

تهريب الوقود وطرق مكافحته لتنمية المناطق الحدودية الفرقة المتنقلة للمديرية الجهوية للجمارك ولاية
تبسة

**Smuggling of fuel and methods of combating it for the
development of the border areas, the mobile division of the
regional directorate of customs, the wilaya of Tebessa**

أحمد رشاد مرداسي¹، سمير عز الدين²، خليفة برايس³

¹المركز الجامعي مرسلبي عبد الله تيبازة، الجزائر، rachad01677@gmail.com

²المركز الجامعي مرسلبي عبد الله تيبازة، الجزائر، sellam.sam.dz@gmail.com

³المركز الجامعي مرسلبي عبد الله تيبازة، الجزائر، berraiskhalifa@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2021/05/15، تاريخ القبول: 2021/06/01، تاريخ النشر: 2021/06/08

ملخص: لا تقتصر عمليات التهريب عبر الحدود على تهريب المخدرات والسلاح والآثار والمعادن النفيسة والمهاجرين الغير شرعيين بل تعدت في الآونة الأخيرة لتشمل تهريب الوقود الذي تشهده أغلب الولايات الحدودية الجزائرية، يعتبر الوقود من أهم السلع المدعومة من قبل الحكومة الأمر الذي يكبدها خسائر فادحة ويسبب استنزافا للاقتصاد الوطني ويؤثر على التنمية المحلية لهذه المناطق الحدودية في حالات تهريبه للخارج. اتخذت المديرية الجهوية للجمارك لولاية تبسة إجراءات جديدة بالتنسيق مع مختلف الأسلاك الأمنية، سعيا للحد من ظاهرة تهريب الوقود التي تكبد الاقتصاد الوطني خسائر فادحة، أين تقرر وضع آليات وابتكار طرق ووسائل تكبح وتحد من ظاهرة تهريب مادة الوقود عبر الحدود التونسية. وسنسى من خلال هذه الورقة البحثية الى توضيح مصطلح التهريب ثم تقديم تعريف لمختلف المفاهيم المرتبطة بمصطلح تهريب الوقود مع ذكر أسباب انتشاره هذه الظاهرة وطرق مكافحتها، ثم سنوضح مختلف الطرق والأساليب المتبعة لأجل مكافحة هذه الظاهرة من قبل الفرقة المتنقلة للجمارك الجزائرية لولاية تبسة.

الكلمات المفتاح: تهريب الوقود، تنمية المناطق الحدودية، مكافحة تهريب الوقود، الفرقة المتنقلة للمديرية الجهوية للجمارك ولاية تبسة.

Abstract: Trafficking across borders is not limited to the smuggling of drugs, weapons, antiquities, precious metals and illegal immigrants, but has recently been extended to fuel smuggling in most of the border states. Fuel is one of the most important commodities subsidized by the government, causing heavy losses and depleting the national economy. On the local development of these border areas in cases of smuggling abroad. The Regional Directorate of Customs for the state of Tabessa has taken new measures in coordination with various security

wires in order to reduce the phenomenon of fuel smuggling, which caused great losses to the national economy, where it is decided to put mechanisms and invent ways and means to curb and prevent the smuggling of fuel material across the Tunisian border. In this paper, we will seek to clarify the term smuggling and then provide a definition of the various concepts related to the term of smuggling of fuel and mention the various methods used in fuel smuggling, and we will explain the various methods and methods used to combat this phenomenon by the Algerian customs mobile division of the state of Tabessa.

Keywords: Fuel smuggling, Development of border areas, Fighting of fuel smuggling, Mobile division of the Regional Directorate of Customs of Tabessa province.

1- تمهيد :

تنتشر عمليات تهريب الوقود المدعم في الدول العربية لكونها دول نفطية بامتياز ويتم ذلك عبر مناطقها الحدودية خاصة الحدود التي تشهد صعوبة في احتوائها والسيطرة عليها لشساعة مساحتها، حيث تعمل عصابات منظمة من السكان المحليين لتلك المناطق الذين لديهم معرفة ودراية بجغرافية هذه المناطق أو أطراف غير محلية بتهريب الوقود عن طريقهراحل تمر من المهرب ب في دولة ما إلى الشريك في الدولة الأخرى الذي يجمع الوقود من المحطات ثم يسلمه للمهرب الناقل إلى أن يصل للموزع والبائعين على مختلف أشكالهم.

وقد يستعمل المهربون الحمير أو الجمال كوسائل للتمويه في نقل أو تهريب الوقود عبر مسالك جبلية وعرة، وتتم عمليات تهريب الوقود بشكل تقليدي بواسطة جالونات أو صفايح بلاستيكية، على نحو ما هو قائم بين خطوط الحدود بين ليبيا وإيطاليا والمغرب والجزائر، والجزائر ومالي، والجزائر وتونس، والسعودية والأردن، ولبنان وسوريا، وسوريا وتركيا، لأسباب مختلفة، وفقاً لكل حالة على حدة، وهو ما يتعين معه تطوير استراتيجيات متنوعة للحد من ظاهرة تهريب الوقود في المناطق الحدودية

إحصاءات غير رسمية تقول إن أكثر من 30 بالمئة من سكان ولاية تبسة يعيشون من التهريب، وتعد ولاية تبسة ولاية شغوفة ومحترفة لهذه المهنة حالها حال المدن والمناطق الحدودية في العالم، ولاية تبسة بسبب شغف سكانها بهذه المهنة الغير قانونية عرفت توسعا كبيرا في نشاطاتها.

الخطر الكبير الذي يمكن أن يواجه هذه الولاية مستقبلا هو عندما ينفذ البترول والنفط أو توقف تدفقه، لأن الكثير من سكان الولاية لا نشاط لهم سوى تخزين المحروقات في مستودعات داخل بيوتهم في ولاية مبنية على التهريب والاستهلاك الغذائي فقط، فقد عمد فلاحوا هذه الولاية إلى تحويل أراضيهم الزراعية إلى مخازن للوقود المهرب بعد أن كانت مزروعات تبسة من القمح ومن الخضر والفواكه تصدّر إلى الخارج في الماضي، كما

تحتوي الولاية على قلاع ومدن وحصون تاريخية ونتيجة لعدم صيانتها والترويج لها لتنمية السياحة الأثرية بما جعلها أفكاراً للجريمة والنشاطات الغير القانونية.

ومن خلال هذه المعطيات تم طرح هذه الإشكالية الرئيسية التالية: ما المقصود بتهريب الوقود؟ وكيف يتم مكافحته من قبل الجهات المعنية في ولاية تبسة؟

تكتسي هذه الدراسة أهميتها من خلال مايلي:

- إلقاء الضوء على مختلف المفاهيم المرتبطة بعملية تهريب الوقود؛
- دراسة وتحليل ظاهرة التهريب في المناطق الحدودية؛
- إبراز مختلف الطرق المتبعة من قبل الفرقة المتنقلة للمديرية الجهوية للجمارك ولاية تبسة من أجل مكافحة عملية تهريب الوقود في المناطق الحدودية.

منهج الدراسة: تم استخدام المنهج الوصفي التحليلي الذي يتميز بتجميع البيانات والمعلومات، وتلخيص الحقائق المرتبطة بظاهرة تهريب الوقود وكيفية معالجتها من قبل الجهات المعنية وتحليلها. وقد قمنا بتقسيم موضوع بحثنا الى ثلاث محاور.

المحور الأول: مفهوم ظاهرة التهريب.

المحور الثاني: مفهوم ظاهرة تهريب الوقود أسبابها وطرق مكافحتها.

المحور الثالث: دور الفرقة المتنقلة للمديرية الجهوية للجمارك ولاية تبسة في مكافحة تهريب الوقود عبر الحدود.

1.1 - مفهوم ظاهرة التهريب

سيتم في هذا المحور التعريف بمختلف المفاهيم المتعلقة بظاهرة التهريب.

1.1.1 تعريف التهريب فت المادة الثانية من الأمر رقم 05-06 المعدل والمتمم للتهريب على النحو التالي: "يقصد بمفهوم هذا الأمر، بما يأتي -أ: التهريب: الأفعال الموصوفة بالتهريب في التشريع والتنظيم الجمركيين المعمول بهما وكذلك في هذا الأمر". وبالتالي فإن قانون مكافحة التهريب أحال على أحكام قانون الجمارك، لاسيما المادة 324 منه، لتحديد مفهوم التهريب، مع إضافة أفعال أخرى ضمن أحكامه الجزائية تعتبر من قبيل أفعال التهريب، حيث عرفت المادة 324 من قانون الجمارك التهريب بالشكل التالي: "لتطبيق الأحكام القمعية الموالية، يقصد بالتهريب الجمركي ما يأتي:

- استيراد البضائع أو تصديرها خارج المكاتب الجمركية؛
- خرق أحكام المواد: 25 و 51 و 60 و 62 و 64 و 221 و 222 و 223 و 225 و 225 مكرر و 226 من هذا القانون؛

- تفرغ وشحن البضائع غشا؛

- الإنقاص من البضائع الموضوعة تحت نظام العبور (بوطالب، 2011، ص ص: 64-65).

ويعرف الفقه التهريب على أنه إدخال البضائع عبر الحدود الدولية أو إخراجها منها، بطريقة غير مشروعة أو إتيان أي فعل غير مشروع يتنافى والقانون، ويقصد به التخلص من الضريبة الجمركية المفروضة على البضائع الواردة أو الصادرة (فهبقار، 2000، ص. 05).

وعرفت المادة 121 الفقرة الأولى من قانون الجمارك المصري التهريب بأنه "يعتبر تهريباً إدخال البضائع من أي نوع إلى الجمهورية أو إخراجها منها بطرق غير مشروعة بدون أداء الضرائب الجمركية المستحقة كلها أو بعضها أو بالمخالفة للنظم المعمول بها في شأن البضائع المنوعة (قانون الجمارك المصري رقم -63-66، 1963).

2.1.1 الفرق بين التهريب والغش الجمركي:

الفرق بين التهريب والغش الجمركي المكتبي يكمن في نقطتين أساسيتين:

- التهريب يتم عبر قنوات غير شرعية أي دون المرور على مكاتب الجمارك، بينما يتم الغش الجمركي المكتبي عبر قنوات شرعية أي بالمرور على مكاتب الجمارك؛

- احتمال كشف وضبط الجرائم المكتبية (الغش الجمركي المكتبي) أكبر من احتمال كشف وضبط جرائم للتهريب، وهذا انطلاقاً من إمكانية ممارسة المراقبة الجمركية عند مرور البضائع عبر مكاتب الجمارك، وبالتالي فإن فرص المراقبة الجمركية أكبر بكثير في حال الجرائم المكتبية مقارنة بجرائم التهريب.

من هذا المنطلق فإن أغلب التشريعات العالمية تعاقب على جرائم التهريب بصرامة أكبر مقارنة بالجرائم المكتبية، وكذلك الحال بالنسبة للتشريع الجزائري (بوطالب، 2011، ص 73).

3.1.1 التقنيات المستعملة في هذه العملية:

سيتم التطرق في هذا الجزء لأهم الطرق المستعملة في التهريب عبر المناطق الحدودية

أ- التهريب البري: يعتبر التهريب البري الأكثر انتشاراً في العالم لأن معظم الدول تملك حدوداً برية أكثر منها بحرية، بل هناك بعض الدول التي تملك حدوداً برية فقط، ويتعلق الأمر بالدول الداخلية، ويتم هذا النوع من التهريب عن طريق الحدود البرية، مروراً بالطرق والمنافذ غير المشروعة، بعيداً عن المراقبة الجمركية، وهي الأماكن التي

لا تتواجد بها مكاتب الجمارك، عادة ما يقترن إدخال البضائع والسلع أو إخراجها بطرق احتيالية وإن كان ذلك ليس شرطاً لازماً لوقوع السلع أو إخراجها بطرق احتيالية وإن كان ذلك ليس شرطاً لازماً لوقوع التهريب ولكن الاطلاع على قضايا التهريب ليكشف عن الطرق الاحتياطية والتقنيات الكثيرة التي يتفنن المهربون في الالتجاء إليها، إذ تهريب البضائع عبر الحدود البرية يختلف من منطقة إلى أخرى، ويمكن تلخيصها فيما يلي:

- بالنسبة للمناطق الجنوبية الصحراوية، يتم التهريب أساساً باستعمال أجهزة متطورة (كالهاتف النقال ثرياً)، وهي في غالب الأحيان إمكانيات بعيدة كل البعد عن الإمكانيات والوسائل المتاحة لأعوان الجمارك المكلفين بجمع جرائم التهريب، ضف إلى ذلك معرفة المهربين الجيدة للمناطق الصحراوية التي ينشطون بها، فوسائل النقل المحملة بالبضائع المهربة تنتقل بكل حرية بين أقاليم الدول الجنوبية متوغلة من دون عناء مباشر داخل الإقليم الجمركي أو بالخروج إلى إقليم الدولة المجاورة، وهذا نظراً لاتساع رقعة الصحراء وبالتالي صعوبة تغطيتها من طرف رجال الجمارك ومصالح الامن الأخرى، مما يسهل كثيراً عمل المهربين، تتم عملية التهريب بالمناطق الشمالية (الحدود الشمالية الشرقية والشمالية الغربية) بطرق عدة بحسب طبيعة البضائع المهربة وبحسب كمياتها فغالبا ما يسلك المهربون بالشاحنات أو السيارات أو الحيوانات الحية أو أية وسيلة نقل أخرى طرقاً ثانوية، ملتوية صعبة وبعيدة عن المراقبة الجمركية من إقليم دولة إلى إقليم دولة أخرى وهذا خصوصاً عندما يتعلق الأمر ببضائع معتبرة القيمة أو الكمية.

- عمليات التهريب يمكن أن تتم أيضاً بنقل البضائع المراد تهريبها إلى أقرب نقطة من الشريط الحدودي بواسطة السيارات والشاحنات ليتم تخزينها بمخازن ومستودعات تقع غير بعيدة عن الشريط الحدودي، ثم يتم نقلها إلى إقليم الدولة المجاورة عندما يسمح الأمر بذلك، وغالباً ما يتم ذلك ليلاً وفي الفترات التي تنقص فيها دوريات أعوان الجمارك والأعوان الآخرين المكلفين بمكافحة التهريب، لذلك في حدودنا الغربية يتكرر استعمال "طريق الوحدة" أي الوحدة ليلاً، وما هذا إلا دليلاً على أن عمليات التهريب أو أغلبها تتم ليلاً، حيث يتم استعمال الحيوانات الحية وخاصة الأحمره والجمال في نقل البضائع المهربة، يتم بعد ترويضها بحيث تصبح قادرة على حمل كميات كبيرة من البضائع، والطريف في الأمر هو أن هذه الأحمره تتلقى تدريبات تمكنها من معرفة المنطقة حيث تنتقل من إقليم دولة إلى إقليم دولة أخرى دون الحاجة إلى الإنسان أي المهرب.

يجتاز المهربون الحدود بسهولة من ممرات يعرفون منعرجاتها عن ظهر قلب، وفي الحالات التي يطلق فيها حرس الحدود عيونهم "بشكل جاد"، يلجأ المهربون إلى طرق أخرى، ويكتفون في أغلبها بإرسال الحمير أو البغال إلى زبائنهم الذين يحملونها بالمطلوب ويضع المهربون على آذان الدواب سماعات تأمرهم بالاستمرار في السير، بالإضافة إلى استعمال بعض الأساليب التي تتناقى مع مبادئ حماية الحيوان (بالسعيد، 2007-2008، ص. 53-56).

ب- تقنيات أخرى عديدة يستعملها المهربون لمباشرة عملياتهم التهربية: نذكر من بينها إستعمالهم لتقنية مضادة للكمان التي ينصبها أعوان الجمارك، إذ يقومون ببعث حمار أو حمارين محملين ببضائع قليلة القيمة،

ويعمدون على أن تحدث حركة الحمار المحمل بالبضائع ضجة يسمعها أعوان الجمارك إذا كانوا متواجدين بالمنطقة فإذا قام أعوان الجمارك بمسك الحمار المحمل بالبضائع ضئيلة القيمة فإنَّ وجودهم سينكشف للمهربين، وبالتالي لن يحركوا ساكنا، أما إذا مر الحمار الأول بسلام، فإنَّ المهربين سيتحركون لمباشرة عملية التهريب الحقيقية التي تنطوي على بضائع معتبرة، نذكر أيضا التقنية التي يستعملها المهربون لتأمين الطريق الذي يعبرونه ببضائعهم، إذ يستعملون سيارات كاشفة تباشر السير أمام السيارة المحملة بالبضائع وتقوم بإعلامهم عن طريق الهاتف النقال كلما ثبت وجود مراقبة جمركية على مستوى الطريق، كما يلجؤون أحيانا أخرى إلى -شراء الطريق- عن طريق تقديم الرشاوى لبعض من أعوان الجمارك غير المتخلفين والذين يقومون بإفشاء أسرار المهنة، فيخبرون المهربين عن التوقيت والموقع الذي سوف يباشرون فيه الخدمة، وبالتالي يمر المهربون في أوقات أخرى أو يسلكون مسالك مغايرة، إنَّ تأمين الطريق قد لا يكون بالشكل المذكور سابقا، لكنه يبقى متواجدا بين المهربين انطلاقا من روحهم التضامنية فيما بينهم، إذ أنَّ المتنقل عبر المناطق الحدودية أو المناطق المجاورة لها لا يمكنه ألا يلاحظ الإشارات الضوئية المنبثقة من السيارات أو عن طريق حركات يقوم بها سائقي هذه السيارات، إذ أنَّ المهرب إذا مر على مركز للمراقبة الجمركية فإنه يقوم بإعلام المهربين الذين يتقاطع معهم في طريقه، وهذا عن طريق إشارات ضوئية أو حركية متعارف عليها.

ج- طرق تدليسية أخرى: تعلق بالبيع بالمزاد العلني الذي تقوم به إدارة الجمارك إذ أنَّ بعض البضائع، تباع بقيمة أكبر من قيمتها في السوق الداخلية، وإنَّ المتتبع لعملية البيع ينهر أو يندesh للوهلة الأولى من المزايدات التي يشرع فيها المزايدون بعضهم على بعض، حتى يتم شراء البضائع بأسعار أكبر من أسعار بيعها في السوق الداخلية، لكن الأمر ليس كذلك إذ أنَّ المهربين لا يشترون في الحقيقة البضائع وإنما يشترون الفواتير التي تقدمها إدارة الجمارك مقابل بيعها للبضائع بالمزاد العلني ويستغلون هذه الفواتير لنقل البضائع المشتراة ثم يقومون مرة أخرى بنقل بضائع مشابهة مستوردة عن طريق التهريب، وتستعمل الفاتورة الأولى كوسيلة لتدليس يتم إظهارها عند كل مراقبة جمركية، كما أنَّ الملاحظ أيضا هو وجود بعض السيارات المحجوزة على مستوى مصالح الجمارك والتي لم يبقى منها إلا الهيكل، تباع هي الأخرى بالمزاد العلني بأسعار جد خلية وأنَّ الأمر لا يتعلق حقيقة بشراء السيارة وإنما بشراء البطاقة الرمادية لسيارة، ليتم إدخال سيارة أخرى من نفس النوع عن طريق التهريب، وكثيرا ما تستعمل هذه السيارة في نقل البضائع المهربة.

د- المنافذ البحرية: يعتبر طريقة قديمة اعتمدها المهربون منذ أمد طويل، لأَنَّ وسائل النقل البحرية قديمة الاكتشاف والاستعمال إذ أنَّ المهربين يستعملون القوارب والمراكب البحرية قصد القيام بعملية التهريب من منطقة إلى أخرى، أو من دولة إلى أخرى، أو من قارة إلى أخرى، لما يتميز التهريب البحري أنه عابر للقارات، ويتعلق الأمر على الخصوص بتهييب البضائع المحضرة حضرا مطلقا كالأسلحة و المخدرات، أنَّ التهريب البحري بالجزائر لم يعرف نشاطا متناميا مثلما هو الحال بالنسبة لتهريب البري، بالرغم من اتساع الواجهة البحرية للجزائر إذ يبلغ طول

الحدود البحرية 1200 كلم غير أنّ الأمر يبدو أنّه قد تغير خلال السنوات الأخيرة بالنظر إلى المحجوزات من المخدرات التي سجلتها إدارة الجمارك مؤخرًا والتي كانت مهربة عن طريق البحر، كما تظهر أيضا مؤشرات تغيير المهربين المغاربة ومعاملهم الجزائريين لطريقة تمرير المخدرات عبر التراب الجزائري هذا في ظل تشديد عمليات المراقبة عبر الحدود البرية إذ يتم نقل المخدرات عبر البحر على متن القوارب والزوارق المطاطية ذات المحركات المزودة بالسرعة الكبيرة، وقد تتم الاتصالات وتبادل السلع في عرض البحر بل وقد تتطلب الظروف القاء البضائع المهربة في البحر بعد وضعها في أكياس خاصة وعلامات مميزة يتم التقاطها من طرف بواخر أخرى.

إذا كان التهريب قديما ينحصر في عملية التهريب البري والبحري فإنّه مع تطور وسائل النقل الحديثة واكتشاف الطائرات ظهر إلى الوجود إمكانية القيام بعمليات التهريب الجوي، ويعتبر بمفهوم المشرع الجزائري، تهريبًا عن طريق الجو على الخصوص، هبوط الطائرات التي تقوم برحلات دولية في غير المطارات التي توجد فيها مكاتب الجمارك كذلك تفرغ أو القاء البضائع أثناء الرحلات الجوية إلا في حالة وجود أسباب قوة القاهرة، تجدر الإشارة إلى أن هذا النوع من التهريب يظهر أنّه لم يحظ بميول كبير من قبل تيارات المهربين بالجزائر غير انه قد يلجأ بعض المسافرين إلى طرق احتيالية وتدليسية لتهريب كمية قليلة من البضائع لكن قد تكون ذات قيمة مرتفعة وإن كان المشرع قد اعتبر تمرير البضائع بطرق تدليسية عبر مكاتب الجمارك من الجرائم الجمركية المكتيبة وليس من أعمال التهريب (مرداسي، 2016، ص: 06-07).

4.1.1 الآثار المترتبة على التهريب:

يوجد للتهريب رغم خطورته على الاقتصاد الرسمي، وتعدد أبعاده بشكل بالغ التعقيد، آثاراً سلبية وإيجابية. يمكن توضيحها فيما يلي:

أ- الآثار السلبية للاقتصاد الخفي: يترتب على وجود التهريب آثاراً سلبية على بعض المؤشرات الاقتصادية، وتتمثل هذه الآثار السلبية في فقدان حصيلة الضرائب، وكذلك الأثر على سياسات الاستقرار الاقتصادي، والأثر في توزيع الموارد، إلى جانب الأثر على النمو الاقتصادي.

ب- فقدان حصيلة الضرائب: يعد فقدان حصيلة الضرائب من أهم وأول الآثار السلبية المترتبة على وجود التهريب؛ وذلك نتيجة التهرب الضريبي في بعض أشكال الضرائب، كضريبة المبيعات وضريبة القيمة المضافة، مما قد يؤدي إلى فقد كبير في جانب الإيرادات العامة، والذي بدوره يؤثر على معدلات النمو الاقتصادي.

ج- الأثر على سياسات الاستقرار الاقتصادي: يؤدي سرعة نمو التهريب إلى فشل وعدم استقرار السياسات الاقتصادية، مما يتسبب ذلك في تشويه المؤشرات الخاصة بسياسات الاستقرار الاقتصادي، ومن ثم توضع سياسات غير مناسبة؛ نتيجة لتشوه المعلومات الموجودة، فتأتي النتائج عكس المتوقع لها.

كما يسهم التهريب في تشويه معدلات البطالة الرسمية، حيث يوفر التهريب فرص عمل للذين لم يتمكنوا من حصولها في الاقتصاد الرسمي، وعادة ما تكون هذه العمالة غير مسجلة، وهذا يؤدي بدوره الى ارتفاع معدلات البطالة عن المعدل الحقيقي، ومن ثم تُطبَّق سياسات اقتصادية غير ملائمة؛ نتيجة تحيُّز البيانات الواردة. ويؤثر وجود التهريب أيضاً على السياسة النقدية؛ وذلك لأنَّ معظم المعاملات التي تتم عند التهريب تتم بصورة نقدية، وبالتالي فإنَّ زيادة الأنشطة الاقتصادية الخفية تؤدي الى ارتفاع الطلب على النقود، مما يؤثر بدوره في كمية النقود المستخدمة في الاقتصاد الرسمي.

د- الأثر على توزيع الموارد: يتسم الاقتصاد الخفي الذي ينشط فيه التهريب بارتفاع معدل العوائد نتيجة التهريب الضريبي، بعكس الاقتصاد الرسمي الذي يتسم بارتفاع مستوى الضرائب على أنشطته، وفي ظل هذا الوضع تصبح المنافسة بين الاقتصاد الرسمي والاقتصاد الخفي غير عادلة، بالشكل الذي يمكِّن الاقتصاد الخفي من اجتذاب أكبر قدر ممكن من الموارد، وبالتالي سوف يستمر هذا التدفق من الموارد نحو الاقتصاد الخفي، مما يؤثر ذلك بدوره على الكفاءة الاقتصادية.

هـ- الأثر على النمو الاقتصادي: يتسبب وجود التهريب في عدم دقة البيانات والمعلومات الواردة عن معدلات النمو الاقتصادي، وبالتالي ستختلف معدلات النمو الاقتصادي الحقيقي عن معدل النمو المسجَّل، مما يعمل هذا بدوره على تشوه المؤشرات الاقتصادية في صورة تقديرات قد تكون أقل من الواقع، أو تقديرات مبالغ فيها عن معدل النمو الاقتصادي وبناءً على ذلك، تصبح قياسات الناتج القومي التي لا تأخذ التهريب في الحسبان غير مناسبة.

و- الآثار الايجابية للتهريب: ركزت معظم الدراسات التي تناولت التهريب على جوانبه السلبية، في حين أنَّ للتهريب فوائد مرتبطة بوجوده جديرة بالاعتبار أيضاً، حيث تشير النتائج التحريية أنَّ أكثر من 66% من المكاسب التي تم تحقيقها في التهريب يتم إنفاقها مباشرة في الاقتصاد الرسمي، وهذا بالطبع له آثار إيجابية على النمو الاقتصادي وإيرادات الضرائب المباشرة.

كما تتيح بعض أنشطة التهريب لبعض الأفراد فرص الحصول على دخل أساسي أو إضافي، علاوةً على أنَّها قد تُسهم في انخفاض معدلات البطالة؛ لكونها تعمل على توفير فرص عمل للعاطلين عن العمل في الاقتصاد الرسمي، بالإضافة إلى أنَّ لها دور في مساعدة محدودي الدخل، حيث أنَّها تقوم بتقديم السلع والخدمات بأسعار أقل، مقارنةً بأسعار السلع والخدمات التي يقدمها الاقتصاد الرسمي (المطيري، 2014، ص ص: 08-09).

1.2 - مفهوم ظاهرة تهريب الوقود أسبابها وطرق مكافحتها:

في هذا الجزء من الدراسة سيتم التطرق لظاهرة تهريب الوقود وأبرز التقنيات المستعملة في هذه العملية.

1.1.2 تعريف ظاهرة تهريب الوقود:

من الممكن تعريف مهرب الوقود بأنه الشخص أو المؤسسة التي يكون أو تكون طرفا في نقل المواد البترولية غير المسموح بتصديرها بكميات كبيرة إلى خارج بلدها الأصلي، إما عن طريق جالونات أو صفائح بلاستيكية واستخدام خزانات المنقولات والصهاريج أو المواشير الموصلة إلى الموانئ البحرية (الخويطر، جوان 2013).

2.1.2 أسباب تفشي ظاهرة تهريب الوقود في الدول العربية:

وتحدر الإشارة إلى أن هناك مجموعة من العوامل التي تفسر ازدياد تهريب الوقود في المنطقة العربية، ويتمثل أبرزها في:

أ- **تفاهم الفوضى الأمنية:** على نحو ما هو قائم في ليبيا بعد انهيار نظام معمر القذافي في عام 2011، حيث انتشرت شبكات التهريب، سواء للبشر أو الآثار أو الوقود، وقد ساهمت تلك الفوضى في توقف الإنتاج في أبرز الحقول والموانئ النفطية وهنا تشير الحالة الليبية إلى شبكة فساد مترامية الأطراف لتهيب الوقود بدءاً من مالكي محطات الوقود وسائقي السيارات الصغيرة، وصولاً إلى الكتائب المسلحة.

وقد انطلقت عملية "عاصفة المتوسط" في ماي 2017 لمكافحة تهريب الوقود عبر السواحل الليبية، حيث قام مهربون بنقل الوقود في شاحنات صهاريج إلى دول الجوار مثل تونس غرباً والنيجر وتشاد والسودان جنوباً، وفي سفن إلى السواحل الأوروبية ولا سيما مالطا: ويعد من بين الجهات التي استهدفت (شركات التوزيع-مشرفي محطات الوقود-بعض مسؤولي شركة البريقة لتسويق النفط-الشركات الناقلة للوقود)، إلا أن عمليات التهريب لازالت مستمرة.

ب- **اختراق الحدود السائلة:** انتشرت في تونس ظاهرة تهريب الوقود بشكل كبير من دول الجوار الإفريقي إليها، وتحديدًا من الجزائر عبر الحدود الغربية ومن ليبيا عبر الحدود الشرقية بواسطة شبكات تهريب متخصصة ومنظمة، وتستخدم شبكات تهريب الوقود من ليبيا إلى تونس شاحنات خفيفة وثقيلة كما تستخدم الخزانات المضاعفة في الشاحنات أو حتى السيارات العائلية المزودة بخزان إضافي، في حين تستخدم شبكات تهريب الوقود من الجزائر إلى تونس الحمير نظراً لوجود سلسلة جبلية وعرة لذا، فإن تهريب الوقود الجزائري يرفع أسعار الحمير في تونس. وقد تستخدم الشبكات شاحنات مزودة بخزانات كبيرة، ويمكن لزائر المدن التونسية الحدودية أن يلاحظ تواجد البنزين الجزائري على جوانب الطرق.

ج- **اشتعال الصراعات المسلحة:** التي تحولت من النطاق الداخلي إلى السياق الإقليمي، إذ ضبط الجيش اللبناني، كميات من مادة المازوت النفطية المتهربة بين لبنان وسوريا، وهو ما يأتي في سياق تداعيات الحرب السورية على الحدود اللبنانية-السورية، التي ساهمت في تكوين جماعات مصالح اقتصادية على طول خطوط الحدود، وصار من مصلحتها استمرار تلك الصراعات نظراً للمكاسب الاقتصادية التي تقتطفها.

3.1.2 تدابير وإجراءات الحد من ظاهرة تهريب الوقود:

هناك عدة تدابير يمكن من خلالها كبح جماح ظاهرة تهريب الوقود يمكن تلخيصها فيما يلي:

- 1- ضبط أماكن الانطلاق: من خلال حصر الطرق الرئيسية التي يسلكها المهربون.
- 2- البحث عن المواعيد المفضلة للقيام بعمليات النقل: يختار المهربون بذكاء وعناية كبيرين أوقات انطلاقهم لذا يجب البحث عن هذه الأوقات ودراستها.
- 3- معرفة الطرق المستعملة: تختلف الطرق التي يستعملها مهربوا الوقود حسب المنطقة الجغرافية وبعض الظروف الأخرى لذا وجب معرفة هذه المسالك والطرق والسيطرة عليها.
- 4- الاستعانة بالمخبرين: وضع مخبرين محليين والاعتماد على المعلومات والتقارير التي يقدمونها.
- 5- تسخير التكنولوجيا وسياسة الحدود الذكية: من خلال استخدام أحدث الوسائل التي نذكر منها:
 - أ- نظام المراقبة الحرارية: وذلك عن طريق كاميرات استشعارية لمراقبة الحدود ومسحها لمعرفة أي اختراقات والبعض يربطها بالرادارات.
 - ب- جهاز تحديد المواقع: والذي من خلاله يتم التحكم بالكاميرات الحرارية ويساعد على تحقيق مواقع العربات والإحداثيات على الخريطة (صايش، 2014، ص: 327-334).

1.3- دور الفرقة المتنقلة للمديرية الجهوية للجمارك ولاية تبسة في مكافحة تهريب الوقود عبر الحدود:

في هذا المحور سيتم دراسة أهم الجهود التي تبذلها السلطات الأمنية لولاية تبسة للحد من ظاهرة تهريب الوقود في المناطق الحدودية لحماية الاقتصاد الوطني.

1.1.3 ظاهرة تهريب الوقود في ولاية تبسة:

ظاهرة تهريب الوقود أصبحت من أخطر الظواهر التي تعاني منها الجزائر لاسيما في الآونة الأخيرة) منذ بداية سنة 2011 إلى يومنا هذا (على الشريط الحدودي لولاية تبسة بشكل خاص، فانتشار ظاهرة تهريب الوقود في ولاية تبسة -موضوع دراستنا- وتفاقمها على الحدود الشرقية لدرجة كبيرة، حيث صار مهربوا البنزين يعملون ليلا ونهارا على استنزاف هذه المادة وتهريبها خارج الحدود نحو تونس، كما تحولت الظاهرة من نشاط فردي إلى شبكات إجرامية منظمة تعتمد على جميع الوسائل المتوفرة، وعلى خطط متعددة في عمليات التهريب.

ولقد شهدت ولاية تبسة في السنوات الأخيرة تزايدا ملحوظا في حجم الظاهرة، رغم صدور القوانين التي تجرّمها منذ مدة طويلة، فقد تفاقمت الظاهرة منذ بداية سنة 2011 لدرجة كبيرة، وأصبح ممارسوا هذا النشاط

جماعات المهربين (يعملون ليلا ونهارا فأصبحت محطات التزويد بالبنزين تشهد ازدحاما خانقا، بل وشهدت المحطات المجاورة لبلديات ودوائر تبسة نقصا كبيرا وافتقارا حادا لهذه المادة، ويمكن أن نلمس خطورة واستفحال هذه الظاهرة عبر أولا ما سبق و إن كشف عنه وزير الطاقة والمناجم يوسف يوسف من الأرقام والإحصائيات التي تؤكد كون ظاهرة تهريب الوقود أخذت أبعادا خطيرة، وأن أكثر من 5مليار لتر نحو 1.5 مليون لتر سنويا إلى الخارج، بطريقة غير قانونية، في إشارة ضميمة إلى انتعاش التهريب نحو تونس والمغرب. وفي تصريح خلال الزيارة التي قاده إلى ولاية الوادي، تأسف الوزير يوسف يوسف، مصرحا بأن التهريب يضر بالاقتصاد الوطني وأضاف هناك 1.5 مليار لتر بنزين تخرج بطريقة غير قانونية، واسترسل وزير الطاقة موضعا بأن الكمية المهربة من الوقود تسمح بتزويد 600 ألف سيارة (بلغيث، ص ص: 149-150).



المصدر: ولاية تبسة-وكيبيديا الموسوعة الحرة.

2.1.3 المصالح الأمنية لولاية تبسة وتهريب الوقود:

سجلت مختلف المصالح الأمنية بولاية تبسة خلال 2017 لوحدها، إحباط تهريب يزيد من ربع مليون لتر من الوقود نحو تونس.

حيث تم تسليم هذه الكمية إلى الجمارك، والتي بدورها أرجعتها لمؤسسة "نفطال" بموجب إتفاقية مبرمة في هذا الإطار.

حيث يرى الأخصائيون أنه من الضروري إستعمال البطاقات المغناطيسية من أجل وقف ظاهرة تهريب الوقود (م فيصل، 2018).

3.1.3 دور الفرقة المتنقلة التابعة للمدرية العامة لجمارك تبسة في مكافحة ظاهرة التهريب:

أحصت مصالح جمارك ولاية تبسة 2299 قضية تهريب في سنة 2016، كما تم خلال نفس السنة حجز 250 سيارة و44 دراجة و22 بندقية و756 ألف أورو و387 ألف مفرقات و200 ألف وحدة ألبسة و54 ألف قارورة خمر سنة 2016

أفاد بيان خلية الإعلام بمديرية الجمارك الجهوية بولاية تبسة أنّ الفرقة المتنقلة للمديرية الجهوية للجمارك الكائن مقرها بتبسة أحصت حول مجمل نشاطاتها خلال سنة 2016 تمكنت من خلال تدخلها على طول الحدود التونسية مع تبسة المقدرة ب390 كلم، أمام التيار المعاكس للتهريب القادمة نحو الوطن فقد تضمن حجز 250 سيارة و44 دراجة من مختلف الأحجام والأنواع، فضلا عن حجز 53 كلغ من المعادن الثمينة و5449 هاتفا نقالا و17 ألف علبة أدوية، زيادة على ذلك تم إحباط تهريب 284 رزمة من الألبسة البالية نحو التراب الوطني وهو مؤشر على عودة التركيز عليه من جديد، و تضمنت الحصيلة السنوية حجز 26 ألف خرطوشة سجائر أجنبية و25 ألف علبة معسل و22 بندقية صيد. وتفرعت المحجوزات إلى محركات السيارات التي حجزت منها الجمارك 245 محركا مستعملا، فضلا عن 387 ألف وحدة مفرقات، ولم تخل القائمة من تهريب الخضر والفواكه، حيث تم حجز ما يقارب 48 كلغ منها بينها الكيوي والموز والبرتقال، وشهدت سنة 2016 زيادة في عدد المخالفات المتعلقة بمكافحة التهريب والغش وذلك بزيادة تصل إلى 23 بالمائة مما كان عليه الأمر سنة 2015، أما التيار المعاكس للتهريب نحو الخارج وانطلاقا من تبسة حيث سجلت مصالح الجمارك ذاتها معالجة 2299 قضية واستحوذ التهريب نحو الخارج على أغلب القضايا المعالجة. كما ارتفعت قيمة البضاعة المحجوزة بنحو 219 بالمائة عما كان عليه الأمر سنة 2015، من حجز 690 ألف لتر من الوقود وذلك على مدار 12 سنة الماضية، وكشفت في بيان لها أن الخضر والفواكه دخلت قائمة المواد المهربة. ورغم تراجع الاهتمام بهذا النوع من التهريب والتضييق على المهربين بفضل تواجد قوات الأمن المشتركة على طول الحدود بعد أحداث جبال الشعاباني بتونس. إلا أن مصالح الجمارك سجلت معالجة 1062 قضية أو مخالفة تتعلق بتهريب المواد الطاقوية كما تضمن تيار التهريب نحو الشرق والشقيقة تونس قضايا أخرى على غرار حجز كميات ضخمة من العملات الأجنبية والمحلية، حيث تم استرجاع 22 ألف دينار تونسي و49 ألف دولار أمريكي و756 ألف أورو، وحملت الحصيلة السنوية معالجة 98 قضية خاصة بتهريب المواد الغذائية نحو تونس، واستطاع رجال الجمارك حجز 9300 وحدة، فضلا عن 22 ألف قارورة مياه، كما أحيطت تهريب 398 رأسا من الماشية في 15 قضية، بالإضافة إلى حجز 200 ألف وحدة من الألبسة و54 ألف قارورة خمر. وبالموازاة مع ذلك ارتفع عدد المخالفات ضد الأشخاص المجهولين بنحو 36 بالمائة من مجموع القضايا المسجلة، حيث عاجلت الجمارك 962 قضية في هذا الشأن، وقد لجأ أغلب المهربين إلى هذا الإجراء للإفلات من الملاحقات والمتابعات القضائية عن طريق ترك بضائعهم بعد الشعور بملاحقة الأجهزة المكلفة بمكافحة التهريب، ولجأ آخرون إلى تخزين المواد المعنية بالتهريب في المساكن المهجورة، أو استعمال وسائل النقل المختلفة، بينها سيارات دون لوحات ترقيم لتحقيق هذا المبتغى وغيرها من الأساليب التي تم التفطن لبعضها. من جهة أخرى أحيطت الفرقة الجهوية للجمارك لمكافحة

التهرب بتبسة أثناء عمل خارجي في ساعة مبكرة من يوم أمس على مستوى الطريق الرابط بين مدينتي مرسط والعوينات محاولة تهريب 2592 كلغ من فاكهة الكيوي، وذلك أثناء توقيف شاحنة نوع صوناكوم SONACOM، تحمل ترقيم ولاية أم البواقي، حيث تبين بعد معاينة الشاحنة والقيام بعملية التفتيش، أنها محملة ببضاعة مستوردة عن طريق التهريب، كما تمكن أعوان الفرقة المتعددة المهام للجمارك بالشرية، على مستوى الطريق الرابط بين مفترق الطرق قريقر و مدخل مدينة الشريعة، من حجز شاحنة من نوع KIA، وذلك بعد إعطاء الإشارات القانونية للسائق للتوقف، إلا أنه لم يمثل، فقام بالتخلي عن مركبته و لاذ بالفرار مستغلا جنح الظلام، و في معاينة أولية تبين أن الشاحنة محملة بفاكهة البرتقال، ليتم بعدها اقتياد المركبة إلى مقر الفرقة، وبعد الفحص الدقيق للمركبة تبين أنها محملة ببضاعة مخفية للتمويه متمثلة في 2544 قنينة سعة 50 سل من المشروبات الكحولية الموهة بكميات معتبرة من البرتقال، وقد تم تحرير محضر حجز ضد مجهول و رفع مخالفة جمركية تتمثل في محاولة تهريب بضاعة محلية و أجنبية باستعمال وسيلة نقل (سعدون ، 2017).

4.1.3 التدابير والإجراءات المتخذة من مقبل الفرقة المتنقلة التابعة للمدرية العامة لجمارك تبسة في مكافحة ظاهرة تهريب الوقود:

في اطار مكافحة تهريب الوقود في ولاية تبسة قامت الفرقة المتنقلة التابعة للمدرية العامة لجمارك تبسة بإجراء ترخيص وتشميع خزانات وقود المركبات ذات الوزن الثقيل المتنقلة في بلديات الشريط الحدودي أو المتوجهة إلى تونس وقد شملت 6681 شاحنة.

وفي لقاء صحفي تحدث فيه المدير الفرعي عن مكافحة التهريب وفقا لقانون الجمارك والقرارات المتخذة من قبل اللجنة الولائية المنصبة لذات الغرض فإنّ هذا الإجراء جاء في القرار رقم 2133 المؤرخ في 29 أكتوبر 2014 والذي تضمن تنظيم وتقنيات جديدة لمراقبة المركبات ذات الوزن الثقيل في بلديات الشريط الحدودي أو تلك المتجهة الى تونس لاستيراد الاسمنت أو بضائع أخرى والتي كان يشتبه فيها بتهريب المازوت بإفراغ شحنة الخزانات لدى شبكات التهريب بتونس سيما بالنسبة لشاحنات " الداف " التي تتوفر على طاقة خزان ب 1480 لتر ، حيث خصص مكتب خاص بهذه العملية ببلدية بكارية شرق عاصمة الولاية تبسة إذ يلزم السائق بموجب هذه العملية بتقديم للوثائق ويتم مراقبة الخزان وقياس الكمية عند العبور ثم وضع الترخيص من قبل اعوان الجمارك وهو بمثابة سلك المنيوم مرقم على شاكلة التشميع ويرفع هذا الترخيص عند الخروج من الشعاع الجمركي إلى الولايات الأخرى أو عند العودة لتلك الشاحنات التي تجلب بضائع مختلفة من تونس بمركز العبو بوشبكة، وسجلت بداية تطبيق الاجراء على امتداد الفترة 12 جويلية 2015 الى 12 أكتوبر 2015 ترخيص 6681 خزان شاحنة سواء لتلك التي تحمل إثنين أو واحد حيث يتم مراجعة الكمية وحساب مسافة السير للاستهلاك في مركز العبور بوشبكة وعند وجود فارق غير مبرر تسجل مباشرة جريمة التهريب ضد صاحب المركبة والشاحنة وقد سجلت بعض المخالفات في هذا الشأن وقد سمح هذا الاجراء حسب ذات المسؤول بتقويض ممارسة التهريب

بخلق صعوبة كبيرة للمهربين الذين كانوا يعمدون لتفريغ شحنة المركبة بتونس مما خفف من نريف هذه المادة الاستراتيجية، مع إجراءات أخرى تخص التسقيف وغيرها، جدير بالذكر أن ولاية تبسة وفي إطار مكافحة التهريب منذ 2011 أتخذت اجراءات بتسقيف الكمية والزام اصحاب الشاحنات برخصة التنقل الجمركية وكذا خفض حصة الولاية من الوقود من 1 مليون لتر مكعب إلى اقل من 300 ألف لتر مكعب وبالرغم من ذلك شهدت محطات توزيع الوقود نوعا من الارجحية لتخفيف مظاهر الطوابير في البلديات غير الحدودية في مقابل أن حضيرة السيارات ارتفعت من 90 ألف مركبة إلى سقف 130 ألف وهو ما يعتبره المسؤولون في الولاية كنتيجة ايجابية مكنت من استرجاع كمية 60 بالمتة من حصة الولاية التي كانت تذهب لشبكات التهريب (زرفاوي، 2018).

2 - الخلاصة:

إن المتتبع للاقتصاد الجزائري ولإحصائيات وزارة الطاقة والمناجم الجزائرية يلاحظ أن ولاية تبسة تستهلك آبارا من الوقود دون وجود أو تقدم دوافع وأسباب ملموسة لذلك، فاستهلاك ولاية تبسة للوقود يوازي استهلاك 10 ولايات داخلية أخرى، ولكن الشاهد لهذا الوضع يعلم أن هذا الوقود يوجه للخارج وعبر الحدود التونسية.

دولة تونس لا تستورد الوقود ما دام يدخلها بصفة دائمة من المهربين الجزائريين، والغريب أنه لم يحدث في كل الدول النفطية وإن قامت دولة بتموين ولاية بالوقود عبر قطار خاص بها كما تقوم به الجزائر اتجاه مدينة تبسة، حيث تم تخصيص قطار ينتقل من مصنع المحروقات بالمنطقة الصناعية بسكيكدة لينقل مليون لتر من المحروقات يوميا، أي أن الكمية يتم تحويلها بالكامل من محطات الوقود إلى شاحنات التهريب لتدخل عبر الحدود التونسية، ويعاني سكان ولاية تبسة للحصول على الوقود لسياراتهم أو لأغراض أخرى لاستخدامه في شؤونهم اليومية لكن هذا الأمر لا يقلقهم كثيرا لأن الكثير منهم ضالعون ولهم يد في ظاهرة تهريب الوقود الذي جعل أهل المنطقة يدخلون الثراء دون أن تكون تبسة لا منطقة فلاحية ولا تجارية ولا سياحية.

وتتمثل التوصيات التي خرجت بها هذه الدراسة فيما يلي:

- تكثيف المراقبة للتحقيق في مصير كميات الوقود التي تتمون بها الولاية، وكشف الأطراف المتورطة في التجاوزات مهما كان موقعها ووضع حد لها في أقرب الآجال؛

- التعاون بين مختلف أجهزة الدولة والأسلاك الأمنية للحد من هذه الظاهرة؛

- ابتكار طرق ووسائل للقضاء على هذه الظاهرة خاصة في المناطق الحدودية لتنميتها وتعزيز أمنها؛

- وضع تدابير وإجراءات لتنظيم تزود الفلاحين وأصحاب السيارات بالوقود في الولايات الحدودية التي تشهد هذه الظاهرة؛

- أن تكون هناك مكافأة مجزية لكل من يكشف على عملية تهريب كبيرة للوقود؛

- تخدير محطات تعبئة الوقود، وخصوصا منها القريبة من المنافذ الحدودية بأن تكرر عملية التهريب منها أو بوادر السحب الكبير غير الطبيعي للوقود، ستحاسب عنه إذا لم تبلغ هي الجهات المعنية.

3- الإحالات المراجع :

بلغيث محمد الطيب، دس، "اشكالية تهريب الوقود عبر الحدود الشرقية"، مجلة العلوم الاجتماعية والانسانية، العدد 14، جامعة تبسة، الجزائر.

بوطالب إبراهيم، 2011، "مقاربة اقتصادية للتهريب بالجزائر"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية (منشورة)، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر.

زر فاوي عبد الله، تاريخ النشر 24 نوفمبر 2015، تاريخ التصفح 10.26 2018/10/28، "60% من حصة تبسة من الوقود كانت تهرب إلى تونس"، مقال منشور في جريدة الخبر الجزائرية، على الرابط التشغيلي <https://www.elkhabar.com/press/article/95125/>

سعدون الحكيم، تاريخ النشر 03 مارس 2017، تاريخ التصفح 18.23 2018/01/28، "جمارك تبسة"، مقال منشور في مجلة الأحداث الجزائرية، على الرابط التشغيلي <http://www.elahdath.net/local/829>.

صانع قهقار، 2000، جريمة التهريب الجمركي، مذكرة التخرج من المدرسة الوطنية للإدارة. صايش عبد المالك، 2014، "مكافحة تهريب المهاجرين السريين"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية (منشورة)، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر.

-عثمان الخويطر، تاريخ التصفح 22.30 2018/10/28، "تهريب الوقود والعقوبات"، مقال على موقع الأسولق العربية، جوان 2013، الرابط التشغيلي <https://www.alarabiya.net/ar/aswaq>

قانون الجمارك المصري رقم 63-66 المؤرخ في: 13/06/1963 المعدل والمتمم. ليلي حامد المطيري، 2014، "أثر الاقتصاد الخفي على النمو الاقتصادي في المملكة العربية السعودية"، بحث في الاقتصاد، مكتبة الملك فهد، المملكة العربية السعودية (بتصرف).

- فيصل، تاريخ التصفح 21.25 2018/10/28، "البطاقات المغناطيسية لوقف ظاهرة تهريب الوقود بتبسة" مقال بجريدة النهار الجزائرية، تاريخ النشر 2018/05/08، على الرابط التشغيلي <https://www.ennaharonline.com/>

محمد خالد بالسعيد، 2007-2008، التهريب طبيعته وابعاده الثقافية والاجتماعية في الحدود الغربية الجزائرية من 1990-2000 دراسة في انثربولوجيا الجريمة، جامعة ابى بكر بلقايد، تلمسان، كلية الآداب والعلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، تخصص أنثربولوجيا الجريمة

-مرداسي أحمد رشاد، بوطبة صبرينة، أيام 16-17 نوفمبر 2016، "تهريب الآثار وطرق مكافحته لتنمية المناطق الحدودية- القيادة الجهوية الخامسة للدرك الوطني بقسنطينة، خلية مكافحة المساس بالممتلكات الثقافية نموذجا"، ورقة عمل مقدمة للمنتقى الدولي الأول، تنمية وتطوير المناطق الحدودية واقع وآفاق، جامعة سوق أهراس، الجزائر

- مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 2017، لماذا انتشرت شبكات "تهريب الوقود" في المنطقة العربية؟، الإمارات العربية المتحدة. موقع ويكيبيديا الموسوعة الحرة.