



دیدگاه

موضوع: یارانه حامل های انرژی، آثار و تبعات

تهیه کننده: زورار پرمه

شماره: ۸۷۸

تاریخ: ۱۳۹۸/۰۹/۳۰

الف-مقدمه:

درباره ضرورت اصلاح قیمت سوخت ۴ دلیل: ۱- اختلاف قیمت سوخت با قیمت های منطقه و جهانی و فشار بر بودجه دولت، ۲- تشدید قاچاق سوخت، ۳- افزایش شدید مصرف سوخت و ۴- آلودگی محیط زیست، مطرح می شود. با این وجود، دولت در اصلاح قیمت سوخت با مشکلات زیادی روبرو است. مهمترین مانع دولت در این امر اثرات تورمی اصلاح قیمت سوخت و نیز افزایش مستقیم و غیرمستقیم هزینه های خانوارها است که در دو سال اخیر با افزایش شدید نرخ ارز و تضعیف بودجه خانوار مشکل تر نیز شده است. از سوی دیگر یکی از منابع مهم تامین یارانه ها در ایران، درآمدهای نفتی کشور می باشد. از این رو، در سال هایی که وضعیت فروش (حجم و قیمت صادرات نفت) مناسب بوده، کشور با تنگنای مالی چندانی مواجه نبوده است، اما از سال ۱۳۹۷ و با خروج آمریکا از برجام و اعمال تحریم های شدید و محدودیت صادرات نفت و عدم برگشت منابع ارزی آن و همزمان با جهش شدید نرخ ارز، تنگنای تامین مالی یارانه ها برای دولت به چالش اساسی تبدیل شده است.

از طرفی، دولت ها نیز دریافته اند که پرداخت یارانه به شیوه عام و فراگیر راه مناسبی برای حمایت از اقشار آسیب پذیر نیست و به دلیل مصرف بیشتر کالاهای حمایت شده توسط خانوارهای دهک های بالایی، خصوصاً در مورد بنزین، برخورداری منافع این گروه بسیار بیشتر از گروه های فقیر جامعه است. برخی تحلیل گران معتقدند که اصلاح یارانه ها نه تنها برای بهبود کارایی، ضروری است، بلکه برای تامین مالی رشد اقتصادی کشورهای فقیر و رهاسازی منابع برای ارایه خدمات اجتماعی ضروری به افراد کم درآمد، لازم است. اما در نظر گرفتن مسائل سیاسی و ملاحظات اقتصادی و اجتماعی، در طراحی، اجرا و یا اصلاح قیمت ها ضروری هستند. لازم به ذکر است بین حذف سریع یارانه ها و خودداری از آثار زیانبار آن بر افراد کم درآمد ارتباط وجود دارد. تعدیل یکباره قیمت ها و حذف یارانه ها هر چند منجر به تصحیح انحراف در تخصیص منابع می گردد، اما کاهش استاندارد زندگی بویژه برای خانوارهای کم درآمد را نیز به دنبال دارد.

ب- یافته کشورها در هدفمندی یارانه ها:

تجارب بین المللی، درس های مفیدی برای ادامه اصلاح یارانه ها فراهم نموده تا با رعایت آنها و بویژه مسائل سیاسی و اجتماعی بتوان به روند آرام اصلاح یارانه ها اقدام کرد. از جمله:

۱- انتخاب زمان مناسب برای اصلاح یارانه های مصرف کننده: زمان اصلاح یارانه ها بسیار مهم است و دولت ها زمانی در کاهش یارانه ها موفق عمل خواهند کرد که اقتصاد در وضعیت مناسبی باشد. برای مثال رشد بالای تولید ناخالص داخلی، ثبات مالی، شرایط مناسب سیاسی و متأسفانه اصلاح یارانه ها در وضعیت فعلی از این شرایط برخوردار نبوده است.

۲- بهبود هدفمندی: براساس تجربیات کشورها، هدفمندی مناسب تر، هزینه های پرداخت یارانه عام را کاهش می دهد. متأسفانه هم در گام اول هدفمندسازی، پرداخت یارانه به صورت عام به همه خانوارها صورت گرفت و هم دولت معیار مناسبی برای تشخیص خانوارها نداشت.

۳- در نظر گرفتن عوامل سیاسی: به علت طبیعت بالقوه آشوب های انفجاری حذف یارانه، سیاستگذاران ملتزم به استفاده از روش های تدریجی افزایش قیمت و مدیریت مناسب اجرای اصلاحات هستند.

۴- استفاده مناسب تر از پس اندازهای ایجاد شده در بخش های اجتماعی: براساس نیاز هر کشور، پس انداز حاصل از کاهش یارانه ها می تواند به بخش هایی تخصیص یابد که با فقرا در ارتباط هستند. در کشورهایی که فاقد استراتژی های جامع کاهش فقر هستند، منابع حاصل از کاهش یارانه ها باید در مواردی نظیر بهبود آموزش، خدمات بهداشتی و زیرساخت هایی سرمایه گذاری شود که فقرا را هدف قرار می دهند.

ج- هدفمندسازی یارانه حامل های انرژی در ایران- آثار و تبعات:

هر چند هدفمندسازی یارانه ها در سال ۱۳۸۹ با سه هدف: ۱- اصلاح ساختار تولید، ۲- مدیریت مصرف انرژی و ۳- توزیع عادلانه یارانه ها انجام شد، در عمل مسائلی پیش آمد که تحقق این قانون را با مشکل مواجه نمود. اولین انحراف از قانون مذکور، پرداخت یارانه به تمام گروه ها و خانوارهای ایرانی به صورت عام بود که اساساً با هدفمندسازی یارانه ها متفاوت بود. انحراف دیگر، عدم پرداخت سهم ۳۰ درصدی منابع حاصل از هدفمندسازی به بخش تولید بود. انحراف دیگر وابسته نمودن نرخ حامل های انرژی به قیمت فوب خلیج فارس و در نتیجه دخیل نمودن نرخ ارز در نوسانات آن بود.

در سال جاری به دلیل کاهش درآمدهای ارزی ناشی از کاهش فروش نفت و همچنین ایجاد فشار اقتصادی روی بخش اعظم خانوارهای کشور، دولت با هدف تامین منابع مالی برای کمک و حمایت از اقشار آسیب پذیر جامعه، اقدام به افزایش قیمت بنزین نمود. هر چند دولت مطابق تبصره ۱۴ قانون بودجه سال ۱۳۹۸ موظف بود یارانه دهک های پردرآمد را در سال جاری حذف نماید. نکته اساسی در اجرای این



دیدگاه

سیاست، حالت شوک درمانی و عدم توجه به سایر مولفه های اقتصادی است. دلیل افزایش شکاف قیمت داخلی حامل های انرژی با قیمت فوب خلیج فارس، جهش بالای نرخ ارز در سال ۱۳۹۷ و همچنین تثبیت قیمت حامل ها در سال های اخیر بوده است. دامنه تغییرات قیمت فوب خلیج فارس چندان بالا نیست و آنچه باعث شده است که حجم یارانه های پنهان دولت را افزایش نشان دهد، نرخ ارز است. بعلاوه تثبیت قیمت منجر به افزایش مصرف بنزین از حدود ۶۱ میلیون لیتر در روز در سال ۱۳۸۹ به بیش از ۹۰ میلیون لیتر در روز در سال ۱۳۹۸ شده است که افزایش مصرف، تبعات بعدی از جمله عدم کفاف تولید داخل و افزایش واردات و نیز آلودگی هوا را به همراه دارد.

د-بررسی پیامدها:

یکی از بحث های مهم هر سیاست، سنجش تبعات اقتصادی آن است. در زمینه سیاست اصلاح قیمت سوخت ابتدا باید مشخص باشد که آیا هدف ما از این سیاست کسب درآمد، کاهش مصرف، کاهش قاچاق و یا توزیع عادلانه تر درآمد می باشد. همچنین باید از نظر سیاسی، زمانی این طرح اجراء شود که سرمایه اجتماعی و تاب آوری اقتصادی در سطح بالایی باشد. در مجموع در شرایط فعلی به نظر می رسد که دولت باید متناسب با هر یک از حامل های انرژی و بخش های مصرف کننده آن سناریوهای مناسبی داشته باشد.

در جدول (۱) بر اساس ماتریس حسابداری اجتماعی سال ۱۳۹۰ آثار افزایش قیمت بنزین در ۶ سناریو^۱ بررسی شده است. مطابق این جدول:

- ۱- نرخ رشد قیمت کالاها و خدمات^۲ از حدود ۴ درصد در سناریوی اول تا ۱۳/۸ درصد در سناریو ششم، افزایش می یابد. این نتایج را مطالعات دیگر نیز تایید می کنند. بیشترین افزایش قیمت به بخش های حمل و نقل مربوط می باشد. بخشی از این آثار به سیاست های دولت در حوزه حمل و نقل برمی گردد. برای نمونه توجه به تولید وسایل نقلیه با پایه گازسوز چندان در برنامه دولت نبوده است (تولید سالانه خودروهای سواری گاز سوز از ۱۲۲ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۳ به حدود ۱۰۰ هزار در سال ۱۳۹۶ رسید، در حالی که تولید سالانه خودروهای بنزینی از ۸۳۰ هزار به ۱/۳ میلیون دستگاه در این دوره افزایش یافت). از سوی دیگر بخش اعظم حمل و نقل کالاهای درون شهری و بین شهری توسط وانت و کامیونت های بنزینی (به ترتیب ۶۸ و ۵۸ درصد آنها بنزین سوز هستند) صورت می گیرد.
- ۲- در مجموع میزان افزایش شاخص هزینه زندگی^۳ خانوارهای روستایی نسبت به خانوارهای شهری بیشتر است. بخشی از این افزایش به دلیل فقدان حمل و نقل عمومی در مناطق روستایی و اتکای بیشتر آنها به خودروهای سواری است. از این رو در اجرای این سیاست، آسیب پذیری خانوارهای روستایی از خانوارهای شهری بیشتر است.
- ۳- اثر این سیاست بر افزایش شاخص هزینه زندگی در خانوارهای پردرآمد بیشتر از خانوارهای کم درآمد است، به طوری که میزان افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول شهری از ۲/۲ درصد در سناریوی اول به ۷/۶ درصد در سناریوی ششم تغییر می کند، در حالی که این شاخص برای دهک دهم از ۳/۰۸ به ۱۰/۶ درصد برای سناریوی اول تا ششم تغییر می کند. زیرا دهک های پایین درآمدی نسبت افراد دارای خودروی شخصی از دهک های درآمدی بالا کمتر است. بنابراین انتظار می رود این نرخ برای دهک های پایین کمتر باشد. بر اساس آمارهای موجود تنها ۱۰ درصد دهک اول جامعه کشور از خودرو برخوردار است، در حالی که این رقم برای دهک دهم بیش از ۹۵ درصد است، اما نکته اساسی در این است که دهک های بالای درآمدی به دلیل در اختیار داشتن کالاهای سرمایه ای و حضور پررنگ در بازار املاک و مستغلات و ... همزمان با افزایش تورم در جامعه، قیمت دارایی های آنها نیز افزایش می یابد، در حالی که برای خانوارهای دهک پایین این قضیه صادق نیست.
- ۴- نکته حایز اهمیت اینکه، اثرگذاری این سیاست بر دهک های میانی از دهک دهم بیشتر است، به طوری که هزینه خانوارهای شهری از دهک اول تا نهم افزایشی است و پس از آن (در دهک دهم) کاهش می یابد. بعلاوه میزان افزایش دهک های بالایی در مقایسه با دهک های میانی نیز چندان بیشتر نیست. علت این امر به کم بودن سهم بنزین در هزینه دهک های بالایی در مقایسه با دهک های میانی برمی گردد؛ به طوری که سهم هزینه بنزین در دهک دهم حدود ۱/۶۱ درصد کل هزینه ها است، در حالی که در دهک سوم (۱/۶۸٪)، دهک چهارم (۱/۸۹٪)، دهک پنجم (۱/۹۳٪)، دهک ششم (۲/۰۳٪)، دهک هفتم (۲/۰۶٪)، دهک هشتم (۲/۱۱٪) و دهک نهم (۲/۰۴٪) است.

^۱-افزایش قیمت در این سناریوها بر اساس میانگین وزنی قیمت سهمیه ای و قیمت آزاد محاسبه شده است. برای مثال در سناریوی اول فرض بر این است که خانوار ۶۰ لیتر بنزین سهمیه ای (قیمت ۱۵۰۰۰ ریال) و ۲۰ لیتر بنزین آزاد (قیمت ۳۰۰۰۰ ریال) در ماه مصرف می کند.

^۲-در ماتریس حسابداری اجتماعی چون فعالیتهای تولیدی وجود دارند، بنابراین قیمت تولیدکننده به دست می آید که با شاخص تورم متفاوت است.

^۳-شاخص هزینه زندگی یعنی افزایش قیمت سبد مصرفی کالا و خدماتی که توسط خانوارها مصرف می کنند.



دیدگاه

۵- در دهک های روستایی نیز اثرگذاری در دهک های بالا بیشتر از دهک های پایین درآمدی است. شاخص هزینه زندگی در دهک اول از ۲/۸ درصد به ۹/۶ درصد در سناریوی اول تا ششم افزایش می یابد؛ در حالی که در دهک دهم از ۳/۸ به ۱۳ درصد خواهد رسید، اما اثرگذاری این سیاست بر دهک های میانی بیشتر از دهک دهم است.

جدول (۱). بررسی سناریوهای مختلف افزایش قیمت بنزین با استفاده از ماتریس حسابداری اجتماعی سال ۱۳۹۰

سناریو ششم (قیمت ۳۰۰۰۰ ریال)	سناریو پنجم (قیمت ۲۲۵۰۰ ریال)	سناریو چهارم (قیمت ۲۱۸۱۸ ریال)	سناریو سوم (قیمت ۲۱۰۰۰ ریال)	سناریو دوم (قیمت ۲۰۰۰۰ ریال)	سناریو اول (قیمت ۱۸۷۵۰ ریال)	شرح
	میانگین (۶۰ لیتر ۶۰+۱۵۰۰۰ لیتر ۳۰۰۰۰ لیتر)	میانگین (۶۰ لیتر ۵۰+۱۵۰۰۰ لیتر ۳۰۰۰۰ لیتر)	میانگین (۶۰ لیتر ۴۰+۱۵۰۰۰ لیتر ۳۰۰۰۰ لیتر)	میانگین (۶۰ لیتر ۳۰+۱۵۰۰۰ لیتر ۳۰۰۰۰ لیتر)	میانگین (۶۰ لیتر ۲۰+۱۵۰۰۰ لیتر ۳۰۰۰۰ لیتر)	
۱۳,۸۲	۵,۷۶	۵,۴۴	۵,۰۷	۴,۶۱	۴,۰۳	میانگین رشد شاخص قیمتها
۷,۵۸	۳,۱۶	۲,۹۸	۲,۷۸	۲,۵۳	۲,۲۱	دهک اول شهری
۷,۹۵	۳,۳۱	۳,۱۳	۲,۹۲	۲,۵۶	۲,۳۲	دهک دوم شهری
۸,۴۲	۳,۵۱	۳,۳۱	۳,۰۹	۲,۸۱	۲,۴۶	دهک سوم شهری
۸,۶۲	۳,۵۹	۳,۳۹	۳,۱۶	۲,۸۷	۲,۵۱	دهک چهارم شهری
۹,۱۸	۳,۸۳	۳,۶۱	۳,۳۷	۳,۰۶	۲,۶۸	دهک پنجم شهری
۹,۷۱	۴,۰۴	۳,۸۲	۳,۵۶	۳,۲۴	۲,۸۳	دهک ششم شهری
۱۰,۰۷	۴,۱۹	۳,۹۶	۳,۶۹	۳,۳۶	۲,۹۷	دهک هفتم شهری
۱۰,۸۰	۴,۵۰	۴,۲۵	۳,۹۶	۳,۶۰	۳,۱۵	دهک هشتم شهری
۱۱,۵۶	۴,۸۲	۴,۵۵	۴,۲۴	۳,۸۵	۳,۳۷	دهک نهم شهری
۱۰,۵۶	۴,۴۰	۴,۱۵	۳,۸۷	۳,۵۲	۳,۰۸	دهک دهم شهری
۹,۶۰	۴,۰۰	۳,۷۸	۳,۵۲	۳,۲۰	۲,۸۰	دهک اول روستایی
۱۰,۹۹	۴,۵۸	۴,۳۲	۴,۰۳	۳,۶۶	۳,۲۱	دهک دوم روستایی
۱۱,۶۸	۴,۸۷	۴,۶۰	۴,۲۸	۳,۸۹	۳,۴۱	دهک سوم روستایی
۱۱,۹۹	۵,۰۰	۴,۷۲	۴,۴۰	۴,۰۰	۳,۵۰	دهک چهارم روستایی
۱۲,۴۷	۵,۱۹	۴,۹۰	۴,۵۷	۴,۱۶	۳,۶۴	دهک پنجم روستایی
۱۳,۱۸	۵,۴۹	۵,۱۸	۴,۸۳	۴,۳۹	۳,۸۴	دهک ششم روستایی
۱۳,۲۲	۵,۵۱	۵,۲۰	۴,۵۸	۴,۴۱	۳,۸۶	دهک هفتم روستایی
۱۴,۲۵	۵,۹۴	۵,۶۰	۵,۲۲	۴,۷۵	۴,۱۶	دهک هشتم روستایی
۱۳,۹۰	۵,۷۹	۵,۴۷	۵,۱۰	۴,۶۳	۴,۰۵	دهک نهم روستایی
۱۳,۰۱	۵,۴۲	۵,۱۲	۴,۷۷	۴,۳۴	۳,۷۹	دهک دهم روستایی

ماخذ: یافته های تحقیق

نکات کلیدی:

با توجه به موارد فوق در خصوص هدفمندسازی و افزایش قیمت حامل های انرژی موارد زیر پیشنهاد می شود:

- اصلاح یارانه ها باید با ملاحظات مالی، تهیه ابزارهای حمایت اجتماعی و ظرفیت های اجرایی مناسب، حمایت سیاسی، انتخاب زمان مناسب برای اصلاح یارانه ها، بهبودی هدفمندی، در نظر گرفتن عوامل اجتماعی و سیاسی و استفاده مناسب تر از پس اندازهای مالی در بخش های اجتماعی صورت گیرد. بعلاوه انتقال شفاف اطلاعات به افکار عمومی و تشریح جزئیات اجرا و اقناع افکار عمومی می تواند در همراهی مردم نقش مهمی ایفا کند. از این رو، تدوین برنامه ای برای شفاف سازی پیش از اجرا امری ضروری است حتی تجربه سایر کشورها نیز این امر را تایید کرده است.
- از گذشته قیمت بنزین در کشور به عنوان یک شاخص ذهنی قلمداد شده و افزایش قیمت آن، قیمت سایر کالاها و خدمات را تحت تاثیر قرار داده است. از این رو افزایش شدید و شوک درمانی قیمت آن، پیشنهاد نمی شود.
- شوک درمانی قیمت حامل های انرژی و بویژه بنزین بیشتر با هدف پرکردن شکاف کسری بودجه دولت انجام می شود و با گذر از این مرحله، اصلاحات رها خواهد شد. در این مرحله اساسا کل درآمد دولت، صرف پرداخت های جبرانی به خانوارها شده و عملا دولت در بخش های دیگر اصلاحاتی را نیز انجام نخواهد داد.



دیدگاه

- ۴- ضروری است دولت بحث بنزین و سایر حامل های انرژی را در چارچوب جامعی که هر دو طرف عرضه و تقاضا را پوشش دهد، مدنظر قرار دهد. متأسفانه دولت در این زمینه همواره آسان ترین مسیر را که افزایش قیمت است بدون در نظر گرفتن سایر شرایط پیش برده است. در این زمینه باید موارد زیر مورد توجه قرار گیرد:
 - ✓ در نظر گرفتن خانوارهای فاقد خودرو: بر اساس اطلاعات بانک مرکزی بیش از ۵۰ درصد از خانوارهای ایرانی فاقد اتومبیل هستند و این خانوارها معمولاً در دهک های پایین درآمدی قرار دارند. این گروه از خانوارها از منافع قیمت پایین و سهمیه بنزین برخوردار نخواهند بود.
 - ✓ در نظر گرفتن سهم هزینه بنزین از کل هزینه و درآمد خانوار: پایین بودن قیمت حامل های انرژی در مقایسه با کشورهای همسایه بدون توجه به سایر شرایط منطقی نیست. اگر سهم هزینه بنزین در بودجه خانوارهای شهری و روستایی مبنای مقایسه قرار گیرد، هزینه پرداختی در ایران از بسیاری از کشورها بالاتر است. براساس آمار بودجه خانوار سال ۱۳۹۷، سهم هزینه بنزین خانوارهای شهری به طور متوسط ۱/۱ درصد است. این رقم در عربستان ۰/۵۸، امارات ۰/۵۹، روسیه ۰/۶۸ و ترکیه ۱/۱۷ است.
 - ✓ بالا بودن قیمت خودرو: به دلیل نرخ های بالای تعرفه واردات، قیمت تمام شده خودروی وارداتی در بازار داخلی حدود ۲-۱/۴ برابر قیمت در سطح جهانی است. قیمت خودروهای داخلی نیز معادل قیمت خودروهای خارجی هم رده خود (قبل از وضع عوارض) است (هر چند به لحاظ کیفیت و استاندارد با آنها قابل قیاس نیستند).
 - ✓ تغییر الگوی مصرف خودروها بر اساس مزیت های طبیعی و نسبی کشور: کشورهایی مانند برزیل از مزیت تولید اتانول استحصالی از تولید نیشکر در تولید خودروهای پایه الکلی نهایت استفاده را برده اند، در حالی که در ایران از مزیت گاز طبیعی کشور استفاده کمتری در تولید خودروی پایه گازسوز شده است. بر اساس آمارهای موجود تعداد اتومبیل های بنزینی در کشور از حدود ۱۰/۸ میلیون خودرو در سال ۱۳۹۰ به ۱۷/۴ میلیون خودرو رسیده است، در حالی که تعداد خودروهای گازسوز از ۲/۴ به ۲/۹ میلیون دستگاه در این دوره افزایش یافته است. بنابراین ضروری است امکان جایگزینی بنزین با سایر حامل های انرژی ایجاد شود.
 - ✓ بهره وری نامناسب خودروهای تولید داخل: متوسط مصرف بنزین به ازای هر ۱۰۰ لیتر در ایران حدود ۱۱ لیتر است در حالی که متوسط این رقم در سطح جهان کمتر از ۷ لیتر می باشد. بنابراین بخشی از این افزایش مصرف سوخت به دلیل فناوری های تولید خودروهای تولید داخل است. در این زمینه دولت ضمن اجازه واردات خودرو، باید زمینه های انحصار را از این صنعت رفع نماید.
 - ✓ بهبود حمل و نقل عمومی کشور: توسعه قطارهای شهری در کلان شهرهای کشور جزو الزامات اصلی توسعه شهری است که کاهش مصرف بنزین، کاهش آلودگی، کاهش زمان رفت و آمد و ... را به دنبال دارد.
- ۵- نرخ ارز، پارامتر کلیدی در تعیین میزان یارانه و شکاف قیمت داخلی با قیمت فوب خلیج فارس است که نوسانات و روند افزایشی آن به اتخاذ سیاست های تورم زای دولت از جمله افزایش نقدینگی و تثبیت نرخ ارز برمی گردد. در صورت تداوم این روند و عدم توجه دولت به ثبات سیاست های کلان دولت، این چرخه تسلسل را در سال های بعد نیز شاهد خواهیم بود.
- ۶- تغییرات سیاست های دولت: از سال ۱۳۸۵ و با ورود کارت سوخت به چرخه مصرف بنزین، مصرف آن از ۷۳/۶ میلیون لیتر در روز به حدود ۷۱ میلیون لیتر در سال ۱۳۹۴ (حذف کارت سوخت) رسید. ولی با حذف کارت سوخت و ثبات قیمت بنزین در اثر سیاست های اتخاذی دولت، روند مصرف افزایشی شد.
- ۷- قاچاق سوخت معلول سیاست های دولت و فقدان برنامه های توسعه در مناطق مرزی: یکی از بحث های مهم دولت ارایه آمار و ارقام قاچاق سوخت است. بر اساس آمار دفتر اقتصاد کلان سازمان برنامه و بودجه میزان قاچاق سوخت از ۲/۴ میلیون لیتر در روز در سال ۱۳۹۱ به ۲۲ میلیون لیتر در روز در سال ۱۳۹۷ رسیده است. بر اساس شاخص های توسعه، استان های مرزی کشور همواره جزو استان های کم برخوردار بوده اند که با مسائل متعددی از جمله بیکاری و ... مواجه هستند و یکی از آسانترین کارها در این خصوص مسئله قاچاق سوخت و سایر کالاها می باشد. در این زمینه مسئله قاچاق سازمان یافته سوخت نیز مطرح است که باید مورد توجه سیاست گذاران مبارزه با قاچاق کالا و ارز باشد.