

علل و پیامدهای قاچاق کالا در ایران پس از انقلاب اسلامی

دکتر سید ابراهیم قلی زاده^۱

عباس علی پور^۲

کاظم ذوقی بارانی^۳

تاریخ دریافت: ۸۸/۱۲/۱۱

تاریخ پذیرش: ۹۰/۲/۱۷

چکیده

قاچاق کالا در ایران، از حجم و گستره بالایی برخوردار است به گونه‌ای که بسیاری از مناطق کشور را در بر گرفته و آثار سوئی نیز بر اقتصاد کشور برجا گذاشته است. در گسترش آن عوامل متعددی دخالت دارند که شناخت آن‌ها می‌تواند در کنترل و جلوگیری از این پدیده مؤثر باشد. در این مقاله با طرح سؤال اصلی «عوامل مؤثر بر قاچاق کالا در ایران کدامند و چه تأثیری بر نظام اقتصادی کشور دارد؟» سعی گردیده است با روش تحقیق توصیفی - تحلیلی و از طریق گردآوری اطلاعات کتابخانه‌ای و میدانی، پاسخ مناسبی به این سؤال اساسی ارائه گردد. پس از بررسی مشخص شده است، عوامل متعددی در قاچاق کالا مؤثر هستند، ولی برخی عوامل بیش از سایرین نقش آفرینند. این عوامل به ترتیب اهمیت شامل، تعرفه بالای کالاها، بیکاری و توسعه نیافتگی مناطق مرزی، خطرپذیری پایین قاچاق، مناطق آزاد و بازارچه‌های مرزی و یارانه‌ها می‌باشد. همچنین این پدیده ضدتولیدی باعث رانت خواری، نامتعادل شدن اقتصاد، عدم تعادل در قیمت کالاها، به هم ریختگی تولید، از بین رفتن بازار کار و ناکارآمدی نظام اطلاعات اقتصادی کشور شده است.

واژگان کلیدی:

قاچاق کالا/ پیامد قاچاق کالا/ مناطق آزاد/ مناطق مرزی/ تعرفه/ یارانه/ خطرپذیری.

۱ - استادیار دانشگاه جامع امام حسین (ع) و دانشکده پیامبر اعظم (ص)

۲ - پژوهشگر دانشگاه جامع امام حسین (ع) و دانشجوی دوره دکتری واحد علوم و تحقیقات تهران

۳ - پژوهشگر دانشگاه جامع امام حسین (ع) و دانشجوی دوره دکتری دانشگاه تربیت مدرس

مقدمه

قاچاق، پدیده‌ای است که بیش‌و‌کم تمام کشورهای دنیا با آن مواجه هستند، ولی وسعت و عمق آن در کشورهای در حال توسعه، بیشتر از کشورهای توسعه یافته است؛ به طوری که در برخی از کشورهای در حال توسعه، قاچاق بخش مهمی از فعالیت‌های اقتصادی جامعه را در بر می‌گیرد (حاجی نژاد، ۱۳۷۹: ۱۵۶). اقتصادهایی که با فراوانی بالا و تعدد قاچاق روبه‌رو هستند، با بیماری و ناکارآمدی در کنترل مناسبات تولیدی و توزیعی خود مواجه هستند. قاچاق کالا به نظام اطلاعات اقتصادی کشورها نیز آسیب می‌رساند و امکان برنامه‌ریزی برای رشد بلند مدت را از بین می‌برد. از سوی دیگر، باعث کاهش درآمدهای دولت و به هم خوردن تعادل میان بخش‌های تولیدی، بازرگانی و عرضه کالا می‌شود. به عبارت دیگر درک فرآیند توسعه اقتصادی یک کشور و برنامه‌ریزی به منظور ارتقای سطح توسعه یافتگی آن منوط به شناخت عملکرد عمومی اقتصاد است. کیفیت چنین شناختی، وابستگی تمام‌و‌کمال به وضعیت نظام اطلاعات اقتصادی و کارآمدی آن دارد. علاوه بر بخش اقتصاد رسمی کشور، بخشی از عملکرد عمومی اقتصاد کشور به عمد از دید مأموران و واحدهای جمع‌آوری آمار و اطلاعات، پنهان نگه داشته می‌شود؛ اصطلاحاً این بخش از عملکرد عمومی اقتصاد یک کشور را اقتصاد سیاه می‌نامند. هر قدر وجود این فعالیت‌ها در یک کشور گسترده‌تر باشد؛ شناخت سیاست‌گذاری صحیح و نظارت بر اجرای سیاست‌ها را دشوارتر می‌سازد و عامل اختلال در روند اقتصادی جامعه می‌شود به گونه‌ای که با ظهور آن ضمن به هم ریختگی اقتصادی، ناهنجاری‌های سیاسی، اجتماعی و فرهنگی به وجود می‌آید. گسترش پدیده قاچاق کالا، نتیجه عوامل و مؤلفه‌های متعددی است. به همین دلیل این پدیده از دیدگاه‌های گوناگون و متعددی قابل بررسی و تجزیه و تحلیل است.

در ایران نیز دامنه و حجم قاچاق کالا، نسبتاً بالاست به گونه‌ای که می‌توان گفت چشم اندازی نگران کننده پیش روی فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی کشور ترسیم کرده است. در این مقاله سعی می‌شود با روشی تحقیق توصیفی - تحلیلی از طریق مطالعه اسناد و مدارک مکتوب و مراجعه میدانی پاسخ مناسبی به این سؤال که عوامل مؤثر بر قاچاق کالا در ایران کدامند و این عوامل چه آثاری بر نظام اقتصادی کشور وارد می‌سازد، ارائه گردد.

اهمیت و ضرورت پژوهش

مطالعه قاچاق کالا در ایران، از اهمیت بالایی برخوردار است و پژوهش آن بنا به دلایل زیر ضروری است:

۱. حجم زیاد قاچاق در کشور: بنا بر گزارش رسمی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در سال ۱۳۸۸، بیش از ۲۰ میلیارد دلار قاچاق کالا در کشور انجام گرفته است (سخنرانی دبیر ستاد در سال ۱۳۸۸، سایت رسمی ستاد). به گزارش همین ستاد، حجم قاچاق کالا در سال ۱۳۸۶ حدود ۱۲ میلیارد دلار بوده که طی دو سال گذشته نزدیک به دو برابر شده است.
۲. گستره وسیع قلمرو جغرافیایی قاچاق کالا در کشور: مطالعات انجام شده نشان می‌دهد، اگرچه برخی از استان‌ها بیش از بقیه درگیر قاچاق کالا هستند، ولی تقریباً تمام پهنه جغرافیایی کشور کما بیش به بستر قاچاق کالا تبدیل شده است (بیابانی، ۱۳۸۶: ۱۳۵).
۳. آثار زیانبار قاچاق کالا: قاچاق کالا به خارج شدن بخش قابل توجهی از ثروت کشور از گردونه واقعی تجارت و سرمایه منجر می‌شود و پیامدهای سوء اجتماعی و فرهنگی به همراه دارد. همچنین به تشکیل طبقات

و گروه‌های اجتماعی ثروتمند بر پایه اشتغال ناسالم منجر می‌شود که این امر بر ساختارهای اجتماعی جامعه نتایج نامطلوبی برجای می‌گذارد.

فرضیه تحقیق

به نظر می‌رسد در میزان افزایش قاچاق کالا تنها یک عامل مؤثر نیست، بلکه تلفیقی از عوامل اقتصادی، سیاسی - امنیتی و حتی اجتماعی به گسترش پدیده قاچاق کالا در ایران منجر شده است.

چارچوب مفهومی - نظری تحقیق

در لغت‌نامه دهخدا، واژه قاچاق، بر گرفته شده از زبان ترکی دانسته شده است، به معنی آنچه ورود آن به کشور یا معامله آن از طرف دولت ممنوع است. بر اساس این تعریف، کالای قاچاق، کالای ممنوع ورود و ممنوع معامله بوده و قاچاقچی کسی است که مال التجاره ممنوع ورود یا ممنوع معامله را بدون کسب اجازه دولت یا پرداختن گمرک وارد کند یا بفروشد (دهخدا، ۱۳۳۹: ۳۷۸). معین نیز در لغت‌نامه خود، قاچاق را کاری می‌داند که بر خلاف قانون به صورت پنهانی انجام می‌شود. در این تعریف، متاع قاچاق، متاعی است که معامله یا ورود آن به کشور ممنوع است (معین، ۱۳۸۳: ۵۸۳).

سازمان جهانی گمرک، تعریف زیر را ارائه کرده است و اعضای آن سازمان از جمله جمهوری اسلامی ایران آن را پذیرفته‌اند: «قاچاق، تخلف گمرکی است؛ شامل جابه‌جایی کالا در طول یک مرز گمرکی به روش مخفیانه و به منظور فرار از نظارت گمرکی» (احمدی، ۱۳۸۲: ۳۱).

در متون اقتصادی که به موضوع اقتصاد سیاه و مسائل مربوط به آن پرداخته‌اند، با فهرستی طولانی از واژه‌ها برای نشان دادن این حیطة از فعالیت‌های اقتصادی مواجه می‌شویم که نارسایی در برقراری ارتباط مابین محققان، مؤلفان و علاقه‌مندان به کسب آگاهی پیرامون این بخش از دانش اقتصادی را موجب می‌شود. با مروری به آثار منتشر شده در این زمینه به واژه‌هایی از قبیل، اقتصاد زیرزمینی، پنهان، مخفی، غیرقانونی، واقع در زیرزمین، خاکستری (کبود)، سایه‌ای، نامرئی، غیررسمی، غیرقابل مشاهده، مشاهده نشده، ثبت نشده، گزارش نشده، ثانوی، موازی، نامنظم و سیاه برخورد می‌کنیم (عرب مازار یزدی، ۱۳۸۰: ۱۸).

اقتصاد غیر رسمی، پدیده‌ای جدید نیست و دارای سابقه تاریخی است. لوتز در سال ۱۹۱۶، سویفت در ۱۷۲۸، اسمیت در ۱۹۲۳، شفله در ۱۸۸۰، کریس در ۱۸۵۴ و سلیگمن در ۱۹۱۴ مطالعاتی انجام داده‌اند. این بحث در سال ۱۹۷۷ دوباره توسط گوتمن مطرح شده است. او طی مطالعات خود، مفهوم اقتصاد زیرزمینی را مطرح کرد و حجم اقتصاد زیرزمینی آمریکا را بالغ بر ۱۰ درصد تولید ناخالص داخلی آن تخمین زد (شکیبایی، ۱۳۷۸: ۱۶۴).

به موازات رشد مطالعات تجربی در زمینه تجارت غیر قانونی، پدیده قاچاق طی سال‌های دهه ۱۹۶۰ و پس از آن مورد توجه نظریه پردازان تجارت بین الملل قرار گرفت. بخشی از تلاش‌های انجام شده به بررسی علل و آثار قاچاق می‌پردازد. بهاگواتی^۱ و هانسن^۲ اولین دیدگاه نظری در مورد قاچاق را به عنوان تحلیل تئوریک قاچاق مطرح کردند. آنها آثار رفاهی قاچاق را مورد بررسی قرار دادند که نتایج آن در سال‌های بعدی بحث پر دامنه‌ای را میان نظریه پردازان تجارت بین الملل در

1-BhAGWATI
2-HANSEN

زمینه آثار رفاهی قاچاق به وجود آورد، جانسون^۱، دیردوف و استولپر (دیردوف و استولپر ترجمه چینی چپان، مرتضی ۱۳۸۳).

در مقالاتی نظرات بهاگواتی و هانسن را نقد کردند و تحت مفروضات جدیدی آثار رفاهی قاچاق را مورد تحلیل و بررسی قرار دادند که نتایج به دست آمده توسط آنها متفاوت با دستاوردهای گذشته بود.

بررسی‌های محققان نشان می‌دهد عوامل و شرایط محیطی نیز در شکل‌گیری، فرصت‌های سود جویانه مانند تجارت غیرقانونی اثر دارند. در این ارتباط به مطالعه جانسن، کافمن، لباتن می‌توان اشاره کرد (بهاگواتی، ۱۹۹۴: ۱۱۲).

بهاگواتی و هانسن در مقاله خود، محدودیت‌های تجاری مانند نرخ تعرفه را به عنوان علت ایجاد و گسترش فعالیت‌های غیر قانونی قاچاق کالا معرفی کردند که این مسئله در سال‌های پایانی دهه ۱۹۸۰ از سوی نورتن^۲ در چارچوب تحلیلی جداگانه مورد تاکید قرار گرفته است. نورتن در مدل نظری خود به شناسایی عوامل مؤثر بر قاچاق می‌پردازد. پیش از این دوربینوش^۳ نیز تغییرات مابه‌التفاوت نرخ ارز در بازار سیاه و رسمی را به عنوان عامل مؤثر در شکل‌گیری بازار غیر رسمی قاچاق معرفی می‌کند. با آنکه مطالعات پراکنده‌ای توسط نظریه پردازان تجارت بین الملل انجام شده است اما مباحث طرح شده از انسجام و روند تکاملی برخوردار نبوده و عمدتاً به صورت موردی انجام گرفته است (مداح، ۱۳۸۴: ۲۸).

تنزی (۱۹۸۰) مالیات‌ها و محدودیت‌ها را دو عامل اصلی ایجاد اقتصاد زیرزمینی می‌داند و بر تأثیر وضع مالیات‌های خاص در هر کشور (مالیات بر درآمد در آمریکا، مالیات‌های تأمین اجتماعی در اروپا، مالیات بر تجارت خارجی در

1- SHEIK
2- JOHNSON
3- NORTON
4- DORNBUSH

کشورهای در حال توسعه) در گسترش این پدیده تاکید می‌کند. فری^۱ و وکھانمان^۲ (۱۹۸۴) بار تحمیل شده توسط بخش دولتی بر افراد (شامل بار مالیاتی و بار قانونگذاری یا اعمال محدودیت‌های قانونی)، بیکاری و سطح توسعه یافتگی پایین‌تر را به عنوان عوامل پیدایش این معضل می‌شمارد و به این فهرست بداخلاقی مالیاتی را نیز می‌افزاید و در مورد کشورهای صنعتی به آزمون می‌گذارد.

گیلز^۳ (۱۹۹۹) علل عمده پیدایش فعالیت زیرزمینی را، بارهای مالیاتی بالا، تورم، درآمدهای قابل تصرف واقعی و کاهش استانداردهای اخلاقی ذکر می‌کند. شنایدر^۴ (۲۰۰۰) در بررسی عوامل مؤثر بر اقتصاد سایه‌ای در هجده کشور صنعتی غرب به بار مالیاتی مستقیم و غیرمستقیم و مقررات دولتی به عنوان علل اقتصادی اشاره می‌کند. دراسک^۵ و گیگز (۱۹۹۹) نیز اثر نرخ مالیات و منع مقررات (تصویب و اجرای محدودیت‌های قانونی) را مورد تاکید قرار می‌دهند.

شنایدر و انست^۶ (۲۰۰۰) در مرور ادبیات موضوع، عوامل مؤثر بر اقتصاد سایه‌ای را شامل بار مالیاتی، بار تأمین اجتماعی، شدت و اجرای مقررات، انتقالات اجتماعی (نظیر حمایت‌های درآمدی، بیمه بیکاری و...) عوامل بازار کار (نظیر کاهش در ساعات کار، نرخ بیکاری) و عوامل مربوط به بخش دولتی (نظیر کارایی دولت، بوروکراسی، فساد و...) ذکر می‌کند. توماس مدعی است فعالیت‌های بخش نامنظم (نظیر فرار از مالیات، قاچاق کالا و...) عکس‌العملی در برابر نظارت‌های دولتی است (بهاگواتی و ت.ن، ۱۹۷۴: ۲۳).

1- Frey
2- Hannelore Weck- Hanneman
3- Giles
4- Fredvich shnider
5- Derask
6- Enst

آن^۱ و دلاریکا^۲ (۱۹۹۷) بر تأثیر نرخ بیکاری بالا در گسترش اقتصاد زیرزمینی تأکید می‌ورزند و معتقدند این عامل بر تصمیم فرد در انتخاب بین کار در بخش رسمی و کار در بخش غیررسمی اثر می‌گذارد و او را به کار زیرزمینی سوق می‌دهد (عرب مازاریدی، ۱۳۸۰: ۶۹-۶۶).

بهاگواتی^۳ و هانسن^۴ (۱۹۷۳) استدلال کردند که قاچاق کالا، رفاه را افزایش نمی‌دهد و تنها در چارچوب شرایط خاصی، شاهد بهبود رفاه، با وجود قاچاق در اقتصاد خواهیم بود. اما دیردورف^۵ با توجه به شرایط حاکم بر کشورهای آفریقایی حضور قاچاق را موجب بهبود رفاه دانسته است (خلعتبری، ۱۳۶۹: ۵).

از لحاظ پیشینه تحقیق در ایران، نخستین تلاش در زمینه شناسایی و اندازه‌گیری حجم اقتصاد سیاه، توسط خلعتبری (۱۳۶۹) انجام گرفت. خلعتبری در سال‌های بعد، آثار متعددی در زمینه قاچاق کالا منتشر کرد. جمشید پژویان و مجید مداح در مقاله خود با عنوان بررسی قاچاق در ایران به بررسی موضوع قاچاق در ایران پرداخته‌اند. علی عرب مازاریدی (۱۳۸۰) در رساله دکتری خود در دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی، اقتصاد سیاه را در ایران طی سه دهه اخیر اندازه‌گیری کرده است. علیرضا شکیبایی، بار مالیاتی، درجه مقررات بالا، شکاف مالیاتی، توزیع درآمد و رشد اقتصادی را مؤثر می‌داند. باقری گرمارودی (۱۳۷۷)، اشرف زاده و مهرگان (۱۳۷۹)، طاهر فر (۱۳۷۶)، از سایر صاحب نظران در ایران بوده‌اند که در زمینه اقتصاد سیاه و عوامل مؤثر بر آن مطالعاتی داشته‌اند.

1 -Ahn
2 -Dela rica
3 -Bhagwati
4 -Hansen
5 -Deardorff

روش شناسی انجام تحقیق

روش تحقیق در این مطالعه به صورت توصیفی - تحلیلی است. با توجه به ویژگی‌های موضوع مورد مطالعه و همچنین تنوع مفاهیم و متغیرهای به کار گرفته شده به لحاظ مفهومی از مطالعه اسنادی^۱ و از حیث تجربی برای بررسی متغیرها از روش پیمایشی^۲ استفاده شده است. تکنیک جمع آوری داده‌ها، پرسشنامه بوده است که ابتدا پرسشنامه تحقیق، مورد پیش‌آزمون (Pre - Test) قرار گرفته و با استفاده از آلفای کرونباخ، پایایی پرسشنامه‌ها چند گزینه‌ای و در قالب لیکرت مورد سنجش قرار گرفته‌اند، محاسبه گردید. پس از اصلاح، پرسشنامه‌های نهایی، در اختیار پرسشگران برای جمع‌آوری داده‌های تحقیق قرار گرفت. در مجموع پایایی پرسشنامه‌ها در سنجش آلفای کرونباخ، بالای ۷۵ درصد محاسبه شد. روش انتخاب متغیرها به این ترتیب صورت پذیرفت که نخست با مطالعات وسیع در ادبیات موضوع و جمع‌آوری از طریق فیش‌های تحقیقاتی، عوامل تأثیرگذار بر قاچاق کالا (به‌طور کلی) در کشور شناسایی شد که حدود ۳۰ عامل از بیشترین تاکید و فراوانی در تحقیقات پیشین برخوردار بودند. در نهایت فعالیت‌های میدانی به شرح زیر انجام شد:

۱. پس از احصاء عوامل ۳۰ گانه مؤثر بر قاچاق کالا، سعی شد کارشناس‌ها و نخبگان این مسئله در حوزه‌های اجرایی و علمی شناسایی شوند که پس از جستجو به یک لیست ۲۰۰ نفری در سطح استان تهران دسترسی پیدا کردیم. سپس بر اساس نمونه‌گیری تصادفی از آن لیست تعداد ۵۰ نفر (۲۵ نفر از حوزه اجرایی و ۲۵ نفر از مراکز علمی) به عنوان نمونه انتخاب شد.

1-documentary

2-Survey

۲. هر یک از عوامل ۳۰ گانه در یک پرسشنامه ۵ گزینه‌ای بر پایه طیف لیکریت گنجانده شد و از پاسخگویان خواسته شد که با توجه به شدت تأثیر هر یک از این عوامل بر قاچاق کالا در ایران، گزینه‌ای را انتخاب کنند.

تحلیل داده‌ها

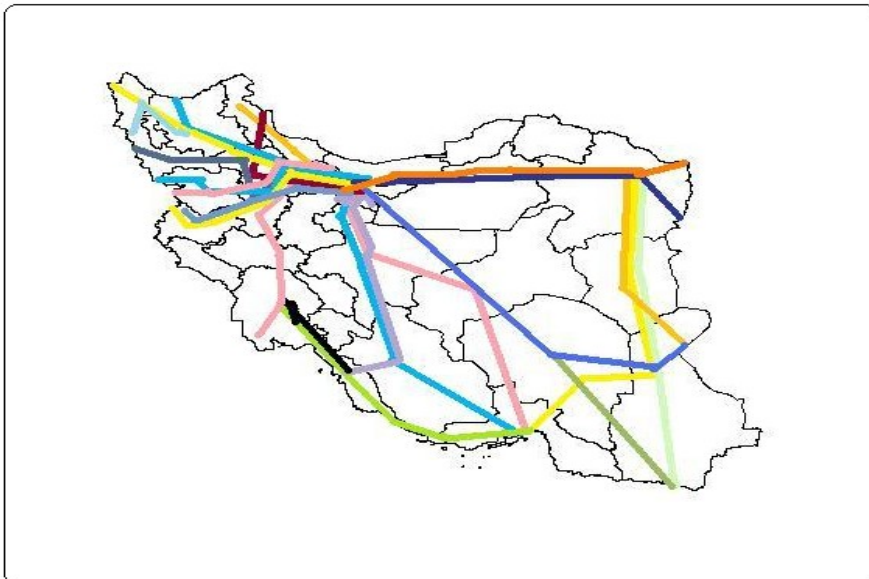
پس از جمع‌آوری، داده‌های تحقیق مورد نظر با استفاده از نرم افزار SPSS مورد پردازش و تحلیل آماری قرار گرفت. از آنجا که هدف، شناسایی عوامل مؤثر در میزان قاچاق کالا بوده است با استفاده از تکنیک تحلیل عاملی^۱ شناسایی متغیرها مورد توجه قرار گرفته است. توزیع نسبی پاسخ به متغیرها در جدول شماره ۳ آمده است، توزیع نسبت‌های حاصل شده در جدول ۳ از تقسیم درصدهای خیلی زیاد و زیاد به مجموع درصدهای خیلی کم و کم حاصل شده است (در بخش یافته‌ها بحث خواهد شد).

یافته‌های تحقیق

وسعت و دامنه قاچاق در کشور بسیار گسترده است، به طوری که تقریباً تمام کشور را فرا گرفته است. عمدتاً محورهای اصلی قاچاق کالا از مرزها شروع می‌شود و به سوی مرکز کشور و مراکز شهری بزرگ کشیده می‌شود (نقشه ۱). محورهای اصلی حمل و نقل قاچاق کالا در کشور را می‌توان به شرح زیر ترسیم کرد: (بیابانی، ۱۳۸۶ : ۱۳۵)

بندرعباس ← یزد ← اصفهان ← قم ← تهران	جلفا ← تبریز ← مراغه ← قزوین ← تهران
بندرعباس ← شیراز ← اصفهان ← قم ← تهران	بازرگان ← تبریز ← زنجان ← قزوین
بندرعباس ← بم ← زاهدان ← نهبندان ← گناباد ← مشهد	ارومیه ← سلماس ← تبریز
بندرعباس ← بوشهر ← اهواز	پیرانشهر ← مهاباد ← زنجان ← همدان ← قزوین ← تهران
بندرعباس ← داراب ← فسا ← شیراز	بانه ← سقز ← سنندج ← همدان ← قزوین ← تهران
بوشهر ← شیراز ← اصفهان ← قم ← تهران	مریوان ← سنندج ← همدان ← قزوین ← تهران
بوشهر ← گناوه ← ماهشهر ← اهواز	پاوه ← کرمانشاه ← همدان ← قزوین ← تهران
آبادان ← اهواز ← اندیمشک ← خرم آباد ← همدان ← قزوین ← تهران	جوانرود ← کرمانشاه ← همدان ← قزوین ← تهران
چابهار ← ایرانشهر ← زاهدان ← مشهد	زابل ← نهبندان ← مشهد
چابهار ← ایرانشهر ← بم ← کرمان	زابل ← زاهدان ← کرمان ← تهران
چابهار ← جاسک ← بندرعباس ← کرمان	تایباد ← مشهد ← تهران
اردبیل ← آستارا ← رشت ← قزوین ← تهران	سرخس ← مشهد ← تهران
بيله سوار ← گرمی ← اردبیل ← مراغه ← زنجان ← قزوین ← تهران	جلفا ← تبریز ← مراغه ← قزوین ← تهران

نقشه ۱: محورهای اصلی حمل و نقل قاچاق کالا در کشور



همان‌طور که در مبحث مربوط به ادبیات موضوع به بخشی از آن اشاره شد، در گسترش قاچاق کالا، عوامل مختلفی دخیل هستند که مهم‌ترین این عوامل بر پایه تحقیقات پیشین به شرح جدول شماره ۱ می‌باشد:

جدول ۱: عوامل مؤثر بر قاچاق کالا در کشور (بر پایه مطالعات پیشین)

ردیف	عامل	ردیف	عامل
۱	تعرفه بالا	۱۶	یارانه‌ها
۲	تغییرات مابه‌التفاوت ارز	۱۷	کنترل ناکافی مرزها
۳	مالیات	۱۸	اختلاف قیمت در دو سوی مرز
۴	محدودیت‌های تجاری و مقررات دولتی	۱۹	کیفیت نامناسب کالاهای داخلی
۵	بیکاری و توسعه نیافتگی مناطق مرزی	۲۰	نقش اسکله‌های غیر مجاز
۶	میزان تورم	۲۱	کنترل نامناسب مناطق آزاد و بازارچه‌های مرزی
۷	نظام تأمین اجتماعی نامناسب	۲۲	نقش مسولین ذی‌ربط
۸	عدم کارایی اقتصاد ملی	۲۳	سست بودن قوانین مبارزه با قاچاق
۹	مهاجرت‌های افسارگسیخته	۲۴	وضعیت خاص همسایگان (جنگ، بحران و درگیری و عدم وجود تسلط دولت‌ها)
۱۰	نامناسب بودن حقوق و مزایای کارکنان گمرک	۲۵	وضعیت سیاسی و امنیتی کشور
۱۱	نبود امنیت شغلی	۲۶	نفوذ به کشور جهت امور جاسوسی و اطلاعاتی
۱۲	ریسک پایین قاچاق	۲۷	تحریم‌های اقتصادی ایران
۱۳	سطح پایین آگاهی جامعه	۲۸	رشد نقدینگی در کشور
۱۴	کمبود زیر ساخت‌های اقتصادی کشور	۲۹	فرهنگ پذیری غلط مرزنشینان
۱۵	عدم امنیت سرمایه گذاری	۳۰	مراودات ناشی از پیوندهای گروهی و قومی در دو سوی مرز

جدول (۲): فراوانی و میزان امتیاز عوامل مؤثر بر قاچاق کالا در ایران

نسبت	جمع امتیاز	خیلی کم ۱	کم ۲	تاحدودی ۳	زیاده ۴	خیلی زیاده ۵	تعداد نفرات و درصد پاسخها متغیر
۹۶	۲۳۶	۰۰	۰۰	۴	۶	۴۰	تعارف به بالا تعداد نفرات درصد پاسخها
۴۵	۲۲۴	۰۰	۱	۴	۱۵	۳۰	بیکاری و توسعه نیافتگی مناطق مرزی تعداد درصد
۱۹/۵	۲۱۳	۰۰	۲	۹	۱۷	۲۲	ریسک پایین قاچاق تعداد درصد
۲۰/۵	۲۰۸	۱	۱	۷	۲۱	۲۰	مناطق آزاد و بازارچه‌های مرزی تعداد درصد
۱۳/۳۳	۲۰۳	۱	۲	۷	۲۳	۱۷	یارانه تعداد درصد
۳/۵۸	۱۸۸	۱	۷	۱۱	۱۵	۱۶	مالیات تعداد درصد
۱/۱۱	۱۶۵	۵	۱۲	۹	۱۱	۱۳	کمبود زیر ساخت‌های اقتصادی کشور تعداد درصد
۱/۲۲	۱۶۱	۶	۱۲	۱۰	۹	۱۳	اختلاف قیمت در دو سوی مرز تعداد درصد
۰/۹۱	۱۴۹	۱۰	۱۳	۶	۱۰	۱۱	کنترل ضعیف مرز تعداد درصد

محدودیت‌ها و مقررات دولتی تعداد درصد	۱۲ /۲۴	۷ /۱۴	۵ /۱۰	۹ /۱۸	۱۸ /۳۶	۱۳۹	۷۰ /۷۰
نبود امنیت شغلی تعداد درصد	۱۰ /۲۰	۷ /۱۴	۷ /۱۴	۱۰ /۲۰	۱۶ /۳۲	۱۳۵	۶۵ /۶۵
مابه التفاوت نرخ ارز تعداد درصد	۱۰ /۲۰	۶ /۱۲	۵ /۱۰	۱۰ /۲۰	۱۹ /۳۸	۱۲۸	۵۵ /۵۵
سطح پایین آگاهی جامعه تعداد درصد	۹ /۱۸	۵ /۱۰	۶ /۱۲	۱۲ /۲۴	۱۸ /۳۶	۱۲۵	۴۵ /۴۵
کیفیت نامناسب کالاهای داخلی تعداد درصد	۷ /۱۴	۷ /۱۴	۷ /۱۴	۱۰ /۲۰	۱۹ /۳۸	۱۲۳	۴۸ /۴۸
میزان تورم تعداد درصد	۸ /۱۶	۶ /۱۲	۶ /۱۲	۸ /۱۶	۲۲ /۴۴	۱۲۰	۴۸ /۴۸
عدم امنیت سرمایه گذاری تعداد درصد	۷ /۱۴	۶ /۱۲	۳ /۶	۱۵ /۳۰	۱۹ /۳۸	۱۱۷	۴۸ /۴۸
رشد نقدینگی در کشور تعداد درصد	۸ /۱۶	۵ /۱۰	۳ /۶	۱۲ /۲۴	۲۲ /۴۴	۱۱۵	۳۹ /۳۹
سست بودن قوانین مبارزه با قاچاق تعداد درصد	۷ /۱۴	۷ /۱۴	۲ /۴	۹ /۱۸	۲۵ /۵۰	۱۱۲	۴۱ /۴۱
نامناسب بودن حقوق کارکنان گمرک تعداد درصد	۶ /۱۲	۷ /۱۴	۲ /۴	۱۰ /۲۰	۲۵ /۵۰	۱۰۹	۶۵ /۶۵
عدم کارایی اقتصاد ملی تعداد درصد	۵ /۱۰	۵ /۱۰	۳ /۶	۷ /۱۴	۳۰ /۶۰	۹۸	۲۹ /۲۹
وضوح همسایگان	۵ /۱۰	۵ /۱۰	۵ /۱۰	۲ /۴	۳۳ /۶۶	۹۷	۲۸ /۲۸

							(جنگ، بحران .. تعداد درصد
	۹۶	۳۲	۴	۴	۶	۴	مراودات گروهی و قسومی تعداد در دو سوی مزر درصد
.۲۷		.۶۴	.۸	.۸	.۱۲	.۸	
	۸۸	۳۷	۱	۲	۷	۳	نقش اسکله‌های غیر مجاز تعداد درصد
.۲۶		.۷۴	.۲	.۴	.۱۴	.۶	
	۸۸	۳۷	۱	۲	۷	۳	نظام نامین اجتماعی نامناسب تعداد درصد
.۲۶		.۷۴	.۲	.۴	.۱۴	.۶	
	۷۲	۴۰	۴	۲	۲	۲	فرهنگ پذیری غلط مرز نشینان تعداد درصد
.۰۹		.۸۰	.۸	.۴	.۴	.۴	
	۶۸	۴۳	۲	۱	۲	۲	مهاجرت‌های افسارگسیخته تعداد درصد
.۰۸		.۸۶	.۴	.۲	.۴	.۴	
	۶۴	۴۵	۲	۰۰	۰۰	۳	نقش مسولین ذی ربط تعداد درصد
.۰۶		.۹۰	.۴	۰۰	۰۰	.۶	
	۶۰	۴۶	۱	۱	۱	۱	وضعیت سیاسی و امنیتی کشور تعداد درصد
.۰۴		.۹۲	.۲	.۲	.۲	.۲	
	۶۰	۳۸	۱۰	۲	---	---	نفوذ به کشور با پوشش قاچاق جهت امور جاسوسی و اطلاعاتی تعداد درصد
.۰۰		.۷۶	.۲۰	.۴	۰۰	۰۰	
	۵۲	۴۴	۲	۰۰	۱	۰۰	تحریم‌های اقتصادی ایران تعداد درصد
.۰۲		.۹۴	.۴	۰۰	.۲	۰۰	

همان‌طور که اشاره شد پس از جمع‌آوری داده‌های تحقیق، داده‌های مورد نظر با استفاده از نرم افزار SPSS مورد پردازش و تحلیل آماری قرار گرفت. از آنجا که هدف، شناسایی عوامل مؤثر در میزان قاچاق کالا در ایران بوده است با استفاده از تکنیک تحلیل عامل^۱، شناسایی ابعاد مورد توجه قرار گرفته است. توزیع نسبی به متغیرهای تحقیق در جدول ۲ آمده است. توزیع نسبت‌های حاصل شده در جدول شماره ۲ که از تقسیم درصدهای خیلی زیاد و زیاد به مجموع درصدهای خیلی کم و کم حاصل شده است که نشان از این وضعیت دارند که نگرش به متغیرهای مورد بررسی متفاوت می‌باشد، به طوری که در تعدادی از متغیرها مثبت و در تعدادی دیگر از متغیرها چندان مثبت نمی‌باشد. برای انجام تحلیل عامل، ۳۰ متغیر در قالب طیف لیکرت اندازه‌گیری شدند. در سنجه KMO و مقدار آزمون بارتلت^۲ حاصل شده بیانگر قابلیت داده‌ها برای انجام تحلیل عامل می‌باشد. با توجه به آمارهای به دست آمده، عوامل تأثیر گذار و اصلی در زمینه قاچاق که بیشترین تأثیر را داشته‌اند عبارت است از: تعرفه‌های بالا، بیکاری و توسعه نیافتگی مناطق مرزی، ریسک پایین، کنترل نامناسب مناطق آزاد و بازارچه‌های مرزی و یارانه‌ها. همان‌طور که بیان شد از بین تمام عوامل، ۵ عامل زیر به ترتیب بالاترین امتیاز یا به عبارتی تأثیر را در قاچاق کالا در کشور دارند:

۱- تعرفه‌های بالا

تعرفه گمرکی، میزان مالیاتی است که بر واردات (گاه بر صادرات) وضع می‌شود و قیمت آن را برای تولید کنندگان و مصرف کنندگان داخلی افزایش می‌دهد.

1-Factor Analysis

۲. در صورتی که مقدار سنجه KMO بیشتر از ۷ درصد باشد و نیز مقدار آزمون بارتلت در سطح اطمینان ۹۵ درصد و بالاتر معنا باشد داده‌ها برای تحلیل عامل از قابلیت برخوردارند.

عمده‌ترین اهداف شناخته شده برای وضع تعرفه بر واردات را می‌توان کسب درآمد برای دولت، حمایت از تولید و اشتغال در بازار داخلی، حمایت از صنایع نوزاد، فراهم نمودن شرایط مناسب برای جایگزینی واردات با تولید داخلی، بهبود رابطه مبادله و در ادبیات اخیر تجارت بین الملل، توسعه صادرات، انتقال مازاد سود موجود در بازارهای غیر رسمی به داخل کشور و تحت تاثیر قرار دادن ساختار صنعتی کشور مقابل برشمرد.

بر اساس یافته‌های میدانی، تعرفه یکی از عوامل اصلی قاچاق در کشور است. از مجموع ۲۵۰ امتیاز که حداکثر امتیازی است که یک عامل می‌توانست در نهایت کسب کند، عامل تعرفه حدود ۲۳۶ امتیاز کسب کرده است، همچنین بیشترین میزان "نسب" را در بین متغیرها به دست آورده است (۹۶). شاید یکی از دلایل اصلی آن نرخ بالای تعرفه در کشور باشد. نتایج بررسی مقایسه‌ای نرخ تعرفه‌های وارداتی در میان ۱۵۳ کشور عضو رسمی سازمان تجارت جهانی و ۳۰ کشور عضو ناظر این سازمان، نشان می‌دهد که کشورهای «باهاما» و «جیبوتی» به ترتیب با ۲۹/۹ و ۲۷/۸ درصد و ایران با نرخ میانگین ۲۶ درصد دارای بیشترین نرخ تعرفه‌های وارداتی در جهان هستند. این در حالی است که نرخ تعرفه در کشورهای مثل هنگ کنگ و سنگاپور صفر و در امریکا، کانادا، عربستان و اتحادیه اروپا نیز به ترتیب ۴/۷، ۲/۵ و ۵/۶ درصد و در بین همسایه‌های کشور نیز میزان آن پایین‌تر از ایران می‌باشد (سازمان مبارزه با قاچاق کالا و ارز ریاست جمهوری، ۱۳۸۹). البته تعرفه برخی کالاهای وارداتی به کشور بسیار بالاتر از میانگین می‌باشد، مثلاً در سال ۱۳۸۵ تعرفه کفش‌های وارداتی ۱۲۰ درصد بوده است.

تحقیقات نشان می‌دهد اگر تعرفه بسیاری از کالاها حتی حدود ۲۰ درصد هم باشد، قاچاق کالا و اقتصاد زیر زمینی شکل می‌گیرد (ابریشم چی ۱۳۸۶: ۳۷). در این

مورد نمونه‌های فراوانی در سطح کشور وجود دارد، که ذکر آنها در این مقاله نمی‌گنجد. به طور کلی با توجه به تفاوت تعرفه در دو سوی مرز، قاچاق کالا شکل می‌گیرد، هرچه دامنه تفاوت آنها بیشتر باشد بر شدت قاچاق نیز افزوده می‌شود.

به هر روی سیاست‌های دولت هرچه باشد، اگر حمایت از تعرفه‌های بالا، غیر منطقی بوده و تداوم داشته باشد، زیان‌های جبران ناپذیری به اقتصاد کشور وارد می‌کند. زیرا اول اینکه، موجب می‌شود تا تولید کنندگان داخلی به دنبال تولید با هزینه کمتر و کیفیت بالاتر نباشند، دوم اینکه باعث می‌شود با توجه به تقاضای زیاد برای این گونه کالاها در بازار داخل و تفاوت بارز قیمت آن با واردات قانونی (به دلیل پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی بالا) قاچاق آن به کشور انجام شود. از طرفی معمولاً این گونه کالاها فاقد لوازم و قطعات یدکی و خدمات پس از فروش هستند و همچنین از کیفیت بالایی برخوردار نیستند. به طور کلی می‌توان اذعان نمود که در این شرایط به دلیل واردات کالا به صورت قاچاق، هم دولت از حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی کمتری برخوردار می‌شود و هم کالاها به دلیل عدم وجود خدمات پس از فروش و قطعات و لوازم یدکی یکبار مصرف، با کیفیت پایین وارد کشور می‌شود. ضمن این که حقوق گمرکی بالا می‌تواند مانع دستیابی به برخی اهداف دیگر مانند عضویت در سازمان‌ها و مجامع تجاری بین‌المللی و منطقه‌ای شود و اقتصاد ملی را از بهره‌گیری از امتیازات این گونه سازمان‌ها و مجامع در دستیابی به بازار کشورهای عضو آن، محروم سازد. بنابراین تعرفه بالای واردات، چه از لحاظ درآمد مالیاتی و چه از لحاظ سیاست اقتصادی و حمایت از مصرف کننده داخلی توجیه اقتصادی ندارد (بنایی، ۱۳۸۲:

۲- بیکاری و توسعه نیافتگی مناطق مرزی

دومین عامل که از نظر پاسخ گویان بیشترین تأثیر را در قاچاق کالا دارد، عدم توسعه مناطق مرزی کشور و بیکاری در این مناطق است. گزارش توسعه انسانی به تفکیک استان‌های کشور در سال ۱۳۸۶ نیز این موضوع را تأیید می‌کند. بر اساس این گزارش، استان سیستان و بلوچستان، دارای کم‌ترین شاخص توسعه انسانی در سطح کشور بوده است که پس از آن استان‌های کردستان، آذربایجان غربی و خراسان شمالی به ترتیب در رتبه‌های دوم تا چهارم قرار دارند که همگی در مناطق مرزی واقع شده اند (تیلا، ۱۳۸۸: ۵). همان گونه که جدول شماره (۳) نشان می‌دهد اغلب استان‌های مرزی به لحاظ توسعه اقتصادی نیز جزو استان‌های «محروم» و «خیلی محروم» به حساب می‌آیند (علی پور، ۱۳۸۵: ۱۸۳).

جدول (۳): رتبه‌بندی استان‌ها به لحاظ میزان توسعه اقتصادی

رتبه استان	استان‌ها
خیلی محروم	ایلام، لرستان، هرمزگان، کهگیلویه و بویراحمد، بوشهر، کرمانشاه، سیستان و بلوچستان
محروم	خوزستان، کرمان، اردبیل، کردستان
در حال توسعه	مازندران، زنجان، آذربایجان، فارس، همدان، قم، گیلان، خراسان، سمنان، چهارمحال و بختیاری
توسعه یافته	مرکزی، آذربایجان شرقی، یزد
خیلی توسعه یافته	اصفهان، تهران

ماخذ: (علی پور، ۱۳۸۵: ۱۴۷)

کاهش میزان اشتغال در اقتصاد رسمی، هم توجیه کننده و هم علت افزایش نرخ اشتغال در اقتصاد غیر رسمی و قاچاق کالا است. افزایش عرضه نیروی کار و کاهش

تقاضا برای نیروی کار در بخش رسمی می‌تواند اشتغال در بخش غیر رسمی را افزایش دهد. به دلیل توسعه نیافتگی مناطق مرزی و بالا بودن میزان بیکاری تعداد زیادی از نیروهای بیکار روی به قاچاق کالا می‌آورند. متوسط میزان بیکاری در استان‌های مرزی اردبیل، بوشهر، خوزستان، سیستان و بلوچستان، کردستان، کرمانشاه، گلستان، گیلان و هرمزگان بالاتر از سطح متوسط کشور می‌باشد. البته میزان بیکاری در روستاهای مرزی از متوسط استان‌های مرزی نیز بالاتر است (مرکز آمار ایران: ۱۳۸۷: ۲۴). بیکاری یکی از عوامل اصلی گرایش به قاچاق کالا در مناطق مرزی است. مثلاً در استان هرمزگان حدود ۲۰۰ هزار نفر به «چترباز» معروف‌اند که کار اصلی آنها قاچاق کالا است (شکیبایی، ۱۳۷۸: ۱۶۳).

ضعف زیربنای تولیدی، شاخصه‌های پایین توسعه و تولید سرانه محدود، باعث شده است تا حتی درآمدهای محدود قاچاق خرده‌پا نیز برای بسیاری از مردم معنادار و قابل توجه باشد. میزان بیکاری در کشور در یک دهه اخیر به طور قابل ملاحظه‌ای بالا رفته و روند افزایشی داشته است. علاوه بر این، مناطق مرزی کشور، به ویژه مناطق مرزی جنوبی از میزان بیکاری بالاتر برخوردارند و جزو مناطق محروم کشور می‌باشند. نبود مشاغل مولد در مناطق مرزی، موجب شده است که جوانان حتی برای کسب درآمد اندک، به عامل و اجیر شدگان شبکه‌های قاچاق کالا تبدیل شوند، زیرا آنها خود سرمایه کافی برای کار ندارند.

شاید به همین دلیل است که اغلب مسئولان سیاسی استان‌های مرزی و دیگر استان‌ها، چندان حساسیتی در زمینه مبارزه با کالای قاچاق از خود نشان نمی‌دهند. آنها با این نظر که باید به مرزنشینان توجه شود و وضع معیشت آنها بهبود یابد، در مواردی اجازه می‌دهند تا خلاف مقررات و قوانین صادرات کشور عمل شود. در

واقع در مناطق مرزی، ما با یک در هم آمیختگی منافع سیاسی، امنیتی و نظامی با مسائل اقتصادی و قاچاق کالا مواجه هستیم.

۳- خطرپذیری پایین قاچاق کالا

۱. طبق نظر پاسخگویان پایین بودن خطر قاچاق کالا نیز یکی از عوامل اساسی در گسترش قاچاق می‌باشد. قاچاقچی به انگیزه‌های سودجویانه مبادرت به قاچاق می‌کند. از آنجایی که قاچاق، فعالیت غیر قانونی محسوب می‌شود، عامل آن همواره با خطر ناشی از کشف، مصادره یا مجازات از سوی نهادهای قانونی مواجه است. پایین بودن هزینه خطر قاچاق در مقایسه با فرار مالیاتی ناشی از قاچاق، انگیزه ارتکاب عمل غیر قانونی قاچاق را تقویت می‌کند. با بررسی و ارزیابی قوانین مربوط به قاچاق، رویکردهای قانونگذار در مبارزه با قاچاق کالا طی سال‌های مختلف طبق جدول (۴) استنتاج می‌گردد (احمدی، ۱۳۸۲: ۶۲).

جدول (۴): رویکردهای قانونی مقابله با قاچاق کالا در کشور

رویکرد	نوع مجازات				سال
	شلاق	حبس	جریمه	ضبط کالا	
کیفری	-	+	+	+	۱۳۰۷
کیفری	-	+	+	+	۱۳۱۲
کیفری	-	+	+	+	۱۳۵۳
کیفری	+	+	+	+	۱۳۷۳
اداری	-	-	-	+	۱۳۷۴
اداری	-	-	+	+	بهای کالا قاچاق ۱۰ میلیون ریال و کمتر
					بهای کالا قاچاق بیش از ۱۰ میلیون ریال

اطلاعات جدول فوق نشانگر آن است که تا قبل از سال ۱۳۷۴، مرتکبین قاچاق، مشمول انواع مجازات اعم از ضبط، جریمه، حبس و شلاق بوده‌اند. با تصویب قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز در سال ۱۳۷۴، جنبه کیفری جرم کاهش یافته و مرتکبین قاچاق تنها به پرداخت مجازات مالی محکوم شده‌اند. بر این اساس، به نظر می‌رسد پس از سال ۱۳۷۴، قانونگذار رویکرد جدیدی را در مبارزه با قاچاق کالا نسبت به سال‌های گذشته اعمال نموده و بیشتر از طریق مقابله اداری در صدد مبارزه با قاچاق کالا و ارز برآمده است. تغییر رویکرد قانونگذار، خطر ناشی از مجازات به صورت حبس و شلاق را برای مرتکبین قاچاق کاهش داده است.

از سوی دیگر گسترش مرزهای جغرافیایی اعم از زمینی و دریایی و سخت بودن کنترل مرزها، عدم وجود حاکمیت ملی منسجم طی سال‌های اخیر در عراق و افغانستان، خطر قاچاق کالا را پایین آورده و به گسترش قاچاق واردات و صادرات از این نواحی منجر شده است. در مرزهای شمالی کشور، قاچاق برخی از کالاهای یارانه‌ای نظیر آرد و نان و همچنین چوب و فرآورده‌های نفتی صورت می‌گیرد و انواع کالاها به صورت قاچاق وارد کشور می‌شود. در مرزهای پاکستان و ترکیه نیز قاچاق صادرات بیشتر در قالب فرآورده‌های نفتی صورت می‌گیرد و در مقابل کالایی نظیر پارچه، ظروف و لوازم آرایشی به شکل قاچاق وارد کشور می‌شود. همچنین عدم امکان نظارت دقیق و مؤثر بر شناورهای نواحی خلیج فارس و دریای عمان، خطر قاچاق کالا را کاهش داده، زمینه را برای فعالیت بیشتر قاچاقچیان مساعد کرده است. بر اساس آمار، تعداد ۲۳۰۰ شناور و لنج صیادی با ظرفیت ۱۰۰-۱۰ تن، بیش از ۲۶۰۰ شناور لنج باری با ظرفیت ۲۰-۳۰۰ تن و بیش از ۶۸۰۰ قایق صیادی در آب‌های نواحی جنوبی کشور فعالیت می‌کنند (سخنرانی جانشین ناجا در سومین

همایش قاچاق کالا). از آن جایی که نظارت سازمان بنادر و کشتیرانی عمدتاً بر روی کشتی‌های باری تجاری و مسافربری است، نظارت چندانی بر لنج‌ها و قایق‌های صیادی صورت نمی‌گیرد. بدین ترتیب امکان قاچاق کالا با حجم بالا توسط شناورهای مذکور نیز به وجود می‌آید.

۴- کنترل نامناسب مناطق آزاد و بازارچه‌های مرزی

۴-۱. مناطق آزاد: معمولاً وظیفه اصلی مناطق آزاد، صدور کالای تولید شده است. کشوری که از این اهرم استفاده می‌کند، اول اینکه باید در بخش‌هایی از اقتصاد خود به تولید کافی دست یافته باشد؛ دوم اینکه مناطقی را که دارای زیر ساخت‌های مناسب برای ایجاد منطقه آزاد هستند، انتخاب کند و سوم اینکه بدون دغدغه امنیتی، فرهنگی و سیاسی فقط به دنبال دست‌یابی به افق‌های بهتر در اقتصاد کشور باشد. متأسفانه مناطق آزاد در ایران به پیروی از سیاست‌های صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی با استفاده از سرمایه خارجی و با نگاهی به بیرون کشور حتی الگوبرداری ناشیانه از آن، در سال ۱۳۶۸ مقرر شد در سه منطقه کیش، قشم و چابهار که فاقد تاسیسات زیر بنایی بودند، با صرف میلیاردها دلار به منطقه آزاد تبدیل شوند (شادنیا، ۱۳۷۸: ۴۷).

براین اساس مناطق آزاد برخلاف اهداف قانونی، محور فعالیت‌های خود را به واردات هر چه بیشتر کالای مصرفی ساخته شده خارجی و انتقال آن توسط اقلیتی سرمایه‌دار با شناسنامه‌های متعلق به دیگران به عنوان کالای همراه مسافر معطوف می‌کند تا بتواند منابع مالی لازم را کسب کند. این طریق به ظاهر قانونی ولی ناصواب، تمام سیاست‌گذاری‌ها، برنامه‌ریزی‌ها و عملیات اجرایی مناطق مذکور را تحت الشعاع خود قرار می‌دهد.

طی سال‌های اخیر و پس از تبدیل شدن مناطق آزاد به مجرای واردات کالاهای تجملاتی و مصرفی، کارشناسان اقتصادی همواره نسبت به تبدیل نشدن این مناطق به دروازه صادرات کشور انتقاد کرده‌اند. در مقابل مسئولان مناطق آزاد، واردات از این مناطق را برای کسب درآمد و توسعه زیر ساخت‌ها، لازم دانسته و بر بی‌نیازی این مناطق از بودجه دولت، تاکید کرده‌اند. به طور کلی در رابطه با مناطق آزاد می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. تخصیص ندادن منابع درآمدی، متناسب با اهداف مناطق آزاد، یکی از عمده‌ترین مشکلات ساختاری عدم موفقیت این مناطق بوده است.
۲. نبود نظارت و کنترل سازمان گمرک بر واردات کالا به مناطق آزاد، زمینه افزایش قاچاق را فراهم می‌آورد.
۳. نبود سامانه مکانیزه در گمرکات ورودی به کشور و گمرکات مسافری به مناطق آزاد، راه سوءاستفاده از قانون را گشوده و موجب شده است که هر مسافر به جای استفاده از معافیت گمرکی برای ۸۰ دلار کالای مسافرتی آن هم یکبار در سال، ۴ بار از معافیت آن هم با حجم بالاتر از سقف تعیین شده استفاده کند.
۴. مناطق آزاد به ویژه قشم و چابهار به علت موقعیت جغرافیایی خود موجب نزدیکی مبادی تهیه کالای قاچاق (دبی، بندر خصب و...) به مکان‌های مصرف آن کالاها (تهران و شهرهای بزرگ) شده است و هزینه خطرپذیری قاچاقچیان را کاهش داده‌اند.
۵. حسابرسی مسئولانه تمام درآمدها و هزینه‌های پنهان و آشکار مناطق آزاد امری ضروری و الزامی است.

۶. مناطق آزاد، واردات کالاهای مشروط و بدون مجوز و کالاهای ممنوع را توسط دولت به داخل ممکن ساخته‌اند که این خود موجب افزایش قاچاق کالا می‌شود (شادینا، ۱۳۷۸: ۱۰۸).

۲-۴. بازارچه‌های مرزی

حدود ۵۰ بازارچه مرزی در کشور وجود دارد. طبق ماده ۱۱ قانون مقررات صادرات و واردات، مصوب ۱۳۷۲/۷/۴، دولت مجاز است با رعایت اولویت، با توجه به استعداد محلی، ضرورت اشتغال و توسعه روابط تجاری با کشور همسایه، بازارچه مرزی ایجاد کند. بازارچه مرزی زیر نظر بخشداری‌ها اداره می‌شود. در صادرات بازارچه مرزی به جای پیمان ارزی، تعهد کتبی اخذ می‌شود. واردات با ارائه فاکتور و بدون اسناد دیگر و واردات قبل از صادرات در بازارچه ممنوع است و بازارچه مرزی از معافیت حقوق و عوارض گمرکی برخوردار نیست. در قانون مزبور پیش‌بینی نشده است که اگر صادرکنندگان بازارچه‌های مرزی به تعهدات خود عمل نکنند چه اقدامی صورت گیرد. بازارچه‌ها که بایستی محلی برای تأمین معیشت افراد بومی باشند، عمدتاً در دست سرمایه‌داران خارج از منطقه بوده و افراد بومی در قالب واسطه نقش ایفا می‌کنند (فیروز جایی، ۱۳۸۴: ۵۲). سرمایه‌دار از تسهیلات بازارچه‌ها استفاده می‌کند و قاچاق در پوشش قانون صورت می‌پذیرد. به اعتقاد بسیاری از کارشناسان و تولیدکنندگان کشور، این بازارچه‌ها با هدف مبادله کالای مورد نیاز و محدود مرزنشینان تشکیل شد. اما در حال حاضر بازارچه‌ها به محلی برای واردات کالاهایی تبدیل شده‌اند که اساساً در روستاها و شهرهای مرزنشین کاربردی ندارند و عمدتاً در بازارهای شهرهای بزرگ مورد مصرف قرار می‌گیرند. به عبارت دیگر، بازارچه‌های مرزی که اصولاً با هدف تأمین نیازهای مرزنشینان تشکیل

شده‌اند، امروزه نه تنها متناسب با نیازهای مرز نشینان نیستند، بلکه در جهت مصرف شهرهای بزرگ قرار گرفته‌اند.

۵- یارانه‌ها

بر اساس یافته‌های میدانی، یارانه نیز یکی از عواملی مهمی است که در افزایش میزان قاچاق کالا در کشور مؤثر است. یارانه مبلغی است که دولت می‌پردازد تا تمام اقشار جامعه از حداقل امکانات رفاهی برخوردار شوند. از نظر عدالت اجتماعی همه افراد باید حداقل رفاه را داشته باشند و بتوانند نیازهای اولیه خود را برطرف کنند. بنابراین معمولاً برای کالاهای اساسی^۱ یارانه پرداخت می‌شود. دولت از پرداخت یارانه سه هدف را دنبال می‌کند که شامل تخصیص بهینه منابع، ثبات اقتصادی و توزیع عادلانه درآمدهاست.

سیستم یارانه‌ای موجود در اقتصاد ایران یکی از عوامل مؤثر در قاچاق کالا بوده است. این سیستم که از اوایل جنگ تحمیلی در ایران رایج شد، شامل یارانه‌های متعددی است که به مصرف کننده برای کالاهای اساسی داده می‌شود (قادری، ۱۳۸۴: ۴۱). اختلاف قیمت کالاهای داخلی نسبت به بازارهای خارجی به ویژه در مورد کالاهای یارانه‌ای همچون آرد، مواد سوختی و دارو، برخی از صاحبان سرمایه‌های کوچک را به قاچاق این کالا ترغیب می‌کند، زیرا این اختلاف قیمت‌ها سودآوری قاچاق کالاها را افزایش می‌دهد. در مواردی حتی ممکن است سودآوری قاچاق به حدی بالا باشد که خطر پذیری و مخاطرات قاچاق را تحت الشعاع قرار دهد.

۱. کالاهایی که برای رفع نیازهای اولیه شخص مورد استفاده قرار می‌گیرد مانند نان، انرژی، امکانات پزشکی و بهداشتی و...

یارانه‌های انرژی طی سال‌های اخیر، بخش اعظمی از هزینه‌های جاری دولت را به خود اختصاص داده‌اند. پرداخت یارانه و عدم افزایش قیمت‌های انرژی در سال‌های اخیر، منجر به شکاف میان قیمت‌های داخلی و جهانی آن شده است.

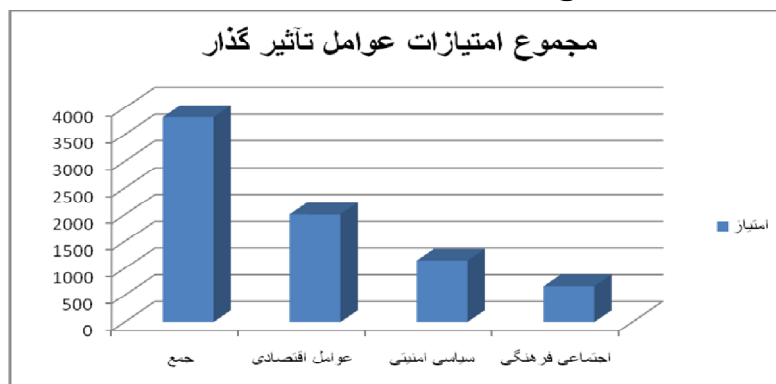
اخبار و آمار قاچاق سوخت در سال‌های اخیر، بسیار نگران کننده بوده است. آمارها نشان می‌دهد که قبل از هدفمند کردن یارانه‌ها و اجرای طرح تحول اقتصادی، بخش عمده‌ای از گازوئیل و بنزین به کشورهای همسایه قاچاق می‌شده است؛ اگر به قیمت بنزین و گازوئیل در کشورهای همسایه توجه کنیم دلیل اصلی این تجارت پرسود مشخص می‌شود. قیمت فروش بنزین سوپر در اواسط نوامبر ۲۰۰۸ (دی‌ماه ۱۳۸۷) در کشورهای افغانستان، ارمنستان، آذربایجان، پاکستان، ترکیه و امارات به ترتیب ۱۰۵، ۱۰۸، ۷۴، ۸۴، ۱۸۷، ۴۵ سنت در هر لیتر بوده است. این اختلاف قیمت نشانگر دلیل اصلی قاچاق سوخت به کشورهای همسایه است (سایت ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز کشور). اما بعد از اجرای طرح، بخش عظیمی از میزان قاچاق کاسته شده است. به طوری که رئیس پلیس ناجا، اسماعیل احمدی مقدم، در یک مصاحبه رسانه‌ای اعلام کرده است که پس از اجرای هدفمندی یارانه‌ها، قاچاق سوخت از ایران ۱۵ درصد کاهش یافته است. وی افزود قبل از اجرای هدفمندی یارانه‌ها، روزانه بین ۴ تا ۱۰ میلیون لیتر سوخت از کشور قاچاق می‌شده است.

می‌توان گفت متغیر یارانه‌ها دقیقاً نقشی متفاوت با سایر متغیرهای مورد مطالعه در این مقاله دارد، چون سایر متغیرها در افزایش میزان قاچاق ورودی به کشور نقش دارند، اما یارانه‌ها اساساً در افزایش قاچاق کالا از ایران به سایر کشورها نقش دارند. بنابراین با برداشتن یارانه‌ها، قاچاق تمام کالاهای مشمول آن به کشورهای اطراف از بین خواهد رفت، زیرا دیگر این کار برای قاچاقچیان مقرون به صرفه نخواهد بود. آمار رسمی در مورد میزان قاچاق کالاهای یارانه‌ای ایران به کشورهای همسایه

وجود ندارد، ولی این رقم (برای بنزین، آرد، دام زنده، گازوئیل و...) متجاوز از صدمیلیون دلار در سال است. به نظر می‌رسد در سال‌های گذشته نه تنها از میزان قاچاق کالاهای یارانه‌ای کاسته نشده است، بلکه بر شدت آن نیز افزوده شده است. با این توصیف، با اجرای کامل طرح هدفمند کردن یارانه‌ها، قاچاق کالاهای حمایتی به خارج از کشور متوقف خواهد شد و این مورد از لیست عوامل مؤثر بر قاچاق کالا در ایران حذف خواهد شد.

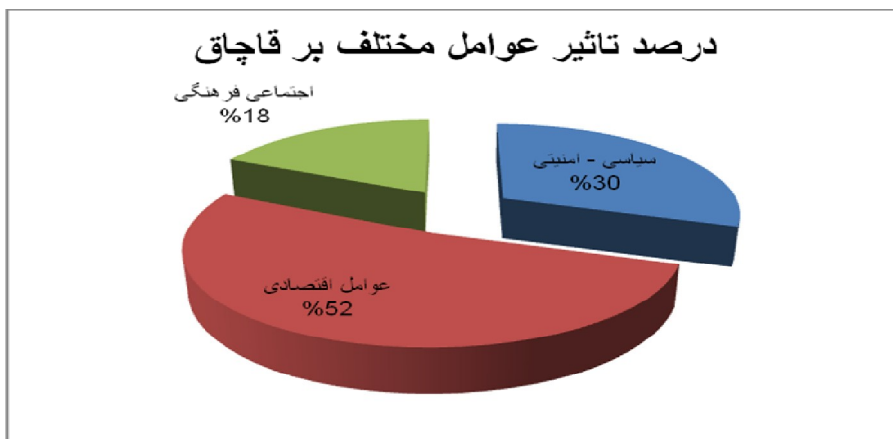
اثبات فرضیه تحقیق

با توجه به سه بعد اقتصادی، سیاسی - امنیتی و اجتماعی - فرهنگی از مجموع ۳۰ مؤلفه شناسایی شده نتایج زیر به دست آمده است:



در مجموع امتیازات از ۳۰ مؤلفه مورد مطالعه، ۳۸۲۳ امتیاز حاصل شد. مؤلفه‌های اقتصادی با مجموع امتیاز ۲۰۰۹ امتیاز (در مجموع ۱۵ مؤلفه از ۳۰ مؤلفه شناسایی شده) یعنی ۵۲.۵۵ درصد از مجموع کل را به خود اختصاص داده است. مؤلفه‌های سیاسی - امنیتی در مجموع با جمع ۱۱۴۷ امتیاز (مجموع ۱۱ مؤلفه از ۳۰ مؤلفه) ۳۰ درصد از مجموع امتیازات و در نهایت مؤلفه‌های اجتماعی - فرهنگی با مجموع ۶۶۷ امتیاز (۶ مؤلفه) ۱۸ درصد را به خود اختصاص داده‌اند. بنابراین مؤلفه‌های تأثیرگذار به ترتیب عبارت است از مؤلفه‌های اقتصادی، سیاسی - امنیتی و

مؤلفه‌های اجتماعی - فرهنگی. بنابراین تمامی این عوامل به نحوی تأثیر گذار هستند اما درجه و شدت هر کدام متفاوت است. در کل میان تمامی متغیرها به طور مجزا عوامل پنج گانه (تعرفه‌ها، بیکاری، توسعه نیافتگی مناطق مرزی، خطر پذیری پایین قاچاق، مناطق آزاد و یارانه‌ها) بیشترین تأثیر را بر میزان قاچاق داشته‌اند. البته با اجرای طرح تحول اقتصادی بخشی از قاچاق ناشی از یارانه‌ها در کشور کاهش می‌یابد.



نتیجه‌گیری و پیشنهادها

اساساً قاچاق پدیده‌ای یک علتی نیست بلکه محصول و پیامد مجموعه‌ای از عوامل اقتصادی، فرهنگی، سیاسی و اجتماعی است؛ بنابراین، کاهش قاچاق نیازمند برنامه‌ای همه جانبه است. به طور کلی می‌توان گفت مسئله قاچاق اجتناب ناپذیر بوده ولی قابل کنترل است. در دهه‌های گذشته مبارزه با قاچاق، توفیق چشم‌گیری نداشته است؛ زیرا عوامل متعددی باعث شده است تا روش‌های پیشین مبارزه با قاچاق سودمند نباشند. هرچند به قول جرم‌شناسان هیچ‌گاه جرم صفر نمی‌شود، با این همه می‌توان با شناخت عوامل اصلی، میزان آن را کاهش داد. به هر روی با توجه به یافته‌های این پژوهش به نتایج و پیشنهادهای زیر اشاره می‌شود:

۱. بسیاری از مناطق مرزی کشور، فاقد زیر ساخت‌های اقتصادی مناسب و امکانات فنی، صنعتی و کشاورزی کافی هستند و بین شاخص‌های توسعه در این مناطق با مرکز کشور اختلافات فاحشی وجود دارد. برای اصلاح این وضع، دولت می‌تواند بخشی از اعتباراتی که صرف مبارزه فیزیکی و غیر اصولی با قاچاق کالا می‌شود، با سرمایه‌گذاری در بخش‌های مولد ضمن ایجاد اشتغال، در جهت شکوفایی، عمران و آبادانی این مناطق اقدام کند و مانع گسترش بیش از پیش قاچاق کالا شود. به عبارت دیگر تغییر تاکتیک از مبارزه فیزیکی به توسعه مداری در این مناطق.
۲. یکی دیگر از نتایج مهم تحقیق این است که قاچاق با انگیزه فرار از محدودیت‌های تعرفه‌ای موجود در نظام تجاری کشور انجام می‌پذیرد که این امر درآمدهای دولت را کاهش می‌دهد. کاهش درآمدهای دولت با تحمیل آثار منفی بر نظام تخصیص منابع، از یک سو کمیت و کیفیت عرضه کالاها و خدمات عمومی را در جامعه کاهش می‌دهد و از سوی دیگر انجام سرمایه‌گذاری‌های مولد از سوی دولت را محدود می‌سازد و تهدید اقتصادی کشور را فراهم می‌کند. بنابراین دولت باید در میزان و نحوه تعرفه‌ها بازبینی مجدد کند تا از یک طرف مانع از قاچاق عمده کالا به کشور شود و از طرف دیگر درآمدهای اقتصادی دولت به نحو مناسب‌تری تأمین شود.
۳. هزینه‌های قاچاق کالا در کشور نسبتاً پایین است، به ویژه پس از سال ۱۳۸۴ خطر پذیری قاچاق کالا در کشور کاهش یافته است. بالا بردن هزینه قاچاق از دیگر راهکارهای اساسی در جهت کاهش قاچاق کالا در ایران محسوب می‌شود. بنابراین دولت با ایجاد سازوکارهای گوناگون و

اعمال تعزیری و قضایی سنگین برای مجرمان می‌تواند به کاهش این پدیده کمک کند. تشدید مقررات و نظارت صحیح و دقیق بر شبکه‌های ترانزیتی و نقاط قاچاق خیز کشور از جمله این اقدامات است که با نظام‌مندی دقیق می‌تواند شبکه‌های سنتی ترانزیت قاچاق را به مسیرهای درآمدزا، امن و مناسب تبدیل سازد.

۴. بازبینی در نظام یارانه‌ای کشور، از دیگر اقدام‌های لازم، جهت کاهش میزان قاچاق خواهد بود. این امر با اجرای طرح تحول اقتصادی کشور محقق می‌شود. طبق نظر دبیر ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز ریاست جمهوری در سال ۱۳۸۸ «عمده‌ترین کالاهایی که در کشور قاچاق می‌شوند ۲۸ قلم است که ۱۲ قلم آن جزو کالاهای یارانه‌ای است».

۵. مناطق آزاد کشور امروزه مدخلی برای ورود کالاهای غیر قانونی و قاچاق به داخل کشور هستند. متأسفانه در این مناطق سازوکار مشخصی جهت ورود یا خروج کالا و مسافر وجود ندارد. بنابراین با ایجاد یک سیستم و مکانیسم واحد در این مناطق باید به نحوه ورود و خروج کالا اشراف داشت، زیرا این مناطق صرفاً مدخلی ورودی برای کالاهای خارجی به کشور بوده و در امر صادرات سهم ناچیزی دارند.

۶. در زمینه بازارچه‌های مرزی دولت باید با اقدام مناسب، ضمن تسهیلات جدید برای مردم بومی این مناطق در جهت کنترل و بازپس‌گیری این بازارچه‌ها توسط سرمایه‌داران و سودجویان اقدام کند.

۱. ابریشمچی و دیگران (۱۳۸۶). "واکنش متقارن اقتصاد زیر زمینی به تغییرات مالیات" مجله تحقیقات اقتصادی شماره ۷۹.
۲. احمدی، عبدالله (۱۳۸۲). جرم قاچاق یا آناتومی اقتصادی. نشر میزان.
۳. بنایی، رضا (۱۳۸۲). هزار سؤال گمرکی و بازرگانی و پاسخ آن، چاپ پنجم، انتشارات شرکت چاپ و نشر بازرگانی، وابسته به مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
۴. بیابانی، غلامحسین و نادعلی سلطانی (۱۳۸۶). قاچاق کالا شامل پرسش و پاسخ؛ شگردها و اصلاحات، انتشارات کارگاه.
۵. تیلا، محمود (۱۳۸۸). "سطح نابرابری توسعه استان‌های مرزی کشور". فصلنامه شرتو. دوشنبه ۵ مرداد ۱۳۸۸.
۶. حاجی نژاد، علی (۱۳۷۹). "همایش ملی بررسی پدیده قاچاق کالا و راه‌های پیشگیری آن" (سومین همایش قاچاق کالا) تهران: دانشگاه تربیت مدرس.
۷. خلعتبری، فیروزه (۱۳۶۹). "اقتصاد زیرزمینی" مجله رونق، سال اول، شماره ۱.
۸. دهخدا، علی اکبر (۱۳۳۹). لغت نامه دهخدا ذیل واژه قاچاق. بی نا.
۹. سایت ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز ریاست جمهوری.
۱۰. شادنیا، هوشنگ (۱۳۷۸). مجموعه مقالات سومین همایش ملی بررسی پدیده قاچاق کالا و راه‌های پیشگیری از آن، اداره کل مبارزه با قاچاق کالا ناجا، پژوهشکده اقتصاد مدرس.

۱۱. شکیبایی، علیرضا و علی محمد احمدی (۱۳۷۸). قاچاق کالا، علل، آثار و شاخص‌های اندازه‌گیری آن. مجموعه مقالات سومین همایش ملی بررسی پدیده قاچاق کالا و راه‌های پیشگیری از آن، اداره کل مبارزه با قاچاق کالا ناجا. پژوهشکده اقتصاد مدرس.
۱۲. عرب مازار یزدی، علی (۱۳۸۰). "اقتصاد سیاه" رساله دکتری. دانشگاه علامه، دانشکده اقتصاد.
۱۳. علی پور، عباس (۱۳۸۵). "بررسی موانع تمرکز زدایی در ایران" پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم و تحقیقات.
۱۴. فیروز جایی، مختار (۱۳۸۴). قاچاق کالا و ارز. نشر قانون.
۱۵. قادری، سید فرید و دیگران (۱۳۸۴). "بررسی تأثیر یارانه مستقیم بر شاخص‌های کلان اقتصادی" نشریه دانشکده فنی، جلد ۳۹ چهارم آبان ۱۳۸۴.
۱۶. مداح، مجید (۱۳۸۴). "بررسی اقتصادی قاچاق در ایران" رساله دکتری، دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه.
۱۷. مرکز آمار ایران (۱۳۸۶)، سالنامه آماری.
۱۸. معین، محمد (۱۳۸۳). فرهنگ فارسی معین ذیل واژه قاچاق. (بی نا).

انگلیسی

- J. Bhagwati and B. Hanson, "A Theoretical Analysis of Smuggling", *Quarterly Journal of Economics*, Vol.87, (1973), pp.172-187.
- J. Bhagwati and T.N. Srinivasan, An Alternative Proof of Bhagwati Hansen Results on Smuggling and Welford, *Illegal Transactions in International Trade*, (LTO. Oxford, 1974), pp.23-26.