

بررسی تاثیرات اقتصادی قاچاق کالا بر شهرهای مرزی مطالعه موردی؛

شهر مریوان

دریافت مقاله: ۹۱/۱/۲۴ پذیرش نهایی: ۹۱/۱۱/۲۱

صفحات: ۷۳-۵۱

سید هادی کهنه پوشی: دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی و مدرس دانشگاه، دانشگاه فردوسی مشهد^۱

Email: kohnepushi@ut.ac.ir

حمید شایان: دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، گروه جغرافیا، دانشگاه فردوسی مشهد

Email: shayan34@yahoo.com

چکیده

این تحقیق به بررسی اثرات قاچاق کالا بر شهر مرزی مریوان، که در مرز غربی استان کردستان و هم مرز با کشور عراق است، می‌پردازد. قاچاق تخلف گمرکی است شامل جابه‌جایی کالا در طول مرز گمرکی به روش مخفیانه و به منظور فرار از نظارت گمرکی. مساله قاچاق در کشور ما به دلیل شرایط خاص جغرافیایی برای ورود و خروج کالا و نیز نبود شرایط با ثبات در کشورهای همسایه، بسیار قابل توجه است. هدف از این تحقیق، بررسی تاثیرات اقتصادی قاچاق کالا بر شهر مریوان از لحاظ درآمد و اشتغال می‌باشد. روش پژوهش حاضر از نظر هدف کاربردی و بنابر روش توصیفی-تحلیلی است. ساکنین شهر مرزی "مریوان"، جامعه آماری این تحقیق است. حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران، ۳۱۵ بدست آمد. این تحقیق ابتدا به جمع‌آوری اطلاعات کتابخانه‌ای از منابع می‌پردازد. پس از آن داده‌ها و اطلاعات مربوط به منطقه گردآوری و سپس به تهیه پرسشنامه و تکمیل آن در بین ساکنین شهر مریوان همراه با مشاهده پرداخته است. برای رسم نقشه‌ها نیز از نرم افزار Arc GIS استفاده شد. در نهایت اطلاعات بدست آمده با استفاده از نرم افزار Excel و SPSS تحلیل شده و به ارایه نتیجه‌گیری پرداخته است. نتایج تحقیق حاکی از تاثیرات مثبت و زیاد قاچاق کالا بر میزان اشتغال و درآمد ساکنین شهر "مریوان" و نیز تاثیر قاچاق کالا بر سایر بخش‌های اقتصادی منطقه می‌باشد.

کلید واژگان: شهرهای مرزی، قاچاق کالا، شهر مریوان، اقتصاد شهری، امنیت.

^۱ نویسنده مسئول: مشهد- میدان آزادی- دانشگاه فردوسی مشهد- دانشکده ادبیات و علوم انسانی- گروه جغرافیا.

مقدمه

طرح مسأله: طبق تعریف سازمان جهانی گمرک (WCO) «قاچاق تخلف گمرکی است شامل جابه‌جایی کالا در طول مرز گمرکی به روش مخفیانه و به منظور فرار از نظارت گمرکی» (نوری، ۱۳۸۲ ص ۱۵۰) در شرایط فعلی تعریف قاچاق صرفاً ناظر به مبادی ورودی و خروجی و مرزهای جغرافیایی نمی‌گردد. بلکه نگهداری و توزیع و حمل کالای فاقد مجوز قانونی در داخل کشور نیز قاچاق محسوب می‌شود. امروزه موضوع تجارت آزاد و توجه به امر بازاریابی و جذب مشتری به عنوان یکی از عوامل موثر در رشد و توسعه اقتصادی برشمرده می‌شود، به طوری که بسیاری از دولت‌ها داد و ستد در عرصه بین‌المللی را از اهم سیاست‌های کلان اقتصادی خود قرار داده‌اند. برخی قاچاق را ورود مخفی کالاها در نظر می‌گیرند (Deflem and Henry-Turner, 2001) و عده‌ای نیز قاچاق را فرار از پرداخت مالیات‌ها به وسیله فریب کنترل‌های مرزی تعریف کرده‌اند (Merriman, 2003).

اما این فعالیت جهانی، همواره در معرض خطرهای آسیب‌های جدی قرار داشته و دارد. اگر در گذشته‌های دور مشکل راهزنی و عدم امنیت راه‌ها و آب‌ها بر سر راه کاروان‌ها و کشتی‌های تجاری بوده است؛ امروزه پدیده قاچاق به عنوان یک تهدید جدی بر سر راه تجارت آزاد قرار دارد. هر چند بحث قاچاق منحصر به اقتصاد ایران نیست، اما این مسأله در کشور ما به دلیل شرایط خاص جغرافیایی برای ورود و خروج کالا و نیز نبود شرایط با ثبات در کشورهای همسایه، بسیار قابل توجه است (علم‌الهدی، ۱۳۸۴: ۵۶). در علم اقتصاد به ورود و خروج کالا که بصورت مخفیانه از مرزهای کشور وارد و یا خارج شود، قاچاق می‌گویند. کالای اقتصادی که مورد قاچاق قرار می‌گیرد را کالای قاچاق و شخص یا اشخاصی که مبادرت به انجام قاچاق می‌نمایند را قاچاقچی یا سوداگر می‌نامند. کلمه قاچاق یک کلمه ترکی است و به معنای گریزانیدن می‌باشد و از مجموع قوانین و مقررات مربوط چنین استنباط می‌شود که قاچاق عبارت است از فرار دادن مال، خواه آن مال مربوط به درآمد دولت بوده و یا ورود و خروج، تولید و نقل و انتقال و خرید و فروش آن که طبق قوانین و مقررات مربوط، ممنوع و غیرمجاز گردیده باشد (سایت اداره گمرگ آذربایجان غربی، ۱۳۸۹). آمار جهانی مربوط به قاچاق در ۶۱ کشور جهان نشان می‌دهد که ارزش کل کالاهای قاچاق موجود در این کشورها برابر ۱۳۶۶ میلیارد دلار است. (بیات سرمدی و عباسی، ۱۳۸۹: ۲۹). با توجه به سابقه دیرینه مبارزه با قاچاق کالا در کشور جمهوری اسلامی ایران، هنوز تدبیر جامعی که از ایجاد و گسترش این ناهنجاری اقتصادی جلوگیری کند، اندیشیده نشده است و علیرغم قوانین متعدد و وجود دستگاه‌های مختلف مبارزه با قاچاق کالا، باز هم شاهد اشکال مختلف این معضل اقتصادی، اجتماعی و

فرهنگی در کشور هستیم (محسنی، ۱۳۸۹: ۱۰). اصولاً کالاهای قاچاق از مناطق مرزی وارد می شوند و سپس در تمام کشور توزیع می شود. لذا مرزها از این لحاظ دارای اهمیت بسیار زیادی هستند. یکی از مناطق مرزی مهم و حساس خاورمیانه که بویژه در سالهای بعد از انقلاب اسلامی دستخوش حوادث گوناگونی در ابعاد نظامی، سیاسی، امنیتی و... بوده است، مناطق مرزی ایران با کشورهای همسایه اش می باشد. در طول تاریخ، نه تنها وسعت و شکل جغرافیایی ایران پیوسته دچار تحول شده است، بلکه مرزهای سیاسی این کشور نیز کم و بیش دستخوش تغییر و تحول شده اند، طول مرزهای بین المللی ایران در حال حاضر حدود ۷۸۱۶ کیلومتر می باشد. با ۱۵ استان مرزی (بیش از نیمی از استان های کشور) و ۱۵ کشور همسایه (یکی از پر تعدادترین کشورهای همسایه) با جغرافیای متنوع طبیعی و انسانی، که این مناطق را از مناطق همجوار جدا می سازد (عندلیب، ۱۳۸۰: الف). قسمت هایی از مناطق مرزی ایران از دیرباز به عنوان یکی از ناامن ترین مناطق به شمار می رفته است، چنانچه وجود تهدیدات نظامی دایمی علیه تمامیت ارضی توسط برخی از کشورهای همسایه، تردهای غیر قانونی اتباع مهاجر، گروه های معاند و قاچاقچیان در کنار توسعه نیافتگی، مناطق مرزی را به عنوان یکی از نقاط بحران خیز و آسیب پذیر این کشور مبدل ساخته است. به این ترتیب بر اساس مطالعات تاریخی می توان گفت برخی از مشکلاتی که امروزه این کشور در مناطق مرزی با آن روبروست به دوران های گذشته و بلکه زمان های طولانی باز می گردد. لیکن به دلیل مخصصات و دشمنی های مخالفین جمهوری اسلامی از سال ۱۳۵۷ انواع بحران های اجتماعی و سیاسی و ... (به دلیل آسیب پذیری فراوان) از این مناطق به کشور تحمیل و بر شدت معضلات مناطق مرزی افزوده شده است. تبعیض و نابرابری در بهره مندی از فرصت های اشتغال و درآمد، مهمترین عاملی است که بیشتر استان های مرزنشین گرفتار آن هستند و پیامدهایی چون فقر، مهاجرت و قاچاق را در پی دارد (معصومی و قاسمی، ۱۳۸۸: ۳۶). یکی از مناطق مرزی کشور که از دیرباز با محرومیت های زیادی روبرو بوده است، شهرستان مریوان است. این شهرستان که در استان کردستان قرار گرفته است، در مجاورت با کشور عراق قرار دارد. به علت مرزی بودن این شهرستان، نواحی مختلف آن تاکنون تأثیرات مختلفی را از مرز پذیرفته اند. این تأثیرات در انواع مختلفی (اقتصادی، سیاسی و...) بوده است. یکی از مهمترین تأثیرات اقتصادی این مرز، وجود پدیده قاچاق است که در این شهرستان به طرق مختلف جریان داشته است. این تحقیق به دنبال این است که قاچاق کالا چه تأثیرات اقتصادی را بر شهر مریوان از لحاظ درآمد و اشتغال و بر سایر بخشهای اقتصاد آن داشته است؟ این تحقیق در سال ۹۰ انجام داده شده است.

ضرورت و هدف از تحقیق

قاچاق کالا به عنوان یک پدیده شوم اجتماعی، اثرات بسیار نامطلوبی در زمینه‌های اقتصادی دارد. قاچاق کالا، یکی از مولفه‌های مهم فساد اقتصادی است. قاچاق کالا و اهمیت مبارزه با آن، ساماندهی وضعیت مبادلات مرزی، حرکت به سمت اقتصاد شفاف و تطبیق رفتار دستگاه‌های نظارتی بر مبنای اصلاحات انجام شده توسط دولت، از مهمترین محورهای عملیاتی در جهت مبارزه با قاچاق کالا می‌باشند. قاچاق کالا و اهمیت مبارزه با آن و توسعه داخلی و پیشرفت اقتصاد ملی با تکیه بر توانمندی‌ها، دستیابی به اقتصاد بدون نفت و تقویت تولیدات داخلی که از مهمترین این برنامه‌ها، مبارزه همه‌جانبه با قاچاق کالا است، از اهمیت اساسی برخوردار است. (اصغری، ۱۳۸۸: ۶۰) اصولاً قاچاق در مناطق مرزی صورت می‌گیرد و می‌توان یکی از مهمترین ویژگی‌های مناطق مرزی را وجود همین پدیده ذکر کرد. روستاهای بخش خاو و میرآباد که در مرز بین المللی ایران با عراق، در غرب کشور قرار دارند، به اشکال مختلف با پدیده قاچاق کالا ارتباط دارند. هدف از انجام این تحقیق، بررسی تأثیرات اقتصادی قاچاق کالا بر شهر مریوان از لحاظ درآمد و اشتغال می‌باشد.

پیشینه‌ی تحقیق

در سال‌های اخیر کارهای زیادی توسط محققان و صاحب نظران خارجی و داخلی در رابطه با قاچاق و مرز در زمینه‌های گوناگونی انجام شده است که در زیر به پاره‌ای از کارهای انجام شده اشاره می‌شود:

در مقاله‌ای با عنوان "قاچاق و شرکت‌های جهانی"، نقش شرکت‌های جهانی را در قاچاق بین‌المللی مورد آزمون قرار داده شده و نتایج آن در این مقاله به تصویر کشیده شده است (Gillespie, 2003). در پژوهشی با عنوان "تصورات گردشگران از مرز کانادا و آمریکا به عنوان مانعی در صنعت توریسم در پارک صلح بین المللی"، نقش مرزهای بین‌المللی را به عنوان موانع دیداری توریسم، مورد آزمون قرار داده‌اند. داده‌های کیفی آن از طریق تکمیل پرسشنامه از گردشگران و نیز مصاحبه با آنان، جمع‌آوری شده است. نتایج آن حاکی از تأثیر متوسط مرزها (نه به عنوان عامل اصلی) به عنوان مانعی جهت مسافرت گردشگران بوده است (Timothy & Tosun, 2003). در پژوهشی با عنوان "تأثیر مرز بر بازار کشور ژاپن: تحلیلی بر اساس مدل جاذبه" به تحلیل تأثیر مرز بر بازارها در کشور ژاپن با استفاده از مدل جاذبه پرداخته شده است. در این مقاله از شاخص چگونگی تمایل تجارت بین منطقه‌ای در مقایسه با تجارت بین-المللی استفاده شده است. نتایج به این نکته اشاره دارد که تأثیر مرز، بسیار کمتر از کشورهای

امریکا و کانادا است و این تاثیر در فاصله بین سال‌های ۱۹۶۰ تا ۱۹۹۰، سال به سال کاهش یافته است (Okubo, 2004). در مقاله‌ای با عنوان "اقتصاد سایه در سراسر جهان: واقعاً ما چه می‌دانیم" به برآورد میزان اقتصاد غیررسمی یا غیرقانونی در ۱۱۰ کشور جهان که کشورهای در حال توسعه و نیز توسعه یافته را شامل می‌شود، پرداخته شده است (Schneider, 2005). در مقاله دیگری با عنوان "تاثیرات مرز در اقتصادهای تا حدی باز"، اهمیت مرزهای ملی را در ارزش مربوط به تغییرپذیری را در دو اقتصاد نسبتاً باز که در همسایگی هم قرار دارند (سیاتل در آمریکا و ونکوور کانادا) را مورد آزمون قرار داده‌اند. نتایج این تحقیق حاکی از تاثیر بسیار مهم مرز (تعیین کننده غالب) در میزان تغییرپذیری، است (Horvath et al, 2008). در مقاله‌ای با عنوان "تجارت غیرقانونی در اقتصاد ایران: شواهدی از یک مدل ساختاری"، به یک توزیع تجربی با استفاده از تکنیک‌های مدل‌سازی معادلات ساختاری و آزمون آمارهای تجارت خارجی در مورد ایران پرداخته شده است (Farzanegan, 2009). در مقاله‌ای با عنوان "قاچاق مهاجران"، یک مدل تحلیلی از موضوع قاچاق مهاجران ارائه شده و به انگیزه‌های مهاجرت و عرضه و تقاضای قاچاق و غیره پرداخته شده است (Tamura, 2010). در مقاله‌ای با عنوان "بررسی اقتصاد سیاسی پروژه‌های همگرایی منطقه‌ای در مرزهایی که دو طرف آن فقیر و غنی است: نقش خرید مرزی و دسته بندی جامعه"، یک تحلیل سیاسی اقتصادی از پروژه‌های همگرایی مرزی ارائه شده است. در این مقاله، چگونگی وابستگی‌های سیاسی به تحرک داخل کشور، تصمیم‌گیری و رژیم‌های مالکیت مسکن، و کمک هزینه‌های دولت فدرال و مقررات مرزهای بین‌المللی نشان داده شده است. تحلیل‌ها نیز براساس دو مشخصه اصلی در تفاوت خاصی، که شامل تحرک درون منطقه‌ای و توانایی بین فرهنگی است، انجام شده است (Dascher & Haupt, 2010). در مقاله دیگری با عنوان "ارزیابی برنامه تجارت آزاد و امن (FAST) در طول مرز کانادا و آمریکا" به سنجش یکی از برنامه‌هایی که از سال ۲۰۰۱ جهت افزایش تجارت امن و کارآمد، در طول مرزهای آمریکا و کانادا اجرا شده است، پرداخته شده است. عنوان این برنامه، برنامه تجارت آزاد و امن یا FAST است. بر اساس ارزیابی‌ها، این برنامه، موجب کاهش میانگین زمان انتظار در ۴ نقطه از ۵ نقطه در طول این مرز، و نیز موجب افزایش سود و کاهش هزینه‌ها شده است (Bradbury, 2010). در مقاله‌ای با عنوان "چگونگی طراحی یک سازگاری مرزی برای سیستم تجاری توزیع در اتحادیه اروپا"، انتخاب‌های اصلی که در پیش روی اتحادیه اروپا برای سیستم تجاری توزیع است، مورد بحث قرار داده شده و در نهایت سیستم مناسب را با توجه به مرزهای اتحادیه اروپا، پیشنهاد می‌دهند (Monjon, & Quirion, 2010). در پژوهش دیگری با عنوان "توسعه توریسم یکپارچه روستایی فعالیت‌های مسئولان در

مرز انگلیس و ولز"، وضعیت و فعالیت‌های متفاوت روستاها که شکل واکنش محلی به توسعه توریسم یکپارچه روستایی (IRT) است، را در یک ناحیه روستایی عقب مانده در منطقه مرزی انگلیس و ولز، مورد آزمون قرار داده‌اند (Saxena & Ilbery, 2010). در کتاب "آسیب‌شناسی قاچاق کالا در ایران" موضوعات و مباحث گوناگونی در خصوص قاچاق، قلمرو گمرکی، مبادی رسمی، تعرفه، ورود موقت، ترانزیت قوانین مرتبط با قاچاق کالا و ارز، دستگاه‌های مسئول در امر مبارزه با قاچاق، دلایل به وجود آورنده قاچاق کالا، ساختار قاچاق، قاچاق و امنیت ملی، قاچاق و نظام تعرفه‌های موثر و مباحث گوناگون دیگر در این خصوص بررسی شده است (قاسمی و بهرامی، ۱۳۸۴). در مقاله ای با عنوان "ارزیابی اثرات اقتصادی بازارچه های مرزی در بازتاب های توسعه مناطق مرزی؛ مطالعه موردی: بازارچه مرزی شیخ صالح شهرستان ثلاث باباجانی، استان کرمانشاه" به تحلیل اثرات اقتصادی بازارچه های مرزی در توسعه مناطق مرزی (نواحی روستایی) پرداخته شده است (رکن الدین افتخاری و همکاران، ۱۳۸۷). در مقاله ای با عنوان "ساماندهی فضایی نواحی مرزی همجوار با مرز ایران و پاکستان با رویکرد پدافند غیرعامل" که با رویکرد راهبردی و با هدف ارائه راهبردهای ایمنی - امنیتی غیرعامل متناسب با ساختارهای جغرافیایی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی استان سیستان و بلوچستان انجام شده است، پس از بررسی و تحلیل وضع موجود با استفاده از مدل SWOT، راهبردهای عملیاتی برای ایجاد و تداوم ایمنی و امنیت مرزهای استان سیستان و بلوچستان ارائه شده است (کامران و همکاران، ۱۳۹۰).

سؤال و فرضیه‌ها

این تحقیق به دنبال تحلیل اثرات قاچاق کالا بر شهرهای مرزی است که جهت بررسی دقیقتر، شهر مریوان که یکی از این نواحی می‌باشد، به عنوان نمونه موردی انتخاب شده است. پژوهش حاضر به دنبال پاسخگویی به این سوال اصلی است که؛ قاچاق کالا چه اثرات اقتصادی را بر شهر مریوان دارد؟ برای تحلیل این اثرات، دو فرضیه به این شرح ارائه شده است که این تحقیق به دنبال رد یا تایید این فرضیات است :

۱. قاچاق کالا بر میزان اشتغال و درآمد کسب شده ساکنان شهر مریوان، تاثیر می‌گذارد .
۲. قاچاق کالا بر بخش های اقتصادی (کشاورزی، خدمات، صنعت) شهر مریوان تاثیر می‌گذارد.

روش‌شناسی تحقیق

این تحقیق بنابر هدف کاربردی است و روش انجام آن توصیفی-تحلیلی است. در این تحقیق، قاچاق کالا به عنوان متغیر مستقل و افزایش اشتغال و افزایش درآمد خانوار و نیز درآمدهای بدست آمده از سه بخش اصلی اقتصاد به عنوان متغیرهای وابسته مد نظر است. متغیر قاچاق کالا در این تحقیق، میزان درآمد و میزان اشتغال افراد نمونه در قاچاق کالا (حمل و نقل و نیز خرید و فروش کالاهای قاچاق) در این منطقه تعریف می‌شود و در سه بخش اصلی اقتصاد نیز میزان درآمدی که در این سه بخش توسط افراد نمونه ساکن در شهر مرزی مریوان حاصل می‌شود، به عنوان گویه‌های این متغیرها در نظر گرفته شده است. در بخش کشاورزی فعالیت‌های مختلفی که در این محدوده از جمله زراعت، باغداری، کشت صیفی جات و از این قبیل و در بخش خدمات نیز فعالیت‌های خدماتی مختلف همچون مغازه داری، بازاریابی، خدمات متخصصین مختلف و گردشگری و... و در بخش صنعت نیز فعالیت‌های واحدهای صنعتی مختلف همچون کارگاه‌ها و کارخانه‌ها و از این قبیل در نظر گرفته شده است. برای آزمون و محاسبه آنها نیز به این ترتیب عمل شده است که فراوانی و درصد افراد مشغول به قاچاق کالا و نیز میزان درآمد آنها در این فعالیت محاسبه و مقایسه شده است و نیز میزان درآمدهای حاصل از سه بخش اصلی اقتصاد (کشاورزی، خدمات و صنعت) در مریوان محاسبه و مجموع آنها با درآمدهای حاصل از قاچاق کالا در نرم افزار SPSS آزمون همبستگی گرفته شده و نتیجه آنها در راستای پاسخگویی به سوال تحقیق و آزمون فرضیات آورده شده است. جامعه آماری این تحقیق، کل ساکنان شهر مریوان که در سال ۱۳۸۵، حدوداً ۹۱۰۰۰ نفر است. براساس فرمول کوکران از میان جامعه آماری، ۳۱۵ نفر به عنوان نمونه بدست آمد. در این تحقیق ابتدا شناخت لازم در خصوص موضوع، از منابع کتابخانه‌ای به دست آمد. پس از آن داده‌ها و اطلاعات مربوط به منطقه گردآوری شده است. برای تحلیل موضوع تحقیق، اقدام به تهیه و تکمیل پرسشنامه در بین ساکنین شهر مورد نظر همراه با مصاحبه و مشاهده، انجام شد. در نهایت داده‌ها و اطلاعات بدست آمده با استفاده از نرم‌افزار Excel بررسی و تحلیل شده است. در بررسی‌های میدانی از ابزار مصاحبه، مشاهده و پرسشنامه استفاده شده است. برای این منظور، یک نوع پرسشنامه طراحی شد که شامل پرسشنامه خانوار است. سوالات این پرسشنامه شامل سوالات باز و سوالات بسته بود. در طراحی سوالات بسته، از طیف لیکرت استفاده شد. روایی محتوایی پرسشنامه را جمعی از اساتید دانشگاهی تایید کردند و اعتبار پرسشنامه‌ها نیز از طریق آزمون آلفای کرونباخ، ۰.۸۵ درصد بدست آمد. پرسشنامه‌های خانوار براساس تعداد نمونه‌های انتخابی، بین جمعیت شهر مریوان، توزیع شد. البته پرسشنامه‌ها در بین افرادی که به فعالیت

مبانی نظری تحقیق

تبادل و داد و ستد کالا در بین ممالک مختلف از گذشته‌های دور وجود داشته است. با پیشرفت زمان و ایجاد تنوع در تولیدات و تحکیم مرزهای بین کشورها، مساله مالیات بر کالاهای ورودی مطرح گشت. شاید از همان زمان‌ها افراد سودجویی بودند که برای گریز از مالیات به روش‌های غیرقانونی متاع و کالای خویش را وارد می‌کردند. امروزه تحولات عظیم حمل و نقل و ارتباطات به این پدیده کمک شایان توجهی کرد. معضل قاچاق کالا نه فقط سیستم اقتصادی یک کشور را متاثر می‌سازد و گاه ضربات سنگینی به آن وارد می‌آورد، بلکه تاثیرات فراوانی بر پیکره فرهنگی-اجتماعی یک جامعه دارد. افزایش بیکاری و مشکلات ناشی از آن، تغییرات الگوی مصرف و حتی در برخی موارد سیستم ارزشی اجتماع از مواردی است که می‌توان به وضوح تاثیر این پدیده را بر آنها دید.

قاچاق کلمه قاچاق از کلمه ترکی "قاچماق" مشتق شده و به معنای "ربوده" یا "برده" است. (لغت‌نامه دهخدا، ج ۲۸: ۱۸) در لغت‌نامه دهخدا این کلمه "آنچه ورود آن به کشور و یا معامله آن از طرف دولت ممنوع است" معنا شده است. برخی دیگر از نویسندگان آن را به معنای "خرید و فروش اجناس به طور غیرقانونی که پنهانی انجام شود" (معین، ۱۳۸۱: ۲۶۰۷) دانسته‌اند. قاچاق کالا پدیده‌ای است که با توجه به شرایط خاص یک کشور با عوامل متعددی ارتباط دارد که این عوامل به سه دسته کلی قابل تقسیم است: ۱. عوامل ساختاری: این عوامل عبارتند از کلیه عوامل غیرانسانی مانند قوانین و مقررات سیستم‌ها و روش‌های انجام امر، تکنولوژی، سیاست‌ها و استراتژی‌ها و نظایر آنها که نامناسب بودن این عوامل به امر قاچاق منجر می‌شود، از مصادیق این عوامل می‌توان به نبود هماهنگی بین دستگاه‌های دولتی سیاست‌های اقتصادی، تجاری و ارزی، تعرفه گمرکی و سود بازرگانی بالا برای کالاهای وارداتی، نامناسب بودن حقوق و مزایای کارکنان، نبود امنیت شغلی و سیستم نامناسب ارتقای کارکنان، وجود یارانه‌های دولتی برای کالاهای مصرفی و قیمت‌گذاری دولتی اشاره نمود. ۲. عوامل رفتاری: این عوامل مربوط است به نیروی انسانی که مبادرت به قاچاق کالا می‌کنند و یا کسانی که با این امر درگیر هستند. بنابراین این عوامل خود به دو گروه تقسیم می‌شوند: گروه اول: قاچاقچیان دارای روحیه قانون شکنی و قانون‌گریزی، تمایل به کسب درآمد در زمان کمتر، رشد اجتماعی پایین، روحیه خطرپذیری بالا و تحصیلات پایین و عدم آگاهی از اثرات قاچاق در اقتصاد کشور را شامل می‌شود. گروه دوم: خصوصیات و عوامل رفتاری مربوط به کارکنان سازمان‌های متولی و ذیربط است که مواردی مانند نبود انگیزه کاری و احساس مسئولیت کارکنان، شایستگی نداشتن بعضی از سرپرستان و مدیران، عدم ارتقای شغلی بر

اساس نظام شایسته سالاری و توانمندی کارمندان و نظایر آنها را شامل می شود. ۳. عوامل زمینه ای: این عوامل عبارتند از کلیه عواملی که خارج از حیطه اختیارات هر یک از سازمان های ذیربط بوده و زمینه ساز بروز عوامل ساختاری و رفتاری هستند. از جمله نرخ بالای بیکاری و کمبود امکانات و زیرساخت های اساسی جهت تولید و افزایش اشتغال و نبود امنیت لازم برای سرمایه گذاری در استان های مرزی، درآمد پایین مردم و نابرابری اجتماعی و فقر عمومی در مناطق مرزی، گستردگی مرزهای آبی و خاکی و کنترل ناکافی مرزها، وجود تفاوت قیمت در دو سوی مرزها و فضای مناسب قاچاق در کشورهای همسایه، حاکمیت فرهنگ دلالی و واسطه گری، کیفیت نامطلوب کالاهای تولید داخلی در مقایسه با کالاهای قاچاق وارداتی و حاکمیت فرهنگ مصرفی. بدیهی است که اگر بستر و شرایط لازم جهت ایجاد یک پدیده (قاچاق) فراهم نشود، آن پدیده (قاچاق) قابل تحقق نخواهد بود و بر این اساس تا بستر مناسب برای تجارت سالم و قانونمند فراهم نشود، زمینه رشد قاچاق کماکان در کشور خصوصاً در استان های مرزی فراهم خواهد بود (آقازاده، ۱۳۸۵: ۲۷-۲۶). یکی از راه های کاهش قاچاق کالا را ایجاد بازارچه های مرزی می دانند. بازارچه مرزی محوطه ای است محصور واقع در مناطق مرزی و در جوار گمرکات که در آن مبادله کالا با انجام تشریفات ترخیص کالا ممکن می باشد. مسائل متعددی در زمینه فعالیت بازارچه های مرزی وجود دارد که موجب شده تا بازارچه های مرزی نتوانند به اهداف خود دست یابند. دلایل و اهداف اصلی از تأسیس این بازارچه ها اشتغال افراد بومی، کنترل قاچاق کالا و اجناس و محرومیت زدایی در منطقه می باشد. لیکن بررسی اجمالی در این زمینه نشان می دهد که فعالیت بازارچه ها طی سال های گذشته تغییر عمده ای در وضعیت اشتغال در مناطق مرزی ایجاد نکرده و محرومیت مناطق مورد نظر نیز به نحو چشمگیری کاهش نیافته است. دوام وضعیت موجود نشان می دهد که سود بسیار بالای حاصل از تجارت نقش زیادی در بهبود شرایط مناطق نداشته و افراد بومی غالباً به صورت عاملان شبکه های قاچاق، با دستمزد کم، اقدام به جابجایی غیرقانونی کالا می نمایند. (بی سخن، ۱۳۸۷: ۴۰ و ۴۱)

اصولاً کالاهای قاچاق از مناطق مرزی وارد می شوند و سپس در تمام کشور توزیع می شود. لذا مرزها از این لحاظ دارای اهمیت بسیار زیادی هستند. در رابطه با تعریف مرز، طبقه بندی انواع مرزها، کارکردهای مرز و سایر مباحث مرتبط با مرز، تلاش هایی از سوی جغرافیدانان سیاسی و برخی دیگر از کارشناسان رشته های مرتبط صورت گرفته است؛ از جمله می توان به فعالیت هایی که توسط دانشمندان زیادی اشاره کرد که به تعریف اصطلاح مرز و سرحد و طبقه بندی انواع مرز پرداخته اند. طرح اولین مباحث مرزهای سرزمینی توسط جغرافیدانان دانشگاهی، به

زمان راتزل (۱۸۹۷) باز می‌گردد که وی رفتار ارگانیکی دولت را مطرح کرد. بعدها این موضوع توسط لرد کرزن (۱۹۸۰) و هولدیچ (۱۹۱۶) در زمینه شکل‌گیری مرزهای سیاسی پیگیری شد. دیکشیت^۱ مرزها را خطوطی می‌داند که حد خارجی تحت حاکمیت یک دولت ملی را مشخص می‌کنند. به عقیده درایسدل^۲، مرز به پدیده‌ای فضایی اطلاق می‌شود که منعکس‌کننده‌ی قلمروی حاکمیت سیاسی یک دولت بوده و مطابق قواعدی خاص در مقابل حرکت انسان، انتقال کالا و غیره مانع ایجاد می‌کند. اما گلاسرنر^۳ می‌گوید که مرزها بر روی نقشه به صورت یک خط نازک ترسیم می‌شوند؛ در حالی که مرز یک خط نیست بلکه یک سطح است؛ سطحی عمودی که از طریق آن فضا، خاک و زیرزمین برش می‌یابد. به نظر ریچارد مویر^۴، مرزها تا حدودی مانند چیزی خطی توصیف شده‌اند. در حقیقت مرزها در جایی به وجود می‌آیند که فصل مشترک‌های عمودی میان حاکمیت‌های کشوری از سطح زمین می‌گذرد. همچنین به اعتقاد پیتر تیلور^۵، مرز مفهومی از بیرون به درون است و خط مشخصی است که جدایی را نشان می‌دهد (زرقانی، ۱۳۸۶: ۱۸-۱۷). میرحیدر، مرزهای سیاسی را مهمترین عامل تشخیص و جدایی یک واحد سیاسی از واحدهای دیگر می‌داند و می‌گوید که خطوط مرزی، خطوطی اعتباری و قراردادی هستند که به منظور تحدید حدود یک واحد سیاسی بر روی زمین مشخص می‌شوند (میرحیدر، ۱۳۷۳: ۱۶۱). مجتهدزاده می‌گوید که انسان برای مشخص ساختن پیرامون جولانگاه خود، آن گونه که با گستره جولانگاه همسایه تداخل نیابد، ناچار به تعیین خطوطی قراردادی در بخش پیرامون محیط زیست یا قلمرو خود است. گونه گسترش یافته این مفهوم، خط پیرامونی است که بخش پایانی جولانگاه یک ملت را مشخص می‌سازد و جنبه‌ای سیاسی پیدا کرده و «مرز» خوانده می‌شود. (مجتهدزاده، ۱۳۸۱: ۳۱) مناطق مرزی، از نقاط حساس و استراتژیک کشور به شمار می‌روند. طبیعت منزوی و غیرحاصل خیز مناطق مرزی، به خصوص در عرصه های کوهستانی و بیابانی ایران، پیوسته به دلیل فقدان رفاه و نبود انگیزه های لازم برای زندگی، زمینه ساز مشکلات سیاسی، اقتصادی و امنیتی برای دولت های وقت بوده است. ناتوانی های بالقوه در تولید، فقدان اشتغال، نازل بودن درآمد و عدم دسترسی به نیازهای اولیه، عمده ترین مشخصه اقتصادی-اجتماعی این مناطق است که زمینه را برای معضلات و نابه‌سامانی هایی چون مهاجرت، قاچاق کالا، شورش و ناامنی در این مناطق فراهم

¹ .Dikshit

² .Drysdale

³ .Glassner

⁴ .Muier

⁵ .Taylor

آورده است. (سازمان مدیریت، ۱۳۷۸: ۴۹) خالی شدن مرزها از سکنه و مهاجرت مرزنشینان به شهرهای بزرگ بر اثر فقدان انگیزه های لازم برای زندگی در این مناطق در گذشته، تقریباً روند رو به افزایشی داشته است که تأثیر آن در امنیت مرزها به وضوح قابل لمس بود. از آنجا که حفاظت از مرزهای هر کشور از اهم مسائل حکومت است، دولت های یکصد ساله اخیر حاکم بر کشورمان سیاستهای متعددی را برای مرزنشینان اتخاذ نموده اند. این سیاستها عمدتاً به منظور کاهش بحران بیکاری، فقر، مفاسد گوناگون اجتماعی، ایجاد اشتغال، کاهش قاچاق کالا، برقراری عدالت اجتماعی، کاهش انگیزه های مهاجرت و... بوده است. توجه به امور اقتصادی مردم به نوعی در خدمت اهداف سیاسی بوده است؛ زیرا رفاه اقتصادی، مردم را ترغیب به ماندن در مرزها نموده و حفاظت از مناطق مرزی را برای حکومت تسهیل می کرده است. همچنین مرزنشینان به هنگام بروز بحرانهای سیاسی، مثل جنگ، مدافعان اولیه و اصلی حدود و ثغور کشورند. لذا مسائل مردمان مناطق مرزی نیز در کانون توجه آنان قرار می گیرد.

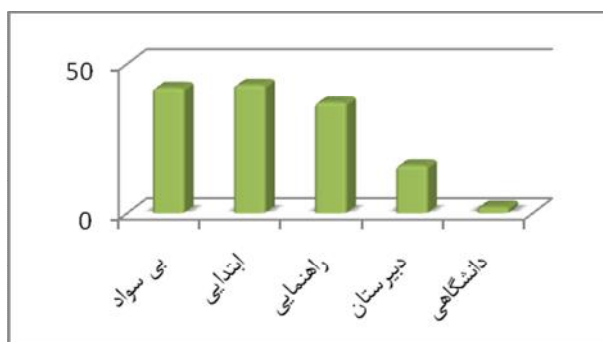
یافته های تحقیق

تجزیه و تحلیل اطلاعات به صورت توصیفی انجام گرفته است. توصیف پاسخهای ارائه شده با استفاده از میزان آنها به درصد و نیز رسم شکل های مختلف برای نمایش آنها با استفاده از نرم افزار Excel صورت گرفته است. پس از آن، درصدها و نمودارها و جداول مختلف ارائه شده مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و توضیح داده شده است. در قسمت زیر نتایج تحلیل ها آمده است. یافته های این تحقیق شامل مشخصات عمومی پاسخگویان که شامل سن، جنس، میزان سواد، مدت اقامت (اصیل و غیراصیل)، تعداد افراد شاغل در قاچاق کالا و غیره است که در زیر می آید. جنسیت: با بررسی های به عمل آمده و تکمیل رودروی پرسشنامه ها با پاسخگویان، مشخص شد که تمامی پاسخگویان مرد هستند. یعنی ۳۱۵ پاسخگوی پرسشنامه ها که ۱۰۰ درصد آنها است، مرد بوده اند. که البته دلیل آن را می توان این دانست که پرسشنامه ها توسط سرپرست خانوار که در محدوده مورد مطالعه همگی مرد بودند، تکمیل شده است.

وضعیت سنی پاسخگویان: از کل حجم نمونه برای سرپرست خانوارها (پاسخگویان) برحسب میزان سن، ۱۶.۵ درصد بین ۲۰-۳۰ سال، ۳۲.۱ درصد بین ۳۱-۴۰ سال، ۳۰ درصد بین ۴۱-۵۰ سال، ۱۵ درصد بین ۵۱-۶۰ سال، ۵ درصد بین ۶۱-۷۰ سال و ۱.۴ درصد نیز بالای ۷۰ سال سن داشته اند. میانگین سنی پاسخگویان نیز ۴۲ سال بوده است. با توجه به این اعداد، مشاهده می گردد که گروه سنی ۴۰-۳۱ سال با فراوانی ۳۲.۱ درصد در بالاترین رده و گروه

سنی بالای ۷۰ سال با فراوانی ۱.۴ درصد در پایین‌ترین رده قرار می‌گیرد. همچنین گروه‌های سنی پایین‌تر از ۲۰ سال با فراوانی صفر درصد، هیچ جایگاهی در بین پاسخگویان نداشته‌اند.

وضعیت تحصیلی پاسخگویان: ارزیابی وضعیت تحصیلی پاسخگویان در ۵ رده صورت گرفته است که شامل بی‌سواد، ابتدایی، راهنمایی، دبیرستان و تحصیلات دانشگاهی است. نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که ۳۰ درصد پاسخگویان بی‌سواد، ۳۰.۷ درصد دارای تحصیلات دبیرستان و ۱.۴ ابتدایی، ۲۶.۴ درصد دارای تحصیلات راهنمایی، ۱۱.۵ درصد دارای تحصیلات دبیرستان و ۱.۴ درصد نیز دارای تحصیلات دانشگاهی هستند. براین اساس در بین پاسخگویان، افراد دارای تحصیلات ابتدایی با ۳۰.۷ درصد با اختلاف ناچیزی با افراد بی‌سواد، در بالاترین رده و افراد دارای تحصیلات دانشگاهی با ۱.۴ درصد در پایین‌ترین رده قرار می‌گیرند. شکل (۲) نمایانگر این وضعیت است.



شکل (۲) وضعیت تحصیلی پاسخگویان (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۰)

میزان افراد مشغول به قاچاق کالا: در قسمتی از پرسشنامه‌ها، که اشتغال افراد و میزان درآمد وی مورد پرسش قرار می‌گیرد، بخشی از آن به فعالیت‌های قاچاق پرداخته می‌شود. البته جهت جلوگیری از عکس‌العمل منفی پاسخگو، این قسمت به عنوان فعالیت‌های تجاری در پرسشنامه آورده شده است که در هنگام تکمیل پرسشنامه‌ها این مورد برای فرد پاسخگو توضیح داده شد. پس از بررسی پرسشنامه‌های تکمیل شده، مشخص شد که از کل پاسخگویان، ۶۶.۵ درصد به قاچاق کالا مشغول بوده‌اند. یعنی شغل اصلی یا جانبی ۶۶.۵ درصد از آنان، قاچاق کالا بوده است و ۳۳.۵ درصد باقیمانده پاسخگویان، اشتغالاتی غیر از قاچاق کالا داشته‌اند. با نگاهی به این اعداد، می‌توان گفت که قاچاق کالا نقش مهمی در افزایش اشتغال و کاهش بیکاری و نیز افزایش درآمد خانوارهای این روستاها داشته است. در جدول ۱ و شکل ۳، فراوانی افراد مشغول به قاچاق کالا و سایر اشتغالات آمده است.

جدول (۱) فراوانی افراد مشغول به قاچاق کالا و سایر اشتغال‌ها در کل و به تفکیک روستاها

نوع اشتغال	فراوانی کل	درصد کل
قاچاق	۲۰۹	۶۶.۵
غیرقاچاق	۱۰۶	۳۳.۵
جمع	۳۱۵	۱۰۰

(یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۰)



شکل (۳) میزان افراد مشغول به قاچاق کالا و اشتغال‌ها غیر قاچاق کالا (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۰)

وضعیت درآمد پاسخگویان از فعالیت قاچاق و سایر بخش‌ها

در پرسشنامه‌های تکمیل شده میزان درآمد سالیانه پاسخگویان در فعالیت‌های مختلف اقتصادی مورد پرسش قرار گرفت و در پنج دسته اصلی طبقه بندی شد. سهم درآمدهای حاصل از فعالیت‌های کشاورزی از کل درآمدهای حاصله، ۱۱.۴ درصد، درآمدهای حاصل از دامداری ۹.۶ درصد، درآمدهای صنعتی ۵ درصد، درآمدهای حاصل از فعالیت‌های خدماتی ۲۲ درصد و نیز درآمدهای حاصل از فعالیت قاچاق کالا ۴۲ درصد است. بر این اساس بیشترین درآمدهای پاسخگویان از فعالیت قاچاق کالا با ۴۲ درصد و کمترین درآمدهای پاسخگویان از فعالیت‌های صنعتی به میزان ۵ درصد بوده است. همچنین یک رتبه‌بندی با توجه به میزان درآمد حاصله پاسخگویان از بخش‌های مختلف انجام داده شده است. رتبه و میزان درآمد پاسخگویان از بخش‌های مختلف و درصد آنها از کل در جدول ۲ آمده است.

بر اساس رتبه بندی که برای میزان درآمد پاسخگویان از بخش‌های مختلف انجام شده، قاچاق کالا در رتبه اول، خدمات در رتبه دوم، کشاورزی در رتبه سوم، فعالیت‌های دامداری در رتبه چهارم و فعالیت‌های صنعتی در رتبه پنجم یا آخر قرار می‌گیرد. در شکل ۴، مقایسه بین

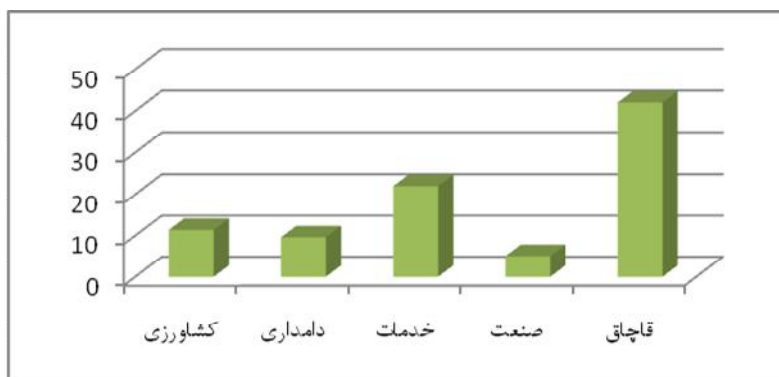
۶۵ بررسی تاثیرات اقتصادی قاچاق کالا بر شهرهای مرزی مطالعه موردی؛ شهر مریوان

درآمدهای پاسخگویان از بخش‌های مختلف صورت گرفته است که این رتبه‌بندی را به خوبی نشان می‌دهد.

جدول (۲) مجموع درآمد پاسخگویان از بخش‌های مختلف و درصد و رتبه آنها

رتبه	درصد از کل	نوع فعالیت
۳	۱۱.۴	کشاورزی
۴	۹.۶	دامداری
۵	۵	صنعتی
۲	۲۲	خدماتی
۱	۴۲	قاچاق کالا
--	۱۰۰	جمع

(یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۰)



شکل (۴) مقایسه درصد درآمد پاسخگویان از بخش‌های مختلف (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۰)

همبستگی میان متغیرها

ضریب همبستگی میان درآمدهای حاصل از قاچاق کالا و درآمدهای حاصل از فعالیت‌های کشاورزی، صنعت و خدمات در نرم افزار SPSS، به روش پیرسون محاسبه شد که در جدول زیر آمده است.

جدول (۳) ضریب همبستگی میان درآمد قاچاق کالا و درآمدهای بخش‌های کشاورزی، صنعت و خدمات

سطح معناداری (sig)	ضریب همبستگی	آزمون همبستگی	ضریب همبستگی میان درآمد قاچاق کالا با موارد زیر
۰.۰۴	-۰.۵۸۰	اسپیرمن	درآمد های بخش کشاورزی
۰.۰۳۲	-۰.۶۱۰	اسپیرمن	درآمد های بخش صنعت
۰.۰۱	-۰.۴۷۰	اسپیرمن	درآمد های بخش خدمات

(یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۰)

همانطور که در جدول فوق مشخص است، ضریب همبستگی بین درآمد قاچاق کالا و مجموع درآمدهای بخش کشاورزی در روش پیرسون، 0.580 - بدست آمد، به این معنی که همبستگی بین آنها وجود دارد و از نوع منفی و معکوس است. همچنین همبستگی میان درآمد قاچاق کالا و درآمدهای حاصل از فعالیت های صنعتی محاسبه و، 0.610 - بدست آمده است که همبستگی منفی و معکوس را نشان می‌دهد. در ادامه همبستگی میان درآمدهای حاصل از قاچاق کالا و مجموع درآمد فعالیت‌های خدماتی در روش پیرسون محاسبه و 0.470 - بدست آمده است که همبستگی منفی و معکوس را نشان می‌دهد. این اعداد به این معنی است که قاچاق کالا بر سایر بخش های اقتصادی شهر مرزی مریوان تاثیر دارد و به این شکل است که با افزایش درآمدهای قاچاق کالا که به معنی اشتغال بیشتر در قاچاق کالا است، درآمدهای سایر بخش های اقتصادی کاهش پیدا می کنند و برعکس.

نتیجه گیری

در مقیاس کلان جامعه، معضل قاچاق کالا نه فقط سیستم اقتصادی یک کشور را متاثر می سازد و گاه ضربات سنگینی به آن وارد می‌آورد، بلکه تاثیرات فراوانی بر پیکره فرهنگی- اجتماعی یک جامعه دارد. افزایش بیکاری و مشکلات ناشی از آن، تغییرات الگوی مصرف و حتی در برخی موارد تغییرات سیستم ارزشی جامعه، از جمله مواردی است که می‌توان به عنوان پی‌آمدهای قاچاق در جامعه نام برد (علم‌الهدی، ۱۳۸۴: ۵۸). مهم‌ترین چالش فراروی امنیت در مناطق مرزی کشور، بیکاری و نارضایتی از فعالیت‌های اقتصادی است. این مساله باعث می‌شود مردم برای تأمین معاش و گذران زندگی خود به انواع شغل‌های کاذب و غیر رسمی که در این شرایط پا به عرصه وجود می‌گذارد روی آورند. یکی از فعالیت‌های غیر رسمی، رشد مبادلات مرزی غیر رسمی (قاچاق) می‌باشد. با توجه به موقعیت شهر مریوان نسبت به مرز بین‌المللی عراق و دسترسی آن به بازارچه‌های فرار گرفته در خاک کشور عراق و نیز ممانعت از واردات قانونی کالاها از این مرز، قاچاق کالا به صورت وسیعی در این شهرستان انجام می‌گیرد. این شهرستان، کشاورزی و دامداری سنتی و ضعیفی دارد و فعالیت‌های صنعتی نیز جایگاه ضعیفی در این منطقه دارد. بنابراین، گرایش به قاچاق به عنوان تنها راه کسب درآمد مطمئن در منطقه در حال افزایش است. با توجه به نتایج مثبت اقتصادی قاچاق کالا بر شهرهای مرزی مانند منبع درآمد جهت گذران زندگی، افزایش درآمد و سطح رفاه خانواده، و نیز سرمایه‌گذاری در سایر فعالیت‌های اقتصادی نظیر خدمات و مسکن و غیره، می‌توان گفت که این پدیده سهم

عمده‌ای در افزایش اشتغال، کاهش بیکاری و اقتصاد خانوارهای این مناطق داشته و تاثیر مثبتی بر روند توسعه این مناطق می‌گذارد.

همبستگی میان مجموع درآمدهای حاصل از قاچاق کالا و مجموع درآمدهای حاصل از کشاورزی و همچنین درآمدهای صنعتی و خدماتی، همبستگی منفی و معکوس است، به این معنی که با افزایش درآمد حاصل از قاچاق، درآمد حاصل از فعالیت‌های کشاورزی و صنعتی کاهش می‌یابد و بالعکس. این موضوع در مورد تاثیر قاچاق بر درآمدهای حاصل از فعالیت‌های خدماتی نیز صادق است. این نتایج، نشان‌دهنده تاثیرات قاچاق کالا بر سایر فعالیت‌های اقتصادی شهر مریوان است. در واقع، رابطه‌ی میان اقدام به قاچاق (تجارت غیر رسمی) و اشتغال رسمی در فعالیت‌های اقتصادی، رابطه‌ای دو سویه است؛ به این معنی که در صورت نبود فرصت‌های شغلی رسمی، گرایش به فعالیت‌های غیر رسمی بیشتر می‌شود و بالعکس. این موضوع در مناطق مرزی که شرایط برای قاچاق کالاها فراهم‌تر است، بیشتر جلوه‌گر می‌شود و بنابراین، ضرورت برنامه‌ریزی و توسعه فعالیت‌های اقتصادی در این مناطق را به منظور جلوگیری از قاچاق کالا و توسعه اقتصادی نشان می‌دهد. همچنین، دیگر یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که، انگیزه‌ی اصلی افراد مشغول به قاچاق در این شهر از فعالیت در قاچاق، کسب درآمد است و این موضوع در تحقیقات دیگران نیز به تایید رسیده است. بنابراین باید منبع درآمد جایگزین برای آن وجود داشته باشد که افراد بتوانند از طریق آن معیشت خود و خانواده را تامین نمایند. در این زمینه می‌توان با سرمایه‌گذاری در کشاورزی، صنعت، دامداری و به ویژه گردشگری، اشتغال ایجاد کرده و درآمد ساکنین این شهر را افزایش داده و نهایتاً موجبات رشد و توسعه این منطقه را فراهم نمود. بدیهی است در صورت عدم ایجاد جایگزین برای فعالیت قاچاق، نمی‌توان آن را ریشه کن کرد، همچنان که تلاش‌هایی که تاکنون در این زمینه انجام شده به علت عدم توجه به ریشه‌ی آن، بی‌نتیجه مانده است. این نکته هم قابل ذکر است که قاچاق کالا تنها اثرات مثبت برای مرزنشینان به همراه ندارد بلکه پی‌آمدهای منفی آن علاوه بر اقتصاد جامعه (مقیاس کلان)، اجتماع و فرهنگ روستاهای مرزی (مقیاس خرد) را نیز تهدید می‌کند. به طور مثال، این پدیده از سه جهت امنیت اجتماعی را در مناطق مرزنشینان بهم ریخته است :

۱- ترک تحصیل وعدم انگیزه به ادامه تحصیل در میان نوجوانان مناطق مرزی (فعالیت در قاچاق).

۲ - معلولیت‌های جسمی و حتی مرگ به علت درگیری با نیروهای انتظامی.

۳ - وارد کردن بسیاری از کالاهای فرهنگی ضد ارزشی از این طریق و آسیب‌زدن به فرهنگ جامعه.

در ادامه این قسمت با توجه به اطلاعات و تجزیه و تحلیل‌های انجام شده، آزمون فرضیات ارایه شده است.

فرضیه اول: قاچاق کالا بر میزان اشتغال و درآمد ساکنان شهر مریوان، تاثیر می‌گذارد.

نتایج پرسشنامه‌های تکمیل شده توسط پاسخگویان و نیز بررسی‌های میدانی و انجام محاسبات لازم، نشان می‌دهد که به طور کلی شغل اصلی یا فرعی ۶۶.۵ درصد از پاسخگویان را قاچاق کالا تشکیل می‌دهد و به نوعی نزدیک ۷۰ درصد خانوارهای روستاهای مورد مطالعه به درآمدهای حاصل از قاچاق کالا وابسته هستند و این اشتغال تاثیر بسیار مثبتی بر درآمد خانوارهای ساکن در این بخش دارد. در زمینه میزان درآمدهای حاصله پاسخگویان از فعالیت‌های مختلف اقتصادی، سهم درآمدهای حاصل از فعالیت‌های کشاورزی از کل درآمدهای حاصله، ۱۱.۴ درصد، درآمدهای حاصل از دامداری ۹.۶ درصد، درآمدهای صنعتی ۵ درصد، درآمدهای حاصل از فعالیت‌های خدماتی ۲۲ درصد و نیز درآمدهای حاصل از فعالیت قاچاق کالا ۴۲ درصد است. بر این اساس بیشترین درآمدهای پاسخگویان از فعالیت قاچاق کالا با ۴۲ درصد و کمترین درآمدهای پاسخگویان از فعالیت‌های صنعتی به میزان ۵ درصد بوده است. لذا مشخص می‌شود که بیشترین درآمد پاسخگویان (۴۲ درصد) از فعالیت قاچاق کالا بوده است. یعنی نزدیک به نیمی از کل درآمدهای کسب شده پاسخگویان، فقط از طریق قاچاق کالا بدست می‌آید که این نشان دهنده تاثیر مثبت و مفید قاچاق کالا در افزایش اشتغال و کاهش بیکاری و در نهایت در اقتصاد خانوارهای این منطقه می‌باشد. در نتیجه فرضیه اول مبنی بر تاثیر قاچاق کالا بر میزان درآمد کسب شده و نیز اشتغال ساکنان شهر مریوان، تایید می‌شود.

فرضیه دوم: قاچاق کالا بر بخش‌های اقتصادی (کشاورزی، خدمات، صنعت) شهر مریوان تاثیر می‌گذارد.

برای بررسی این فرضیه، مجموع درآمدهای بدست آمده پاسخگویان از طریق قاچاق کالا با مجموع درآمدهای فعالیت‌های اقتصادی در بخش‌های مختلف به تفکیک (کشاورزی، صنعتی، خدمات) محاسبه شده و از طریق روش پیرسون، بین آنها همبستگی انجام شده است. میزان همبستگی از طریق ضریب همبستگی محاسبه شده است. نتیجه انجام همبستگی میان مجموع درآمدهای حاصل از قاچاق کالا با مجموع درآمدهای حاصل از کشاورزی، ۰.۵۸۰- می‌باشد. همبستگی بین آنها وجود دارد و از نوع منفی و معکوس است. این بدان معنی است که با افزایش درآمد حاصل از قاچاق، درآمد حاصل از کشاورزی، کاهش می‌یابد و بالعکس. ضریب

همبستگی میان مجموع درآمدهای حاصل از قاچاق کالا با درآمدهای حاصل از فعالیت های صنعتی، ۰.۶۱۰- محاسبه شده است. این نتیجه نیز مانند نتیجه قبلی، منفی و معکوس است و با افزایش درآمد قاچاق، درآمدهای صنعتی کاهش می یابد و بلعکس. در نهایت میزان ضریب همبستگی میان مجموع درآمدهای حاصل از قاچاق کالا با مجموع درآمدهای حاصل از فعالیت های خدماتی، ۰.۴۷۰- محاسبه شده است. این ضریب همبستگی نیز مانند نتایج قبلی، منفی و معکوس است و به این معنی است که با افزایش درآمدهای قاچاق، درآمدهای حاصل از فعالیت های خدماتی کاهش می یابد. این نتایج، نشان دهنده تاثیرات قاچاق کالا بر سایر فعالیت های اقتصادی منطقه است. یعنی اینکه قاچاق کالا بر سایر فعالیت های منطقه تاثیر می گذارد؛ لذا فرضیه دوم مبنی بر تاثیر قاچاق کالا بر سایر بخش های اقتصادی منطقه نیز تایید می شود.

پیشنهادات

قاچاق و به خصوص قاچاق کالا و گسترش آن، اثرات مختلفی را در نواحی مرزی به دنبال دارد. این معضل در زمان ها و مکان های مختلف تاثیرات گوناگونی در پی دارد که توجه به آنها در جهت ریشه کردن آن بسیار احساس می شود. توجه به این پدیده بدون در نظر گرفتن وضعیت آن در مناطق مختلف کشور و حتی در سایر کشورها و سطح بین الملل، کاری بی فایده خواهد بود. تبادل کالا در مرزها به طور به خودی خود، مشکلی ندارد و می تواند اثرات مثبتی نیز برای کشور و منطقه به بار بیاورد. اما شکل غیر رسمی و غیرمجاز مبادله کالا که همان قاچاق است، در صورتی که سازماندهی و کنترل نشود، اثرات منفی و سوئی هم برای کشور و هم برای منطقه به بار خواهد آورد. لذا برنامه ریزی برای اقتصاد، درآمد و اشتغال ساکنان مرزی جهت نیل به توسعه پایدار در این مناطق کشور به شدت احساس می شود. در صورت ارائه برنامه ریزی مناسب برای هر منطقه مرزی در کشور با توجه به توان ها و استعداد های بالقوه و بالفعل آن منطقه و نیز اجرای عملی آن، شاهد کاهش و حتی از بین رفتن معضل قاچاق کالا و در نهایت توسعه و پیشرفت این مناطق کشور خواهیم بود. در تحقیق حاضر سعی شده که بخشی از تاثیرات اقتصادی قاچاق کالا را در زمینه های اشتغال و درآمد بر معیشت ساکنین شهر مریوان که یکی از شهرهای مرزی غرب کشور است، بررسی شود. در شهر مریوان که یکی از شهرهای شهرستان مریوان در استان کردستان و هم مرز با کشور عراق می باشد، مانند سایر مناطق مرزی کشور، قاچاق کالا به صورت وسیعی در حال انجام است که تاثیرات مثبت و منفی را برای ساکنان شهری آن به بار آورده است. قاچاق کالا در این منطقه اثرات اقتصادی مثبتی

همچون افزایش درآمد، کاهش بیکاری و افزایش اشتغال و نیز اثرات منفی همچون تاثیر منفی بر سایر بخش های اقتصاد منطقه را برای ساکنان این مناطق به ارمغان آورده است. در این قسمت پیشنهاداتی جهت بهبود وضع موجود و نیل به توسعه در شهرستان مریوان به این شرح ارائه می شود :

۱. محور قرار دادن توسعه منطقه بر اساس منابع طبیعی اعم از آب، خاک، پوشش گیاهی و معادن منطقه با استفاده از نیروی انسانی و دانش بومی و تقویت آن از طریق آموزش حرفه ای و ترویج.

۲. تأکید بر کاهش نقش تصدی دولت در مناطق مرزی و واگذاری آن به مردم محلی .

۳. در زمینه صنعت، با توجه به فراوانی نیروی جوان در منطقه، می توان از صنایع مختلف کمک گرفت. برای اینکار ابتدا آموزش هایی در این زمینه صورت گرفته و سپس تجهیزات لازم در اختیار آنان قرار داده شود. در ضمن باید راههای ارتباطی مناسب و کارآمد، انرژی مناسب و دائم، آموزش روش های نوین و دیگر زیرساخت ها و امکانات مورد نیاز را برای آنان فراهم شود.

۴. در زمینه کشاورزی با توجه به پتانسیل بالای منطقه در این زمینه، توجه بیشتری را می طلبد. حفر چاه ها به منظور استفاده از آنها در جهت آبی کردن کشت زمین ها و افزایش تولید، ضروری است. با استفاده از چاه ها، می توان زمینهای کم بازده دیم را به آبی تبدیل کرد که به این ترتیب موجب افزایش انگیزه کشاورزان برای سرمایه گذاری بیشتر و به دنبال آن تولید بالا رفته و در نتیجه درآمد آنان بالا می رود که در نهایت موجبات توسعه کشاورزی منطقه را فراهم می آورد.

۵. برای جلوگیری از قاچاق کالا که اثرات منفی آن در منطقه و نیز کل کشور قابل مشاهده است، می توان مشاغلی ایجاد کرد که جایگزینی مناسب برای آن باشد. هدف از فعالیت قاچاق در این منطقه، ایجاد درآمد است که فرد به خاطر بیکاری و از روی ناچاری به آن روی آورده است. لذا باید جایگزینی برای آن باشد که فرد بتواند از طریق آن معیشت خود و خانواده اش را بگذراند. در این زمینه می توان با سرمایه گذاری بر روی این بخش ها (به ترتیب اولویت با توجه به توان منطقه) کشاورزی، صنعت و در نهایت خدمات، در آنها ایجاد اشتغال کرد و درآمد ساکنان این شهر را افزایش داده و نهایتاً موجبات رشد و توسعه کل شهرستان را فراهم کرد.

۶. رسمیت بخشیدن به تجارت کالا در شهرستان مریوان از طریق ایجاد یک بازارچه مرزی فعال که در آن ساکنان این منطقه در اولویت ارائه کالاها و خدمات قرار گیرند. بازارچه مرزی که هم اکنون دایر است (بازارچه باشماق)، بیشتر به امر صادرات می پردازد و آن هم دست

افرادی قدرتمند و با نفوذ است، بنابراین اصلاح ساختار این بازارچه و مشارکت دادن همه اقشار و ساکنان مرزی در امور اقتصادی آن جهت افزایش درآمد آنان ضروری می‌باشد.

۷. اطلاع‌رسانی درست و مناسب از طریق رسانه‌های جمعی جهت آگاه کردن مردم از اثرات سوء قاچاق کالا برای کشور و نیز منطقه در نهایت تشویق آنان به مشاغل جایگزین و مناسب.

۸. برنامه‌ریزی مناسب برای گسترش توریسم در این منطقه با توجه به توان‌های گردشگری آن در زمینه اکوتوریسم و توریسم تجاری که موجب ایجاد اشتغال و افزایش درآمد ساکنین آن شود.

منابع و ماخذ

۱. اداره گمرگ آذربایجان غربی (۱۳۸۹) سایت اداره گمرگ آذربایجان غربی <http://www.acu.ir/Default.aspx>
۲. اصغری، علیرضا (۱۳۸۸) مصرف کالای داخلی و مبارزه با قاچاق، مجله بانک و اقتصاد، شماره ۹۸.
۳. آقازاده، علیرضا (۱۳۸۵) قاچاق کالا، نشر آثار اندیشه، تهران، نشر آریان.
۴. بیات سרمدی، سیمرا، منصوره عباسی (بهار ۱۳۸۹) اتحادیه اروپا و پدیده قاچاق، فصلنامه اقتصاد پنهان، شماره دوازدهم.
۵. بی سخن، امید (بهمن ۱۳۸۷) تاثیر بازارچه‌های مرزی در تغییر ساختار اقتصادی و کالبدی شهر (نمونه موردی پیرانشهر)، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه زنجان.
۶. دهخدا. علی اکبر (۱۳۷۱) فرهنگ لغات دهخدا، نشر امیرکبیر، جلد ۲۷.
۷. رکن الدین افتخاری، عبدالرضا، محمدحسین پاپلی یزدی و عرفان عبدی (۱۳۸۷) ارزیابی اثرات اقتصادی بازارچه های مرزی در بازتابهای توسعه مناطق مرزی؛ مطالعه موردی: بازارچه مرزی شیخ صالح شهرستان ثلاث باباجانی استان کرمانشاه، فصلنامه ژئوپلیتیک، (شماره پیاپی ۱۲)، صص ۸۲-۱۰۹.
۸. زرقانی، سید هادی (۱۳۸۶) مقدمه‌ای بر شناخت مرزهای بین المللی، دانشگاه علوم انتظامی ناجا، معاونت پژوهش.
۹. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی (۱۳۷۸) اولین گزارش توسعه انسانی جمهوری اسلامی- ایران.

۱۰. مرکز آمار ایران (۱۳۸۵) سرشماری عمومی نفوس و مسکن، ۱۳۸۵، شهرستان مریوان.
۱۱. قاسمی، بهروز و محسن بهرامی (۱۳۸۴) آسیب‌شناسی قاچاق کالا در ایران، نشر فارابی.
۱۲. علم الهدی، سید سجاد (۱۳۸۴) بررسی ابعاد قاچاق کالا و ارز، سایت ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز.
۱۳. عندلیب، علیرضا (۱۳۸۰) نظریه پایه و اصول آمایش مناطق مرزی جمهوری اسلامی ایران، تهران، سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، دانشکده فرماندهی و ستاد دوره عالی جنگ.
۱۴. کامران، حسن، طاهر پریزادی و حسن حسینی امینی (۱۳۹۰) ساماندهی فضایی نواحی مرزی همجوار با مرز ایران و پاکستان با رویکرد پدافند غیرعامل، فصلنامه پژوهش و برنامه ریزی شهری، سال دوم، شماره ۵.
۱۵. مجتهدزاده، پیروز (۱۳۸۱) جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی، انتشارات سمت.
۱۶. محسنی، حسن (۱۳۸۹) پیامدهای اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی پدیده قاچاق، مجموعه مقالات اولین جشنواره فراخوان مقالات اقتصاد سالم، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز.
۱۷. معصومی، رویا، احد قاسمی (۱۳۸۸) نقش انسداد مرزی در قاچاق کالا، دومانه پژوهشی-تحلیلی اقتصاد پنهان، شماره ۱۰.
۱۸. معین، محمد (۱۳۸۱) فرهنگ لغات معین، جلد ۳، انتشارات امیر کبیر.
۱۹. میرحیدر، دره (۱۳۷۳) اصول و مبانی جغرافیای سیاسی، انتشارات سمت.
۲۰. نوری، جعفر (۱۳۸۲) گسترش قاچاق در بستر نابسامان و سیاست جنایی مقابله با آن، مجله الهیات و حقوق، شماره پیاپی ۱۰، دانشگاه علوم اسلامی رضوی.

Bradbury, S, L, (2010) *an assessment of the free and secure trade (FAST) program along the Canada-US border*. Journal of Transport Policy, 17, 367-380.

Dascher, K and Haupt, A, (2010) *the political economy of regional integration projects at borders where poor and rich meet: The role of cross-border shopping and community sorting*. Journal of urban Economics, 10, 1016-1033.

Deflem, M and Henry-Turner, K, (2001) *Smuggling. In: Luckenbill, D., Peck, D.L. (Eds.), Encyclopedia of Criminology and Deviant Behavior*. Brunner- Rutledge, Philadelphia, PA, pp. 473–475.

Farzanegan, Mohammad Reza, (2009) *Illegal trade in the Iranian economy: Evidence from a structural model*. European Journal of Political Economy, 25, 489–507.

Gillespie, Kate, (2003) *Smuggling and the global firm*. Journal of International Management, 9, 317–333.

Horvath, J., Ratfai, A and Dome, B, (2007) *The border effect in small open economies*. Journal of Economic Systems, 32, 33-45.

Merriman, D, (2003) *Understanding, Measure, and Combat Tobacco Smuggling. Toolkit* No.7. World Bank. Available at: <http://www.Worldbank.org/tobacco/pdf/Smuggling.pdf> (Access: 06.02.09) .

Monjon, S. and Quirion, P, (2010) *How to design a border adjustment for the European Union emissions trading system?*. Journal of Energy Policy, 38, 5199-5207.

Okubo, T, (2004) *the border effect in the Japanese market: A Gravity Model analysis*. Journal of Japanese international Economies, 18, 1-11.

Saxena, G. and Ilbery, B, (2010) *Developing integrated rural tourism: Actor practices in the English/Welsh border*. Journal of Rural Studies, 26, 260-271.

Schneider, F, (2005) *Shadow economies around the world: what do we really know?* European Journal of Political Economy, Vol. 21, 598– 642.

Tamura, Y, (2010) *Migrant smuggling*. Journal of Public Economics, 94, 540–548.

Timothy, D, J. and Tosun, C (2003) *Tourists perception of the Canada-USA border as a barrier to tourism at the International Peace Garden*. Journal of Tourism Management, 24, 411-421.

