولید، صنعت و ... کشور از لحاظ اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و نادیده گرفتن این جرم، باعث کندی توسعه خواهد شد. ایران به سبب دارا بودن منابع عظیم تأمین کننده سوخت در منطقه و اغلب رو به رشد بودن سوخت در نوسان بودن قیمت سوخت در کشورهای همسایه، ایران را به کشوری مستعد و ترغیب کننده جرم قاچاق سوخت مبدل نموده است. قاچاق سوخت مضرات و زیانهای غیرقابل برگشت در حوزه سرمایه ملی و معطل ماندن سیاستهای اشتغالزایی را به دنبال خواهد داشت (درخشانی، ۱۴۰۲، ۳۱). پدیده قاچاق سوخت به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص کشور، تقریباً در تمام مرزهای آن وجود دارد (خضرزاده و همکاران، ۱۳۸۹، ۱۵). در ایران، قاچاق کالاهای سوختی در رتبه نخست قرار دارد (علی‌اکبری، ۱۳۹۳، ۵) به طوری که ۹۰ درصد از قاچاق خروجی کشور مربوط به آن است. بیکاری و نداشتن شغل دائمی یکی از مهم‌ترین علل گرایش قاچاقچیان خرده‌پا به این موضوع است (میرمحمدی، ۱۳۸۲، ۲۰۲). در سال ۱۴۰۱ در ایران آمار قاچاق بنزین رشدی ۲۵۰ درصدی و قاچاق گازوئیل رشدی ۶۹ درصدی داشته است به این مفهوم که روزانه ۵۰ میلیون لیتر سوخت از کشور قاچاق می‌شود. این در حالی است که میزان تولید روزانه بنزین حدود صد میلیون لیتر و میزان تولید گازوئیل حدود ۱۱۰ میلیون لیتر اعلام می‌شود و با این حساب چیزی نزدیک به یک چهارم سوخت کشور قاچاق می‌شود (روزنامه شرق، ۱۴۰۲). قاچاق سوخت، می‌تواند پیامدهای زیادی در مناطقی که درگیر این پدیده هستند، به دنبال داشته باشد. پیامدهای سیاسی امنیتی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی و حتی زیست محیطی به دنبال دارد که واکاوی این پیامدها می‌تواند به شناخت بهتر مسئله و ارائه راهکارهای مناسب با آن، منجر شود. در این پژوهش به پیامدهای اجتماعی و اقتصادی آن پرداخته شده است. موضوع قاچاق سوخت در استانهای مرزی کشور از اهمیت بیشتری برخوردار است.

در این بین استان سیستان و بلوچستان، بعنوان جنوب شرقی ترین و دورترین استان کشور از مرکز، یک استان مرزی است که با دو کشور پاکستان و افغانستان دارای مرزی طولانی است. ویژگیهای جغرافیایی، اجتماعی و فرهنگی خاص این منطقه موجب بروز تفاوت‌هایی با مرکز نشینان شده است. بعلت محرومیت‌های متمادی در طول سالیان بسیار و توجه بیش از حد به نظریه مرکز پیرامون،

موجب تعمیق فقر اقتصادی و بروز مسائل شدیدی در ابعاد اقتصادی و اجتماعی شده در این منطقه شده است. یکی از راهکارهای ساکنان نواحی مرزی این استان جهت کاهش این مسائل؛ قاچاق آن هم در زمینه سوخت است. وجود محرومیت‌های شدید اقتصادی و میزان بالای بیکاری در مناطق مرزی بلوچستان (جنوب استان)، تاثیر بسزایی در افزایش قاچاق سوخت از در سالهای اخیر شده است. با توجه به اینکه ساکنان این منطقه؛ زمینه‌های مساعد برای اشتغال سالم ندارند؛ لذا برای کسب درآمد به این فعالیت‌ها روی آورده‌اند. در این بین، سودآوری قاچاق سوخت و کاهش بیکاری از مهمترین دلایل گرایش به این امر است. این سود، ناشی از تفاوت قیمت‌های بین بازار داخل با کشورهای همجوار است. وضعیت جغرافیایی و محرومیت‌های منطقه بلوچستان؛ مهم‌ترین عاملی است که سبب گسترش قاچاق شده است؛ وجود کیلومترها راه آبی و خاکی در مرزها و نیز همجواری با کشورهای بی‌ثبات و عدم داشتن دیدی بلندمدت و توسعه‌ای حاکمیت به مناطق مرزی، باعث شده که سرمایه‌گذاری مولد در مناطق مرزی دچار کاهش شود؛ هم‌چنین این امر موجب عدم رونق بازارچه‌های مشترک مرزی نیز شده است.

بخش ساربوک به عنوان منطقه‌ای مرزی؛ یکی از بخش‌های شهرستان قصرقند در جنوب استان سیستان و بلوچستان می‌باشد. این منطقه مانند سایر مناطق استان، دارای ویژگی‌هایی مانند بیکاری، پایین بودن درآمد، عدم دسترسی به نیازهای اولیه زندگی، فقر منابع طبیعی منطقه جهت اشتغال به فعالیت‌های کشاورزی، عدم سرمایه‌گذاری دولت در بخش‌های صنعت و خدمات، پایین بودن دسترسی به خدمات و نیازهای حتی اولیه زندگی بعلاوه عدم تامین آن از طرف دولت و از این قبیل است. بر این اساس؛ روستاییان این منطقه دچار فقر و محرومیت بالایی شده‌اند و به دنبال راهی جهت کاهش این مسائل هستند. بسیاری از ساکنان روستایی این منطقه برای امرار معاش خود به فعالیت‌های دیگر که متفاوت از معیشت روزمره آنان و در برخی موارد از طریق راه‌های نامشروع و خطرناک (مانند قاچاق کالا و سوخت) به عنوان راهکاری جایگزین صورت می‌گیرد، روی آورده‌اند. براساس این مسائل؛ پدیده قاچاق سوخت بویژه در دو سال اخیر بسیار رونق گرفته است. این فعالیت به این شکل است که؛ عمده سوخت‌گیری‌ها در این منطقه از قسمت زراباد انجام می‌شود. بیشترین مسیر خودروها برای خروج سوخت از مرز؛ مسیر زراباد نیکشهر و سرباز است و باعث رونق قاچاق سوخت در مناطق روستایی بخش ساربوک (که در این مسیر قرار دارد) شده است. پدیده قاچاق سوخت پیامدهای اقتصادی و اجتماعی مختلفی در منطقه داشته که می‌توان به افزایش اشتغال، درآمد، کاهش جرم و بزهکاری، کاهش ولگردان خیابانی، افزایش و مقاوم‌سازی مسکن روستایی و ... اشاره کرد. البته قاچاق سوخت پیامدهای اجتماعی منفی هم در منطقه مانند افزایش تعداد سوخت‌کشان در منطقه و پیامدهای ناشی از آن داشته است. این تحقیق با در نظر گرفتن شرایط جامعه محلی، تلاش دارد تا به بررسی این پیامدها در منطقه ساربوک بپردازد.

مبانی نظری

قاچاق، به معنای وارد و خارج کردن کالا از کشور، بدون مجوز و بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی است (فهرستی^۱، ۲۰۱۰). این کلمه از واژه ترکی «قاچماق» مشتق شده و به معنی «رَبوده» یا «برده» است و در لغت‌نامه دهخدا قاچاق، امری است که وارد کردن آن به کشور یا معامله کردنش از طرف دولت ممنوع است (لغت‌نامه دهخدا، ۱۳۷۳). صادرات یا واردات کالاهای ممنوعه و انحصاری، مثل انسان، مواد مخدر، زنان و کودکان، سوخت، نفت، گازوئیل، بنزین، اعضای بدن، دارو، ارز، جنگ‌افزار، خاویار، مشروبات الکلی و

^۱. Fehresti

دهها مورد دیگر، را می‌توان از مصادیق قاچاق نامید. دانشمندان علم اقتصاد، از پدیده قاچاق تحت عنوان اقتصاد پنهان نیز یاد کرده‌اند. قاچاق فرآورده‌های نفتی؛ اقتصاد پنهان است که متأسفانه با فرار قاچاقچی از پرداخت مالیات روبرو می‌باشد. در حقیقت قاچاق بخشی از اقتصاد غیر رسمی است که در آمارهای رسمی ثبت نمی‌شود و یک فعالیت اقتصادی غیرقانونی محسوب می‌شود و خطر بسیار بزرگی برای اقتصاد ملی کشورهای درگیر این موضوع تلقی می‌گردد. منظور از سوخت‌بری، آن است که یک فرد به وسیله خودرو یا هر نوع وسیله نقلیه دیگری، میزان اندکی از سوخت را از هر نوعی که باشد، خریداری کرده و سپس بدون کسب مجوزهای قانونی، به یکی از کشورهای همسایه خود منتقل نماید. بدیهی است که این شیوه همچون شیوه کولبری، نمی‌تواند حجم قابل توجهی از کالا را انتقال دهد و سوخت‌بران اغلب افرادی هستند که تنها برای کسب درآمدی بسیار اندک و به دلیل شرایط نامساعد مالی، دست به این اقدام می‌زنند. سوخت‌بری همواره با خطرات بسیاری همراه است و سوخت‌بران در حین انتقال محموله‌های بنزین یا گاز ممکن است دچار حادثه و یا جان خود را از دست دهند (میرمحمدی، ۱۳۸۲: ۴۳).

در راستای موضوع مورد مطالعه، تاکنون مطالعات و پژوهش‌هایی صورت گرفته که در این جا جهت کسب بینش لازم در طول تحقیق، به آنها اشاره می‌شود.

عبدالمناف و همکاران (۲۰۲۶) در پژوهش خود در مورد قاچاق سوخت در مالزی از توسعه یک چارچوب پزشکی قانونی مبتنی بر GC یکپارچه برای افزایش توانایی مالزی در مبارزه با قاچاق سوخت و فعالیت‌های ماهیگیری IUU حمایت می‌کند. فرزامهر و مرادی (۲۰۲۴) در پژوهش خود با استفاده از تکنیک‌های خوشه‌بندی (هم کلاسیک و هم تحلیل فضایی) یک نمای کلی از قاچاق در استان‌های ایران از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۷ ارائه دادند.

ادیبوترا و همکاران (۲۰۲۴) در پژوهش خود به بررسی چالش‌های سیاست‌گذاری و پویایی قاچاق در استعمار کودکان اندونزی پرداخته و به این نتیجه رسیدند که سیاست ممنوعیت صادرات باعث تجارت غیرقانونی (قاچاق) و فشار بیشتر بر ماهیگیران در حال تقلا، از دست دادن بالقوه درآمد دولت از صادرات ماهی پورولوس، و رکود صنعت آبی‌پروری داخلی به دلیل عدم ظرفیت‌سازی و ایجاد محیط‌های توانمندساز برای تولید داخلی برای تکمیل ممنوعیت صادرات شده است.

دادپی^۲ (۲۰۲۰) در پژوهشی با عنوان تحلیلی درباره قاچاق سوخت در خاورمیانه به عنوان یک بازار چندملیتی منفرد به این نتیجه رسید که رویکردهای مختلف قیمت‌گذاری، مهمترین انگیزه قاچاق سوخت است. در حالی که پرداخت یارانه به مصرف‌کنندگان ممکن است از حجم قاچاق سوخت بکاهد و با افزایش اثربخشی اجرای قانون تعداد قاچاقچیان سوخت کاهش یابد، اما هیچ یک از این دو روش قاچاق سوخت را به طور کامل متوقف نمی‌کند. دولت‌ها می‌توانند قاچاق را فقط با اتخاذ رویکرد استراتژیک قیمت‌گذاری متوقف کنند و ماهیت چند بازار چندملیتی را در نظر بگیرند.

ویلوس^۳ (۲۰۲۰) در پژوهشی با عنوان آیا علامت‌گذاری قاچاق سوخت در افریقا را پایان می‌دهد به این نتیجه رسید که استفاده از سیستم‌های علامت‌گذاری و ردیابی باعث کاهش قاچاق سوخت شده و زمینه‌های توسعه بازار فروش را فراهم می‌کند.

نصری^۴ (۲۰۱۹) در پژوهشی با عنوان مقابله با تجارت غیرقانونی سوخت در فیلیپین به این نتیجه رسید که قیمت‌گذاری مناسب، استفاده از فناوری‌های جدید نظیر ردیابی و مبارزه با باندهای قاچاق مهم‌ترین راه‌های مبارزه با قاچاق در فیلیپین می‌باشد. همچنین

2. Dad pay

3. Villous

4. Nasri

توجه به ظرفیت‌های بنگاه‌های کوچک و متوسط با توجه به ظرفیت‌های منطقه را مهم‌ترین عامل در کاهش قاچاق در فلپین می‌داند.

ملازاده^۵ (۲۰۱۹) در پژوهشی با روایت عجیب قاچاق سوخت، نشان می‌دهد که چه عواملی بر قاچاق سوخت در کشور تاثیرگذار هستند و چگونه قاچاق سوخت از ایران به صورت کانال‌های دولتی و خصوصی انجام می‌شود. این پژوهش همچنین به روایتی از نحوه قاچاق سوخت توسط قاچاقچیان خرده‌پا می‌پردازد.

فائونا^۶ (۲۰۱۹) در پژوهشی با عنوان اقتصاد تونس توسط قاچاق سوخت تهدید می‌شود به بررسی قاچاق سوخت از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۸ پرداخته و نشان داد در طی سال‌های مذکور بسیاری از قاچاقچیان خرده‌پا با استفاده از فرصت‌ها و ظرفیت‌های قاچاق باعث تشکیل باندهای بزرگ مافیایی در سایر زمینه‌های قاچاق علاوه بر سوخت شده‌اند. همچنین رشد میزان جرایم قاچاق، نشان از افزایش قاچاقچیان در این کشور داشته و این امر نشان می‌دهد که در یک بازه زمانی ده ساله، اقتصاد این کشور با تهدیدات بسیار جدی روبه‌رو خواهد شد.

سهیلی و همکاران (۱۳۹۹)، در پژوهشی با عنوان بررسی عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت (مطالعه موردی شهر جوانرود) به این نتیجه رسیدند که بیکاری و محرومیت از عوامل ساختاری مؤثر در این امر در منطقه مورد مطالعه می‌باشد.

رئسی و همکاران (۱۳۹۹) در پژوهشی با عنوان نقش نیروی انتظامی در مبارزه با قاچاق سوخت و بهبود آن به این نتیجه رسیدند که سه عامل تاثیرگذار در کنترل قاچاق سوخت عبارتند از ۱- اجرای سیاست‌های تشویقی مالی برای نیروی‌هایی که با قاچاقچیان برخورد می‌کنند. ۲- برخورد شدید با نیروها و عواملی که در نیروی انتظامی با قاچاقچیان همکاری می‌کنند. ۳- اصلاح قوانین.

هرناشکی (۱۳۹۹) در پژوهشی با عنوان بررسی عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت در استان سیستان و بلوچستان به این نتیجه رسید که مرادوات ناشی از پیوندهای قومی در استان سیستان و بلوچستان، قیمت‌گذاری نامناسب سوخت در کشور، فقر، خشکسالی، نبود اشتغال، محرومیت شهرهای مرزی و ضعف در قوانین کشور مهم‌ترین دلایل قاچاق سوخت در این استان می‌باشد.

ظهری نیا و همکاران (۱۳۹۶) در پژوهشی با عنوان تحلیل کیفی پیامدهای اجتماعی- اقتصادی پدیده قاچاق سوخت در شهرستان میناب به این نتیجه رسیدند که قاچاق سوخت در در ابعاد مختلف فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و زیستی پیامدهای مثبت و منفی زیادی برای منطقه مورد مطالعه داشته است. از لحاظ اقتصادی تأمین و ارتقاء معیشت افراد قاچاقچی و همچنین، شکوفایی اقتصادی منطقه و سایر بخش‌های اقتصادی را در پی داشته و چرخه اقتصاد را در این منطقه فعال کرده است. مهم‌ترین پیامد اجتماعی قاچاق سوخت در شهرستان میناب رشد و گسترش روحیه تجمل‌گرایی در برخی از افراد سرکرده فعال در قاچاق سوخت بوده است.

امان‌پور و فرهنگند (۱۳۹۳) در پژوهشی با عنوان ارزیابی مهم‌ترین عوامل مؤثر بر قاچاق کالا و سوخت در مناطق مرزی (نمونه موردی: دهستان مرگور) به این نتیجه رسیدند که بین عوامل (اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی) و ایجاد انگیزه قاچاق رابطه‌ی معناداری وجود دارد. همچنین نتایج این پژوهش نشان داد که عامل اقتصادی مؤثرترین عامل در ایجاد انگیزه و گرایش به فعالیت‌های غیرقانونی می‌باشد.

کهنه‌پوشی و جلالیان (۱۳۹۲) در پژوهشی با عنوان تاثیر قاچاق کالا بر اقتصاد روستاهای مرزی مورد: بخش خاو و میرآباد شهرستان مریوان نشان دادند که وجود قاچاق گسترده کالا به علت همجواری با مرز بین‌المللی عراق در منطقه مورد مطالعه بر زندگی مردم

⁵. Molazadeh

⁶. Fauna

روستاها در زمینه‌های اشتغال و درآمد و نیز بر سایر بخش‌های اقتصادی تاثیر مثبتی داشته و این اثرات در روستاهای نزدیک‌تر به مرز شدیدتر است. همچنین بیکاری و ضعف فعالیت‌های اقتصادی در منطقه، مهمترین دلایل گرایش روستاییان به قاچاق کالا در این پژوهش شناسایی شده است.

یعقوبی و راحیل (۱۳۹۱) در پژوهشی با عنوان بررسی عوامل قاچاق سوخت و راهبردهای پیشگیری از آن در شهرهای مرزی استان سیستان و بلوچستان نشان دادند که همجواری با کشورهای نابسامان منطقه، داشتن مرزهای خاکی، محرومیت منطقه، بیکاری ضعف قوانین و مقررات موجود، ضعف نظارت بر مبادی ورود و خروج سوخت و ... را عوامل موثر بر قاچاق سوخت در منطقه مورد مطالعه دانسته و برای جلوگیری و مبارزه با قاچاق و توسعه صنعت توریسم و گردشگری رشد و توسعه بخش صنعت کشاورزی و قابلیت‌ها و پتانسیلهای نواحی مرزی مهمترین عامل کاهش شغل‌های کاذب در منطقه دانسته‌اند.

قلی‌زاده و همکاران (۱۳۸۹) در پژوهشی با عنوان علل و پیامدهای قاچاق کالا در ایران پس از انقلاب اسلامی عواملی از جمله تعرفه زیاد کالاها، بیکاری و خطرپذیری کم قاچاق را در شکل‌گیری این پدیده مؤثر دانسته‌اند. همچنین، برخی از مهم‌ترین پیامدهای قاچاق را؛ رانت خواری، نامتعادل شدن اقتصاد، عدم تعادل در قیمت کالاها، بهم‌ریختگی تولید، از بین رفتن بازار کار و ناکارآمدی نظام اطلاعات اقتصادی کشور می‌دانند.

ابونوری و همکاران (۱۳۸۵) در مقاله با عنوان «ارزیابی آثار اقتصادی یارانه بنزین بر میزان مصرف آن در ایران، یک تحلیل تجربی (۱۳۵۰-۱۳۸۲)» به بررسی تأثیر پرداخت یارانه در افزایش میزان مصرف بنزین در کشور پرداخته و به این نتیجه رسیدند که هدفمند کردن یارانه به منظور کاهش و استفاده بهینه مصرف بنزین و جلوگیری از هدر رفتن منابع مالی و قاچاق سوخت ضروری است. دینی‌ترکمانی (۱۳۸۵) در مقاله‌ای با عنوان «یارانه‌ها، رشد و فقر» ضمن بررسی دو دیدگاه رقیب موجود نئوکلاسیک و توسعه‌ای نهادگرا - ساختارگرا، می‌کوشد میزان کفایت و مناسبت تبیینی آنها را بر مبنای تجربه‌ای تاریخی مربوط به اجرای سیاست‌های تعدیل ساختاری و تثبیت اقتصادی و سازگاری چارچوب‌های تبیینی پیش‌گفته با شرایط خاص اقتصادها از جمله اقتصاد ایران را ارزیابی کند. همچنین در این پژوهش نشان می‌دهد یارانه خود عاملی مهم در کاهش قاچاق و قیمت‌گذاری در کالاهایی نظیر سوخت می‌شود.

روش تحقیق

پژوهش حاضر از نوع کاربردی و روش انجام تحقیق توصیفی-تحلیلی می‌باشد. جامعه آماری پژوهش حاضر ساکنان روستایی هشت روستای منتخب بخش ساربوک می‌باشند که در حال حاضر به سوخت‌بری مشغول هستند. تعداد این افراد ۳۱۶ نفر می‌باشد که به وسیله پیمایش میدانی در یک بازه ۸ ماهه (فروردین ۱۳۹۹ تا آبان ۱۳۹۹) توسط محققین شناسایی شدند. به لحاظ عدم امکان مطالعه همه افراد جامعه و به منظور اطمینان از نتایج حاصل از مطالعه اقدام به تعیین حجم نمونه شد. برای تعیین روستاهای نمونه در بخش ساربوک؛ معیارهایی در نظر گرفته و سپس روستاهای مورد نظر انتخاب شدند. معیارهای روستاهای انتخابی به شرح زیر می‌باشد.

- ❖ بازدید میدانی محقق و شناسایی روستاهایی که سوخت‌بری در این روستاها بیشتر از سایر روستاها رواج بیشتری دارد.
- ❖ انتخاب روستاهای برخوردار با جمعیت نسبتاً مناسب (روستاهای بالای ۱۰۰ خانوار و بیشتر)
- ❖ برگزاری جلسات به کمک بزرگان و ریش سفیدان محلی و رضایت ساکنان روستاها به انجام پژوهش در روستاهای مورد

مطالعه

❖ جمع بندی و انتخاب روستاها : روستاهای انتخاب شده در بخش ساربوگ (به روش انتخابی) به این ترتیب می‌باشند؛ روستای چندوکان، روستای حاجی آباد، روستای دزبن، روستای ساربوگ، روستای گهجن، روستای بگ، روستای کوشوک، روستای حمیری.

سپس محققان از طریق پیمایش میدانی در روستاها به شناسایی افراد و خانواده‌هایی پرداختند که در حال حاضر از طریق قاچاق سوخت امرار معاش می‌کنند. توزیع پرسشنامه‌ها در روستا به روش تصادفی ساده و در دسترس بودن افراد انجام شد. نتایج حاصل از پیمایش میدانی اولیه در جدول (۱) نشان داده شده است.

جدول ۱. شناسایی سوخت کشان در روستاهای منتخب پژوهش

ردیف	نام روستا	تعداد سوخت کشان (نفر)			تعداد کل سوخت کشان
		حواله بگیر	صاحبان ماشین های نیمه سوخت بران سنگین	سوخت بران	
۱	چندوکان	۱۰	۳۰	۳۰	۷۰
۲	حاجی آباد	۱	۴۰	۴	۴۵
۳	دزبن	۳	۳۰	۱۳	۴۶
۴	ساربوگ	۲	۵۰	۱۲	۶۴
۵	گهجن	-	-	۸	۸
۶	بگ	-	۲۰	۳	۲۳
۷	کوشوک	-	۱۰	۵	۱۵
۸	حمیری	۱	۴۰	۵	۴۶
-	جمع	۱۶	۲۲۰	۸۰	۳۱۶

جدول ۲. ویژگی‌های جمعیتی و تعداد نمونه‌های روستاهای مورد مطالعه

ردیف	نام روستا	تعداد خانوار	جمعیت	تعداد نمونه	ردیف	نام روستا	تعداد خانوار	جمعیت	تعداد نمونه
۱	فتح آباد	۸۹۷	۲۸۳۲	۱۰۰	۷	عبس آباد	۲۰۵	۶۳۴	۲۰
۲	عشرت آباد	۷۳	۲۲۹	۵	۸	اندنچرد	۶۲	۲۰۹	۵
۳	امین آباد	۸۲	۲۹۵	۵	۹	روح آباد	۱۰۸	۳۲۴	۵
۴	حسین آباد	۱۸۵	۶۳۳	۲۰	۱۰	مهدی آباد	۴۴۱	۱۶۱۵	۷۰
۵	زرغری	۱۷۵	۶۳۶	۲۰	۱۱	سعادت آباد	۶۲۳	۲۳۰۸	۷۰
۶	فاردق	۱۸۷	۶۵۳	۲۰	۱۲	اکبرآباد	۱۵۴	۴۸۸	۱۰

جمع: ۱۲ روستا، ۳۱۹۲ خانوار، ۱۰۸۵۶ نفر جمعیت

منبع: سرشماری نفوس و مسکن ۱۳۹۵

جهت جمع آوری اطلاعات؛ از ابزاری مانند کتب، مدارک و گزارشات مستند استفاده شده است. داده‌های آماری از سایت‌ها و پایگاه‌های علمی و آماری مربوط به مرکز آمار ایران و ... تهیه شد. در بخش مطالعات میدانی با توجه به موضوع تحقیق، تکمیل پرسشنامه و نیز مصاحبه با ساکنان روستایی انجام شد. جهت تحلیل بهتر از واقعیت‌های میدانی نیز، عکس‌برداری صورت گرفت. در بخش تحلیل داده‌های گردآوری شده پرسشنامه؛ از نرم‌افزار SPSS و آزمون‌های توصیفی و استنباطی استفاده شده است. در تحقیق حاضر؛ روش‌های آمار توصیفی جدول توزیع فراوانی، نمایش گرایش به مرکز (میانگین، مد، میانه و غیره) به کار گرفته شده است.

در تحلیل آمار استنباطی از آزمون فریدمن استفاده شد. این آزمون از آزمون‌های آماری است که برای مقایسه چند گروه کاربرد دارد و از نظر میانگین رتبه‌های گروه‌ها را معلوم می‌کند که آیا این گروه‌ها می‌توانند از یک جامعه باشند یا نه؟ مقیاس در این آزمون باید حداقل رتبه‌ای باشد. این آزمون متناظر غیرپارامتری آزمون F است و معمولاً در مقیاس‌های رتبه‌ای به جای F به کار می‌رود و جانشین آن می‌شود. در آزمون F باید همگنی واریانس‌ها وجود داشته باشد که در مقیاس‌های رتبه‌ای کمتر رعایت می‌شود.

آزمون فریدمن برای تجزیه واریانس دو طرفه (برای داده‌های غیر پارامتری) به روش رتبه‌بندی به کار می‌رود و نیز برای مقایسه میانگین رتبه‌بندی گروه‌های مختلف کاربرد دارد (آرووری^۱، ۲۰۰۵).

متغیرها و شاخص‌های تحقیق

متغیر یک مفهوم است و بیش از دو یا چند ارزش یا عدد به آن اختصاص داده می‌شود. متغیرها، فرضیه‌های تحقیق را به صورتی نشان می‌دهند که محقق بتواند آن‌ها را مشاهده و اندازه‌گیری کند (حافظنیا، ۱۳۹۳). متغیرهای این تحقیق به شرح جدول (۳) می‌باشند:

جدول ۳. شاخص‌ها و مؤلفه‌های تحقیق

مفاهیم	مقوله عمده	نماگر (معرف)
	رونق کسب و کار	بالا رفتن میزان درآمد پس انداز و ایجاد سایر مشاغل در روستا
	کاهش فقر و بالا رفتن کیفیت زندگی در روستا	توسعه حمل و نقل، تامین نیازهای ضروری زندگی
	توسعه مشاغل موجود در روستا	توسعه کشاورزی، زراعت، باغداری و صنایع دستی
پیامدهای اقتصادی	توانمندسازی و توسعه کالبدی روستا	گردشگری و اثرات آن بر جذب بنگاه‌های بهره‌ور
	تحصیل	ترک تحصیل و عدم توجه به آموزش
	کاهش یا افزایش آسیب‌های اجتماعی	سرقت، بیکاری، بیکاری و نزاع دسته جمعی
	فساد و کلاهبرداری	قانون‌گریزی، رشوه‌گیری، شراکت‌های تقلبی و خیانت‌های مالی
	تضعیف فرهنگ کار و تلاش	عدم توجه به مشاغل پایدار روستایی
پیامدهای اجتماعی	شکاف درآمدی	سرازیر شدن پول برای یک عده خاص و بهره‌کشی و کار از روستائیان
	مخاطرات زیست محیطی	شیوع انواع بیماری و آلودگی‌های محیطی
	نالامنی و از بین رفتن اعتماد سازمانی	افزایش نامنی و تصادفات جاده‌ای
	تجمل‌گرایی	خرید لوازم لوکس، ساخت مسکن با معماری جدید

منبع: بر اساس مطالعات موجود و در دسترس (دالایی و همکاران، ۱۳۹۴، ظهیری‌نیا و همکاران، ۱۳۹۶، آرووری، ۲۰۰۵، تامورا^۲، ۲۰۱۰).

¹ Arovuori

² Tamura

در این تحقیق از اعتبار صوری برای سنجش روایی پرسشنامه استفاده شده است. در مورد پرسشنامه‌های این تحقیق؛ شاخص‌ها و گویه‌های آن با مشورت اساتید دانشگاه، کارشناسان ادارات میراث فرهنگی و دانشجویان دوره دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی برنامه‌ریزی روستایی تهیه شد و پس از بررسی برخی از گویه‌ها حذف و یا اصلاح شدند؛ بنابراین به نظر می‌رسد اعتبار صوری این پرسشنامه مطلوب باشد. برای پایایی پرسشنامه از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شده است که برای هر یک از شاخص‌های مذکور محاسبات صورت گرفته است. بر این اساس مشخص شد که میزان پایایی (۰/۸۰۸) ابزار پژوهش مطلوب می‌باشد.

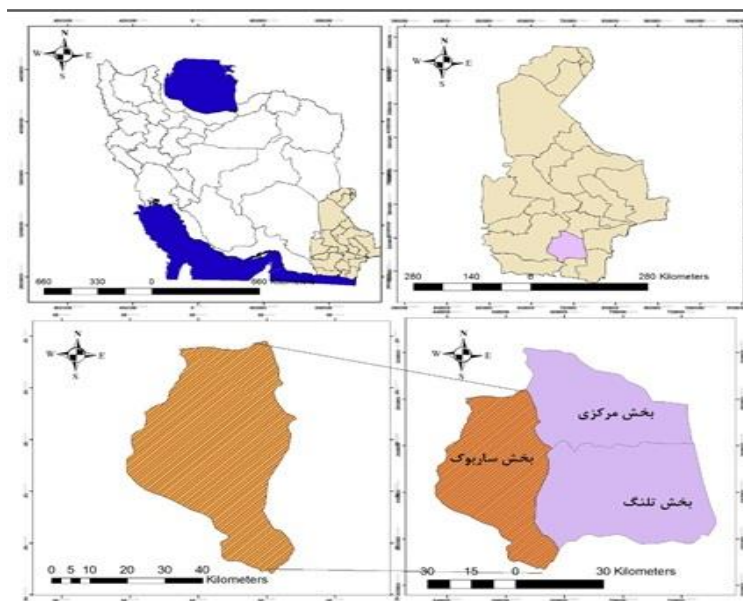
جدول ۴. پایایی پرسشنامه جامعه محلی

ردیف	مؤلفه‌ها	تعداد سؤال	آلفا
۱	پیامدهای اقتصادی	۱۷	۰/۸۳۱
۲	پیامدهای اجتماعی	۲۸	۰/۷۹۱
	کل سوالات	۴۵	۰/۸۰۸

محدوده مورد مطالعه

شهرستان قصرقند در محدوده ۶۰ درجه و ۱۸ دقیقه تا ۶۱ درجه و ۱۹ دقیقه طول شرقی و ۲۵ درجه و ۴۲ دقیقه تا ۲۶ درجه و ۳۲ دقیقه عرض شمالی در جنوب بلوچستان ایران قرار دارد. ارتفاع شهرستان از سطح آبهای آزاد دنیا ۵۰۳ متر، مساحت آن ۵۳۹۵ کیلومتر مربع و جمعیت شهرستان ۶۱۰۷۶ نفر می‌باشد (پرتال استانداری سیستان و بلوچستان، ۱۳۹۹).

شهرستان قصرقند دارای ۲ شهر قصرقند و ساربوک و ۳ بخش مرکزی، ساربوک و تلنگ می‌باشد. بخش ساربوک دارای دو دهستان حمیری و ساربوک می‌باشد. دهستان ساربوک در غرب شهرستان قصرقند واقع گردیده است. این دهستان از شمال و غرب به بخش مرکزی شهرستان نیکشهر، از جنوب به دهستان حمیری و از شرق به دهستان هلونچکان از بخش مرکزی منتهی می‌شود. مساحت دهستان معادل ۴۳۴/۹۶ کیلومتر مربع است که معادل ۱۶/۶۷ درصد از کل مساحت شهرستان قصرقند می‌باشد. دهستان حمیری نیز در غرب شهرستان قصرقند واقع گردیده است. این دهستان از شمال به دهستان ساربوک، از غرب به شهرستان نیکشهر، از جنوب به شهرستان کنارک و از شرق به دهستان شارک از بخش تلنگ منتهی می‌شود. مساحت دهستان معادل ۱۴۶۱/۸۲ کیلومتر مربع است که معادل ۲۸/۸۲ درصد از کل مساحت شهرستان قصرقند می‌باشد. نقشه بخش ساربوک و موقعیت آن در شهرستان، استان و کشور در شکل شماره ۲ نشان داده شده است.



شکل ۲. موقعیت سیاسی شهرستان قصرقند

منبع: (بایگه داده‌های علوم زمین کشور، ۱۴۰۱)

بحث و یافته‌ها

این قسمت در دو بخش یافته‌های توصیفی و استنباطی ارائه می‌شود. در بخش توصیفی؛ از آمار توصیفی استفاده شده و ویژگی‌های افراد مورد مطالعه و متغیرهای زمینه‌ای (سن، جنس، سطح تحصیلات، و ...) مورد بررسی قرار گرفته است. براساس یافته‌ها: ۱۵۴ نفر از پاسخگویان معادل ۸۹ درصد را مردان و ۱۹ نفر معادل ۱۱ درصد را زنان تشکیل داده‌اند. همچنین در بررسی گروه‌های سنی؛ بیشترین فراوانی مربوط به گروه سنی ۳۵ تا ۲۵ سال می‌باشد که ۴۳ درصد جامعه نمونه را تشکیل می‌دهند و ۸۱ درصد از پاسخگویان متأهل و ۱۹ درصد مجرد هستند. در مورد وضعیت سواد پاسخگویان؛ بیشترین فراوانی گروه دیپلم با ۶۲ نفر می‌باشد. در نگاه کلی می‌توان گفت که تقریباً ۸۰ درصد جامعه نمونه از سطح تحصیلات بالایی برخوردار نمی‌باشند و ۱۳ درصد از افراد دارای مدرک کارشناسی می‌باشند که به دلیل بیکاری به سمت قاچاق سوخت کشیده شده‌اند. همچنین مشخص شد که ۷۱ درصد از جامعه پاسخگویان؛ درآمدی بیش از چهار میلیون در ماه دارند که این امر نشان از درآمد کوتاه‌مدت مناسب برای سوخت‌کشان از اشتغال کاذب می‌باشد. در مورد وضعیت شغلی پاسخگویان مشخص شد که ۴۲ درصد از پاسخگویان بیکار بوده‌اند. این امر نشان از آمار بالای بیکاری در منطقه مورد مطالعه دارد. همچنین ۱۴ درصد از پاسخگویان در گذشته به کشاورزی و زراعت ۵ درصد نیز به باغداری مشغول بوده‌اند. بعلاوه ۳۸/۸ درصد آن‌ها کشاورز بودند. همچنین از نظر تاهل ۹۲/۹ درصد از پاسخگویان متأهل بوده‌اند (جدول ۵). همچنین نتایج حاکی از آن هست که افرادی که دارای شغل معقول و مناسب هستند به سمت چنین مشاغلی نیامده‌اند. به عنوان مثال افراد کارمند یا بازنشسته در جامعه پاسخگو وجود ندارد تا علی‌رغم درآمد سوخت‌بری به چنین شغلی مشغول شده باشند. بعلاوه در بررسی مهمترین دلیل انتخاب سوخت‌بری به عنوان شغل از نگاه پرسشگران نتایج نشان می‌دهد که بیکاری با ۴۷ درصد مهم ترین دلیل انتخاب این شغل (سوخت‌بری) از سوی پاسخگویان بوده است. ۳۶ درصد پاسخگویان هم به دلیل درآمد مناسب به این شغل وارد شده‌اند که نشان می‌دهد در گذشته به مشاغلی نظیر کشاورزی، دامداری و باغداری و... مشغول بوده‌اند ولی سود حاصل از سوخت‌بری مهمترین دلیل انتخاب این شغل بوده چرا که درآمد راحت و زحمت کمتری نسبت به مشاغل موجود در روستا دارد.

جدول ۵. میانگین هر یک از شاخص‌ها یا پیامدهای اقتصادی قاچاق سوخت بر درآمد روستائیان

سوال	گویه‌ها	میانگین	انحراف معیار
۱	درآمد مناسب ماهانه	۳/۶۰	۱/۴۷۴
۲	پس‌انداز مناسب برای زندگی	۲/۹۷	۱/۳۸۹
۳	ایجاد مشاغل رفاهی	۲/۸۸	۱/۳۱۷
۴	ایجاد و رونق مشاغل فنی و خدماتی	۳/۶۳	۱/۳۴۴
۵	توسعه حمل و نقل عمومی در منطقه	۲/۹۹	۱/۲۹۶
۶	تامین هزینه زندگی	۴/۳۹	۱/۰۳۲
۷	تامین مایحتاج ضروری روزانه (خوراک و پوشاک)	۳/۷۶	۱/۳۰۳
۸	تامین وسایل ضروری منزل (نظیر یخچال، کولر، فرش و ...)	۳/۷۶	۱/۳۶۲
۹	توسعه کشاورزی و زراعت در روستاهای	۲/۰۳	۱/۳۹۷
۱۰	توسعه باغداری	۱/۷۴	۰/۸۶۰
۱۱	احیای تولیدات بومی	۲/۱۴	۱/۴۷۶
۱۲	خریداری زمین‌های کشاورزی در روستا	۳/۷۵	۱/۰۰۱
۱۳	خریداری زمین‌های مسکونی در روستا	۳/۷۷	۱/۱۸۲
۱۴	خرید منازل مسکونی و تجاری در شهرهای همجوار (قصرقند، نیکشهر و چابهار).	۲/۳۶	۱/۲۹۸
۱۵	ساخت منازل مسکونی در روستاها	۳/۵۸	۱/۲۵۸
۱۶	خرید منازل سکونی در روستا برای خود خریداری نمایند.	۳/۳۸	۱/۶۰۵
۱۷	بالا رفتن قیمت زمین‌های روستایی	۲/۷۶	۱/۳۷۲

(دامنه اعداد ۱ بسیار کم تا ۵ بسیار زیاد)

آمار استنباطی پیامدهای اقتصادی قاچاق سوخت

با توجه به اینکه هدف تحقیق؛ شناسایی مهمترین پیامد اقتصادی سوخت‌بری در منطقه مورد مطالعه می‌باشد؛ از آزمون ناپارامتریک فریدمن در سطح معنی‌داری ۹۹ درصد استفاده شد. این آزمون با مقایسه میانگین شاخص‌ها به رتبه‌بندی پیامدهای اقتصادی سوخت‌بری در منطقه مورد مطالعه می‌پردازد.

پس از محاسبه میانگین‌ها آزمون فریدمن هر یک از پیامدهای اقتصادی حاصل از سوخت‌بری را رتبه‌بندی می‌کند. نتایج حاصل از رتبه‌بندی میانگین پیامدهای اقتصادی آزمون فریدمن در جدول ۶ و ۷ نیز نشان داده شده است.

جدول ۶. نتایج حاصل از آزمون فریدمن جهت رتبه‌بندی میانگین‌ها پیامدهای اقتصادی

سوال	گویه‌ها	رتبه بندی میانگین ها	اولویت بندی پیامدهای اقتصادی سوخت‌بری
۱	درآمد مناسب ماهانه	۱۱/۶۹	۴
۲	پس‌انداز مناسب برای زندگی	۸/۱۵	۱۰
۳	ایجاد مشاغل رفاهی	۷/۵۸	۱۲
۴	ایجاد و رونق مشاغل فنی و خدماتی	۱۱/۱۴	۶
۵	توسعه حمل و نقل عمومی در منطقه	۷/۸۹	۱۱
۶	تامین هزینه زندگی	۱۳/۶۳	۱
۷	تامین مایحتاج ضروری روزانه (خوراک و پوشاک)	۱۱/۷۰	۳
۸	تامین وسایل ضروری منزل (نظیر یخچال، کولر، فرش و ...)	۱۱/۳۳	۷
۹	توسعه کشاورزی و زراعت در روستاها	۵/۰۳	۱۵
۱۰	توسعه باغداری	۴/۴۷	۱۷
۱۱	احیای تولیدات بومی	۴/۶۰	۱۶
۱۲	خریداری زمین های کشاورزی در روستا	۱۱/۸۷	۲
۱۳	خریداری زمین های مسکونی در روستا	۱۱/۶۸	۵
۱۴	خرید منازل مسکونی و تجاری در شهرهای همجوار (قصرقند، نیکشهر و چابهار).	۵/۴۲	۱۴
۱۵	ساخت منازل سکونی در روستاها	۱۰/۷۴	۸
۱۶	خرید منازل سکونی در روستا برای خود	۸/۶۷	۹
۱۷	بالا رفتن قیمت زمین‌های روستایی	۷/۵۲	۱۳

جدول ۷. نتایج اماره آزمون فریدمن

تعداد	۱۷۳
کای اسکوتر (خی ۲)	۱۱۳۸/۴۶۰
درجه آزادی	۱۶
سطح معنی داری	۰/۰۰۰

نتایج حاصل از آزمون فریدمن نشان می‌دهد که سه پیامد مهم اقتصادی سوخت‌بری در منطقه مورد مطالعه به شرح زیر می‌باشد.

❖ تامین هزینه زندگی نظیر (پول، آب، برق، تلفن و ..)

❖ تامین مایحتاج ضروری روزانه (خوراک و پوشاک)

❖ خریداری زمین‌های کشاورزی در روستا

در ادامه با توجه به اینکه هدف تحقیق؛ شناسایی مهمترین پیامد اجتماعی سوخت‌بری در منطقه مورد مطالعه می‌باشد از آزمون ناپارامتریک فریدمن در سطح معنی داری ۹۹ درصد استفاده می‌شود. این آزمون با مقایسه میانگین شاخص‌ها به رتبه‌بندی پیامدهای اجتماعی سوخت‌بری در منطقه مورد مطالعه پرداخته شد.

جدول ۸. میانگین هر یک از شاخص‌ها یا پیامدهای اجتماعی قاچاق سوخت بر درآمد روستائیان

انحراف معیار	میانگین	گویه‌ها
۱/۴۰۷	۳/۰۵	۱ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث ترک تحصیل جوانان شده است؟
۲/۹۰	۱/۴۷۵	۲ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث شده تا جوانان کمتر به سمت آموزش مشاغل فنی و حرفه‌ای رجوع کنند؟
۲/۵۰	۱/۴۸۹	۳ تا چه اندازه قاچاق سوخت (اشتغال و درآمد حاصله از آن) باعث کاهش سرعت در روستاها شده است؟
۳/۴۵	۱/۰۹۷	۴ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث کاهش بیکاری و بزهکاری اجتماعی در مناطق روستایی شده است؟
۲/۷۷	۱/۵۳۰	۵ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث کاهش نزاع دسته‌جمعی در روستاها شده است؟
۳/۵۹	۱/۲۶۶	۶ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث افزایش رشوه‌گیری توسط برخی افراد در منطقه شده است؟
۳/۲۹	۱/۳۳۴	۷ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث افزایش قانون‌گریزی (رانندگی بدون گواهینامه، سرعت بالا و ..) در بین ساکنان روستایی شده است؟
۲/۴۹	۱/۱۹۹	۸ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث افزایش خیانت‌های مالی در بین سوخت‌کشان شده است؟
۲/۷۱	۱/۱۵۰	۹ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث افزایش شراکت‌های تقلبی در بین سوخت‌کشان شده است؟
۲/۴۷	۱/۴۸۱	۱۰ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث شده تا روستائیان کمتر به کشاورزی و زراعت بپردازند؟
۴	۰/۷۶۲	۱۱ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث ترجیح‌دادن روستائیان به کار کم‌زحمت با سود بیشتر شده است؟
۳/۵۲	۱/۲۰۸	۱۲ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث سرریز شدن پول به سمت افراد خاص (سران قاچاق) در منطقه شده است؟
۳/۲۳	۱/۲۴۴	۱۳ تا چه اندازه قاچاق سوخت و در آمد حاصله باعث سرمایه‌گذاری بیشتر افراد خاص در توسعه قاچاق سوخت و بهره‌کشی از روستائیان جهت کار در این زمینه شده است؟
۳/۲۴	۱/۱۶۵	۱۴ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث آلودگی محیطی در روستاها شده است؟ (ریختن مواد سوختی در جاده‌های روستائیان در هنگام تعقیب گریز با ماموران و جابه‌جایی مواد سوختی در روستاها)
۳/۴۱	۱/۲۸۰	۱۵ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث شیوع انواع بیماری (غلظت خون، بیماری پوستی و ..) در بین سوخت‌کشان شده است؟
۲/۶۰	۱/۲۹۳	۱۶ تا چه اندازه جاده منطقه به دلیل وجود سوخت‌کشان لغزنده می‌شود؟
۳/۵۵	۱/۳۶۶	۱۷ تا چه اندازه مخدوش نمودن پلاک توسط سوخت‌کش‌ها، باعث توسعه نامنی و افزایش درگیری با ماموران در منطقه شده است؟
۳/۴۵	۱/۲۵۹	۱۸ تا چه اندازه پرت شدن گالن‌های سوخت توسط سوخت‌کش‌ها باعث توسعه افزایش تصادفات جاده‌ای در منطقه شده است؟
۲/۱۸۸	۱/۴۳۴	۱۹ تا چه اندازه ماموران را در تعقیب و گریزهایی که منجر به تصادف و مرگ می‌شود مقصر می‌دانید؟
۳/۰۳	۱/۴۶۲	۲۰ تا چه اندازه تعقیب گریز توسط مامورها باعث بیشتر شدن نفرت شما از آنان می‌شود؟
۲/۷۰	۱/۴۳۵	۲۱ تا چه اندازه علت انتخاب این شغل (سوخت‌کشی) را محرومیت و بیکاری منطقه می‌دانید؟
۲/۹۵	۱/۲۳۳	۲۲ با توجه به شرایط حاکم در منطقه تا چه اندازه قاچاق سوخت را حق خود می‌دانید و باید به این شغل ادامه دهید؟
۲/۹۷	۱/۴۱۸	۲۳ تا چه اندازه در آمد حاصل از سوخت‌کشی باعث خرید کالا لوکس در بین خانواده‌های شما شده است؟
۲/۶۶	۱/۵۱۸	۲۴ تا چه اندازه در آمد حاصل از سوخت‌کشی باعث خرید طلا برای افراد خانواده شده است؟
۲/۳۶	۱/۴۴۳	۲۵ تا چه اندازه درآمد حاصل از سوخت‌کشی باعث شده تا خانه‌های با معماری شهری در روستا بسازید؟
۲/۵۲	۱/۱۶۴	۲۶ تا چه اندازه درآمد حاصل از سوخت‌کشی باعث شده تا لوازم منزل خود را تعویض کنید و از کالاهای به‌روز استفاده کنید؟

دامنه اعداد (۱ بسیار کم تا ۵ بسیار زیاد)

پس از محاسبه میانگین هابا استفاده از آزمون فریدمن؛ هریک از پیامدهای اجتماعی حاصل از سوخت‌بری، رتبه‌بندی شد. نتایج حاصل از رتبه‌بندی میانگین پیامدهای اجتماعی آزمون فریدمن در (جدول ۹) نشان داده شده است.

جدول ۹. نتایج حاصل از آزمون فریدمن جهت رتبه‌بندی میانگین‌ها پیامدهای اجتماعی

اولویت بندی	میانگین	گویه‌ها
۱۲	۱۳/۷۹	۱ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث ترک تحصیل جوانان شده است؟
۱۳	۱۳/۶۰	۲ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث شده تا جوانان کمتر به سمت آموزش مشاغل فنی و حرفه‌ای رجوع کنند؟
۲۰	۱۰/۵۴	۳ تا چه اندازه قاچاق سوخت (اشتغال و درآمد حاصله از آن) باعث کاهش سرقت در روستاها شده است؟
۳	۱۶/۸۶	۴ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث کاهش بیکاری و بزهکاری اجتماعی در مناطق روستایی شده است؟
۱۶	۱۲/۰۲	۵ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث کاهش نزاع دسته‌جمعی در روستاها شده است؟
۲	۱۷/۷۸	۶ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث افزایش رشوه‌گیری توسط برخی افراد در منطقه شده است؟
۹	۱۴/۸۲	۷ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث افزایش قانون‌گریزی (رانندگی بدون گواهینامه، سرعت بالا و ..) در بین ساکنان روستایی شده است؟
۲۰	۱۰/۴۳	۸ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث افزایش خیانت‌های مالی در بین سوخت‌کشان شده است؟
۱۷	۱۱/۸۵	۹ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث افزایش شراکت‌های تقلبی در بین سوخت‌کشان شده است؟
۲۱	۱۰/۰۴	۱۰ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث شده تا روستائیان کمتر به کشاورزی و زراعت بپردازند؟
۱	۱۸/۹۸	۱۱ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث ترجیح‌دادن روستائیان به کار کم‌زحمت با سود بیشتر شده است؟
۵	۱۵/۹۷	۱۲ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث سرریز شدن پول به سمت افراد خاص (سران قاچاق) در منطقه شده است؟
۸	۱۴/۸۳	۱۳ تا چه اندازه قاچاق سوخت و درآمد حاصله باعث سرمایه‌گذاری بیشتر افراد خاص در توسعه قاچاق سوخت و بهره‌کشی از روستائیان جهت کار در این زمینه شده است؟
۱۰	۱۴/۷۰	۱۴ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث آلودگی محیطی در روستاها شده است (ریختن مواد سوختی در جاده‌های روستائیان در هنگام تعقیب گریز با ماموران و جابه‌جایی مواد سوختی در روستاها)
۶	۱۵/۶۷	۱۵ تا چه اندازه قاچاق سوخت باعث شیوع انواع بیماری (غلظت خون، بیماری پوستی و ..) در بین سوخت‌کشان شده است؟
۱۸	۱۱/۳۸	۱۶ تا چه اندازه جاده منطقه به دلیل وجود سوخت‌کشان لغزنده می‌شود؟
۴	۱۶/۵۸	۱۷ تا چه اندازه مخدوش نمودن پلاک توسط سوخت‌کش‌ها باعث توسعه ناامنی و افزایش درگیری با ماموران در منطقه را داشته است؟
۷	۱۵/۳۳	۱۸ تا چه اندازه پرت شدن گالن‌های سوخت توسط سوخت‌کش‌ها باعث افزایش تصادفات جاده‌ای در منطقه شده است؟
۱۵	۱۲/۳۸	۱۹ تا چه اندازه ماموران انتظامی و امنیتی را در تعقیب و گریزهایی که منجر به تصادف و مرگ می‌شود مقصر می‌دانید؟
۱۱	۱۳/۸۸	۲۰ تا چه اندازه تعقیب گریز توسط مامورهای امنیتی باعث بیشتر شدن نفرت شما از دستگاه‌های امنیتی می‌شود؟
۱۸	۱۱/۳۸	۲۱ تا چه اندازه علت انتخاب این شغل (سوخت‌کشی) را محرومیت و بیکاری منطقه می‌دانید؟
۱۴	۱۳/۴۶	۲۲ با توجه به شرایط حاکم در منطقه تا چه اندازه قاچاق سوخت را حق خود می‌دانید و باید به این شغل

ادامه دهید؟

۲۳	تا چه اندازه درآمد حاصل از سوخت‌کشی باعث خرید کالا لوکس در بین خانواده‌های شما شده است؟	۱۳/۴۶	۱۴
۲۴	تا چه اندازه درآمد حاصل از سوخت‌کشی باعث خرید طلا برای افراد خانواده شده است؟	۱۱/۳۸	۱۸
۲۵	تا چه اندازه درآمد حاصل از سوخت‌کشی باعث شده تا خانه‌های با معماری شهری در روستا بسازید؟	۹/۱۰	۲۲
۲۶	تا چه اندازه درآمد حاصل از سوخت‌کشی باعث شده تا لوازم منزل خود را تعویض کنید و از کالاهای به روز استفاده کنید؟	۱۰/۸۱	۱۹

نتایج حاصل از آزمون فریدمن نشان می‌دهد سه پیامد مهم اجتماعی سوخت‌بری در منطقه مورد مطالعه به شرح زیر می‌باشد. (جدول ۱۰)

ترجیح‌دادن روستائیان به کار کم‌زحمت با سود بیشتر
افزایش رشوه‌گیری توسط برخی افراد در منطقه
کاهش بیکاری و بزهکاری اجتماعی در مناطق روستایی

جدول ۱۰. نتایج اماره آزمون فریدمن در مورد پیامدهای اجتماعی

تعداد	۱۷۳
کای اسکوئر (خی ۲)	۶۱۸/۸۳۰
درجه آزادی	۲۵
سطح معنی داری	۰/۰۰۰

برداشت‌های میدانی در زمینه پیامدهای اقتصادی اجتماعی نشان می‌دهد که سوخت‌بری در منطقه مورد مطالعه باعث پیامدهای مختلفی مانند: ایجاد برخی مشاغل جدید در روستاهای بخش ساربوک شده است. به عنوان مثال در چند سال گذشته به دلیل عبور و مرور ماشین‌های سوخت‌بر؛ مشاغل فنی در روستاهای حاجی آباد و دزبن گسترش پیدا کرده است. در روستای دزبن و حاجی آباد بیشتر مشاغل نظیر تعمیرگاه، آپاراتی، کارواش و لوازم یدکی وسایل نقلیه در چند سال گذشته توسعه یافته‌اند که مهمترین دلیل آن عبور و مرور سوخت‌بران از جاده روستایی ساربوک به جکیگور (مرز پاکستان) می‌باشد. روستای حمیری که به عنوان یک روستای خدماتی در سطح منطقه شناخته می‌شود، در سال‌های اخیر سوخت‌بری و توسعه حمل و نقل منطقه باعث شده تا در این روستا نیز مشاغل فنی و خدماتی گسترش پیدا کند. براساس مصاحبه با ساکنان روستا بسیاری از آن‌ها قبلاً به سوخت‌کشی مشغول بوده‌اند و بعضی از این افراد در حال حاضر نیز از سوخت‌کشی (سوخت‌بری) به عنوان شغل دوم یاد می‌کنند. البته باید خاطر نشان کرد با بالا رفتن درآمد روستائیان از طریق سوخت‌بری و ساخت منازل مسکونی در روستاها و همچنین خرید و فروش، برخی از جوانان روستا به سایر مشاغل مرتبط با توسعه روستایی مشغول شده‌اند. به طوری که در چند سال اخیر بیشتر روستاهای بخش ساربوک دارای کارگاه بلوک‌زنی به دلیل توسعه کالبدی روستاها می‌باشند. همچنین بسیاری از روستائیان نیز تنها دلیل سوخت‌کشی را تامین نیازهای اولیه زندگی خود می‌دانند. به عنوان مثال اکثر روستائیان در روستای گهجن با اینکه به سوخت‌کشی مشغول می‌باشند، اما دارای کمترین امکانات زندگی بوده و سوخت‌کشی (سوخت‌بری) را تنها راه تامین نیازهای روزمره زندگی می‌دانند

نتیجه گیری

قاچاق پدیده‌ای است که بیشتر در مناطق مرزی رواج دارد. در ادبیات مربوط به این مسئله، پدیده قاچاق به کالای خاصی اختصاص ندارد. درحقیقت، طیف کالایی قاچاق بسیار گسترده است و قاچاق انسان، مواد مخدر، نفت، گازوئیل، اسلحه، دارو و مشروبات الکلی از مصادیق آن هستند؛ بنابراین، در هر جامعه انواع مختلفی از قاچاق وجود دارد که امروزه، یکی از انواع پر اهمیت آن، در برخی از نقاط ایران هم دیده می‌شود و آن، قاچاق سوخت است. انگیزه اصلی قاچاقچیان بزرگ و باندهای قاچاق، سود کلان اقتصادی است؛ اما قاچاقچیان خرده‌پا به دلیل بیکاری، فقر و اجبار به این وادی کشیده می‌شوند. باندهای بزرگ و قاچاقچیان کلان، بدون همکاری قاچاقچیان خرده‌پا کاری از پیش نمی‌برند؛ بنابراین، با ایجاد اشتغال پایدار و به تبع آن، کاهش فقر و فشار اقتصادی قاچاقچیان خرده‌پا از این کار بازداشته می‌شوند و به‌طور کلی هزینه قاچاق برای قاچاقچیان افزایش و میزان آن کاهش می‌یابد.

پژوهش حاضر با بررسی شرایط اقتصادی و اجتماعی به بررسی پیامدهای قاچاق سوخت در بخش ساربوک شهرستان قصرقند پرداخته است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که سوخت‌بری در منطقه؛ اگر چه باعث افزایش درآمد برای روستائیان شده ولی این درآمد حاصله باعث پس انداز مناسبی جهت توانمندی روستائیان نشده به طوری که از نگاه پاسخگویان سوخت‌بری تنها توانسته باعث تامین هزینه های روزانه زندگی و تامین مایحتاج روزانه ساکنان شود. خرید زمین‌های کشاورزی در اولویت سوم پیامدهای اقتصادی قرار دارد ولی تنها دلیل که می‌توان آن را به عنوان پیامد اقتصادی در قدرت خرید ساکنان دانست قیمت مناسب و ارزان زمین کشاورزی در این بخش به دلیل خشکسالی‌های اخیر دانست؛ چرا که بسیاری از ساکنان جهت دسترسی به خدمات و امکانات بیشتر به شهرهای ساربوک و قصرقند مهاجرت می‌کنند. البته باید خاطر نشان کرد که این تامین هزینه‌های زندگی برای ساکنان روستا به صورت کوتاه مدت می‌باشد و مشاغل کاذب نمی‌توانند تضمین شرایط اقتصادی مناسبی برای روستائیان در آینده باشد. بنا بر اظهارات مصاحبه‌شوندگان و همچنین، مشاهدات میدانی انجام شده در منطقه مورد مطالعه، در این ناحیه قبل از شکل‌گیری این پدیده، مشاغل موجود چندان رونقی نداشته‌اند و میزان توان خرید و فروش مردم خیلی کم به نظر می‌رسید و علت این امر، کمبود نقدینگی و وضعیت دشوار اقتصادی بوده است. بعد از شکل‌گیری و گسترش پدیده قاچاق سوخت، نقدینگی مردم نیز افزایش یافته است و به همین میزان، نیازهای جدیدی در آنها پدیدار شده و همین عامل باعث شده بعضی مشاغل هر چند کاذب به وجود بیایند و تا حدی از فشار موجود در اثر بیکاری، کاسته شود. قاچاق سوخت در شهرستان قصرقند، در ابعاد مختلف فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی پیامدهای مثبت و منفی زیادی داشته است. از لحاظ اقتصادی تأمین و ارتقاء معیشت افراد قاچاقچی و همچنین ایجاد مشاغل کاذب؛ از نظر افراد فعال، این مسئله پیامد مثبتی تلقی می‌شود و به دلیل بهبود نسبی اوضاع اقتصادی برخی ساکنان، به افزایش قدرت خرید، افزایش امیدواری و ایجاد حس رضایتمندی منجر می‌شود. از لحاظ بُعد اجتماعی؛ نتایج تحقیق نشان می‌دهد که ساکنان بیشتر ترجیح می‌دهند تا به کار کم زحمت مشغول شوند که این امر باعث تضعیف فرهنگ و روحیه کار در منطقه مورد مطالعه شده است.

مشاغل نظیر قاچاق سوخت، به‌خودی‌خود در جامعه ضداثرش محسوب می‌شوند؛ زیرا در دیدگاه عمومی در برابر هر تلاش جسمی و فکری باید درآمد مناسبی وجود داشته باشد و چنانچه گروهی در زمان اندک، درآمدی غیرمعارف و بیش از حد معمول داشته باشند، با واکنش اجتماعی روبه‌رو می‌شوند. از لحاظ فرهنگی وجود چنین مشاغلی تلاش و کوشش برای دستیابی به زندگی مناسب و مرفه را با رکود و ناامیدی روبه‌رو می‌کند؛ زیرا در چنین وضعیتی در فرهنگ عمومی جامعه، طرز تفکری غلبه خواهد یافت که سودآوری از هر طریق ممکن را ترویج می‌کند. در چنین اوضاعی انجام کار مفید و خدمتگزاری به جامعه و عموم

مردم، ارزشمند نخواهد بود و انگیزه کافی برای انجام کار مفید و صحیح ایجاد نخواهد شد. همچنین افزایش قاچاق در منطقه خود سبب بی اعتمادی و ناامنی در منطقه مورد مطالعه می‌شود.

خودروهای حامل سوخت، برای رهایی از چنگ قانون، در هنگام مواجهه با نیروهای امنیتی و انتظامی با استفاده از ترفند دودزا (دود خارج شده از آگزوز ماشین برای کاهش دید) و یا پاره کردن مشک‌های پلاستیکی و مواد سوختی را در جاده‌ها می‌ریزند که این امر، سطح معابر را لغزنده کرده و به تصادفات مختلف منجر می‌شود. قاچاقچیان، بدون رعایت قوانین و مقررات رانندگی می‌کنند و به دلیل عبور و مرور فراوان آنها بیشتر معابر و جاده‌های منطقه برای ساکنان آن، به مسیری ناامن و وحشتناک و دالان بالقوه مرگ تبدیل شده است. تردد خودروهای وانت، تویوتا و کامیون‌ها، مینی بوس و سایر خودروها بدون پلاک و بدون رعایت قوانین، حوادث و تصادفات جاده‌ای را به وجود آورده است. این امر یکی از ده‌ها پیامد ناگوار اجتماعی قاچاق سوخت نه تنها در بخش ساروبوک بلکه در تمام مناطق مرزی کشور می‌باشد.

از دیگر پیامدهای اجتماعی قاچاق سوخت در منطقه مورد مطالعه؛ توانمندی اقتصادی سران قاچاق می‌باشد، چرا که از درآمد قاچاق عده‌ای خاص سود قابل توجهی کرده و سایر سوخت‌بران تنها برای تعیین معیشت خود کار می‌کنند. این دسته از افراد نیز به شیوه‌های مختلف، سعی می‌کنند از این درآمدها استفاده کنند. به گفته بیشتر مصاحبه‌شوندگان، یکی از این روش‌ها؛ روی آوردن به مصرف کالاهای لوکس و تجملی یا به عبارت دیگر رفاه‌طلبی است؛ چنان‌که طبق اظهارات این افراد و همچنین مشاهدات انجام‌شده، این اشخاص به این مسائل گرایش پیدا می‌کنند؛ به دلیل داشتن توانایی مالی، خانه‌هایی به سبک جدید می‌سازند، به تجمل‌گرایی روی می‌آوردند و از لوازم خانگی لوکس، ماشین‌های گران‌قیمت و لباس‌های مارک‌دار استفاده می‌کنند. همان‌طور که نتایج نشان داد قاچاق سوخت باعث درآمد و پس انداز بالا برای روستائیان نشده بلکه روستائیان از این طریق بیشتر توانسته‌اند به بهبود کیفیت زندگی خود سر و سامان دهند و تنها قادر باشند نیازهای ضروری خود نظیر خوراک و پوشاک را تامین کنند. در صورتی که عده خاص در منطقه از سود کلان سوخت‌بری منفعت اقتصادی می‌برند. این امر نشان دهنده این مهم می‌باشد که با برنامه‌ریزی مناسب دولتمردان و اشتغال پایدار ساکنان این منطقه با داشتن حداقل درآمد برای تامین زندگی، دیگر به چنین مشاغلی روی نمی‌آورند.

در صورت عدم برنامه‌ریزی مناسب جهت اشتغال و کارآفرینی، قطعاً این پدیده روز به روز گسترده‌تر شده و جامعه محلی پدیده قاچاق سوخت را امری عادی می‌پندارند و در زمان بحران و بیکاری آن را فرصتی برای کسب درآمد دانسته و این کار برایشان به صورت فعالیتی اقتصادی و مقبول در آمده و آن را جرم یا تخلف تلقی نمی‌کنند. درحقیقت، آنها به نوعی درآمد حاصل از فعالیت قاچاق مواد سوختی را حق خودشان می‌دانند که آن را با زحمت کسب می‌کنند؛ بنابراین، زمانی که با آنها مقابله می‌شود و درصدی از بین بردن این پدیده هستند، مردم این حرکت آنها را نوعی بی‌عدالتی و ظلم در حق خود می‌دانند و در نتیجه، احساس بدبینی نسبت به نهادهای دولتی و انتظامی در آنها تقویت می‌شود و آنها را دشمنی می‌دانند که می‌خواهد آنها را از بین ببرد.

اگر چه نتایج پژوهش نشان می‌دهد که قاچاق سوخت باعث کاهش سرقت و بزهکاری شده است و در حال حاضر کلاهبرداری در بین قاچاقچیان کمتر است، اما کم کم با ورود سایر افراد از دیگر نقاط برای کسب درآمد در درازمدت پیامدهایی را برای منطقه مورد مطالعه خواهد داشت. از جمله پیامدهای اجتماعی که در درازمدت می‌تواند به وسیله سوخت‌بری گریبان‌گیر ساکنان منطقه شود؛ رشد روحیه قانون‌گریزی، تضعیف فرهنگ کار، افزایش ناامنی ترافیکی و افزایش مرگ و میرها (با مرگ یکی از اعضای خانواده که نان‌آور خانواده است، ضربه سخت و جبران‌ناپذیری بر پیکره خانواده وارد می‌شود) که در طی گذشت زمان این خسارتها بیشتر نیز خواهد شد. اگر چه نتایج این پژوهش در بعد اقتصادی نوید بخش پیامدهای اقتصادی نسبتاً مثبتی می‌باشد اما نباید از نتایج اجتماعی منفی و حتی در درازمدت از پیامدهای اقتصادی منفی غافل شد. در نهایت، مواجهه با پدیده

قاچاق، از جانب دولت و ساختارهای انتظامی بدون در نظر گرفتن نقش، جایگاه و فرهنگ بومیان منطقه، چندان مؤثر نخواهد بود و چه بسا به تقویت قاچاق نیز منجر شود. پدیده‌های حساس و پیچیده‌ای چون قاچاق، بیش از پیش به نگاهی مردم‌مدار، غیرتحکمی و سوژه‌محور نیاز دارند و با مشارکت مردم محلی ساماندهی می‌شوند. نتایج تحقیق در زمینه اینکه قاچاق تاثیر زیادی بر بهبود و افزایش درآمد و اشتغال روستایی داشته با پژوهش کهنه‌پوشی و جلالیان (۱۳۹۲) که اشاره شد قاچاق موجب اثرات مثبت زمینه‌های اشتغال و درآمد تاثیرگذار بوده، همخوانی دارد. همچنین نتایج پژوهش با نتایج امان‌پور و فرهنگ (۱۳۹۳) که عامل اقتصادی را مؤثرترین عامل در ایجاد انگیزه و گرایش به فعالیت‌های غیرقانونی می‌دانند همخوانی دارد. همچنین نتایج این تحقیق که بیکاری و محرومیت در منطقه را از عوامل گرایش به قاچاق می‌داند با نتایج سهیلی و همکاران (۱۳۹۹) مطابقت دارد. در نهایت باید گفت که جهت بهبود وضعیت موجود در منطقه مورد مطالعه، راهکارهای زیر ضروری است:

- با توجه به اینکه بیکاری از عوامل اصلی گسترش قاچاق در منطقه است؛ توسعه مشاغل پایدار کشاورزی در بخش ساربوک و توجه به قابلیت‌ها و تنگناها در زمینه اشتغال پایدار مانند تولید میوه‌های گرمسیری بخصوص ارقام مختلف انبه، توسعه گردشگری (طبیعت‌گردی و بومگردی)، آبی‌پروری در ساحل رودخانه کاجو، پرورش و فرآوری گیاهان دارویی بومی، تولیدات صنایع دستی، زنبورداری و تولید عسل ارگانیک و از این قبیل پیشنهاد می‌شود.

- با توجه به عدم وجود تجارت رسمی در این منطقه از طریق بازارچه‌ها یا گذرگاه‌های مرزی؛ استفاده از ظرفیت‌های اقتصادی مرز به وسیله قانون‌مندی تجارت و ساماندهی گذرگاه‌های مرزی (ایجاد و توسعه بازارچه‌های چمدانی، قانونمندی تجارت از مرز برای مرزنیسان در شرایط خشکسالی و نبود کار) پیشنهاد می‌شود.

- با توجه به اینکه روستاییان منطقه از پیامدهای منفی قاچاق و... اطلاع چندانی ندارد؛ لزوم توجه به پیامدهای اجتماعی پدیده قاچاق و آموزش روستاییان در جهت کاهش این پیامدها در نواحی روستایی مورد مطالعه ضروری است.

حامی مالی

حمایت مالی از این پژوهش از طرف دانشگاه سیستان و بلوچستان، دانشکده جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی در قالب پژوهانه پاياننامه دانشجویی نویسنده اول و همچنین پژوهانه برای سایر نویسندگان انجام شده است.

سهام نویسندگان

نویسندگان در انجام این پژوهش سهم برابر دارند.

تضاد منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند، هیچ تضاد منافی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

تقدیر و تشکر

بنا به اظهار نویسنده مسئول، مقاله مستخرج از پایان نامه کارشناسی ارشد است.

منابع

- ۱) ابونوری، اسماعیل؛ جعفری صمیمی؛ احمد و محنت فر، یوسف (۱۳۸۵). ارزیابی آثار اقتصادی یارانه بنزین بر میزان مصرف آن در ایران، یک تحلیل تجربی (۱۳۵۰-۱۳۸۲) جستارهای اقتصادی، ۳(۵)، ۳۳-۵۸.
- ۲) پایگاه داده های علوم زمین کشور. (۱۴۰۱). لایه های رقومی کشور، سازمان زمین شناسی کشور.
- ۳) پرتال استانداری سیستان و بلوچستان. (۱۳۹۹). معرفی شهرستان های استان سیستان و بلوچستان، شهرستان قصرقد <https://www.sbportal.ir/>.
- ۴) حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۹۳). مقدمه ای بر روش تحقیق در علوم انسانی، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه ها (سمت)، مرکز تحقیق و توسعه علوم انسانی، تهران، ایران.
- ۵) خضرزاده، اسعد؛ سلیمانی، مسعود و رضویان، محمدتقی (۱۳۸۹). بررسی قاچاق کالا از مرزهای دریایی جنوب ایران، تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۵(۱۸): ۸۴-۶۷.
- ۶) دالایی، مجید؛ قره داغی، جبار و عباسی، سینا (۱۳۹۴). بررسی علل و پیامدهای اقتصادی قاچاق کالا در ایران و راهکارهای رویارویی و مبارزه با آن، دومین کنفرانس بین المللی آینده پژوهی، مدیریت و توسعه اقتصادی، مشهد. صص ۱۴-۱.
- ۷) درخشانی، فاطمه (۱۴۰۲). عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت و راه های پیشگیری از آن، نشریه آراء، ۶(۱۶): ۳۰-۶۱.
- ۸) دینی ترکمانی، علی (۱۳۸۵). «یارانه ها، رشد و فقر»، مجموعه مقالات همایش اقتصاد یارانه، تهران: وزارت بازرگانی، انتشارات دانشگاه امام صادق، تهران، ۱: ۳۶۹-۳۸۲.
- ۹) دهخدا، علی اکبر (۱۳۷۳). لغتنامه دهخدا، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، ۱۵ جلد، ۶۷۲۶۵.
- ۱۰) رئیسی، محمد؛ جعفری نژاد، مسعود و شفیعی، اسماعیل (۱۳۹۹). نقش نیروی انتظامی در مبارزه با قاچاق سوخت و بهبود آن، فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، ۱۶(۵۰): ۱۵۲-۱۲۷.
- ۱۱) امان پور، سعید و فرهمند، قاسم (۱۳۹۳). ارزیابی مهم ترین عوامل مؤثر بر قاچاق کالا و سوخت در مناطق مرزی (نمونه موردی: دهستان مرگور)، پژوهش نامه مطالعات مرزی، ۲(۱): ۲۲-۱.
- ۱۲) سهیلی، کیومرث؛ فلاحتی، علی و سرخوندی، مهناز (۱۳۹۹). بررسی عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت: مطالعه موردی شهر جویانرود، اقتصاد پنهان، ۳۰: ۱۸۹-۱۴۵.
- ۱۳) ظهیری نیا، مصطفی؛ رستگار، یاسر؛ نیکخواه، هدایت ... و بهرامی، سمیره (۱۳۹۶). تحلیل کیفی پیامدهای اجتماعی-اقتصادی پدیده قاچاق سوخت در شهرستان میناب، پژوهش های راهبردهای مسائل اجتماعی، ۴(۱۶): ۳۴-۱۹.
- ۱۴) علی اکبری، محمدحسین (۱۳۹۳). دستهای پشت پرده قاچاق، روزنامه جام جم، تهران. شماره ۴۱۸۹.
- ۱۵) قلی زاده، سیدابراهیم؛ علی پور، عباس و ذوقی بارانی، کاظم. (۱۳۸۹). علل و پیامدهای قاچاق کالا در ایران پس از انقلاب اسلامی، فصلنامه دانش انتظامی، ۱۲(۴): ۱۴۲-۱۰۹.
- ۱۶) کهنه پوشی سیدهدادی و جلالیان، حمید. (۱۳۹۲). تاثیر قاچاق کالا بر اقتصاد روستاهای مرزی مورد: بخش خاو و میرآباد شهرستان مریوان، جغرافیا و توسعه، ۱۱(۳۲): ۷۴-۶۶.
- ۱۷) میرمحمدی، محسن. (۱۳۸۲). تأثیر متقابل اقتصاد زیرزمینی و امنیت اقتصادی، انتشارات دانشگاه مالی دفاع ملی، تهران. ایران.
- ۱۸) یعقوبی، اسماعیل و راحیل، ...بخش. (۱۳۹۱). بررسی عوامل قاچاق سوخت و راهبردهای پیشگیری از آن در شهرهای مرزی استان سیستان و بلوچستان، همایش ملی شهرهای مرزی و امنیت؛ چالشها و رهیافتهای زاهدان، ۱۱-۱.
- 19) Abdull Manap, Mohd Rashidi., Ananthly Retnam, Norizah Abdul Rahman, Nurul Ain Mohammed, Nurul Zulaikha Rozlan, Hui Juen Sew, Ramizah Azis, Noor Hafzalinda Hamzah, Philipp Weller. (2026). Forensic differentiation of Malaysia biodiesel and illicit fuels using GC-FID and GC-MS techniques, Fuel, Volume 406, Part B, 137037, ISSN 0016-2361, <https://doi.org/10.1016/j.fuel.2025.137037>.
- 20) Adiputra, Yudha Trinoegraha, Suadi, Ayu Pratiwi, Andi Sandi Antonius Tabusassa Tonralipu. (2024). Caught in the net: Unravelling policy challenges and smuggling dynamics in Indonesia's puerulus exploitation, Marine Policy, Volume 169, 106336, ISSN 0308-597X, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2024.106336>.
- 21) Arovuori, K., and Kola, J. (2005). Policies and measures for multifunctional agriculture: expert's insight. International Food and Agribusiness Management Review, 8(3): 21-51. https://www.researchgate.net/publication/23509640_Multifunctional_Policy_Measures_for_Multifunctional_Agriculture

- 22) Dad pay, A. 2020. An analysis of fuel smuggling in the middle east as a single multinational market, *Journal of Industry, Competition and Trade* volume, 20 :643–656. <https://doi.org/10.1007/s10842-020-00340-6>.
- 23) Farzammehr, Mohadeseh Alsatat, Moradi, Saadolah. 2024. Classical and Spatial Cluster Analysis of Smuggling in Iranian Provinces, *Regional Science Policy & Practice*, Volume 16, Issue 2, 12609, ISSN 1757-7802, <https://doi.org/10.1111/rsp3.12609>.
- 24) Fauna, P. 2019. Tunisia's economy threatened by fuel smuggling, *Journal of Economic Systems*, (42): 143-165. <https://enactafrica.org/enact-observer/tunisi-as-economy-threatened-by-fuel-smuggling>
- 25) Fehrest, Z. 2010. Legislative approaches towards human trafficking in pre-versus post-islamic revolution. *Iran and caucasus*.14 (2): 431– 447. <https://doi.org/10.1163/157338410X12743419190548>.
- 26) Molazadeh, H. 2019. Fuel Smuggling in Iran: A Strange Narrative, *Journal of National Energy and World Trade*. 12-32. <https://financialtribune.com/articles/energy/101347/fuel-smuggling-in-iran-a-strange-narrative>
- 27) Nasri, M. 2019. Trackling illegal fuel trade in the Philippines, smuggling prevention, *Fuel Integrity Programs*. 1121-1135. <https://www.sgs.com/en/2018-annual-report/grid/smuggling-prevention>
- 28) Tamura, Y. 2010. Migrant smuggling. *Journal of Public Economics*, (94): 540–548. Tamura, Yuji, *Migrant Smuggling* (February 19, 2010). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=1576974>.
- 29) Villous, B. 2020. Does the fuel label mark the end of fuel smuggling in Africa? *Journal of Economic Systems*, (32): 33-45. <https://fraser.stlouisfed.org/title/press-releases-united-states-department-treasury-6111/volume-355-587198/fulltext>.
- 30) Abounouri, E., Jafari-Samimi, A., & Mohnatfar, Y. (2006). An evaluation of the economic effects of gasoline subsidies on its consumption in Iran: An empirical analysis (1971–2003). *Economic Essays*, 3(5), 33–58. (Persian)
- 31) National Geoscience Database of Iran. (2022). Digital layers of Iran. Geological Survey of Iran.
- 32) Sistan and Baluchestan Governorate Portal. (2020). Introduction to the counties of Sistan and Baluchestan Province: Qasr-e Qand County. <https://www.sbportal.ir/> (Persian)
- 33) Hafeznia, M. R. (2014). An introduction to research methodology in the humanities. SAMT Publishing, Tehran, Iran. (Persian)
- 34) Khezrzadeh, A., Soleimani, M., & Razavian, M. T. (2010). An investigation of goods smuggling across the southern maritime borders of Iran. *Applied Research in Geographical Sciences*, 15(18), 67–84. (Persian)
- 35) Dalaei, M., Qaradāghi, J., & Abbasi, S. (2015). An analysis of the causes and economic consequences of goods smuggling in Iran and strategies for combating it. *Proceedings of the 2nd International Conference on Futures Studies, Management, and Economic Development, Mashhad*, 1–14. (Persian)
- 36) Derakhshani, F. (2023). Factors influencing fuel smuggling and strategies for its prevention. *Ara Journal*, 6(16), 30–61. (Persian)
- 37) Dini-Torkamani, A. (2006). Subsidies, growth, and poverty. In *Proceedings of the Subsidy Economics Conference* (Vol. 1, pp. 369–382). Ministry of Commerce; Imam Sadiq University Press. (Persian)
- 38) Dehkhoda, A. A. (1994). *Dehkhoda Dictionary* (Vols. 1–15). University of Tehran Press. (Persian)
- 39) Raeisi, M., Jafari-Nejad, M., & Shafiei, E. (2020). The role of law enforcement in combating fuel smuggling and improving its effectiveness. *Political Science*, Islamic Azad University of Karaj, 127–152. (Persian)
- 40) Amanpour, S., & Farahmand, Q. (2014). Assessment of key factors influencing goods and fuel smuggling in border regions: A case study of Margour Rural District. *Border Studies Research Journal*, 2(1), 1–22. (Persian)
- 41) Soheili, K., Falahati, A., & Sarkhondi, M. (2020). Factors influencing fuel smuggling: A case study of Javanrud City. *Hidden Economy*, 30, 145–189. (Persian)
- 42) Zohiri-Nia, M., Rastegar, Y., Nikkhah, H., & Bahrami, S. (2017). A qualitative analysis of the socio-economic consequences of fuel smuggling in Minab County. *Strategic Research on Social Issues*, 4(16), 19–34. (Persian)
- 43) Ali-Akbari, M. H. (2014). The hidden hands behind smuggling. *Jam-e Jam Newspaper*, Issue 4189.
- 44) Qolizadeh, S. E., Alipour, A., & Zoqi-Barani, K. (2010). Causes and consequences of goods smuggling in Iran after the Islamic Revolution. *Law Enforcement Knowledge Quarterly*, 12(4), 109–142. (Persian)
- 45) Kohnehposhi-Seyyedhadi, & Jalalian, H. (2013). The impact of goods smuggling on the economy of border villages: Case study of Khav and Mirabad District, Marivan County. *Geography and Development*, 11(32), 66–74. [Persian]
- 46) Mirmohammadi, M. (2003). The interaction between the underground economy and economic security. National Defense Financial University Press, Tehran, Iran. [Persian]
- 47) Yaghoubi, E., & Rahil, A. (2012). An investigation of factors influencing fuel smuggling and strategies for its prevention in the border cities of Sistan and Baluchestan Province. *National Conference on Border Cities and Security: Challenges and Approaches*, Zahedan, 1–11. [Persian]