

سد نفوذ قاجاق کالا: از واقعیت تا رؤیا (پژوهش میدانی در محدوده استان هرمزگان)^(۱)

چکیده

شناخت ساخت و کار (مکانیزم) قاجاق کالا، علل شکل گیری، ابعاد و آینده این پدیده برای اقتصاد ملی حیاتی است؛ اما تاکنون در کشور ما در سطح دانشگاهی مورد توجه جدی نبوده است. این پژوهش به عنوان گامی کوچک بدون ورود یا توقف در مباحث ضروری مفهومی و در عین حال برای پرهیز از کلی گویی، تلاش کرده است تا قاجاق و شکل های مبارزه کنونی با آن به ویژه دلایل ناکارایی شیوه های جاری مقابله دولت ایران با این پدیده را در مقیاس استان هرمزگان، با نگرشی تحلیلی به نقد کشد.

چند عنوان پایه ای این پژوهش عبارت است از:

بررسی اجمالی کارکرد کلان و ملی استان هرمزگان در قاجاق کالا؛

ارایه شواهد کم نتیجه بودن مبارزه با این پدیده گسترده و مستمر مرزی؛

دسته بندی دلایل ناکارایی مبارزه با آن؛

و در نهایت جمع بندی و نتیجه گیری.

کلید واژه ها: قاجاق کالا، استان هرمزگان، شبکه های تضمینی قاجاق، جغرافیای قاجاق، بنادر آزاد.

مقدمه

در فاصله سال های ۱۳۳۴ تا ۱۳۷۵، سه موج پرتوان، زمینه و بستر افزایش مصرف

ملی و به ویژه منطقه ای (ساحل خلیج فارس) را برای تقاضای کالاهای مصرفی خارجی

۱. بین سال‌های ۱۳۳۴ تا ۱۳۴۶، میانگین سالانه درآمد ارزی ایران بالغ بر ۱۷ درصد درآمد ملی بوده است. در حالی که از نظر اقتصاددانان توسعه، این پدیدار بایستی به منزله راه رسیدن به بهشت دنیوی تلقی شود (زیرا چنانچه تنها ۱۲ درصد درآمد ملی متکی به پس‌انداز و درآمد ارزی باشد، رشد و توسعه اقتصادی بی‌وقفه کفایت می‌کند) اما این موقعیت ممتاز، نه تنها به عنوان موتور رشد و توسعه قرار نگرفت، بلکه تا ۱۳۳۹، کشور ورشکسته بود (کاتوزیان، ۱۳۶۸، ۹۳). علت چه بود؟!

تنها در فاصله ۱۳۳۳ تا ۱۳۳۸، واردات کالا به شش برابر رسید. در واقع پیامدهای ناشی از اجرای طرح‌های کلان نظامی در دهه ۱۳۳۰ بستر ممتازی را برای رشد هزینه‌های دولتی و مصرف ملی مهیا کرد. این رشد هزینه‌ها به ویژه در شبکه نظامی- اداری مشهود بود.

۲. آثار موج دوم گسترده‌تر بود؛ انفجار درآمدهای ملی ناشی از صادرات نفت از ۱۳۵۲، علاوه بر گسترش بیش از پیش شبکه نظامی- بوروکراتیک، باعث افزایش شکفت‌انگیز مصرف ملی به ویژه بالا رفتن تقاضای ملی برای مصرف کالاهای خارجی شد؛ چنان که ارزش واردات کالا از ۵۶۱ میلیون دلار در ۱۳۴۱ به ۱۸۴۰۰ میلیون دلار در ۱۳۶۵ رسید؛ یعنی افزایشی در حدود ۳۲/۷ برابر. این در حالی بود که ۹۸ درصد صادرات به فروش نفت خام اختصاص داشت و تنها ۲ درصد آن به صادرات کالاهای غیر نفتی مرتبط بود (کاتوزیان، ۱۳۶۸، ۲۵۶).

جدول ۱ مقایسه میزان صادرات و واردات در ایران- سالهای ۵۶-۱۳۴۱ (میلیون دلار)

سال	۱۳۴۱	۱۳۵۶
صادرات	۶۰۸	۲۴۰۲۰
واردات	۵۶	۱۸۴۰۰

۳. اما آثار موج سوم یعنی دگرگونی بزرگ در الگوی مصرف ملی در دهه ۱۳۷۰ باعث همه‌گیری مصرف کالاهای خارجی در کشور شد. در واقع از سال ۱۳۶۸، پس از پایان جنگ تحمیلی موج جدید مصرف کالاهای خارجی به صورت فراگیر درآمد. کیش، قشم، چابهار و در مرحله‌های بعد، بازارچه‌های مرزی، به صورت نمادهایی از این موج بزرگ مصرفی، جلوه‌گر شدند. نتیجه این شد که، تقریباً هیچ قشر و طبقه‌ای از هجوم

مصرف‌گرایی در امان نمانده است. در حالی که موج نخست، بیشتر بندر-شهرهای ساحل شمالی خلیج فارس را تحت تأثیر قرار داد. فضای جغرافیای موج دوم و به ویژه موج سوم در مقیاس کشوری و ملی بود. سرعت این رویدادها و پیامدهای ناشی از آن به حدی بوده است که بازار شهر- بندرهای ساحل شمالی خلیج فارس از جمله بندرعباس، ماهشهر، بوشهر، مناطق آزاد و حتی سازه‌های بنیادین اقتصاد ملی، توان هضم و پذیرش تقاضای رشد یابنده برای مصرف کالاهای خارجی را نداشته‌اند و نتوانسته‌اند پاسخگوی فعال و مناسبی برای آن باشند.

نتیجه آنکه مهاجرین بیکار، کم سواد، بدون تخصص و دانش تجاری و تولیدی، کم سرمایه یا بدون سرمایه، از یک طرف و نبود خط مشی و جهت‌گیری شفاف اقتصادی در مقیاس ملی از سوی دیگر، از جمله ناهماهنگی و برخورد چندگانه بازار، دست به دست هم داده‌اند، تا سیل عظیم نیروی کار ملی را به سوی بندر شهرها و قاچاق کالا و مواد هدایت نمایند.

تقاضای جامعه برای کالاهای وارداتی، تبلیغات گسترده صدا و سیما و سایر رسانه‌ها، برپایی نمایشگاه‌های قشم، کیش و بندرعباس، نیروی کار مهاجر متقاضی شغل در بندرها، سرمایه‌های کلان بازار تهران و سایر کلان شهرها، به موازات سودهای بادآورده ناشی از فروش این کالاهای سرمایه‌های ملی را به سوی نوعی سرمایه‌داری کمپرادر (دلالت) و دنباله طبیعی آن یعنی قاچاق کالا هدایت نمود.

در این میان، با وجود تلاش دولت برای جلوگیری از قاچاق کالا که باعث هدر رفتن انبوهی از توان‌ها، سرمایه‌ها و به ویژه تلفات زیاد نیروی انسانی بوده است، موتور قاچاق هیچ‌گاه خاموش نشده و روند آن همواره استمرار داشته است. دلیل این ناتوانی در کجا است؟! این پژوهش در صدد بررسی ابعاد مختلف این پرسش و در حد توان تهیه پاسخی مناسب برای آن است.

روش پژوهش

تکیه‌گاه پایه‌ای این پژوهش، مطالعه میدانی در سطح استان هرمزگان بوه است. در واقع این مقاله بخشی از چند طرح تحقیقاتی است که در فاصله سال‌های ۸۰-۱۳۷۹ در استان‌های خوزستان بوشهر و هرمزگان صورت گرفته است.

علاوه بر مطالعه میدانی از روش‌های زیر نیز مورد استفاده شده است:

۱. بررسی اسناد و گزارش‌های استانداری‌های ساحل شمال خلیج فارس؛
۲. نظرخواهی و مصاحبه با کارشناسان استانداری و فرمانداری‌های استان هرمزگان و دیگر استانهای ساحلی شمالی خلیج فارس؛
۳. تکمیل پرسشنامه و نظرخواهی از مغازه‌های فروش لوازم خارجی در سطح شهر کرج در ماه‌های بهمن و اسفند ۱۳۷۸.

هرمزگان: قاچاقگاه ملی

در حالی که مرزهای دریایی خلیج فارس و دریای عمان، نقش محوری را در قاچاق کالا به عهده دارند، استان هرمزگان به عنوان بخش میانی چهار استان ساحلی خلیج فارس و دریای عمان، قطب و محور این پدیده بوده است. چند عامل جغرافیایی در تبدیل این استان به قاچاقگاه ملی نقش اصلی را بر عهده داشته‌اند:

۱. مسافت طولانی بین بنادر دریایی خوزستان و بوشهر با قطب‌های اصلی واردات کالاها یعنی دبی، جبل‌علی، خصب، رأس‌الخیمه و برعکس فاصله نزدیک بنادر استان هرمزگان به ویژه بندر عباس با این مراکز، نخستین عامل برتری سواحل هرمزگان در این ارتباط است. به عنوان نمونه، فاصله دریایی بوشهر و دلووار تا دبی ۷۲ ساعت است و برای بندر عباس ۱۲ ساعت و با استفاده از قایق‌های تندرو، این فاصله حداکثر ۳-۴ ساعت پیموده می‌شود (کریمی‌پور، ۱۳۸۰، ۱۱).

۲. بن بست بودن جغرافیایی بوشهر و ضعف فرهنگ قاچاق در خوزستان به دلیل تراکم فعالیت‌های صنعتی و برعکس جاافتادن فرهنگ بازرگانی و قاچاق در استان هرمزگان، نقش دوم را در این ارتباط ایفا می‌کند.

۳. ضعف بازار تجاری کویت و نا امن شدن آن پس از جنگ خلیج فارس که بازار اصلی کالاهای قاچاق به بوشهر و خوزستان است، زمینه‌های جذابیت بیشتر بازارهای خارجی نزدیک سواحل هرمزگان یعنی دبی و جبل‌علی شده است.

۴. قرار گرفتن مناطق و بنادر آزاد کیش، قشم و بندرعباس در محدوده سیاسی استان هرمزگان، کشش و جاذبه این استان را برای جذب جمعیت و سرمایه‌ها بیش از پیش

این عوامل در تحرکات مبادلات تجاری- بازرگانی رسمی و غیر رسمی در سواحل استان هرمزگان، از بندر لنگه تا میناب و برتری کارکرد این ساحل نسبت به سایر مرزهای کشور، تأثیر تعیین کننده‌ای داشته است.

نتایج مبارزه با قاچاق کالا

تنها در استان هرمزگان طی سال‌های ۷۳-۱۳۷۰، بیش از ۷۰۰۰۰ نفر توسط نیروی انتظامی در ارتباط با حمل و نقل کالای قاچاق دستگیر شده‌اند. (استانداری هرمزگان، ۱۰، ۱۳۷۴-۷) همچنین در فاصله سالهای ۷۳-۱۳۶۴، جمع پرونده‌های متشکله در دادرهای این استان ۳۹۷۸۴ پرونده بوده است. تعداد این پرونده‌ها هرساله رو به افزایش بوده است، به نحوی که از ۷۰۵ پرونده در سال ۱۳۶۴ به ۱۵۲۴۹ پرونده در سال ۱۳۷۳ رسیده است (کریمی پور، ۱۳۸۰، ۱۲).

تعداد پرونده‌های قاچاق در سطح کشور تنها در سال ۱۳۷۴، ۲۸۸۲۹ فقره و ارزش ریالی کالاهای ضبط شده ۱۵۵/۶۳۶/۴۸۶/۸۲۳ ریال، تخمین زده شده است. تعداد این پرونده‌ها در سال ۱۳۷۵ به ۳۲۴۷۴ فقره و ارزش ریالی تخمین آن به ۳۱۱/۱۳۷/۱۵۸/۴۳۵ ریال، بوده است. این پرونده‌ها در سه ماهه اول سال ۱۳۷۸ به ۱۶۳۰۰ فقره رسید (کریمی پور، ۱۳۸۰، ۱۳). این در حالی است که تعداد جلسات کمیسیون مبارزه با قاچاق کالا و ارز در استان هرمزگان تنها در شش ماهه نخست سال ۱۳۷۸، یعنی تا پایان مهرماه همان سال، ۴۰ جلسه بوده است. با وجود این در بهترین شرایط، تنها کمتر از ۱۰ درصد کالاهای قاچاق کشف می‌شوند. به عنوان نمونه در حالی که حدود ۵۰ درصد کل کشفیات قاچاق مرتبط با کالاهای دخانی است، اما فقط کمتر از ۷ درصد کل سیگارهای قاچاق کشف می‌شوند. در مجموع این پرسش اساسی مطرح است که چرا با وجود صرف هزینه‌های کلان، تلفات زیاد نیروی انسانی و در نتیجه کمک به تشدید واگرایی جمعیت سواحل و بنادر جنوب، صرف ماهها وقت، هزاران ساعت جلسه و تشکیل دهها ستاد اجرایی تنظیم و تغییر قوانین و مقررات ویژه، تصویب قانون تعزیرات و تأسیس دادرهای ویژه، محکومیت و به زندان رفتن دهها هزار نفر و ایجاد زمینه‌های گسترش فضای بدبینی‌ها، کند شدن حرکت شبکه حمل و نقل ترانزیتی به آسیای میانه و قفقاز و نارضایتی رانندگان و مسافران و هتک حرمت شهروندان و... هنوز قاچاق کالا به حیات خود ادامه می‌دهد و روندگی آن همواره فزاینده بوده است. راز و رمز استمرار این پدیده در چیست؟!

دسته‌بندی دلایل ناکارایی مبارزه با قاچاق کالا

هشت گروه از عوامل در نظامی ویژه شکل گرفته‌اند، تا چرخه قاچاق را در مسیری پایدار قرار دهند. مسیری که با روندهای کنونی، پایانی برای آن قابل تصور نیست:

۱. ساختار اقتصاد ملی

الگوی رایج مصرف ملی که مبتنی بر تجمل‌گرایی و شیفتگی نسبت به کالاهای خارجی است، بدنه بزرگ تقاضای ملی را نسبت به مصرف این کالاها شکل داده است. این بدنه در حالی شکل گرفته است که ارزش بین‌المللی ریال در پایین‌ترین سطح خود قرار دارد. در واقع از تراکم و تعامل عواملی چون تفاوت قیمت کالاها در دو سوی آبهای خلیج فارس به موازات سطح نازل ارزش ریال، توانایی تأخیر دولت‌ها در جذب و هدایت نقدینگی، الگوی مصرف مبتنی بر کشش به سوی کالاهای خارجی و گرانی و ضعف کالاهای تولیدی داخلی به همراه سودجویی صاحبان سرمایه و تمایل آنها برای افزایش سریع درآمد بدون در نظر گرفتن منافع ملی و نابسامانی در مقررات صادرات و واردات، نرخ بالای بیکاری و استمرار عملکرد نمایشگاهی مناطق و بنادر آزاد، چرخه‌ای عظیم شکل داده است که به عنوان روند و مکانیزم عادی و طبیعی به حرکت بدون وقفه خود در جهت منافع سرمایه داری کمپرادر و بازار ادامه می‌دهد.

در همین ارتباط، طیف گسترده‌ای از مشاغل شامل، قایق و لنج داران، چتر بازان و کوله‌باری‌ها، کسبه و حامیان مالی و سرمایه‌ای آنها در داخل و خارج از کشور و شرکتهای بازرگانی داخلی و خارجی، مأموران برخی نهادها و اداره‌های دولتی، اساس یا بخش بزرگی از معیشت خود را بر پایه گردش مستمر چرخه واردات کالاهای قاچاق و عرضه آن به مشتریان دور و نزدیک قرار داده‌اند.

۲. گستردگی فضای عملیات

مرزهای ایران در دریا‌های جنوب از دهانه فاو تا خلیج گواتر به خط مستقیم حدود ۲۰۴۳ کیلومتر است (سالنامه آماری کشور، ۱۳۷۵). اما با در نظر گرفتن تضاریس و حاشیه پیرامونی جزیره‌ها، طول این مرز حداقل دو برابر رقم مذکور است، چنان که تنها مرز دریایی استان هرمزگان با در نظر گرفتن ساحل جزیره‌های استان، حدود ۱۴۴۰ کیلومتر است. استان هرمزگان در این محور با ۹ دولت و ۶ بازار بزرگ منطقه‌ای همجوار

است (کریمی پور، ۱۳۸۰). تنها بازار جبل علی تا سال ۱۹۸۸ به ۱۳۱ کشور کالا صادر کرده است. (Dubai, external trade statistics for the years, 1988). ویژگی محیط دریایی و افزایش قدرت مانور در آن نسبت به خشکی و تعداد خورهای مجاز و غیر مجاز به عنوان پایانه‌ها و باراندازهای کالاهای قاچاق، امکان کنترل و مراقبت انتظامی را در این محیط بسیار مشکل می‌کند. در استان هرمزگان علاوه بر ساحل طولانی، حداقل ۸۴ خور غیر مجاز به عنوان بارانداز کالاهای قاچاق می‌توانند مورد استفاده قرار گیرند. برخی از نقاط و خورهایی که در استان مورد بهره‌برداری قاچاقچیان بوده‌اند، به شرح زیر است:

الف - بندرعباس

روستای خرگی، روستای کولغان، خور یک شبه (بین ناخدا و کولغان)، محله نخل ناخدا، گلشهر جنوبی، پشت پارک صدف، محله خواجه عطا، محله نای بند، جنب شیلات، محله سیم بالا، جنب استانداری و فرمانداری، محله پشت شهر، محله حسین آباد، جنب هتل هما، محله سورو، روستای خون سرخ، ساحل جنب توانیر، روستای ستانو، روستای گچین، روستای پل و بندر خمیر.

ب - قشم

روستای رمچاه، روستای دیرستان، روستای ریگو، روستای سوزا، روستای مسن، روستای نقاشه، روستای صلخ، ساحل شهر قشم، روستای شیب دراز، روستای دستکوه، باسعیدو، روستای کاتی، جزیره هنگام، لافت، جزیره لارک و جزیره هرمز.

ج - میناب

بندر تیاب، بندر کلاهی، بندر کرگان، روستای کوهستک، بندر سیرک و روستای کرتان.

د - جاسک

روستای بنچی، روستای گوان، روستای گنان، ساحل شهر جاسک، روستای کرتی و روستای گوک سر.

بندر لنگه

روستای کنج، روستای سایه خوش، روستای چمیران، بندر کنگ، روستای گشه، روستای شناس، روستای دیوان، روستای مغوبه، بندر حسنیه، بندر چارک، بندر مقام،

روستای گرز، روستای کلات، روستای چپرویه، روستای شیوه و روستای تبن.

باید در نظر داشت که این ساحلها و خورها تنها باراندازهای شناخته شده و مشهورند و فقط حدود ۰/۲۵ باراندازهای اتفاقی و ساحلی را تشکیل می‌دهند. در واقع اسکله‌های اصلی قاجاق در اختیار شبکه‌های سازمان یافته‌تر و با نفوذتری است که خود پژوهش جداگانه‌ای را می‌طلبد.

در این گستره عظیم عملیاتی، تعداد و قدرت مانور ناوگان قاجاقچیان قابل قیاس با گارد دریایی نیروی انتظامی نیست. تنها تا سال ۱۳۷۵، حداقل ۱۰۰۰ فروند قایق در بندر عباس، قشم و میناب به کار قاجاق اشتغال داشته‌اند. که ۴۰۰ فروند به صورت شبانه‌روزی و در چهار مرحله صبح، ظهر، غروب و نیمه شب اقدام به ورود کالا به بندر عباس می‌کردند. این تعداد در قشم نیز به حدود ۴۰۰ فروند می‌رسد، که تنها ۱۰۰ فروند آن روزی دو بار به امارات رفته و سیگار و دیگر کالاها را وارد می‌کنند. در منطقه میناب تا جاسک نیز حدود ۱۵۰ فروند، کار حمل‌ونقل این کالاها را به عهده دارند.

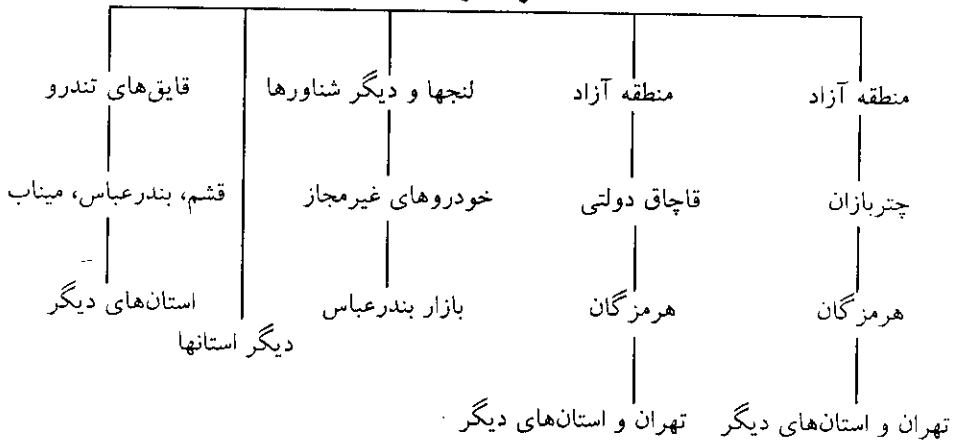
این در حالیست که امکانات نیروی انتظامی در قبال این ناوگان عظیم ناچیز و قدرت مانور آن اندک است. به عنوان نمونه کهنه و فرسوده بودن شناورها، تعداد کم آنها، امکانات ناچیز رفاهی پاسگاهها از حیث دستگاہهای تهویه برای مقابله با گرما و رطوبت حداقل ۳۰۰ روزه، آب شیرین، حمام، غذا، آسایشگاه، حتی برق و وسایل نقلیه، به موازات نداشتن آموزشها و وسایل تخصصی و جابجایی دایمی نیروها و در نتیجه آشنایی اندک آنها نسبت به محیط، باعث نبود توازن بین گارد دریایی و قاجاقچیان می‌شود (مصاحبه با کارشناسان استانداری هرمزگان، تابستان ۱۳۷۹).

حتی در سالهای ۸۳-۱۳۷۹ اعتباراتی که در اختیار نیروهای انتظامی قرار گرفته است، به اندازه رفع کمبودها نیست و نسبت ناوگان قاجاقچیان به ناوگان نیروی انتظامی در حال افزایش است.

۳. سیستم روان و کارآمد قاجاق

سرمایه‌داران کلان تهرانی، کلان شهرها و بیش از ۱۰۰۰۰ شرکت بازرگانی با سرمایه ایرانیان در امارات، گردانندگان اصلی سیستم قاجاق هستند. (مصاحبه با فرماندار جاسک، ۱۳۷۹) موتور و بدنه اصلی این نظام روان، کارآمد و قدرتمند را شرکت‌های تضمینی تشکیل می‌دهند. شکل زیر کارکرد عمومی و کلی این شبکه را مشخص می‌کند:

امارات و عمان



سرن شبکه‌های تضمینی از امارات، تهران و کلان شهرهای کشور، کار هدایت این چرخه را به عهده دارند. گردش کار این چرخه، ماهرانه و در عین حال بدون توقف است. بدین ترتیب که بعد از خریدهای کلان به منظور وارد کردن آن به کشور به یکی از شبکه‌های تضمینی مراجعه و این شبکه‌ها با دریافت سودی مشخص، کالا را از به اصطلاح تاجر خریداری و در قبال آن چک تضمینی معادل ارزش کل جنس به اضافه سود توافق شده در اختیار بازرگان عمده قرار می‌دهند تا پس از تحویل در تهران و بازپس گرفتن چک تضمینی و دریافت ۱۰ الی ۲۰ درصد سود بیشتر، همان جنس را به بازرگان یا صاحب اصلی بفروشند.

شبکه‌های تضمینی دارای سیستمی کارآمد، فعال و بزرگ هستند. این شبکه‌ها دارای نماینده یا عواملی در داخل و خارج می‌باشند و تعدادی واسطه، دلال، قایقدار، راننده با انواع خودرو، انبار و ... در اختیار دارند. پیش از ورود کالا نیز هماهنگی با شناورها و تأسیسات مرزی صورت می‌گیرد. در این سیستم چتربازان و کوله‌باری‌ها که پرخطرترین نقش را به عهده دارند در شمار افراد تنگدست و مستأصل جامعه‌اند.

به عنوان نمونه در پی فرمان ۲۲ بهمن ۱۳۷۳ رهبری در خصوص آزادی کلیه مجرمین با جریمه کمتر از یک میلیون تومان که شاکی خصوصی نداشتند، از ۴۵۰۰ زندانی ندامتگاه مرکزی بندرعباس، ۲۵۰۰ نفر شامل این عفو شدند (مصاحبه با کارشناسان استانداری هرمزگان، مرداد ماه ۱۳۷۹ در بندرعباس). در این چرخه اغلب افراد گروه اول

۴. دستگاه‌های دولتی و قاچاق

بخش عمومی شامل نهادها و دستگاه‌های دولتی، مناطق آزاد، گمرک‌ها و دستگاه‌های قضایی به صورت مستقیم یا غیر مستقیم در قاچاق یا پخش کالا به شکل‌های زیر نقش دارند:

الف- مناطق آزاد با نقش تقریباً مطلق نمایشگاهی و فروشگاهی، از یک سو موجب تشویق درون و برون منطقه‌ای تقاضا شده و بیکاران را به سوی مشارکت در قاچاق می‌کشاند و از سوی دیگر خود یکی از کانونها و قطب‌های بزرگ برای واردات کالا به داخل کشور و به ویژه انبار کالا و قاچاق تدریجی آن در صورت‌های مختلف‌اند.

ب- بخش بزرگی از کالاهایی که در سطح شهرها و مغازه‌ها به فروش می‌رسد، به صورت رسمی از جمله در شکل‌های زیر وارد شده‌اند:

– کالاهای مسافران پروازهای خارجی؛

– کالاهای کشف شده توسط نیروی انتظامی که پس از سیر قانونی وارد شبکه بازار می‌شوند؛

– کالاهایی که توسط تعاونی‌های مرزنشین و بازارچه‌های مرزی و خدمه شناورهای مجاز به صورت قانونی وارد شده و عرضه می‌شوند؛

– کالاهای سنگین و پرحجم مانند یخچال، فریزر، کولر، لباس‌شویی و ... که توسط شبکه‌های رسمی قاچاق به صورت قانونی و با مجوز توسط ارگانهای دولتی وارد شده و به فروش می‌رسند؛

ج- در برخی گمرک‌ها با جعل اظهارنامه، درج نکردن درست کالای مربوطه در اظهارنامه، توجه نکردن به مانیفست، عملاً زمینه برای ورود کلان کالاها فراهم می‌شود. این در حالی است که سیستم گمرک‌ها، قدیمی، فرسوده و ناکارآمد است.

– بخش قابل توجهی از کالاهای قاچاق تحت پوشش کالاهای ترانزیتی از آسیای میانه و قفقاز وارد کشور شده و سپس به شکل‌های گوناگون و بیشتر با تقلب در پلمپ کانتینرها؛ در داخل کشور پخش می‌شوند. چنان که در سال ۱۳۷۵ از ۴۲۰۰۰ سفر ترانزیتی، ۸۲ مورد آن مورد بازرسی قرار گرفت که ۶۰٪ آن حامل کالای قاچاق بود (استانداری هرمزگان، گزارش، ۱۳۷۴).

۵. ناکارایی قوانین و دستگاهها

گسترش فزاینده و تقریباً بدون توقف قاچاق کالا، نشانگر آن است که دهها سال فعالیت‌های دستگاهها و قوانین و مقررات دولتی کارایی چندانی نداشته است. برخی از تنگناهای مرتبط با این مقوله را می‌توان در موارد زیر یافت:

الف- تزلزل مقررات و قوانین و نبود وحدت رویه

قوانین و مقررات مرتبط با قاچاق به طور مستمر در حال دگرگونی‌اند. علاوه بر این مجریان و عاملان مبارزه با قاچاق کالا هماهنگی و وحدت رویه وجود ندارد. در این ارتباط وجود دوره‌های سخت‌گیری شدید و برعکس تساهل و تسامح در خورهای مجاز و غیر مجاز به خوبی آشکار است.

ب- کالاهای مرجوعی

کالاهایی که از سوی گمرک‌ها به دلایل مختلف برگشت داده می‌شود، چون از سوی کشورهای صادرکننده در مبدأ نیز رد می‌شود، بین راه به روش‌های گوناگون قاچاق و به ساحل هرمزگان برمی‌گردد.

ج- معافیت ملوانی

پایین بودن سقف ریالی معافیت ملوانی و تهنجی باعث شده که بیشتر ملوانان برای جبران آن، به نوعی به سوی قاچاق کشیده شوند.

د- تعدد دستگاه‌های تصمیم‌گیر و سیاست‌گذار در انحراف هدایت مبارزه و منطقی کردن آن و نیز هدر رفتن منابع مالی ناشی از درآمدها، نقش محوری دارد.

ه- ضعف در اجرای قانون

پرسنل انتظامی مستقر در منطقه، علاوه بر تحمل هوای شرجی و خفقان‌آور منطقه و ضعف کلی تسهیلات و خدمات محیط کار، شاهد اجرای طولانی مدت حق‌الکشف‌اند. این در حالی است که مأموران از حقوق ناچیزی برخوردارند.

از سوی دیگر، به دلایل گوناگون از جمله کمبود ارزیاب و انبار نگهداری، مأموران قادر به ارزیابی کالاهای مکشوفه در مدت مقرر نیستند. به همین دلیل دادگاه‌های انقلاب نیز ظرف ۳۰ روز مقرر قادر به نظردهی نیستند (استانداری هرمزگان، گزارش، ۱۳۷۴).

اینها تنها نمونه‌های کوچکی از ضعف در اجرای قوانین و مقررات می‌باشند.

۶. فرهنگ قاچاق

برای جمعیت ساحل‌نشین آنچه را دولت قاچاق می‌خواند، عملی مشروع و رزقی کاملاً حلال و پسندیده است. از سوی دیگر به دلیل گسترش این پدیدار بین بندرها به ویژه دستگیری، محکومیت و زندانی شدن بخش بزرگی از شهروندان هرمزگانی، قبح اجتماعی این جرم از بین رفته است. در واقع در فرهنگ بندری، قاچاق به نوعی نشانهٔ مردانگی است و حتی گاه پزشک شهر و دهستان، ملای ده (اهل تسنن) و فرهنگیان نیز به این عمل اقدام می‌ورزند.

مسلم است که بدنهٔ اصلی جامعه از جنبه و نگاه ضد ارزشی به قاچاق نمی‌نگرد، به همین دلیل نه تنها نظارت اجتماعی برای جلوگیری از این پدیدار منتفی است، بلکه این نوع نظارت بیشتر معطوف به کارآمدتر ساختن این پدیدار، از طریق آگاه ساختن همسایگان و آشنایان نسبت به مقصد، زمان حرکت و مانور قوای انتظامی برای جلوگیری از قاچاق است.

۷. بازار بزرگ مصرف

بازار بزرگ و فزایندهٔ تقاضا در کشور به ویژه در کلان شهرهای تهران، اصفهان، شیراز، مشهد، کرج، یزد، کرمان، زاهدان، تبریز و سایر شهرهای بزرگ که حاصل جا افتادن الگوی مصرف اخیر ملی است، نقشی محوری در گردش کار این سیستم از طریق جذب و عرضهٔ این کالاها دارد.

وجود ۳۲ فروشگاه عرضه‌کننده لباس‌های دست دوم در کرج (تا سال ۱۳۷۸ و حداقل ۷۲۰ فروشگاه در میدان و خیابان اصلی این شهر که به کار عرضهٔ کالاهای قاچاق می‌پردازند، نشانهٔ کوچکی از این مدعاست.

۸. سایر عوامل

حمایت مستقیم و ضمنی دولت‌های همجوار به ویژه دبی و عمان از قاچاق کالا، ضعف کلی زیرساخت‌های بندری، از جمله لایروبی نشدن خورهای کوچک، برای استفاده قانونی مردم، طراحی‌های ضعیف سازمان برنامه و بودجه برای غلبه بر بیکاری و سرمایه‌گذاری در زمینهٔ بازرگانی و کهنه بودن قوانین تجاری در شمار عوامل زمینه‌ساز در گسترش پدیدار قاچاق می‌باشند.

جمع‌بندی

به رغم همه تلاش‌ها و تلف شدن سرمایه‌های فکری، اقتصادی، انسانی دولت و ملت و به ویژه تشدید واگرایی‌ها از طریق نارضایتی‌های عمومی مردم ساحل‌نشین استان هرمزگان، حرکت یا حرفه قاچاق بدون وقفه همچنان ادامه دارد.

پایین بودن ارزش بین‌المللی پول ملی، توانا نبودن دولت‌ها در جذب و هدایت نقدینگی، الگوی مصرف تجمل‌گرایانه، تب و اپیدمی اجتماعی پولدار شدن یک شبه و سودجویی صاحبان سرمایه، رقم‌های بالای بیکاری، نابسامانی در موازات صادرات و واردات، کارکرد نادرست و نمایشگاهی مناطق آزاد، نبود وحدت رویه بین دستگاه‌های دولتی مشارکت‌کننده در مبارزه با قاچاق، تزلزل قوانین و مقررات، اعتقاد نداشتن مسئولان استانی به سخت‌گیری با این پدیده، حمایت‌های خارجی، ضعف دستگاه‌های قضایی در رسیدگی سریع و قاطع به جرم‌ها و دهها عامل کوچک و بزرگ دیگر، سدهای عمده در راه مبارزه با قاچاق کالا در مقیاس کنونی‌اند.

نخستین پرسشی که در این ارتباط به ذهن خطور می‌کند، راه‌حل مبارزه واقعی با این پدیده چیست؟ این پرسشی است که نیاز به فرصت و بررسی‌های دیگری در همین زمینه دارد؛ اما آنچه مسلم است، هر راه‌حل کلی با وجود پایدار بودن شرایط و ساختارهای اقتصادی کنونی، چندان نتیجه‌ای نخواهد داشت. اما به طور اجمالی می‌توان راهکارهای مشهود و تجربه شده موفق دیگر کشورها در این زمینه را ملاک عمل قرار داد. در واقع جمهوری اسلامی ایران برای ایفای نقش منطبق با جمعیت، وسعت و قابلیت‌های ملی‌اش، ناگزیر به ورود برنامه‌ریزی شده در اقتصاد جهانی است.

در این راستا، انجام اصلاحات ساختاری و تعدیل اقتصادی، دو گام بسیار با اهمیت به شمار می‌رود. در این میان، اصلاحات ساختاری، پیوستن به سازمان تجارت جهانی و آزاد سازی تجاری و اعطای نقش برتر به بخش خصوصی داخلی و خارجی، سه رویکرد اجباری و اجتناب‌ناپذیراند.

پی‌نوشتها

۱. این مقاله براساس پژوهش‌های میدانی انجام شده سالهای ۱۳۷۸ و ۱۳۷۹ در سطح شهر کرج

و شهرهای جاسک، دیر، کنگان، دیلم، گناوه، بوشهر و خوزستان است.

منابع و مآخذ

۱. آماونامه استان هرمزگان (۱۳۷۹)؛ ۱۳۷۸ سازمان برنامه و بودجه هرمزگان، بندرعباس.
۲. استانداری هرمزگان (۱۳۷۴)؛ نگرشی به قاچاق کالا، گزارش تحقیقات، استانداری هرمزگان، بندرعباس.
۳. افروغ، عماد و رضوانی، محمدرضا (۱۳۷۹)؛ طرح تقسیمات کشوری، مطالعات اجتماعی- فرهنگی، اداره کل تقسیمات کشوری، وزارت کشور، تهران.
۴. ای، اف، شوماخر (۱۳۷۲)؛ کوچک زیباست، علی رامین، سروش.
۵. راستی، احمد (۱۳۷۱)؛ جغرافیای نظامی استان هرمزگان، پایان‌نامه کارشناسی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی: منطقه یکم نیروی دریایی، بندرعباس.
۶. رحمانی، بیژن (۱۳۷۵)؛ بنیادهای جغرافیایی اقتصاد ایران، انتشارات علوی، تهران.
۷. سازمان برنامه و بودجه هرمزگان (۱۳۷۶)؛ برنامه توسعه شهرستان جاسک، بندرعباس، فروردین.
۸. سازمان نقشه‌برداری کشور: اطلس ملی ایران، جمعیت، سازمان نقشه‌برداری، تهران، ۱۳۷۸.
۹. سالنامه آماری کشور (۱۳۷۵)؛ مرکز آمار ایران، تهران ۱۳۷۶.
۱۰. شمس، مرتضی (۱۳۸۲)؛ پیامدهای امنیتی قاچاق، همایش ملی مرزها، دانشگاه تهران.
۱۱. شناسنامه سیاسی ابوموسی (۱۳۷۳)، استانداری هرمزگان، بندرعباس.
۱۲. شناسنامه سیاسی بندرعباس (۱۳۷۳)، استانداری هرمزگان، بندرعباس.
۱۳. شناسنامه سیاسی بندر لنگه، استانداری هرمزگان، بندرعباس، بدون تاریخ.
۱۴. صادقیان، صادق‌آباد، علی‌محمد (۱۳۷۱)؛ تحلیل اقتصاد هرمزگان در پرتو آمایش سرزمین، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه امام صادق (ع)، تهران.
۱۵. کاتوزیان، همایون (محمدعلی)، ترجمه محمدرضا نفیسی و کامبیز عزیزی (۱۳۶۸)؛ اقتصاد سیاسی ایران، پایروس، تهران، جلد دوم، ص ۹۳.
۱۶. کریمی‌پور، یدالله (۱۳۸۰)؛ طرح جامع تقسیمات کشوری، اداره کل امور مرزی، تهران.
۱۷. کریمی‌پور، یدالله (۱۳۸۰)؛ طرح جامع تقسیمات کشوری: بررسی‌های سیاسی- امنیتی، اداره کل تقسیمات کشوری، تهران.
۱۸. کریمی‌پور، یدالله، گزارش تحقیقاتی از کالاهای قاچاق در سطح شهر کرج، بهمن‌ماه ۱۳۷۸.
۱۹. کریمی‌پور، یدالله (۱۳۸۰)؛ مقدمه‌ای بر ایران و همسایگان (منابع تنش و تهدید)، جهاد دانشگاهی، دانشگاه تربیت معلم، تهران.
۲۰. گزارش وضعیت سیاسی- اجتماعی و فرهنگی استان هرمزگان، معاونت سیاسی- امنیتی استانداری هرمزگان، بندرعباس، ۱۳۷۸.
۲۱. مجتهدزاده، پیروز (۱۳۸۱)؛ جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی، سمت، تهران.
۲۲. محمودی، علی (۱۳۸۲)؛ تسهیلات مبادلات مرزی و تأمین امنیت، همایش ملی مرزها، دانشگاه تهران.
۲۳. نتایج تفصیلی سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۷۵، استان هرمزگان، مرکز آمار ایران، ۱۳۷۶.
۲۴. نقشه‌های ۱:۲۵۰۰۰۰، سازمان جغرافیایی ارتش.
۲۵. نقشه‌های ۱:۵۰۰۰۰، سازمان جغرافیایی ارتش.
۲۶. وزارت امور اقتصادی و دارایی، آمار بازرگانی خارجی ایران، تهران، ۱۳۴۵.