

# نقد تئوری تعرفه‌ای قاچاق کالا و ارائه نظریه جدید

ابراهیم رومینا<sup>۱</sup>

تاریخ دریافت: ۱۳۹۱/۱۲/۱۷

تاریخ پذیرش نهایی: ۱۳۹۲/۲/۲

فصلنامه آفاق امنیت / سال پنجم / شماره هجدهم - بهار ۱۳۹۲

## چکیده

پدیده قاچاق، حرکت کالا یا خدمات به صورت غیرقانونی از مکانی به مکان دیگر است که تحت تأثیر افزایش داد و ستد بین فضاهای جغرافیایی همراه با رشد صنعتی و مدرنیته شدن تولید و نقل و انتقالات بزرگ تجاری بین واحدهای سیاسی در جهان شکل گرفت و به موجب نظام‌نامه‌های داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی به عنوان پدیده‌ای نادرست از دید دولت‌های ملی مطرح شد.

ریشه قاچاق به نیازهای شهروندان ساکن یک فضای جغرافیایی برمی‌گردد که از طریق مبادی رسمی و قانونی برطرف نشده و عاملان قاچاق با تکیه بر پتانسیل‌ها و فرصت‌های پیش‌آمده در ارتباط با این نیاز سرزمینی، اقدام به نقل و انتقال کالا از مبادی غیررسمی و به صورت غیرقانونی می‌کنند و موجب فشار و هدر رفتن نیروهای اقتصادی، اجتماعی و سیاسی کشور می‌شوند و هزینه‌های ملی را بالا می‌برند. بیشترین تئوری‌های ارائه‌شده در این زمینه تئوری‌های تعرفه‌ای کالا است. نظریه جاگدیش بهاگواتی و همکاران وی مهم‌ترین آنهاست که با تکیه بر تئوری‌های تجارت بین‌الملل و متغیرهای عرضه و تقاضا متأثر از هزینه‌های تعرفه‌ای تعلق‌گرفته بر کالا مطرح شده است. این مقاله به بررسی و تحلیل تئوری جاگدیش بهاگواتی و همکاران وی به عنوان مهم‌ترین اثر تئوریک در زمینه قاچاق کالا که در چندین شماره از مجله **ورد اکونومیک**<sup>۲</sup> و سایر نشریات مربوط انتشار یافته پرداخته است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که میزان تعرفه بر عرضه و تقاضا نمی‌تواند عامل اساسی قاچاق کالا باشد و متغیرهای دیگری هم‌چون نیازهای شهروندان، عدم تأمین این نیازها از سوی دولت، ناتوانی تولیدات داخلی در رقابت با کالای مشابه خارجی، تعارض سیستم اقتصادی سطح ملی با سیستم‌های سطح منطقه‌ای و جهانی، سهم عمده بخش صادراتی متکی بر یک کالا، تنوع محیط جغرافیایی یک کشور، تفاوت در سهم اشتغال بین مناطق مختلف یک کشور، فقدان راهبرد پویا و پایای صادرات یا واردات و موارد دیگر از عوامل مؤثر در قاچاق کالا هستند.

## واژگان کلیدی

قاچاق، قاچاق کالا، تئوری بهاگواتی



## مقدمه

توسعه بازرگانی از آغاز قرن یازدهم میلادی تکامل اقتصاد پولی را در اروپا شتاب بخشید. اساس رشد و توسعه بازرگانی تحول و دگرگونی در شیوه تولید بود که به صورت بطئی در برخی کشورهای این منطقه از جهان شکل گرفت. گذر از تولید ساده به سرمایه‌ای دارای دو ویژگی زیر بود:

۱. تبدیل نیروی کار به کالا؛

۲. تبدیل وسایل تولید به سرمایه (ماندل، ۱۳۵۹: ۱۲۹ - ۱۱۱).

دو عامل فوق بستر افزایش تولید و شکاف توسعه را بین واحدهای جغرافیایی شکل داد؛ از این رو خودبستگی فضاهای سنتی دچار تغییر بنیادین شد، به گونه‌ای که دوگانگی بین فضاهای تولیدکننده بر فضاهای مصرف‌کننده به وجود آمد. در کشورهایی که بدین شکل دچار تغییر بنیادین در مایحتاج خود شدند، «نیاز» به عنوان عامل اساسی و خواست جامعه مطرح است. هرچه تکنولوژی تولید توسعه یافت، بر میزان وابستگی فضاهای جاذبه (کم فشار) به فضاهای صادره (پرفشار) افزوده شد. در کشورهای در حال توسعه نیز قاچاق به عنوان معضل اساسی این کشورهاست. برای نمونه این پدیده در اواخر دهه ۱۹۹۰ مسائلی را برای کشورهای آسیایی به وجود آورد (Calvani, 2002: 2).

از آنجا که عوامل متعددی در برآوردن نیازهای فضایی نقش‌آفرین است و سطوح ملی، به ویژه در فضاهای جاذبه، توان تأمین آن را ندارد و از سوی دیگر امکان ورود آن از مبادی رسمی تحت تأثیر عوامل متعدد فراهم نشده است، لذا کالای مورد نیاز شهروندان از مبادی غیررسمی و به صورت قاچاق وارد فضاهای نیازمند می‌شود. به عبارتی نیاز فضایی محرک اصلی حرکت کالا در فضای جغرافیایی است.

پدیده قاچاق کالا با اهداف مختلف در طول تاریخ در فضاهای بین سکونتگاهی وجود داشته است. برای نمونه سابقه قاچاق خروجی در انگلستان به سال ۱۲۷۵ برمی‌گردد که دولت عوارضی را بر پشم و پوست‌های صادراتی در بنادر این کشور وضع کرد (Hipper, 2003: 5; Williams, 1959: 5-13). پنهان کردن کالا یا انتقال آن به مکان‌هایی دور از دسترس مأموران دولتی توسط ساکنان محلی نیز شیوه‌ای بوده که در اغلب کشورهای جهان رواج داشته است. لذا قاچاق به اشکال گوناگون آن دارای سابقه تاریخی است. برای مثال در سال ۱۹۰۷ تئودور روزولت، رئیس‌جمهور ایالات متحده، دستور ایجاد دیواری در مرز آمریکا و مکزیک را داد تا مانع ورود قاچاق از



مکزیک به آمریکا شود. این دیوار موجب کاهش قاچاق از مکزیک به این کشور شد (Pangle, 2008: 3-4 ; Haddal & Kim & Garcia, 2009: 17).

ریشه لغوی واژه قاچاق به زبان آلمانی یا هلندی برمی‌گردد. قاچاق در زبان آلمانی برابر schmuggeln و در زبان هلندی smokkelen است که به معنای حمل و نقل غیرقانونی کالا است.

واژه دیگری که در زبان انگلیسی معادل قاچاق مورد استفاده قرار گرفته، اصطلاح Contrebande است که در قرون وسطی در زبان فرانسه رواج داشت و در سال ۱۵۲۹ وارد زبان انگلیسی شد. این واژه به حرکت پنهان این پدیده در فضای جغرافیایی گفته می‌شد (<http://www.etymonline>).

رشد و گسترش آمارهای مربوط به قاچاق کالا در سطح جهان موجب شد مباحث نظری مرتبط با این پدیده نیز از سوی صاحب‌نظران و متخصصان ارائه شود. غالب تئوری‌ها و نظریه‌های قاچاق از سوی متخصصان رشته‌های اقتصاد ارائه شده است. آنان قاچاق را پدیده‌ای کاملاً اقتصادی و در حیطه مطالعه این علم می‌دانند (Bhagwati & Hansen, 1971: 1)؛ در صورتی که قاچاق علاوه بر اینکه پدیده‌ای اقتصادی است، منشأ یا پیامدهای جغرافیایی دارد. مباحث مربوط به عرضه، تقاضا، میزان تعرفه واردات و صادرات و رفاه اجتماعی، متغیرهای تأثیرگذار یا توسعه‌دهنده در قاچاق کالا هستند که در حیطه علم اقتصاد قابل بررسی و مطالعه‌اند؛ اما منشأ شکل‌گیری قاچاق نیازهای موجود در فضای کششی، سطح تولید کالا در کشور، ساختار نظام سیاسی، ساختار اقتصادی متأثر از نظام سیاسی، ساختار اقتصادی کشورهای منطقه‌ای و جهانی، سیاست اقتصادی کشورهای منطقه‌ای و جهانی، متغیرهای تأثیرگذار بین‌المللی هم‌چون تحریم یک واحد سیاسی، خودتحریمی یک واحد سیاسی و بسیاری متغیرهای دیگر در حوزه مطالعات علوم جغرافیایی است. از این رو قاچاق موضوع علوم جغرافیایی هم محسوب می‌شود و جنبه‌های جغرافیایی این پدیده می‌تواند از سوی متخصصان این علم مورد بررسی و تحلیل قرار گیرد. با چنین رویکردی، قاچاق کالا را نمی‌توان پدیده‌ای صرفاً اقتصادی دانست؛ لذا تئوری‌های تعرفه‌ای، از جمله مهم‌ترین تئوری ارائه‌شده در این زمینه یعنی تئوری بهاگواتی و همکاران وی، پدیده قاچاق را به عنوان موضوع مورد مطالعه در علم اقتصاد تقلیل می‌دهند و توان بررسی همه‌جانبه آن با چالش مواجه می‌کنند.



## پیشینه تحقیق

تحقیقات بنیادی در زمینه قاچاق کالا در سطح جهانی اندک است، اما در زیر به برخی از موارد مورد مطالعه در این زمینه اشاره شده است. این موارد جز تئوری بهاگواتی و همکاران وی، عموماً مصداقی هستند و وارد مباحث نظری عمیق در این زمینه نشده‌اند.

میخیل کونولی، جان دورس و ماریلوس کورتز در مقاله‌ای با عنوان «مسئله حمل و نقل: قاچاق و رفاه در پاراگوئه» آثار قاچاق کالا بر تخصیص منابع و رفاه را در این کشور بررسی و آن را با کشورهای هم‌جوار شامل برزیل و آرژانتین مقایسه کرده و جنبه‌های پنهان و آشکار این مسئله را در ارتباط با قاچاق کالا و رابطه آن با رفاه مورد تجزیه و تحلیل قرار داده‌اند (Connolly, Deveraus & Cortes, 1995: 975-985).

توماس لی مایوکس، برنارد فورتین و پیره فرچته در مقاله‌ای «اثر مالیات‌ها بر عرضه نیروی کالا در اقتصاد زیرزمینی» را بررسی کرده‌اند. این مقاله با بررسی اقتصاد زیرزمینی در شهر کویک کانادا نشان می‌دهد که قاچاق کالا بازار مربوط به آن را از بخش منظم به بخش غیررسمی و زیرزمینی منحرف کرده است (Lemieux & Fortin, 1994: 231-254).

استفان درکون و لوکسگد آیالو در مقاله‌ای با عنوان «قاچاق و واکنش عرضه قهوه در اتیوپی» به بررسی پدیده قاچاق کالا در دهه ۱۹۸۰ در این کشور پرداخته و تأثیرات آن را بر اقتصاد ملی مورد مطالعه قرار داده‌اند (Stefan & Lulseged, 1995: 1795-1813).

رابرت گروز در مقاله‌ای با عنوان «بازار سیاه ارز در کلمبیا» به بررسی توسعه بازار سیاه ارز در این کشور پرداخته است و رابطه آن را با قاچاق ماری‌جوانا و کوکائین و کسب درآمد حاصل از آن و تأثیراتی که این درآمد بر اقتصاد ارزی کشور دارد مورد مطالعه قرار داده است (Grosse, 1992: 1193-1207).

آلوک ری در مقاله‌ای با عنوان «قاچاق کالا، اهداف و واردات و ساختار بهینه مالیات»، مهم‌ترین راهکار مقابله با قاچاق کالا را مالیات بر کالاهای وارداتی از سوی کشورهای واردکننده در مبادی ورودی می‌داند (Ray, 1987: 509-514).



## تئوری تعرفه‌ای قاچاق

جاگدیش باگواتی<sup>۱</sup>، استاد دانشگاه کلمبیا، و بنت هانسن<sup>۲</sup> از اولین افرادی هستند که به نظریه‌پردازی در این زمینه اقدام کرده‌اند. آنان معتقدند که قاچاق اساساً به عنوان یک فعالیت اقتصادی و جایگزین واردات است. توجه آنان به پیامدهای رفاهی این پدیده بود. برخلاف باور عمومی که معتقدند بخش خصوصی نسبت به بخش دولتی کارآمدتر است، آنها نشان دادند که قاچاق ممکن است موجب افزایش رفاه اجتماعی شود، اما منابع عمومی به بخش خصوصی منحرف خواهد شد (Bhagwati & Hansen, 1971: 1). باگواتی و هانسن با استفاده از تئوری‌های سنتی تجارت بین‌المللی که در آن عوامل اصلی تولید در رقابت کامل‌اند، تجارت و داد و ستد کالا و به تبع آن قاچاق کالا را مورد تجزیه و تحلیل قرار داده‌اند.

در تحلیل دیگری باگواتی و سیرنی‌ویزن<sup>۳</sup> با بیان تصورات ساده از تحقق شرایط زیر، پدیده قاچاق کالا را تبیین کرده‌اند:

۱. کالای وارداتی و کالای قاچاق از نظر قیمت در یک ترازند و مصرف‌کننده تفاوتی بین این دو قائل نیست.

۲. تغییرات در رفاه اجتماعی تابع سطح استانداردهای مد نظر در ارتباط با هزینه‌های خانوار در خصوص کالا و خدمات قابل دسترس تعیین می‌شود.

۳. مصرف طبیعی کالا تابع کارکرد قاچاق است که در آن مدل مورد استفاده برای تجزیه و تحلیل تجارت، سنتی و داد و ستد در آن متکی بر عوامل اصلی تولید است.

۴. هزینه اجرای تعرفه، ثابت و در شرایط بدون قاچاق در نظر گرفته شده است.

۵. بخشی از تجزیه و تحلیل بر مبنای مدل تجارت دو کالایی و داد و ستد آن

استوار است (Bhagwati & Srinivasan, 1972: 1-2).

در تئوری باگواتی و هانسن که در نمودارهای  $X$  و  $Y$  نشان داده شده است، برای نمونه رابطه تعرفه بر صادرات و واردات و نیز تقلب در صورت حساب‌های گمرکی و مالیات ورودی، بستر شکل‌گیری قاچاق بیان شده است. در شکل ۱،  $AB$  منحنی ظرفیت تولید و شیب آن شیب  $Pf Cf (=$  شیب  $Pt-Ct)$  در شرایطی که مبادلات تجاری بین‌المللی وجود داشته و قیمت داخلی تابع تعرفه باشد و قاچاق وجود نداشته باشد، ثابت است. در این حالت  $AB$  با  $Pt$  مماس است. چنانچه تجارت آزاد شود،

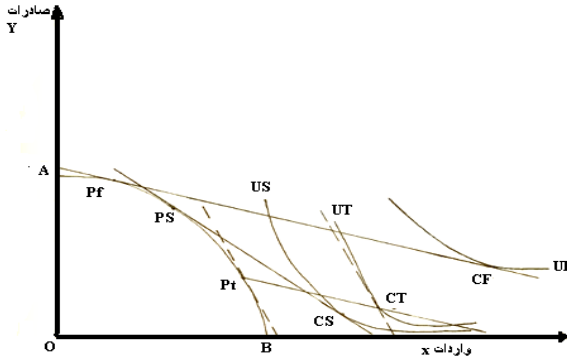
1 . Jagdish Bhagwati

2 . Bent Hansen

3 . Srinivasan



رفاه با در نظر گرفتن تعرفه در موقعیت  $U_f$  واقع خواهد شد؛ اما بدون وجود قاچاق در موقعیت  $U_t$  قرار خواهد گرفت. از آنجا که  $U_s$  کوچک‌تر از  $U_t$  است، بنابراین قاچاق رفاه را کاهش خواهد داد (شکل ۱).



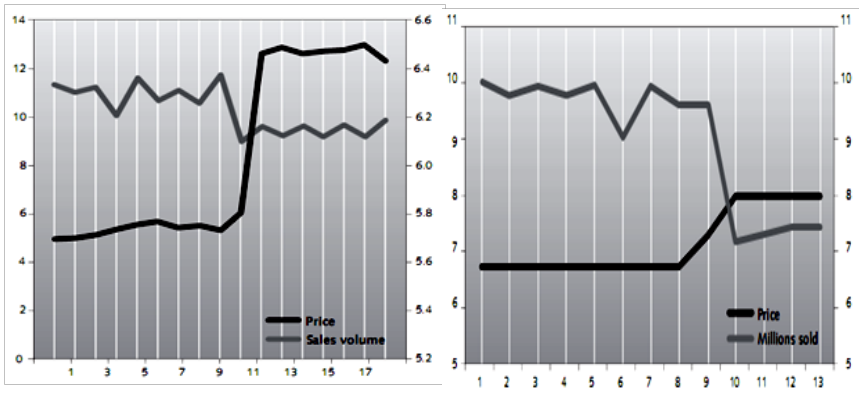
Source: (Bhagwati & Hansen, 1971: 5)

شکل ۱- نمودار صادرات و واردات کالا و تأثیر آن بر قاچاق کالا

### تحلیل تئوری تعرفه‌ای (تئوری بهاگواتی و همکاران)

اگرچه اختلاف قیمت با توجه به تأمین هزینه بالا اهمیت دارد و این اختلاف قیمت همراه با مالیات بر مصرف داخلی بر قیمت کالای وارداتی می‌افزاید و این عامل به عنوان انگیزه‌ای برای قاچاق کالا محسوب می‌شود، ولی همین عامل موجب کاهش مالیات داخلی است (Chowdhury, 1999). در برخی کشورهای جهان میزان اخذ مالیات از یک کالا به ویژه کالای قاچاق موجب کاهش مصرف آن شده است. برای نمونه مصرف سیگار در نیوزیلند در دو مقطع، یعنی در دوره زمانی قبل از افزایش قیمت سیگار در سال ۱۹۹۸ و بعد از افزایش قیمت سیگار ناشی از وضع مالیات بر آن یعنی سال ۲۰۰۰ (شکل ۲) (Laugesen, 2002: 5-6) نشان‌دهنده تأیید تئوری بهاگواتی و همکاران وی است.





(Laugesen,2002: 5-6)

## شکل ۲- نمودار مصرف سیگار در مقاطع زمانی مختلف در نیوزیلند

تحلیل تئوری بهاگواتی و همکاران وی مبتنی بر اصل عرضه و تقاضا با دخالت متغیر مالیات است، اما میزان عرضه و تقاضا نمی‌تواند به عنوان عامل اساسی قاچاق مطرح شود؛ از این رو نقدهای اساسی بر تئوری مذکور وارد است. در واقع این تئوری با تحقق شرایط پایدار و ثابتی کارایی دارد که در زیر به برخی از شرایط کارایی این تئوری اشاره شده است:

- بازار رقابت کامل حکمفرما باشد.

- ساختار اقتصادی کشور فاقد سیستم برنامه‌ریزی باشد؛ یعنی سیستم اقتصاد آزاد

حکمفرما باشد.

- شرایط سیاسی، فرهنگی و اجتماعی کشور مد نظر یکسان باشد.

- محیط جغرافیایی در کشور مد نظر در این تئوری یکسان است.

- شرایط جهانی در این تئوری به صورت ثابت در نظر گرفته شده است.

با توجه به مطالب فوق، تئوری باگواتی و همکاران وی که در دهه ۱۹۷۰ ارائه شده، فاقد پایایی لازم است. به عبارتی این تئوری را می‌توان در کشوری قابل تصدیق دانست که به صورت فرضی در جزیره‌ای میان آبهای اقیانوسی قرار گرفته و هیچ‌یک از سه محیط جهانی، منطقه‌ای و محلی در آن تأثیرگذار نباشد و شهروندان آن کشور در شرایط متفاوت و متنوعی نباشند و عرضه و تقاضا در تمام مناطق کشور یکسان باشد. چند مسئله و فرضیه مورد اشاره زیر کلیت تئوری تعرفه‌ای را با چالش مواجه می‌سازد:

۱. چنانچه کشور مقصد قاچاق وارد بازار رقابت جهانی شود، بازنمایی پدیده قاچاق

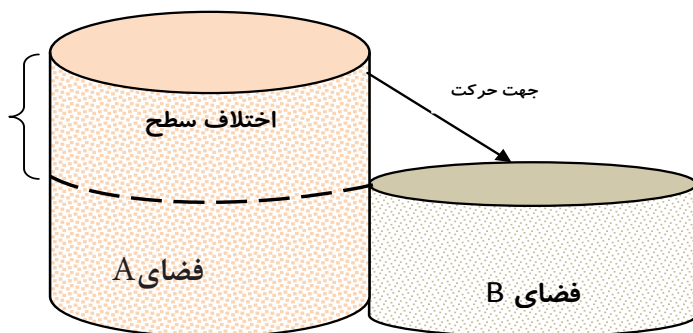
به چه صورت خواهد بود؟

۲. چنانچه کشور مبدأ و مقصد کالا سیستم برنامه‌ریزی اقتصادی خود را از متمرکز به سیستم آزاد تغییر دهد یا بالعکس، بازنمایی پدیده قاچاق به چه صورت خواهد شد؟
  ۳. چنانچه کشوری سیستم مالیات را به عنوان منبع تولید درآمد دولت حذف کند، قاچاق به چه صورت بازنمایی می‌یابد؟ آیا تعرفه نقش‌آفرینی خود را خواهد داشت؟
  ۴. چنانچه شکاف توسعه در کشور مقصد کالای قاچاق با کشورهای مبدأ کالای قاچاق برابر شود، جریان قاچاق کالا تحت تأثیر سطح توسعه کشور مقصد به چه صورت خواهد شد؟
  ۵. چنانچه کشوری دارای همسایگانی متعدد باشد که سطح توسعه برابر یا نسبتاً بیشتر تا سطح توسعه بسیار پایین داشته باشند، پدیده قاچاق کالا در کشور مذکور به چه شکل خواهد شد؟
  ۶. تنوع سیستم اقتصادی در واحدهای سیاسی هم‌جوار نیز می‌تواند عامل شکل‌گیری جریان کالا به صورت غیرقانونی باشد.
  ۷. حیات اقتصادی یک کشور متکی بر اقتصاد تک‌محصولی (صادراتی) می‌تواند عامل شکل‌گیری پدیده قاچاق کالای ورودی شود.
  ۸. چنانچه مایحتاج روزمره زندگی شهروندان کشور فرضی متکی بر واردات کالاهای اساسی باشد و سیستم سیاسی در تأمین آن ناتوان باشد و در ورود کالاهای مذکور ممانعت ایجاد کند، جریان قاچاق کالا به داخل شکل می‌گیرد.
  ۹. چنانچه سطح شکاف صادرات و واردات در کشور یادشده بسیار شدید باشد، جریان قاچاق ورودی یا خروجی شکل می‌گیرد (به استثنای کالای راهبردی صادراتی).
  ۱۰. چنانچه یک کشور از تنوع محیط جغرافیایی برخوردار و سیستم سیاسی ناتوان از عدالت جغرافیایی باشد، قاچاق کالا شکل می‌گیرد.
  ۱۱. چنانچه بخشی از حیات اقتصادی شهروندان یک کشور به طور سنتی از محل واردات و صادرات کالا تأمین شود و سیستم سیاسی موانعی در این مسیر ایجاد کند، قاچاق شکل می‌گیرد.
- علاوه بر موارد فوق، عوامل متعدد دیگری را می‌توان در ارتباط با قاچاق کالا مورد بررسی قرار داد که تئوری‌های تعرفه‌ای توان تحلیل آنها را ندارند یا با اتکا به تئوری‌های تعرفه‌ای نمی‌توان قاچاق کالا را مورد تحلیل واقعی قرار داد.
- در پدیده قاچاق کالا بین مبدأ و مقصد تفاوت جاذبه وجود دارد. در چنین شرایطی قانون ظروف مرتبطه شکل می‌گیرد که اختلاف سطح بین دو فضا موجب حرکت





پدیده از مرکز پرفشار به مرکز کم فشار می‌شود (شکل ۳). هر چه اختلاف سطح بیشتر باشد، شدت جریان نیز افزایش می‌یابد. به عبارتی بسته به شدت جاذبه در مقصد، شدت جریان پدیده تغییر خواهد کرد.

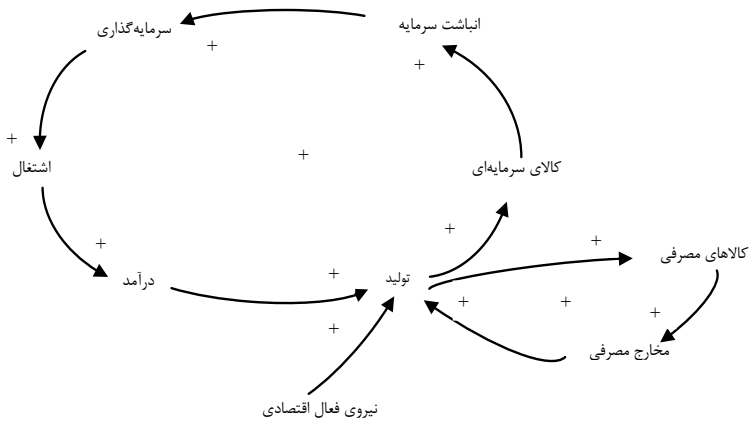


شکل ۳- اختلاف سطح در مبدأ و مقصد

شدت جاذبه در مقصد ممکن است تحت تأثیر متغیرهای مختلفی از جمله اختلاف سطح توسعه، تفاوت در میزان تولید بین فضاهای مختلف، تفاوت در پتانسیل مصرف، ناتوانی تولیدات داخلی در رقابت با کالای مشابه خارجی، تعارض سیستم اقتصادی سطح ملی با سیستم‌های سطح منطقه‌ای و جهانی، سهم عمده بخش صادراتی متکی بر یک کالا و بسیاری از موارد دیگر بستر اختلاف سطح جاذبه را به وجود آورد و این اختلاف سطح به شیوه‌های مختلف پدیده قاچاق را از فضاهای تولیدکننده (مراکز پرفشار) به فضاهای مصرف‌کننده سرازیر کند. این جریان با کمک پول (در هر شکل آن) تداوم خواهد یافت و تا زمانی که پول قدرت کشش را به فضاهای کم‌فشار (فضاهای جذب‌کننده) داشته باشد، ادامه خواهد یافت. در زیر چند شکل ساده از مبادلات کالا در قالب کلی آن (رسمی یا غیررسمی) آورده شده است.

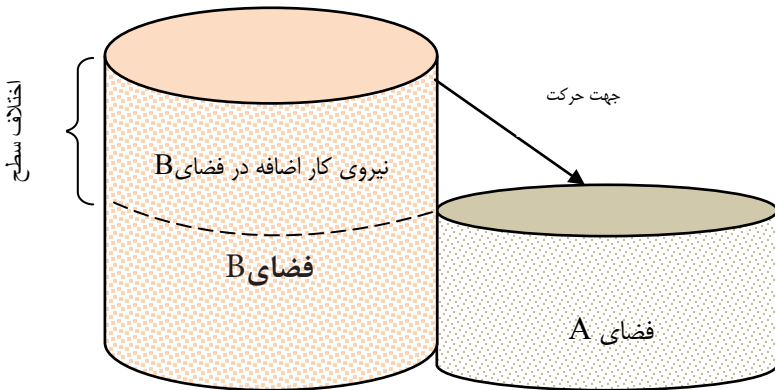
مثال ۱: اختلاف سطح توسعه و جذب نیروی کار بین دو فضا: دو مکان A و B وجود دارند که در یک مکان (A) سطح توسعه پایین و در مکان دیگر (B) سطح توسعه بالاست. در فضای توسعه‌یافته چرخه (سیکل) توسعه به طور کامل جریان دارد (شکل ۴) و در فضای توسعه‌نیافته این چرخه توسعه ناقص است.





شکل ۴- نمودار حلقوی توسعه اقتصادی (حمیدی‌زاده، ۱۳۷۹: ۵۱)

زمانی که عرضه در A کم است و در B زیاد است، جریان قاچاق از B به A برای تأمین نیروی کار در فضای A شکل می‌گیرد (شکل ۵). چنانچه این جریان شکل گرفته با قانون هریک از کشورهای A و B سازگاری نداشته باشد، حرکت غیرقانونی پدیده (قاچاق نیروی کار) بین دو واحد سیاسی شکل می‌گیرد؛ برای مثال حرکت جمعیتی افغان‌ها به ایران یا حرکت جمعیتی مکزیکی‌ها به ایالات متحده آمریکا.

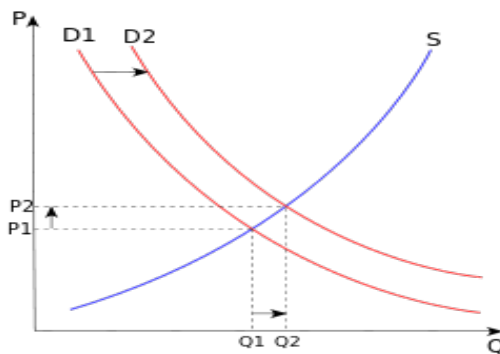


شکل ۵- اختلاف سطح نیروی کار در مبداء و مقصد

مثال ۲: تفاوت در سطح قیمت بین دو فضای جغرافیایی: وجود نیاز در یک واحد سیاسی، پتانسیل مصرف را در آن شکل می‌دهد. پتانسیل مصرف موجب حرکت کالا بین A (فضای تولیدکننده) و B (فضای مصرف‌کننده) می‌شود. در این حالت چنانچه

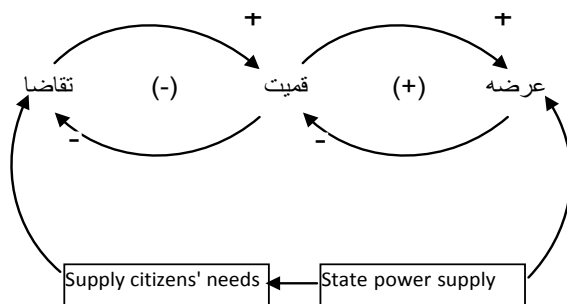


بین دو فضا اختلاف قیمت کالا وجود داشته باشد، کالای مورد نیاز از فضای تولیدی A به فضای مصرفی B حرکت خواهد کرد که در این حالت تحت تأثیر متغیرهای دخالت‌کننده در فضای B مبنی بر ایجاد موانع مختلف جهت ورود به بازار تقاضا، بر شدت اختلاف قیمت بین دو فضا افزوده خواهد شد. لذا کالای مورد نیاز از طریق قاچاق و با عبور از مبادی غیررسمی وارد بازار مصرف در فضای B خواهد شد. در این حالت تحلیل عرضه و تقاضا، نمودار علی عرضه و تقاضا و قیمت به شرح زیر خواهد بود (شکل‌های ۶ و ۷).



شکل ۶ - نمودار تحلیل عرضه و تقاضا

در نمودار فوق، P قیمت یک محصول از طریق توازنی بین تولید در هر قیمت (عرضه=S) و خواسته‌های افراد با قدرت خرید در هر قیمت (تقاضا=D) تعیین می‌شود. این نمودار نشان می‌دهد که یک تغییر مثبت در تقاضا از D1 به D2، و در نتیجه افزایش در قیمت (P) و مقدار فروخته‌شده (Q) از محصول همراه خواهد بود.



شکل ۷ - نمودار علی عرضه، تقاضای قیمت



در دو مثال اشاره شده، آنچه بستر شکل‌گیری پدیده قاچاق را به وجود می‌آورد، اختلاف سطح قیمت بین دو فضاست و متغیر تعرفه به عنوان متغیر دخالت‌کننده و توسعه‌دهنده قاچاق است.

### نتیجه‌گیری

واردات کالا یعنی خلأ موجود در فضای مورد نیاز؛ یعنی پتانسیل جذب در فضایی که دارای کشش لازم در زمینه مربوط است. شدت جریان در فضاهای مورد کشش نشان‌دهنده وجود نیاز مد نظر از یک سو و ناتوانی در بارور کردن آن از سوی دیگر است.

تئوری‌های تعرفه‌ای قاچاق کالا با تکیه بر میزان عرضه و تقاضا سعی در تحلیل پدیده قاچاق کالا در حوزه علم اقتصاد دارند. چنانچه سطح تقاضا به عنوان میزان نیازمندی یک فضای جغرافیایی به یک کالا یا خدمات در نظر گرفته شود، با تحقق شرایط محدودی می‌توان تئوری‌های تعرفه‌ای را در تحلیل قاچاق کالا مورد پذیرش قرار داد؛ اما متغیرهای متعددی در این پدیده تأثیرگذارند که خارج از حوزه تعرفه و میزان آن بر کالای ورودی یا خروجی هستند که در این مقاله در قالب سؤال‌ها و مسائل مرتبط با این پدیده مطرح شد. در واقع موارد مطرح شده به عنوان سطح کشش یک واحد جغرافیایی به کالا یا خدماتی اشاره دارد که فضای مذکور توان تأمین آن را ندارد و ورود آنها از مسیرهای قانونی و رسمی امکان‌پذیر نیست. لذا کالا یا خدمات مورد نیاز از مسیرهای غیرقانونی و به شکل پنهان به فضای مورد نیاز وارد می‌شود. در این ارتباط، تعرفه کالا و میزان آن نقش کاتالیزوری و توسعه‌دهنده قاچاق ورودی یا خروجی دارد و عامل بنیادی ورود یا خروج کالا تحت تأثیر نیازهای فضایی در یک واحد جغرافیایی است. فضای دارای کشش، بیشتر منطبق با کشورهای در حال توسعه است که توان تأمین نیازمندی‌های فضایی آنها بیش از فضاهای توسعه‌یافته در جهان است. قاچاق در فضاهای توسعه‌یافته در قالب حرکت‌های جمعیتی و یافتن نیروی کار یا کالاهایی که ممنوعیت مصرفی دارند نمود می‌یابد؛ در صورتی که در کشورهای توسعه‌نیافته قاچاق در قالب ورود کالای مورد نیاز بازنمایی دارد. این کالا عموماً از فضاهای توسعه‌یافته یا فضاهایی که گام‌های شتابان به سوی توسعه برداشته‌اند به سوی فضای توسعه‌نیافته در جریان است. آنچه در این راستا نقش اساسی دارد، نیازمندی‌های فضایی در چنین فضاهایی است که توجیه‌کننده حرکت کالا است.



## منابع فارسی

- حمیدی زاده، محمدرضا (۱۳۶۷)، پویایی سیستم‌ها، تهران: دانشگاه شهید بهشتی.
- ماندل، ارنست (۱۳۵۹)، علم اقتصاد، ترجمه هوشگ وزیری، تهران: شرکت سهامی انتشارات خوارزمی.
- مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی (۱۳۶۷)، مجموعه آشنایی با تعاریف و اصطلاحات بازرگانی-اقتصادی، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.

## منابع لاتین

- Bhagwati, Jagdish and Hansen, Bent (1971), "A Theoretical Analysis of Smuggling", *Massachusetts Institute of Technology*, No. 75.
- Bhagwati, Jagdish & Srinivasan, T.N. (1972), "Smuggling and International Trade Theory", *Massachusetts Institute of Technology*, N: 93.
- Calvani, Sandro (2002), "Addressing the Challenge to Security from Drug Trafficking and its Social and Economic Aspects", at the OSCE - Thailand Conference on the Human Dimension of Security, Bangkok, 20 – 21 June.
- Chowdhury, F. L. (1999), *A Production-substitution Model of Smuggling, Keynote Paper Presented in a Seminar Organized by the National Board of Revenue*, Bangladesh: Dhaka.
- Connolly, Michael & John Deveraus & Mariluz Cortes (1995), "The Transshipment Problem: Smuggling and Welfare in Paraguay", *World Development*, No. 23(6).
- Grosse, Robert (1992), "Colombias Black Market in Foreign Exchange", *World Development*, Vol. 20, No.8.
- Haddal, C.C. & Kim, Y & Garcia, M.J. (2009), *Border Security: Barriers Along the U.S. International Border*, Congressional Research Service.
- Hipper, Kenneth (2003), *Smugglers All: Centuries of Norfolk Smuggling*, London: Larks Press.
- Laugesen, Murray (2002), "Tobacco Taxation and Smuggling Control:

New Zealan”, *World Health Organization*, in: <http://download.marketing5.net/Tobacco-taxation-and-smuggling-control-New-Zealand-pdf-e2087.pdf>

- Lemieux, Thomas & Fortin, Bernard & Frechette, Pierre (1994),”The Effect of Taxes on labor Supply in the Underground Economy”, *The American Economic Review*, 84. Jg. H. 1, S.

- Ray, Alok (1987), “Smuggling, Import Objectives, and Optimum Tax Structure”, *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 92 (3).

- Stefan, Dercon & Ayalew, Lulseged (1995), “Smuggling and Supply Response: Coffee in Ethiopia”, *World Development*, Vol. 23, Issue 10.

-Spangle, Steven L. (2008), *Biological Opinion for the Proposed Installation of 5.2 Miles of Primary Fence near Lukeville*, Arizona. U.S. Fish and Wildlife Service.

-Williams, N.J. (1959), *Contraband Cargoes: Seven Centuries of Smuggling*, London: Longman.

- <http://www.etymonline.com/index.php>