

****

**پردیس بین المللی ارس**

**پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد در رشته حقوق**

**گرایش حقوق جزا و جرم شناسی**

**عنوان**

**بررسی جرم شناختی عوامل مؤثر بر قاچاق کالا در مرز بازرگان**

**استاد راهنما:**

**دکتر محمد ابراهیم شمس ناتری**

**نگارش:**

**لیلا مصطفی زاده**

**بهار 93**

**الهی**

**اناالفقیر فی غنای**

**فکیف لااکن فقیراًفی فقری**

**الهی اناالجاهل فی علمی**

**فکیف لااکونُ جهٌولاً فی جهلی[[1]](#footnote-1)**

**تقدیر:**

برخود واجب می­دانم کسانی را که در پیشبرد و انجام این تحقیق مرا یاری دادند سپاس گویم.

سپاس فراوان از:

همسر عزیزم به پاس زحمات پایان ناپذیر و قلب رئوفش

و استاد محترمم:

استاد محترم راهنما جناب آقای دکتر محمد ابراهیم شمس ناتری که به کمک ایشان مسیر انجام این تحقیق بر من هموارتر شد

و در خاتمه از جناب آقای یعقوبی دادستان محترم دادسرای عمومی و انقلاب شهرستان ماکو، جناب آقای حسنخانی بازپرس محترم دادسرای عمومی و انقلاب شهرستان ماکو، جناب آقای ابراهیم حسین پور استاد دانشگاه پیام نور ماکو و جناب آقای مهندس علی اصغری اقدم سپاس فراوان دارم.

**چکیده:**

یکی از پدیده­هایی که امروزه به عنوان یک معضل اقتصادی و اجتماعی و حتی امنیتی امروز، در جوامع مختلف به­خصوص در مناطق مرزی سبب شده است تا زمینه­های مناسبی جهت ایجاد اشتغال سالم و پایدار ایجاد نگردد، سودآوری بالای قاچاق می­باشد و ساکنین این مناطق جهت کسب درآمد بیشتر به فعالیت­های غیر­قانونی و قاچاق نظیر (کالا، مواد مخدر، اسلحه، سوخت و غیره) روی آورند. در این پایان­نامه سعی شده است تا عوامل و متغیرهای مختلفی که بر گسترش و توسعه­ی پدیده­ی قاچاق در مرز بازرگان موثر می­باشند مورد بررسی قرار بگیرد و با مرور نظریات ارائه شده در خصوص قاچاق و توجه به عوامل اثر­گذار در گسترش پدیده­ی قاچاق، در پایان به ارائه­ی راهکار عملی جهت کاهش، کنترل و پیشگیری از پدیده­ی قاچاق در شهر مرزی بازرگان خواهیم پرداخت.

واژگان کلیدی: جرم شناسی، قاچاق، مرز، شهر مرزی، قاچاق کالا، قاچاق انسـان

**فهرست مطالب**

[مقدمه 1](#_Toc389321146)

[الف) تعريف و بیان مسأله 2](#_Toc389321147)

[ب) اهداف تحقیق 2](#_Toc389321148)

[ج) سؤال هاي تحقیق 3](#_Toc389321149)

[د) فرضیه های تحقیق 3](#_Toc389321150)

[هـ) پیشینه ی تحقیق 3](#_Toc389321151)

[و) روش تحقیق 5](#_Toc389321152)

[ی) جامعه ي آماری 6](#_Toc389321153)

[ط) نمونه ی آماری 6](#_Toc389321154)

[م) ابزار گردآوری اطلاعات 6](#_Toc389321155)

[ل) روش تجزیه و تحلیل اطلاعات 7](#_Toc389321156)

[فصل اول: مفاهیم و کلیات مربوط با قاچاق کالا 8](#_Toc389321157)

[1-1 مقدمه 9](#_Toc389321158)

[1-2 مفاهیم قاچاق کالا 9](#_Toc389321159)

[1-2-1 تعاریف قاچاق 9](#_Toc389321160)

[1-2-2 معنای حقوقی قاچاق 11](#_Toc389321161)

[1-2-3 اقتصاد زیر زمینی 13](#_Toc389321162)

[1-2-4 تعریف گمرک 14](#_Toc389321163)

[1-2-5 قلمرو گمرکی 14](#_Toc389321164)

[1-2-6 مبادی رسمی و غیر رسمی 14](#_Toc389321165)

[1-2-7 حقوق گمرکی 15](#_Toc389321166)

[1-2-8 عوارض گمرکی 15](#_Toc389321167)

[1-2-9 کالاهای ممنوع 15](#_Toc389321168)

[1-2-10 ممنوعیت های کلی واردات و صادرات 16](#_Toc389321169)

[1-2-11 انواع قاچاق 16](#_Toc389321170)

[1-2-12 قاچاق صادراتی و قاچاق وارداتی 17](#_Toc389321171)

[1-2-13 قاچاق گمرکی و قاچاق غیرگمرکی 17](#_Toc389321172)

[1-3 عوامل موثر بر حجم قاچاق کالا در حالت کلی در تمامی مرزها 18](#_Toc389321173)

[1-3-1 مالیات و عوارض گمرکی 18](#_Toc389321174)

[1-3-2 بالا بودن میزان بیکاری 18](#_Toc389321175)

[1-3-3 ارزانی برخی کالاها به سبب اعمال مقررات مربوط به یارانه 18](#_Toc389321176)

[1-3-4 نظارت ارزی 19](#_Toc389321177)

[1-3-5 افزایش دخالت دولت در بازار 19](#_Toc389321178)

[1-4 تنوع کنونی قاچاق در مرز بازرگان 19](#_Toc389321179)

[1-4-1 قاچاق صادراتی 19](#_Toc389321180)

[1-4-1-1 قاچاق کالاهای یارانه ای 20](#_Toc389321181)

[1-4-1-2 قاچاق سیگار به خارج 21](#_Toc389321182)

[1-4-1-3 قاچاق سوخت 21](#_Toc389321183)

[1-4-1-4 قاچاق انسان 22](#_Toc389321184)

[1-4-2 قاچاق وارداتی در مرز بازرگان 23](#_Toc389321185)

[1-4-2-1 پوشاک و منسوجات مهمترین و عمدهترین قاچاق واردانی از مرز بازرگان 23](#_Toc389321186)

[1-4-2-2 لوازم آرایشی و بهداشتی 24](#_Toc389321187)

[1-4-2-3چای 25](#_Toc389321188)

[1-4-2-4 مواد غذایی 25](#_Toc389321189)

[1-4-2-5 قاچاق دارو 26](#_Toc389321190)

[1-5 نتیجه گیری 27](#_Toc389321191)

[فصل دوم: مبادی و شیوه های قاچاق در مرز بازرگان 28](#_Toc389321192)

[2-1مقدمه 29](#_Toc389321193)

[2-2 تشریح مبادی عمده قاچاق کالا در بازرگان 33](#_Toc389321194)

[2-2-1 محورهای ورودی کالای قاچاق 33](#_Toc389321195)

[2-2-1-1 بازارچه مرزی 33](#_Toc389321196)

[2-3 شیوه های قاچاق کالا در این مرز 35](#_Toc389321197)

[2-3-1 شیوه های کالای قاچاق، هم واردات و هم صادرات را شامل میشود عبارتند از: 35](#_Toc389321198)

[2-3-1-1 کالاهای همراه مسافر 35](#_Toc389321199)

[2-4 نتیجه گیری 36](#_Toc389321200)

[فصل سوم: عوامل غیر قضائی موثر بر قاچاق کالا در مرز بازرگان 38](#_Toc389321201)

[3-1 مقدمه 39](#_Toc389321202)

[3-2 عوامل موجدِ قاچاق کالا در مرز بازرگان 42](#_Toc389321203)

[3-2-1 مطلوبیت نسبی کالاهای خارجی 42](#_Toc389321204)

[3-2-1-1 زیبایی و نوآوری در طرح و رنگ تولیدات 43](#_Toc389321205)

[3-2-1-2 کیفیت کالاها 43](#_Toc389321206)

[3-2-1-3 قیمت در کنار کیفیت 44](#_Toc389321207)

[3-2-2 تعرفه ها 44](#_Toc389321208)

[3-2-3 قوانین بازرگانی 45](#_Toc389321209)

[3-2-4 تشریفات بازرگانی 47](#_Toc389321210)

[3-2-5 طولانی بودن فرایند واردات رسمی 48](#_Toc389321211)

[3-3 عوامل تشدید کننده ی قاچاق کالا در مرز بازرگان 48](#_Toc389321212)

[3-3-1 فرهنگ فرار مالیاتی 48](#_Toc389321213)

[3-3-2 میزان بیکاری 49](#_Toc389321214)

[3-3-3 پایین بودن ریسک قاچاق کالا 49](#_Toc389321215)

[3-3-3-1 گستردگی مرزها و برخی ناهماهنگی ها در نظارت بر آن 50](#_Toc389321216)

[3-3-3-2 امکان قاچاق از همه نواحی مرزی 50](#_Toc389321217)

[3-3-4 گستردگی مرز زمینی 51](#_Toc389321218)

[3-3-5 کوتاهی مسیر قاچاق زمینی 51](#_Toc389321219)

[3-3-6 سهل انگاری نیروهای نظامی و انتظامی کشور همسایه 51](#_Toc389321220)

[3-4 عوامل خاص منطقه ای قاچاق در مرز بازرگان 52](#_Toc389321221)

[3-4-1 موقعیت جغرافیایی بازرگان 52](#_Toc389321222)

[3-4-2 تشابهات فرهنگی با کشور همسایه 53](#_Toc389321223)

[3-4-3 کمبود شغل و بیکاری در شهر مرزی بازرگان 53](#_Toc389321224)

[3-4-4 فقر فرهنگی وسلطه ی فرهنگ عشیرهای 53](#_Toc389321225)

[3-4-5 حاکمیت فرهنگ مصرف 54](#_Toc389321226)

[3-5 جمع بندی کلی 55](#_Toc389321227)

[3-6 نتیجه گیری 56](#_Toc389321228)

[فصل چهارم: عوامل تقیینی و اداری و قضایی موثر بر قاچاق کالا در مرز بازرگان 58](#_Toc389321229)

[4-1 مقدمه 59](#_Toc389321230)

[4-2 آسیب شناسی قوانین و مقررات تجاری 60](#_Toc389321231)

[4-2-1 نبود تعریفی جامع و مانع از قاچاق کالا 60](#_Toc389321232)

[4-2-2 ناهماهنگی در تدوین مقررات 61](#_Toc389321233)

[4-2-3 وجود راه گریز قانونی برای قاچاقچیان 61](#_Toc389321234)

[4-3 آسیب شناسی نظارت گمرکی 63](#_Toc389321235)

[4-3-1 ضعف در امکانات نیرویی و تجهیزات 63](#_Toc389321236)

[4-3-2 مشکلات گمرک در مبادی ورود زمینی 64](#_Toc389321237)

[4-3-3 سلب اختیار از گمرک برای فروش کالاهای ضبط شده قاچاق 65](#_Toc389321238)

[4-3-4 مشکلات موجود در خصوص افزایش ترانزیت خارجی 65](#_Toc389321239)

[4-3-5 ناهماهنگی با کشور همسایه 65](#_Toc389321240)

[4-3-6 نبود نظارت بر کالاهای ورود موقت و ترانزیتی 66](#_Toc389321241)

[4-4 آسیب شناسی نظارت انتظامی 66](#_Toc389321242)

[4-4-1 نیروی انتظامی و قاچاق کالا 66](#_Toc389321243)

[4-5 آسیب شناسی برخورد قضایی 67](#_Toc389321244)

[4-5-1 مشکلات موجود در محاکم 67](#_Toc389321245)

[4-5-2 اختلاف آرای قضایی 69](#_Toc389321246)

[4-5-3 ضعف در برخورد قضایی 70](#_Toc389321247)

[4-6 دیگر موارد آسیب شناسی 72](#_Toc389321248)

[4-6-1 ناهماهنگی فعالیت های مبارزه با قاچاق کالا 72](#_Toc389321249)

[4-6-2 ضعف در برخورد تشکیلاتی و منسجم 73](#_Toc389321250)

[4-6-3 وابستگی معیشتی بیشتر عاملان قاچاق کالا 73](#_Toc389321251)

[4-6-4 سلامت عمل نیروهای درگیر 74](#_Toc389321252)

[4-7 نتیجه گیری 74](#_Toc389321253)

[فصل پنجم: یافته های تحقیق 78](#_Toc389321254)

[5-1 آماره های توصیفی تحقیق 79](#_Toc389321255)

[5-2 آماره های استنباطی تحقیق (آزمون فرضیه های تحقیق) 86](#_Toc389321256)

[5-3 نتیجه گیری 88](#_Toc389321257)

[فصل ششم: راهکارها و پیشنهادهای مقابله با قاچاق کالا 91](#_Toc389321258)

[6-1 مقدمه 92](#_Toc389321259)

[6-2 اقداماتی که بایستی برای مقابله با قاچاق کالا در مرز بازرگان صورت بگیرد 94](#_Toc389321260)

[6-2-1 طرح نظارت بر ترانزیت 94](#_Toc389321261)

[6-2-2 توجه به وضعیت معیشتی مرزبانان و شناسایی نیازهای آنان 94](#_Toc389321262)

[6-2-3 تشکیل شعبه ویژه قضایی 94](#_Toc389321263)

[6-2-4 تسهیل واردات از مجاری رسمی 94](#_Toc389321264)

[6-2-5 شناخت مزیت های منطقه برای افزایش رقابت پذیری 95](#_Toc389321265)

[6-2-6 کمک به بخش کشاورزی 95](#_Toc389321266)

[6-2-7 ایجاد فرصت های جدید شغلی 96](#_Toc389321267)

[6-2-8 فناوری اطلاعات 96](#_Toc389321268)

[6-2-9 مقررات زدایی 97](#_Toc389321269)

[6-2-10 شفاف سازی قیمت ها و تغییر روش در پرداخت یارانه ها 98](#_Toc389321270)

[6-2-11 حذف انحصارها و فراهم آوردن محیط رقابتی در شهر مرزی بازرگان 99](#_Toc389321271)

[6-2-12 توجه و نظارت کافی بر فعالیت بازارچه مرزی 99](#_Toc389321272)

[6-2-13 نظارت کافی بر امور گمرکی 99](#_Toc389321273)

[6-2-14 اقدامات مرتبط با امور انتظامی 100](#_Toc389321274)

[6-2-14-1 ایجاد هماهنگی 101](#_Toc389321275)

[6-2-15 نظارت بر ارز و کالای همراه مسافر 102](#_Toc389321276)

[6-3 پیشنهادهای راهبردی 102](#_Toc389321277)

[6-3-1 تقویت نقاط قوت مرز در مقابله با قاچاق 102](#_Toc389321278)

[6-3-2 از بین بردن نقاط ضعف در مقابله با قاچاق 103](#_Toc389321279)

[6-4 فرصت های منطقه در مقابله با قاچاق 104](#_Toc389321280)

[6-5 تهدیدهای منطقه در مقابله با قاچاق 104](#_Toc389321281)

[6-6 راهبردهای برخواسته از قوت ها و فرصت ها 105](#_Toc389321282)

[6-7 راهبردهای برخواسته از ضعف ها و فرصت ها 105](#_Toc389321283)

[6-8 راهبردهای برخواسته از قوت ها و تهدیدها 105](#_Toc389321284)

[6-9 راهبردهای برخواسته از ضعف ها و تهدیدها 105](#_Toc389321285)

[6-10 پیشنهادهای برخواسته از پژوهش و تحقیق 106](#_Toc389321286)

[6-11 نتیجه گیری 106](#_Toc389321287)

[منابع و مأخذ 116](#_Toc389321288)

[Abstract 124](#_Toc389321289)

**فهرست جداول**

[جدول (1-1) انواع فعالیت های زیر زمینی 13](#_Toc388441264)

[جدول (1-2) انواع فعالیت های زیر زمینی 13](#_Toc388441265)

[نمودار (5 ـ 2) میزان تأثیر عوامل رفتاری کارمندان گمرک بر قاچاق کالا از مرز بازرگان 80](#_Toc388441266)

[جدول (5-1) ضریب همبستگی پیرسون (مهمترین عوامل قاچاق کالا) 87](#_Toc388441267)

[جدول (5-2) ضریب همبستگی پیرسون (ناکارآمدی احکام قضایی و کیفری) 87](#_Toc388441268)

# 

# مقدمه

قاچاق کالا هم اکنون ذهن بسیاری از مدیران کشور ما را به خود مشغول کرده و بسیاری از دستگاه­ها را نیز درگیر کرده است. گستردگی مرزهای جغرافیایی در کنار همسایگانِ دارای نظام­های تقریباً بی­ثبات و نیز وجود مبادی مختلف و شیوه­های متنوع قاچاق مقابله با آن را دشوار کرده است. این تحقیق مبتنی بر کارهای انجام شده دیگران در سازمان­های دولتی و نهادهای دانشگاهی و علمی در پی معرفی ابعاد این پدیده و ارائه جمع­بندی خلاصه، اما کاملی از آن است. هدف غایی در این پژوهش آن است ،که علاوه بر توجه به یافته­های علمی و با محک­زدن کارهای انجام شده با این یافته­ها از میان انبوه گفته­های موجود مستدل­ترین و غنی­ترین مباحث را سازماندهی کند و از درون آنها به نگرشی جدید از این پدیده برسد. در این صورت فرصت پرداختن اصولی­تر به رفع قاچاق کالا برای همه نهادهای مسئول فراهم خواهد آمد. فقط در این صورت است که امکان بهره­گیری از ظرفیت­های موجود در نهادهای قانون گذار، برای اصلاح قوانین، در نهادهای اجرایی، برای اصلاح شیوه­های مقابله و در نهادهای قضایی، برای ارتقای اثربخشی فراهم خواهد بود. در نهایت در این تحقیق، به این نتیجه مهم دست یافته­ایم که نگرش موجود به قاچاق کالا باید تغییر کند و بجای مقابله با جریانی که در اوضاع فعلی با آسیب­های فراوان همراه است، باید به هدایت آن در جهت بهره­برداری از ظرفیت­های تجاری و ترانزیتی پرداخت. هم اکنون بسیاری از سیاست­های کلان اقتصادی، به مزیت­سازی برای قاچاق کالا می­انجامد و اقدامات نه­چندان موثر مقابله با قاچاق­، خطر­پذیری آن را بی­نهایت کاهش داده است. بنابراین اصلاح سیاست­های کلان اقتصادی برای مزیت­زدایی از قاچاق و نیز اصلاح و بهینه­سازی نظام­ها و روش­ها برای افزایش خطر­پذیری قاچاق کالا، از الزامات اساسی نگرش بلند مدت و جدید به پدیده قاچاق کالاست. پرهیز از برخورد با عوامل خرده­پا و البته مقابله با موارد کلان و در مبادی اصلی، در کنار تقویت نظارت بر بازرگانی داخلی و نیز تقویت و تجهیز سازمان­های اجرایی مانند گمرک و نیروی­انتظامی و اقدامات قضایی ویژه برای مقابله با نقض کنندگان قانون، از جمله دیگر موارد اصلاحی لازم­اند.

## الف) تعريف و بیان مسأله

در حال حاضر قاچاق در عام و قاچاق کالا به نحو خاص از مشکلات بزرگ کشور است. این پدیده چندان ابعاد گوناگونی یافته و چنان تاثیرات منفی و مخربی در اقتصاد کشور گذارده که به ناچار بخش چشم­گیری از امکانات ملی برای مقابله با آن بسیج شده است. به رغم این تلاش­ها و بنا بر اعتراف مکرر مسئولان، اقدامات به عمل آمده چندان اثری نداشته و فقط پاره اندکی از کل قاچاق کشف شده است. متاسفانه وجود برخی سیاست­های اقتصادی خاص، مانند حمایت گسترده از تولید داخلی با استفاده از ابزارهای ممنوعیت­ها و محدودیت­های تجاری، پرداخت یارانه­های گسترده برای سوخت و کالاهای اساسی به مصرف کننده و نیز وجود مرزهای گسترده جغرافیایی مناسب، ایجاد امکان ورود کالای قاچاق دامنه و گسترش این معضل را افزایش داده است. در این فصل با هدف شناختن درست ابعاد این پدیده و یافتن راهکارهای اساسی باری حل آن به معرفی اصطلاحات و مفاهیم می­پردازیم و پس از آن ابعاد قاچاق کالا را از نظر حجم و تنوع بررسی خواهیم کرد به این ترتیب در پایان فصل حاضر خواهیم توانست به درک تقریباً کامل و درستی از مشکل فعلی قاچاق کالا، در ایران دست یابیم. با توجه به اینکه گمرک بازرگان اولین رتبه[[2]](#footnote-2) از حیث پرونده­ی قاچاق کالا در ایران را داراست و این امر به خوبی مشهود است و نظر به اینکه قاچاق کالا صدمات و ضربات مهلکی به ثبات اقتصادی کشور وارد کرده و زمینه­ی فساد را در جامعه ایجاد می­کند، و از سوی دیگر ملاحظه می­شود که دست اندرکاران امور گمرکی منطقه نه تنها اقدامات جدی برای مبارزه با این جرم را به عمل نمی­آورند بلکه، بالعکس خود به نوعی در این امر نقش دارند تا حدی که احساس می­شود قاچاق کالا در شهر مرزی بازرگان بصورت یک جرم سازمان­یافته در حال ارتکاب است. نگارنده بر آن است که ضمن بررسی عوامل موثر در توسعه­ی قاچاق کالا در مرز بازرگان را مورد تجزیه و تحلیل حقوقی قرار دهد.

## ب) اهداف تحقیق

هدف كلي :

1- شناسايي عوامل مؤثر در قاچاق كالا و تخلفات گمرکی از مرز بازرگان، از منظر جرم شناختي - قضایی.

2ـ تبیین تأثیر برخورد قضایی با قاچاق کالا و تخلفات گمرکی در جهت پیشگیری و کاهش جرم.

## ج) سؤال هاي تحقیق

1 ـ عوامل مؤثر در قاچاق کالا و تخلفات گمرکی از مرز بازرگان کدامند؟

2 ـ برخورد قضایی با قاچاق کالا و تخلفات گمرکی در پیشگیری و کاهش جرم تا چه حد مؤثر بوده است؟

## د) فرضیه های تحقیق

1 ـ به نظر می­رسد عواملی همانند کوتاهی مسیر، عدم نظارت دقیق، هم­دستی مأموران اجرای قانون با قاچاقچیان مهمترین عوامل قاچاق کالا در مرز بازرگان می­باشد.

2- به نظر می­رسد به سبب عدم تمایل جدی به اجرای قوانین و مجازات مرتکبان جرایم قاچاق و تخلفات مربوطه احکام قضایی و کیفری مربوطه ناکافی و ناکارآمد بوده و برخورد قضایی با قاچاق کالا و تخلفات گمرکی تاثیر چندانی در پیشگیری و کاهش جرم نداشته است.

## هـ) پیشینه ی تحقیق

در این مبحث بصورت مختصر و مفید به تعدادی از تحقیقات و پژوهش­های انجام یافته در حوزه این تحقیق پرداخته می شود:

1- موسایی و بنایی[[3]](#footnote-3) (1389) در مقاله­ی خود تحت عنوان بررسی رابطه­ی بین آموزش اجتماعی و ارتکاب به قاچاق کالا، تعداد 70 نفر را که 55 نفر آن شهروند معمولی و 15 نفر آن قاچاقچی زندانی بودند در استان هرمزگان مورد مطالعه قرار داده و به دو دسته نتایج تقریباً متفاوت رسیده اند. دسته اول که نتایج مصاحبه با شهروندان می­باشد عواملی چون تجاری بودن منطقه و همسایگی با کشورهای همجوار و سیاست­های اقتصادی باز، وجود ابهامات در قانون و استنباط­های متفاوت از آن، عدم مخالفت صریح روحانیون اهل تسنن با قاچاق و ... را در ارتکاب به قاچاق موثر دانسته­اند. دسته­ی دوم که شامل نتایج به دست آمده از پژوهش می­باشد مواردی مانند فقر، بیکاری، سطح پایین سواد، زندگی در خانواده­های نا­بسامان، داشتن خانواده­های پر جمعیت و ... را ذکر کرده­اند که البته نقش آموزش که فرضیه­ی اصلی این پژوهش می­باشد با توجه همراهی کل خانواده در امر قاچاق، چه به وسیله­ی علامت دادن به بیرون برای نشان دادن حضور یا عدم حضور پلیس و چه به صورت مخفی­کردن کالاها و یا عدم همکاری با پلیس و ندادن اطلاعات، تایید شده است.

2- عباسیان و ابراهیم زاده[[4]](#footnote-4) (1389)، در پژوهشی با عنوان (بررسی عوامل و دلایل قاچاق در استان سیستان و بلوچستان و راهکارهای رفع آن)، به عواملی چون تعرفه­های گمرکی بسیار بالا جهت ورود صدور کالاها از مبادی رسمی گمرکی، وجود مرزهای طولانی با کشورهای افغانستان و پاکستان، محرومیت اقتصادی، نبود اشتغال پایدار، فراهم بودن زمینه­های قاچاق در مقابل فراهم نبودن زمینه­های اشتغال بومی و ملی اشاره نموده­اند و با توجه به مزیت نسبی این استان (همجواری با دو همسایه شرقی یعنی افغانستان و پاکستان)، ایجاد بازارچه­های مشترک مرزی و مناطق ویژه­ی اقتصادی و یا محدوده تجارت آزاد در برخی از نقاط استان را به عنوان راهکار ارایه کرده­اند.

3- رضویان و همکاران[[5]](#footnote-5) (1389) در مقاله­ای به بررسی قاچاق کالا از مرزهای جنوب ایران پرداخته­اند. ایشان با استفاده از روش تحلیلی - توصیفی ابتدا به بررسی مهمترین دلایل شکل­گیری قاچاق در ایران پرداخته و پس از دسته­بندی انواع قاچاق به بررسی دلایل اصلی قاچاق کالا از مرزهای دریایی پرداخته­اند. یافته­های پژوهش آنها عواملی مانند گستردکی مرزهای دریایی، کوتاهی مسیر، وسعت منطقه و متعدد بودن مسیر قاچاقچیان، وجود جزایر و سکوهای نفتی بسیار در منطقه خلیج فارس را در داخل کشور و عدم اتخاذ اقدامات سخت­گیرانه در جهت مقابله با پدیده­ی قاچاق توسط کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس در خارج از کشور بر قاچاق کالاها تاثیر دارند.

4- عوامل گرایش به قاچاق در منطقه آورتین شهرستان کهنوج تحقیق دیگری است که توسط فروزنده جعفرزاده و فاضیه حسنی[[6]](#footnote-6) (1387) به رشته تحریر درآمده است. در این اثر ویژگی­های جغرافیایی و اقتصادی منطقه، که سبب گرایش مردم به قاچاق کالا می­شود، ذکر شده است. از جمله: فقدان مراکز صنعتی، کشاورزی فصلی، نزدیکی به استان­های مرزی و قرار گرفتن در مسیر قاچاق، فقر اقتصادی و بیکاری از مهمترین عوامل گرایش به قاچاق است.

5- سبحانی نژاد و افشار[[7]](#footnote-7) (1388) نیز در پژوهشی دیگر به بررسی (علل ناکارآمدی مقابله با قاچاق) پرداخته­­اند. ایشان در این پژوهش در زمینه­های مختلف عوامل موثر بر بروز پدیده­ی قاچاق، عوامل موثر بر ناکارآمدی نظام­های مقابله با قاچاق، پیامدهای قاچاق و راهکارهای مقابله با پدیده قاچاق، تحقیق به عمل آمده است که هر کدام در ابعاد اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و اجتماعی مورد سنجش واقع شده­اند. در این پژوهش نامتناسب بودن قوانین و مقررات مربوط به قاچاق، توسعه نیافتگی مناطق مرزی کشور، فقر گسترده­ی اقتصادی، بالابودن سطح بیکاری، وجود قوانین سخت­گیرانه برای صادرات و واردات کالاها، تعدد مراکز تصمیم گیری و ... به عنوان برخی از عوامل موثر بر بروز پدیده قاچاق معرفی شده­اند.

## و) روش تحقیق

اين تحقيق به لحاظ هدف از نوع تحقيقات کاربردي بوده و به لحاظ روش جمع­آوري آمار و اطلاعات، از روش پیمایشی استفاده شده و سطح تبیین تحقيقات توصیفی است. همچنین اطلاعات لازم بررسی موضوع، مطالعات مقدماتی و نظریه­های مربوط به جرم شناسی و قاچاق کالا با استفاده از روش اسنادی و کتابخانه­ای جمع­آوری شده اسـت.

## ی) جامعه ي آماری

با توجه به روش تحقيق، جامعه­ي آماری این تحقيق شامل كليه­ي کارمندان دادگستری، زندان، تعزیرات و کارشناسان رسمی دادگستری و وکلای شهرستان ماکو و همچنین فعالان شرکت­های حمل و نقل، رانندگان ترانزیت، فروشندگان البسه و لوازم بهداشتی و آرایشی خارجی مرز بازرگان می­باشد.

## ط) نمونه ی آماری

با توجه به گستردگی جامعه­ی آماری از بین جامعه آماری مورد بررسی و در جهت بالا بردن دقت اندازه­گیری با بررسی­های بعمل آمده تعداد 100 نفر از جامعه آماری با روش نمونه­گیری تصادفی و به تناسب حجم جامعه­ی آماری مورد بررسی قرار گرفته پرسش نامه­ی تحقیق در بین آنها توزیع شد.

## م) ابزار گردآوری اطلاعات

در این تحقیق از پرسش­نامه با سوالاتی در مورد علل موثر بر قاچاق کالا با سوالات بسته استفاده شده است.

به منظور ارائه­ی تصویری دقیق و روشن از نقش عوامل مؤثر در قاچاق کالا از مرز بازرگان و تعیین و تبیین میزان سهم هر یک از این عوامل در بروز این پدیده­ی زشت در منطقه­ی مرزی بازرگان، اقدام به طراحی و تدوین پرسشنامه­ی محقق ساخته­ای، نمودیم تا با تحلیل آماری داده­های حاصل از پاسخ آزمودنی­ها به آن، به تفسیری جامع از عوامل مؤثر در قاچاق کالا از مرز بازرگان دست یابیم و این یافته­ی نهایی هم به دست آید که کدام یک از عوامل مذکور سهم بیشتری در قاچاق کالا از مرز بازرگان دارند.

لازم به یادآوری است که 100 نفر بعنوان آزمودنی از بین جامعه­ی آماری این تحقیق انتخاب شدند تا به سؤالات پرسش­نامه پاسخ بدهند.

## ل) روش تجزیه و تحلیل اطلاعات

شيوه­ی استخراج داده­ها به صورت زير خواهد بود كه پس از جمع­آوري اطلاعات از طريق پرسش­نامه ، كد­گذاري آن صورت مي­گيرد ، كد گذاري با توجه به جهت سئوالات (مثبت و منفي) انجام خواهد شد. و سپس با توجه به كدهاي اختصاص يافته به هر متغير و گزينه­هاي مربوط به آن داده­ها تعريف خواهد شد. و به صورت جدول ستوني يا سطري وارد كامپيوتر مي­گردد و با انجام دستور­العمل­هاي تغيير و تبديل و اجراي داده­ها و ويرايش آنها از طريق نرم افزار spss مورد پردازش قرار مي­گيرد و سر انجام ستاده­هاي كامپيوتر استخراج و توسط محقق تجزيه و تحليل مي­شود . این پژوهش و تحقیق با این هدف در شش فصل سازمان داده شده است. مفاهیم و کلیات مرتبط با قاچاق و نیز تنوع آن در کشور در فصل اول آمده است. در فصل دوم مبادی و شیوه­های قاچاق معرفی شده و در فصل سوم علل و عوامل موثر بر قاچاق کالا در مرز بازرگان تحلیل شده است. عوامل غیر قضایی قاچاق در مرز بازرگان، موضوع فصل چهار است در فصل پنجم یافته­های تحقیق ارائه شده است. در فصل ششم، آخرین فصل به راهکارها و پیشنهادها مختلف ساختاری بلند مدت و میان مدت و اجرایی توجه شده و به جمع­بندی نهایی پرداخته شده است. هر یک از فصول با مقدمه­ای شروع و با نتیجه­گیری به پایان می­رسد.

**فصل اول:**

**مفاهیم و کلیات مربوط با قاچاق کالا**

#### فصل اول: مفاهیم و کلیات مربوط با قاچاق کالا

# 1-1 مقدمه

در حال حاضر قاچاق در کل و قاچاق کالا به نحو اخص از مشکلات بزرگ کشور است. این پدیده چندان ابعاد گوناگونی یافته و چنان تاثیرات منفی و مخربی در اقتصاد کشور گذارده که به ناچار بخش چشمگیری از امکانات ملی برای مقابله با آن بسیج شده است. به رغم این تلاش­ها و بنا بر اعتراف مکرر مسئولان، اقدامات به عمل آمده چندان اثری نداشته و فقط پاره اندکی از کل قاچاق کشف شده است. متاسفانه وجود برخی سیاست­های اقتصادی خاص - مانند حمایت گسترده از تولید داخلی با استفاده از ابزارهای ممنوعیت­ها و محدودیت­ها تجاری، پرداخت یارانه­های گسترده برای سوخت و کالاهای اساسی به مصرف کننده و نیز وجود مرزهای گسترده­ی جغرافیایی مناسب ایجاد امکان ورود کالای قاچاق دامنه و گسترش این معضل را افزایش داده است. در این فصل با هدف شناختن درست ابعاد این پدیده و یافتن راهکارهای اساسی باری حل آن به معرفی اصطلاحات و مفاهیم می­پردازیم و پس از آن ابعاد قاچاق کالا را از نظر حجم و تنوع بررسی خواهیم کرد به این ترتیب در پایان فصل حاضر خواهیم توانست به درک تقریباً کامل و درستی از مشکل فعلی قاچاق کالا در ایران دست یابیم.

# 1-2 مفاهیم قاچاق کالا

قاچاق کالا و ارز از مهم­ترین دغدغه­های برخی کشورهای در حال توسعه است. در این فصل، ابتدا نگاهی به معنای لغوی و تعاریف قاچاق و لغات مترادف آن می­اندازیم و سپس به دیگر مفاهیم مرتبط خواهیم پرداخت.

## 1-2-1 تعاریف قاچاق

برای یافتن تعاریف گوناگون قاچاق و قاچاق کالا، نخست به چند لغت­نامه یا فرهنگ فارسی معتبر مراجعه و متن آنها را عیناً نقل می­کنیم:

**قاچاق**[[8]](#footnote-8) (ترکی، ص) برده، ربوده (فرهنگ نظام). آنچه ورود آن به کشور و یا معامله آن از طرف دولت ممنوع است.

**قاچاق**[[9]](#footnote-9)(تر.فراری) (ا.) 1.کاری برخلاف قانون که پنهانی انجام شود. 2. متاعی که معامله یا ورود آن به کشور ممنوع است.

**قاچاق**[[10]](#footnote-10) ماخوذ از ترکی: تردستی، کاری که پنهانی و با تردستی انجام شود خرید و فروش کالاهایی که در انحصار دولت بوده یا معامله آنها ممنوع باشد؛ وارد یا صادر کردن کالاهایی که ورود و صدور آن ممنوع است.

**قاچاق**[[11]](#footnote-11)(تر.) (صـ.). ویژگی کالایی که خرید و فروش و حمل آن غیر قانونی است. (امصـ) (**حقوق**) حمل و نقل و یا خرید و فروش کالا بدون داشتن مجوز قانونی.

در فرهنگ دانشگاهی انگلیسی- فارسی آریانپور (2 جلدی)[[12]](#footnote-12) فعل Smuggle به معنی از گمرک گریزاندن، قاچاق کردن، قاچاق خارج یا وارد کردن با (OUT و IN) آمده است همچنین CONTRABAND به معنی کالای قاچاق، تجارت قاچاق یا ممنوع، قاچاق، قاچاقچی (صفت) و قاچاقچی­گری کردن، جنس قاچاق معامله کردن، ممنوع کردن، قدغن کردن (فعل) آمده است.

در این تعاریف گوناگون قاچاق به صورت ضمنی به تخلف­های گمرکی هم اشاره شده که به چند مورد از آنها اشاره می­گردد:

**قاچاق**[[13]](#footnote-13)(براساس کنوانسیون نایروبی) تخلفی گمرکی است شامل جابه­جایی کالا در طول مرز گمرکی به روشی مخفیانه و به منظور فرار از نظارت گمرکی.

**قاچاق**[[14]](#footnote-14)یعنی کاری برخلاف قانون که پنهانی انجام شود و متاعی که معامله یا ورود آن به کشور ممنوع باشد. به طور کلی، هر نوع معامله یا مبادله کالا با پول یا کالایی دیگر که دولت محدودیت یا ممنوعیتی علیه آن وضع کرده باشد قاچاق محسوب می­شود و این در تجارت و مبادله کالا به قدمت تاریخ است.

با مفاهیم و تعاریف فوق چنین استنباط می­شود: منظور از **قاچاق** در اصطلاح گمرک و دیگر دستگاه­های وصولی دولت عبارت است از گریزاندن کالا از پرداخت مالیات و عوارض به دولت یا فرار دادن کالا از شمول مقررات دولتی و نقل و انتقال و خرید و فروش آن بطور غیر مجاز و ممنوع.

## 1-2-2 معنای حقوقی قاچاق

در قوانین کیفری ایران تعریف صریح و شفافی از قاچاق یافت نمی­شود و قانون­گذاران، بجای ارائه تعریفی جامع و مانع از قاچاق و متمایز کننده آن از دیگر جرائم، ارتکاب دسته­ای مشخص از اعمال مجرمانه را قاچاق تلقی کرده و در واقع، فعل قاچاق را با مصادیق آن بیان کرده اند. به هر صورت، قاچاق فعلی انسانی است و باید تعریفی مشخص و شفاف از آن به دست داد. در ترمینولوژی حقوق (نوشته محمد جعفر جعفری لنگرودی)[[15]](#footnote-15) در باب قاچاق چنین آمده است. حمل و نقل کالا از نقطه­ای به نقطه ای خواه هر دو نقطه مزبور در داخله کشور باشد (قاچاق داخلی) خواه یک نقطه در داخله و یک نقطه در خارجه باشد (که آن را قاچاق خارجی گویند) بر خلاف مقررات مربوط به حمل و نقل به طوری که این عمل ناقص ممنوعیت یا محدودیتی باشد که قانوناً مقرر شده است (خواه عمل مزبور ناقض امتیازی یا انحصاری باشد خواه نباشد) مثلاً صدور و ورود اجناس مجاز بدون دادن عوارض گمرکی قاچاق گمرکی است.[[16]](#footnote-16)

کمیسیون استفتائات و مشاوران حقوقی شورای عالی قضایی وقت در تاریخ 19/2/1362 در پاسخ به پرسش مربوط به تعریف قاچاق چنین اشعار داشته است: چنانچه کسی از مالی که موضوع درآمد دولت است بدون پرداخت آن درآمد استفاده نماید یا مالی را که ورود و صدور آن ممنوع است وارد یا صادر نماید یا مالی را که در انحصار دولت است از طریق توزیع نیمه دولتی تحصیل کند، وی مرتکب قاچاق شده است و نتیجتاً قاچاق عبارت است از مال موضوع درآمد دولت بدون پرداخت آن درآمد یا ورود و صدور مال ممنوع یا تحصیل اموال انحصاری از غیر مجرای دولتی. بطور کلی قاچاق را می­توان جریان ورود کالا به کشور یا خروج مخفیانه آن از کشور به منظور نپرداختن مالیات­های مربوط و دیگر نظارت­های دولتی دانست. ماده 29 قانون آیین نامه امور گمرکی موضوعات قاچاق گمرکی را به شرح ذیل[[17]](#footnote-17) بیان کرده است:

1- وارد کردن کالا به کشور یا خارج کردن آن از کشور به ترتیب غیر مجاز، مگر آنکه کالای مزبور در موقع ورود یا صدور ممنوع یا غیرمجاز یا مجاز مشروط نبوده و از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض بخشوده شده باشد.

2- خارج نکردن وسایط نقلیه یا کالایی که بصورت ورود موقت یا ترانزیت خارجی وارد کشور شده به استناد اسناد خلاف واقع مبنی بر خروج آن وسایط نقلیه و کالا.

3- بیرون بردن کالای تجاری از گمرک بدون تسلیم اظهارنامه و پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض خواه در حین خروج از گمرک یا بعد از کشف آن پس از خروج.

4- تعویض کالای ترانزیت خارجی یا برداشتن از آن.

5- اظهار کردن کالای ممنوع الورود یا غیرمجاز تحت عنوان کالای مجاز یا مجاز مشروط با نام دیگر.

6- وجود کالای اظهارنشده ضمن کالای اظهارشده.

7- خارج نکردن یا وارد نکردن کالایی که ورود یا صدور قطعی آن ظرف مهلت مقرر ممنوع یا مشروط باشد.

8- اظهار کردن کالای مجاز تحت عنوان کالای مجاز دیگری که حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض آن کمتر است یا نام دیگر یا استفاده از اسناد خلاف واقع برای این منظور.

9- بیرون بردن کالا از گمرک با استفاده از شمول معافیت با تسلیم اظهارنامه خلاف یا اسناد خلاف واقع.

10- اظهار خلاف واقع در مورد کمیت و کیفیت کالای صادراتی به نحوی که منجر به خروج غیر قانونی ارز کشور گردد (بند11 الحاقی مصوب 23/10/58 است).

## 1-2-3 اقتصاد زیر زمینی

منظور از اقتصاد زیرزمینی،کلیه فعالیت­هایی است که خارج از چارچوب قوانین و مقررات جاری صورت می­پذیرد. طبقه­بندی فعالیت­های اقتصادی زیرزمینی در جدول (1-1) آمده است.

جدول (1-1) انواع فعالیت های زیر زمینی

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **معاملات غیر پولی** | | **معاملات پولی** | | |
| مبادله پایاپای مواد مخدر، کالاهای دزدی، قاچاق، تولید و رشد دادن گیاهان مواد مخدر برای مصرف شخصی، سرقت برای استفاده شخصی | | تجارت در کالاهای سرقتی، ساخت و خریدو فروش مواد مخدر، فحشا، قمار، قاچاق و سرقت | | فعالیتهای  غیر رسمی |
| اجتناب از دادن مالیات | فرار از مالیات | اجتناب از دادن مالیات | | فرار از مالیات |
| همه موارد مرتبط | مبادله پایاپای | گزارش نکـردن | گزارش نکردن درآمدهای | فعالیتهای |

جدول (1-2) انواع فعالیت های زیر زمینی

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **معاملات غیر پولی** | | **معاملات پولی** | | |
| با کار شخصی و کمک به دیگران | کالا | کارکرد کارمند،  تخفیف ها، مزایای شغلی | شخصی، دستمزد، حقوق، شغل و دارایی گزارش نشده کار مرتبط با خدمات و کالاهای قانونی | غیر رسمی |

ماخذ: گمرک جمهوری اسلامی ایران، همان، ص 10

## 1-2-4 تعریف گمرک

شورای همکاری گمرکی[[18]](#footnote-18) تعریف زیر را برای گمرک ارائه نموده است گمرک یعنی سازمان دولتی که مسئول اجرای قوانین مربوط به ورود و صدور است. این اصطلاح به هر یک از قسمت­های سازمان گمرک یا ادارات اصلی یا تابعه آن نیز اطلاق می­شود.[[19]](#footnote-19)

## 1-2-5 قلمرو گمرکی

قلمرو گمرکی (قلمروی است که در آن قانون گمرک یک کشور کاملاً اعمال می­شود. باید افزود که بطور کلی، قلمرو گمرکی یک کشور همان قلمرو ملی - شامل سرزمین، دریا، و فضای هوایی - آن است، ولی این امکان هم هست که بعضی از قسمت­های قلمرو ملی جز قلمرو گمرکی نباشد. مانند مناطق آزاد یا آبهای بین خط ساحلی و مرز قلمرو یک کشور در دریا. قسمت­هایی از قلمرو ملی یک کشور را که بدین ترتیب جز قلمرو گمرکی آن نیست بخش خارج از قلمرو گمرکی می­نامند. طبق توافق بین المللی قلمرو گمرکی یک کشور ممکن است شامل بخش خارج از قلمرو گمرکی کشور دیگری شود. منطقه­ای که بدین ترتیب، جزء قلمرو گمرکی کشور میشود بخش داخل در قلمرو گمرکی نامیده می­شود.

## 1-2-6 مبادی رسمی و غیر رسمی

مبادی به دو دسته رسمی و غیر رسمی و خود مبادی رسمی نیز به دو دسته عام و ویژه تقسیم می­شوند.[[20]](#footnote-20) که در اینجا به شرح آنها می­پردازیم:

**مبادی رسمی عام:** مناطقی است که گمرک جمهوری اسلامی ایران یا نمایندگی این دستگاه در آن مناطق حضور داشته باشد و نسبت به اعمال مقررات گمرکی اقدام کند. مانند بنادر، فرودگاه­های بین­المللی و مرزهای زمینی کشور که گمرک در آنها مستقر است.

**مبادی رسمی ویژه:** به مبادی­ای اطلاق می­شود که طبق قوانین و مقررات در اختیار سازمان­های خاص­اند مانند اسکله­های ویژه­ی نفتی، محورهای رسمی تردد زمینی، فرودگاه­های اختصاصی و نیز اسکله­های تحت اختیار شیلات و نیروهای مسلح.

**مبادی غیر رسمی:** به دیگر مبادی اعم از دریایی (آبهای زیرزمینی و داخلی) زمینی (از صفر نوار مرزی به داخل کشور) و هوایی اطلاق می­شود.

## 1-2-7 حقوق گمرکی

حقوق گمرکی[[21]](#footnote-21) حقوقی است که طبق تعرفه گمرکی وضع شده و به اجناس هنگام ورود یا خروج از قلمرو گمرکی تعلق می­گیرد.[[22]](#footnote-22) در منبع دیگر درباره حقوق گمرکی چنین آمد است: حقوق گمرکی وجوهی است که براساس جدول تعرفه گمرکی (قانون مقررات صادرات و واردات) به واردات کالا تعلق گرفته و از وارد کننده دریافت می­شود.[[23]](#footnote-23) حقوق گمرکی حقوق پایه نیز خوانده می­شود.حقوق پایه را قوه­ی مقننه برای حمایت از صنایع داخلی وضع می­کند.[[24]](#footnote-24)

## 1-2-8 عوارض گمرکی

عوارض گمرکی به طور کلی مبلغی است که دولت براساس قوانین و مقررات از بخش­های مختلف اقتصادی دریافت می­کند و در محلی خاص و از پیش تعیین شده به مصرف می­رساند. عوارض دریافتی گمرک عبارت است از وجوهی که در مجوز مربوط وصول آن به گمرک واگذار گردیده است.[[25]](#footnote-25)

## 1-2-9 کالاهای ممنوع

کالای ممنوع، یا غیر مجاز، کالایی است که صدور یا ورود آن به موجب شرع مقدس اسلامی به اعتبار خرید و فروش یا به موجب قانون منع شده است.[[26]](#footnote-26)

## 1-2-10 ممنوعیت های کلی واردات و صادرات

براساس قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران، ورود برخی کالاها یا صدور آنها به کل ممنوع است. بعضی از این کالاها عبارت اند از:

1- مشروبات الکلی

2- قمار

3- اسلحه سرد و گرم و مواد محترقه و منفجره

4- مواد مخدر

5- نشریات، تصاویر، فیلم، عکس، و هر کالایی که مغایر شنوعات مذهبی و ملی کشور باشد.

6- هر نوع نوشته مخالف مذهب رسمی کشور یا مخل نظم و عفت عمومی و شئون ملی،

7- دیگر کالاهایی که منع شرعی و قانونی دارند یا ورود و صدور آنها به موجب جدول تعرفه­ی گمرکی یا قوانین خاص ممنوع شناخته شده است.

## 1-2-11 انواع قاچاق

انواع قاچاق با اختصار عبارتند از:

الف) انواع قاچاق ارز (یا پول نقد رایج کشورهای خارجی)،

ب) قاچاق کالای تجاری

ج) قاچاق سلاح و مهمات

د) قاچاق آثار ملی و عتیقه (یعنی اشیائی با قدمت یکصد سال یا بیشتر)،

هـ) قاچاق کالای دخانی، مواد افیونی و مخدر

در پایان­نامه حاضر فقط به قاچاق کالا و ارز خواهیم پرداخت.

## 1-2-12 قاچاق صادراتی و قاچاق وارداتی

قاچاق را از نظر ورود و خروج کالا از کشور می­توان به دو قسمت صادراتی و قاچاق وارداتی تقسیم کرد.

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

**قاچاق وارداتی:** قاچاق وارداتی بر کالایی اطلاق می­شود که بدون انجام گرفتن تشریفات گمرکی و بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی به کشور وارد شود.

## 1-2-13 قاچاق گمرکی و قاچاق غیرگمرکی

قاچاق از نظر راه­های ورود و خروج کالا از کشور می­توان به دو قسمت قاچاق گمرکی و قاچاق غیر­گمرکی تقسیم کرد.

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

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

# 1-3 عوامل موثر بر حجم قاچاق کالا در حالت کلی در تمامی مرزها

## 1-3-1 مالیات و عوارض گمرکی

اتفاق نظر بیشتر محققان در ایران بر این است که فرار از پرداخت مالیات و عوارض گمرکی از مهمترین انگیزه­های قاچاق کالاست. درصورت افزایش مالیات مشاغل و شرکت­ها احتمال فرار از پرداخت مالیات افزایش می­یابد و انگیزه­ای برای گسترش فعالیت­های غیر رسمی به ویژه­ی قاچاق کالا آن هم در بخش تجارت خارجی و خصوصاً واردات فراهم می­آید بنابراین می­توان از جدول نرخ­های مالیاتی مشاغل و شرکت­ها و حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی به منزله علامت وجود قاچاق کالا استفاده کرد.

## 1-3-2 بالا بودن میزان بیکاری

کاهش میزان اشتغال در اقتصاد رسمی هم توجیه کننده و هم علت افزایش میزان اشتغال در اقتصاد غیر رسمی و قاچاق کالاست. افزایش عرضه نیروی کار و کاهش تقاضا برای آن در بخش رسمی اشتغال در بخش غیر رسمی را افزایش می­دهد. از طرف دیگر، عده­ای افزایش اشتغال در بخش غیر رسمی را، به دلیل سود آور بودنش، علت کاهش اشتغال در بخش رسمی[[27]](#footnote-27) می­دانند. بنابراین بالا­بودن میزان بیکاری در اقتصاد رسمی علامت روشنی از گسترش قاچاق است. مثلا، بنا به تخمین در مرز بازرگان 1000 نفر، معروف به (چتربازان)[[28]](#footnote-28) در بخش قاچاق کالا اشتغال دارند.

## 1-3-3 ارزانی برخی کالاها به سبب اعمال مقررات مربوط به یارانه[[29]](#footnote-29)

افزایش یارانه (سوبسید) کالاهای اساسی به ایجاد تفاوت بین قیمت­های داخلی و قیمت­های جهانی منجر خواهد شد.

این تفاوت قیمت انگیزه­ای برای تجارت قاچاق از کشورهای دارای قیمت­های داخلی کمتر از قیمت­های جهانی به سمت کشور­های دیگر می­شود. یارانه­های پرداختی به حامل انرژی از جمله نفت و بنزین در ایران انگیزه­ی قاچاق این کالاها به کشورهای همجوار است. یارانه گندم و آرد نیز همین نتیجه را در پی داشته است. بنابراین وجود یارانه­ی زیاد در اقتصاد علامت روشن و هشدار دهنده­ای بر وجود فعالیت غیر رسمی قاچاق کالاست.

## 1-3-4 نظارت ارزی

افزایش نظارت ارزی در ایران - که معمولاً با کاهش درآمدهای ارزی ناشی از صدور نفت رابطه مستقیم دارد از دیگر انگیزه­های مهم قاچاق کالا خصوصاً در بخش خارجی است. درنظام­های چند ارزی معمولا واردکنندگان استفاده کنندگان از ارز با قیمت پایین­تر تلاش می­کنند ارزش کالای وارداتی را (بیش از حد نشان دهند) تا بتوانند از طریق اضافه سهمیه­ی ارزی و فروش آن در بازار آزاد سود کسب کنند. صادرکنندگان نیز به دلیل تعهد مبنی بر واریز ارز صادراتی خود به نرخ پایین­تر از بازار آزاد به صندوق دولت سعی می­کنند ارزش صادرات خود را کم نشان دهند یا تلاش می­کنند کالای خود را کاملا به صورت قاچاق صادر کنند در کل وجود نظارت­های ارزی به هر صورت در اقتصاد از شاخص­های راهنمای موید وجود قاچاق کالاست.[[30]](#footnote-30)

## 1-3-5 افزایش دخالت دولت در بازار

معمولاً بزرگ شدن دولت - چه به دلیل داشتن نیازهای بیشتر و چه به دلایل افزایش مقررات و نظارت بیشتر بر اقتصاد رسمی - به توسعه­ی فعالیت­های قاچاق منجر می­شود. بنابراین در هر کشوری که دخالت دولت در اقتصاد زیادتر باشد. میزان فعالیت غیر رسمی و قاچاق نیز می­باید بیشتر باشد.

# 1-4 تنوع کنونی قاچاق در مرز بازرگان

## 1-4-1 قاچاق صادراتی

تجارت در دنیای امروز اهمیت روز افزونی دارد و ایفاگر نقشی مهم در توسعه و رشد اقتصادی است. در واقع رشد صادرات استمرار رشد تولید را امکان­پذیر می­سازد و اشتغال نیروی کار داخلی را تضمین می­کند درآمدهای صادراتی هر کشور بهترین پشتوانه برای ارزش پول آن کشور است و از طریق سرمایه­گذاری این درآمدها در اقتصاد داخلی است که شکوفایی و رشد تولید و اشتغال مسیر خواهد شد.

این درحالی است که قاچاق کالای صادراتی با خارج کردن در آمدهای حاصل از آن از گردونه اقتصاد ملی و بعضاً تقدیم کردن این منابع به واردات غیر قانونی اثر معکوس دارد و درمیان مدت رکود داخلی را به دنبال آورد.

سوق دادن صادرات کالاهای غیر نفتی کشور به سمت صادرات قاچاق یکی از پیامدهای نامطلوب قاچاق به منظور تأمین ارز لازم برای واردات و سودآوری حاصل از مجموع صادرات و واردات غیر رسمی است. از این رو، بخشی از کالاهای قاچاق به خارج کشور از کالاهای غیر نفتی­اند، از آن جمله می­توان از فرشهای نفیس، شمش طلا، ضایعات فلزی، پلاستیک و غیره نام برد.

### 1-4-1-1 قاچاق کالاهای یارانه ای

قاچاق کالاهای یارانه­ای از مهمترین موارد قاچاق کالا صادراتی است فرآورده­های نفتی در این دسته جای دارند. چنانکه دیدیم کالاهای فرآورده­های نفتی بالاترین سهم ارزشی را در قاچاق کالاهای صادراتی دارد. مهمترین دلیل صادرات این دسته کالا و موارد مشابه دیگر مانند آرد و دارو اختلاف قیمت آنها در بازرارهای داخلی و بازارهای خارجی خصوصاً بازرار کشورهای همسایه است. قیمت این گروه از کالاها، به علت اختصاص یارانه به آنها در بازار داخلی به مراتب کمتر از بازارهای خارجی است. از این رو با پایی بودن قیمت ها اینگونه کالاها، انگیزه­ای قوی و سودی سرشار برای قاچاق این کالاها به خارج از مرزهای کشور به بار می­آورد و قاچاقچیان و حتی افراد عادی برای تامین نیازهای ارزی خود مبادرت به خروج چنین کالاهایی می­کند.

تا هنگامی که کالاهای تولید داخل از یارانه­های دولتی بهره می­برند و از سویی دیگر صادرات آنها ممنوع یا با مشکلات فراوانی همراه است شبکه­های قاچاق با هزینه­ی کمتر و سود بیشتر آنها را قاچاق خواهد کرد. بنابراین، پایین نگاه داشتن قیمت تولیدات داخلی با یارانه در صورت وجود بخش غیررسمی مبادلات کالاها، معمولا آثاری معکوس را با آنچه از سیاست های دولت انتظار می­رود و به دنبال خواهد داشت و تا زمانی که پرداخت یارانه در داخل کشور هدفمند نشود و این اختلاف قیمت ناشی از پرداخت یارانه برجای بماند قاچاق هم سودآور خواهد بود. در مجموع می­توان گفت که قاچاق کالاهای صادراتی با ایجاد مشکلاتی در زمینه های ارزی تاثیر گذاری در قیمت­های کالاهای صادراتی قانونی در بازارهای جهانی، کاهش عرضه نسبت به تقاضا در داخل و تاثیر در قیمت­های بازار داخلی آثار نامطلوبی را در کل اقتصاد بر جای می­گذارد و آحاد جامعه به ویژه اقشار کم درآمد و آسیب­پذیر در تامین نیازهای اساسی خود با دشواری روبه­رو می­شوند، زیرا کالاهای قاچاق صارداتی برعکس کالاهای قاچاق وارداتی عمدتاً از کالاهای ضروری و یارانه ای­اند. باید اضافه کرد که بخشی از اقلام کالاهای قاچاق صادراتی مربوط به محصولات کشاورزی است. پرداخت یارانه به بخشی از نهادهای کشاورزی، مانند کود و سموم دفع آفات نباتی و غیره باعث تفاوت قیمت آنها در بازارهای داخلی و خارجی شده است.

### 1-4-1-2 قاچاق سیگار به خارج

سیگار طی سال­های 1381 و 1382 در فهرست اقلام کالاهای قاچاق صادراتی آمده است. این در­حالی است که سیگار طی سالهای گذشته قبل از آن جزء عمده محصولات قاچاق وارداتی بوده است. این در پی تحولات بنیادین در زمینه های مختلف تولیدی، صنعتی، بهینه­سازی ساختار و روش­ها و همچنین ایجاد مزیت­های رقابتی در تولید سیگار پدید آمده است که علاوه بر برطرف کردن قسمت اعظم نیاز داخلی با بالا بردن سطح کیفیت تولیدات و همچنین تمهیداتی برای مشارکت و سرمایه­گذاری شرکت­های خارجی نتایج مثبتی را در تولید و صادرات سیگارهای خارجی در برداشته باشد. این طرح طی سال­های اخیر با هدف مبارز با قاچاق سیگار و جلوگیری از ورود سیگارهای خارجی با مارک­های متفاوت و بدون استانداردهای لازم صورت گرفته است.

### 1-4-1-3 قاچاق سوخت[[31]](#footnote-31)

در بررسی نحوه­ی قاچاق سوخت امکانات طبیعی و غیر طبیعی انجام گرفتن قاچاق شایسته توجه است. آنچه مسلم است مرزهای گسترده بهترین و بزرگترین امکان قاچاق سوخت را فراهم می­آورد. پراکندگی جایگاه­های عرضه­ی سوخت نیز این امکان را تسهیل می­کند، مخصوصاً جایگاه­های عرضه­ای که نزدیک نقاط مرزی­اند امکان تهیه­ی آسان­تر سوخت را فراهم می­نمایند. افراد پس از تهیه­ی سوخت، آن را از منطقه­ی مختلف صعب­العبور یا کوری راه­ها و دور از تیررس ماموران انتظامی خارج می­نمایند. و این قاچاق با همکاری کارمندان کنترل سوخت با سهولت انجام می­گیرد به این صورت که:

رانندگان کامیون­ها و اتومبیل­های، سبک که پس از سوخت­گیری در پمپ بنزین اقدام به تخلیه و فروش آن می­نمایند، تامین کننده­ی اصلی سوخت هستند. رابطان در کنار پمپ بنزین­ها و جایگاه­های عرضه و در حاشیه شهرها، همچنین در طول مسیرهای منتهی به مرز استقرار می­یابند و پس از ذخیره­ی مقادیر زیاد سوخت آن را به مرز منتقل می­کنند. حمل سوخت به وسیله­ی کامیون­هایی که مخزنی اضافی شبیه باک در کنار آن تعبیه شده است انجام می­گیرد. به هرحال، رایج­ترین شیوه­ی قاچاق سوخت قدیمی­ترین شیوه­ی آن یعنی حمل با گالن است.

### 1-4-1-4 قاچاق انسان

قاچاق انسان[[32]](#footnote-32)، يكي از پديده‌هاي در حال رشد عصر حاضر است و به عبارت ديگر شكل جديد و امروزي برده‌داري محسوب مي‌شود. بررسي جنبه‌هاي قاچاق انسان در محور‌هاي چهارگانه­ی قاچاق زنان و دختران، قاچاق كودكان، قاچاق اعضاي بدن و سرانجام بهره‌كشي از نيروي كار و از طرف ديگر علل و انگيزه­ی قاچاق انسان در ايران و پيامد‌هاي ناشي از آن و بررسي جغرافيايي قاچاق انسان از این موارد هستند، زنان و دختران تقريبا قربانيان هميشگي و به دنبال آن مردان و پسران در رتبه‌هاي بعدي قرار دارند. نكته­ی مهم اينكه حجم كمي از قاچاق انسان، شناسايي و قابل پيگيري است. قربانيان قاچاق كه بيشتر آنها زنان و كودكان هستند، به‌زور، فريب يا ارعاب ناچار مي‌شوند به شرايط غيرانساني تن بدهند و بدون توجه به شكل بي‌رحمانه بردگي، در ترس و درماندگي زندگي كنندبردگي داخلي و كار اجباري از جمله شكل‌هاي بهره‌كشي از انسان است اما اكثريت قربانيان به بردگي جنسي كشانده مي‌شوند. شواهد نشان مي‌دهد كشور جمهوري اسلامي ايران، به دليل موقعيت ويژه و قرار‌گيري در يك منطقه­ی خاص جغرافيايي درگير مسائل ناشي از قاچاق انسان بوده است.

## 1-4-2 قاچاق وارداتی در مرز بازرگان

در بین کالاهای قاچاق وارداتی بیشترین سهم ارزشی متعلق به کالای پارچه و البسه و پوشاک بوده است. (وب سایت گمرک ایران).

شواهد حاکی از آن است که میزان واردات کالاهای قاچاق بسیار بیشتر از میزان صادرات آن بوده است.

این گویا آن است که بازار مصرف برای اینگونه کالاها در کشور مهیاست. این دسته از کالاها نظیر دوربین عکاسی و فیلمبرداری، لوازم خانگی و وسایل آرایشی و بهداشتی به دلیل مشکلات موجود برای واردات قانونی بیشتر به شکل کالاهای همراه مسافر و از طریق قاچاق وارد کشور می­شوند.

درخصوص واردات مواد غذایی نظیر غلات، شکر و چای کمبود عرضه در جامعه و تولید داخلی ناکافی موجب افزایش قیمت اینگونه کالاها شده و زمینه قاچاق آنها را فراهم آورده است. باید در این باره با ارائه سیاست­ها و راهکارهای مناسب مقابله جدی با سوداگران اقتصادی آغاز شود. اقداماتی از قبیل شناسایی راه­های ارتباطی اصلی و فرعی استان وارد کننده و نظارت مؤثرتر بر تردد خودروها، ایجاد سیاستی مدون در بخش تولیدکنندگان مواد غذایی در مورد جلوگیری از مصرف مواد غذایی قاچاق و تخفیف در قیمت تولیدات داخلی می­توانند حربه ای مناسب برای افزایش میزان خطرپذیری قاچاق کالاهای مواد غذایی در کشور باشند و تا حدودی گرایش به قاچاق این دسته کالاها را کاهش دهند.

### 1-4-2-1 پوشاک و منسوجات مهمترین و عمده­ترین قاچاق واردانی از مرز بازرگان

پوشاک و منسوجات در بین کالاهای قاچاق وارداتی، اولین جایگاه را در مقایسه با دیگر کالاها به خود اختصاص داده است. مهمترین علت قاچاق منسوجات و پوشاک تفاوت در کیفیت ، نوع رنگ، دوخت و فرهنگ مصرفی مد روز است.

همانگونه که بیشتر اشاره کردیم، منسوجات و پوشاک از جمله کالاهایی است که قاچاق آن به شیوه­های گوناگون و از مناطقی متفاوت صورت می­گیرد و فقط بخشی از آنها که با انواع شیوه­ها و ابتکارات و جدید وارد کشور می­گردند، در واحدهای مسئول مبارزه با قاچاق کشف می­شود. با این همه بررسی­های صورت گرفته حاکی از آن است که بخش اعظم این مبادلات غیرقانونی در پوششی ظاهراً قانونی یا با استفاده از اسناد جعلی از مبادی مجاز گمرکات مناطق آزاد ، بازارچه های مرزی، تعاونی مرزنشینان، و ... به بازار مصرف داخلی روانه می­شود. نتایج حاصل از بررسی مجراهای ورودی، از قبیل بازارچه­های مرزی، نقاط مرزی و مناطق آزاد نشان می­دهد که 50 تا 80 درصد حجم قاچاق و واردات به پوشاک و منسوجات اختصاص دارد. همچنین هر سال مسافران بی­شماری که از سفرهای خارجی به کشور بر می­گردند. مقدار معتنابهی پوشاک و منسوجات به همراه می­آورند. این در حالی است که سخت­گیری شدیدی برای به همراه داشتن کالای الکتریکی یا کالاهای دیگر ( مثلاً لوازم یدکی اتومبیل) می­شود.اما میزان منسوجات و پوشاک همراه مسافر توجه چندانی مبذول نمی­شود.

اغلب کالاهای همراه مسافران برخی کشور (مانند ترکیه و تایلند)، پوشاک است. با نگاهی سرسری و نه چندان دقیق به بازار تهران می­توان به حجم و عمق واردات منسوجات خارجی کشور پی برد. در مجموع بررسی­ها حاکی از آن است که منسوجات و پوشاک سهم نسبتاً بیشتری از واردات غیر رسمی کشور را به خود اختصاص داده­اند.

### 1-4-2-2 لوازم آرایشی و بهداشتی

لوازم آرایشی و بهداشتی بعد از لباس و پارچه، دومین جایگاه کالاهای قاچاق وارداتی را به خود اختصاص داده است، چون جمعیت جوان بوده و فرهنگ مصرف کالاهای خارجی جای خود را در میان این اقشار جامعه فضایی باز کرده و کشش لازم برای ورود این کالا را دارد تا بدان حد که بیش از 70 درصد لوازم آرایشی موجود در بازار به دلایلی از جمله کیفیت بهتر لوازم آرایشی و بهداشتی خارجی در مقایسه با کالاهای مشابه تولید داخلی، تنوع بسیار تولیدات خارجی، محدودیت تولید لوازم آرایشی در کشور، و تجویز پزشکان به استفاده از لوازم آرایشی و بهداشتی خارجی از طریق قاچاق در کشور توزیع و پخش شود.

بخشی از قاچاق لوازم آرایشی و بهداشتی را مسافران و بخش دیگر آن را نمایندگی­های مجاز از مبادی ورودی گمرکات انجام می­دهند. لیکن عمده­ی نیاز کشور به این نوع کالاها را قاچاقچیان از طریق مرزهای زمینی مانند مرز ایران و ترکیه یا مرزهای دریایی وارد کشور می­کنند.

### 1-4-2-3چای

مهمترین و عمده ترین و پر مصرف ترین کالای قاچاق وارداتی خوراکی را به خود اختصاص داده است.

ایران از جمله تولیدکنندگان چای دنیاست لیکن تولیدات مرغوب کشور صادر و تولیدات نامرغوب در داخل کشور توزیع می شود.[[33]](#footnote-33) از این­رو، عمده مصرف چای کشور از طریق واردات تامین می­شود.

عواملی همچون کیفیت بد چای داخلی در مقایسه با انواع خارجی، تولید محدود با توجه به سیر رو به افزایش مصرف چای در کشور و ممنوعیت ورود انواع چای خارجی موجب شده است مصرف کنندگان مایل به خرید چای خارجی شوند و به تبع آن قاچاق انواع چای به کشور تشدید و تشویق میشود. از این رو برای مبارزه با قاچاق چای در کشور این راهکارها پیشنهاد می­شود: افزایش تولید چای داخلی و تخصیص اعتبارات بلند مدت به چای کاران برای تشویق کشت چای، افزایش کیفیت و تولید انواع چای داخلی به منظور رقابت با انواع خارجی آن و ممنوع نکردن واردات و صادرات آن.

باید افزود که عمده­ی قاچاق از طریق مرزهای زمینی مخصوصاً مرز زمینی بازرگان صورت می­گیرد. مسیر قاچاق زمینی چای از مسیر ترکیه و عراق به کردستان است علاوه برآن اخیراً روش قاچاق چای تازه­ای مرسوم شده و چای را با عنوان ترانزیت کالا از مبدأ ترکیه وارد کشور می­کنند که در این میان چای سبز با طعم­های متنوع و با تبلیغات گسترده از سوی پزشکان کشور، بحث گسترده­ای را به خود اختصاص داده است.

### 1-4-2-4 مواد غذایی

قاچاق این بخش از کالا به علت تنوع بسیار زیاد شدن، به شکل وسیع و گسترده­ای صورت می­پذیرد. انواع مواد مانند پنیر، آدامس، شیرخشک، سس، آبمیوه، خمیردندان، نوشابه، روغن، شکلات، شربت، ژله، کمپوت، کنسرو، قهوه، کاکائو، و اقلام دیگر حتی برنج و شکر و کالاهای اساسی به دلایلی مانند کیفیت برتر برخی تولیدات خارجی، محدودیت تولید و فروش برخی مواد غذایی و تفاوت قیمت آنها با محصولات مشابه خارجی در ابعادی وسیع به صورت قاچاق وارد کشور می­شوند.

قاچاق این قبیل کالاها عمدتاً از راه مناطق خاکی و راه­های فرعی است، که گمرکات و نیروی انتظامی برآن نظارت ندارند. این روش معمولاً در در مناطق خاکی به چشم می­خورد و آب راه­هایی که به روستاهای اطراف ختم می­شوند محلی امن برای قاچاقچیان شده است. این کالاها پس از ورود به طرق مختلف از جمله توسط (چتربازها) به سراسر کشور منتقل می­شود. در اینجا باید اشاره کرد که قاچاق این محصولات از طریق مرز ترکیه و سیستان بلوچستان نیز رونق فراوانی دارد.

### 1-4-2-5 قاچاق دارو

دارو از کالاهایی است که بعضی از انواع آن، از جمله داروهای مخدر و محرک، تقویتی، و تک نسخه­ای برای بیماری­های خاص، به صورت قاچاق و عمدتاً توسط مسافران و رانندگان کامیون­های ترانزیتی وارد و یا خارج می­شود. بعضی از انواع داروهای معمولی ساخت داخل نیز به کشور همسایه (ترکیه) قاچاق می­شود. علاوه بر آن بعضی اقلام داروهای حیوانی نیز قاچاق وارد کشور می­شود. همچنین کلیه فرآورده­های تقویتی، تحریک کننده، ویتامین­ها و غیره که فهرست آنها را وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی اعلام و منتشر می­کند جز اقلام دارویی است.

واردات، صادرات، خرید و فروش دارو بدون اخذ مجوز از وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی جرم و قاچاق محسوب می­شود. با توجه به جمعیت جوان این منطقه مرزی و نبود امکانات تفریحی و سرگرمی مناسب با نیازهای این قشر موجب شده تا دست به تفریحات کاذب از طریق مصرف داروهای قاچاق وارداتی بزنند.

مهمترین داروهای قاچاق وارداتی در مصاحبه با رئیس شبکه بهداشت و درمان مرز بازرگان داروی محرک تقویت کننده جنسی و هیجان آور بوده و از میان داروهای قاچاق صادراتی داروهای اعصاب و تک نسخه­ای برای بیماران خاص می باشد.

# 1-5 نتیجه گیری

در این فصل، ضمن مرور تعاریف و اصطلاحات ، با حجم و تنوع قاچاق کالا در ایران آشنا شدیم، به لحاظ حجم و با توجه به این حقیقت که درصد اندکی از کالاهای قاچاق کشف می­شود.می توان حدس زد سالیانه حدود 7 میلیارد دلار کالای قاچاق وارد کشور می­شود که سیر رشد آن در مرز بازرگان صعودی است. برخی مشخصه­های تطبیق پذیر با اقتصاد ایران از قبیل نرخ­های زیاد مالیاتی میزان بیکاری وجود یارانه در حجم وسیع ممنوعیت­های تجاری همگی دلالت بروجود رونق فعالیت­ها در اقتصاد غیر رسمی و از جمله فعالیت قاچاق کالا در ایران دارند.

برای برآورد حجم قاچاق کالا در هر کشور روش های متعددی وجود دارد که در این فصل به دو روش آن اشاره و نتایج هر یک تحلیل شد. به هر صورت وجود قاچاق در حجم و تنوع وسیعی در ایران واقعیتی انکار ناپذیر است و آمار پرونده­های کشف قاچاق نیز شاهد محکمی بر این مدعاست. پس از اثبات وجود این پدیده­ باید به دنبال شناخت مبادی و شیوه­های قاچاق کالا باشیم تا درک بهتری از این پدیده در کشور خود داشته باشیم. این مهم موضوع فصل دوم این تحقیق است.

**فصل دوم:**

**مبادی و شیوه­های قاچاق در مرز بازرگان**

#### فصل دوم: مبادی و شیوه های قاچاق در مرز بازرگان

# 2-1مقدمه

درحال حاضر، و درکلّ، می­توان مبادی ورود و خروج کالای قاچاق را به دو بخش عمده­ی مبادی گمرکی و مبادی غیر گمرکی تقسیم کرد. مبادی گمرکی، شامل گمرکات مستقر در مرزها، فرودگاه­ها، مناطق آزاد تجاری- صنعتی، مناطق ویژه اقتصادی و بازارچه­های مرزی است. مبادی غیر گمرکی شامل حدود شش هزار کیلومتر مرزهای زمینی است.

کشور ایران با وسعتی بیش از6/1 میلیون کیلومتر مربع در نیمه جنوبی منطقه­ی معتدل شمالی از خط استوا و 44 درجه و 02 دقیقه تا 63 درجه و 20 دقیقه طول شرقی از نصف­النهار گرینویچ قرار دارد. میانگین ارتفاع آن بیش از1200 متر از سطح دریاست پست­ترین نقطه­ی داخلی ایران با ارتفاع 56 متر در چاله­ی لوت و بلند­ترین قله­ی آن دماوند با ارتفاع 5610 متر در میان رشته کوه البرز قرار دارد. در کناره­های جنوبی دریای خزر، ارتفاع زمین 28 متر پایین­تر از سطح دریای آزاد است.

با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور و داشتن هزاران کیلومتر زمینی مشترک و همجواری با مناطق و کشورهای قاچاق خیـز و تضاد منافع بیشتر کشورهای همسایه در برخورد با قاچاق کالا فعالیت­های قاچاق را در کشور ما تشدید کرده است.

در حال حاضر بخشی از حجم قاچاق کالاها از مبادی مجاز و بخشی دیگر، از مرزهای غیر مجـاز وارد یا از کشور خارج می­شود. همچنین بخش عمده­ی کالاهای قاچاق از طریق مرزهای زمینی قاچاق می­گردد. قاچاقچیان به علت کنترل شدید، از راه­های اصلی استفاده نمی­کنند به همیـن لحاظ اکثر کالاهای قاچاق از کوهستان های صعب­العبور وارد یا خارج می شوند.

مبداء مهم دیگر برای ورود قاچاق (کالای قاچاق)؛ مناطق آزاد تجاری صنعتی می­باشند که ورود کالا به آنها آزاد است و خروج آن نیز به دلیل وسعت مرزهای خاکی آسان صورت می­گیرد. لوازم برقی، صوتی و تصویری و دوربین­های عکاسی و فیلم برداری معمولاّ از مناطق آزاد قاچاق می­شوند و بـه صورت بار همراه مسافر از این مناطق خارج می­گردند. ارز؛ احشام زنده، دارو و فراورده­های نفتی مانند بنزین و گازوئیل از جمله کالاهایی هستند که به کشور ترکیه قاچاق می­شوند. بخش قابل توجهی از این کالاهای قاچاق از مرز زمینی بازرگان وارد و خارج می­شود.

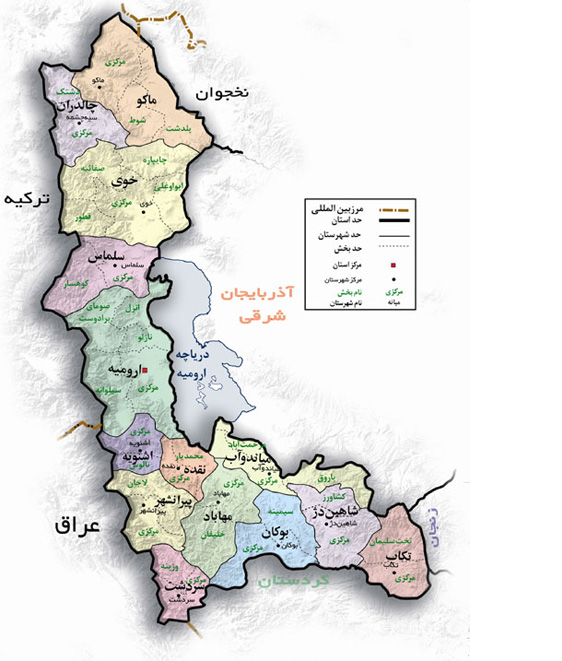
عمده­ترین عوامل قاچاق کالا در بازرگان را از لحاظ جغرافیایی و ژئوپلیتیکی[[34]](#footnote-34) می­توان به شرح ذیل دسته­بندی کرد:

* وجود مرزهای کوتاه زمینی.
* نبود دولت­های مقتدر در همسایگی کشورمان(ترکیه).
* تغییر مرزهای جغرافیایی طی زمان و جدایی جبری بین اقوام.
* وجود معبرهای گوناگون در مرزهای خاکی از جمله مناطق آزاد، بازارچه مرزی و دیگر مبادی ورودی و خروجی که امکان نظارت گمرکی بر آنها وجود ندارد.

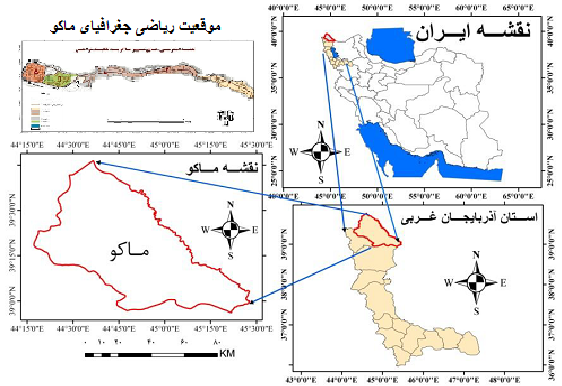
شهر بازرگان[[35]](#footnote-35)

شهر بازرگان از توابع شهرستان ماکو و در 15 کیلومتری شمال آن قرار گرفته است. بازرگان به عنوان نقطه خروجی، مرز ایران و ترکیه در دامنه کوه آرارات واقع شده است. آب و هوای آن معتدل و شغل ساکنین آن خرید و فروش کالا و کشاوررزی می­باشد. با توجه به میزان افزایش تردد کامیون­ها و مسافرین خروجی و ورودی از طریق بازرگان، در منطقه مزبور تاسیسات فراوانی ایجاد گردیده است و رشد و شکوفایی در مرز بازرگان به وضوح به چشم می­خورد. این منطقه نقطه­ی انتهایی مسیر (جاده ابریشم) در ایران که از (پل خاتون) در مرز ترکمنستان شروع شده و پس از عبور از استان­هایی خراسان، سمنان، تهران، قزوین، زنجان و آذربایجان­غربی عبور می­نماید، محسوب می­گردد. مسیر مزبور به عنوان مهمترین و کوتاه­ترین راه موجود در جهت مبادله کالا و مسافر از طریق ایران به اروپا محسوب می­گردد.

گمرک بازرگان در سال 1305 زمانی که روستای بازرگان حدود 40 خانوار جمعیت داشته، در این منطقه مستقر بوده است. ساختمان اولیه گمرک بازرگان شامل یک اطاق گلی بوده که حدود 4 تا 5 نفر پرسنل در محل مذکور مشغول خدمت بوده­اند. به علت عدم وجود امکانات و همچنین آذوقه، مدتی گمرک بازرگان به شهرستان ماکو منتقل شد.



**نقشه­ی آذربایجان غربی**



**نمای شهرستان ماکو، بخش بازرگان**

مجدداً در سال 1314 با توجه به تقاضای تجار و مسافرین مبنی بر انجام تشریفات گمرکی در مرز گمرک به محل قبلی انتقال یافت. در طی سال­های 1315 تا 1317 ساختمان مستقلی در کنار جاده و در محلی که به عنوان کوی قدیم معروف است، احداث گردید. در سازمان سال 1317 دفاتر گمرکی مرز ایران و ترکیه که همگی تابع گمرک تبریز بودند شامل دفاتر گمرکی تمرچین، قطور، سیه­چشمه، صوفیعلی و بازرگان بوده است. با شروع جنگ جهانی دفاتر صوفیعلی و تمرچین تعطیل و به پاسگاه مرزی تبدیل شدند. دفتر گمرکی قطور نیز به محل گمرک رازی منتقل گردید. در ساختار سازمانی سال 1327 دفاتر گمرکی قطور، سیه­چشمه و صوفیعلی از جمله گمرکات تابعه بازرگان محسوب گردیدند.

در سال 1318 به دلیل افزایش حجم مبادلات و تردد مسافرین قرارداد احداث ساختمان مشترک گمرکات ایران و ترکیه در جوار هم و در نقطه صفر مرزی به صورت مشابه منعقد گردید. به علت وقوع جنگ جهانی دوم در سال 1320 ساختمان گمرک ایران نیمه تمام باقی ماند که نهایتاً در طی سال­های 1325 - 1327 ساختمان مذکور مرمت و گمرک بازرگان در محل مذکور شروع به کار نمود. در سالهای 1328 - 1377 ساختمان­های جدید، انبارها و منازل مسکونی و سایر امکانات و تاسیسات مورد نیاز احداث گردید ( در سال 1364 ساختمان­های اداری گمرک بازرگان به مساحت 4418 مترمربع و در 4 طبقه با زیر بنای 9119 مترمربع راه اندازی شد).

در طی جنگ تحمیلی حجم فعالیت گمرک بازرگان افزایش یافت و در سال 1377 نیز سازمان پایانه­ها اقدام به ساخت ساختمان جدیدی که پاسخ­گوی نیازهای فعلی گمرک بازرگان باشد، به مساحت 450 مترمربع نموده است. گمرک مزبور در حال حاضر در سطح مدیر کل و به منظور انجام امور مختلف گمرکی شامل مسافری، واردات، صادرات، ترانزیت، قضایی و ... فعالیت می­نماید. همچنین گمرک پلدشت و بازارچه­های ساری سو و صنم بلاغی تحت مدیریت گمرک بازرگان مشغول فعالیت می­باشند.

# 2-2 تشریح مبادی عمده قاچاق کالا در بازرگان[[36]](#footnote-36)

## 2-2-1 محورهای ورودی کالای قاچاق

اصلی­ترین و برجسته ترین محور ورودی یا صدور برای کالای قاچاق خود گمرک و در کنار آن بازارچه مررزی می­باشد که از نفوذ قاچاقچیان حرفه­ای و به­صورت سازمان یافته در امان نیست. معمولاً قاچاقچیان جزئی و خرده پا که نفوذی در این سیستم ندارند از طرق مبادی غیرگمرکی و از راه­های صعب­العبور و کوهستانی مبادرت به قاچاق می­کنند.

### 2-2-1-1 بازارچه مرزی[[37]](#footnote-37)

واردات کالا به کشور از طریق مناطق آزاد، بازارچه مرزی، شرکت­های تعاونی مرزنشین، پیله­وران و درنهایت توسط مسافران که به کشور وارد می­شود غیر قانونی و قاچاق نیست، بلکه به صورت کاملاً قانونی و بر اساس قوانین و مقررات صورت می­گیرد. لیکن مسئله این است که از طرفی با وضع مقررات سخت گیرانه سعی می­شود که از واردات کالاهای عمدتاً مصرفی و لوکس جلوگیری به عمل آید، ولی از طرف دیگر، با ایجاد مجراهای متعدد، راه برای واردات اینگونه کالاها به کشور باز و هموار شده است. پس، در عمل می­بینیم که قوانین و مقررات کشور طی سالهای گذشته به گونـه­ای وضع گردیده که ورود کالا از طریق متعارف عملاً دشوار صورت می­گیرد. درعوض، راه­های متعدد غیر متعارفی برای واردات کالا ایجاد شده است. نتیجه این شده است که مردم به فکر واردات کالا از مناطق آزاد، بازارچه­ی مرزی و... می افتند.

بازارچه­ی مرزی،که باهدف بهبود معیشت مرزنشینان و رفع محرومیت از مناطق مرزی تشکیل شده بود، به تدریج از هدف اصلی خود دور شده و امروزه به مأمنی برای سرمایه داران و واردکنندگان عمده­ی کالا تبدیل شده است. بهره­ی مرز نشینان از چنین تحصیلاتی به حداقل خود رسیده و سود اصلی عاید دیگران شده و صرفاً باربری و مشاغل پست در جابجایی کالا نصیب محرومـانِ مرز نشین شده است.

کالاهای تجاری که از طریق ثبت سفارش[[38]](#footnote-38) نمی­توان وارد کرد، از طریق تعاونی مرزنشینـان[[39]](#footnote-39) وارد می­شود و این کالای وارداتی به هیچ وجه بین اعضای تعاونی تقسیم نمی­شود، بلکه یکجا به صورت حواله فروخته می­شود. استانداری­ها و فرمانداری ها نیز که باید ناظر بر تحقق اهداف بازارچه مرزی باشند در عمل به واسطه­هایی برای واردکنندگان کالا تبدیل شده اند. درمجموع، بازارچه مرزی محل مطمئنی برای واردات کالای تجاری و فرار از پرداخت حقوقی قانونی دولت در واردات شده است.

# 2-3 شیوه های قاچاق کالا در این مرز[[40]](#footnote-40)

## 2-3-1 شیوه های کالای قاچاق، هم واردات و هم صادرات را شامل می­شود عبارتند از:

* از طریق ترانزیت خارجی و داخلی (پر رونق­ترین و درآمدترین روش بوده که معمولاً قبلاً هماهنگی­های لازم از طریق افراد نفوذی بایستی صورت گیرد).
* از طریق بازارچه­های مرزی به صورت زیر باری.
* برگشت کالای ترانزیت خارجی از کشور ترکیه.
* جعل مدارک و پلمپ گمرکی (کاربردی­ترین روش از طریق ترانزیت داخلی و خارجی می­باشد که به علت عدم نظارت کافی کارمندان گمرک در بیشتر موارد موفق می شوند).
* ورود موقت.
* کالای همراه مسافر (این شیوه شایع ترین روش بوده و روزانه صدها نفر مسافر به نزدیک­ترین شهر ترکیه برای خرید و فروش مبادرت می­ورزند و این شهر با توجه به ازدیاد رفت و آمد در این دهه­های اخیر توسعه­ی چشمگیری یافته است و این شیوه قاچاق در جای خود بحث زیادی را به دنبال دارد).

### 2-3-1-1 کالاهای همراه مسافر[[41]](#footnote-41)

بخش عمده­ای از کالاهای خارجی را که در بازار داخلی به طریق غیر رسمی عرضه می­شوند مسافران وارد می­کنند. به استناد ماده17 قانون و مقررات صادرات و واردات مسافری که به کشور وارد می­شود، علاوه بر وسایل شخصی می­توانند تا سقف مصوب هیئت وزیران با معافیـت از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی کالا وارد و ترخیص نماید.

با توجه اطلاعات موجود، مسافران ورودی به کشور خیلی بیشتر از رقم مصوب هیئت دولت کالا وارد می­کنند که بخش انبوهی از آن نیز در بازار عرضه می­گردد بر اساس گزارش سازمان مدیریت و برنامه­ریزی کشور، در عمل، ارزش کالاهای ورودیِ همراهِ مسافران خارجی به کشور که گمرک نیز به دلیل سخـت نگرفتن یا تمایل نداشتن به ایجاد تنش با مسافران از آن چشم پوشی می­کند.

نقش کالای همراه مسافر در اقتصاد درست مثل کالای قاچاق است، زیرا حقوق و عوارض متعلق به دولت پرداخت نمی­شود با وجود این، مقررات موجود، کشور ترتیبات لازمی را فراهم نمـی­آورد تا این کالاها مشمول مقررات قاچاق شود.

# 2-4 نتیجه گیری

در این فصل مبادی و شیوه­های قاچاق کالا در مرز بازرگان مرور شد، همان­طور که ملاحظه شـد از هـردو حیث مبادی وشیوه­ها با تنوع بسیار زیادی روبرو هستیم که نظارت کامل بر آن را تقریباً غیر ممکن می­سازد. وجود مرز گسترده زمینی با کشور همسایه (ترکیه) متنوع از نظر اقتصادی و سیاسی، که بعضاً حساسیت ویژه مارا درمقابله با قاچاق کالا نیز ندارند،کار مقابله را دشوارتر ساخته است. شیوه­های قاچاق کالا نیز کـار مقابله را دشوار می­نماید، زیرا غیر از شیوه­های متنوع غیر قانونی، شیوه­های قانونی مانند ورود موقت، از طریق تعاونی­های مرزنشینان و نیز کالاهای وارد شده از طریق گذر مرزی همه شیوه­های هستند که به ظاهر قانونی عمل می­کنند ولی هیچ تفاوتی از لحاظ تاثیرات با قاچاق کالا برای اقتصاد کشور و خزانه دولت ندارند. چنین مباحثی به سادگی باید این نقطه را خاطر نشان کرده باشد که نگرش به قاچاق باید تغییر کند. آیا، در واقع، همه یا بیشتر یک جامعه خلاف کارند؟ نمی­توان در برخورد با این معضل از دریچه دیگری به مسئله نگریست؟ هم اکنون وضعیت شهر ما در منطقه همانند دشت همواری است که در دامنه­ی ارتفاع پر شیبی قرار گرفته است. اگر این سرزمین در معرض باران­های سیل آسا قرار گیرد آیا ممانعت از ورود آبهای ناشی از باران ممکن خواهد بود؟ یا فقط باید این جریان عظیم را هدایت کرد؟ تنها در صورت اخیر است کـه می­توانیم از آن بهره­برداری کنیم که از آثار مخرب ان در امان باشیم. درستی این نگرش در فصل­های بعدی بیشتر روشن خواهد شد.

**فصل سوم:**

**عوامل غیر قضائی موثر بر**

**قاچاق کالا در مرز بازرگان**

#### فصل سوم: عوامل غیر قضائی موثر بر قاچاق کالا در مرز بازرگان

# 3-1 مقدمه

قاچاق کالا را در کشور نمی توان کتمان کرد. قاچاق کالا به دلایل مختلف اجتماعی، اقتصادی، و سیاسی به ویژه در سالهای اخیر نضج گرفته است. اقلام متنوع کالاها به صورت قاچاق و غیر قانونی وارد کشور می­شود و مقدار هنگفتی ارز از این طریق به جیب اداره کنندگانِ شبکه­های سازمان­یافته سرازیر می­شود.

برخی از دلایل و عوارض قاچاق کالا عبارت انداز: فرار از پرداخت حقوق و عوارض دولتـی، بر هم­زدن تعادل بازار رقابتی، سودآوری زیاد و فساد مالی و اخلاقی، مختل کردن بخش تولید کشور و بـروز ارتشا و فساد نظام اداری. قاچاق کالا در کارکرد سیاست­های تجاری و اقتصادی هم تاثیرات نامطلوبی دارد. از این­رو، مبارزه با قاچاق کالا برای حمایت واقعی از اقتصاد کشور ضروری است.

به طور کلی، بروز و گسترش قاچاق کالا از آن روست که همواره تقاضا برای این نوع کالاها در بـازارهای داخلی و خارجی هست و عوامل قاچاق با هدف کسب سود بیشتر از تجارت غیر قانونی بـه عرضه کالاها از مسیر غیر رسمی مبادرت می­ورزند.

منشاء وجود تقاضا برای کالاهای قاچاق علل و عوامل متعددی دارد. شناسایی و بررسی دقیق این علل و عوامل ممکن است در کاهش تقاضا برای اینگونه کالاها و مبارزه جدی با آثار سوء اقتصادیِ قاچاق کالا تاثیر به سزایی داشته باشد. اگر علل و عوامل موجودِ قاچاق کالا به درستی شناسایی، ارزیابی و تحلیـل نشود، چه بسا در مبارزه­ی رودررو با عوامل قاچاق، حتی با صرف هزینه­های هنگفت موفقیتی به دست نیاید.

مهمترین علل پدیده­ی بروز (قاچاق کالا) را در ایران باید فضای قطبی شده­ی کشور از نظر رشد اقتصادی و اجتماعی دانست. بدین ترتیب که به علت محوریت یافتن بعضـی مناطـق، رشد نامتوازنی را درمناطق مختلفِ پهنه­ی کشور شاهدیم و علاوه بـر آن، میزانِ بیکـاری در مناطق مرزی رو به افزایش است. ازطرف دیگر، پیدا شدنِ شکاف و فاصله طبقاتی بسیار زیاد در گروه­های مختلف درآمدی جامعـه و توزیع ناعادلانه­ی ثروت و درآمد بی­تناسبیِ شدیدی در سبد مصرفی گروه­های مختلف جامعه ایجـاد شده که نتیجه­ی آن در بهترین اوضاع روی آوردن برخی طبقات اجتماعی به کالاهای تجمّلی و مصرفی است.

اگر چه برخی تصمیمات و سیاست­های اقتصادیِ اتخاذ شده­ی دولت به سببِ وجود قاچاق کالا منحرف می­شود، باید توجه داشت که قاچاق خود معلول سیاست­های اقتصادی نامناسب، ضعف زیـر­ساخـت­های صنعت و کشاورزی، مدیریت نامدبرانه­ی مبارزه با قاچاق کالا، قوانین و مقررات دست و پا گیر و ده­ها دلیل دیگر است.

حال، با عنایت به آن چه رفت، به نظر می­رسد تدوین هر قانون و برنامه­ای برای مبارزه­ی اصولی با قاچاق بدون ملحوظ داشتن مسائل، تنگناها، دلایل اساسی و نگرش ریشه­ای به آن ناکارآمد باشد. بنابر این در این فصل به پاره­ای از عوامل موثر که به بروز و تشدید قاچاق کالا در نواحی مرزی بازرگان منجر می­شود می­پردازیم. در بسته­بندی­ای کلی از علل قاچاق کالا در ایـن نواحی باید به عوامل ایجـاد کننده و عوامل تسهیل کننده­ی آن توجه کنیم. عوامل ایجاد کننده در هر یک از موءلفه­های تقاضای قاچاق (با تفکیک قاچاق وارداتی و قاچاق صادراتی) و عرضه­ی قاچاق موثرند. در پایان، باید بر علل خاص آن منطقه­ی مرزی توجه ویژه و شایسته­ای شود.

**قاچاق، معلول چند علیتی است**

**عوامل غیر قضایی موثر بر قاچاق کالا در مرز بازرگان**

عوامل موجد قاچاق کالا

* مطلوبیت نسبی کالاهای خارجی
* زیبایی و نوآوری در طرح و رنگ تولیدات
* کیفیت کالاها
* قیمت در کنار کیفیت
* تعرفه­ها
* قوانین بازرگانی
* تشریفات بازرگانی
* طولانی بودن فرآیند واردات رسمی
* یارانه­ها و قاچاق صادراتی

عومل تشدید کننده قاچاق

* فرهنگ فرار مالیاتی
* پول شویی
* پایین بودن ریسک قاچاق کالا
* گستردگی مرزها و برخی ناهماهنگی در نظارت بر آن
* امکان قاچاق از همه نواحی مرزی
* توزیع نابرابر درآمدها

عوامل خاص منطقه­ای مرزی بازرگان

* وابستگی معیشتی بیشتر عاملان قاچاق کالا
* گستردگی مرز زمینی
* حاکمیت فرهنگ مصرف
* سهل انگاری نیروی نظامی و انتظامی کشور همسایه
* کوتاهی مسیر قاچاق زمینی
* موقعیت جغرافیایی
* تشابهات فرهنگی با کشور همسایه
* کمبود شغل و بیکاری
* فقر فرهنگی و سلطه فرهنگی عشیره ای

# 3-2 عوامل موجدِ قاچاق کالا در مرز بازرگان[[42]](#footnote-42)

وجود عرضه و تقاضا برای شکل­گیری مبادله هرنوع کالا ضروری است. از آنجا که داد وستد قاچاق نیز مبادله­ی کالایی اقتصادی در اقتصاد زیر زمینی است، نخستین گام عبارت است از شناخت علل پیدایش و استمرار داد و ستد قاچاق کالا و بررسی عوامل موجدِ تقاضا و عرضه­ی آن. در اینجا عوامل عمـده­ی موجدِ قاچاق کالا را برمی­شماریم.

## 3-2-1 مطلوبیت نسبی کالاهای خارجی[[43]](#footnote-43)

عوامل قاچاق با هدف کسب سود بیشتر از تجارت رسمی به عرضه کالاها از مسیر غیر رسمی مبادرت می­ورزند. بنابراین، پدیده­ی قاچاق کالا زمانی بروز یا گسترش می­یابد که تقاضا برای آن کالاها در بازارهای داخلی و خارجی موجود باشد.

مطلوبیت کالاهای خارجی، برای مصرف کننده، از علل و عوامل متعددی سرچشمه می­گیرد که با شناسایی و بررسی دقیق آنها می توان سیر صعودی تقاضا برای اینگونه کالاها را کاهش داد و با آثـار سوء اقتصادی آنها مبارزه­ای جدی کرد. اگر علل و عوامل موجد تقاضا برای کـالاهای قاچـاق به درستـی شناسایی، ارزیابی و تحلیل نشود، مبارزه با عوامل قاچاق حتی با صرف هزینه­های هنگفت ثـمری نخواهد داشت و اشتیاق مصرف اینگونه کالاها همواره انگیزه برای یافتن راه­های تازه­ی عرضه غیر قانونـی کالاهای قاچاق را در قاچاقچیان تقویت می کند.

بررسی­ها در مورد علل اشتیاق به استفاده از کالاهای قاچاق آشکار می­کند که مطلوبیت نسبی ایـن کالاها تحت تاثیر عوامل گوناگونی است. مهمترین این عوامل را در اینجا شرح می­دهیم.

### 3-2-1-1 زیبایی و نوآوری در طرح و رنگ تولیدات[[44]](#footnote-44)

انسان موجودی تنوع طلب و زیبایی دوست است و معمولاً به شکل و ظاهر اشیاء توجه می­کند. هر اندازه که طراحی و رنگ آمیزی کالا توجه بیشتری را جلب کند، تقاضا برای آن بیشتر می­شود. به همین علـت است که شرکت­های بزرگِ چند ملیتی و فرا ملیتی در عصر تولید انبوه کالاها همواره به نوآوری و ابتکار در طراحی صنعتی توجه دارند و علاوه بر عرضه­ی کالاهای جدید در تغییر و اصلاح شکل کالاها با اهداف گوناگون کوشیده­اند.

توجه این شرکت­ها به تغییرات مستمر شکل ظاهری کالاها حتی بدون تغییرات ضروری و چشم­گیری در کیفیت و نحوه­ی ساخت آنها برای جلب نظر مشتریان و استمرار فروش، انسان را به تأمل فرا می­خواند.

بنابراین، تولیدکنندگان کالاها همواره به شکل ظاهری تولیدات و سلایق مصرف کنندگان توجه دارند و می­کوشند که نظر مشتری را جلب کنند.

بررسی شکل ظاهری، رنگ­آمیزی و به طور کلی طراحی محصولات و کالاهای تولید شده در ایران حاکی از آن است، که شرکت­های تولیدکننده در ایران تلاش در خور توجهی به مطلب نکرده­اند و بخش طراحی صنعتی، تحرک و پیشرفت چشم­گیری نداشته است.

### 3-2-1-2 کیفیت کالاها[[45]](#footnote-45)

برای بسیاری از مصرف­کنندگان، کیفیت کالا اهمیت بسزای دارد. اگر کالاهای خـارجی بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و با قیمـت ارزان­تر به بازار داخلی عرضه شود. مصرف­کننده برای خرید کالاهای مرغوب به خرید اینگونه کالاها روی می­آورد. البته بررسی کالاهای قاچاق وارداتی به کشور، تا حدودی معلوم کرده است که این کالاها خدمات پس از فروش (تعمیرات و تامین لوازم و قطعات یدکی) ندارند و چه بسا مصرف کننده­ی داخلی بر اثر نا آگاهی یا بی­توجهی به این مسائل درخرید اینگونه کالاها متضرر شود.

با این­حال، بحث کیفیت کالا جایگاه ویژه­ای دارد و مصرف­کننده برای تهیه­ی کالای خوب و با کیفیت حتی حاضر است مبالغ بیشتری (در مقایسه با تولیدات مشابه داخلی) بپردازد.

### 3-2-1-3 قیمت در کنار کیفیت[[46]](#footnote-46)

از جمله عواملِ رونق دهنده قاچاق کالاهای خارجی می­توان به موارد زیر اشاره کرد:

نازل بودن کیفیت محصولات داخل و بالا بودن قیمت آن در مقـایسه با محصولات مشابه خارجی، بی­توجهی به نیاز کیفی و کمّی مصرف کنندگان و به کارگیری مواد اولیه­ی نامرغوب، و نازل بودن استانداردهای ساخت دربرخی از کالاهای داخلی. اینها همه موجب سلب اعتماد مردم از تولیدات داخـلی شده و از جمله عوامل قاچاق کالاهای خارجی است.

## 3-2-2 تعرفه ها[[47]](#footnote-47)

همه­ی کشورها از اغلب کالاهای وارداتی خود به نحوی تعرفه می­گیرند یا در واردات محدودیت قائل می­شوند. با این حال، میزان تعرفه و مقدار محدودیت ایجاد شده برای واردات هم در کشورهای مختلف و هم برای کالاهای مختلف متفاوت است. به عبارت دیگر، همه­ی کشورها در مورد بخشی از کالاهای وارداتی به کشورشان نوعی سیاست حمایتی را در پیش می­گیرند.

در کشور ما نیز بر واردات کالاها تعرفه­هایی اعمال می­شود. نرخ­های تعرفه­ی اعمال شده در کشور ما از کشورهای منطقه بیشتر است و همین عامل یکی از مهمترین دلایل مساعد بودن زمینه­ی قاچاق کالا به داخل کشور است. باگرفتنِ تعرفه بیشتر، قیمت کالاهای وارد شده از مبادی قانونی بالا می­رود و به این دلیل واردات قاچاق سود آور می­شود.

در کشور ما، علاوه بر اخذ تعرفه ها، مبالغی دیگر هم با عناوین متفاوتی (شبه تعرفه) از واردات گرفته می­شود. این مبالغ در بر گیرنده­ی همه هزینه­های اضافی و دیگر مالیات­های وارداتی است که عنوان حقوق گمرکی و سود بازرگانی ندارد.

با توجه به این واقعیت که نرخ­های زیاد تعرفه از جمله دلایل اصلی قاچاق کالاست. پیداست قاچاق پارچه، تلویزیون، یخچال، فریزر، پوشاک و البسه، لوازم آرایشی و بهداشتی در میان کـالاهای دیگر فراوانیِ بسیار بیشتری دارند و این بدین علت است که نرخ تعرفه ورود آنها بیش از 50% است. بنابراین، می­توان گفت تعرفه زیاد دلیل اصلی گرایش به قاچاق برای این کالاهاست.

## 3-2-3 قوانین بازرگانی[[48]](#footnote-48)

قوانین بازرگانی و گمرکی به تنهایی نه در بروز قاچاق کالا موثر است و نه با اصلاح و بهبود ساختـار ایـن قوانین و مقررات می­توان قاچاق را برای همیشه ریشه­کن کرد. قاچاق معلول عوامل زیادی است که سهمی از آن به قوانین بازرگانی و گمرکی می­رسد. البته، نباید نقش این سهم را که هرچند از لحاظ تعـدد موضوعات از دیگر عوامل کمتر به نظر می­آید از لحاظ تاثیر دست کم گرفت، زیرا قوانین بازرگانی و گمرکی در بروز تشدید یا تقلیل قاچاق موءثر است. این عوامل عبارتند از:

1- ساختار قوانین (بازرگانی،گمرکی)که مشکلات زیر را دارد:

الف) شفاف نبودن قوانین،

ب) تفسیر پذیر بودن قوانین،

ج) ناپایداری یا بی ثباتی،

د) مطابقت نداشتن قوانین با واقعیت­های موجود،

ه) ارتباط نداشتن قوانین با نیازهای جامعه،

و) فراهم آوردن زمینه انحصارات و از بین رفتن رقابت های سالم در تجارت،

ی) دقیق و جامع نبودن قوانین،

ط) گرایش غیر­منطقی قوانین به حمایت از تولید داخلی بدون ملاحظه کیفیت، قیمت و ....،

م) تداخل با دیگر قوانین،

ل) تغییرات مکرر قوانین،

ک) تعداد قوانین.

2- ممنوعیت­های قانونی.

3- محدودیت­های قانونی.

4- وجود الزامات قانونی متعدد شامل برقراری مجوزهای ورود یا صدور؛ الزامات مربوط به استفاده از ناوگان حمل و نقل داخلی در واردات؛ بیمه­ی کالای وارداتی نزد بیمه­گر ایرانی؛ پرداخت عوارض پیش از ورود که متضمن هزینه و گران­شدن قیمت کالای وارداتی است؛ وجود استــانداردهای ملّی؛

ملاحظات بهداشتی و ایمنی کالا؛ مراحل ثبت سفارش کالا در وزارت بازرگانی و بانک؛ تعهدات ارزی؛ و...،

5- موانع تعرفه­ای و شبه تعرفه­ای شامل تعدد وتنوع تعرفه­ها و شبه تعــرفه­ها، همچنین غیر منطقی بودن آنها،

6- پیچیدگی محاسبات حقوق و عوارضی که به واردات یا صادرات تعلق می­گیرد،

7- مالیات های غیر مستقیم[[49]](#footnote-49) به واردات،

8- گرفتن مالیات­های مستقیم[[50]](#footnote-50) از وارد کننده، تولید کننده داخلی، محصولات تولید داخلی و همچنیـن عوارض تولید یا فروش داخلی.

## 3-2-4 تشریفات بازرگانی[[51]](#footnote-51)

مطابق مقررات صادرات و واردات، واردات کالا و ترخیص بعضی از کالاهای وارداتی منوط به اخذ مجوز از وزارتخانه­ها و سازمان­های ذی­ربط. همچنین وزارتخانه­ها و سازمان­های مرتبط بر اساس مقررات وصادرات و واردات گواهی­های مربوط به اجازه­ی ترخیص برخی از کالاهای وارداتی یا صادرات کـالاها را صادر می­کنند. مدت زمان معطلی برای هر مورد از یک روز تا یک هفته و برای اخذ گواهی استاندارد[[52]](#footnote-52) از یک هفته تا یک ماه است (باید افزود که در برخی از گمرکات اجرای کشور این سازمان­ها حضور ندارند و همین مشکل را دو چندان می­کند و باعث معطلی بیشتر می­شود.

وجود تشریفات اداری صدور و ورود کالا نیز سبب طولانی و پر هزینه شدن روال قانونی کار و راکد ماندن سرمایه صادر­کننده و وارد­کننده و نیز فاسد شدنِ کالاهای آنان می­شود. بدین علت، گاهی تجّار ناچار می­شوند قوانین را نادیده انگارند و کالای خود را از طرق غیر قانونی صادر یا وارد کنند. نتیجه این همانا رواج قاچاق کالا هاست. طولانی شدن مقررات و تشریفات بازرگانی و گمرکی خود معلول عوامل مختلف زیر است:

الف) شفاف نبودن مصوبات، دستورالعمل­ها، بخش نامه­های مربوط به مقررات بازرگانی، بانکی، مالیاتی، بهداشتی، ایمنی و مالی که برای اجرا به گمرک ابلاغ می­شود.

ب) تسری پذیر بودن نرخ­های متفاوت تعرفه­ها به یکدیگر که بین صاحبان کالاها و گمـرک درگیری­های زیاد ایجاد و تشریفات گمرکی را طولانی­تر می­کند.

ج) تعدد مجوزهای واردات.

د) تعدد سازمان­های گواهی دهنده.

## 3-2-5 طولانی بودن فرایند واردات رسمی[[53]](#footnote-53)

پیچیدگی، گستردگی فرایند و طولانی بودن سیرِ اداری واردات رسمی از علل گسترش قاچاق در کشور است و باعث شده برخی از وارد کنندگان، برای تسریع در واردات به واردات قاچاق اقدام نمایند. در واقع، به نظر می­رسد این گروه برای فرار از پرداخت مالیات بر واردات به واردات قاچاق مبادرت نورزیده­اند، بلکه طولانی بودن فرایند واردات در این تصمیم تاثیر گذاشته است.

# 3-3 عوامل تشدید کننده ی قاچاق کالا در مرز بازرگان

بی تردید دوام و بقا و نیز پر رونق بودن هر بازار، غیر از عوامل موجدِ عرضه و تقاضا، به عوامل تشدید کننده نیزدارد. اقتصاد زیر زمینی و به خصوص فعالیت قاچاق کالا نیز از این اصل مستثنا نیست. از این رو، شناخت این عوامل تشدید کننده مهم است و در اینجا بدان خواهیم پرداخت.

## 3-3-1 فرهنگ فرار مالیاتی[[54]](#footnote-54)

فرهنگ فرار از پرداخت مالیات و حقوق و عوارض گمرکی، از مهمترین عوامل فرهنگی قاچاق کالاست. متاسفانه نزد بیشتر افراد جامعه تقدیم منافع شخصی به منافع اجتماعی به فرهنگ تبدیل شده است.

## 3-3-2 میزان بیکاری[[55]](#footnote-55)

بیکاری، بی­گمان، بزرگ­ترین و فراگیرترین مشکل اقتصادی جوامع قرن بیست و یکم است. بیکاری در جوامع پیشرفته صنعتی هزینه­های هنگفتی را بر جامعه تحمیل می­کند و در جهان سوم بیکاری گسترده در پیوند با فقر اقتصادی تهدیدات و مخاطرات فراوانــی را متوجه ملّت و دولت کرده است.

بیکاری، علاوه بر قطع درآمد گروه بیکار شده، تبعات اجتماعی دیگر هم دارد و عامـل تقویت یا منشاء مفاسد اجتماعی بزرگی است. بیکاری، در خوشبینانه­ترین حالت، به بروز واسطه­گری و قاچاق منجـر می­شود.

به عبارت دیگر،کاهش اشتغال در اقتصاد رسمی هم توجیه کننده و هم علت افزایش میزان اشتغال در اقتصاد غیر رسمی و قاچاق کالاست. از این­رو، میزان بیکاری در اقتصاد رسمی، ارتباط مستقیمی با گسترش قاچاق کالا دارد.

بیکاری و اشتغال ناپایدار همواره یکی از معضلات گریبان­گیر اقتصاد ایران بوده، به گونه­ای که یکی از دغدغه­های اساسی کشور، در حال حاضر ایجاد اشتغال و کاهش میزان بیکـاری است. علاوه بر آن، اشتغال در بخش­های مختلف اقتصادی کشور متناسب با نیاز هر بخش توزیع نمی­شود.

## 3-3-3 پایین بودن ریسک قاچاق کالا[[56]](#footnote-56)

فعالیت­های قاچاق با اقتصاد خطر­پذیری بی اعتمادی مرتبط است. احتمال لو رفتن فعالیت­های قاچاق و جریمه آن را می­توان شاخصی برای تبیین فعالیت­های قاچاق در نظر گرفت.

به طور کلّی، هر قدر هزینه و مخاطره­پذیری قاچاق کمترباشد، قاچاقچی کمتر احساس خطر می­کنــد و باهزینه­ی کمتری می­تواند کالارا از خارج به داخل و یا از داخل به خارج انتقال دهد. بنابراین، اگر بر مرزهای کشور نظارت مناسبی وجود نداشته باشد، زمینه­ی مناسب برای تسهیل و تشدید قاچاق کالا فراهم خواهد شد.

کم بودن هزینه خطر­پذیری قاچاق کالا یکی از علل شیوع و گسترش قاچاق در کشور است، به این معنا که، براساس برخی از مطالعات صورت گرفته[[57]](#footnote-57)، احتمال موفقیت قاچاقچیان بین 90 تا 95% است. حال سوال این است که چه عواملی خطرپذیری قاچاق کالا در کشور را کاهش داده است؟ دو عاملِ دخیل در کم بودن خطرپذیری قاچاق کالا عبارتند از:

### 3-3-3-1 گستردگی مرزها و برخی ناهماهنگی ­ها در نظارت بر آن

در مرزهای زمینی هماهنگی چندانی بین نیروهای انتظامیِ مرزبان با دیگر نیروهای مسلح در مبارزه با قاچاق کالا وجود ندارد از سوی دیگر، نیروهای مرزبان، به خصوص در نواحی زمینی حداقل امکانات را برای مقابله با قاچاق کالا دارند در نواحی مرزی این هماهنگی به ویژه با حضور نداشتن نیروهای مرزبانی در بازارچه­ی مرزی تشدید می­شود.

### 3-3-3-2 امکان قاچاق از همه نواحی مرزی[[58]](#footnote-58)

قاچاق به یک ناحیه مرزی کشور منتهی نمی­شود. قاچاق کالا از همه­ی نواحی مرزی صورت می­گیرد. نبودِ حاکمیتِ ملّیِ منسجم طی سال­های اخیر در کشور ترکیه منجر به قاچاق در صادرات و واردات به این نواحی شده است. در مرز بازرگان برخی از کالاهای یارانه­ای، نظیر آرد و نان همچنین چوب و فراورده­های نفتی به کشور ترکیه قاچاق می­شود و نیز در این مرز قاچاق واردات انواع کالا نظیر پارچه، ظروف و لوازم آرایشی و دارو به داخل کشور وارد می­شود. کشفیات قاچاق کالا در نواحی مختلف مرزی بازرگان، این استدلال است که قاچاق از همه­ی نواحی مرزی صورت می­گیرد.

## 3-3-4 گستردگی مرز زمینی[[59]](#footnote-59)

گستردگی نواحی مرزی شهر بازرگان با مرز کشور ترکیه و طولانی بودن نوار مرزی از جمله عوامـلی هستند که بر پیچیدگی مقابله با این معضل اجتماعی افزوده و این منطقه را به صورت بزرگ راه امنی برای حمل کالای قاچاق در آورده است.

## 3-3-5 کوتاهی مسیر قاچاق زمینی

کوتاهی مسیر قاچاق زمینی بین مرز بازرگان (ایران) و مرز گوربلاغ (کشور ترکیه) از جمله عوامل تسهیـل کننده قاچاق کالا در کشورمان است.که باعث وارد یا خارج کردن آسان کالاهای قاچاق از مرز می­شود

## 3-3-6 سهل انگاری نیروهای نظامی و انتظامی کشور همسایه[[60]](#footnote-60)

شواهد و قراین گویای آن است، که نیروی نظامی و انتظامی کشور همسایه درباره قاچاق کالا سهل انگارند یا عمداً به آن بی­اعتنایی می­کنند. برخورد جدّی نکردنِ با قاچاقچیان کالا در این کشور به دلایل زیر است:

الف.وجود مناطق آزاد اقتصادی و مراکز بزرگ ترانزیت کالا در این کشور در حکمِ یکی از مهمترین ارکان اقتصادی و کسب درآمد ملّی باعثِ آن شده تا سیاست­های اقتصادی آن بر مبنای تنظیم تعرفه­های گمرکی اندک، حذف قوانین و دستورالعمل­های دست و پا گیر و ایجاد تسهیلات در برابر صدور و فروش کالا و یافتن بازارها و خریداران بیشتر باشد.

ب.عامل دوم، یا در حقیقت مکمّل عامل اول، یک سویه بودن این حمل و نقل غیر قانونی از این کشور به جمهوری اسلامی ایران است.

طبیعی است اگر چرخه­ی قاچاق کالا از کشور ترکیه به جمهوری اسلامی باشد، هیچ­گونه تضادی با سیاست­های اقتصادی این کشور به وجود نیاید، زیرا آنان از زیان ناشی از نپرداختن تعرفه گمرکی این کالاها در مقایسه با نکاتِ مثبتِ بسیارِ افزایش درآمد ملّی و رونق اقتصادی چشم پوشی می­کنند.

در مورد واژه(یک سویه) لازم است بدین نقطه توجه شود که قاچاق کالا بین ایران و کشور ترکیه در حقیقت یک سویه نیست و از ایران نیز برخی اقلام به آن کشور قاچاق می­شود، ولی ارزش اقتصادی و حجم کالای قاچاق از ایران به کشور همسایه در مقایسه با حجم و ارزش اقتصادی کالاهای قاچاق از آن به ایران ناچیز است و به مواد نفتی (بنزین و گازوئیل)، حیوانات (پرندگان شکاری و دام زنده) و اندکی صنایع دستی محدود می­شود.

# 3-4 عوامل خاص منطقه ای قاچاق در مرز بازرگان[[61]](#footnote-61)

یکی از عوامل پدیدآورنده­ی معضل قاچاق مسائل و مشکلات منطقه مرزی است که بدون توجه به آنها حل مشکل قاچاق کالا یا امکان پذیر نیست یا با بروز بحران­های جدید طعم شیرین نبود قاچاق به کام حکومت تلخ خواهد شد.

## 3-4-1 موقعیت جغرافیایی بازرگان[[62]](#footnote-62)

موقعیت جغرافیایی این شهر، یا بهتر بگوییم دور بودنِ آن از مناطق مرکزی و توسعه یافته­ی کشور، مشکلاتی سر راهِ توسعه­ی آن گذارده و موجبِ آن شده که این شهر در مسیر توسعه­ی اقتصادی کشور به حاشیه رانده شود. همجواری این شهر با کشور ترکیه (که مشکلات فراوانی دارد) بستر مناسبی برای رواج فعالیت­ها و مبادلات غیرقانونی به ویژه مواد مخدر از این کشور به وجود آورده است.

## 3-4-2 تشابهات فرهنگی با کشور همسایه[[63]](#footnote-63)

وجود مرزهای گسترده این شهر با کشورترکیه، بدون عوارض بازدارنده و وابستگی­ها و تعلقات قومی و طایفه­ای وضعیتی را مهیا ساخته است که ساکنان این شهر به راحتی بتوانند با هم زبانان خود در این کشور ارتباط برقرار کنند. وانگهی، وجود مرزهای زمینی با کشور ترکیه و ارزانی کالا در این کشور در مقایسه با کالاهای مشابه موجود در بازارهای ایران که ورودشان از مبادی قانونی ممنوع است و جز از طریق قاچاق و غیر قانونی به کشور وارد نمی شود سبب شده که سود هنگفتی نصیب قاچاقچیان می­شود. باری، نتایج تحقیقات انجام شده از آن است که این امر خود مشوقی برای گرایش بیشتر به چنین فعالیت­هایی محسوب می­شود.

## 3-4-3 کمبود شغل و بیکاری در شهر مرزی بازرگان

ضعف زیر ساخت­های لازم برای توسعه، مشکلات بخش کشاورزی، فقر، جوان بودن جمعیت، تقاضای فراوان برای مشاغل ساده و غیر تخصصی (به ویژه در بخش خدمات و ساختمان) و محدودیت این مشاغل که بخش عمده­ی آن نیز مسیر افاغنه می­شود می­توان از عوامل اصلی گرایش به قاچاق بـر شمرد. طی تحقیقات انجام شده قاچاق کالا و سوخت عامل مهم امرار معاش(چتربازان) مرزنشین است و فقر مهمترین عامل استمرار فعالیت غیر قانونی این گروه شده است رشد جمعیت، نبود زیر ساخت­های مناسب اقتصادی و یارانه­ها و بیکاری مهمترین متغیرهای تاثیر گذار در پدیده­ی قاچاق کالا و سوخت بوده است.[[64]](#footnote-64)

## 3-4-4 فقر فرهنگی وسلطه ی فرهنگ عشیره­ای[[65]](#footnote-65)

مشکلات فرهنگی زیر، همراه ساختار اجتماعی منطقه، اقتصاد عقب مانده و استفاده­ی ناقص از ظرفیت­های موجود شهرستان از تنگناهای حاضر در فرایند توسعه­ی آن است:

الف) وجود فرهنگ­ها، قومیت­های مختلف و ناهمگنی فرهنگی در منطقه؛

ب) مشکل بیکاری، عرضه­ی نیروی کار با کیفیت نازل و نبود تخصص­های لازم و رواج اشتغال غیر قانونی؛

ج) بی میلیِ سرمایه­گذاران بومی به سرمایه­گذاری در فعالیت­های مولد که معمولا دیربازده است. این بی­میلی (به­ویژه با وجودِ امکانِ بهره­گیریِ سریع و با نرخ بازده خیلی زیاد برای سرمایه­گذاری­های غیر قانونی) تشدید شده است؛

د) وجود زمینه­های مناسب برای فعالیت­های غیر قانونی اعم از قاچاق کالا ومواد مخدر حجم وسیعی از امکانات شهرستان را به مبارزه با قاچاق وا داشته و نیروهای موثر درفرایند توسعه­ی شهرستان را به خود مشغول ساخته است. وجود هزاران مهاجر و پیوند­های خویشاوندی اهالی بومی با اقوامِ آن سوی مرزها، ترددهای غیرقانونی را افزایش داده و باعث تشدید مشکلات شده است. پر واضح است که شناسایی علت­ها و معلول­ها نخستین گامِ بررسی پدیده­ی قاچاق کالا و سوخت در شهرستان است.

## 3-4-5 حاکمیت فرهنگ مصرف

مصرف کالاهای مارک دار ترک از دیرباز در میان اهالی علی الخصوص جوانان و نوجوانان تازه به دوران رسیده یک عادت شده است. از لحاظ گفتگوی روزمره و پوشش و آداب و رفتار و حتی خوراک و تغذیه بیشتر یک مرد و زن ترک است، زبان ترک استانبولی را مثل زبان مادری یاد گرفته و حتی کودکان قبل از اینکه زبان فارسی را یاد بگیرند به زبان ترک مسلط می­شوند و با این اوضاع و احوال انتظار دارند کودکان در مراحل تحصیل و یادگیری در حد مطلوب و ایده آل باشند غافل از اینکه پدر و مادر و خانواده های بزرگترها هرچه کشاته­اند فرزندان برداشت کرده­اند. اینجا کمتر کسی است که سریال­های ایرانی را دنبال کنند ولی سریال و کارتون­های ترک را در شبکه­های مختلف و به اسم و ساعات پخش برنامه را به خوبی می­دانند آنها از اینکه شغل پدرشان قاچاقچی است شرمسار و فجل نیستند. قاچاق قباحت خودش را در میان اهالی مرزی از دست داده آنها از همان دوران کودکی یاد گرفته­اند که چگونه حضور پلیس و یا هر گروه نظارتی را در محل بر خانواده­ها گزارش دهند یا اینکه کالاها را چگونه و در چه محلی پنهان کنند تا از تیر رس انتظامات در امان باشد و یا چگونه با حرفه های دروغین گزارش­های کذب دهند و یا اینکه چه کالا و کدام کالا سود بیشتری در پی دارد کالاها را با چه روش و شیوه­ای وارد یا صادر کند و معاشرت و گفتگوی پدر و اطرافیان و دوستان خود را با ماموران دولتی و نهادهای نظارتی به چشم دیده و با آنها عجین شده است. فضای امکانات رفاهی و مرفه زیستی را خوب یاد گرفته و اسامی ماشین­های خارجی را بهتر از هر چیزی می­داند و می­شناسد. اینجا سایه­ای از شهرهای کشور همسایه است در مغازه­ها از لباس و لوازم آرایشی و بهداشتی گرفته تا خوراک و و سایل برقی، کیف و کفش، اجناس ترکیه و به صورت مارک دار را می­بینیم و به ندرت وسایل داخلی را می­توانی پیدا کنی و اگر در گوشه­ای از این مغازه­ها اجناس ایرانی دیده شود فروشندگان تبلیغ منفی می­کنند و یا طوری از کالای ایرانی اسم می­برند که مجبور می­شوی به اجناس ترک متوسل بشوی. مردم بحثی از قیمت و بهای کالا نمی­کنند، کیفیت برتر باشد خودش یک گزینه است به­همین خاطر کارمندان دولتی با حقوق پایین در این چند سال اخیر بصورت پاره وقت به تجارت کالا مشغول شده اند و به تجربه دریافته­اند که حقوق کارمندی یک زندگی متوسط را نمی­دهد و در کنار آن بایستی شغل پر درآمدی را برای گذران زندگی دست و پا کنند و در مقایسه با افراد دیگر شغل آزاد دارند و از نظر تحصیلات دیپلم به پایین بوده و از تحصیلات عالیه خود شرمسارند چرا از اول به دنبال یک شغل پر درآمد نبوده­ام و از همه مهمتر ارزش و جایگاه و منزلت یک شخص پر درآمد در جامعه­ی شهر مرزی دارد یک فرد تحصیل کرده با مدرک فوق لیسانس ندارد.

# 3-5 جمع بندی کلی

ملاحظه می­شود که میزان درون­گرایی سیاست­های بازرگانی کشور، به دلایل و مسائل مختلف از جمله، مسئله­ی تقاضا و افزایش آن، قدرت و رانت، میزان خطرپذیری اندک قاچاق، قاچاق قانونی و شبه قاچاق ومسئله­ی وضعیت جغرافیایی کشور که از هر سو به راحتی می­توان کالا به آن وارد کرد، از عوامل تاثیر گذار است و با اضافه شدن عوامل جانبی میزان قاچاق در کشور افزایش می­یابد.

# 3-6 نتیجه گیری

قاچاق کالا در ایران را باید از بیماریهای ساختاری اقتصاد ایران تلقی کرد. وجود تقاضا و نیز عرضه برای قاچاق در کنار کم­بودن خطر­پذیری این فعالیت زیر زمینی از علل اساسی رواج آن در حجم نسبتاً گسترده در اقتصاد ایران است. قاچاق وارداتی، خود معلول اوضاع خاص تولید داخلی در کنار هزینه­های زیاد پولی و غیر­پولی در واردات رسمی است. قاچاق کالای صادراتی نیز خـود به دلیل تفاوت زیاد قیمت کالاهای یارانه­ای داخلی با قیمت همین کالاها در خارج از مرزهاست. از طرفی، قاچاق معلول وجود بیکاریست. بیکاران با قاچاق که خطر­پذیریِ اندکی دارد امرار معاش می­کنند.

علاوه بر این عوامل که در واقع، موجدِ پدیده­ی قاچاق کالا در کشور ماست نباید از عوامل تشدید کننده­ی آن غفلت کنیم. وجود میزان زیاد بیکاری در مرزها و نیز وخامت آن در منطقه مرزی بازرگان زمینه­ی بسیار مساعدی را برای تشکیل پیاده نظام قاچاق کالا فراهم کرده است، یعنی همان افــراد بیکار که آمادگی کاملی برای خدمت در فعالیت­های زیر زمینی، از جمله قاچاق کالا دارند.

گستردگی مرزها و تنوع همسایگان دارای سیاست­های ناکارامد در مقابله با قاچاق کالا، وجود نقدینگی سرگردان در اقتصادِ ما نبودن فرصت­های سالم سرمایه­گذاری، وجود پدیده­ی پول­شویی در باندهای مافیایی مواد مخدر، فرهنگ مصرفی کشور و بالاخره قوانین و تشریفات دست و پاگیر رواج داده اسـت که اکنون مقابله با آن چندان ساده نیست.

بدون تردید آن چه از مسائل ساختاری نشئت گرفته باشد با راه­حلهای غیر ساختاری درمان نخواهد شد. بنا براین، در مقابله با قاچاق کالا، به دور از هرگونه ذهنیت­گرایی باید برنامه­ریزی و اقدام کرد. این موضوع که چرا تاکنون از اقدامات مقابله با قاچاق نتیجه­ی چندانی حاصل نشده، نیازمند آسیب­شناسی دقیق این اقدامات است.

**فصل چهارم:**

**عوامل تقیینی و اداری و قضایی موثر بر قاچاق کالا در مرز بازرگان**

#### فصل چهارم: عوامل تقیینی و اداری و قضایی موثر بر قاچاق کالا در مرز بازرگان

# 4-1 مقدمه

کشور ما، علاوه بر رو­به­رو بودن با حجم گسترده­ای از قاچاق کالا، به ویژه پس از انقلاب اسلامی، در مقابله با قاچاق کالا به تناسب هزینه و امکاناتی که صرف کرده، چندان موفق نبوده است. شاهد این مدعا افزایش حجم و تنوع قاچاق در سال­های اخیر است. از این­رو، بررسی علل و عوامل موفق نبودن در این باب از ضروریات مهم است. آسیب شناسی مقابله جمهوری اسلامی ایران با قاچاق کالا این فرصت را فراهم خواهد ساخت که در نگرش به قاچاق و نیز در طرح­ها و برنامه­ها و شیوه­ها تجدید نظر شود. برای این آسیب­شناسی، باید به چهار محور اساسی توجه کرد. این چهار محور شامل آسیب­شناسی قوانین و مقررات تجاری، آسیب­شناسی نظارت گمرکی، آسیب­شناسی نظارت انتظامی، آسیب­شناسی برخورد قضایی، و دیگر موارد آسیب­شناسی است. در فصل حاضر این مباحث به همین ترتیب ارائه خواهد شد.

**عوامل قضایی و انتظامی**

**عوامل تقیینی، قضایی و اداری موثر بر قاچاق کالا در مرز بازرگان**

* ضعف در امکانات نیرویی و تجهیزات
* مشکلات موجود در خصوص افزایش ترانزیت خارجی
* ناهماهنگی با کشور همسایه
* ناهماهنگی فعالیت­های سایر نهادها در مبارزه با قاچاق کالا
* ضعف در برخورد تشکیلاتی و منسجم
* سلامت عمل نیروهای درگیر در مبارزه با قاچاق کالا
* نبود تعریف جامع و مانع از قاچاق کالا
* ناهماهنگی در تدوین مقررات
* وجود راه گریز قانونی برای قاچاقچیان
* مشکلات موجود در محاکم
* ضعف در برخورد قضایی

**عوامل اداری**

# 4-2 آسیب ­شناسی قوانین و مقررات تجاری[[66]](#footnote-66)

در اولین قدم باید به آسیب­شناسی قوانین و مقررات تجاری پرداخت. قانون مرز میان مجاز و ممنوع را رسم می­کند و مقررات تجاری تشریفات اداری اقدامات دولت و بخش خصوصی را مشخص می­کند.

برخی از کارشناسان یکی از مشکلات کنونی مقابله با قاچاق کالا در کشور را نبود قانون جامع مبارزه با قاچاق کالا می­دانند، قانونی که علاوه بر به روز بودن، مانع برداشت­های سلیقه­ای افراد هم شود. در اینجا به پاره­ای از مشکلات در حوزه قوانین و مقررات تجاری فعلی اشاره می­شود.

## 4-2-1 نبود تعریفی جامع و مانع از قاچاق کالا[[67]](#footnote-67)

در وضعیت فعلی، سه قانون مجزا برای مبارزه با قاچاق کالا وجود دارد که عبارتند از:

1- (قانون مجازات مرتکبین قاچاق)، مصوب 29/12/1312، اصلاحات بعدی؛ این قانون مهم­ترین و جامع­ترین قانون پیش از انقلاب اسلامی در خصوص قاچاق بوده است.

2- قانون تخلفات و قاچاق امور گمرکی مندرج در (قانون امور گمرکی)، مصوب 30/3/1350. در ماده 29 این قانون قاچاق گمرکی به یازده بند تقسیم شده است.

3- (قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز)، مصوب 12/3/1374 مجمع تشخیص مصلحت نظام.

در هیچ یک از این قوانین تعریف مانع و جامعی از قاچاق کالا وجود ندارد. بدین معنا که، به رغم قاچاق نامیدن برخی موارد، هنوز تعریف قاچاق، ابهام دارد.

## 4-2-2 ناهماهنگی در تدوین مقررات

قوانین و مقررات بازرگانی در اجرای ماده 10 قانون تشکیل وزارت بازرگانی مصوب 1350 با محور قرار دادن آن وزارتخانه و در حال حاضر در اجرای ماده 1 آیین نامه قانون مقررات صادرات و واردات و آیین­نامه­های مربوط، یا بصورت دستورالعمل­ها و بخشنامه­های قانونی در تمام ادوار تهیه و منتشر می­شود و جریان واردات و صادرات بر همان اساس شکل می­گیرد. از این­روست که وارد کنندگان و صادر کنندگان منتظر و گوش به زنگ انتشار این مقررات­اند و هرگونه تغییری را از طریق وزارت بازرگانی پیگیری می­کنند.

جریان شکل­گیری قوانین و مقررات بازرگانی همان مراحل تصویب در دولت و مجلس است. لیکن نکته مهم در مورد این قوانین و مقررات آن است که به لحاظ ابعاد متنوع نیازمند مشارکت سازمان­ها و وزارتخانه­های مختلف و متنوع در تهیه و تصویب آن است، به طوری که بدون توجه به دیگر قوانین و مقررات مانند قوانین و مقررات بانکی، ارزی و گمرکی نمی­توان آن را با عنوان قانون و مقررات بازرگانی مطلوب و پذیرفتنی ارائه کرد و هرگاه کاستی­ها و ایراداتی مشهود باشد، معلول ناهماهنگی است. همچنین نادیده گرفتن روش توصیه شده در ماده 10 قانون تشکیل وزارت بازرگانی شاید یکی از علل وضع مقررات متضاد و مزاحمی باشد که کم و بیش مشاهده می­شود.[[68]](#footnote-68)

## 4-2-3 وجود راه گریز قانونی برای قاچاقچیان

مبارزه با قاچاق کالا و ارز در سالهای بسیار دور در کشور با تدوین قوانین و مقررات مورد نیاز آن زمان سازگار است. قانون مجازات قاچاقچیان مصوب 29 اسفند 1312 از جمله قدیم ترین قوانین به شمار می رود. از جمله قوانین تدوین شده بعد از انقلاب اسلامی نیز می توان به (قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز) مصوب 12/2/74 مجمع تشخیص مصلت نظام و (قانون نظام صنفی)، مصوب 24/12/82 اشاره کرد.

با توجه به قوانین و مقررات جاری، راه­های گریز قاچاقچیان عبارت­اند از:

1- معرفی صاحبان متعدد برای کالای کشف شده به قصد کاهش ارزش ریالی سرانه آن برای هر نفر، زیرا در قانون مجازات در نظر گرفته شده برای کالای کشف شده کمتر از ده میلیون ریال و بیشتر از آن با هم متفاوت است.

2- ارائه اسناد و مدارک مثبت برای رفع اتهام قاچاق؛ به رغم آنکه صاحب کالا در زمان کشف کالای قاچاق، ادعایی مبنی بر وجود مدارک مثبت ندارد، با گذشت زمان مدارک به یکی از دو روش زیر تهیه و به مرجع رسیدگی کننده ارائه می­شود:

الف) اسناد معتبر و اصیل اما مربوط به کالای مشابه،

ب) اسناد جعلی، که باید قضات رسیدگی کننده از آن آگاهی داشته باشند و از مراجع ذی صلاح درباره­ی آن­ها استعلام کنند.

3- ورود غیر رسمی کالا در پوشش واردات رسمی با استفاده از مدارک رسمی واردات؛ با توجه به آنکه کالاهای وارداتی رسمی مشخصه و علامتی مبنی بر ورود رسمی به کشور ندارند، معمولا قاچاقچیان در یک مرحله حجم اندکی از کالا را به صورت رسمی وارد و در مراحل بعدی کالای قاچاق خود را در پوشش این واردات در سطح کشور توزیع می­نمایند. راهکار خنثی کننده این ترفند، شناسنامه­دار کردن کالای وارداتی با استفاده از علائمی نظیر شناسنامه گمرکی یا (هالوگرام)[[69]](#footnote-69) است.

4- تشکیل پرونده به صورتی ناکامل؛ با توجه به آنکه تشکیل پرونده مراحل مختلفی از جمله تهیه صورت جلسه کشف، بازجویی، کارشناسی، ارزشگذاری و ... را در بر می­گیرد، هرگونه سهل انگاری در تکمیل پرونده می­تواند راه گریزی برای قاچاقچیان و محل سوال و تردید مرجع رسیدگی کننده باشد. راهکار جلوگیری از این نیز آموزش و توجیه ماموران و کارشناسان مسئول رسیدگی است.

5- نوع کالا، واردات از مناطق آزاد، بازارچه­های مرزی، واردات موقت، و برخی قوانین خاص که ورود از مناطق خاص یا به روش خاصی را میسر می­کنند امکان مبارزه با قاچاق را در داخل کشور به اندازه­ای کاهش می­دهد که با عبور کالا از مرز تشخیص قاچاق از غیر قاچاق مشکل می­شود.

# 4-3 آسیب شناسی نظارت گمرکی[[70]](#footnote-70)

گمرک در همه­ی کشورها وظیفه اجرای قوانین و مقررات بازرگانی مربوط به ورود و خروج کالا از مرز را بر عهده دارد. این مطلب که گمرک برای انجام دادن وظایف خود از چه ضوابطی پیروی می­کند و نیز چه تشریفات قانونی را برقرار کرده، یک مطلب است و این موضوع که این ضوابط و تشریفات قانونی را با چه سرعت و دقتی انجام می­دهد و چه میزان کارآمد عمل می­کند مطلب دیگری است. هر چه این ضوابط و تشریفات طولانی­تر باشد و هر چه کارآمدی گمرک در عمل به آن ها کمتر باشد، در واقع هزینه­های صادرات و واردات رسمی افزایش می­یابد و این به مفهوم افزایش حاشیه سود قاچاق کالا خواهد بود. بنابراین، اقدامات گمرکی تاثیری غیر مستقیم اما قوی در تشدید یا کاهش حجم قاچاق کالا در کشور دارد. به همین سبب، آسیب­شناسی نظارت گمرکی در کشور ما که در مقابله با چاقاق کالا موفقیت چندانی نداشته ضروری است. در اینجا به برخی موارد مرتبط خواهیم پرداخت.

## 4-3-1 ضعف در امکانات نیرویی و تجهیزات

در گمرکات کشورهای پیشرفته از امکانات و تجهیزات و ابزارهای جدید برای بازرسی کالا و مسافران بهره می­برند. از جمله این امکانات و تجهیزات می­توان به موارد زیر اشاره کرد[[71]](#footnote-71):

1- سگ­های حساس نسبت به مواد مخدر، از این سگ­ها برای یافتن مواد مخدر جاسازی شده در کالاهای تجاری و مسافری و نیز بدن مسافران استفاده می­کنند. در حال حاضر گمرک بازرگان چنین سگ­هایی را به تعداد کافی در اختیار ندارد. (نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران آنها را دارد)

2- دستگاه­های پرتوایکس، در حال حاضر، گمرک بازرگان چنین دستگاه­هایی را در اختیار دارد. ولی نیروی متخصص و آموزش دیده برای کار با این دستگاه در گمرک بازرگان ندارم و کارمند عادی برای نظارت بر این دستگاه­ها گمارده­اند ولی با یک دستکاری و یا سهل­انگاری منجر به خرابی می­شود و تعمیر مجدد آن پس از پیگیری­های مکرر دو ماه طول می­کشد تا از مرکز استان یا تهران اقدام شود. در صورت تحقق چنین امری، علاوه بر مبارزه با قاچاق، بر سرعت و دقت بازرسی و ترخیص کالا از گمرکات کشور افزوده خواهد شد.

3- انواع سلاح گرم، نیروهای گشت در مرزهای آبی و زمینی به منظور تعقیب و مقابله با قاچاقچیان باید به انواع سلاح گرم و سبک مجهز شوند.

4- روش­های نظارتی مونیتورینگ و دوربین مدار بسته، گمرک کشورهای پیشرفته با استفاده از این ابزار بر کلیه ورود و خروج­ها نظارت دارند.

5- دوربین­های مخصوص دید در شب و لوازم بارزسی جدید کوچک و قابل حمل برای بازرسی کالا بدون نیاز به باز کردن محموله­ها.

در حال حاضر، کارکنان گمرک بازرگان و (در مواردی نیروی انتظامی نیز) چنین امکانات و تجهیزاتی را ندارند.

## 4-3-2 مشکلات گمرک در مبادی ورود زمینی[[72]](#footnote-72)

به رغم حضور طولانی و مستمر گمرک در مرزهای زمینی و مخالفت­های منطقی و مستدل گمرک، طی تصمیم­گیری عجولانه­ای مدیریت پایانه­ها در زیر مجموعه وزارت راه و ترابری تشکیل شده که مشکلی بر دیگر مشکلات گمرک افزوده است. باید افزود که گمرک ایران در حالی از اعمال اراده دولت در مبادی ورودی و خروجی محروم می­شود که به استناد تبصره یک ماده 26 قانون امور گمرکی، وظیفه اعلام وضعیت اسکله­ها، بندرگاه­ها و فرودگاه­ها، و راه­های مجاز بر عهده گمرک است.

## 4-3-3 سلب اختیار از گمرک برای فروش کالاهای ضبط شده قاچاق

از گمرک برای فروش کالاهای ضبط شده قاچاق سلب اختیار شده و اعطای اختیار آن به سازمان جدیدالتاسیسی به نام (سازمان جمع آوری و فروش اموال تملیکی) اعطا شده که به علت نداشتن انبارهای کافی بسیاری از انبارهای گمرک را اشغال کرده است. از سوی دیگر، حتی زمانی که فروش کالا نیز در اختیار گمرک بود کالای سریع الفساد بلافاصله به فروش می رفت تا فاسد نشود و به خزانه دولت زیان وارد نکند، ولی این سازمان تازه تاسیس به دلایل مختلف (از جمله حاکمیت مقررات شرکت­های دولتی بر آن و نیز لزوم اخذ حکم قضایی برای فروش اموال تملیکی) توانایی فروش سریع کالاهای فسادپذیر را ندارد و به این ترتیب خسارات زیادی به دولت و حتی ارباب رجوع وارد می­شود.

## 4-3-4 مشکلات موجود در خصوص افزایش ترانزیت خارجی[[73]](#footnote-73)

اقتدار ناکافی گمرک در ترانزیت کالا و مداخله دیگر ارگان­ها و سازمان های ذی­ربط در مراحل مختلف آن، به­ویژه مداخله نیروی انتظامی در بازرسی کالا و فک پلمپ کالاهای ترانزیتی و بررسی مجدد محتویات آن، مسیر بازرگان را نا­امن می­نمایاند و تلاش مسئولان را لوث می­کند و زمان ترانزیت را افزایش می­دهد.

## 4-3-5 ناهماهنگی با کشور همسایه[[74]](#footnote-74)

با آنکه مبدا یا مقصد کالاهای قاچاق عمدتاً کشور همسایه است، هنوز تلاش جدی برای جلب همکاری این کشور به منظور هماهنگی در مقابله با قاچاق کالا صورت نگرفته است. مثلاً، روی شیشه­ی برخی از مغازه­های ترکیه عبارتی به این مضمون نصب شده است که کالای خریداری شده را در هر نقطه ایران تضمینی تحویل می­دهند. همین شاهد ناهماهنگ بودن با مسئولان مبارزه با قاچاق کالای کشورهای همسایه در مبارزه با قاچاق را خوب می­نمایاند.

## 4-3-6 نبود نظارت بر کالاهای ورود موقت و ترانزیتی[[75]](#footnote-75)

امروز بخشی از قاچاق کالاهای وارداتی از طریق واردات کالاهایی صورت می­گیرد که به صورت موقت وارد کشور شده است. تعویض کالای ترانزیتی در داخل و خارج نشدن کالای ترانزیتی از جمله شیوه­های قاچاق واردات محسوب می­شوند و متاسفانه نظارت درستی هم بر این کالاها صورت نمی­گیرد.

# 4-4 آسیب شناسی نظارت انتظامی

مقابله­ی انتظامی یکی دیگر از حلقه­های جلوگیری از قاچاق کالا و مقابله با آن است. در واقع، نظارت و مقابله انتظامی با افزایش دادن خطرهای فعالیت غیرقانونی قاچاق، نقش موثری در هدایت فعالیت­های تجاری به مجاری رسمی و قانونی دارد. برعکس، اگر مقابله و نظارت انتظامی ضعیف باشد، با کاهش یافتن خطرها، قاچاق تشدید خواهد شد. در این باره باید تاکید کرد در مرز بازرگان با توجه به ظرفیت­ها و امکانات نیروی انتظامی برای انجام دادن کارآمد ماموریتش لازم و ضروری است. تحمیل تکالیف ملایطاق به این نیرو نتیجه­ای جز کاهش اقتدار نیروی انتظامی و ایجاد جسارت در عوامل قاچاق نخواهد داشت. از این زاویه، به جای درگیر کردن نیروی انتظامی با عوامل خرده پا در قاچاق که بیشتر از اقشار آسیب پذیر جامعه اند، بهتر است برخورد با موارد کلان را در مبادی اصلی دستور کار نیروی انتظامی قرار داد و این نیرو را به امکانات پیشرفته مجهز کرد. در اینجا به آسیب شناسی برخی از این موارد می­پردازیم.

## 4-4-1 نیروی انتظامی و قاچاق کالا[[76]](#footnote-76)

نیروی انتظامی جمهوری اسلامی وظیفه مبارزه با قاچاق را در کشور به عهده دارد. واقعیت آن است که از لحاظ فیزیکی، مبارزه با قاچاق باید هنگام ورود به مرزهای غیر مجاز کشور صورت گیرد. عمده قاچاق­های کلان از مرزهای خاکی کشور و از مجاری و مبادی غیر مجاز صورت می­گیرد. گستردگی خط مرزی درحاشیه شما­ل­غرب و وجود مناطق خاکی وصعب­العبور و نیز حضور نداشتن نیروی انتظامی در نقطه صفر مرزی، مانع جلوگیری از ورود کالاهای خارجی به صورت قاچاق در سطح کلان است. بدین ترتیب، نیروی انتظامی ناچار تلاشش را صرف برخورد با مسافران و گروه هایی می­کند که کالاهای قاچاق را به استان­های داخلی کشور حمل می­کنند. از آنجا که حمل یکجا و عمده کالاها مشکل است، قاچاق­های کلان ناچار بعد از ورود به داخل کشور در بازارها و مغازه­های شهرهای اطراف نگهداری می­شوند و عمدتاً از طریق مسافران عادی یا اجیری به دیگر شهرهای کشور می­رسند، در حال حاضر، فعالیت های نیروی انتظامی منحصر به برخورد با حمل و نقل کالاهای قاچاق در داخل کشور است.

# 4-5 آسیب شناسی برخورد قضایی

آسیب­شناسی برخورد قضایی آخرین حلقه­ی مهم این بحث است. اگر نتیجه­ی آن باشد که عاملان متهم به قاچاق کالا را به قوه قضاییه معرفی کنند، دقت و سرعت اقدام این قوه در تکمیل آن اقدامات تاثیری مهم در ارزیابی فرایند مقابله با قاچاق کالا خواهد داشت. یقیناً کندی اقدامات و نیز تعدد روش های قضایی در برخورد با این معضل به سود عوامل واقعی قاچاق و به زیان مردمی تمام خواهد شد که در چارچوب قانون می­خواهند فعالیت کنند. وجود روش های پراکنده و بعضاً متضاد، خود به راه گریز عوامل قاچاق مبدل می­شود و کارایی کل فرایند مقابله را زیر سوال خواهد برد. نتیجه کلان این مشکل نیز تحمیل هزینه های هنگفت بر جامعه و به طور خاص بر تجارت و تولید کشور است. در اینجا به برخی از آسیب های موجود در برخورد قضایی توجه می­کنیم.

## 4-5-1 مشکلات موجود در محاکم[[77]](#footnote-77)

نقش قوه قضاییه و محاکم رسیدگی کننده به جرائم قاچاق اهمیت بسزایی دارد. در حقیقت، تمامی تلاش­ها و فعالیت­های واحدهای کشف و ادارات وصول درآمدهای دولت در کشف کالای قاچاق و تشکیل پرونده و اقدامات قانونی لازم علیه قاچاقچیان هنگامی به ثمر می­نشیند که محاکم ذی­ربط نیز، همسو و هماهنگ با تفکر کلی نظام، لزوم مبارزه با پدیده قاچاق را جدی بگیرند. پیچیدگی­های فنی و علمی پرونده­های قاچاق، خصوصاً قاچاق­های موضوع ماده 29 (قانون امور گمرکی)، اقتضا می کند که قضات رسیدگی کننده به این­گونه پرونده­ها توانایی و صلاحیت­های تخصصی لازم را داشته باشند و حتی­الامکان از ابزارهای قانونی موجود خصوصا جلب نظر کارشناسان رسمی در امور گمرکی و قاچاق (که موجب حفظ به موقع حقوق دولت و مردم می­شود) استفاده کنند. تجربه نشان داده است هنگامی که دادگاه­ها در صدور رای ارفاق هایی غیر ضروری قائل شده­اند، قاچاقچیان با جسارت بیشتری به ارتکاب بزه قاچاق مبادرت کرده­اند و برعکس، برخورد جدی و قانونی دادگاه­ها با قاچاقچیان موجب دلگرمی­ضابطان و ماموران وصول عایدات دولت شده است.

در حال حاضر، با توجه به گستردگی وسیع عملیات، در خصوص آرای صادر شده از دادگاه­های انقلاب و شعب تعزیرات حکومتی ناهماهنگی های زیادی مشاهده می­شود. اختلاف در اصول و آیین دادرسی این مراجع و صلاحیت علمی و فنی قضات باعث می­شود که در آن مراجع قضایی به سبب وجود نبود وحدت روش، در پرونده­های مشابه آرای متفاوتی صادر شود که در حقیقت می­توان از آن ها به برخوردهای سلیقه­ای در تطبیق جرائم با مواد قانونی و پرونده­های مطرح شده نام برد. مثلاً با توجه به این موضوع که صورت جلسه بدوی کشف تنظیم شده توسط واحدهای کشف نیروهای انتظامی طبق مقررات مربوط و قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی و آیین­نامه اجرایی آن از اعتبار قانونی خاصی برخوردار است و اقدامات اداری و قضایی نیز قاعدتاً باید با حفظ اعتبار صورت مجلس بدوی و گزارش رسمی کشف صورت گیرد، متاسفانه، برخی از محاکم و مراجع قضایی بدون در نظر گرفتن این اصل و تحقیقات انجام گرفته در مراحل کشف، ناگهان با تغییر روش، اظهارات و اقاریر متهمان را که عمدتاً با واقعیات امر و گزارش های رسمی پرونده و تحقیقات قبلی در تعارض و تناقض است ملاک قرار می­دهند و رای صادر می­کنند. این شیوه دادرسی اساساً مسئله مالکیت کالای قاچاق را تحت تاثیر قرار داده یا تغییراتی در کمیت و کیفیت مالکیت کالاهای کشف شده ایجاد می­کند که اقدامات انجام یافته قبلی را بی اثر می­کند و موجب خروج موضوع کشف پرونده از شمول بند ب ماده 2 قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی و تداخل در مشمول بند الف ماده فوق می­شود.

## 4-5-2 اختلاف آرای قضایی[[78]](#footnote-78)

در سال­های گذشته بسیاری از وارد کنندگان کالاهای ورود موقت با ایفا نکردن تعهدات خود ضررهای هنگفتی به دولت وارد ساخته­اند. سازمان گمرک با استناد به بخشنامه صادر شده قوه قضاییه و بند 7 ماده 29 قانون امور گمرکی به طرفیت صاحبان کالا و واردکنندگان در محاکم قضایی اقامه دعوی کرده و در بسیاری از موارد نیز موفق به اخذ حکم محکومیت جزائی مرتکبان شده است. لیکن، در سال 1377، دادخواستی به طرفیت گمرک جمهوری اسلامی ایران به خواسته ابطال بخشنامه گمرک به دلیل مغایرت با مقررات قانونی تقدیم دیوان عدالت اداری شد که متاسفانه هیئت عمومی این دیوان با صدور دادنامه شماره 317 مورخ 20/8/78، با استناد به ماده 25 قانون دیوان عدالت اداری رای به ابطال این بخشنامه می­دهد. با صدور این دادنامه، انجام یافتن تکالیف قانونی گمرکات در استیفای حقوق دولت و دفاع از اعلام جرم های طرح شده در مراجع قضایی و شعب تعزیرات حکومتی با مشکل جدی رو به رو و از این حیث لطمات شدیدی به نظام اقتصادی و صادراتی کشور وارد شده و این با سیاست­های اقتصادی دولت در تعارض است. رای هیئت عمومی این دیوان مورد بهره برداری ناصواب قاچاقچیان کالای ورود موقت قرار گرفته و متاسفانه برخی از دادگاه ها نیز با استناد به رای هیئت نظر به برائت قاچاقچیان داده­اند.

همچنین قرارهای عدم صلاحیت صادر شده برخی از دادگاه­های انقلاب در پرونده­های قاچاق ورود موقت ( موضوع ماده 12 قانون مقررات صادرات و واردات) با این اعتقاد که جنبه جزائی جرم مزبور منتفی است و لذا رسیدگی به این پرونده­ها در صلاحیت دادگاه­های عمومی است، مستمسک مطلوبی را برای وارد کنندگان این­گونه کالاها در گریختن از چنگال عدالت فراهم کرده است.

با توجه به آنکه در رسیدگی به پرونده های قاچاق تابع دستورالعمل ریاست قوه قضاییه آرای صادر شده نیز قطعی بود، به دلیل ضرر رسیدن به بیت المال به سبب نبود امکان تجدید نظر خواهی گمرک از آرای صادره علیه دولت، مراتب به انحای مختلف به قوه قضاییه و دیگر جوامع ذی­صلاح منعکس شد که خوشبختانه با بخشنامه اصلاحی ریاست قوه قضاییه، آرای صادر شده در مورد پرونده های قاچاق نیز تجدید نظر پذیر اعلام گردید. این بخشنامه، علاوه بر رعایت حقوق مردم، موجب حفظ به موقع حقوق دولت نیز می­شد. لیکن متاسفانه اخیراً به دلیل اعتراض و تقدیم دادخواست بعضی از قضات دادگاه انقلاب مشهد به هیئت عمومی دیوان عدالت اداری، این هیئت با صدور رای بخشنامه اصلاحی ریاست محترم قوه­قضاییه را مبنی بر قابل تجدید نظر پذیر بودن، آرای صادره در پرونده­های قاچاق را مغایر قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی دانسته و آن را باطل کرده است.

از آنجا که در پرونده­های مهم قاچاق، بنا به دلایل مختلف، برخی از شعب تعزیرات یا دادگاه های انقلاب به صدور آرای برائت مبادرت می­ورزند، قطعی بودن این آرا و سلب حق تجدید نظر خواهی گمرک از آرای مورد بحث موجب زیان فراوان به دولت و تجری قاچاقچیان عمده می­شود.

## 4-5-3 ضعف در برخورد قضایی[[79]](#footnote-79)

علاوه بر موارد که پیشتر بدان ها اشاره رفت، مسائل دیگری به شرح ذیل در ارتباط با قوه­قضاییه مطرح است:

الف) تخطی بعضی از شعب دادگاه­های انقلاب یا عمومی از مفاد دستورالعمل ریاست محترم قوه­قضاییه از جمله تخفیف در جزای نقدی،

ب) رسیدگی کردن دادگاه­های انقلاب به پرونده­های قاچاق در مهلت یک ماهه (تطویل رسیدگی)،

ج) ناآشنایی بعضی از روسای مراجع قانونی اعم از عمومی و انقلاب با مسائل مربوط به قاچاق و امور گمرکی،

د) وصول جرائم قاچاق راساً توسط بعضی دادگاه ها و واریز نکردن آن به حساب­های قانونی،

هـ) ناهماهنگی برخی از دادگاه ها یا دوایر اجرای احکام هنگام تقسیط جرائم قاچاق با گمرکات مربوط،

و) تعیین نشدن تکلیف مناسب و فوری پرونده­های قاچاقی که بعد از صدور بخشنامه ریاست محترم قوه­قضایه بدون رسیدگی از شعب تعزیرات اعاده گردیده است،

ی) رعایت دقت و سرعت در رسیدگی به پرونده­های جعل اسناد ارائه شده به گمرک برای ترخیص یا ترانزیت کالا و لزوم صدور بخشنامه از قوه قضاییه در این خصوص،

ط) نبود انگیزه لازم در برخورد با متهمان قاچاق کالا توسط قضات محترم رسیدگی کننده،

م) به علت شفاف نبودن مقررات در خصوص صلاحیت­های ذاتی مراجع قضایی رسیدگی کننده به پرونده­های قاچاق، در حال حاضر با توجه به گستردگی وسیع عملیات، ناهماهنگی فراوانی در خصوص آرای صادره از دادگاه­های انقلاب و شعب تعزیرات حکومتی مشاهده می­شود. اختلاف در اصول و آیین دادرسی این مراجع و صلاحیت علمی و فنی قضات باعث می­شود این مراجع قضایی به سبب نبود وحدت روش در خصوص پرونده­های مشابه آرای متفاوتی صادر کنند که از آنها می توان به عنوان برخوردهای سلیقه­ای در تطبیق جرائم با مواد قانونی و پرونده­های طرح شده نام برد.

ل) تقسیط جزای نقدی مورد حکم بدون مبنا و مستند قانونی و بدون هماهنگی با سازمان­های شاکی و وصول کننده عایدات دولت باعث طولانی شدن غیر منطقی وصول حقوق دولت و ماموران ذی­ربط شده است. از این­رو، شایسته است این امر تحت ضوابطی خاص توسط دادرسان اجرای احکام تجدید نظر شود.

ک) بیش از 90 درصد پرونده­های ورود موقت در جریان رسیدگی و بلاتکلیف­اند. بنابراین، شایسته است مسئولان محترم قوه­قضاییه به این مسئله توجه کنند و از طولانی شدن غیر­منطقی وصول حقوق دولت ممانعت به عمل آورند.

ز) با توجه به آنچه رفت، باید گفت که سیاست کیفری حاکم در مورد مبارزه با قاچاق کالا سیاستی پذیرفتنی نیست و (قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز)، مصوب مجمع تشخیص مصلحت نظام چون در مرجعی به تصویب رسیده است که راساً صلاحیت قانون گذاری ندارد و کار مطالعاتی و تحقیقاتی لازم برای تدوین این قانون را انجام نداده است، بنابراین، قانونی خام و پر اشکال است.

ع) متفاوت و متعدد بودن مراجع داوری یا دادرسی به ترتیب: دادگاه­های دادگستری، دادگاه­های انقلاب و دادگاه­های تعزیرات که منجر به صدور آرای مغایر، منبعث از برداشت­های متفاوت و تلقی غیر واحد از قوانین و مقررات توسط هر یک از این مراجع است.

# 4-6 دیگر موارد آسیب شناسی

## 4-6-1 ناهماهنگی فعالیت های مبارزه با قاچاق کالا[[80]](#footnote-80)

یکی از ابزارهای مورد استفاده دست اندرکاران مبارزه با قاچاق کالا استفاده از قدرت نظامی و انتظامی در نظارت و جلوگیری از قاچاق است. بر اساس قانون و با توجه به تشکیلات و وظایف سازمانی موجود، وظیفه مبارزه با قاچاق کالا و ارز به اداره کل مبارزه با قاچاق کالا (نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران) سپرده شده است. علاوه بر این اداره، شورای عالی امنیت ملی برای نظارت بر ترددهای مرزی کشور به نیروی زمینی ارتش جمهوری اسلامی ایران هم وظایفی محول کرده است. این نیرو نیز به نوعی خود را متولی مبارزه با قاچاق کالا در نوار مرزی می­داند. وجود این دو نیرو در کنار هم، که بعضاً متناقض عمل می­کنند، اثر برخی از سیاست­های نظارتی را خنثی می­کند. بدیهی است این ناهماهنگی ها نه تنها به هرز رفتن منابع و امکانات ملی و منطقه­ای می­انجامد، بلکه از همه مهمتر حس اعتماد و اطمینان به این نیروها را در سطح جامعه و مردم مناطق مرزی نیز کاهش می دهد که در آینده باید برای جبران این زیان، به ویژه از حیث معنوی آن، هزینه­ی بسیاری کرد.

الف) همچنین مرزهای شمال­غربی کشور عموماً در اختیار سپاه پاسداران انقلاب اسلامی است که با توجه به آنکه وظیفه سپاه مبارزه با قاچاق کالا نیست، احتمالا موجب کاهش خطرپذیری قاچاق از منطقه غرب می­شود.

ب) ناهماهنگی دستگاه­های کاشف یکی از علل کاهش خطرپذیری قاچاق است.

اندک بودن جریمه­های قاچاق و آنکه در حال حاضر مجازاتی برای تکرار جرم قاچاق وجود ندارد در تشدید قاچاق کالا تاثیرگذار است. پیش­بینی تمهیدات مناسب در این باره نیز می­تواند به مثابه عاملی اثرگذار در کاهش پدیده­ی قاچاق کالا باشد. همچنین، باید در مقررات جریمه­هایی مثل محرومیت از تسهیلات اعطایی دولت نظیر مجوز مبادلات مرزی، اعطای گواهی کسب و کار و غیره پیش­بینی شود.

## 4-6-2 ضعف در برخورد تشکیلاتی و منسجم[[81]](#footnote-81)

اصولاً قاچاق کالا یا از مبادی غیر گمرکی و راه­های غیر مجاز و خارج از نظارت نیروی انتظامی انجام می­شود یا از طریق محدوده­های گمرکی و با استفاده از روش­هایی مانند کم نمایی ارزش کالا، اظهار غلط، جاسازی کالا در قالب کالایی دیگر، تخلیه ترانزیتی در داخل کشور و غیره صورت می­گیرد. مبارزه با قاچاق در خارج از محدوده گمرکی بر عهده نیروی انتظامی و در محدوده گمرکی بر عهده گمرک است. با وجود این، از نظر تشکیلاتی این دستگاه­ها مبارزه با قاچاق را در کنار وظایف دیگر خود انجام می­دهند و به عبارت دیگر، واحدهای اداری مشخص برای مبارزه با قاچاق در داخل کشور وجود ندارد.

- مبارزه با قاچاق از نظر تشکیلات سازمانی و از لحاظ اجرایی و سیاست گذاری در دو محور انجام می­شود. از نظر اجرایی مسئولیت با نیروی انتظامی است که آن را در کنار وظایف دیگر خود انجام می­دهد. برای مبارزه با قاچاق کالا سازمان مستقلی وجود ندارد و این مسئله قطعاً تاثیر منفی در مبارزه با این نوع قاچاق خواهد گذاشت. از سوی دیگر، یکی از شرایط کارایی مبارزه با قاچاق وجود نیروی انسانی متخصص و تجهیزات مناسب است و این در حالی است که ساختار نیروی انتظامی از لحاظ تعداد، تخصصی، و دائمی بودن در وضعیت مطلوبی نیست. وانگهی، تجهیزات روز برای این کار در اختیار ناجا نیست.

## 4-6-3 وابستگی معیشتی بیشتر عاملان قاچاق کالا

اگرچه در مورد نیروی انسانی شاغل به قاچاق کالا در مناطق مختلف کشور و حتی استان­های مناطق مرزی آمار و اطلاعات در خوری وجود ندارد، در مناطق مرزی اصولاً معشیت مردم به صورت گسترده­ای با قاچاق کالا می­گذرد. با وجود این باید میان قاچاقچیان جز و عمده تفکیک قائل شویم. در حال حاضر، به استناد ماده 2 قانون نحوه­ی اعمال تعزیرات حکومتی در خصوص نحوه برخورد با متهم به قاچاق و جرائم متعلق به آن، پرونده­های قاچاق به دو گروه زیر ده میلیون ریال و بالای ده میلیون ریال تفکیک می­شوند.

افرادی که به صورت جزئی در قاچاق فعال­­اند بیش از 85 درصد قاچاقچیان این مرز را تشکیل می­دهند. بر اساس این شاخص، می­توان گفت بیشتر افراد شاغل در قاچاق جز افرادی­اند که معشیت آنها در نبود شغل مناسب به قاچاق وابسته است. این مسئله قطعا سیاست­های مبارزه با قاچاق را با مشکل مواجه می­سازد. البته، باید افزود که، به علت ضعف در قوانین قضایی و سازوکار اجرایی، بخشی از قاچاق عمده نیز به شکل قاچاق زیر ده میلیون ریال میان افراد مختلف پخش می­شود. با وجود این، آماری در مورد تعداد و حجم کلی این قاچاقچیان وجود ندارد.

## 4-6-4 سلامت عمل نیروهای درگیر

به طور کلی، آلوده بودن برخی نیروهای درگیر در مقابله با قاچاق کالا یکی از عوامل موثر در کاهش خطر قاچاق کالاست. در صورتی که افرادی در سازمان­های دخیل در واردات بخواهند با اخذ رشوه و رانت جویی وضعیت را برای واردات قاچاق میسر سازند، خطرپذیری قاچاق کالا در کشورکاهش می­­یابد.

# 4-7 نتیجه گیری

از جمله مشکلات کنونی مقابله با قاچاق کالا در کشور تصویب نشدن قانون جامع و مانع مبارزه با قاچاق کالاست که ضمن به روز بودن، از برداشت­های سلیقه­ای افراد هم جلوگیری کند. در وضعیت فعلی، سه قانون مجزا برای مبارزه با قاچاق کالا وجود دارد که عبارت اند از: (قانون مجازات مرتکبین قاچاق)، مصوب 29/12/1312 و اصلاحات بعدی آن، قانون تخلفات و قاچاق امور گمرکی مندرج در (قانون امور گمرکی)، مصوب 30/3/1350، که در ماده 29 آن در یازده بند موارد قاچاق گمرکی ذکر شده­اند، و (قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز)، مصوب 12/3/1374 مجمع تشخیص مصلحت نظام که در هیچ یک از این قوانین تعریف مانع و جامعی از قاچاق کالا وجود ندارد.

علاوه بر نبود تعریف جامع و مانعی از قاچاق کالا در قوانین موجود، وجود برخی نقایص و ایرادات که منشاء تفسیرهای متفاوت از این قوانین شده بر معضلات افزوده است و بعضاً به تبرئه­ی متهمان، برخورد ناموثر با آنها و صادر نکردن احام قطعی برای آنها به دلیل ابهام در عنصر قانونی جرم برای قاضی منجر شده است. وجود جریمه­ی مساوی برای قاچاق بالای ده میلیون ریال در مرحله­ی اداری و مرحله قضایی موجب شده است که پرونده­های قضایی افزایش یابد.

در خصوص مقررات بازرگانی مهمترین مشکل اجرا نشدن ماده 1 آیین­نامه قانون مقرات صادرات و واردات در ارتباط با مشارکت سازمان­ها و وزارتخانه­های مختلف و متنوع است که در عمل به وضع مقررات متضاد و مزاحم و اشکال آفرین منجر می­شود.

از جمله مشکلات در گمرکات کشور ضعف امکانات و تجهیزات و ابزارهای جدید برای بازرسی کالا و مسافران است که خود بر کارآمدی گمرک اثر مستقیم دارد. دخالت غیر­قانونی برخی از سازمان­ها در ترانزیت کالا، بی­اختیاری گمرک در باب فروش اموال ضبط شده قاچاق از جمله­ی آن موارد است. نبود نظارت گمرک و مشکلات گمرک در مبادی ورودی هیچ­گونه اختیاری در امور انبارها و کالاهای وارد شده به کشور ندارد، تشکیل مدیریت پایانه­ها در زیر مجموعه وزارت راه و ترابری در مبادی زمینی که مانع اعمال اراده دولت توسط گمرک در مبادی ورودی و خروجی می­شود، سلب اختیار از گمرک برای فروش کالاهای ضبطی قاچاق و اعطای اختیار آن به سازمان جدیدالتاسیسی به نام (سازمان جمع آوری و فروش اموال تملیکی)، اقتدار ناکافی گمرک در ترانزیت کالا و مداخله دیگر ارگان­ها و سازمان­های ذی­ربط در مراحل مختلف این فرایند همگی از جمله مشکلات فعلی گمرک در مقابله با قاچاق کالاست.

همچنین باید به ناهماهنگی با کشورهای همسایه برای جلب همکاری این کشورها به منظور هماهنگی در مقابله با قاچاق کالا و نبود نظارت بر کالاهای ورود موقت و ترانزیتی که به تعویض کالای ترانزیتی در داخل و خارج نشدن کالای ترانزیتی منجر می شود در آسیب شناسی گمرک توجه شود.

در آسیب­شناسی انتظامی گستردگی خطوط مرزی در حاشیه شمال­غربی و وجود مناطق خاکی و صعب­العبور و نیز نبود حضور نیروی انتظامی در نقطه صفر مرزی امکان جلوگیری از ورود کالای خارجی به صورت قاچاق در سطح کلان را از بین برده است. بدین ترتیب، اجبارا تلاش نیروی انتظامی صرف برخورد با مسافران و گروه هایی می­شود که کالای وارد شده به این ترتیب را به استان­های داخلی کشور حمل می­کنند، در حالی که قاچاق سازمان یافته و توسط باندهای پر قدرت و مافیایی صورت می­گیرد و نیازمند برخورد نیروی انتظامی در سطوح کلان با آن است. نبود نظارت دقیق و موثر بر نواحی مرزی آسیب­های دیگر موجود در نظارت انتظامی است.

آسیب­شناسی برخورد قضایی آخرین حلقه مهم از این مبحث است. سرعت و دقت اقدام این قوه در تکمیل اقدامات گمرک و نیروی انتظامی اثری مهم بر ارزیابی فرایند مقابله با قاچاق کالا خواهد داشت. در حال حاضر، در خصوص آرای صادر شده از دادگاه­های انقلاب و شعب تعزیرات حکومتی ناهماهنگی­های فراوانی مشاهده می­شود. اختلاف در اصول و آیین دادرسی این مراجع و صلاحیت علمی و فنی قضات باعث می­شود که در این مراجع قضایی، به سبب نبود وحدت روش، در پرونده­های مشابه آرای متفاوتی صادر شود. تقسیط جزای نقدی مورد حکم بدون مبنا و مستند قانونی و بدون هماهنگی با سازمان های شاکی و وصول کننده عایدات دولت باعث طولانی شدن غیر منطقی وصول حقوق دولت و ماموران ذی­ربط شده است. متفاوت و متعدد بودن مراجع داوری یا دادرسی شامل دادگاه­های دادگستری، دادگاه­های انقلاب و دادگاه­های تعزیرات که به صدور آرای مغایر منبعث از برداشت­های متفاوت و تلقی غیر واحد از قوانین و مقررات توسط هر یک از این مراجع منجر شده است از جمله موارد دیگر است.

**فصل پنجم:**

**یافته های تحقیق**

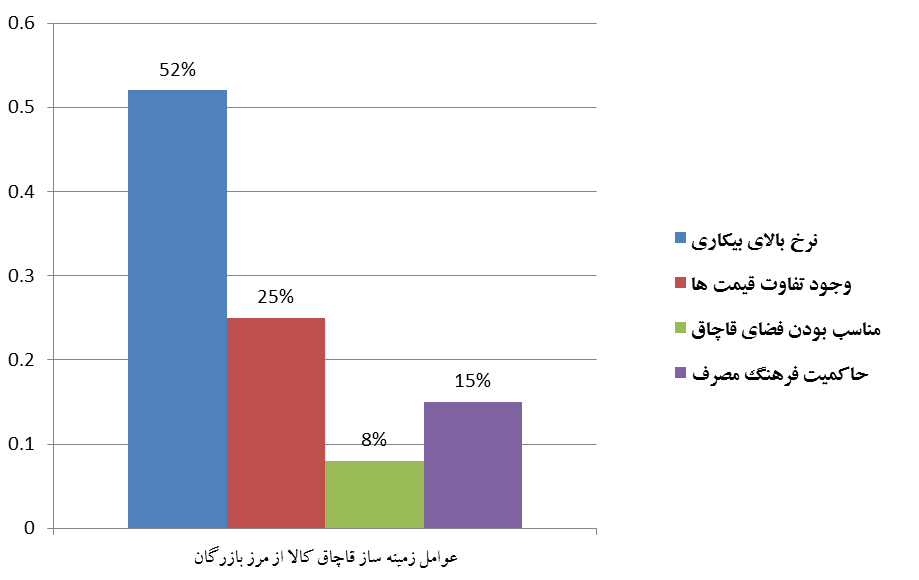
#### فصل پنجم: یافته های تحقیق

در این فصل پس از پردازش داده­های بدست آمده از پرسش­نامه تحقیق به بررسی نتایج آن که توسط نرم­افزار SPSS بدست آمده پرداخته می­شود. نتایج ارائه شده در این فصل به دو نوع کلی آماره­های توصیفی (توصیف کلی متغیرهای پیش بین و ملاک و شاخص­های مرتبط با آنها) و آماره­های استنباطی (آزمون فرضیه­های تحقیق) تقسیم می­گردد.

# 5-1 آماره های توصیفی تحقیق

در مبحث آماره­های توصیفی نمودارهای مربوط به کیفیت پاسخ­دهی آزمودنی­ها به سؤالات پرسشنامه و بحث و تفسیر آنها ارائه می­گردد:

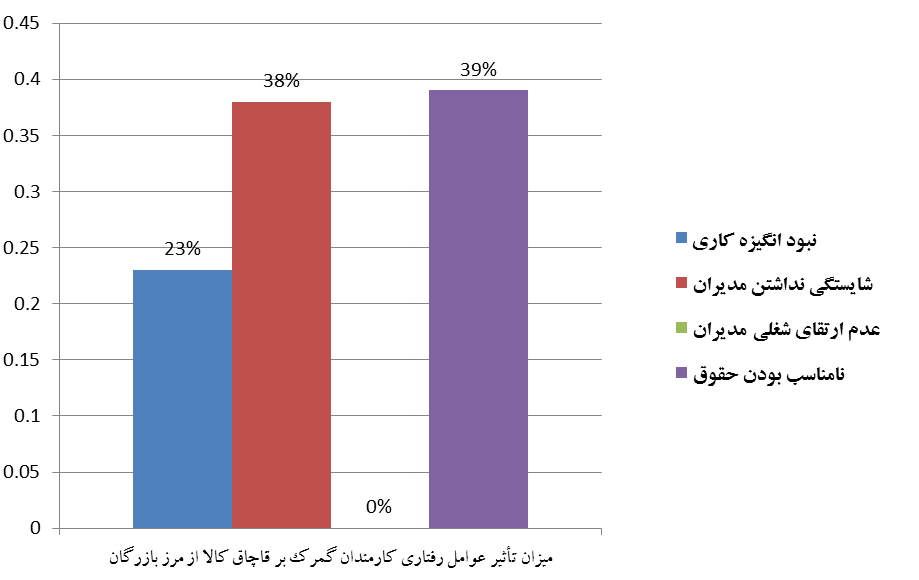
الف) کدام عامل زمینه­ای باعث بروز قاچاق کالا در مرز بازرگان می­شود؟



**نمودار (5-1) عوامل زمینه ساز قاچاق کالا از مرز بازرگان**

**تفسیر:** با توجه به نمودار توصیفی بالا و مقادیر درصدی مربوط به هر چهار گزینه، معلوم می­شود که عامل نرخ بالای بیکاری با در اختیار داشتن میزان 52% تأثیر زیادتری در مقایسه با سایر عوامل در ایجاد زمینه­های مستعد برای قاچاق کالا از مرز بازرگان دارد. این امر، بیانگر این واقعیت تلخ است که هنوز دولتمردان کشورمان در مسیر ایجاد اشتغال برای مردم، بویژه جوانان جویای نان و کار با چالش­های جدی و اساسی مواجه است، که در صورت عدم اتخاذ تدابیر و تصمیم­های اصولی و عدم برنامه­ریزی منطقی، شاید بیش از اینها شاهد افزایش نرخ بیکاری و درنتیجه، گرایش جوانان به کارهای نامتعارف برای رسیدن به یک زندگی آرام و در عین حال برخوردار از شرایط رفاهی و معیشتی مطلوب باشیم. بنابراین، می­طلبد که مسئولین و گردانندگان کشورمان دغدغه­ی محوریشان، تأمین نیازها و خواسته­های مردم، بخصوص نسل پویا و پر انرژی جوان، آنهم جوانان مناطق مرزی و بخصوص مرز بازرگان باشد. بعد از عامل نرخ بالای بیکاری، تفاوت قیمت­ها، حاکمیت فرهنگ مصرف و مناسب بودن فضای قاچاق بترتیب، در زمینه­سازی برای قاچاق کالا از مرز بازرگان نقش عمده­ای دارند.

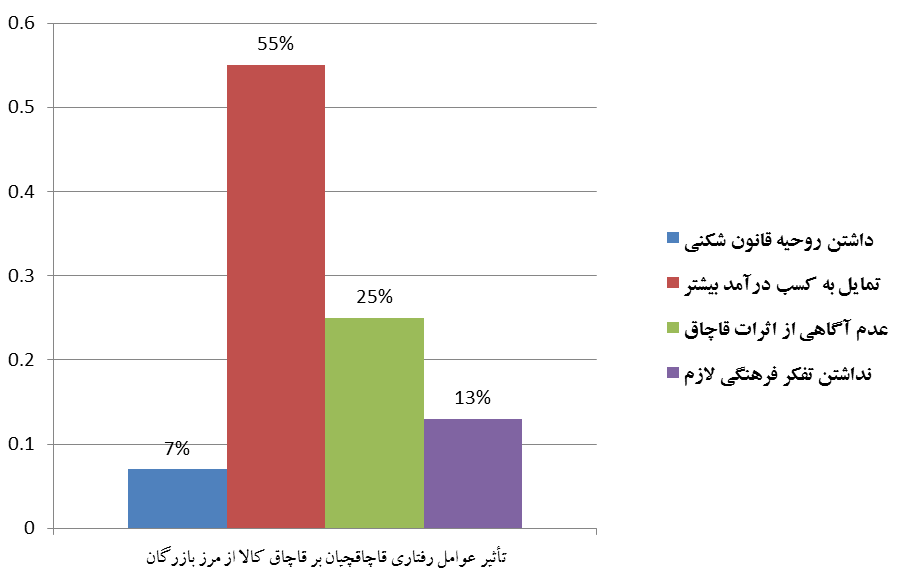
ب) عوامل رفتاری مؤثر در قاچاق کالا از مرز بازرگان برای کارمندان گمرک :



نمودار (5 ـ 2) میزان تأثیر عوامل رفتاری کارمندان گمرک بر قاچاق کالا از مرز بازرگان

**تفسیر:** براساس نمودار توصیفی بالا، عدم تناسب حقوق دریافتی کارمندان گمرک با نیازهای واقعی زندگی روزمره­ی آنها، یکی از دلایل اصلی در گرایش این قشر اداری به سمت همگامی و همراهی با قاچاقچیان کالا از مرز بازرگان قلمداد می­گردد. البته، بافاصله­ی بسیار نزدیکی، عامل عدم شایستگی مناسب و مطلوب مدیران نیز در این زمینه می­توند اثرگذار باشد. با این همه، آنچنان که سایر شواهد نیز نشان می­دهند، چنین به نظر می­رسد که برخی از کارمندان محترم گمرک در تأمین معاش برای زندگی خود با مشکلات متعددی روبرو هستند و این امر آنان را خواسته یا ناخواسته به یک تعدیل کننده و تسهیل­گر قاچاق کالا از مرز بازرگان تبدیل نموده است. مقدار 39% برای اثبات این ادعا که مکفی نبودن حقوق می­تواند هر شخصی را در هر شغلی به انجام کارهای نامتعارف برای بهره­مندی از یک زندگی مطلوب وا دارد، کافی است. لذا، ضرورت دارد که مدیران محترم گمرک ضمن تثبیت و تقویت مؤلفه­ها و شاخص­های کلیدی مدیرت سازمانی در خود، سطح مهارت­ها و توانایی­های مدیریتی و میزان شایستگی و کفایت مدیریتی خود را بالا ببرند، تا با اِعمال یک سبک رهبری مطلوب زمینه­هایی فراهم سازند تا میزان حقوق دریافتی کارمندان گمرک متناسب با نیازهای زندگی واقعی آنان باشد. بعد از عامل عدم تناسب حقوق با واقعیات زندگی کارمندان گمرک، عدم شایستگی مدیران، نداشتن انگیزه­ی کاری و عدم ارتقای شغلی بترتیب، تأثیر عمده­ای در قاچاق کالا از مرز بازرگان دارند.

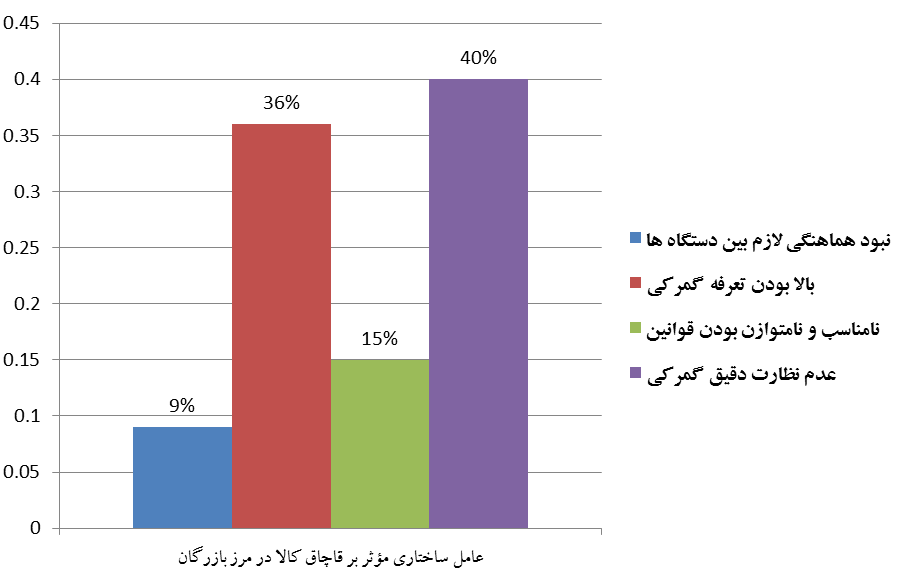
ج) عوامل رفتاری مؤثر در قاچاق کالا از مرز بازرگان برای قاچاقچیان



**نمودار (5 ـ 3) تأثیر عوامل رفتاری قاچاقچیان بر قاچاق کالا از مرز بازرگان**

**تفسیر:** همچنان که در نمودار فوق مشاهده می­شود، تمایل به کسب درآمد بیشتر یکی از راه­های محوری برای ایحاد میل و رغبت به قاچاق کالا توسط قاچاقچیان محسوب می­شود. اختصاص میزان بالای 55% به این عامل رفتاری، مؤید این نکته است که درآمد هماهنگ با نیازها و خواسته­های زندگی واقعی افراد یکی از مسائل و مشکلات جدی و حل ناشدنی افراد، بخصوص مردم مناطق مرزی می­باشد و در صورتی که این عامل بنحو مطلوبی متناسب با امور زندگی روزمره نباشد، به سرعت اهالی این مناطق، بویژه جوانان را به سمت قاچاق کالا می­کشاند. پس دولتمردان باید آگاه باشند که عدم توجه کافی به مرز بازرگان و عدم تأمین مطلوب انتظارات و خواسته­های جوانان بازرگانی، آنها را به سمت قاچاق کالا کشانده و هیچ فکری جز به دست آوردن درآمدهای سرشار مالی در جهت فراهم کردن یک زندگی مطلوب معیشتی و رفاهی ندارند. لذا می­طلبد که زمینه­های کسب درآمد بیشتر و بهتر آنهم از طریق کارهای قانونی در مرز بازرگان برای مردم آن، بخصوص نسل جوان فراهم گردد. بعد از عامل کسب درآمد بیشتر، ناآگاهی از آثار قاچاق، عدم تفکر فرهنگی لازم، داشتن روحیه­ی قانون شکنی بترتیب، نقش عمده­ای در قاچاق کالا از مرز بازرگان دارند.

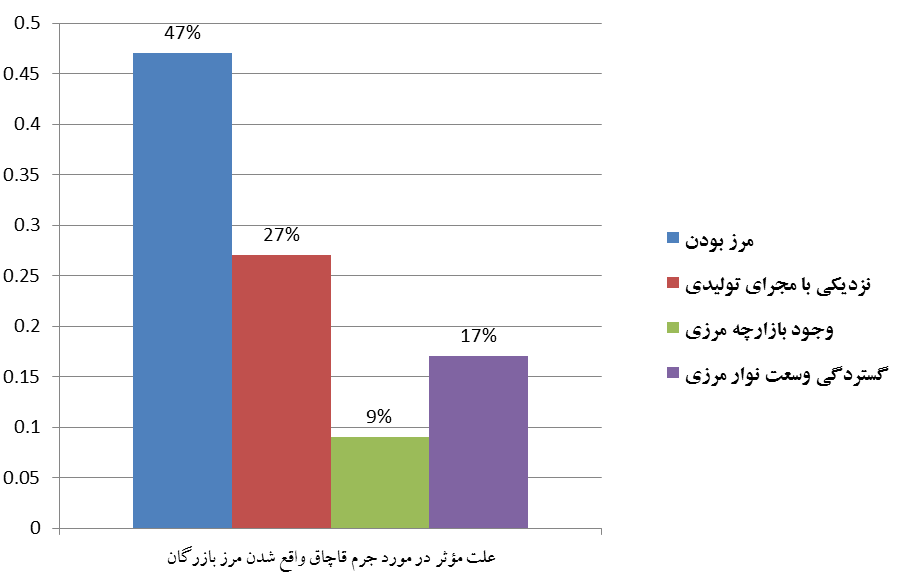
د) کدام عامل ساختاری بر قاچاق کالا در مرز بازرگان مؤثر است؟



**نمودار (5 ـ 4) عامل ساختاری مؤثر بر قاچاق کالا در مرز بازرگان**

**تفسیر:** نتایج نمودار فوق حاکی است که عدم نظارت دقیق گمرکی با میزان 40% یکی از عوامل اصلی قاچاق کالا از مرز بازرگان می­باشد. این امر، نشان می­دهد که برخی از دستورالعمل­ها، مقررات و آیین نامه­های درون سازمانی گمرک، موقع اجرا در مناطق دورافتاده­ای چون مرز بازرگان با نوعی اهمال کاری و سهل انگاری آن طور که باید و شاید درست و اصولی به مرحله­ی اجرا نرسیده و در مواردی مورد غفلت و چشم پوشی واقع می­شوند. دلیل این ادعا هم نمودار فوق است که نتایج آن بخوبی نشان می­دهد، نبود یک سیستم نظارتی جامع و مطلوب در گمرک که به قصد جلوگیری از قاچاق کالا اِعمال می­شود، ناشی از سهل انگاری در اجرای بهینه­ی مقررات و ضوابط قانونی در این سازمان زیربنایی کشورمان می­باشد. لذا شایسته است که در انتخاب مدیران و کارکنان متعهد، متدین، باوجدان و در یک کلام خداشناس و دلسوز مردم نهایت دقت بعمل آید تا بواسطه­ی حضور آنان در گمرک، نظارتی مبتنی بر اصول اخلاقی - ارزشی در مجموعه­ی این سازمان اِعمال گردد و قاچاق کالا از مناطق مرزی رو به کاهش نهد. بعد از عدم نظارت دقیق، بالا بودن تعرفه­ی گمرکی، عدم تناسب و توازن قوانین، عدم هماهنگی دستگاه­های دولتی بترتیب، نقش عمده­ای در قاچاق کالا از مرز بازرگان دارند.

هـ) کدام علت باعث می­شود مرز بازرگان در معرض وقوع جرم قاچاق قرار گیرد؟



**نمودار (5 ـ 5) علت مؤثر در مورد جرم قاچاق واقع شدن مرز بازرگان**

**تفسیر:** با عنایت به داده­های حاصل از پاسخ آموزدنی­ها به این سؤال که در نمودار فوق آمده، مرز بودن بازرگان با میزان 47% از علل عمده­ی قاچاق کالا از این مرز محسوب می­گردد. مرز بودن بازرگان و نیز کوچک بودن آن و البته نزدیکی آن با کلان شهری چون تبریز، قاچاقچیان را بر می­انگیزد که تا از این نقطه­ی مرزی برای انجام کارهای خلافقانون خود نهایت استفاده را ببرند، چرا که دسترسی به سایر مناطق و مراکز مهمی چون تبریز باعث شده است که قاچاقچیان با کمترین نگرانی از بابت برخورد با مأموران نظامی، امنیتی و گمرکی و پرداختن تعرفه­های گمرکی، اقدام به قاچاق کالا از مرز بازرگان بنمایند. لذا به منظور مبارزه با قاچاق کالا از مرز بازرگان و کاهش میزان تأثیر مرزی بودن بازرگان در فرایند قاچاق کالا از این منطقه، لازم است که تدابیری در جهت تجهیز مرز بازرگان به امکانت رفاهی و معیشتی درخور اهالی بازرگان، بویژه جوانان آن اندیشیده شود تا بدین طریق مرزی بودن بازرگان دلیلی بر قاچاق کالا از آن قلمداد نگردد. بعد از مرز بودن بازرگان، نزدیکی با مجاری تولیدی، وسعت نوار مرزی، وجود بازارچه­ی مرزی نقش عمده­ای در قاچاق کالا از مرز بازرگان دارند.

**تفسیر نهایی:** بطور کلی، تحلیل داده­ها حاکی است که نرخ بالای بیکاری در بین مردم مرز بازرگان، عدم تناسب حقوق دریافتی کارمندان گمرک با نیازهای زندگی واقعی آنان، تمایل قاچاقچیان به کسب درآمد بیشتر، عدم نظارت دقیق گمرکی در امر پیش­گیری از قاچاق کالا، و مرز بودن بازرگان از دلایل و زمینه­های بسیار مؤثر در قاچاق کالا از مرز بازرگان محسوب می­شوند

**نمودار شماره (5-6) علل بالای قاچاق**

**نمودار شماره (5-7) علل بالای قاچاق**

# 5-2 آماره ­های استنباطی تحقیق (آزمون فرضیه های تحقیق)

1ـ به نظر می­رسد عواملی همانند کوتاهی مسیر، عدم نظارت دقیق، هم دستی مأموران اجرای قانون با قاچاقچیان مهمترین عوامل قاچاق کالا در مرز بازرگان می­باشد.

جدول (5-1) ضریب همبستگی پیرسون (مهمترین عوامل قاچاق کالا)

|  |  |
| --- | --- |
| **متغیر** | **مهمترین عوامل قاچاق کالا** |
| ضریب همبستگی پیرسون | 68/0 |
| سطح معنی داری | 000/0 |
| جمع | 100 |

با توجه به اینکه ضریب همبستگی بدست آمده از رابطه متغیرهای کوتاهی مسیر، عدم نظارت دقیق، هم­دستی مأموران اجرای قانون با قاچاقچیان با متغیر قاچاق کالا به اندازه 68/. می باشد بنابراین بین متغیرهای مستقل و وابسته همبستگی مستقیم و مثبت برقرار است. سطح معنی داری 000/0 می باشد بنابراین فرضیه تحقیق تائید می­شود .

2ـ به نظر می­رسد به سبب عدم تمایل جدی به اجرای قوانین و مجازات مرتکبان جرایم قاچاق و تخلفات مربوطه احکام قضایی و کیفری مربوطه ناکافی و ناکارآمد می­باشد.

جدول (5-2) ضریب همبستگی پیرسون (ناکارآمدی احکام قضایی و کیفری)

|  |  |
| --- | --- |
| **متغیر** | **مهمترین عوامل قاچاق کالا** |
| ضریب همبستگی پیرسون | 52/0 |
| سطح معنی داری | 000/0 |
| جمع | 100 |

با توجه به اینکه ضریب همبستگی بدست آمده از رابطه متغیرهای ناکارآمدی احکام قضایی و کیفری با عدم تمایل جدی به اجرای قوانین و مجازات مرتکبان جرایم قاچاق به اندازه 52/. می­باشد بنابراین بین متغیرهای مستقل و وابسته همبستگی مستقیم ومثبت برقرار است. سطح معنی­داری 000/0 می­باشد بنابراین فرضیه تحقیق تائید می­شود .

# 5-3 نتیجه گیری

مرز بازرگان که با فاصله 35 کیلومتر از نزدیکترین شهر مرزی ترکیه قراردارد مهمترین گزینه برای ورود و صدور کالای قاچاق می­باشد رفت و آمد به این شهر مرزی بیشتر از نیم ساعت طول نمی­کشد و این در مقایسه با شهر مرزی بازرگان کم هزینه بوده و صرفه جویی در زمان می­باشد. خانواده های و اهالی خرید 80 درصد اساس زندگی را از این شهر مرزی ترکیه انجام می­دهند و حتی خوراک و مواد غذایی و جهازیه عروس، ظروف آشپزخانه به خاطر کیفیت بالای کالاها و این تجارت است و هم سیاحت از شهرهای حوالی مرزی ترکیه خرید می­کنند این سهولت خرید و رفت آمد برای افراد عادی است چه برسد برای قاچاقچیان با نفوذ و حرفه­ای که درصد موفقیتشان بیش از 90 درصد است.

دراین مرز روزانه صدها نفر مسافر از ایران به ترکیه رفت آمد دارند و بعلت وجود تفاوت قیمت ها هر مسافر به همراه خود 3 بسته سیگار و 2 بسته چای وارد کشور ترکیه می­کنند که این مقدار طبق مقررات واردات و صادرات برای هر مسافر مجاز می­باشد این در حالی است که در 3 بسته سیگار 30 هزار تومان و در 2 بسته چای 20 هزار تومان سود می­برند. در کالاهای غیر مجاز مثل داروهای اعصاب و آمپول برای بیماران خاص و داروهای حیوانی به احشام که به صورت قاچاق با خود به کشور ترکیه می­برند. در بحث سوخت، هر شخص هفته­ای یک بار می توان با ماشین شخصی خود به صورت کابوتاژ شده به کشور همسایه رفت آمد داشته باشند و این در حالی است که هر مسافر علاوه بر کالای مجاز مثل سیگار، چای و بنزین در حد سقف تعیین شده کالای غیر مجاز نیز به همراه خود وارد کشور ترکیه می­کنند در مورد بنزین به علت اینکه قیمت بنزین در آن سوی مرز بیشتر از قیمت آن در ایران است یک لیتر بنزین در ایران بعد از تصویب قیمت جدید یارانه بنزین 1000 تومان است این در حالی است که قیمت یک لیتر بنزین در کشور همسایه 5500 تومان می باشد. و هر ماشین با توجه به مصوبه واردات و صادرات گمرکی تا سقف 70 لیتر می­توانند با خود حمل کنند که معمولاً بیشتر از این مقدار با هماهنکی مامور کنترل بنزین و گازوئیل مقدار آن را کمتر نوشته و یا اینکه ماشین دوگانه سوز را تک گانه گزارش می­کنند که با این شرایط نیز از فروش سوخت سود قابل توجهی را عاید خود می­کنند. و روزانه چنید دستگاه خودرو وارد کشور ترکیه می­شود و نکته مهم دیگر و حائز اهمیت اینکه هر شخص مسافر می­تواند همراه خودش مقدار 5000 هزار دلار می­تواند از کشور خارج کند در واقع تا سقف 4999 هزار دلار با خود به همراه داشته باشد که بیشتر از این مبلغ با هماهنگی کارکنان گمرک نیز انجام می­گیرد.

طبق قانون و مقررات صادرات و واردات هر مسافر می­تواند 80 دلار کالا با خود وارد کشور کند بیشتر از این مبلغ بسته به ارزش کالا معافیت گمرکی حساب می­کنند که اغلب اوقات با همکاری و مساعدت ماموران گمرکی بسیار بیشتر از این سقف وارد کرده و حتی بعضی از کالای سفارشی ماموران نیز وارد کشور می­کنند که باعث نوعی ارتباط دوستی میان مسافرین و ماموران دولتی می­شود که به نظارت دقیق خلل وارد می­کند.

به علت غیر بومی بودن کارکنان گمرک و به تصور اینکه بعد از 2 یا 3 سال خدمت از این شهر می­روند و قبل از این مسئولان دیگر هر طوری رفتار کردند دنباله رو آنها می­شوند و خودشان در کنار قاچاقچیان حرفه­ای با استفاده از مقام و منصب سودهای کلانی را به جیب می­زنند و چندین بار مشاهده شده که این افراد غیر بومی با بی تفاوتی نسبت به وضعیت معیشتی اهالی مرزی بعد از چندین سال خدمت، به جای پول سکه های و طلاها با خود برده­اند که از هیچ راه قانونی این ثروت­ها اندوخته نمی­شود که به نظر می­رسد مسئولان نظارتی چشم بسته­اند و یا اینکه نمی­خواهند چشم باز کنند و یا اینکه دستگاه­های دولتی دیگر در کنار هم هماهنگ نیستند.

فروشندگان پوشاک و البسه در تکمیل پرسشنامه اظهار می­دارند که معمولاً وقتی با ماموران هماهنگی قبلی صورت می­گیرد در واردات با مشکلی برخود نمی­کنند و جالب اینکه اکثر خریدهای کارمندان گمرک از این مغازه­ها با تخفیف ویژه و یا رایگان صورت می­گیرد. جنس ایرانی به علت کیفیت نازل و قیمت بالا در شهر مرزی بازرگان کمتر به چشم می­خورد، وقتی اجناس کشور ترکیه به راحتی و بدون هیچ دغدغه­ای وارد می­شود سود کلانی برای وارد کنندگان دارد دیگر نیازی به اجناس ایرانی نیست.

یک روش دیگر در واردات کالا اگر قرار باشد بدون هماهنگی قبلی صورت بگیرد تمام کالاهایی که بایستی از گمرک بطور قانونی وارد شوند در بسته بندی های بزرگ در سالن ترانزیتی آن سوی مرز در انتظار مسافرانی هستند که کارشان جابجا کردن این نوع کالا است و برای هر بسته انتقالی 50 هزا تومان در قبال حمل به این سوی مرز دریافت می­کنند و هر بسته کالا ارزشش برای وارد کننده نزدیک به 400 هزار تومان است که بعد از کسر هزینه های اضافی هر ماه نزدیک 5/1 میلیون برای حاملان کالا باقی می­ماند که این مبلغ از دریافتی یک کارمند دولتی با مدرک لیسانس برابری می­کند در حالی که این حاملان سواد در سطح خواندن و نوشتن دارند و برای وارد کنندگان یا صاحبان کالا درآمدی بیشتر از آنچه تصور می­شود کسب می­کنند که از دریافتی حقوق رئیس برخی از ادارات بیشتر است.

**فصل ششم:**

**راهکارها و پیشنهادهای مقابله با قاچاق کالا در مرز بازرگان**

#### فصل ششم: راهکارها و پیشنهادهای مقابله با قاچاق کالا

# 6-1 مقدمه

نگاهی اجمالی به وضعیت قاچاق در طول سال­های گذشته و قوانین متعددی که متولیان اجرای زیادی نیز داشته (شامل دادستان انقلاب، نیروی انتظامی، گمرک، وزارت دارایی، سازمان تملیک و جمع­آوری و فروش کالاهای متروکه و غیره) روشن می­کند بعد از این همه مدت نه تنها ریشه فساد از بین نرفته بلکه هر روز و هر سال بر دامنه­ی آن افزوده شده است. از آنجا که قوانین موجود بدون توجه به وضعیت واقعی مردم و کالاهای مورد نیاز آنان و کشش مصرف وضع شده­اند، عملا کارایی لازم را ندارند. واردکنندگان واقعی کالای قاچاق آنانی نیستند که با ماموران دولتی رو به رو می­شوند، بلکه بیشتر قاچاقچیان واردکننده میلیون­ها دلار کالا در سال در تهران یا شهرهای بزرگ دیگر از قبیل تبریز، شیراز، اهواز، اصفهان و ... سکونت دارند و شبکه­ای از افراد که امتدادش به خارج از کشور و بازارهای ترکیه و فراتر می­رسد قاچاق کالا را هدایت، رهبری، و اداره می­کنند و نه تنها سالیانه میلیاردها تومان حقوق و عوارض دولتی را نمی­پردازند و خزانه کشور از این بابت لطمه می­خورد، بلکه اقدامات آنان و همکاری پنهانی ماموران با آنان خود به ایجاد مناسبات فساد آلود در موسسات اجرایی و دولتی و بی­اعتباری قانون و گاهی هم گرفتاری و زندان ماموران منجر شده است. روشن است که برخورد با موضوعات اجتماعی پیچیده مانند قاچاق ابتدا مستلزم توجه به راه­حل های اصولی و اساسی است. تاکنون اقدامات خوبی در این باره صورت گرفته که در اینجا به ذکر پاره­ای از آنها می­پردازیم.

**راهکارها و پیشنهادهای مقابله با قاچاق کالا در مرز بازرگان**

**اقدامات الویت دار مقابله با قاچاق کالا**

* طرح نظارت بر ترانزیت
* توجه به وضعیت معیشتی مرزبانان
* تشکیل شعبه ویژه قضایی
* تسهیل واردات از مجاری رسمی
* شناخت مزیت های منطقه
* کمک به بخش کشاورزی
* ایجاد فرصت­های جدید شغلی
* فناوری اطلاعات
* مقررات زدایی
* شفاف سازی قیمت­ها و تغییر روش پرداخت یارانه­ها
* توجه و نظارت کافی بر فعالیت بازارچه مرزی
* نظارت کافی بر امور گمرکی
* اقدامات مرتبط با امور انتظامی
* نظارت بر ارز و کالای همراه مسافر
* **پیشنهادهای راهبردی**
  + **تقویت نقاط قوت مرز در مقابله با قاچاق**
  + **از بین بردن نقاط ضعف در مقابله با قاچاق**
* **فرصت­های منطقه در مقابله با قاچاق**
* **تهدیدهای منطقه در مقابله با قاچاق**
* **راهبردهای برخاسته از قوت­ها و فرصت­ها**
* **راهبردهای برخاسته از ضعف­ها و فرصت­ها**
* **راهبردهای برخاسته از قوت­ها و تهدیدها**
* **راهبردهای برخاسته از ضعف­ها و تهدیدها**

# 6-2 اقداماتی که بایستی برای مقابله با قاچاق کالا در مرز بازرگان صورت بگیرد

## 6-2-1 طرح نظارت بر ترانزیت[[82]](#footnote-82)

از جمله اقداماتی که خطرپذیری قاچاق کالا را افزایش داده یکی طرح نظارت بر ترانزیت کالاست و بر اساس آن بایستی با تهیه و نصب ردیاب بر کامیون­ها و تریلی­های ترانزیت کالا و خرید دستگاه­های پرتوایکس کامیونی و تهیه پلمپ­های جعل ناپذیر، بر ترانزیت کالا نظارت بیشتری صورت گیرد.

## 6-2-2 توجه به وضعیت معیشتی مرزبانان و شناسایی نیازهای آنان

اقداماتی در مورد بهبود وضعیت معیشتی مرزبانان از طریق افزایش فوق العاده­های سختی کار و محرومیت­زدایی صورت بگیرد.

## 6-2-3 تشکیل شعبه ویژه قضایی[[83]](#footnote-83)

بر اساس تبصره 19 قانون بودجه سال 1382، قوه­قضاییه مکلف به تعیین شعبه ویژه­ای برای مبارزه با قاچاق بوده و دولت نیز بایستی با تقویت شعبه تعزیرات حکومتی موظف شده فوراً به پرونده­های قاچاق رسیدگی کند.

## 6-2-4 تسهیل واردات از مجاری رسمی[[84]](#footnote-84)

در این چارچوب می­توان به ماده 115 قانون برنامه سوم توسعه اشاره کرد که در آن حذف موانع غیر تعرفه­ای و غیر فنی پیش­بینی شده و به دنبال آن اخذ مجوز واردات برای بسیاری از کالاها حذف شده است.

همچنین، واردات رسمی اقلامی چون قطعات یدکی خودرو، سیگار، گوشی تلفن همراه، لوازم خانگی، پارچه، کولر گازی، قطعات رایانه، و لوازم صوتی و تصویری که از اقلام عمده قاچاق اند بدون انتقال ارز باید مجاز اعلام گردد.

## 6-2-5 شناخت مزیت های منطقه برای افزایش رقابت پذیری[[85]](#footnote-85)

برای مقابله اساسی با قاچاق کالا باید وضعی را فراهم آورد تا تولید کالاها و خدمات داخلی وضعیت مطلوبی بیابد. با توجه به موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیک بازرگان و نیز دراختیار داشتن منابع طبیعی فراوان و نیروی انسانی جوان باید از فرایند جهانی شدن کاملاً سود برد. این مهم جز با ایجاد بستر مناسب برای فعالیت و استفاده بهینه از مزیت­های آن امکان پذیر نخواهد شد.

## 6-2-6 کمک به بخش کشاورزی[[86]](#footnote-86)

بخش کشاورزی تا به حال مامور تولید مواد غذایی برای مصارف داخلی کشور بوده است. ولی، در فضای تازه، این بخش می­تواند علاوه بر این ماموریت، پایگاه مزیت برای تولیدات متکی بر مواد اولیه کشاورزی شود. به نظر می­رسد وزارت صنایع و معادن موظف است صنایع تکمیلی متکی به مواد اولیه کشاورزی را ترغیب کند تا صادرات اینگونه محصولات به سودآوری بیشتر منجر شود. اجرای این راهکارها منوط به همکاری تنگاتنگ وزارت صنایع و معادن با وزارت جهاد کشاورزی است. لازم است صنایع مزیت­دار را در این زمینه شناسایی کرد و سپس، با اتخاذ سیاست­های مشترک بین وزارتخانه­ها، به توسعه­ی آن مبادرت ورزید. اینگونه صنایع معمولا صنایع کوچک و متوسط کاربر غیردولتی­اند که اشتغال فراوانی ایجاد می کنند و به دلیل برخورداری از ارزش افزوده بیشتر در مقایسه با بخش کشاورزی رشد و توسعه­ی بخش کشاورزی را نیز به دنبال می­آورند که مهمترین دستاورد آن، علاوه بر خودکفایی، منتفی شدن قاچاق محصولات کشاورزی خواهد بود.

## 6-2-7 ایجاد فرصت های جدید شغلی

یکی دیگر از راهکارهای مقابله با قاچاق کالا ایجاد فرصت­های جدید شغلی است[[87]](#footnote-87) و این از طریق تشویق سرمایه­گذاری در تولید کالا یا خدمات صورت می­گیرد. ایجاد فضای امن در فضای فعالیت­های اقتصادی پیش نیاز اولیه تشویق مردم به سرمایه­گذاری است.

برای اجرای این راهکار وزارتخانه­های مربوط موظف­اند که زمینه­های سرمایه­گذاری را در صنایعی که در آنها مزیت داریم شناسایی و طرح­های اولیه برای این منظور را تهیه کنند. با تهیه این طرح­ها که در آن مشخصات سرمایه­گذاری تعریف و سودآوری آنها پیش­بینی می­شود، سرمایه­گذاران بر اساس توانایی خود قادر خواهند بود زمینه سرمایه­گذاری مطلوب را انتخاب کنند و این اقدام سرمایه­گذاری مردم را تسهیل خواهد کرد.

شایان ذکر است سرمایه­های سرگردان زیادی در دست مردم است و اغلب آنان نمی­دانند در چه کاری سرمایه­گذاری کنند یا باید چه اندازه سود ببرند. وظیفه دولت است که زمینه­های سرمایه­گذاری را به مردم معرفی کند، تا علاوه بر جلوگیری از هرز رفتن منابع مالی کشور این سرمایه­ها به سمت سرمایه­گذاری­های مولد و اشتغال زا هدایت شود. این موجب می­شود معضل قاچاق کالا از دو بعد بیکاری و افزایش تولید مرتفع شود.

## 6-2-8 فناوری اطلاعات

برنامه­های جدید تولیدی را نمی­توان در کشور اجرا کرد مگر آنکه نظام اطلاعاتی مناسب در کشور به وجود آید. تجهیز وب سایت­هایی در اینترنت که اطلاعاتی کافی در اختیار مردم قرار بدهد از اصول اولیه فعالیت­های تولیدی در دنیای امروز است. البته، اخیرا در برنامه­های توسعه­ی کشور به این مهم توجه شده است، ولی تجهیز نظام­های اطلاعاتی برای کسب و کار و ایجاد ارتباط با بازارهای خارجی نیاز به توجه بیشتر دارد. بنابراین، دولت باید در این زمینه از گسترش اطلاعات مربوط به کسب و کار حمایت جدی­تری کند و برای اجرای آن لازم است برنامه­ای مستقل تهیه کند و به تصویب برساند. تصور می­شود که بزرگترین نقش دولت در کمک به بنگاه­های کشور کمک به تامین اطلاعات علمی است و اگر قرار است یارانه­ای به آنان پرداخت شود بیشترین سهم آن بهتر است صرف تامین اطلاعات شود. پرداخت یارانه به تامین اطلاعات اقتصادی موجب تسهیل در کسب و کار و در نتیجه­ی افزایش اشتغال خواهد شد.

## 6-2-9 مقررات زدایی

یکی از راهکارهای مهم در مبارزه با قاچاق کالا و ایجاد محیط اقتصادی پویا و خلاق مقررات زدایی است.[[88]](#footnote-88) وجود مقررات متعدد و گاه متناقض در کشور موجب کندی تصمیم­گیری شده است. به نظر می­رسد باید همه مقررات حاکم بر فعالیت­های تولیدی کشور دوباره بررسی شود و آن دسته از مقرراتی که در اوضاع فعلی نامناسب یا ناضرورند حذف شوند.

اگر بخواهیم با قاچاق کالا مبارزه کنیم باید در ساختار اداری و مدیریتی کشور تلاش شود تا اقتصاد غیررسمی از طریق شفاف کردن مقررات سامان پیدا کند. اصلاح مقررات باید با ریشه­یابی مسائل و بر اساس این نگرش که قاچاق از جمله عوارض اقتصاد غیررسمی است، صورت گیرد. هر مقدار که بر میزان و حجم قوانین در اداره امور اقتصادی کشور افزوده شود، شاهد افزایش فعالیت غیررسمی خواهیم بود. اقتصاد غیررسمی تابع عوامل مختلف سیاسی، اقتصادی و فرهنگی، و ... است. به طور خلاصه، مبارزه با قاچاق کالا از طریق بهبود ساختار اداری و مدیریتی و در جهت شفاف کردن مقررات قابل انجام است و اصلاح مقررات باید بر اساس تحقیقات و شناخت صورت گیرد و خط قرمزهای اقتصادی جدی تلقی شود[[89]](#footnote-89)

## 6-2-10 شفاف سازی قیمت ها و تغییر روش در پرداخت یارانه ها

از آنجا که تفاوت قیمت در بازار داخلی و بازارهای کشور همسایه زمینه سودآوری فعالیت­های براق قاچاق کالا فراهم می­آورد. مهمترین راه مبارزه­ی با آن شفافیت و واقعی کردن قیمت­ها در بازار است.[[90]](#footnote-90) از سوی دیگر، صدور غیر قانونی کالا هم که عمده­ی آن کالاهای یارانه ای است به بودجه­ی دولت لطمه می­زند. زیرا دولت میلیاردها ریال هزینه می کند که این کالاها به قیمت ارزان در اختیار مردم قرار گیرد. اما از آنجا که قیمت این کالاها در ایران به مراتب ارزانتر از کشورهای همسایه است، بخشی از آنها غیر قانونی از کشور خارج می­شود. گندم، آرد، فراورده­های نفتی، دارو و... به لحاظ یارانه­ای که به آنها تعلق می­گیرد در فهرست کالاهای قاچاق صادراتی قرار دارند.

بنابراین، واقعی شدن قیمت­ها در بازار داخلی از مهمترین نکاتی است که دولت باید با تدابیری، که باعث کاهش رفاه اجتماعی نشود، در دستور کار خود قرار دهد تا زمینه قاچاق کالا را از بین ببرد. این کار چند فایده در بردارد که مهمترین آن عبات است از:

الف) یارانه­ی پرداختی دولت به صاحبان واقعی و گروه­های هدف تعلق بگیرد.

ب) هزینه دولت در بخش­هایی که بازده اقتصادی ندارند کاهش یابد.

ج) ارزیابی طرح­های سرمایه­گذاری صحیح و واقعی صورت گیرد و سرمایه­گذاری­ها در بخش­هایی که تقاضای واقعی وجود دارد صورت پذیرد.

سرانجام، باید افزود که برنامه­ریزی برای رقابتی کردن قیمت­ها باید همراه تغییر روش در پرداخت یارانه­ها صورت پذیرد. در غیر این صورت، این تلاش بی­نتیجه خواهد ماند. به منظور کاهش صادرات قاچاق کالاهای مشمول یارانه، می­باید در تعداد و میزان یارانه این قبیل کالاها تجدید نظر صورت پذیرد. در این خصوص می­توان با اصلاح و تغییر روش­های پرداخت یارانه، با صادرات قاچاق کالاهای مشمول یارانه مبارزه نمود.

## 6-2-11 حذف انحصارها و فراهم آوردن محیط رقابتی در شهر مرزی بازرگان

چند شرکت بین المللی بزرگ بطور انحصاری واردات و صادرات کالا را در اختیار دارند از آن جمله نمایندگی وسایل برقی بوش آلمان چای گوزل و ... و این انحصار باعث شده تا در تمام نقاط مرزی نمایندگی لازم برای ورود و صدور کالا را داشته باشند و این امر منجر به افزایش ورود کالاهای قاچاق در کشور می­شود.

## 6-2-12 توجه و نظارت کافی بر فعالیت بازارچه مرزی[[91]](#footnote-91)

توجه و نظارت کافی بر فعالیت بازارچه­ مرزی بازرگان نیز ضرورت دارد.

لازم است در بازارچه­ مرزی دقت کافی بر ورود و خروج کالا صورت بگیرد تا علاوه بر محدود شدن واردات از مناطق، صدور کالاهای استاندارد نیز محقق گردد.

در هر حال، با بازبینی مقررات صادرات و واردات و آزاد سازی واردات کالاهای تجملی با تعیین حقوق گمرکی و سود بازرگانی متعادل و متناسب با سقف کنونی واردات غیرقانونی این کالاها، ترویج فرهنگ مصرف کالاهای داخلی و متناسب با درآمدهای ارزی ، رشد صادرات غیرنفتی و ایجاد زمینه­های سودآوری برای سرمایه­گذاری­های مولد، خصوصی­سازی و مشارکت بیشتر مردم در امور اقتصادی می­تواند مبارزه با قاچاق کالا را موفقیت­آمیز و موثر سازد.

## 6-2-13 نظارت کافی بر امور گمرکی

الف) گمرک بسیاری از کشورهای پیشرفته جهان عالی­ترین مرجع مستقل در برخورد با مسائل مرتبط با قاچاق­اند و کلیه ارگان­های دیگر دولتی مکلف به همکاری، ارائه اطلاعات و پیگیری عملیات واگذار شده­اند. بنابراین، لازم است تا گمرک در مبارزه با قاچاق همچون کشورهای پیشرفته­ی جهان جایگاه خود را بیابد تا بتواند خدمات خود را با همکاری دیگران در سطح ملی و بین­المللی بهتر انجام دهد. بدین منظور، واگذاری امکانات و اختیارات بیشتر به گمرک ایران و تجهیز ایشان به دانش و فناوری جدید و تقویت امکانات مبارزه با قاچاق، به ویژه تقویت گارد گمرک، ضروری است.

ب) نظارت دقیق بر صدور کارت سبز ضروری است، زیرا افراد سودجو به دلیل نبود نظارت کافی بر صدور کارت و اشکالات موجود در نظام بی نظام رایانه­ای سو استفاده می­کنند.[[92]](#footnote-92)

ج) بازرسی و نظارت لازم و کافی بر فعالیت­های بازارچه­های مرزی و نظارت کامل بر ورود و خروج کالا از آن مناطق حاکم باشد تا هم از ورود کالاهای قاچاق به این مناطق یا خروج آنها از آنجا جلوگیری شود و هم سقف تعیین شده برای واردات کالا از طریق این مناطق رعایت شود.

د) تشکیل پلیس گمرکی (اقتصادی) در حکم واحدی مستقل و مجزا.

هـ) با توجه به تحولات تجاری و اقتصادی و ترفندهای نو قاچاقچیان، گمرک ایران باید پیشنهادهای ضروری را برای تهیه لوایح لازم یا اصلاح قوانین موجود تهیه و از طریق مراجع ذی­ربط ارائه کنند.

ی) گمرک بازرگان برای مبارزه بهینه با قاچاق کالا باید با ادرات گمرک کشورهای دیگر، به ویژه کشور همسایه، همکاری و تشریک مساعی کند.[[93]](#footnote-93)

ط) نوسازی گمرک و روش­های ارزیابی کالا و استفاده از روش­های جدید در ارزیابی کالا.

## 6-2-14 اقدامات مرتبط با امور انتظامی[[94]](#footnote-94)

الف) نیروی انتظامی فعالیت خود را به جلوگیری از ورود کالا به صورت عمده از گلوگاه­های قاچاق کالا، به ویژه مرزهای خاکی و صعب­العبور معطوف کند تا از تخلیه و ورود غیرقانونی کالا در این مناطق ممانعت به عمل آید.

ب) نیروی انتظامی به تحویل کالاهای کشف شده حداکثر ظرف 24 ساعت به گمرکات و ادارات امور اقتصادی و دارایی شهرستان­ مکلف شود.

ج) کالاهای مجهول المالک و بلاصاحب بعد از کشف مستقیما از طریق نیروی انتظامی در اختیار گمرک قرار گیرد تا پس از طی مراحل قانونی، از طریق گمرک در اختیار ستاد اجرایی فرمان حضرت امام (ره) قرار گیرد.

د) سازماندهی و بازرسی کامیون­های ترانزیت خارجی و تعیین محل توقف شبانه آنها.

هـ) ایجاد بانک اطلاعاتی و انگشت­نگاری از حاملان کالاهای قاچاق برای دسترسی سریع به سوابق آنها و شناسایی باندهای اصلی قاچاق کالا و قاچاقچیان حرفه­ای.

و) آموزش و توجیه رانندگان، نظارت بر شرکت­های مسافربری و برخورد قانونی با رانندگان متخلف حرفه­ای.

ی) مقابله با چتربازی یا اسیر بری توسط باندهای قاچاق.

راهکارهای دیگر

### 6-2-14-1 ایجاد هماهنگی

با توجه به جایگاه قانونی نیروی انتظامی و گمرک در مبارزه با قاچاق کالا از یک سو و کمبود نیروی انسانی در گارد گمرک بازرگان از سوی دیگر، ضرورت هماهنگی هر چه بیشتر بین نیروی انتظامی و گمرک در مبارزه با قاچاق کالا بیش از پیش محسوس شده است.[[95]](#footnote-95)

از آنجا که امور مربوط به کالاهای قاچاق موجود در انبارها و اماکن گمرکی که قطعیت فروش آن ها به سازمان جمع­آوری و فروش اموال تملیکی اعلام شده و با توجه به مشکلات متعدد در تخلیه انبارها و کندی تحویل و فروش آن کالاها، اصلاح قانون و اساسنامه سازمان جمع­آوری و فروش اموال تملیکی برای رفع برای مشکل ضروری به نظر می­رسد.

## 6-2-15 نظارت بر ارز و کالای همراه مسافر[[96]](#footnote-96)

اوضاع کلی اقتصاد کشور، به ویژه وضعیت قیمت نفت در بازارهای جهانی، در اتخاذ تصمیم­ها در این خصوص بی­تاثیر نبوده است. تا چندی پیش، هر مسافری فقط ملزم بود حداکثر 80 دلار که از حقوق و عوارض گمرکی نیز معاف بود به کشور وارد کند. اما مشکلات اجرایی که به ویژه ماموران گمرک با آن قبلا و هنوز مواجه بوده و بروز مشاجرات زیاد با مسافران در خصوص کالای مازاد بر 80 دلار و اجرای مقررات قانونی مبنی بر مرجوع نمودن کالای مازاد به مبدا یا متروکه کردن آن پس از طی مهلت مقرر، کم کم تصمیم گیرندگان را وادرا کرد تا 80 دلار اضافی دیگر را نیز، البته با اخذ حقوق گمرکی و سود بازرگانی به ارز همراه مسافر اضافه نمایند، شاید بسیاری از مشکلات اجرایی موجود مرتفع شود. هر چند با تصمیم جدید برخی از مشکلات گذشته تخفیف یافته، به نظر می­رسد مصوبه جدید نیز نمی­تواند مشکلات عظیم موجود را به ویژه نحوه­ی برخورد با مسافران اجیری که با عنوان چترباز به ترکیه مسافرت می کنند و در بازگشت سعی می­کنند کالای بیشتری به همراه خود بیاورند، حل کند. همچنین، نحوه­ی اعمال قانون در خصوص اتباع ایرانی مقیم خارج که هراز چندگاه به دیدن خانواده خود می­آیند (و بدون انتقال ارز کالا وارد کشور می­کنند) و خارجیانی که به عناوین مختلف به ایران مسافرت می­کنند (و بدون انتقال ارز کالا با خود می­آورند یا کالاهای ایرانی را با خود به همراه می­برند) روشن نیست.

# 6-3 پیشنهادهای راهبردی

شناسایی نقاط قوت، ضعف، فرصت­ها و تهدیدها برای مقابله با قاچاق کالا و ارز. نتایج این مطالعه در اینجا به اختصار مرور خواهد شد.

## 6-3-1 تقویت نقاط قوت مرز در مقابله با قاچاق[[97]](#footnote-97)

نقاط قوت عمده­ عبارت­اند از:

- حمایت قوی رهبری و عزم ملی برای مبارزه،

- ایجاد ستادهای مبارزه با مفاسد اقتصادی و قاچاق،

- کاهش مداخله و حجم تصدی­گری دولت و خصوصی­سازی،

- اقدامات مرتبط با شفاف­سازی صورت­های مال،

- منابع غنی و نیروی کار کافی و سطح سواد عمومی بالا،

- وجود ظرفیت­های تولیدی بالا در صنایع داخلی،

- وجود امنیت نسبی،

- وجود مغزهای کارآفرین و نیروهای متعهد برای مبارزه.

## 6-3-2 از بین بردن نقاط ضعف در مقابله با قاچاق

نقاط عمده­ی ضعف عبارت اند از:

- نظام اقتصادی بی­نظم و کاملا بسته­ی اقتصادی،

- نظارت نداشتن جامع دولت و بانک مرکزی بر گردش پول و بازار مالی ،

- مزمن شدن نرخ تورم و میزان بیکاری و سطح توسعه نیافتگی،

- رشد دلالی و فقر و دور شدن از اهداف عدالت اجتماعی،

- ابهام و تعارض و نقص قوانین و نیز وجود مقررات قاچاق زا،

- پایین­بودن خطرپذیری قاچاق و سود سرشار آن،

- بالا­بودن تقاضای کاذب و کیفیت بد کالا،

- سو استفاده از قدرت و رانت.

# 6-4 فرصت های منطقه در مقابله با قاچاق

نقاط فرصت عمده در مقابله با قاچاق عبارت­اند از:

- برخورداری از موقعیت ژئوکونومیک و ژئواستراتژیک،

- بازار مصرف هدف در منطقه و ارتباطات تاریخی در منطقه،

- نظام آمار و معاملات و اطلاع­رسانی جهانی گمرک (رایلو RILO و سن CIN)،

- قانون ضد قیمت شکنی،

- امکان متعهد کردن شرکت­های بین­المللی و شناسنامه دار کردن محصولات،

- لزوم تعهد گمرک کشورهای منطقه برای صحت آمار و تجارب رسمی،

- کوتاه و امن بودن مسیر تجاری و ترانزیت ایران برای منطقه،

- بازار مشترک اسلامی،

# 6-5 تهدیدهای منطقه در مقابله با قاچاق

نقاط عمده­ی تهدید در مقابله با قاچاق در کشور عبارت­اند از:

- داشتن همسایگی خاص،

- گذر مسیر ترانزیت مواد مخدر از بازرگان (عواید پول­شویی آن به قاچاق کالا)،

- گسترش ارتباطات ماهواره­ای و اینترنتی و دامن زدن به تقاضای کاذب،

- جهانی شدن تهاجم فرهنگی و آلودگی­های انسانی و حیوانی.

پس از شناسایی عوامل محیط داخل (یعنی نقاط قوت و ضعف) و نیز عوامل محیط خارج (یعنی نقاط فرصت و تهدید) از مقابله این عوامل می­توان راهبردهای مقابله با قاچاق با این مرز شهری را استخراج کرد. برخی از این راهبردها به شرح زیر است:

# 6-6 راهبردهای برخواسته از قوت ها و فرصت ها

- اتخاذ سیاست توسعه و رشد مناسب،

- گسترش و حمایت بخش خصوصی،

- طراحی سامانه یکپارچه نظارت مالی به منظور ایجاد انضباط مالی و شفاف سازی و نظارت دقیق،

- ساخت بارانداز بین المللی به ویژه برای کمک به تاسیس بازار مشترک اسلامی.

# 6-7 راهبردهای برخواسته از ضعف ها و فرصت ها

- رقابتی کردن اقتصاد با حذف انحصارها و همچنین افزایش کیفیت کالا و کاهش هزینه های تولید،

- بهینه­سازی قوانین،

- افزایش خطرپذیری قاچاق از طریق مبارزه قاطع و پیگیر و فراگیر به منظور کاهش حاشیه سود قاچاق.

# 6-8 راهبردهای برخواسته از قوت ها و تهدیدها

- عقد قرارداد با همسایگان به منظور جلوگیری از بی نظمی و بی­ثباتی آن و تامین امنیت اقتصادی،

- روان سازی تجارت و جلوگیری از واردات کالای قاچاق به روش غیر قانونی،

# 6-9 راهبردهای برخواسته از ضعف ها و تهدیدها

- ممنوعیت دخالت نهادها و تجارت به منظور شفاف سازی و برخورد قاطع با عوامل دولتی دخیل در قاچاق و کیفری کردن قاچاق،

- اعمال تعرفه موثر و ضد قیمت شکنی،

- تشدید مبارزه با پول­شویی،

- فرهنگ­سازی برای کاهش تقاضا و ترجیح مصرف کالای داخل.

# 6-10 پیشنهادهای برخواسته از پژوهش و تحقیق

- تشکیل شعبه ویژه قضائی و کارگروه تخصصی به منظور تسریع اجرای احکام پرونده های قاچاق کالا و ارز و کاهش زمان دادرسی

- توجه و نظارت کافی بر فعالیتهای بازارچه­ی مرزی بازرگان

- حذف انحصار و فراهم آوردن محیط رقابتی

- اولویت دادن به ایجاد اشتغال در مناطق مرزی با هدف تقویت معیشتی مرزنشینان

- توسعه فرآیندهای تولیدی جدید در منطقه مرزی بازرگان

- جمع آوری اطلاعات و آمار کاربردی و ایجاد بانک جامع اطلاعات و قاچاق در سطح کشور و ساماندهی و تجهیز و انضباط بخشی به تردد و توقف خودروهای ترانزیتی

- اجرای دقیق قانون جدید مبارزه با قاچاق کالا و ارز

-تدوین و اجرای آموزش همگانی و ایجاد واحد جمع آوری گذارشهای مردمی در سازمانهای کاشف

# 6-11 نتیجه گیری

نتیجه­گیری قاچاق کالا یک اصطلاح همراه با بار منفی برای فعالیت­های متنوعی است که هم اکنون به صورت یک واقعیت اقتصاد و جامعه ایرانی را درگیر کرده است. به همین دلیل است که مقابله با قاچاق کالا، به رغم وفاق و اراده جمعی همه­ی سازمان­ها بر سر آن به مسئله­ی پیچیده­ای تبدیل شده است. باز کردن این گره کور نیز مستلزم تحلیل درست آن و تفکیک و سطح­بندی همه فعالیت­هایی است که نشان قاچاق بر پیشانی خود دارد. با نگاهی بی­طرفانه می­توان دریافت که بسیاری از فعالیت­هایی که این برچسب منفی را بر خود دارند در واقعیت فعالیتی اقتصادی و بازرگانی است که مانند دیگر فعالیت­های بازرگانی عرضه و تقاضا را به مربوط می­سازد.

هم اکنون، در صحنه­ی عمل ما با تناقض رو به­رو شده­ایم. از طرفی، طیف وسیعی از فعالیت­ها را قاچاق می­دانیم و سعی بر مقابله با آن داریم. از طرف دیگر، بنا به مصالحی، برای همین فعالیت­ها مفرهایی مانند کالای همراه مسافر، گذر­مرزی، و واردات مجاز تعاونی­های مرزنشین را قائل شده و پذیرفته­ایم. علاوه براین دو نیز، توانایی نظارت بر مبادی اصلی قاچاق کالا را نداریم و یا بنا به ملاحظاتی نخواسته­ایم داشته باشیم. بنابراین، قاچاق در حجم وسیع هم از مبادی رسمی (به دلیل ناتوانی و بی­اراده و اختیار بودن واحد نظارت بر آن) و هم از طریق خرده پا، به دلیل ایجاد مفرها و مجوزهای قانونی، وارد کشور شده و تاثیرات منفی خود را در تولید و اشتغال داخلی گذاشته است. دولت نیز، علاوه بر محرومیت از اخذ عوارض گمرکی، متحمل هزینه­های سنگینی برای مقابله نه چندان موثر با قاچاق کالا شده است.

همان­طور که در این فصل شرح دادیم، برای مقابله با قاچاق به از میان بردن انگیزه­ها و عوامل ایجاد کننده­ی و تشویق کننده آن نیازمندیم. عوامل ایجاد کننده­ی قاچاق که به طور عمده ریشه در ضعیف بودن ساختار تولید در کشور ما دارند، فقط از طریق اقدامات ساختاری در جهت توانمندی اقتصاد برطرف خواهند شد. این راهکارها که به تفصیل در این فصل مرور شد، عبارت اند از: شناخت مزیت­ها و افزایش رقابت­پذیری کالاهای تولید داخل، تحقیق و توسعه، ایجاد فرصت­های جدید شغلی، بهره­گیری از فناوری­اطلاعات، خصوصی­سازی، مقررات­زدایی، آزادسازی تجاری، شفاف­سازی قیمت­ها و تغییر روش در پرداخت یارانه­ها، مشارکت فعال­تر در منطقه­گرایی، حذف انحصارها و فراهم آوردن محط رقابت برانگیز، اصلاح سیاست­های کلان اقتصادی دولت، توجه و نظارت کافی بر فعالیت بازارچه های مرزی، توجه به اصلاح روش­های تجارت و حمل و نقل کالا و اولویت دادن به ایجاد اشتغال در مناطق مرزی است.

در کنار اقدامات ساختاری، اقدامات میان مدت و کوتاه مدت اجرایی نیز لازم است. این اقدامات را می­توان در زیربخش­های مرتبط با قوانین تجاری، مقررات بازرگانی، امورگمرکی، امور انتظامی، و امور قضایی دسته­بندی کرد. از آنجا که در متن کتاب، جزئیات هر یک مرور شده است در اینجا از تکرار آنها خودداری و جمع­بندی آنها بسنده می­کنیم. مجددا بر این تاکید می­کنیم که مواردی که بیان خواهد شد، مکمل (و نه جانشین) اقدامات ساختاری برشمرده شده در بالا خواهند بود.

آنچه در ابتدا نیازمند توجه اساسی است تغییر نگرش به مسئله قاچاق کالا و به دنبال آن تعریف مانع و جامع و کامل قاچاق کالا و تصویب قانون مبارزه با قاچاق کالا در راستای نگرش جدید است. این نگرش به طور قطع باید در راستای جهت­گیری کلان اقتصادی کشور در برنامه­های توسعه اول تا چهارم باشد. همچنین، ملاحظه این واقعیت لازم است که ایران در حال پیوستن به سازمان جهانی تجارت است و قرار است که موانع تجاری غیرتعرفه­ای برداشته شود و موانع تعرفه­ای به حداقل ممکن کاهش یابد. نکته جالب تر اینکه، در حال حاضر نیز ایران از جمله کشورهایی است که به لحاظ تجاری کشور (باز) محسوب می­شود. آمارهای منتشر شده حاکی است که تولید ناخالص ایران هم­اکنون (سال 1384/ 2005) حدود 200 میلیارد دلار و حجم تجارت خارجی آن حدود 100 میلیارد دلار است.[[98]](#footnote-98) بنابراین، تنها چیزی که لازم است بهره­گیری هر چه بیشتر از فرصت­های تجاری موجود برای رشد و توسعه و نیز برای رفع معضلاتی مانند وضعیت فعلی قاچاق است. موقعیت ممتاز جغرافیایی و واقع بودن در مسیر ترانزیت، و نقشی که بازرگان می­تواند در ارزان و سریع رساندن کالاهای صادراتی و وارداتی کشورهای همجوار و ترانزیت کالاهای کشورهای آسیای میانه و شرق آسیا به ماورای قفقاز و قاره اروپا و برعکس داشته باشد اهمیت ترانزیت کالا از قلمرو مرزی و استفاده بهینه از این موقعیت خدادادی و کسب درآمدهای ارزی و رونق اقتصادی را نشان می­دهد. بهره­گیری از این فرصت­ها نیز تغییر نگرش ما به بازرگانی و تجارت را الزامی ساخته است. در این باره چند نکته مهم است:

1- در برخورد با قاچاق در سطح کلان باید میان قاچاق کالا و قاچاق­های دیگر مانند مواد مخدر، سلاح و قاچاق انسان تفاوت اساسی قائل شد. قاچاق کالای تجاری در نگرش جدید فقط اقدامی تجاری و بازرگانی است که حقوق و عوارض گمرکی را پرداخت نکرده است و درست مانند یک فعالیت تولیدی که مالیات نپرداخته باید با آن برخورد شود. از این­رو، سعی ما باید صرف هدایت آن به مجرای رسمی و ضابطه­مند کردن آن شود. در حالی که سایر انواع خطرناک قاچاق اساسا تسامح پذیر نیستند و باید ریشه­کن شوند.

2- هدف از مقابله با قاچاق کالا تجاری، با نگرش جدید، هدایت آن به مجراهای رسمی و اعاده حقوق دولت است. بنابراین، در تامین این هدف دقیقا باید روش­هایی تاکید کنیم که با معیارهای هزینه - فایده مالی تطبیق دارند. اگر برای تامین 100 ریال حقوق دولت بیش از 100 ریال هزینه کرده باشیم، در اصل اقدام نکردن ترجیح خواهد داشت. به همین دلیل است که فعالیت سازمان­های مقابله کننده نیز باید صرف موارد کلان و نیز با شیوه­های اقتصادی و اثربخش شود.

3- از آنجا که کالای قاچاق جانشین کامل کالای مشابه قانونی خود است، هرگونه تشریفات و مقرراتی که به افزایش هزینه واردات رسمی منجر شود، در واقع، زمینه را برای انجام گرفتن قاچاق آماده کرده است. از این­رو، در تدوین مقررات و تعیین تشریفات اداری برای واردات رسمی نیز می­باید هزینه­های تحمیلی آن در مقابل فواید ناشی از آن دقیق ارزیابی شود. نکته­ی مهم در این مورد مسئله (زمان) است که باید به آن به صورت بزرگ­ترین هزینه­ای که بر عوامل اقتصادی طی مراحل و تشریفات اداری تحمیل می شود نگریست.

4- منابع کشور ما برای جلوگیری از ورود قاچاق محدود است و باید این منابع به صورتی بهینه به مقابله با قاچاق تخصیص داده شوند. بنابراین، این واقعیت حکم می­کند که نیروی انتظامی همه­ی توان خود را صرف جلوگیری از ورود قاچاق به صورت کلان و از مبادی رسمی کند و از درگیر شدن با عوامل خرده­پا که عمدتا به دلایل معیشتی دست به این کار می­زنند خودداری کند.

5- از آنجا که ورود کالا به صورت قاچاق موجب از دست رفتن درآمد دولت خواهد شد و از این حهت تفاوتی میان نحوه ورود کالا (کلان یا خرده­پا) نیست، لازم است نهادهای مسئول، مانند سازمان نظارت و بازرسی وزارت بازرگانی و نیز سازمان امور مالیاتی در نظارت داخلی تلاش بیشتری کنند و کالاهای بدون شناسنامه گمرکی (هالوگرام) مشمول مالیات (یا جریمه مالیاتی) حداقل معادل حقوق ورودی کالا، به علاوه جریمه­ای متناسب شوند. این نگرش، به کّلی متفاوت با قانون فعلی است که قائل به معدوم کردن کالای کشف شده است.

6- در همه­ی کشورها گمرک مسئولیت تام در مورد ورود و خروج کالا به کشور از هر یک مبادی زمینی، هوایی و دریایی را دارد و در این باره از ابزار و امکانات لازم و نیز اختیارات متناسب بهره­مند است. با این حال، در کشور ما هم اکنون در بسیاری از مبادی گمرک حضور ندارد و برخی از ابزار و اختیارات آن نیز به سازمان­های دیگر واگذار شده، پس لازم است این موارد جبران و اقتدار لازم به گمرک بازگردانده شود.

7- قوه­ قضائیه تکمیل کننده تلاش دستگاه­های قانون­گذار و سازمان­های اجرایی، مانند نیروی­انتظامی و گمرک است. ایجاد وحدت روش و یکی شدن آیین دادرسی به قاچاق کالا و نیز تسریع در رسیدگی به پرونده­ها و هماهنگ شدن با دیگر سازمان­های مسئول در زمینه­ی قاچاق همگی مستلزم ایجاد دوایر ویژه قضایی برای این مهم است.

با توجه به مطالب فوق، قانون جدید مبارزه با قاچاق کالا و ارز برای جبران خلاءها به تصویب رسیده و در حال اجرا می­باشد که خود دارای اشکالاتی برای ترانزیت حمل و نقل، تجارت و بازرگانی می­باشد که به شرح ذیل بررسی و تحلیل می­شود:

در بند (الف) ماده 1 این لایحه آمده است (هر فعل یا ترک فعلی که موجب نقض تشریفات قانونی مربوط به ورود و خروج کالا و ارز گردد، براساس این قانون، قاچاق محسوب می‌گردد؛ حتی اگر در مبادی ورود یا هر نقطه از کشور و حتی محل عرضه­ی آن در بازار داخلی کشف شود). این تعریف بسیار گسترده بوده و تشخیص آن با مشکل مواجه خواهد شد، ضمن اینکه اجرای آن مزاحمت‌های بی‌شماری را برای آحاد مردم ایجاد می‌کند. در چنین شرایطی، عدم اخذ مجوز قرنطینه یا مجوز حمل و غیره نیز قاچاق محسوب می‌گردد و هر یک از ماموران می‌توانند به هر فروشگاهی مراجعه و اجناس آنها را مورد بازدید قرار دهند. این در حالی است که حتی بحث تعیین ارزش کالا موضوع بند ح و خ ماده (1) نیز در مغایرت با قانون امور گمرکی قرار دارد.

در ماده (2) این لایحه، علاوه بر مصادیقی که در قانون امور گمرکی مصوب 22/8/1390 در خصوص قاچاق ذکر شده، موارد دیگری را نیز اضافه کرده‌اند که هر یک دارای ایراداتی است از جمله بند (الف) این ماده می‌گوید (برنگرداندن کالای اظهار شده به عنوان خروج موقت یا کران‌بری به کشور در مهلت مقرر، در صورت ممنوع یا مشروط بودن صادرات قطعی آن کالا) قاچاق محسوب می‌شود. حالا فرض کنید به هر دلیلی از جمله سرقت، آتش‌سوزی و قوه قهریه مانند سیل، زلزله، یا جنگ، آشوب، کالایی که خروج موقت یا به صورت کران‌بری از کشور خارج شده به کشور برنگردد، چگونه می‌توان این موارد را قاچاق تلقی کرد.

در بند (ذ) این ماده که عرضه کالاهای وارداتی فاقد شناسه کالا و شناسه رهگیری در سطح خرده‌فروشی را قاچاق می‌‌داند و یا بند (ز) که در آن قید شده سایر مصادیق قاچاق به موجب قوانین دیگر است، اشاره کرد: چگونه آحاد ملت بایستی این موارد را تشخیص دهند تا قاچاقچی محسوب نشوند؟.

در ماده 17، ضبط وسیله نقلیه حامل کالای قاچاق پیش‌بینی شده است و این در حالی است که ضبط وسایل نقلیه مورد استفاده در قاچاق، در صورتی که راننده یا مالک از ماهیت محموله‌ای که آن را حمل می‌نماید اطلاع نداشته و عالم به موضوع نبوده باشد، با موازین حاکم بر حقوق جزا منطبق نیست.

همچنین می­توان به  تبصره (5) این ماده اشاره کرد که در آن قید شده در صورتی که وسیله­ی نقلیه بلاصاحب، صاحب متواری و یا مجهول‌المالک باشد، عین وسیله­ی نقلیه به نهاد ماذون از سوی ولی فقیه تحویل می‌شود، در حالی که یک وسیله نقلیه، اصولا بلاصاحب یا مجهول‌المالک نیست و هر وسیله‌ای اعم از ایرانی یا غیرایرانی، دارای اسناد خاص مالکیت خود هستند.

در ماده (25) قید شده است در صورتی که ارتکاب قاچاق کالا یا ارز به صورت انفرادی یا سازمان یافته به قصد مقابله با نظام جمهوری اسلامی ایران یا با علم به موثر بودن آن صورت گیرد، مشمول قانون مجازات اخلالگران در نظام اقتصادی کشور می‌گردند؛ به این ترتیب، با توجه به عدم امکان انتقال ارز از طریق سیستم بانکی و الزام پرداخت هزینه‌های مرتبط با کشتی‌های خارجی به ارز، کلیه شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی که به طریق تحریم را دور می‌زنند، مفسد فی‌الارض خواهند بود.

مهلت تعیین شده یک ماهه برای رسیدگی و صدور رای نهایی قاچاق و تمدید یک ماهه آن و مجازات‌های تعیین شده برای قضات در صورت عدم صدور رای نهایی در مهلت‌های مذکور (در ماده 42) باعث خواهد شد که رسیدگی عجولانه و مواجه با صدور آرای ناقص گردد.

با اشاره به تبصره‌های (2) و (3) ماده 45، مبنی بر اینکه آرای صادره از شعب تعزیرات حکومتی در مورد پرونده‌های قاچاق کالا و ارز قابل اعتراض در دیوان عدالت اداری و سایر مراجع قضایی نیست و همچنین آرای صادره از شعب بدوی تعزیرات حکومتی و دادگاه انقلاب در صورتی که مبتنی بر برائت متهم باشد، ظرف 30 روز از تاریخ ابلاغ با درخواست سازمان مامور وصول درآمدهای دولت و یا ستاد و یا عندالزوم سازمان کاشف، قابل تجدید نظرخواهی خواهد بود. این تبصره‌ها از بدعت‌های جدید و بسیار خطرناک است. به این ترتیب، هر کسی متهم به قاچاق شده، بایستی حتماً محکوم گردد، در غیر این صورت ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز و همچنین سازمان مامور وصول درآمدهای دولت و سازمان کاشف، اعتراض خواهند کرد.

مهلت تعیین شده ده روزه یا تمدید آن را برای متهمین جهت ارائه اسناد مثبته (در ماده 47)، اجحاف آشکار به حقوق شهروندی است برشمرد و تاکید کرد: به هر علتی ممکن است متهم نتواند ظرف مهلت مذکور، اسناد مثبته را ارائه کند. این احجاف زمانی بیشتر می‌گردد که طبق تبصره این ماده، اگر اسناد و مدارک مثبته به هر دلیلی مفقود شده باشد، رونوشت یا تصویر مصداق آنها قابل استناد در مراجع رسیدگی نیست؛ در حالی که براساس قانون امور گمرکی، مدلول سند قابل استناد می‌باشد.

در ماده 59 مقرر شده هر شخصی که مرتکب جرم حمل کالا یا ارز قاچاق شود و نتواند ارسال‌کننده و یا صاحب اصلی آن را تعیین نماید، علاوه بر ضبط کالا و ارز، به مجازات‌های مقرر در مورد مالک کالا و ارز نیز محکوم می‌گردد، می­توان تصریح کرد: این ماده با واقعیات حمل‌ونقل سازگار نیست و اصولا وظیفه حامل، تشخیص مالک کالا نیست، علی‌الخصوص زمانی که یک راننده یا حمل‌کننده محموله را از یک شرکت فورواردر (متصدی حمل) تحویل می‌گیرد.

ماده 65، به (مجازات شروع به قاچاق) مربوط می‌شود و در متن تبصره آن آمده است، چنانچه وسیله نقلیه حامل کالای ممنوع، به آب‌های تحت نظارت جمهوری اسلامی ایران داخل یا قبل از ورود از طریق قرائن و اماراتی، حرکت به مقصد ایران احراز شود و یا اقدامات فوق با همکاری شناورهای ایرانی انجام شود، حامل به مجازات شروع به جرم موضوع این ماده محکوم می‌گردد. کالاهای ممنوع جهت ورود به کشور، متفاوت از کالاهای ممنوعه برای ترانزیت است، بنابراین اولاً کدام ممنوعیت مدنظر است که شروع به جرم تلقی گردد. ثانیاً آیا می‌توان کشتی خارجی را که وارد آب‌های تحت نظارت ما نشده است، متهم به شروع جرم کرد! ثالثاً ممکن است بخشی از محموله یک کشتی متعلق به کشور ما و بخشی از محموله آن هم که جزو اقلام ممنوعه است متعلق به کشور دیگری باشد. در این صورت باید چه کار کرد؟ با اجرای این ماده که مغایر با قوانین بین‌المللی است، کشتی‌های خارجی از حمل کالا به قلمرو کشورمان قطعاً خودداری خواهند کرد.

ماده 66، براساس این ماده، مرجع رسیدگی‌کننده ذیصلاح، حسب مورد می‌تواند با توجه به شرایط، نحوه، دفعات ارتکاب جرم و شخصیت مرتکب، علاوه بر مجازات‌های مقرر در این قانون، به عنوان تکمیل مجازات، او را  به یک یا چند مورد از محرومیت‌های زیر محکوم نماید:

الف- تعلیق موقت یا ابطال دائم: 1- کارت بازرگانی؛ 2- کارت مبادلات مرزی؛ 3- کارت ملوانی؛ 4- پروانه کسب؛ 5- پروانه حمل‌ونقل؛ 6- گواهینامه رانندگی وسائل نقلیه زمینی دریایی و هوایی؛

ب- تعطیل موقت یا دائم محل کسب و پیشه و تجارت؛

پ- محرومیت از اشتغال به حرفه یا حرف خاص از یک تا پنج سال؛

ت- محرومیت از تاسیس شرکت و یا عضویت در هیات مدیره و مدیرعاملی اشخاص حقوقی از یک تا پنج سال؛

ث- ممنوعیت خروج از کشور تا پنج سال.

در ماده 67 نیز آمده است، مرجع رسیدگی‌کننده­ی ذیصلاح می‌تواند در مورد شرکت‌ها و موسسات حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی که مدیران یا متصدیان آنها مرتکب قاچاق کالا یا حمل کالای خارجی فاقد اسناد مثبته گمرکی شده‌اند، با توجه به شرایط نحوه دخالت، ارتکاب جرم و شخصیت مرتکب، علاوه بر مجازات‌های مقرر در این قانون، محکومیت‌های زیر را نیز اعمال نماید:

الف- مرتبه اول سه تا شش ماه محرومیت اشتغال مدیران یا متصدیان؛

ب- مرتبه دوم شش ماه تا یک سال محرومیت اشتغال مدیران یا متصدیان.

براساس تبصره این ماده، در صورتی که شرکت و موسسه به قصد قاچاق تاسیس شود یا پس از تاسیس، فعالیت و هدف آن به این منظور منحرف گردد، در مرتبه اول فعالیت شرکت سه ماه تا یک سال تعلیق می‌گردد و در صورت تکرار، شرکت منحل می‌گردد.

این ماده و ماده قبلی آن (ماده 66) بر اساس عناد و خصومت با شرکت‌های حمل‌ و نقل تنظیم گردیده است، تاکید کرد، مجازات مندرج در قانون به قدری سختگیرانه و شدید هستند که محلی برای مجازات تکمیلی، آن هم مواردی که قاضی می‌تواند یک یا چند مورد از آنها را با هم اعمال نماید، ندارد. حال با چنین جوی کدام سرمایه‌گذار جرات خواهد کرد مبادرت به سرمایه‌گذاری و ایجاد اشتغال کند. این در حالی است که در ردیف 5 بند الف ماده 66، تعلیق یا ابطال دائم پروانه حمل‌ونقل علاوه بر مجازات‌های مقرر، به عنوان مجازات تکمیلی قید گردیده است، اما در عین حال، در ماده 67 نیز اختصاصاً به تعلیق و انحلال شرکت‌ها پرداخته شده است. با این مواد چگونه شرکت‌های حمل‌ونقل می‌توانند به دنبال بازاریابی و توسعه ترانزیت از قلمرو کشور و خلاقیت باشند؟

در جمع‌بندی نکات قانونی یاد شده، می­توان خاطرنشان کرد در چارچوب این لایحه و تعاریف آن، به راحتی می‌توان هر شرکت تجاری یا حمل‌ونقلی را قاچاقچی حرفه‌ای دانست یا متهم به قاچاق سازمان یافته کرد. به این ترتیب باید عطای تجارت و حمل‌ونقل را به لقایش بخشید. این قانون نه تنها مانع کسب و کار بخش خصوصی و آحاد مردم است، بلکه مسوولین دولتی را نیز حسب ماده 71، در صورت عدم پاسخ به مراجع استعلام‌کننده ظرف مدت 20 روز، به مجازات منع اشتغال در سمت خود و همچنین انفصال موقت تا شش ماه از خدمات دولتی در نوبت‌های بعدی محکوم می‌کند.[[99]](#footnote-99)

پیشنهاد ما، برای پر کردن خلاءهای قانون جدید، تدوین دستورالعمل جامع برای هر سازمان مربوطه توسط ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز می­باشد.

همه­ی آنچه بیان شد برای اجرایی شدن آن همکاری قوای سه­گانه را می­طلبد. از آنجا که مبنا و شروع هر برنامه و نیز اقدامی اجرایی وضع قوانین و مقررات است، استفاده از ظرفیت قانون­گذاری مجلس شورای اسلامی پس از انجام دادن مطالعه­ای تکمیلی برای این کتاب در خصوص اصلاح قوانین فعلی ضرورتی اساسی است.

# منابع و مأخذ

1- موسایی و بنایی مقاله بررسی رابطه بین آموزش اجتماعی و ارتکاب با قاچاق کالا سال (1389)

2- عباسیان و ابراهیم زاده پژوهش بررسی عوامل و دلایل قاچاق در استان سیستان و بلوچستان و راهکارهای رفع آن (1389)

3- رضویان و همکاران بررسی قاچاق کالا از مرزهای جنوب ایران سال (1389)

4- خبرگزاری فارس، میر هاشم سید احمدی، ناظر گمرکات استان آذربایجان غربی3/7/1392

5- جعفرزاده، فروزنده وحسنی، فاطمه، عوامل گرایش در منطقه آورتین شهرستان کهنوج 1387

6- سبحانی­نژاد و افشار، پژوهش (علل ناکارآمدی مقابله با قاچاق) 1388

7- علی اکبر دهخدا، لغت نامه، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، بهار 1373، ذیل مدخل (قاچاق)

8- محمد معین، فرهنگ فارسی، تهران مؤسسه انتشارات امیرکبیر، 1373، ذیل مدخل (قاچاق)

9- حسن عمید، فرهنگ عمید، مؤسسه انتشارات امیرکبیر 1355، ذیل مدخل (قاچاق)

10- حسن انوری، فرهنگ بزرگ سخن، تهران، سخن 1381، ذیل (قاچاق)

11- عباس آریانپور کاشانی، فرهنگ دانشگاهی انگلیسی- فارسی(2ج)، چ 8، تهران امیرکبیر، 1386

12- رضا بنائی، آشنایی با مقررات گمرکی و ترخیص کالا، چ4، شرکت چاپ و نشر بازرگانی، دی ماه 1377

13- محمد حسن شهیدی و فرشاد گهر، روش تحقیق و ماخذشناسی در علوم اجتماعی، تهران، دانشکده امور اقتصادی 1357

14- محمد جعفر جعفری لنگرودی، ترمینولوژی حقوق، چ 8، تهران کتابخانه گنج دانش، 1376، ذیل قاچاق

15- گمرک جمهوری اسلامی ایران، بررسی ابعاد قاچاق کالا و ارائه راهکارها با تاکید بر نقش گمرک، وزارت امور اقتصادی و دارایی معاونت طرح و برنام، دفتر برنامه­ریزی و بهبود سیستم گمرکی

16- ایرج زینالزاده و محسن ابراهیمی و ابوالفضل محمدی، مجموعه قوانین و مصوبات و مقررات در رابطه با قاچاق کالا و ارز و تخلف گمرکی، چ 1، نشر قانون، 1375، ص18

17- گمرک جمهوری اسلامی ایران (تاملی بر قاچاق کالا و مواد مخدر ) گزارش ش 149

18- سایت اینترنتی، اداره کل قوانین ریاست جمهوری ( لایحه مبارزه با قاچاق کالا، ارز، ریال و اوراق بهادار)، مصوب 26/ 12/1380

19- مؤسسه مطالعات و پژوهش­های بازرگانی، نحوه­ی تنظیم فرمهای گمرکی براساس سیستم آسیکودا، چ 1

20- مؤسسه تحقیقاتی تدبیر اقتصاد (قاچاق) از سری بررسی های امنیتی اقتصادی 1381 ص 68

21- مرکز آمار ایران، تعاریف و مفاهیم استاندارد برای استفاده در طرح­ها و گزارشهای آماری، آبان 1379

22- گمرک جمهوری اسلامی ایران، راهنمای مراجعان (ستاد تکریم ارباب رجوع)، اردیبهشت 84

23- علی محمد حق شناس و دیگران، فرهنگ هزاره، تهران، فرهنگ معاصر، 1381

24- مؤسسه­ی مطالعات و پژوهش­های بازرگانی، مجموعه آشنایی با تعاریف و اصطلاحات بازرگانی و اقتصادی، چ 3، 1377،

25- دانشگاه تربیت مدرس، مجموعه مقالات سومین همایش ملی بررسی پدیده قاچاق کالا و راه­های پیشگیری از آن، آذرماه 1378

26- خدیجه کریمی، (چه کالاهای و از چه مبادی به طور قاچاق وارد می­شود؟) بررسی های بازرگانی، موسسه­ی مطالعات و پژوهشهای بازرگانی

27- وزارت صنعت و معدن و تجارت. سامانه مدیریت دانش، برنامه راهبردی لوازم خانگی و اداری الکتریکی، ویرایش 28 اردیبهشت 1392

28- حیدری، غلامرضا، حسینی میر عبدالله؛ (نشریه اقتصاد کشاورزی و توسعه) تابستان 1385 شماره 54

29- اقتصاد پنهان، دو ماه نامه پژوهشی و تحلیلی، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز شماره 10، آذر و دی 1388

30- حافظ نیا، محمدرضا (1384). اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، انتشارات پاپلی

31- وب سایت اینترنتی گمرک ارومیه؛ حوزه نظارت بر گمرکات آذربایجان غربی

32- بازرسی کل کشور (بررسی قاچاق کالا و شیوه­های مقابله با آن) آبان1380

33- آیین نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات مصوب41/11/1373 به نقل از روزنامه رسمی شماره(14323)19/2/1373

34- محتشم دولتشاهی، طهماسب، اقتصاد بین الملل - مالیه بین الملل (تابستان 71 ) انتشارات نگارستان؛ تهران

35- پوریایی، قاسم (1387) علل و عوامل قاچاق و پیامدهای آن، طرح انسداد مرز. فرماندهی آذربایجان غربی

36- آقازاده، علی رضا، مجموعه کامل قوانین و مقررات قاچاق کالا و ارز سال1390

37- سید کریم سپهری، (تحقیق پیرامون ابعاد اقتصادی پدیده­ی قاچاق کالا، مشکلات موجود و راهکارهای مقابله با آن)، ماهنامه بررسی­های بازرگانی، ش135، آبان1377

38- سیف، اله­مراد، (قاچاق کالا در ایران) دفتر مطالعات اقتصادی، مرکز پژوهش مجلس شورای اسلامی 1387

39- بیرامی، موسی. (1389)بررسی قاچاق کالا، علل، پیامدها و راهکارها در استان کردستان،مجموعه مقالات و سخنرانی­های همایش قاچاق کالا، دفتر تحقیقات کاربردی نیروی انتظامی استان کردستان

40- فرهانیان مقدم، مسعود (1390) مجموعه سخنرانی­های راهبردی نوین مبارزه با قاچاق کالا و ارز، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا

41- جلالیان، حمید، کهنه پوشی، سید هادی. تاثیر قاچاق کالا بر اقتصاد شهرهای مرزی (مطالعه موردی میر آباد شهرستان مریوان) شماره32 پاییز 1392

42- عابدینی، عیسی (1390) علل و پیامدهای قاچاق کالا در ایران و راهکارهای متناسب، فراخوان مقالات اقتصاد سالم، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز (اقتصاد پنهان) اردیبهشت 1390

43- فصیحی، حبیب الله، کیفیت کالای قاچاق و بهداشت و سلامت اجتماع، مجموعه سخنرانی­های همایش تخصصی فناوری­های نوین در مبارزه با قاچاق کالا و ارز، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز،1390

44- مرکز پژوهش­های مجلس شورای اسلامی، قانون تعرفه گمرکی

45- حاجی زاده، مولود، ارزیابی قاچاق انبوه پارچه­های خارجی پارچه­های ایرانی فروردین 1389

46- رضا بنائی، (اثر قوانین و مقررات بازرگانی و گمرکی بر قاچاق کالا) فصلنامه­ی بازرگانی 22،1382

47- تیرا، علی،قانون امور گمرکی وآیین نامه آن (به روش الفبایی و موضوعی و راهنمای استنادی آن) چاپ اول: اسفند13789

48- ابریشمی، حمید، مهرآرا، محسن، هیبتی، نازلی، بررسی واکنش متقارن اقتصاد زیرزمینی به تغییرات مالیات، مجله تحقیقات اقتصادی، شماره79 تابستان 86

49- سلیمانی، سلمان محمد، تاثیر هدفمندی یارانه­ها بر قاچاق کالا بر تاکید بر استان سیستان و بلوچستان (20) دی (1391)

50- فلاح، مجید، نعمت الهی،سمیه، (نرخ تعرفه و فرار مالیاتی در واردات ایران از شرکای مهم تجاری) فصلنامه پژوهش­های اقتصادی (رشد و توسعه پایدار) سال سیزدهم شماره سوم پاییز 1392.

51- شیرکوند، سعید، پول شوئی، پیامدها و اقدامات انجام شده، مجموعه سخنرانی­ها و مقالات و همایش بین­المللی مبارزه با پول شوئی، کمیته معاضدت قضایی، ستاد مبارزه با مواد مخدر، نشر وفاق 1382

52- اقتصاد پنهان، پول­شوئی نخستین ره­آورد قاچاق کالاست، همایش تخصصی راهبردهای نوین در پیشگیری و مبارزه با قاچاق کالا، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز،12/4/1390

53- بوستانچی، مهرداد، اختلاس و ارتشاء، ناشر، پایگاه نشر مقالات حقوقی، حق گستر

54- حاج یوسفی، امیر احمد، دولت، نفت، و توسعه اقتصادی در ایران، تهران. مرکز اسناد انقلاب اسلامی، 1378

55- چقازردی، احسان و کرمی، عبدالکریم (1389) فقرزدائی، بیکاری و قاچاق کالا، مجموعه مقالات و سخنرانی­های همایش قاچاق

56- فصیحی، حبیب اله، پیامدهای قاچاق کالا در مناطق مرزی- همایش شهرهای مرزی، اردیبهشت (1391)

57- غفورنیا، امیر، قاچاق کالا و اهمیت مبارزه با آن،دفتر تحقیقات معاونت بازرسی و نظارت سازمان بازرگانی

58- ابریشمی، حمید، مهرآرا، محسن و خطا بخش، پریسا، برسی رابطه­ی رشد و توزیع در آمد در ایران، مجله تحقیقات اقتصادی شماره 79 تابستان 86

59- مجموعه مقالات سومین همایش ملّی بررسی پدیده­ی قاچاق کالا و راه­های پیشگیری از آن، پژوهشکده اقتصاد، دانشگاه تربیت مدرس، آذرماه1378، ص229-233

60- زنگنه، احسان- اقتصاد سالم با خشکاندن ریشه­های قاچاق 26/10/87

61- درخشانی، محمد، شیوه مردمی کردن مبارزه با قاچاق کالا و مصرف کالای خارجی (26/7/1391)

62- آلسان، مصطفی، ضرورت برنامه­ریزی برای ارتقای اقتصادی و فرهنگی مرزی، اولین جشنواره فراخوان مقالات اقتصاد سالم، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز

63- دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد سنندج، راهکارها و پیش آمدهای قاچاق کالا در شهرهای مرزی (مصالعه موردی شهرستان پیرانشهر) 9 و 10 خرداد 1391

64- وب سایت سازمان تعزیرات حکومتی، نقش موانع و استراتژی تجاری در پیدایش قاچاق کالا، [www.tazirat.gov.ir](http://www.tazirat.gov.ir)

65- سلطانی، موسی، پیامدهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، مصرف کالای خارجی و قاچاق، اولین جشنواره­ی فراخوان مقالات اقتصاد سالم، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز کد 297

66- مجمع تشخیص مصلحت نظام، ماهنامه مبارزه با قاتچاق کالا و ارز و میراث فرهنگی، انسان، سلاح، کمسیون سیاسی، دفاعی و امنیتی مهر 1389

67- کهنه پوشی، سید هادی، شایان، حمید. بررسی تاثیرات اقتصادی قاچاق کالا در شهرهای مرزی، نشریه­ی تحقیقات علوم جغرافیایی سال سیزدهم، شماره 29، تابستان 1392

68- علی، عرب مازار یزدی؛ نقش موانع تجاری در پیدایش و گسترش قاچاق کالا؛ مجله اقتصادی معاونت امور اقتصادی و دارایی.

69- امیر غفور نیا؛ قاچاق کالا و اهمیت مبارزه با آن؛ دفتر تحقیقات معاونت بازرسی و نظارت سازمان بازرگانی

70- گمرک ایران، هفته نامه تخصصی امور گمرکی، سال یازدهم، شماره443،11 تیر 1387

71- دبیر­خانه کارگروه تحولات اقتصادی، مرداد 1387 گزارش شماره (4) ویرایش اول، طرح تحول اقتصادی در نظام گمرک

72- وب سایت اینترنتی گمرک جمهوری اسلامی ایران (مقالات) اهمیت توسعه ترانزیت در ایران و اقدامات گمرک در این خصوص.

73- گمرک ایران، دفتر برنامه­ریزی و بهبود سیستمهای گمرکی، چارچوب کلی و اصلاحات، نظام گمرکی،سال87

74- آرام، غلام حسین، فرهنگ گمرک و تجارت، سال87.

75- گمرک ایران، دفتر آمار و فناوری اطلاعات و ارتباطات، آمار تجارت خارجی، ترانزیت، مسافری و .... سال­های1385 و 1386

76- نگارستانی، محمدرضا، گرکانی نژاد، خاتون. قاچاق کالا و ارز چیست؟ علل و عوامل کدامند؟ اولین جشنواره فراخوان مقالات، اقتصاد سالم، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، کد 306

77- معاونت حقوقی و توسعه قضایی قوه قضاییه، مجموعه تنقیح شده قوانین و مقررات کیفری، چاپ دوم 1389، انتشارات روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران

78- احمدی، عبدالله، جرم قاچاق، چاپ دوم، زمستان 1382، نشر میزان

79- نمک شناس، رضا، (بررسی پدیده­ی قاچاق کالا و سوخت) وزارت اقتصاد و دارایی، طرح تحقیقاتی سال 1383

80- سپهری، سید کریم، ماهنامه بررسی­های بازرگانی، شماره 135 آبان 1377

81- گمرک جمهوری اسلامی ایران، (مقدمه ای بر مبانی نظری انحرافات اجتماعی با تاکید بر قاچاق گمرکی)، گزارش ش 123

82- مجمع تشخیص مصلحت نظام، ماهنامه مهر سال 1389 مبارزه با قاچاق کالا و ارز، کمیسیون سیاسی، دفاعی و امنیتی

83- غفاریان، محمد، بررسی قاچاق کالا و ارز در ایران، پایان­نامه کارشناسی ارشد حقوق عمومی، تهران دانشگاه آزاد اسلامی، دانشکده علوم سیاسی و حقوق، سال 1379

84- مقدسی، علیرضا، بررسی ابعاد قاچاق کالا و ارائه راهکارهایی جهت هدایت آن به مسیرهای اقتصادی رسمی کشور، پایان نامه کارشناسی ارشد، رشته مدیریت بازرگانی، تهران، دانشگاه آزاد واحد مرکزی دانشکده مدیریت سال 1380

85- بهرامی، محسن، قاسمی، بهروز، آسیب شناسی قاچاق کالا در ایران

86- ر.ک: توسلی، محمود، خصوصی سازی یا ترکیب مطلوب دولت و بازار

87- موسسه مطالعات و پژوهش­های بازرگانی، (مجموعه مقالات پیرامون قاچاق کالا و آثار اقتصادی آن)، ماهنامه بررسی­های بازرگانی، ش 135، آبان 1377

88- موسسه­ی مطالعات و پژوهش­های بازرگانی

89- سازمان توسعه تجارت ایران، دفتر مقررات صادرات و واردات

90- گمرک جمهوری اسلامی ایران، نقطه نظراتی پیرامون قاچاق کالا، گزارش ش 46

91- وزارت امور اقتصادی و دارایی، گمرک جمهوری اسلامی ایران، بسته سیاستی پیشگیری و مبارزه با قاچاق کالا و تخلفات گمرکی

92- اقتصاد پنهان، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، صنعت چای، ضرورت بازنگری

93- (ماتریس طرح ریزی / برنامه ریزی استراتژیک کمی) یا " Quantitative Strategic Planning Matrix"

94- شهناز حسینی، (تجارت ایران در تعامل با کشورهای حاشیه دریای خزر)، مجله گسترش صنعت، س 3، ش 141، 1385

95- سیف، اله­مراد، قاچاق کالا در ایران (دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهشهای مجلس شورای اسلامی.

# Abstract

One of the things that today as an economic, social and security problem, In many societies, especially in border areas has led to not creation context an appropriate for healthy and sustainable job creation, Profitability is high smuggling and Residents of these areas for to earn more money to illegal activities such as smuggling (goods, drugs, weapons, fuel, etc.) are involved. In this thesis we have tried so many different factors and variables that to be effective the development of the phenomenon of trafficking in border bazargan town to be investigated and and with review of comments on the smuggling and considering above factors affecting the spread of the phenomenon of smuggling, In the end, we will continue to presenting a practical solution to reduce, control and prevention of the phenomenon of smuggling in the bazargan border town.

**Keywords**: criminology, smuggling, border, border town, smuggling of goods, human trafficking

1. - خدایا من در وقت غنا و ثروت فقیرم و به تو محتاج، تا چه رسد به هنگام فقر و بینوایی، خدایا من در حال دانایی باز ندانم تا چه رسد به وقت نادانی [↑](#footnote-ref-1)
2. - خبرگزاری فارس، میر هاشم سید احمدی، ناظر گمرکات استان آذربایجان غربی3/7/1392 [↑](#footnote-ref-2)
3. - موسایی و بنایی مقاله بررسی رابطه بین آموزش اجتماعی و ارتکاب با قاچاق کالا سال (1389) [↑](#footnote-ref-3)
4. - عباسیان و ابراهیم زاده پژوهش بررسی عوامل ودلایل قاچاق در استان سیستان و بلوچستان و راهکارهای رفع آن (1389) [↑](#footnote-ref-4)
5. - رضویان و همکاران بررسی قاچاق کالا از مرزهای جنوب ایران سال (1389) [↑](#footnote-ref-5)
6. - جعفرزاده، فروزنده وحسنی، فاطمه، عوامل گرایش در منطقه آورتین شهرستان کهنوج 1387 [↑](#footnote-ref-6)
7. - سبحانی­نژاد و افشار، پژوهش (علل ناکارآمدی مقابله با قاچاق) 1388 [↑](#footnote-ref-7)
8. - علی اکبر دهخدا، لغت نامه، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، بهار 1373، ذیل مدخل (قاچاق) [↑](#footnote-ref-8)
9. - محمد معین، فرهنگ فارسی، تهران مؤسسه انتشارات امیرکبیر، 1373، ذیل مدخل (قاچاق) [↑](#footnote-ref-9)
10. - حسن عمید، فرهنگ عمید، مؤسسه انتشارات امیرکبیر 1355، ذیل مدخل (قاچاق) [↑](#footnote-ref-10)
11. - حسن انوری، فرهنگ بزرگ سخن، تهران، سخن 1381، ذیل (قاچاق) [↑](#footnote-ref-11)
12. - عباس آریانپور کاشانی، فرهنگ دانشگاهی انگلیسی- فارسی(2ج)، چ 8، تهران امیرکبیر، 1386 ذیل SMUGGLE [↑](#footnote-ref-12)
13. - رضا بنائی، آشنایی با مقررات گمرکی و ترخیص کالا، چ4، شرکت چاپ و نشر بازرگانی، دی ماه 1377، ص 76 [↑](#footnote-ref-13)
14. - محمد حسن شهیدی و فرشاد گهر، روش تحقیق و ماخذشناسی در علوم اجتماعی، تهران، دانشکده امور اقتصادی 1357 [↑](#footnote-ref-14)
15. - محمد جعفر جعفری لنگرودی، ترمینولوژی حقوق، چ 8، تهران کتابخانه گنج دانش، 1376، ذیل قاچاق [↑](#footnote-ref-15)
16. - گمرک جمهوری اسلامی ایران، بررسی ابعاد قاچاق کالا و ارائه راهکارها با تاکید بر نقش گمرک، وزارت امور اقتصادی و دارایی معاونت طرح و برنامه، دفتر برنامه­ریزی و بهبود سیستم گمرکی، ص 3 [↑](#footnote-ref-16)
17. - ایرج زینالزاده و محسن ابراهیمی و ابوالفضل محمدی، مجموعه قوانین و مصوبات و مقررات در رابطه با قاچاق کالا و ارز و تخلف گمرکی، چ 1، نشر قانون، 1375، ص18 [↑](#footnote-ref-17)
18. 1- CUSTOM COOPERATION COUNCIL (CCC) [↑](#footnote-ref-18)
19. - گمرک جمهوری اسلامی ایران (تاملی بر قاچاق کالا و مواد مخدر ) گزارش ش 149، ص 1. [↑](#footnote-ref-19)
20. - سایت اینترنتی، اداره کل قوانین ریاست جمهوری ( لایحه مبارزه با قاچاق کالا، ارز، ریال و اوراق بهادار)، مصوب 26/ 12/1380 [↑](#footnote-ref-20)
21. - CUSTOMS DUTIES [↑](#footnote-ref-21)
22. - رضا بنائی، پیشین، ص 41 [↑](#footnote-ref-22)
23. - مرکز آمار ایران، تعاریف و مفاهیم استاندارد برای استفاده در طرح ها و گزارشهای آماری، آبان 1379، ص 101 [↑](#footnote-ref-23)
24. - گمرک جمهوری اسلامی ایران، راهنمای مراجعان ( ستاد تکریم ارباب رجوع)، اردیبهشت 84، ص 60 [↑](#footnote-ref-24)
25. - رضا بنائی، پیشین ص93-94 [↑](#footnote-ref-25)
26. - مؤسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی، مجموعه آشنایی با تعاریف و اصطلاحات بازرگانی و اقتصادی، چ 3، 1377، ص 641-640 [↑](#footnote-ref-26)
27. - دانشگاه تربیت مدرس، مجموعه مقالات سومین همایش ملی بررسی پدیده قاچاق کالا و راه­های پیشگیری از آن، آذرماه 1378، ص 175 [↑](#footnote-ref-27)
28. - اصطلاحی است عام و به افرادی اطلاق می­گرددکه به قاچاق سوخت و کالا اقدام می­کنند، فعالیت آنان بعد از ورود کالا به داخل کشور انجام می­گیرد. [↑](#footnote-ref-28)
29. - همان، پیشین، ص 176 [↑](#footnote-ref-29)
30. - دانشگاه تربیت مدرس، همان، ص 17 [↑](#footnote-ref-30)
31. - خدیجه کریمی، (چه کالاهای و از چه مبادی به طور قاچاق وارد می­شود؟) بررسی های بازرگانی، موسسه­ی مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، ص15 [↑](#footnote-ref-31)
32. - وب سایت خبری- تحلیلی فرارو 27 فروردین 1390 [↑](#footnote-ref-32)
33. - حیدری، غلامرضا، حسینی میر عبدالله؛ (نشریه اقتصاد کشاورزی و توسعه) تابستان 1385 شماره 54، ص 1 [↑](#footnote-ref-33)
34. - حافظ نیا، محمدرضا (1384). اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، انتشارات پاپلی. [↑](#footnote-ref-34)
35. - وب سایت اینترنتی گمرک ارومیه؛ حوزه نظارت بر گمرکات آذربایجان غربی. [↑](#footnote-ref-35)
36. - سازمان بازرسی کل کشور (بررسی قاچاق کالا و شیوه­های مقابله با آن) آبان1380، ص33-37 [↑](#footnote-ref-36)
37. - آیین نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات مصوب41/11/1373 به نقل از روزنامه رسمی شماره(14323)19/2/1373 [↑](#footnote-ref-37)
38. - عبارت است از، میزان و مبلغی که به موجب قانون بودجه، هر سال تعیین می­گردد و به بعضی کالاهای وارده به کشور اعم از اینکه از طریق سیستم بانکی یا خارج از سیستم بانکی سفارش گردیده، تعلق می­گیرد. [↑](#footnote-ref-38)
39. - وزارت تعاون،کار و رفاه اجتماعی - آیین نامه مواد 6 و 20 قانون بخش تعاونی مصوب 9/11/89 [↑](#footnote-ref-39)
40. - پوریایی، قاسم (1387) علل و عوامل قاچاق و پیامدهای آن، طرح انسداد مرز. فرماندهی آذربایجان غربی [↑](#footnote-ref-40)
41. - سید کریم سپهری، (تحقیق پیرامون ابعاد اقتصادی پدیده­ی قاچاق کالا، مشکلات موجود و راهکارهای مقابله با آن)، ماهنامه بررسی های بازرگانی، ش135، آبان1377، ص17-18 [↑](#footnote-ref-41)
42. - گمرک جمهوری اسلامی ایران (مقالات) بررسی علل توسعه قاچاق و خط مشی های کاهش و کنترل آن www.gov.ir [↑](#footnote-ref-42)
43. - جلالیان، حمید، کهنه پوشی، سید هادی. تاثیر قاچاق کالا بر اقتصاد شهرهای مرزی (مطالعه موردی میر آباد شهرستان مریوان) شماره32 پاییز 1392 ص 61. [↑](#footnote-ref-43)
44. - عابدینی، عیسی (1390) علل و پیامدهای قاچاق کالا در ایران و راهکارهای متناسب، فراخوان مقالات اقتصاد سالم، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز (اقتصاد پنهان) اردیبهشت 1390 [↑](#footnote-ref-44)
45. - فصیحی، حبیب الله، کیفیت کالای قاچاق و بهداشت و سلامت اجتماع، مجموعه سخنرانی­های همایش تخصصی فناوری­های نوین در مبارزه با قاچاق کالا و ارز، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز،1390 صص152-146 [↑](#footnote-ref-45)
46. - روزنامه شرق،شماره 1925، تاریخ 21/10/92 صفحه 4 (اقتصادی) [↑](#footnote-ref-46)
47. - اتاق بازرگانی(قانون مقررات صادرات و واردات) به معنی طبقه­بندی کالاها بر مبنای گروه یا دسته­های از کالاها دارای خصوصیات یا مشخصات مشابه و یا نظم و ترتیب معینی باشد. [↑](#footnote-ref-47)
48. - رضا بنائی، (اثر قوانین و مقررات بازرگانی و گمرکی بر قاچاق کالا) فصلنامه­ی بازرگانی 22،1382.، ص130-133 [↑](#footnote-ref-48)
49. - مالیات­هایی که پرداخت کننده­ی آن مشخص نبوده و تحقق مالیات بستگی به یک قسمت از فعالیت­های اقتصادی و عملیات افراد داشته و قابلیت انتقال آنها بسیار زیاد باشد، مالیات غیر مستقیم نامیده می­شود. [↑](#footnote-ref-49)
50. - بر خلاف مالیات غیر مستقیم، مالیاتی است که مشمولیت پرداخت آن مستقیماً نزد بدهکار مالیاتی بوجود می­آید، به عبارت دیگر اگر به طور مستقیم از دارائی و درآمد افراد وصول شود، که شامل مالیات بر دارائی و مالیات بر درآمد می­باشد. [↑](#footnote-ref-50)
51. - تیرا، علی،قانون امور گمرکی وآیین نامه آن (به روش الفبایی و موضوعی و راهنمای استنادی آن) چاپ اول: اسفند13789 چاپ و نشر بازرگانی [↑](#footnote-ref-51)
52. - یعنی نظم و قانون، هر کاری که طبق اصول منظم و مرتب انجام شده باشد، می­گویند طبق استاندارد است، مهر و گواهی استاندارد دریافت می­کند. [↑](#footnote-ref-52)
53. - ابریشمی، حمید، مهرآرا، محسن، هیبتی، نازلی، بررسی واکنش متقارن اقتصاد زیرزمینی به تغییرات مالیات، مجله تحقیقات اقتصادی، شماره79 تابستان 86. [↑](#footnote-ref-53)
54. - فلاح، مجید، نعمت الهی،سمیه، (نرخ تعرفه و فرار مالیاتی در واردات ایران از شرکای مهم تجاری) فصلنامه پژوهش­های اقتصادی (رشد و توسعه پایدار) سال سیزدهم شماره سوم پاییز 1392. [↑](#footnote-ref-54)
55. - چقازردی، احسان و کرمی، عبدالکریم (1389) فقرزدائی، بیکاری و قاچاق کالا، مجموعه مقالات و سخنرانی­های همایش قاچاق. [↑](#footnote-ref-55)
56. - وب سایت اینترنتی گمرک ایران (مقالات) [↑](#footnote-ref-56)
57. - گمرک ایران، هفته نامه تخصصی امور گمرکی سال یازدهم شماره 443 11 تیر 1387 [↑](#footnote-ref-57)
58. - فصیحی، حبیب اله، پیامدهای قاچاق کالا در مناطق مرزی- همایش شهرهای مرزی، اردیبهشت (1391) [↑](#footnote-ref-58)
59. - زنگنه، احسان- اقتصاد سالم با خشکاندن ریشه­های قاچاق 26/10/87 [↑](#footnote-ref-59)
60. - درخشانی، محمد، شیوه مردمی کردن مبارزه با قاچاق کالا و مصرف کالای خارجی (26/7/1391) [↑](#footnote-ref-60)
61. - آلسان، مصطفی، ضرورت برنامه­ریزی برای ارتقای اقتصادی و فرهنگی مرزی، اولین جشنواره فراخوان مقالات اقتصاد سالم، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز (معاونت فرهنگی و تبلیغات) [↑](#footnote-ref-61)
62. - دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد سنندج، راهکارها و پیش آمدهای قاچاق کالا در شهرهای مرزی (مصالعه موردی شهرستان پیرانشهر) 9 و 10 خرداد 1391 [↑](#footnote-ref-62)
63. - وب سایت سازمان تعزیرات حکومتی، نقش موانع و استراتژی تجاری در پیدایش قاچاق کالا، www.tazirat.gov.ir [↑](#footnote-ref-63)
64. - سلطانی، موسی، پیامدهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، مصرف کالای خارجی و قاچاق، اولین جشنواره­ی فراخوان مقالات اقتصاد سالم،ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز کد 297 [↑](#footnote-ref-64)
65. - مجمع تشخیص مصلحت نظام، ماهنامه مبارزه با قاتچاق کالا و ارز و میراث فرهنگی، انسان،سلاح، کمسیون سیاسی، دفاعی و امنیتی مهر 1389 [↑](#footnote-ref-65)
66. - کهنه پوشی، سید هادی، شایان، حمید. بررسی تاثیرات اقتصادی قاچاق کالا در شهرهای مرزی، نشریه­ی تحقیقات علوم جغرافیایی سال سیزدهم، شماره 29، تابستان 1392 [↑](#footnote-ref-66)
67. - همانجا [↑](#footnote-ref-67)
68. - همان، صص 136-137 [↑](#footnote-ref-68)
69. - یک نشانه تصویری سه بعدی است که باتکنولوژی لیزر بصورت برچسب تولید می­شود و دارای جلوه­های بصری منحصر به فرد از نام یا آرم گرافیکی در لایه های سه بعدی مختلف می­باشد. [↑](#footnote-ref-69)
70. - علی، عرب مازار یزدی؛ نقش موانع تجاری در پیدایش و گسترش قاچاق کالا؛ مجله اقتصادی معاونت امور اقتصادی و دارایی. [↑](#footnote-ref-70)
71. - امیر غفور نیا؛ قاچاق کالا و اهمیت مبارزه با آن ؛ دفتر تحقیقات معاونت بازرسی و نظارت سازمان بازرگانی [↑](#footnote-ref-71)
72. - دبیر­خانه کارگروه تحولات اقتصادی، مرداد 1387 گزارش شماره(4) ویرایش اول، طرح تحول اقتصادی در نظام گمرک. [↑](#footnote-ref-72)
73. - وب سایت اینترنتی گمرک جمهوری اسلامی ایران (مقالات) اهمیت توسعه ترانزیت در ایران و اقدامات گمرک در این خصوص. [↑](#footnote-ref-73)
74. - آرام، غلام حسین، فرهنگ گمرک و تجارت، سال87. [↑](#footnote-ref-74)
75. - گمرک ایران، دفتر آمار و فناوری اطلاعات و ارتباطات،آمار تجارت خارجی، ترانزیت، مسافری، و.... سال­های1385 و 1386 [↑](#footnote-ref-75)
76. - نگارستانی، محمدرضا، گرکانی نژاد، خاتون. قاچاق کالا و ارز چیست؟ علل و عوامل کدامند؟ اولین جشنواره فراخوان مقالات، اقتصاد سالم، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، کد 306 [↑](#footnote-ref-76)
77. - وب سایت اینترنتی سازمان تعزیرات حکومتی، www.tazirat.gov.ir [↑](#footnote-ref-77)
78. - معاونت حقوقی و توسعه قضایی قوه قضاییه، مجموعه تنقیح شده قوانین و مقررات کیفری، چاپ دوم 1389، انتشارات روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران [↑](#footnote-ref-78)
79. - احمدی، عبدالله، جرم قاچاق، چاپ دوم، زمستان 1382، نشر میزان [↑](#footnote-ref-79)
80. - نمک شناس، رضا، (بررسی پدیده­ی قاچاق کالا و سوخت) وزارت اقتصاد و دارایی، طرح تحقیقاتی سال 1383 ص 73 [↑](#footnote-ref-80)
81. - سپهری، سید کریم، ماهنامه بررسی­های بازرگانی، شماره 135 آبان 1377 ص 9-11 [↑](#footnote-ref-81)
82. - گمرک جمهوری اسلامی ایران، (مقدمه ای بر مبانی نظری انحرافات اجتماعی با تاکید بر قاچاق گمرکی)، گزارش ش 123، ص 14. [↑](#footnote-ref-82)
83. - مجمع تشخیص مصلحت نظام، ماهنامه مهر سال 1389 مبارزه با قاچاق کالا و ارز، کمیسیون سیاسی، دفاعی و امنیتی ص 5 [↑](#footnote-ref-83)
84. - همان ص 4 [↑](#footnote-ref-84)
85. - همان، ص 5 [↑](#footnote-ref-85)
86. - مقدسی، علیرضا، بررسی ابعاد قاچاق کالا و ارائه راهکارهایی جهت هدایت آن به مسیرهای اقتصادی رسمی کشور، پایان نامه کارشناسی ارشد، رشته مدیریت بازرگانی، تهران، دانشگاه آزاد واحد مرکزی دانشکده مدیریت سال 1380 [↑](#footnote-ref-86)
87. - بهرامی، محسن، قاسمی، بهروز، آسیب شناسی قاچاق کالا در ایران ص 173 [↑](#footnote-ref-87)
88. - بهرامی، محسن و بهروز قاسمی، پیشین ص 178 [↑](#footnote-ref-88)
89. - موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی، (مجموعه مقالات پیرامون قاچاق کالا و آثار اقتصادی آن)، ماهنامه بررسی­های بازرگانی، ش 135، آبان 1377، ص 136 [↑](#footnote-ref-89)
90. - بهرامی، محسن و بهروز قاسمی، صص 185-188 [↑](#footnote-ref-90)
91. - سازملن توسعه تجارت ایران،دفتر مقررات صادرات و واردات [↑](#footnote-ref-91)
92. - گمرک جمهوری اسلامی ایران، نقطه نظراتی پیرامون قاچاق کالا، گزارش ش 46، ص 9 [↑](#footnote-ref-92)
93. - وزارت امور اقتصادی و دارایی، گمرک جمهوری اسلامی ایران، بسته سیاستی پیشگیری و مبارزه با قاچاق کالا و تخلفات گمرکی [↑](#footnote-ref-93)
94. - سیف، اله­مراد، پیشین ص 214 [↑](#footnote-ref-94)
95. - گمرک جمهوری اسلامی ایران، همان، پیشین ص 10 [↑](#footnote-ref-95)
96. - گمرک جمهوری اسلامی ایران، سایت اینترنتی (نقش گمرک در توسعه صادرات غیر نفتی) [↑](#footnote-ref-96)
97. - سیف، اله­مراد، پیشین صص 224-227 [↑](#footnote-ref-97)
98. 1- شهناز حسینی، (تجارت ایران در تعامل با کشورهای حاشیه دریای خزر)، مجله گسترش صنعت، س 3، ش 141، 1385، ص 11. [↑](#footnote-ref-98)
99. - ماهنامه اقتصاد ترابری ایران، شماره 119، 16 دی 1392 مبارزه با قاچاق کالا و ارز [↑](#footnote-ref-99)