



مبانی علمی - کاربردی ژئوپلیتیک قاچاق کالا

قسمت دوم

رویا معصومی

در قسمت نخست، ضمن تشریح مفهوم واژه ژئوپلیتیک و قلمرو مباحث این علم، ۳ عامل از عوامل ثابت ژئوپلیتیکی ایران شامل: موقعیت جغرافیایی، وسعت و شکل کشور مورد بحث و بررسی قرار گرفتند. در این قسمت به بررسی دیگر عوامل ثابت و نیز عوامل متغیر ژئوپلیتیکی کشور پرداخته می‌شود.

۱.۴. توپوگرافی

موضوع توپوگرافی در واقع ترسیم عوارض خارجی زمین است. از جمله مهم‌ترین مؤلفه‌های این عامل، مرزها، شبکه آب‌ها و ناهمواری‌ها می‌باشد که در ادامه نگاهی به عوامل بیان شده خواهیم داشت.

۱.۴.۱. مرزها

از جمله مؤثرترین ابزارهای جدایی و تعیین هویت سرزمینی دولت‌ها، مرزها می‌باشد. خطوط مرزی همان گونه که می‌توانند نقش بارزی را در یک پارچگی ایفاء نمایند، چنانچه تعیین آن‌ها براساس منافع سیاسی قدرت‌های بزرگ خارجی و بدون توجه به شرایط نژادی، زبانی، قومی، تاریخی و ساکنان انجام گردد، به شاخص عمده‌ای در ایجاد زمینه‌های بی‌ثباتی بدل خواهد شد. متفکران رشته‌ی جغرافیا مرزها را به سه دسته تقسیم می‌نمایند: محدد، مقعر و مستقیم. اساساً آن مرزهایی مناسب هستند که بهترین شرایط دفاعی را فراهم کنند و ضریب امنیتی مرزهای کشور را افزایش دهند و به سهولت در معرض دسترسی نیروهای دشمن قرار نگیرند. در قالب رویکردهای نظامی / راهبردی، مرزهای مقعر، شرایط مناسب‌تری را برای دفاع فراهم می‌نمایند؛ در حالی که انواع خطوط مرزی محدد همواره مورد طمع دول متجاوز بوده و وسوسه‌انگیز هستند.

وجود ۸۷۵۵ کیلومتر مرزهای طولانی با همسایگان، کنترل و نظارت بر ورود و خروج کالاها از این مرزها را دشوار می‌سازد. در عین حال وجود این گونه مرزها استفاده از امکانات پیشرفته و تجهیزات مدرن را در گلوگاه‌های مرزی پرهزینه و ناممکن می‌کند. در چنین شرایطی با وجود این وسعت مرزی میان ایران و همسایگان، مخاطرات قاچاق کالا کاهش می‌یابد و جسارت برای قانون‌شکنی در عاملان قاچاق کالا افزایش می‌یابد. از این رو، کنترل مؤثر بر مرزها را می‌توان، معیار توان‌مندی، نماد اقتدار و حیثیت حکومت‌ها به حساب آورد و بنابراین هرگونه تغییر و تحول در آن‌ها، از حساسیت فوق‌العاده

باشند یا خاکی، طویل باشند یا محدود، هر کدام پیامدهای قابل ملاحظه‌ای در برخورد دارند داشت. دولت‌های دارای مرز آبی، نسبت به دولت‌هایی که سرحدات آن‌ها را مرزهای خشکی تشکیل می‌دهد و اصطلاحاً «مرزهای باز» نامیده شده اند، در حاشیه‌ی امنیتی بیش‌تری قرار دارند.

۱.۴.۲. ناهم‌آوری‌ها

ایران با توجه به این که بیش از نیمی از مساحت آن را کوه‌ها فرا گرفته‌اند، سرزمینی کوهستانی است. رشته کوه البرز در شمال، و زاگرس در غرب، فلات ایران را در حصار خود گرفته‌اند. ارتفاعات مذکور مانع نفوذ بادهای مرطوب شمال و غرب کشور شده و در نتیجه باعث خشکی فلات مرکزی شده‌اند. از سوی دیگر بیابان‌ها و کویرهای داخلی نیز برای اتصال و ارتباط بین نواحی ساحلی و مرکزی مانع قابل ملاحظه‌ای به شمار می‌آیند که از این نظر باعث وجود معابر و محورهای متعدد کوهستانی می‌گردد که منجر به ورود و خروج کالاهای قاچاق در این مناطق می‌شود.

در مناطق شمالی کشور در مرزهای کوهستانی، نوار مرزی از شمال توسط رشته کوه البرز؛ و از مغرب، جنوب و جنوب شرقی به ترتیب توسط زاگرس و مکران، و از شرق و شمال شرق به ترتیب به وسیله‌ی کوه‌های شرقی و کپه داغ، احاطه شده است. این ارتفاعات از تنوع محیطی بسیاری برخوردارند. زاگرس، البرز و کپه داغ رشته‌های طولی هستند و به موازات خطوط مرزی ایران امتداد

غیر مجاز در مرز را به امری روزمره و عادی تبدیل کرده و متأسفانه با گذشت زمان، مسئولان منطقه‌ای را بر آن داشته تا به دلایل مختلف، از سامان‌دهی این وضعیت شانه خالی کرده، و یا در برخی نقاط مثل: کردستان و هرمزگان و... به واسطه‌ی گسترش این معضل، تنها در فکر مدیریت وضعیت فعلی باشند که این امر نیز در گسترش روزافزون قاچاق از مرزها و آمیخته شدن آن با زندگی مرزنشینان و برهم خوردن نظم و انضباط مرز، نقش به‌سزایی دارد.

با توجه به این که مرزهای کشور در منطقه‌ی قصرشیرین و نفت شهر محدب شکل می‌باشد، بنابراین از جمله نقاط آسیب پذیر مرزی به شمار می‌آیند. از سوی دیگر خطوط مرزی در دره‌ی شیلا (بین کردستان، ایران و عراق که بانه را از میوان جدامی سازد) مقعر و در جلگه‌ی خوزستان مستقیم بوده که شرایط دفاعی مناسبی را فراهم می‌آورند. با توجه به شکل مرز، بسیاری از اجناس قاچاق از مسیر امارات به بصره و از بصره به کردستان عراق و از مرزهای نزدیک شهرستان بانه و چند نقطه‌ی دیگر به بازارچه‌های مرزی کردستان وارد می‌شوند. هم‌اکنون بازار شهرستان بانه به مرکزی برای دادوستد این کالاهای بی کیفیت و بدون ضمانت‌نامه شده است و قاچاقچیان با تهیه‌ی اقلام مورد نیاز فروشگاه‌های متعدد کشور در تهران، بررسی فروش کالاهای خود، مستقیم اقدام می‌کنند. هم‌چنین مرزها به لحاظ این که آبی

برخوردار است.

این در حالی است که موضوع قاچاق کالا با مرز، نسبتی اساسی داشته و بدون در نظر گرفتن مفهوم مرز، پذیرش پدیده‌ی قاچاق، امری بی معنا خواهد بود.

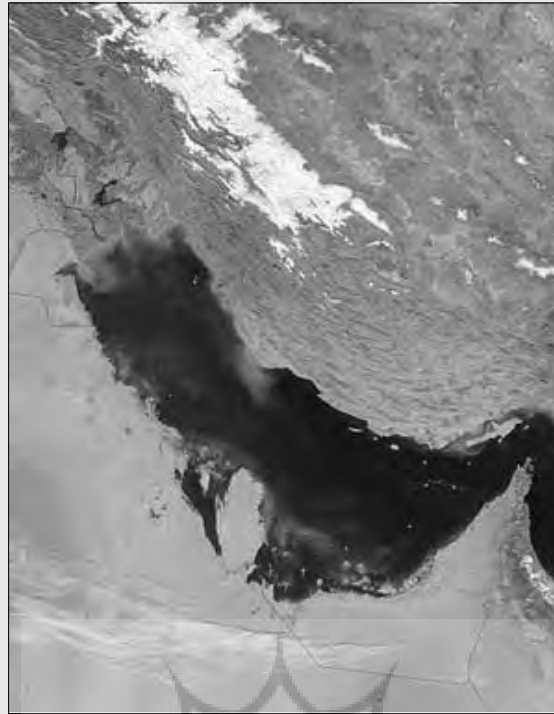
بر این اساس، عوامل مؤثر بر پدیده‌ی قاچاق را می‌توان در بسیاری از موارد، متغیرهای اثرگذار در ثبات یا عدم ثبات مرز نیز به حساب آورد. این‌گونه است که پدیده‌ی قاچاق را نمی‌توان صرفاً یک جریان منحرف کننده‌ی اقتصادی دانست بلکه جنبه‌های امنیتی و اجتماعی این پدیده، در حاشیه‌ی مرزی بسیار نمایان‌تر و حائز اهمیت‌تر خواهد بود.

وسعت حاشیه‌ی مرزی کشور و اقوام مختلفی که در آن مستقر هستند، باعث شده است تردهای مرزی در بسیاری نقاط به سهولت انجام شود و معابر و منافذ متعددی در جدار مرز، به وجود آید و از آنجایی که اساس قاچاق کالا با پنهان‌کاری و حاشیه‌گزینی عوامل قاچاقچی همراه است، بستر بسیار مناسبی برای سوء استفاده‌ی گروه‌ها، جریانات و سازمان‌های معاند و مخفی بوده و منفذی به منظور ورود عناصر آن‌ها به سرزمین اصلی می‌باشد. متأسفانه در برخی از نقاط کشور، به دلیل سابقه‌ی تاریخی تردهای مرزی؛ اختلاط قومیت‌ها؛ عدم تدبیر در سامان‌دهی امور مرزنشینان که به اخلاص در مرزبانی و مرزداری منجر می‌شود؛ بی‌توجهی به معیشت و توسعه‌ی اقتصادی و فرهنگی آن‌ها؛ و عواملی از این دست، تردهای

جدول ۱ - طول مرزهای ایران با همسایگان

کشور	طول مرز	نوع مرز	جمع علائم مرزی	ابتدا - انتها
پاکستان	۹۷۸ کیلومتر	خشکی - رودخانه	۳۱۱	بندر گوآتر - ملک سیاه کوه
افغانستان	۹۴۵ کیلومتر	خشکی - رودخانه	۱۹۹	ملک سیاه کوه - دهانه اردو
ترکمنستان	۱۲۰۵ کیلومتر	خشکی - رودخانه	۶۳۲	دهانه‌ی اردو - خلیج حسنقلی
آذربایجان	۷۵۹ کیلومتر	خشکی - رودخانه	۴۲۵	آستارا - دارکلان
ارمنستان	۴۸ کیلومتر	رودخانه‌ی ارس	۲۴	منطبق با رود ارس
ترکیه	۵۸۰ کیلومتر	خشکی - رودخانه	۵۵۷	دارکلان - دالامپرداغ
عراق	۱۶۰۹ کیلومتر	خشکی - رودخانه‌ای	-	دالامپرداغ - دهانه‌ی فاو
خلیج فارس و دریای عمان	۲۱۶۰ کیلومتر	دریایی	-	دهانه فاو - بندر گوآتر
دریای خزر	۶۵۰ کیلومتر	دریایی	-	خلیج حسنقلی - آستارا

دشت و جلگه‌ای، به دلیل شیب اندک و دید وسیع، سرعت عمل نیروها را به دنبال دارد. برای نمونه، در طی قرن اخیر بیش از ۲۵ جنگ اصلی بین ایران و همسایه‌ی غربی آن، تنها در دشت و جلگه‌ی خوزستان روی داده است. در نواحی دشت و جلگه‌ای، خطوط مرزی زیر محیط‌های متنوعی دارد. از جمله وجود هورها و محیط‌های باتلاقی غرب و شمال غرب جلگه خوزستان که تعدادی از عملیات دفاع مقدس در این زمین‌ها صورت گرفته است. همان‌گونه که شاهد بوده‌ایم کلیه‌ی امکانات و تجهیزات مورد استفاده در این مناطق و حتی تاکتیک‌های نظامی در این نواحی به‌طور کلی نسبت به سایر نقاط متفاوت بوده است.



تپه‌های ماسه‌ای به‌عنوان موانع عمده، در سراسر غرب ارتفاعات میشداغ و تا حوالی بستان امتداد دارد. عرض این تپه‌ها تا حوالی جاده‌ی مرزی از ۳ تا ۱۷ کیلومتر متغیر است. امکان تردد معمولی و استقرار تجهیزات، و به‌طور کلی هرگونه فعالیت در این اراضی بسیار مشکل است. حتی مشاهده شد که در اثر وزش باد، مین‌ها در ماسه‌زارهای منطقه‌ی بستان، مدفون شده‌اند. رفت و آمد تنها از راه معبرهایی امکان‌پذیر است که از قبل مشخص شده‌اند. راجع به اهمیت ناهمواری‌ها، می‌توان به دو نمونه‌ی متضاد در کشورمان اشاره کرد:

کردستان به لحاظ موقعیت کوهستانی، منطقه‌ی سختی برای عملیات نظامی محسوب می‌شود. این استان حدود ۳۰۰ کیلومتر با عراق مرز مشترک دارد و ارتفاعات آن نیز عموماً پوشیده از جنگل بوده و مانع عمده‌ای برای حرکات نظامی است. اما به دلیل کوهستانی و خارج از دید مستقیم بودن عوامل انتظامی، منطقه‌ی مناسبی برای تردد کالاهای قاچاق می‌باشد و نیز ارتفاعات منطقه‌ی مرزی مریوان از نظر تسلط بر دشت‌های غرب مریوان حائز اهمیت فراوان می‌باشد. در نقطه‌ی مقابل، یکی از دلایل عراق در انتخاب

قاچاق، هزینه‌ها و صدمه‌های هنگفتی به کشور تحمیل می‌کند و قاچاقچیان و وارد کنندگان غیر قانونی کالا با استفاده از یارانه‌ی کالاها و خدمات دولت که از مالیات اخذ شده از مردم و فروش منابع تجدید ناپذیر تأمین می‌شود، روز به روز ثروتمندتر و قدرتمندتر می‌شوند

پس کرانه‌ها، ویژگی‌های هیدرولوژیکی رودخانه، دوره‌های سیلابی و سرانجام تغییر مسیرها و فرسایش کرانه‌ها، نقش اساسی را در طرح‌های نظامی دارد. ایران مرزهای رودخانه‌ای متنوعی دارد، حتی بسیاری از درگیری‌های تاریخ ایران پیرامون رودخانه‌های مرزی بوده است. برای مثال رودخانه‌های اروندرود، کارون، بهمنشیر، جبهه‌های واقعی را در طول جنگ تحمیلی تشکیل می‌داده‌اند. در مرزهای دشت و جلگه: نواحی

یافته‌اند؛ بنابراین نفوذ به آن‌ها از راه زمین تقریباً غیرممکن است. تنگه‌های عمیقی که توسط رودخانه‌ها حفر شده‌اند، تنها معابر موجود می‌باشند.

شکل ارتفاعات به گونه‌ای است که به‌طور طبیعی قابلیت استتار بسیار زیادی دارند. ارتفاعات مکران در مرز پاکستان و نیز بخش‌هایی از کوه‌های شرقی ایران، نسبت به مرز امتداد عرضی دارند و دست‌یابی طرفین از طریق دهلیزهایی امکان‌پذیر است که در واقع دره‌های ناودیسسی و گسلی این ارتفاعات را شامل می‌گردند. به یقین پیروزی، از آن نیرویی است که این معابر را تحت کنترل داشته باشد.

زیر محیط‌های خطوط ساحلی ایران بسیار متنوع‌اند که مرزهای ساحلی عبارت‌اند از:

- سواحل پرتگاهی: به‌عنوان نمونه، بخش‌های شرقی خط ساحلی مکران، دارای پرتگاه‌هایی هستند که ارتفاع قسمت‌هایی از آن بیش از ۲۰ متر است. نفوذ از سوی دریا در این مناطق تقریباً غیرممکن است.

- سواحل باتلاقی و تالابی: قاعده‌ی دلتاهای تمامی رودخانه‌های جلگه‌ی ساحلی، بسیار کم‌شیب بوده و نه تنها پهلوگیری شناورهای با آب‌خور متوسط در امتداد آن‌ها تقریباً امکان‌پذیر نیست، بلکه به‌طور معمول تردد در روی آن‌ها نیز غیرممکن است. تنها قایق‌های بسیار کوچک می‌توانند از طریق کانال‌های جزر و مدی به خشکی نفوذ نمایند. قسمت‌های زیادی از سواحل مکران و نیز بخش‌های غربی خط ساحلی خلیج، جز و این گروه به شمار می‌روند.

- سواحل ماسه‌ای: رشته‌های ماسه‌ای ساحلی در امتداد خطوط ساحلی مکران و قسمتی از خط ساحلی خلیج، مانع عمده‌ای برای رفت و آمد خودروها و استقرار آن‌ها محسوب می‌گردد. حتی در دوره‌ی خشک‌سالی نیز در اثر وزش بادهای ساحلی، شرایط زیست بسیار مشکل و طاقت فرساست.

در مرزهای رودخانه‌ای: عمق و وسعت رودخانه، شیب کرانه‌ها و

... را دارا می‌باشد. هم‌چنین پایین بودن میزان فعالیت عمومی در جامعه را باید به مثابه‌ی هشدار در نظر گرفت. بالا بودن نرخ رشد جمعیت، جوان بودن، و مشارکت ناچیز زنان در بازار کار از دلایل عمده‌ی مسائل مذکور شناخته می‌شود. علاوه بر مباحثی که بیان گردید در مناطق روستایی و شهرهای کوچک به علت روابط نزدیک، نوعی کنترل مستقیم بر افراد اعمال می‌گردد؛ ولی در شهرها به علت فراوانی نفوس و ناآشنایی افراد، نظارت مؤثر پیشین اعمال نگردیده و تنها نظارتی غیرمستقیم و کلی برقرار می‌گردد. در محیط‌های شهری به دلیل اختلافات طبقاتی، گروه‌های مختلف شغلی، تعارضات گروه‌های سنی، نژادی، زبانی و منافع متفاوتی ایجاد می‌گردد که بدیهی است این مسأله با ستیزه‌هایی پیرامون هنجارهای اجتماعی همراه بوده و منجر به روند فرسایشی / کاهشی مشروعیت نظام سیاسی گردیده و در مجموع «ناامنی و بی‌ثباتی» را پدید خواهد آورد.

همان‌گونه که بیان شد، در کنار کمیت، کیفیت نیروهای انسانی هر جامعه‌ای نیز حائز اهمیت و توجه می‌باشد. در شرایطی که به طور متوسط هر فرد شاغلی ناگزیر باید هزینه‌های ۳/۵ نفر را عهده دار باشد، می‌توان نتیجه گرفت که اغلب خانوارهای ایرانی، به دلیل بارسنگین هزینه‌های مصرفی ناشی از گستردگی ابعاد خانواده، اشتغال ناکافی و یا بی‌کاری سرپرست خانواده، در تأمین حداقل سطح معیشت خود با دشواری‌های فراوانی مواجه اند.

دیگر خصیصه‌ی بافت جمعیتی جامعه‌ی ما، روند رو به تزاید شهرنشینی می‌باشد. اساساً ایران به لحاظ قومیتها کشوری متکثر می‌باشد. لیکن باید توجه نمود که اکثریت ایرانیان را (۵۱ درصد) فارس‌ها تشکیل می‌دهند. از طرف دیگر با توجه به تعداد مذاهب در کشور، بیش‌ترین تعداد جمعیت، مسلمان و عمدتاً شیعه مذهب می‌باشند. بیش از ۵۰٪ مردم با زبان فارسی که زبان رسمی نیز می‌باشد، تکلم می‌نمایند. با رویکردی تحلیلی در می‌بایم که «مسأله‌ی قومیت‌ها» می‌تواند یک گرفتاری جمعیتی برای کشور ما به شمار آید. به عنوان مثال وجود قومیت‌ها و

هماهنگی مناسبی بین نیروی انتظامی به عنوان مرزبان با سایر نیروهای مسلح وجود ندارد. بدین جهت که نیروهای مرزبان، به ویژه در نواحی دریایی و رودخانه‌ای از حداقل امکانات برای مواجهه با قاچاق کالا برخوردارند. همین مسأله منجر به کاهش ریسک قاچاق کالا در کشور شده است. تلاش برای حل این مسئله با افزایش ریسک قاچاق، منجر به افزایش هزینه‌ی قاچاق کالا و در نتیجه کاهش قاچاق کالا می‌شود.

۲. عوامل متغیر

۲.۱. جمعیت

«انسان» پراهمیت‌ترین عامل ژئوپلیتیک به شمار می‌آید. هر چند نباید از کمیت جمعیت غفلت نمود لیکن به ویژه در شرایط کنونی تأکید عمده بر نیروی انسانی ماهر، آموزش دیده و کیفی است. چنین پتانسیلی می‌تواند از عوامل توسعه‌ی یک جامعه به شمار آید.

دولت‌های دارای

مرز آبی، نسبت به

دولت‌هایی که سرحدات

آن‌ها را مرزهای خشکی

تشکیل می‌دهد و

اصطلاحاً «مرزهای

باز» نامیده شده اند،

در حاشیه‌ی امنیتی

بیش‌تری قرار دارند

به طور خلاصه در زمینه‌ی عامل جمعیت ملاحظات مختلفی مطرح می‌باشد. از آن جمله: تراکم، نحوه‌ی توزیع، تعداد، مصرفی یا مولد بودن، میانگین سنی و سرانجام میزان انسجام فرهنگی آن. ایران با جمعیتی حدود ۷۰ میلیون و ۴۷۲ هزار و ۸۴۶ نفر از جمله پرجمعیت‌ترین کشورهای دنیا می‌باشد. آمارها بیانگر جوان بودن جامعه‌ی ایرانی هستند.

بی‌کاری از جمله آسیب‌هایی است که قابلیت تبدیل شدن به بحران (طغیان، آشوب، حمایت از شورش‌ها

خوزستان برای حمله به ایران، صاف و کم عارضه بودن این منطقه بود. تنها موانع، رودخانه‌ها، بریدگی‌ها و شیپارها هستند که درست در مقابل مناسب بودن حرکات نظامی در این مناطق، برای حرکت مسیر کالاهای قاچاق نامناسب می‌باشد مگر این که در کنار مرزهای رودخانه‌های و دریا باشند.

۱.۴.۳. شبکه‌ی آب‌ها

وحدت یا پراکندگی سرزمینی، ظرفیت‌های اقتصادی، ارتباطاتی و حمل و نقل کشور تاحدی با شبکه‌ی آب‌های هر کشوری تعامل دارد. در این باره ملاحظات متعددی با اهمیت می‌باشد: دائمی، فصلی و تصادفی بودن رودخانه‌ها، عمق جریان‌های آبی به لحاظ قابلیت کشتی‌رانی و سرانجام منطقه‌ی استقرار رودخانه. از این بابت که چگونگی بهره‌برداری و شرایط کشتیرانی در رودخانه‌های مرزی رعایت مسائل حقوقی خاصی را ایجاب می‌نماید.

در ایران به جز رودخانه‌های کم اهمیت و محلی، حدود ۳۴۵۷ رود اعم از دائمی، فصلی و اتفاقی وجود دارد که از میان آن‌ها تنها کارون و اروند قابل کشتی‌رانی هستند؛ از این رو چندان در معادلات ژئوپلیتیکی نقش آفرین نمی‌باشند. لیکن در سطح ملی و فراملی، رودخانه‌های مذکور جایگاه مناسبی در فرآیند تأمین آب شرب و کشاورزی مورد نیاز مناطق را احراز می‌نمایند.

مرزهای رودخانه‌ای ما با دیگر کشورها ۱۹۱۸ کیلومتر است بزرگ‌ترین مرز آبی، رودخانه‌ی ارس با حدود ۴۷۵ کیلومتر است و هشت مرز خشکی و هفت مرز آبی ایران را به همسایه‌هایش مرتبط کرده است.

محدودیت‌های طبیعی مانند کوه‌های بلند و پراکنده، جاده‌های باریک و پیچ در پیچ، رودخانه‌های مرزی مانند اترک، ارس، اروندرود، پرنیان، سیروان و... مرزهای آبی، خشکی و باتلاقی، تنگه‌ها، فلات قاره، جزیره‌ها و... کار مبارزه با قاچاق را با مشکل روبه‌رو کرده است و نهادهای مرتبط با امر مبارزه با قاچاق به امکانات بیش‌تر و مجهزتری نیاز دارند تا کار مبارزه را بهتر سامان بدهند.

در مسئله‌ی کنترل و مبارزه با قاچاق کالا در مرزهای دریایی و خشکی

مردمانی با گرایش‌های مذهبی متفاوت در برخی استان‌های مرزی باعث شده که همکاری و مشارکت برای مقابله با قاچاق تا حدودی تحت تاثیر قرار گیرد و حرکت منسجم برای جلوگیری از ورود و خروج اتباع کشورهای دیگر و کالاهای قاچاق، وجود نداشته باشد.

وجود نزادهای مختلف بلوچ، کرد، عرب، آذری، ترکمن و... نیز انگیزه‌های مردم مرزنشین و دیدگاه آن‌ها به موضوع قاچاق را متفاوت ساخته است.

در شرایطی که مرزها محل ناآرامی‌های نظامی، امنیتی و سیاسی باشد، جمعیت به تدریج از مناطق مرزی به محل‌های امن‌تری کوچ می‌کند و بار دیگر تراکم جمعیت در مناطق مرزی کمتر، و ناپایداری جمعیت بیش‌تر می‌گردد. این پدیده در فرایند توسعه و امنیت مناطق مرزی تأثیر منفی می‌گذارد. این پدیده در مرزهای ایران در مناطق مرزی غرب شوش، دشت‌آزادگان و شمال آبادان و همچنین به شدت در مرز مشترک با کشورهای افغانستان و پاکستان مشهود است.

هم‌چنین مرزهای با تراکم پایین جمعیت و نبود امکانات فرهنگی و اقتصادی مانند سیستم و بلوچستان، کردستان و ایلام که گذرگاه‌های مهمی برای عبور کالاهای قاچاق به شمار می‌روند، همواره در ذیل فهرست برخورداری از امکانات ملی قرار دارند و نیز جمعیت این استان‌ها جمعیت غیرفعال است و ارزش اقتصادی افزوده را در غیاب سرمایه‌گذاری‌های برنامه‌ریزی شده تولید نمی‌کند. بنابراین جمعیت غیرفعال این گونه استان‌ها - به ویژه در شهرها و روستاهای مرزی انگیزه‌ی قاچاق را به خاطر محرومیت مردم، افزایش داده است که در این مورد کار نیروهای انتظامی و نظامی را برای پی‌گیری، ایجاد پاسگاه مرکزی، هزینه‌های مبارزه با قاچاق و ایجاد زمینه‌های گسترش توسعه‌ی اقتصادی و اجتماعی با مشکلاتی همراه کرده است.

با توجه به این که یکی از دلایل مهم به وجود آمدن پدیده‌ی قاچاق در کشور، نبود همین امکانات فرهنگی و اقتصادی و فقدان شغل سالم و سازنده در مناطق مرزی می‌باشد، این عوامل مرتباً جمعیت غیر فعال و جوان منطقه را به سمت

داوطلبان عاملیت در زمینه‌ی قاچاق می‌کشاند.

افت تولید و نتایج ناشی از قاچاق کالا خود در زمینه‌ی سطح اشتغال نیز اثرات نامطلوبی را بر کشور می‌گذارد که این معضل به خودی خود زمینه‌ی بحرآن‌های فرهنگی - اجتماعی را فراهم می‌سازد. بر اساس تحقیقات انجام شده، به ازای هر پانزده تا سی هزار دلار قاچاق کالا، یک فرصت شغلی از بین می‌رود. در حالی که برای ایجاد هر شغل در حدود بیست هزار دلار سرمایه‌گذاری مورد نیاز می‌باشد، می‌توان گفت سرمایه‌ی درگیر در بخش قاچاق کالا هر ساله سیصد هزار فرصت شغلی را از میان می‌برد و کاهش فرصت‌های شغلی، خود رویه‌ی دیگری از کاهش زمینه‌های سرمایه‌گذاری تولیدی است. با نگرش خوش‌بینانه، می‌توان به نیروی انسانی کشور به عنوان «فرصت» نگرست. اساساً یکی از عوامل رشد و توسعه‌ی هر جامعه‌ی نیروی کار جوان می‌باشد، که در یک گستردگی فراوان، سیستم ما از این استعداد برخوردار است و با ایجاد و گسترش اشتغال در شهرهای مرزی می‌توان از توسعه‌ی قاچاق جلوگیری کرد و مشکلات و پیامدهای آن را تا حد زیادی کاهش داد.

اگر با برنامه‌ریزی صحیح این عوامل را در خدمت توسعه و رونق اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی بگیرند باعث بوجود آمدن مشکلات فراوانی از جمله به وجود آمدن پدیده‌ی قاچاق کالا می‌گردد

پایین بودن میانگین سنی جمعیت در صورت فراهم نمودن شرایط و بستر مناسب، محرک اساسی توسعه و تولید می‌باشد و بی توجهی به این موضوع باعث مسائل و مشکلات فراوانی می‌شود که مسئله‌ی روی آوردن به قاچاق، یکی از این مشکلات می‌باشد.

۲.۲. منابع

سرنوشت کشورها تا حد بسیاری به منابع طبیعی و مواد خام وابسته است و پیوستگی نزدیکی با قدرت ملی و به ویژه توانمندی‌های نظامی دارد. امنیت منابع دو جنبه‌ی مختلف را در بر می‌گیرد:

(۱) امنیت منابع تجدیدشونده مانند

آب

(۲) امنیت منابع تجدیدنپذیر نظیر دسترسی به سوخت‌های فسیلی گر چه توسل به «منابع سبک» مانند انرژی خورشیدی، باد و حرارت زمین به عنوان جای‌گزین‌هایی در مقابل منابع تجدید ناپذیر، در حال گسترش است، ولی استفاده از این منابع غیرمتعارف (به دلیل موانع فنی، سیاسی، محیطی) هنوز آن چنان گسترش نیافته است که بتواند اثر مهمی بر امنیت ملی بگذارد.

یکی از پایه‌های ثابت توسعه، انرژی می‌باشد. قبل از بحران انرژی دهه‌ی ۱۹۷۰، رابطه‌ی عددی بین سطح رشد، میزان مصرف انرژی و میزان مصرف نفت به ترتیب چنین بوده است: ۷-۵-۶، یعنی به ازای ۶٪ رشد سالیانه‌ی اقتصاد، شاهد ۵٪ رشد مصرف انرژی و ۷٪ رشد مصرف سالیانه‌ی نفت بوده ایم. ضرایب فوق برای دهه‌ی ۱۹۹۰ تا آخر قرن، برای ۳٪ رشد اقتصادی، ۲٪ رشد مصرف انرژی و ۲٪ نیز افزایش مصرف نفت پیش بینی می‌گردید. به این جهت دسترسی آسان و ارزان به منابع انرژی، پتانسیل پیشرفت اقتصادی و اجتماعی را فراهم می‌کند. در واقع با بهره‌گیری از منابع یادشده، دولت‌ها شرایط زندگی بهتر، رفاه و آسایش تابعین خود را مهیا کرده‌اند، بنابراین «ضریب ثبات» و مقبولیت خود را افزایش می‌دهند.

از بین منابع موجود، در شرایط فعلی اقتصاد جهانی، «نفت» جایگاه و اهمیتی جهانی، و «آب» از حساسیتی منطقه‌ای (بنابه پر آب یا کم آب بودن منطقه) برخوردار است. عواملی مانند ارزانی، فراوانی، دسترسی آسان، گران بودن جایگزین‌ها، نیاز مبرم اکثر کارخانجات و صنایع به دلیل مصرف دیرینه و انطباق با آن، دلیل توجه و وابستگی اقتصاد جهانی به نفت می‌باشد.

در حال حاضر تخمین زده می‌شود که ۴۰٪ از تقاضای جهانی برای انرژی



خطوط مرزی همان گونه که می‌توانند نقش بارزی را در یک پارچگی ایفاء نمایند، چنان چه تعیین آن‌ها براساس منافع سیاسی قدرت‌های بزرگ خارجی و بدون توجه به شرایط نژادی، زبانی، قومی، تاریخی و ساکنان انجام گردد، به شاخص عمده‌ای در ایجاد زمینه‌های بی‌ثباتی بدل خواهد شد

با عوامل سودجو به دلیل دخیل بودن در منافع مالی شریک می‌باشند. از همه مهم‌تر کیفیت بالای سوخت ایران نسبت به دیگر کشورهای همسایه‌ی افغانستان نیز از دیگر عواملی است که باعث شده است تقاضای بیش‌تری برای تهیه‌ی سوخت از ایران در دستور کار قاچاقچیان قرار گیرد. مرز مشترک ایران با بلوچستان پاکستان نیز یکی دیگر از مناطق شرقی قاچاق سوخت کشور می‌باشد در مرزهای غربی کشور، استان کردستان واقع در غربی‌ترین نقطه‌ی ایران با مرز وسیعی که با کشورهای همسایه و به ویژه ۲۳۰ کیلومتر مرز مشترکی که با عراق دارد وجود راه‌های ارتباطی با کشور عراق به ویژه در شرایط کنونی و با توجه به وضعیت نابه‌سامان کشور عراق، باعث رواج قاچاق فرآورده‌های نفتی در این منطقه گردیده است و در مرز ترکیه این مواد توسط اسب و قاطر به روستاهای مرزی در استان وان منتقل می‌شود. سپس سوخت‌های قاچاق توسط پیت‌های بیست لیتری و یا در باک ماشین‌ها به مرکز استان منتقل می‌گردند. در منطقه‌ی خوزستان سوختی که قاچاق می‌شود عمدتاً گازوئیل است و به شناورهای خارجی در دریا منتقل و فروخته می‌شود. به هر حال قاچاق سوخت، خروج ارز و اختلال در چرخه‌ی اقتصادی کشور را در پی دارد و باعث می‌شود مشاغل کاذب پدید آیند و تداوم آن ممکن است باعث آلودگی برخی از عوامل مقابله کننده با قاچاق را حتی به

یارانه‌های دولتی است. اختلاف فاحش قیمت‌های داخلی با قیمت‌های مشابه در کشورهای همسایه یکی از ساختارهایی است که خواه ناخواه خروج بی حد و مرز کالا از کشور را به صورت قاچاق تشدید می‌کند. به عبارت دیگر بخشی از آنچه دولت به عنوان یارانه برای اقشار مختلف مردم به ویژه اقشار کم درآمد در نظر می‌گیرد، به جای رسیدن به نقاط هدف، به خارج از مرزها انتقال می‌یابد و در واقع خارجی‌ها هم از یارانه‌های دولتی برخوردار می‌شوند. در حال حاضر ارزان بودن برخی کالاهای یاران‌های نظیر فرآورده‌های نفتی و دارو سبب شده است تا قاچاق این کالا به خارج از کشور شدت گیرد و در واقع یارانه‌های پرداختی به مصرف کنندگان خارجی نیز تعلق یابد. جالب آن که دولت در واکنش به تقاضای فزاینده‌ی بنزین در جامعه، یارانه‌ی قابل ملاحظه‌ای برای واردات فرآورده پرداخت می‌کند؛ حال آن که بخشی از همین بنزین وارداتی به دلیل ارزان بودن به کشورهای همجوار قاچاق می‌شود. به عنوان مثال قاچاق سوخت در مرز شرقی، به کشورهای افغانستان و وابستگی ۱۰۰ درصد آن کشور به سوخت وارداتی باعث شکل‌گیری عناصر سودجو و شبکه‌های سازمان‌یافته‌ی قاچاق در دو سوی مرز گردیده و تشدید این امر زمانی خود را نمایان می‌سازد که کشور مقابل تمایلی به همکاری در مبارزه با قاچاق از خود نشان نمی‌دهد و حتی به نظر می‌رسد که خودشان در برنامه‌ریزی و همکاری

را نفت برطرف می‌سازد. در جهانی که اقتصاد، تعیین کننده‌ترین مؤلفه‌ی شعاع نفوذ دولت‌هاست، نباید غافل بود که همین اقتصاد هم‌چنان وابسته به مواد خامی است که اغلب مخازن آن در کشورهای جهان سوم واقع گردیده است. خاورمیانه به واسطه‌ی دارا بودن عظیم‌ترین ذخایر نفتی در جهان به منزله‌ی مرکز ثقل این مجموعه مطرح می‌باشد. البته تمرکز اغلب انرژی مذکور در خلیج فارس و استقرار ایران در این منطقه، جایگاه ممتازی برای کشورمان ایجاد کرده است.

همان گونه که می‌دانیم، مهم‌ترین ماده‌ی خام کشور نفت است که حدود ۹۶٪ تولید ناخالص داخلی ما از طریق صدور مواد خام (عمدتاً نفت) حاصل می‌شود. ایران ۱۴/۴٪ ذخایر نفت منطقه و ۱۴٪ مجموع ذخایر گاز جهان و به طور کلی ۱۳٪ کل منابع دنیا را در اختیار دارد. بنابراین نفت و صنایع جانبی آن، منبع درآمد، رفاه، اشتغال، امنیت و ثبات کشور به شمار می‌رود که برخی از صاحب‌نظران معتقدند: نفت شاه‌رگ حیاتی اقتصاد و امنیت ایران است. به همین علت وجود منابع نفتی، این منبع یکی از اقلام مهم برای قاچاق محسوب می‌گردد. در مورد قاچاق سوخت به ویژه آن که سابقه‌ی طولانی در کشور ما دارد باید اذعان داشت که این فرآورده مانند برخی کالاها به صورت دو نرخی در بازار مصرف، عرضه می‌شود و این به جهت برخورداری برخی از کالاها از

ایران و برداشت از منابع کشور که متعلق به همه‌ی مردم است، استفاده کرده و به قیمت کاهش درآمد دولت هر روز ثروتمندتر می‌شوند. همان مردمی که بالاچار هزینه‌های قاچاق را می‌پردازند، به علت وجود قاچاق و ورود غیرقانونی کالا، شغل خود را از دست داده، خود و اعضای خانواده‌ی تحت تکفلشان گرفتار فقر و عواقب ناشی از آن می‌شوند. خوش‌بختانه مسئولان، اقدامات مثبتی در زمینه‌ی قاچاق انجام داده‌اند و با کنترل مرزها توانسته‌اند از ورود غیرقانونی کالاهای مختلف تا حدودی جلوگیری کنند.

برای مبارزه با پدیده‌ی قاچاق کالا دو راهکار مهم و اساسی وجود دارد: یکی افزایش ریسک قاچاق کالا و دیگری تسریع و کاهش هزینه‌ی واردات رسمی. در مورد راهکار اول، اقداماتی که باید صورت گیرد، تجهیز نیروهای مرزبانی به ابزار الکترونیکی پیشرفته برای نظارت بر نواحی مرزی و ارائه‌ی آموزش‌های لازم به آن‌ها است. همچنین آموزش و ارتقای آگاهی کارکنان در مورد شگردهای قاچاق کالا از مجاری رسمی، نقش موثری می‌تواند داشته باشد.

اقدام دیگر در این راستا شناسایی باندهای اصلی قاچاق کالا و نیز مقابله با پدیده‌ی چتربازی یا اسیربری توسط این باندها است.

همچنین تشکیل بانک اطلاعات منسجم در دبیرخانه‌ی ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، به منظور عملیاتی کردن اطلاعات مربوط به کشفیات قاچاق، می‌تواند در افزایش ریسک قاچاق کالا تاثیرگذار باشد؛ زیرا در شرایط فعلی، اطلاعاتی محدود توسط گمرک ارائه می‌شود که قابلیت عملیاتی شدن ندارد. به همین دلیل لازم است در اطلاعات مربوط به کشفیات قاچاق، نواحی کشف رسمی یا غیررسمی و نوع کالا، روش حمل و غیره مشخص باشد تا مسیرهای حرکتی قاچاق کالاهای مختلف به تفکیک مشخص شود. نصب ردیاب‌های الکترونیکی روی تمام شناورهای فعال در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، و ایجاد ایستگاه‌های کنترل حرکت این شناورها؛ حضور و پوشش کافی نیروهای مرزبانی در نواحی مرزی؛ بازدیدهای مرتب از



**«انسان» پراهمیت‌ترین
عامل ژئوپلیتیک به شمار
می‌آید. هر چند نباید از
کمیت جمعیت غفلت
نمود لیکن به ویژه در
شرایط کنونی تاکید عمده
بر نیروی انسانی ماهر،
آموزش دیده و کیفی است**

امنیت ملی کشور را نشانه گرفته است، و اگر چه بسیاری از کشورهای دنیا با این مسئله دست به گریبان هستند، اما این موضوع، امروزه در ایران آن قدر اهمیت پیدا کرده است که ضرورت توجه، شناخت و مبارزه‌ی جدی و بی‌امان با آن، از اصول خدشه‌ناپذیر مبارزه به شمار می‌رود.

قاچاق، هزینه‌ها و صدمه‌های هنگفتی به کشور تحمیل می‌کند و قاچاقچیان و واردکنندگان غیرقانونی کالا با استفاده از یارانه‌ی کالاها و خدمات دولت که از مالیات اخذ شده از مردم و فروش منابع تجدیدناپذیر تأمین می‌شود، روز به روز ثروتمندتر و قدرتمندتر می‌شوند.

دولت بالاچار هزینه‌های قاچاق را می‌پردازد؛ در حالی که هیچ‌گونه تعرفه‌ی گمرکی از آن دریافت نمی‌کند. این بدان معناست که قاچاقچیان از مالیات کارگران، کارمندان و احاد مردم

دنبال داشته باشد.

پس می‌توان عنوان کرد: قاچاق سوخت = خروج سرمایه ملی = اشتغال کاذب

نتیجه‌گیری

با توجه به موقعیت خاص ژئوپلیتیکی ایران که با مرزهای بین‌المللی ایران و افغانستان شروع می‌شود و با بررسی موضوع قاچاق کالا در ایران، استنباط می‌گردد که ارتباط تنگاتنگی بین عوامل ژئوپلیتیکی کشور و نقش هر یک از این عوامل در پدیده‌ی قاچاق وجود دارد.

همانند عوامل تعیین‌کننده‌ی موقعیت ژئوپلیتیکی یک کشور؛ وجود مرزهای گسترده‌ی آبی و خشکی بین‌المللی، موقعیت جغرافیایی، وسعت زیاد کشور، وجود ناهمواری‌ها که باعث ایجاد معابر و محورهای متعدد کوهستانی مساعد برای ورود و خروج کالاهای قاچاق می‌گردد، تحرکات سیاسی و کنش‌های برون‌منطقه‌ای و ضعف دولت‌های همسایه در تأمین امنیت مرزها، تنوع قومی و فرهنگی، داشتن جمعیت بالای فعال و جوان و... اگر با برنامه‌ریزی صحیح این عوامل را در خدمت توسعه و رونق اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی نگینند باعث بوجود آمدن مشکلات فراوانی از جمله به وجود آمدن پدیده‌ی قاچاق کالا می‌گردد.

امروزه قاچاق کالا و ارز و گرایش به مصرف کالاهای خارجی، یکی از مسائل مهمی است که اساس فرهنگ، اقتصاد و

۱۲. «میزگرد وفاق اجتماعی»؛ فصلنامه مطالعات ملی؛ شماره ۳ و ۴؛ (زمستان ۱۳۷۸ و بهار ۱۳۷۹).
۱۳. استار، جویس؛ «بحران آب زمینه ساز درگیریهای آینده در خاورمیانه»؛ ترجمه‌ی ا. طباطبایی؛ اطلاعات سیاسی - اقتصادی؛ سال ششم؛ شماره ۵۵-۵۶؛ (فروردین و اردیبهشت ۱۳۷۱).
۱۴. سریع القلم، محمود؛ «نظام بین المللی و توسعه یافتگی دنیای اسلام»؛ ارایه شده در اولین همایش اسلام و توسعه؛ تهران؛ انتشارات دانشگاه شهید بهشتی ۱۳۷۶.
۱۵. ابراهیمی، سلامی، غلام حیدر؛ «موقعیت ژئوپلیتیکی و نامنی اجتماعی»؛ فصلنامه‌ی ژئوپلیتیک؛ سال دوم؛ شماره ۱ سوم و چهارم؛ ۱۳۸۵.
۱۶. یزویان، جمشید و مداح، مجید؛ بررسی اقتصادی قاچاق در ایران؛ سایت WWW.SID.IR
۱۷. حافظ نیا، محمد رضا؛ بررسی وضعیت جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک در ایران؛ فصلنامه علوم سیاسی؛ شماره ۳۰.
۱۸. عسکری، محمود؛ نقد و سازانهای سیاست جغرافیایی و بازخوانی ژئوپلیتیک جمهوری اسلامی ایران ۱ و ۲؛ فصلنامه مطالعات راهبردی؛ شماره ۱۰.
۱۹. حاتمی راد، منصور؛ مقاله‌ی موقعیت ژئوپلیتیک ایران.
۲۰. پرچکانی، زهره؛ استراتژی ایران در خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز.
۲۱. ذوالفقاری، مهدی؛ ژئوپلیتیک خلیج فارس؛ ایران و آمریکا؛ سایت دانشگاه امام حسین.
۲۲. مینایی، مهدی؛ محیط امنیتی جمهوری اسلامی ایران در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی.
۲۳. احمدی امویی، بهمن؛ مسیرهای قاچاق کالا به غرب کشور؛ روزنامه‌ی ایران ۱۴ شهریور ۱۳۸۱.
۲۴. بهرامی، محسن و قاسمی؛ بهروز؛ کتاب آسیب شناسی قاچاق کالا در ایران.
۲۵. مبارزه با قاچاق؛ وب‌گاه ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز.
۲۶. قاچاق کالا؛ بخش حقوق جزا. سایت jahanshahloou.com. ۲۱ hoqooqdan آذر ۱۳۸۶.
۲۷. دلیل قاچاق کالا؛ اختلاف قیمت‌ها است، سایت سازمان تعزیرات حکومتی؛ چهارشنبه ۱۴ مرداد ۱۳۸۸.
۲۸. افزایش قاچاق کالا به دلیل رشد تعرفه‌ها؛ روزنامه‌ی مستقل سراسری صبح ایران؛ تاریخ ۱۳۸۶/۱/۱۵.
۲۹. قاچاق کالا مهمترین چالش پیش روی مرزهاست؛ سایت مردم سالاری؛ ۱۳۸۶/۵/۳۰.
۳۰. کربلایی، رضا؛ قاچاق کالا و ارز؛ روزنامه‌ی خراسان.
۳۱. ازوجی، علالدین؛ تجزیه و تحلیل اقتصادی قوانین مربوط به قاچاق کالا در ایران؛ سومین همایش ملی بررسی پدیده‌ی قاچاق کالا و راههای پیشگیری از آن.
۳۲. زرقانی، هادی؛ عوامل ژئوپلیتیکی مؤثر بر نقش و کارکرد مرزها با تاکید بر مرزهای ایران؛ فصلنامه‌ی ژئوپلیتیک؛ سال سوم؛ شماره ۱ دوم؛ ۱۳۸۶.
۳۳. احمدی، نعمت؛ واردات بی‌رویه؛ فرصتهای شغلی از دست رفته و اقتصادی که در جا می‌زند؛ روزنامه اعتماد ملی؛ ۲۱ اسفند ۱۳۸۷.

تفاوت قیمت داخل با قیمت‌های جهانی تلاش شود.

از سوی دیگر می‌توان از طریق اقدامات فرهنگی ضمن ترویج مصرف کالاهای داخلی، قبح رفتار خلاف قانون قاچاق کالا را تشریح کرد و هم‌چنین تبعات مصرف کالاهای قاچاق برای سلامت مصرف کنندگان و نیز آثار مخرب آن بر تولید داخلی را از طریق برنامه‌های اطلاع رسانی و رسانه‌های گروهی گوشزد کرد.

توجه به علایق و سلایق مصرف کنندگان در کالاهای تولید داخل؛ تمهیدات لازم برای رفع تنگناهای معیشتی مرزبانان؛ فراهم کردن زمینه‌هایی برای امکان و تولید تحت لیسانس کالاهایی که به صورت قاچاق وارد کشور می‌شوند و توجه و رسیدگی به وضع معیشتی، فقر و بیکاری در مناطق مرز نشین، راه کارهای دیگری است که می‌توان در نظر گرفت. از دیگر راهکارهای پیش‌نهادی برای مبارزه با پدیده‌ی قاچاق کالا همانا ایجاد و گسترش اشتغال در شهرهای مرزی می‌باشد که می‌تواند مشکلات و پیامدهای آن را تا حد زیادی کاهش دهد. ■

منابع

۱. عزتی، عزت‌الله؛ ژئوپلیتیک؛ تهران؛ نشر سمت؛ ۱۳۷۱.
۲. بدیعی، ربیع؛ جغرافیای مفصل ایران؛ جلد اول؛ تهران؛ نشر اقبال؛ ۱۳۷۲.
۳. عزتی، عزت‌الله و شکوهی، حسین؛ فلسفه‌ی جغرافیا؛ تهران؛ مؤسسه‌ی جغرافیایی و کار توگرافی گیتاشناسی؛ ۱۳۶۷.
۴. میرحیدر، دره؛ اصول و مبانی جغرافیای سیاسی؛ تهران؛ کتابخانه‌ی سیمغ.
۵. سالنامه آماری کشور ۱۳۷۶؛ تهران؛ انتشارات سازمان برنامه و بودجه؛ ۱۳۷۸.
۶. مجتهدزاده، پیروز؛ کشورها و مرزها در منطقه‌ی ژئوپلیتیک خلیج فارس؛ حمیدرضا ملک محمدی نوری، تهران؛ دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی؛ ۱۳۷۳.
۷. اطاعت، جواد؛ ژئوپلیتیک و سیاست خارجی ایران؛ تهران؛ نشر سفیر؛ ۱۳۷۶.
۸. کاظمی، علی اصغر؛ نقش قدرت در جامعه‌ی روابط بین المللی؛ تهران؛ نشر قومس؛ ۱۳۶۹.
۹. صفوی، سیدیحیی، جغرافیای نظامی ایران، تهران، انتشارات دانشگاه امام حسین (ع)، ۱۳۷۸.
۱۰. آقایی، علی اکبر؛ «جوایی جمعیت و خشونت»؛ فصلنامه مطالعات راهبردی؛ شماره ۶ و ۵ پاییز و زمستان ۱۳۷۸.
۱۱. سالنامه آماری کشور ۱۳۷۶.

اسکله‌های غیر رسمی توسط مسئولان مبارزه با قاچاق استان‌های مرزی نیز از دیگر اقدامات در این زمینه است.

هم‌چنین با انعقاد پیمان‌های دوجانبه با کشورهای همسایه برای مقابله با قاچاق کالا از این کشورها به ایران و بالعکس و همکاری نیروهای مرزبانی دو کشور برای شناسایی باندهای قاچاق کالا نیز می‌توان به افزایش ریسک قاچاق کالا کمک کرد. از طرفی نمایندگی‌های کالاهایی که به ایران قاچاق می‌شوند باید موظف باشند کالاهایی را که به صورت رسمی وارد می‌شوند به گونه‌ای از کالاهای قاچاق تفکیک کنند. بدین صورت که با ارائه‌ی ضمانت‌نامه‌ی فارسی برای کالاهای مصرفی بادوام و نصب هالوگرام برای کالاهای مصرفی کم دوام و اعلام عمومی این موضوع آن‌ها را مشخص سازند. در آخر این که با تدوین قانون جامع و مانع برای رفع خلاءهای قوانین فعلی و در نظر گرفتن مواردی نظیر عدم خروج کالاهای ورود موقت و ترانزیتی در مهلت مقرر و هم‌چنین مأمورانی که با علم به ارتکاب قاچاق از افشا یا تعقیب قاچاقچیان خودداری کنند در قانون جدید، می‌توان ریسک قاچاق کالا را به منظور مبارزه با این پدیده افزایش داد.

دیگر راهکاری که در مبارزه با این پدیده تاثیر گذار است، تسریع و کاهش هزینه‌ی واردات رسمی است که کاهش تعرفه‌ها و رساندن آن به سطح متعارف در برنامه‌ی چهارم یکی از این راهکارهاست.

هم‌چنین بهره‌گیری از فناوری اطلاعات و ارتباطات و یا تشکیل پنجره‌ی واحد برای تجارت در تجارت خارجی که به تجار امکان می‌دهد تنها با مراجعه به یک مرجع و تسلیم مدارک، تمامی مجوزهای لازم را اخذ کنند و در طی مراحل مختلف معاف شوند، از دیگر راهکارهای مبارزه با پدیده‌های قاچاق است.

نوسازی در گمرک و روش‌های ارزیابی کالا هم‌چنین استفاده از روش‌های نوین در ارزیابی کالا، از دیگر اقداماتی است که در راستای تسریع و کاهش هزینه واردات رسمی صورت می‌گیرد.

راهکارهای پیش‌نهادی دیگری نیز وجود دارد که حمایت از تولیدات داخلی به صورت هدفمند یکی از آن‌ها است. همین‌طور لازم است برای کاهش میزان