

بررسی عوامل و دلایل قاچاق در استان سیستان و بلوچستان وراه کارهای رفع آن

تاریخ دریافت مقاله: ۸۹/۶/۱۷

حسین ابراهیم زاده آسمین*، مجتبی عباسیان**

تاریخ پذیرش مقاله: ۸۹/۸/۱

چکیده

وجود محرومیت‌های شدید اقتصادی و میزان بالای بیکاری در مناطق مرزی، تأثیر شگرفی در افزایش عبور غیرقانونی انسان و به تبع آن، قاچاق کالا، موادمخدر، اسلحه، سوخت، دام و سایر اموری که مخل امنیت مرزها محسوب می‌شوند، دارد. ساکنان مناطق مرزی اغلب افرادی هستند که زمینه‌های مساعد برای اشتغال سالم را ندارند؛ لذا برای کسب درآمد به قاچاق و فعالیت‌های غیرقانونی، روی می‌آورند. در این بین، سودآوری بالای قاچاق کالا از مهم‌ترین دلایل گرایش به این امر است. این سود، ناشی از تفاوت قیمت‌های بین بازار داخل با کشورهای هم‌جوار است. وضعیت جغرافیایی مهم‌ترین عاملی است که سبب گسترش قاچاق کالا در کشور، خصوصاً استان سیستان و بلوچستان شده است؛ وجود هزاران کیلومتر راه آبی و خاکی در مرزها و نیز هم‌جواری با کشورهای بی‌ثبات باعث شده که سرمایه‌گذاری مولد در مناطق مرزی دچار کاهش شود؛ هم‌چنین این امر موجب عدم رونق بازارچه‌های مشترک مرزی نیز شده است. در این مقاله با روش اسنادی و کتابخانه‌ای، به دنبال راه‌کارهای رفع این مشکل، پیشنهادهایی جهت رشد اقتصادی و اجتماعی استان مطرح می‌شود. بستن مرزها و ایجاد امنیت لازم در استان و رونق دادن به بازارچه‌های مرزی، تا حد زیادی می‌تواند بر رشد و شکوفایی اقتصادی و اجتماعی منطقه و به تبع آن کاهش قاچاق، بینجامد.

کلید واژه‌ها:

امنیت، بازارچه‌ی مرزی، قاچاق کالا، مرزنشینان، توسعه.

*. استادیار دانشگاه سیستان و بلوچستان

** عضو هیأت علمی دانشگاه دریانوردی چابهار

مقدمه

محدودیت‌های قانونی برای ورود و خروج کالا در هر کشوری، موجب شکل‌گیری پدیده‌ی قاچاق کالا می‌شود.

افراد سودجو و بعضاً معارض، همواره از این حربه استفاده کرده و بر پیکره‌ی اقتصادی جامعه و دولت ضربه وارد می‌کنند. البته این امر، در حالتی میسر است که پدیده‌ی قاچاق در حجم پائین‌تری باشد؛ چرا که با افزایش آن، شبکه‌های مافیایی سازمان یافته، وارد عمل خواهند شد.

امروزه مسأله‌ی قاچاق کالا در کشور ما، علاوه بر آثار سوء اقتصادی، به عنوان یک چالش اقتصادی و اجتماعی در حوزه‌های منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی حائز اهمیت است؛ به طوری که رواج قاچاق و تأثیر سوء آن به عنوان یک عامل بازدارنده‌ی توسعه، موجب اختلال در اعمال و اجرای برنامه‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی دولتی شده و در نهایت، کاهش رشد و رکود اقتصادی می‌شود.

از دیدگاه حقوق کیفری، قاچاق یک پدیده‌ی غیرمجاز اقتصادی و مخالف نظم اجتماعی، و با توجه به قوانین مرتبط قابل تعقیب و مجازات است. از آنجایی که قاچاق کالا بر پیکره‌ی اقتصادی تأثیر منفی گذاشته و به عنوان یکی از مخاطرات اجتماعی محسوب می‌شود به یقین بر کاهش امنیت اجتماعی هم نقش مؤثری خواهد داشت.

در علت‌شناسی پدیده‌ی قاچاق معمولاً به فقر اشاره می‌شود؛ ولی فقر هم می‌تواند علت و هم می‌تواند معلول قاچاق باشد؛ این اثر ثانویه، بلافاصله پس از شکست تولید و کاهش اشتغال و درآمد، عارض می‌شود؛ یعنی با افزایش قاچاق کالا، فقر در جامعه از آن‌چه وجود دارد بیشتر می‌شود؛ زیرا قاچاق، سرمایه‌گذاری مولد را از هدف اصلی خود منحرف کرده، تولیدات و درآمد ملی را کاهش داده و به تدریج، باعث بروز فقر می‌شود. با افزایش فقر، فساد اجتماعی بیشتر شده و در صورت تداوم و تشدید آن، بحران‌های اجتماعی بروز می‌کنند.

فقر و ناامنی‌های اجتماعی از دیرباز با شرایط اقتصادی رابطه‌ی مستقیمی داشته است. در این بین مطالعه‌ی فساد و بزه‌کاری در فضای نامناسب اقتصادی همواره مورد علاقه‌ی محققان قرار داشته است. محققان، مشکلات اقتصادی و فقر حاصل از فساد و بزه‌کاری در فضای نامناسب اقتصادی را عاملی مسأله‌ساز برای قربانیان و مسئولان کشور قلمداد کرده‌اند.

در مطالعات جرم‌شناسی، فقر از شاخص‌های مهم بحران اقتصادی است؛ این امر با گذشت زمان برای نظم اقتصادی و اجتماعی یک کشور خطر آفرین است. قاچاق کالا شرایط توزیع درآمدها و ثروت‌های اجتماعی را به هم ریخته و مقدرات اقتصادی دولت را - که می‌تواند از طریق هزینه‌های عمومی و اعطای یارانه و دیگر حمایت‌های اجتماعی به طبقه‌ی محروم کمک کند - کاهش می‌دهد. رسیدن طبقه‌ی قاچاقچی به ثروت‌های هنگفت، روند فقیرتر شدن طبقات پائین جامعه را سرعت می‌بخشد؛ چرا که با افزایش تقاضای کاذب و فشارهای تورمی، سطح رفاه اجتماعی پائین آمده و طبقات فقیر در تنگناهای بیشتری قرار گرفته و فاصله‌ی آن‌ها با طبقات غنی بیشتر می‌شود (وطن پور، ۱۳۸۷).

بر طبق عقیده‌ی برخی صاحب‌نظران، قاچاق کالا موجب از بین رفتن صنایع و منابع ملی شده و به صورت جدی در برنامه‌ریزی‌های اقتصادی، تأثیرات بسیار منفی بر جای می‌گذارد؛ از طرف دیگر، روند رو به گسترش قاچاق در دو دهه‌ی اخیر اثرات سوئی بر قیمت ارز گذاشته و عرضه‌ی آن را به سطحی که مورد تأیید سیاست‌های دولت است سوق نداده و کشور را برای بیگانگان به ارزان‌ترین بازار دنیا تبدیل کرده است. در نهایت، قاچاق کالا، با انحراف سرمایه‌گذاری، فرار سرمایه‌ها، افزایش بیکاری، کاهش ارزش پول ملی و توزیع نابرابر درآمدها، سایه‌ی شوم فقر را در جامعه می‌گستراند (شکیبایی و صادقی، ۱۳۸۲).

در استان سیستان و بلوچستان به دلیل وجود ۱۱۰۰ کیلومتر مرز مشترک با کشورهای پاکستان و افغانستان، قاچاق کالا در حد وسیعی وجود دارد. اصولاً پایه و اساس هر گمرکی برای ترخیص کالا و صادرات و واردات، فعالیت در زمینه‌ی تجارت قانونی است؛ اما گمرکاتی که در این استان فعال هستند از جمله گمرکات زابل، سراوان و ایرانشهر صرفاً دفاتری گمرکی هستند که برای ضبط کالاهای قاچاق توقیف شده، تشکیل گردیده و در این زمینه فعالیت دارند؛ صادرات و واردات قانونی، از این گمرکات کمتر انجام می‌شود.

موضوع قاچاق کالا و گستردگی آن در استان به گونه‌ای است که بخش وسیعی از توان نیروی نظامی صرف مبارزه با قاچاق کالا و هم‌چنین توقیف آن‌ها می‌گردد؛ بالطبع توان زیادی از دستگاه قضایی و گمرک نیز، صرف این مسائل شده و بعضاً عدم وجود اختیارات استانی - در زمینه‌ی تعیین قیمت و فروش کالاهای توقیف شده - باعث از بین رفتن بخشی از این کالاها می‌شود.

هم‌چنین کمبود جا در انبار گمرکات استان، یکی دیگر از مشکلات است؛ به دلیل فزونی کالاهای قاچاق توقیف شده در فصولی از سال، گمرکات استان با کمبود جا مواجه هستند. در این‌گونه مواقع، مقدار زیادی از کالاهای قاچاق در محوطه‌ی باز نگهداری می‌شود؛ این امر، مسائلی از قبیل به سرقت رفتن کالاها و ضرر و زیان ناشی از بارندگی و نور آفتاب را در فصول مختلف، در پی دارد (شهنازی، ۱۳۸۹).

پیشینه‌ی تحقیق

مطالعات و تحقیقاتی که در خصوص قاچاق انجام می‌شود در قالب دو محور بررسی علل و برآورد حجم قاچاق است. یکی از این مطالعات، مطالعه‌ی بهاگواتی درباره‌ی واردات ترکیه است؛ این مطالعه از جمله‌ی مطالعات تجربی اولیه در زمینه‌ی قاچاق محسوب می‌شود. در این مطالعه، بهاگواتی با مقایسه‌ی داده‌های واردات ترکیه از کشورهای دیگر، با صادرات ثبت شده‌ی این کشورها به ترکیه، پدیده‌ی کم‌نمایی این واردات را به عنوان تنها دلیل اختلاف معنی‌دار داده‌ها معرفی می‌نماید.

بر پایه‌ی روش بررسی و نتایج به دست آمده توسط بهاگواتی، دونالد در یک تحلیل تجربی دیگر، رابطه‌ی میان انگیزه برای قاچاق، با حجم آن را مورد بررسی قرار داد. وی حاشیه‌ی سود ارز در بازار سیاه را به عنوان عامل مؤثر بر اختلاف داده‌های تجاری (قاچاق) معرفی کرد. وی تصریح می‌کند که تنها در تعداد اندکی از کشورهای مورد بررسی، رابطه‌ی آماری معنی‌داری بین این دو متغیر وجود دارد؛ ایشان بر این اساس بیان می‌کند که باید در جست و جوی عامل مهم‌تری، که اختلاف تجاری میان کشورها را توجیه کند، باشیم.

بررسی‌های سایر محققان نشان می‌دهد عوامل و شرایط محیطی نیز در شکل‌گیری، فرصت‌های سودجویانه مانند تجارت غیرقانونی، اثر دارند. در این ارتباط می‌توان به مطالعه‌ی جانسن، کافمن و لباتن اشاره کرد.

قاچاق که به انگیزه‌ی فرار از مالیات انجام می‌شود، دولت را از درآمدهای قانونی خود محروم می‌کند؛ بر این اساس منابع بخش عمومی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. اشنايدر و آنست در مطالعه‌ی خود، کاهش فعالیت‌های غیرقانونی را در افزایش درآمدهای مالیاتی مؤثر می‌دانند؛ آن‌ها این نتیجه را در سال‌های بعد، با استفاده از شواهد تجربی تأیید نمودند.

در داخل کشور مطالعات مختلفی در زمینه‌ی قاچاق انجام شده که در برخی از آن‌ها مقدار قاچاق در یک مقطع زمانی برآورد شده است. از جمله‌ی این مطالعات می‌توان به مطالعه‌ی پژویان، چراغی و حیدری اشاره کرد. در برخی دیگر از مطالعات، محققان سعی کرده‌اند تا اطلاعاتی را از سری زمانی قاچاق به دست آورند. در این زمینه باقری گرمارودی، اشراف زاده و مهرگان با استفاده از روش‌های پولی، یآوری با استفاده از روش بهاگواتی، و شکیبایی نیز با استفاده از روش منطق فازی، به برآورد حجم تجارت غیرقانونی در یک دوره‌ی زمانی پرداخته‌اند (به نقل از پژویان و مداح، ۱۳۸۵).

قاچاق کالا، علل، آثار و شاخص‌های اندازه‌گیری آن

قاچاق عبارت است از مجموعه‌ی فعالیت‌های اقتصادی در بخش‌های تولیدی و خدمات، توسط شهروندانی که کوشش می‌کنند، خارج از مقررات و چارچوب‌های تعیین شده اقتصاد رسمی - به منظور کسب درآمد بیشتر - نیازهای خود را تأمین کنند.

قاچاق را می‌توان از نظر دامنه‌ی فعالیت‌ها، به دو دسته تقسیم کرد:

۱- **قاچاق در تولید کالا:** در زمینه‌ی فعالیت‌هایی انجام می‌شود که نیاز به اخذ مجوزهای خاص دارد؛ یا نیاز است عوارض یا مالیات خاصی پرداخت شود؛ یا کالاهایی که ممنوعیت تولید دارند.

۲- **قاچاق در تجارت کالا:** در بخش تجارت داخلی، در مورد کالاهایی مصداق دارد که نیاز به مجوزهای خاص دارد؛ یا نیاز است مالیات و عوارض خاصی پرداخت شود؛ یا کالاهایی که ممنوع هستند. در بخش تجارت خارجی، شامل صادرات و واردات کالا و خدمات است.

مسئولان وزارت بازرگانی، قاچاق کالا را در مبادی خروجی و ورودی کشور، بالغ بر دو میلیارد دلار برآورد کرده‌اند؛ این مبلغ نزدیک به ۱۰ درصد درآمدهای ارزی کشور، در سال‌های شکوفایی اقتصادی است.

اقتصاد غیررسمی یا اقتصاد پنهان، پدیده‌ی جدیدی نبوده و سابقه‌ی تاریخی بسیاری دارد.

فعالیت‌های غیر رسمی را به چهار دسته می‌توان تقسیم کرد:

- ۱- بخش خانوار: این بخش، کالاها و خدماتی را تولید می‌کند که خودش مصرف کننده‌ی آن است؛ مانند خدمات خانم‌های خانه‌دار.
- ۲- بخش غیر رسمی: شامل تولیدکنندگان جزء و کارکنان آن‌هاست. مانند کسبه و پیشه‌وران بدون کارگر و دیگر خدمات غیر رسمی، که بارزترین آن‌ها، کسبه‌ی دوره‌گرد و کارگاه‌های کوچک بدون کارگر است؛ هم‌چنین شامل مواردی از قبیل، به‌کارگیری افراد غیر مجاز خارجی در امور تولیدی، دست‌فروشی، دوره‌گردی و حتی مسافرخشی با اتومبیل شخصی نیز می‌شود.
- ۳- بخش نامنظم: مانند فرار از مالیات، فرار از مقررات و تقلب در بیمه‌های اجتماعی که ماهیت غیر قانونی دارند؛ مانند تولید مواد در شرایط غیر بهداشتی و زدن مارک تقلبی بر روی کالاها.
- ۴- بخش غیر قانونی (جزایی و جنایی): فعالیت‌های این بخش، خلاف قانون بوده و دزدی، اخاذی، تولید و فروش مواد افیونی، و فحشا را شامل می‌شود. تفاوت آن با بخش نامنظم، در این است که در بخش قبلی، با وجود قانونی و مجاز بودن اصل تولید کالا و خدمت، در نحوه‌ی تولید یا توزیع آن، کاری خلاف و غیرقانونی صورت می‌گیرد. بر این اساس، سه معیار برای تشخیص اقتصاد غیر رسمی از اقتصاد رسمی وجود دارد: مبادلات بازاری و غیر بازاری، ماهیت قانونی و غیر قانونی تولید، ماهیت قانونی و غیر قانونی تولید و توزیع.
- گینگ مولر (۱۹۸۳)، مشخصه‌های اصلی فعالیت‌های رسمی را بدین شرح برشمرده است: فعالیت‌های رسمی، فعالیت‌هایی هستند که مجاز بوده و با ارزش‌های اخلاقی، مذهبی و قومی مغایرت نداشته باشند؛ هم‌چنین قابل ضبط در آمارهای رسمی بوده و درآمد مکتسبه، در قبال ارائه‌ی خدمت یا کالایی به دست آمده و متناسب با سیستم اقتصادی نیز باشند.
- با توجه به موارد ذکر شده می‌توان گفت: قاچاق کالا، عبارت است از ورود و خروج پنهانی کالا، از مبادی رسمی و غیررسمی بدون پرداخت عوارض دولتی. هم‌چنین قاچاق کالا شامل دو بخش است: یکی قاچاق کالاهای ممنوع؛ یعنی کالاهایی که صادرات و واردات آن‌ها ممنوعیت شرعی و قانونی دارند؛ نظیر مواد مخدر، اسلحه و مشروبات الکلی؛ دیگری

قاچاق کالاهای مجاز و مجاز مشروط؛ که شامل کالاهایی است که صادرات و واردات آنها با رعایت ضوابط قانونی امکان پذیر بوده، اما به دلیل رعایت نکردن ضوابط قانونی، قاچاق تلقی می‌شوند.

قاچاق کالا و ارز پدیده‌ای چند وجهی است. لذا عوامل متعددی، از جمله اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و ... در شکل‌گیری آن نقش دارند. شناسایی این عوامل به ارائه‌ی راه کار مناسب جهت برخورد با این پدیده‌ی شوم اقتصادی، اجتماعی کمک می‌نماید.

انگیزه‌های قاچاق کالا را می‌توان به شرح زیر برشمرد:

- سیستم مالیاتی نامناسب؛ به گفته‌ی آدام اسمیت در کتاب ثروت ملل، «مالیات بدون مدافه، باعث ترغیب به سوی قاچاق می‌گردد».
 - سودآوری بالای کالای قاچاق در مقابل ریسک پائین آن؛
 - پرداخت یارانه به برخی از کالاها در داخل کشور؛
 - بالا بودن تعرفه‌های گمرکی؛
 - کیفیت پائین کالاهای تولید داخل؛
 - بوروکراسی و ساختار اداری ناکارآمد؛
 - محرومیت ساکنان نقاط مرزی؛
 - افزایش بیکاری؛
 - پرداخت یارانه‌های همگانی به کالاها؛
 - کنترل‌های ارزی و بالا نگهداشتن غیر واقعی ارزش پول ملی در برابر پول‌های خارجی؛
 - تلفیق اقتصاد دولتی با قدرت سیاسی، به‌ویژه در زمان دیکتاتوری؛ که بهترین زمینه برای رشد فعالیت‌های اقتصادی غیر رسمی است.
- فعالیت‌های قاچاق و اقتصاد زیرزمینی، هم بر جریان، سطح و ساختار تولید و اشتغال تأثیر می‌گذارد و هم در تقسیم و توزیع درآمد و ثروت بین بخش‌های مختلف جامعه مؤثر است. وجود بخش غیر رسمی در اقتصاد، موجب می‌شود به دلیل فرار مالیاتی این بخش، بار مالیاتی اقشار دیگر مردم که در بخش رسمی فعالیت می‌کنند، افزایش یابد. از بُعد درآمد، قاچاق کالا موجب تشکیل یک طبقه‌ی فوق‌العاده ثروتمند در جامعه می‌شود؛ در مقابل، فرایند فقیرتر شدن اقشار پائینی جامعه به‌شدت افزایش می‌یابد (شهنوازی، ۱۳۸۹).

از دیگر آثار قاچاق، آسیب دیدن ارزش‌های اخلاقی، مذهبی و قومی در اجتماع است. هم‌چنین به دلیل عدم ورود در آمارهای رسمی اقتصادی، آمارهای واقعی اقتصادی را مخدوش نموده و برنامه‌ریزی‌های مبتنی بر آن را ناکارآمد می‌کند. از طرف دیگر، قاچاق، تنگناها و کمبود کالا و خدمات را در بخش رسمی آشکار کرده، باعث هویدا شدن نقایص و نارسایی‌های نظام اقتصادی می‌شود.

در خصوص اندازه‌گیری حجم قاچاق کالا، روش‌های مختلفی وجود دارد؛ این روش‌ها شامل بررسی و مطالعه بر روی تعلق مالیاتی، استفاده از تفاوت‌های اصلی بین درآمد ملی و هزینه‌ی ملی، ملاحظه‌ی نوسانات نرخ مشارکت نیروی کار، روش نسبت نقدینگی کیگان (۱۹۵۸)، روش مبادله‌ی پولی فیگ (۱۹۷۹) و استفاده از «مدل ساختار متغیرهای نامشهود» است؛ هم‌چنین روش استفاده از نهاده‌ی فیزیکی (الکتریسته) یکی دیگر از روش‌های برآورد است (پژویان و مداح، ۱۳۸۵).

مبانی نظری ایجاد بازارچه‌های مرزی

بازارچه‌های مرزی طبق تفاهم‌نامه‌های منعقد شده بین جمهوری اسلامی ایران و کشورهای هم‌جوار ایجاد می‌گردد؛ اهالی دو طرف مرز و ساکنان نقاط صفر مرزی، می‌توانند تولیدات و محصولات کشور خود را با رعایت قوانین و مقررات صادرات و واردات، برای داد و ستد در این بازارچه‌ها عرضه نمایند. ورود و ترخیص کالاهای بازارچه‌های مرزی، اصولاً با ارائه‌ی فاکتور فروش غرفه‌داران بازارچه‌های مرزی کشور مقابل، امکان‌پذیر است؛ در این راستا نیاز به سایر مدارک از قبیل پروفرما و بارنامه‌ی حمل نمی‌باشد. البته در بازارچه‌های مرزی می‌توان کالاهایی را وارد کرد که بر طبق قوانین کشور مجاز بوده و از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض، بخشوده باشند. لذا کلیه‌ی کالاهای مجاز در بازارچه‌های مرزی، قابل داد و ستد بوده و ورود هر نوع کالا موقوف به صدور کالاست.

مبانی اقتصادی ایجاد بازارچه‌های مرزی

دلایل اقتصادی در ایجاد بازارچه‌های مرزی میان دو کشور را می‌توان در مدل‌های توسعه‌ی منطقه‌ای و مبادلات دو یا چندجانبه جست و جو کرد؛ طبق این مدل‌ها بر اساس

مزیت نسبی و مزیت رقابتی اقدام به مبادلات تجاری می‌شود؛ در این مبادله‌ی کشوری که در صدور کالا، برتری نسبی وجود دارد نسبت به صدور آن اقدام نموده، و به جای آن کالایی که در آن مزیت کمتری دارد را وارد می‌نماید. لذا با تخصیص بهینه‌ی عوامل تولید، هر دو کشور از مزایای تجارت برخوردار خواهند شد. اگرچه بر مدل فوق، انتقاداتی وارد است؛ از جمله می‌توان به پیامدهای چنین مبادلاتی که منجر به ضرر و زیان کشورهای کمتر توسعه یافته می‌شود اشاره کرد؛ اما در عین حال نمی‌توان مزایای برخورداری از تجارت را برای هر کشور نادیده گرفت. بی‌تردید تجارت را می‌توان موتور رشد دانست؛ موفقیت اقتصاد آن دسته از کشورهایی که مدل رشد خود را در چارچوب ایجاد مزیت نسبی، گسترش صادرات و اقتصاد باز دنبال نموده‌اند، در مقابل کشورهای که سیاست‌های درون‌گرایانه و جایگزینی واردات را پیشه کرده‌اند بر همگان روشن است.

مبانی قانونی ایجاد بازارچه‌های مرزی

در سال ۱۳۴۴ فعالیت تجاری مرزنشینان تحت عنوان قانون مبادلات مرزی تکمیل و به تصویب هیأت دولت رسید. در این قانون، مناطق مرزی کشور، حسب دسترسی آن‌ها به مراکز جمعیتی به سه درجه تقسیم شدند. هم‌چنین امتیازات اعطایی به مرزنشینان مناطق مذکور شامل مواردی مانند: معافیت پرداخت حقوق و کارمزد گمرکی و صدور هر نوع کالای صادراتی بدون دادن تعهد ارزی بود؛ از طرف دیگر، قرار دادن سقف مشخص واردات و صادرات و عدم برخورداری از هر گونه تخفیف، کمک بزرگی به مرزنشینان محسوب می‌شد. پس از پیروزی انقلاب اسلامی، هم‌چنان این روند ادامه داشت؛ از جمله‌ی تسهیلات صورت گرفته برای مرزنشینان در این دوره می‌توان به ایجاد بازارچه‌های مرزی اشاره کرد که در سال ۱۳۷۱ آئین‌نامه‌ی اجرایی آن به تصویب هیأت وزیران رسید. پس از آن به تدریج بازارچه‌های مرزی در نواحی مختلف ایجاد شد (در جدول شماره‌ی ۱ لیست بازارچه‌های مرزی کشور آمده است). براساس ماده‌ی ۱۱ قانون مقررات صادرات و واردات، هدف از ایجاد بازارچه‌های مرزی ایجاد اشتغال و توسعه‌ی روابط تجاری با کشورهای همسایه اعلام شده است.

ملاحظات امنیتی، سیاسی، فرهنگی و اجتماعی در ایجاد بازارچه‌های مرزی

در ایجاد بازارچه‌های مرزی، علاوه بر ملاحظات اقتصادی، ملاحظات دیگری نیز تأثیرگذار بوده‌اند؛ در این جا برخی از آن‌ها به شرح ذیل مطرح می‌شوند:

۱- ملاحظات امنیتی

یکی از دلایل ایجاد بازارچه‌های مرزی، افزایش ضریب امنیت و اطمینان در این مناطق از طریق توسعه‌ی تجارت است. با توجه به این که در برخی از مناطق مرزی کشور، به دلیل شرایط خاص جغرافیایی امکان فعالیت تولیدی محدود است، یکی از انگیزه‌های اقامت مردم در این نواحی، گسترش فعالیت‌های تجاری است. در واقع با ایجاد این گونه بازارچه‌ها از یک طرف انگیزه‌ی لازم برای اقامت اهالی بومی در این نواحی فراهم می‌شود؛ از طرف دیگر با حضور مردم، ضریب امنیت افزایش می‌یابد. در برخی از گزارشات اشاره شده که در نواحی‌ای که بازارچه‌های مرزی تعطیل گردیده، انجام فعالیت‌های تجارت سیاه (تجارت مواد مخدر و مشروبات الکلی) افزایش یافته است.

۲- ملاحظات سیاسی

بررسی‌های صورت گرفته نشان می‌دهد روابط سیاسی کشور با همسایگان اثرات مستقیمی بر رونق یا عدم فعالیت بازارچه‌های مرزی داشته است. یکی از محورهای گفتگوی مقام‌های بلندپایه‌ی دو کشور و همچنین مقامات استانی، بازارچه‌های مرزی بوده است. لذا هر گاه ارتباطات با کشورهای همسایه با ثبات و روابط صمیمانه بوده، روزهای پررونق را در بازارچه‌ها می‌توان مشاهده کرد؛ اما متأسفانه در برخی از موارد این ارتباطات تحت تأثیر متغیرهای سیاسی قرار گرفته و روند بازدارنده‌ای را برای فعالیت بازارچه‌ها ایجاد می‌نماید. به همین دلیل برخی از بازارچه‌ها در بعضی از سال‌ها بسیار پر رونق بوده، ولی در سال‌هایی، حتی تا مرز تعطیلی پیش رفته ولی ناگهان دوباره فعال شده است. لذا به نظر می‌رسد متغیرهای سیاسی از جمله متغیرهای با اهمیت و تأثیرگذار بر حیات بازارچه‌هاست. ضمن آن که روابط تجاری نیز می‌تواند بر روابط سیاسی تأثیرگذار باشد؛ برخی مطالعات تجربی نشان می‌دهد وجود روابط اقتصادی بین دو کشور از بروز جنگ و ستیز بین آن‌ها جلوگیری کرده است.

۳- ملاحظات فرهنگی

اهالی مرزنشین در بسیاری از نواحی مرزی با افراد آن سوی مرز رابطه‌های فرهنگی، خویشاوندی، قومی و اجتماعی دارند. وجود زبان مشترک و آداب و رسوم اجتماعی نزدیک به هم، سبب نزدیکی بیشتر ساکنین این نواحی به یکدیگر می‌شود. این امر باعث می‌شود بازارچه‌های دو سوی مرز، حالت بومی برای ساکنین دو طرف پیدا نموده و طرفین با اطمینان و شناخت بیشتری به مبادله با یکدیگر بپردازند (رازینی و باستانی، ۱۳۸۱).

جدول شماره ۱ (۱): لیست بازارچه‌های مرزی کشور (اداره کل مقررات صادرات و واردات بازرگانی، ۱۳۸۹)

ردیف	نام بازارچه	محل بازارچه	نام استان	کشور هم‌مرز بازارچه
۱	تمرچین	پیرانشهر	آذربایجان غربی	عراق
۲	قاسم رش	سردشت	آذربایجان غربی	عراق
۳	صنم بلاغی	پلدشت	آذربایجان غربی	نخجوان
۴	ساری سو	بازرگان	آذربایجان غربی	ترکیه
۵	رازی	مرز رازی	آذربایجان غربی	ترکیه
۶	سرو	مرز سو	آذربایجان غربی	ترکیه
۷	اشنویه	اشنویه	آذربایجان غربی	عراق
۸	کوزه‌رش	سلماس	آذربایجان غربی	ترکیه
۹	جلفا	مرز جلفا	آذربایجان شرقی	آذربایجان
۱۰	نور دوز	مرز نور دوز	آذربایجان شرقی	ارمنستان
۱۱	سیران بند	بانه	کردستان	عراق
۱۲	باشماق	مریوان	کردستان	عراق
۱۳	سیف	سقز	کردستان	عراق
۱۴	شوشمی	پاوه	کرمانشاه	عراق
۱۵	شیخ صالح	چوانرود	کرمانشاه	عراق
۱۶	پرویز خان	قصر شیرین	کرمانشاه	عراق
۱۷	تیله کوه	سر پل ذهاب	کرمانشاه	عراق
۱۸	خسروی	خسروی	کرمانشاه	عراق
۱۹	مرکز تجاری قطر	بوشهر	بوشهر	قطر
۲۰	کنگان	کنگان	بوشهر	کشورهای مقابل
۲۱	گناوه	بندر گناوه	بوشهر	کشورهای مقابل
۲۲	میلک	زابل	سیستان و بلوچستان	افغانستان
۲۳	میرجاوه	میر جاوه	سیستان و بلوچستان	پاکستان

ادامه‌ی جدول شماره‌ی (۱): لیست بازارچه‌های مرزی کشور

ردیف	نام بازارچه	محل بازارچه	نام استان	کشور هم مرز بازارچه
۲۴	کوهک	سراوان	سیستان و بلوچستان	پاکستان
۲۵	پیشین	ایرانشهر	سیستان و بلوچستان	پاکستان
۲۶	پسایندر	بندر پسا بندر	سیستان و بلوچستان	پاکستان
۲۷	میل ۴۶	تولک	سیستان و بلوچستان	افغانستان
۲۸	جالق	جالق	سیستان و بلوچستان	پاکستان
۲۹	ریمدان	چابهار	سیستان و بلوچستان	پاکستان
۳۰	گمشاد	زابل	سیستان و بلوچستان	افغانستان
۳۱	دوغارون	مرز دوغارون	خراسان رضوی	افغانستان
۳۲	باجگیران	مرز باجگیران	خراسان رضوی	ترکمنستان
۳۳	میل ۷۳	بیرجند	خراسان جنوبی	افغانستان
۳۴	دو کوهانه	نهبندان	خراسان جنوبی	افغانستان
۳۵	یزدان	یزدان	خراسان جنوبی	افغانستان
۳۶	میل ۷۵	بیرجند	خراسان جنوبی	افغانستان
۳۷	پرسه سو	پرسه سو	خراسان شمالی	ترکمنستان
۳۸	پل	اینچه برون	گلستان	ترکمنستان
۳۹	آستارا	آستارا	گیلان	آذربایجان
۴۰	بیله سوار	اردبیل	اردبیل	آذربایجان
۴۱	پارس آباد	اردبیل	اردبیل	آذربایجان
۴۲	گرمی	اردبیل	اردبیل	آذربایجان
۴۳	آبادان	آبادان	خوزستان	---
۴۴	خرمشهر	خرمشهر	خوزستان	---
۴۵	بندر جاسک	بندر جاسک	هرمزگان	کشورهای مقابل
۴۶	جزیره‌ی هرمز	جزیره‌ی هرمز	هرمزگان	کشورهای مقابل
۴۷	منطقه‌ی تیاب	تیاب	هرمزگان	کشورهای مقابل
۴۸	بندر کنگ	بندر کنگ	هرمزگان	کشورهای مقابل
۴۹	مهران	مهران	ایلام	عراق
۵۰	دهلران	دهلران	ایلام	عراق

آثار ایجاد بازارچه‌های مرزی بر برخی متغیرهای اقتصادی

در این بخش پس از بررسی آثار ایجاد بازارچه‌های مرزی بر برخی متغیرهای کلان اقتصادی نظیر اشتغال، تولیدات استانی و رفاه، به برخی معضلات حاشیه‌ای بازارچه‌ها و به‌طور مشخص تجارت غیرقانونی اعم از قاچاق در صادرات و واردات، پرداخته شده است.

نقش بازارچه‌های مرزی در تجارت

این بازارچه‌ها بیشتر مختص کشورهای در حال توسعه است. در واقع وجود بازارچه‌های مرزی برای کشورهای با اقتصاد بسته، می‌تواند به عنوان دریچه‌ای برای صادرات یا واردات با موانع کمتر، تلقی گردد.

آثار ایجاد بازارچه‌های مرزی بر اشتغال

شاغلین مستقیم در این بازارچه‌ها اعم از شاغلین در بازارچه، پیله‌وران و بازرگانان بومی هستند. البته اضافه کردن افرادی که به صورت غیرمستقیم با فعالیت بازارچه‌ها در ارتباط هستند نظیر بنگاه‌های حمل و نقل، رستوران‌ها، تولیدکنندگان و توزیع‌کنندگان کالاهای صادراتی، باعث می‌شود تعداد افرادی که در آمدشان به این بازارچه‌ها وابسته است، به میزان قابل توجهی افزایش یابند.

آثار ایجاد بازارچه‌های مرزی بر تولیدات استانی

اگرچه به دلیل نبود اطلاعات جامع، امکان اندازه‌گیری کمی آثار بازارچه‌های مرزی بر تولیدات استانی، مقدور نیست اما در مجموع نمی‌توان منکر آثار مثبت این بازارچه‌ها بر تولیدات استانی شد. ضمن آن که نباید فراموش کرد برخی از تجار با صدور کالاهای بی کیفیت تولید داخل، باعث سوء شهرت و بدنامی کالاهای ایرانی می‌شود. این مسأله یکی از مشکلات بازارچه‌های مرزی برای صادرات کشور محسوب می‌شود.

آثار ایجاد بازارچه‌های مرزی بر سطح رفاه منطقه

ایجاد بازارچه‌های مرزی در برخی نواحی که از موقعیت مناسب‌تری برخوردار بوده و راه‌های دسترسی به آن سهل‌تر می‌باشد، می‌تواند رفاه اقتصادی را برای ساکنین به ارمغان آورد. این گونه بازارچه‌ها نظیر بازارچه‌ی آستارا که زمینه‌های بالقوه، برای گسترش تولید و تجارت در آن مهیاتر است، رفاه بالاتری را برای ساکنین به ارمغان آورده است؛ به طوری که یکی از منابع اصلی در آمد ساکنین آن منطقه، جلب گردش‌گران و مسافران ایرانی بوده است.

برخی از این بازارچه‌ها نظیر بازارچه‌های شرقی و جنوبی کشور یکی از عمده‌ترین انگیزه‌های سکونت و عدم مهاجرت به شهرهای بزرگ‌تر بوده است؛ برای نمونه می‌توان به ساکنین شهر زابل اشاره کرد؛ به دلیل خشک‌سالی‌های پیاپی در چندین ساله‌ی اخیر، بخش قابل توجهی از درآمد ساکنین این شهر، مربوط به فعالیت بازارچه میلک است. به طور کلی می‌توان اذعان داشت مکان‌یابی دقیق در انتخاب بازارچه، می‌تواند سطح رفاه محلی را افزایش دهد؛ در غیر این صورت منافع حاصل از ایجاد بازارچه به دیگر نقاط منتقل می‌شود. از دیگر آثار مثبت ایجاد بازارچه‌های مرزی بر سطح رفاه منطقه‌ای می‌توان به بهبود و ارتقای سطح کیفی راه ارتباطی و وضعیت فیزیکی بازارچه‌های مرزی، راه‌اندازی تأسیسات و امکانات برای تسهیل در کار تجار و پوله‌وران، احداث مسجد، نمازخانه‌ی مناسب، استراحت‌گاه، سرویس‌های ایاب و ذهاب و سایر امکانات رفاهی اشاره نمود؛ اعزام هیأت بازاریابی تجاری مناطق مرزی به بازارهای هدف، اختصاص اعتبارات بیشتر جهت تجهیز و تقویت بازارچه‌های مرزی، افزایش سقف ارزش دلاری با توجه به فعالیت بازارچه‌های مرزی و نظارت دقیق بر کالاهای صادراتی از نظر کیفی و کمی و نیز بهداشتی، از دیگر مزایای ایجاد بازارچه‌های مرزی می‌باشد.

آثار ایجاد بازارچه‌های مرزی بر تجارت غیر قانونی

فعالیت بازارچه‌ها بر تجارت غیر قانونی به دو شکل تأثیر می‌گذارد؛ نخست، کم‌گویی یا زیادگویی در کالاهای وارداتی یا صادراتی که برای فرار از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی صورت گرفته است. دوم، از طریق راه‌های حاشیه‌ای این بازارچه‌هاست؛ که معبری برای صدور یا ورود غیر مجاز کالاهاست. در هر حال باید توجه داشت بازارچه‌های مرزی نیز مانند بسیاری از نقاط مرزی، زمینه‌های بالقوه‌ای را برای قاچاق ایجاد می‌کند؛ اما در صورت نظارت دقیق بر صادرات و واردات توسط نهادها و سازمان‌های ذی‌ربط، امکان به حداقل رسیدن قاچاق وجود دارد (رازینی و باستانی، ۱۳۸۱).

روند و چگونگی فرایند قاچاق کالا در استان سیستان و بلوچستان

در استان سیستان و بلوچستان به دلیل وجود ۱۱۰۰ کیلومتر مرز مشترک با کشورهای پاکستان و افغانستان، قاچاق کالا در حد وسیعی وجود دارد؛ البته حوزه‌ی نفوذی و گستره‌ی

قاچاق کالا از مرز پاکستان، نواری مرزی به طول ۱۰۰ کیلومتر است؛ کانون پر رونق این نوار، نقطه‌ی مرزی ۱۳۳ کیلومتری میرجاوه است. در امتداد ۱۰۰ کیلومتری خط مرزی مزبور، کور راه‌هایی است که در دل کوه‌ها و تپه‌ها تا میرجاوه و بعضاً تا زاهدان امتداد دارد؛ این کور راه‌ها، پذیرای صدها کوله‌بار پیاده (بدوکی) و راننده‌ی وانت، شترسوار و موتورسوار آشنا به پیچ و خم است که کالاهای انبار شده در آن سوی مرز را از صاحبان کالا تحویل گرفته و در زاهدان، تحویل داده و دستمزد خود را دریافت می‌کنند. (شکل شماره‌ی ۱ جغرافیای استان سیستان و بلوچستان را نشان می‌دهد).

به طور کلی تعداد افراد شاغل در شبکه‌ی گسترده‌ی قاچاق کالا، اعم از صاحبان سرمایه و کالا، حمل‌کنندگان و عمده‌فروشان در زاهدان و میرجاوه بالغ بر ۱۰ هزار نفر تخمین زده می‌شود. ارزش مورد نیاز این شیوه‌ی تجارت غیررسمی با پاکستان، توسط گروهی از سرمایه‌داران محلی و افغانی تأمین می‌شود؛ در برخی از موارد ارزش این‌گونه معاملات ارزی تا صدها میلیون ریال برآورد می‌گردد. صرف‌نظر از ابعاد کمی این شبکه‌ی گسترده‌ی مبادله‌ی غیررسمی، تأثیرات سوء اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و امنیتی آن در منطقه نیز حائز اهمیت است. به طوری که طول نوار مرزی، عملاً گذرگاه روزانه و شبانه‌ی صدها تن از افراد بومی و غیر بومی از مرز به داخل کشور و بالعکس است (شهنوازی، ۱۳۸۹).

دلیل وجود قاچاق کالا در سطح گسترده در مرزهای استان، فقدان اشتغال مولد و کافی در آن مناطق، سود سرشار و بادآورده‌ی قاچاق کالا و نیاز شدید مردم دو سوی مرز به کالاهای وارده و صادره‌ی قاچاق است، افراد حاضرند این کالاها را به هر قیمتی خریداری کنند. مثلاً برخی از کالاها (مواد سوختی و آرد و ...) که در زاهدان ارزان ولی در کشور هم‌جوار گران است، باعث می‌شود افرادی به انگیزه‌ی قاچاق، آن کالاها را با قیمت بالاتر از بازار خریداری و وارد کشور مقابل نمایند. این افراد متقابلاً از آن طرف، کالاهای مورد نیاز را به صورت قاچاق وارد کشور می‌نمایند (پهلوانی، ۱۳۷۷).

در این استان کنترل قاچاق کالا و مبادلات غیر رسمی امری بسیار مشکل است؛ زیرا وجود مرزهای طولانی این استان با کشورهای همسایه و نیاز شدید آنان به کالاهای ارزان قیمت ایران، امر کنترل و جلوگیری از قاچاق کالا را بعضاً محال می‌کند؛ به همین دلیل است که قطع شبکه‌ی غیر رسمی تردد کالا در نواحی مرزی نه تنها راه حل قابل طرحی به نظر نمی‌رسد، بلکه هرگونه تلاش در این زمینه، چندان کارساز نخواهد بود.



شکل شماره‌ی (۱): محدوده‌ی جغرافیایی استان سیستان و بلوچستان

نقش بازارچه‌های مرزی در کاهش یا افزایش قاچاق کالا

در بین گمرکات استان‌های کشور، بیشترین تعداد پرونده‌های قاچاق در سال ۱۳۸۶ مربوط به گمرکات استان سیستان و بلوچستان با ۲۵۳۷ پرونده و سهمی معادل ۲۲/۱۲

درصد بوده است. پس از سیستان و بلوچستان، گمرکات استان آذربایجان غربی با ۱۳/۴۰ درصد و خراسان جنوبی با ۱۰/۱۵ درصد رتبه‌های بعدی را به خود اختصاص داده‌اند. ۶۰۴۵ فقره پرونده‌ی قاچاق کالا به ارزش ۱۶۱ میلیارد و ۱۰ میلیون و ۶۵۸ هزار ریال طی ۳ ماهه‌ی سال ۱۳۸۸ در گمرکات استان تشکیل شده است. تعداد پرونده‌ها نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۹ درصد کاهش ولی ارزش آن‌ها ۱۲۰ درصد افزایش یافته است. ۴۳۰ فقره پرونده به ارزش ۱۴۲ میلیارد و ۲۸۱ میلیون ۶۲۴ هزار ریال، بالای ۱۰ میلیون ریال و بقیه زیر ۱۰ میلیون ریال بوده‌اند. اقلام عمده‌ی کالاهای قاچاق خروجی عبارتند از: گازوئیل، نفت سفید، بنزین، مصالح ساختمانی، کودشیمیایی و عمده‌ی اقلام کالاهای قاچاق ورودی نیز عبارتند از برنج، سیب‌زمینی، پارچه، لوازم خانگی، انواع میوه‌های گرمسیری و ...

با تجزیه و تحلیل آمار کشف کالای قاچاق در قبل و بعد از راه‌اندازی بازارچه‌های مرزی در استان سیستان و بلوچستان، مشخص گردید. به دلیل صدور کارت تردد و داد و ستد برای مردم مرزنشین که منجر به انجام فعالیت قانونی و مجاز از معابر قانونی شده، - همان‌طور که در جدول شماره‌ی (۲) نشان داده می‌شود- قاچاق کالا به پائین‌تر حد خود رسیده‌است؛ بالطبع کشف کالای قاچاق نیز سیر نزولی داشته است. هر چند در برخی از مرزهای منطقه به دلیل وجود خلاءهای مرزی و نبود گذرگاه و بازارچه‌های مرزی، شاهد افزایش کشفیات کالای قاچاق بوده‌ایم.

جدول شماره‌ی (۲): تعداد و ارزش پرونده‌های قاچاق کالا در گمرکات استان سیستان و بلوچستان در سال

۱۳۸۶ (واحد آمار اداره‌ی گمرک استان سیستان و بلوچستان، ۱۳۸۹)

ایرانشهر	سراوان		زابلی		میرجاوه		چابهار		زاهدان		تعداد	ارزش
	تعداد	ارزش	تعداد	ارزش	تعداد	ارزش	تعداد	ارزش	تعداد	ارزش		
فروردین	۹۱	۸۴۰۴۳	۱۶۵	۱۳۰۸۸۰	۳۱۴	۱۱۳۳۷۷	۳۳۶	۳۳۲۰۸۳	۵۶	۱۰۱۴۱۳۳	۱۷۹	۱۰۱۴۱۳۳
اردیبهشت	۲۹	۳۷۵۲۰	۵۳	۱۱۳۶۸۰	۲۸۶	۹۶۰۸۱۶	۱۸۶	۹۱۳۵۳۹	۱۸۳	۳۹۱۹۴۹	۹۱	۳۹۱۹۴۹
خرداد	۲۱	۳۲۱۸۹۴	۷۴	۹۷۳۶۸۰	۲۱۹	۳۶۶۵۱۳	۱۶۰	۶۵۶۶۱۹۰۴	۱۱۳	۴۱۸۳۹۱	۶۷	۴۱۸۳۹۱
تیر	۳۰	۳۴۸۸۴	۱۶	۱۱۲۰۰۴	۳۵۲	۶۸۹۰۰۷	۱۱۳	۱۷۰۵۳۴۸	۱۹	۲۱۳۳۳	۷۵	۲۱۳۳۳
مرداد	۲۳	۱۶۶۸۲	۲۹	۸۹۷۷۳	۳۰۶	۱۹۳۳۳	۴۰	۱۱۱۳۳۳	۹۹	۶۵۷۳۵	۱۲۰	۶۵۷۳۵
شهریور	۲۰	۳۱۴۹۱۱	۴۸	۱۰۲۷۰۶۴	۲۳۸	۱۹۶۳۸۹	۴۸	۸۰۷۸۲	۹۴	۱۱۱۹۱۴	۹۶	۱۱۱۹۱۴
مهر	۱۱	۱۶۹۵۱۴	۱۱۴	۷۳۲۱۰	۱۸۰	۱۴۹۹۱۱	۲۸	۱۳۶۶۱۲۰	۱۱۴	۳۴۱۵۰۰۹۱	۹۲	۳۴۱۵۰۰۹۱
آبان	۲۷	۳۷۷۵۱	۶۴	۱۰۷۸۸۷۱	۳۵۹	۳۵۹۶۳	۳۷	۷۵۱۶۳	۹۸	۱۳۷۸۳۳۰	۹۹	۱۳۷۸۳۳۰
آذر	۲۱	۳۰۵۸۰۵	۸۲	۱۲۶۶۳۲	۲۰۱	۲۱۰۶۵	۳۱	۸۷۱۷۴۹	۱۳۱	۱۶۵۷۰۷۴۴	۶۳	۱۶۵۷۰۷۴۴
جمع کل	۲۷۲	۳۷۱۶۱۴	۶۶۵	۹۰۰۲۰۸۳	۲۶۶۶	۳۷۳۴۱۳	۸۹۲	۷۵۱۶۶۲۱	۹۷۸	۵۷۹۰۱۰۳	۸۱۲	۵۷۹۰۱۰۳
تعداد کل	۶۰۴۵	قره										
ارزش کل	۱۶۱۰۱۶۵۸	هزار ریال										

تأثیر اجرای طرح سامان‌دهی و کنترل مرز بر زندگی مرزنشینان و امنیت آنان

قبل از سامان‌دهی و کنترل مرز در سیستان و بلوچستان، به لحاظ گسترش قاچاق کالا و سوخت و درآمدهای هنگفت آن، تعداد بسیاری از اهالی سیستان و بلوچستان و مرزنشین‌ها به این امر روی آورده و امور مشروع از قبیل کشاورزی، دامداری و غیره با رکود مواجه شده بود؛ ولی با سامان‌دهی و کنترل مرز و جلوگیری از خروج سوخت و کالای قاچاق، کشاورزی رونق یافته و دامداری دوباره احیاء شد؛ تردهای بی‌مورد و آزاردهنده‌ی قاچاقچیان کالا و سوخت در جاده‌ها به شدت کاهش یافته و جمع‌کنیری از قاچاقچیان دیگر شهرها که برای قاچاق سوخت و کالا به سیستان و بلوچستان مهاجرت کرده بودند، به شهرهای خود برگشته‌اند.

با سامان‌دهی و کنترل مرز، رانندگان خودروهای سنگین که به فروش سهمیه‌ی سوخت خویش بسنده کرده‌بوده و فعالیت اقتصادی نداشتند، مجبور به فعالیت در بخش اقتصادی شدند؛ این امر باعث افزایش خدمات‌دهی و کاهش هزینه‌های مرزنشینان و مردم سیستان و بلوچستان و در نتیجه افزایش احساس امنیت اجتماعی و اقتصادی در بین مردم منطقه شده است.

از سوی دیگر معضل تردهای غیرمجاز مرزنشینان که بدون در نظر گرفتن جوانب قانونی ورود به کشور مقابل، اقدام به خروج از مرز کرده و با مشکلاتی نظیر گرفتار شدن در دست اشرار، زندانی شدن به دلیل تجاوز مرزی و ... روبرو می‌شدند، با سامان‌دهی و کنترل مرزها و توسعه‌ی سطح دانش مرزی مرزنشینان، به پایان رسید.

از سوی دیگر، استقرار نیروهای مرزبانی در طول نوار مرزی که فاقد موانع فیزیکی انسداد مرز (دیوار بتنی، کانال، خاک‌ریز و ...) بوده است، باعث عدم امکان حضور قاچاق‌چیان مواد مخدر در داخل کشور و افزایش کشفیات مواد مخدر در نقطه‌ی صفر مرزی شده است.

در بُعد قاچاق انسان و گروگان‌گیری، به دلیل عدم توانایی خروج قاچاق‌چیان انسان و گروگان‌گیران از مرز، شاهد کاهش این معضل در استان سیستان و بلوچستان بوده‌ایم؛ این امر نیز امنیت و احساس آن را در نزد مردم منطقه، افزایش داده است.

هم‌چنین با سامان‌دهی و کنترل مرز، ورود اشرف و مواد منفجره برای انجام فعالیت‌های خراب‌کارانه در استان نسبت به قبل از اجرای این طرح، کاهش چشم‌گیری داشته و بعضاً در مقایسه با سال گذشته، به صفر رسیده است.

نتیجه‌گیری

مرزهای رسمی، مبادی اصلی واردات، صادرات، تبادل و ترانزیت کالاها به شمار می‌آیند؛ ولی با وجود این، در کشورهایی که دارای تعرفه‌های بالای گمرکی هستند، یا از نظام کنترل دقیق در گمرک و مرزها برخوردار نیستند، بسیاری از کالاها بدون توجه به قوانین موجود به صورت قاچاق از مبادی غیررسمی وارد و یا از کشور خارج می‌شوند. در این بین یکی از مناطقی که به شدت با چالش پدیده‌ی قاچاق روبه‌رو است استان سیستان و بلوچستان می‌باشد؛ استانی که به دلیل هم‌جواری با دو همسایه‌ی شرقی یعنی پاکستان و افغانستان و شرایط خاص این کشورها، همواره در معرض جدی آسیب‌های قاچاق قرار دارد؛ به طوری که این استان شاهد بروز انواع و اقسام قاچاق- از قاچاق انسان و دام گرفته، تا قاچاق موادمخدر، اسلحه، سوخت و کالا- می‌باشد. همه‌ی این‌ها باعث شده تا جمعیت قابل توجهی از این استان به این کار مذموم اشتغال داشته باشند. محرومیت، نبود اشتغال پایدار و از طرف دیگر فراهم بودن زمینه‌های قاچاق، باعث روی آوردن برخی از مردم این منطقه به پدیده‌ی قاچاق شده است. البته اقداماتی که طی سال‌های اخیر در رابطه با انسداد مرزها و همین‌طور ایجاد اشتغال پایدار و بازارچه‌های مرزی انجام گرفته، تا حدودی باعث کم‌رنگ‌تر شدن پدیده‌ی قاچاق در این منطقه شده است.

برای افزایش رونق اقتصادی در منطقه، علاوه بر رفع مشکلات موجود بازارچه‌های مشترک مرزی و سایر مبادی ورودی و خروجی کالا، ایجاد مناطق ویژه‌ی اقتصادی و یا محدوده‌ی تجارت آزاد در برخی نقاط استان- نظیر میرجاوه و یا زابل- تا حدی می‌تواند در کاهش قاچاق کالا مؤثر باشد.

بدیهی است که انگیزه‌ی اصلی از طرح چنین موضوعی عملاً بهره‌گیری از مزیت نسبی استان مزبور در امر مبادله و بازرگانی با کشورهای پاکستان و افغانستان و تأمین منافع

ملی و منطقه ای است. هم چنین سامان دهی به شبکه ی غیر رسمی ورود کالاهای لوکس و مصرفی به داخل منطقه و ایجاد فرصت های شغلی مناسب برای تعداد قابل ملاحظه ای از بی کاران استان از دیگر انگیزه های طرح این موضوع است. البته حصول اهداف فوق در صورتی عملی است که در چارچوب مناطق ذکر شده، واردات انواع کالاهایی که هم اکنون به صورت قاچاق وارد می شوند، به صورت قانونی مطرح و مجوزهای لازم در این زمینه اخذ گردد.

در شرایط فعلی، نرخ سود عمده و خرده فروشی کالاهای لوکس مصرفی وارداتی در برخی از موارد تا ۲۰۰ درصد قیمت خرید آن سوی مرز است؛ اما در چارچوب یک بازار قانونی، ورود کالاهای مصرفی و لوکس، از چند جهت تأثیر مثبتی خواهد داشت؛ اول این که، رقابت سالم و قانونی ایجاد می شود، یعنی امکان حضور عرضه کنندگان متعدد و مناسب در درون بازارچه های مرزی را به وجود می آورد. دوم، از میان رفتن ریسک و خطراتی که معمولاً بخش عمده ای از قیمت کالاهای قاچاق را تشکیل می دهد. سوم، وجود بازارهای قانونی در دو سوی مرز، تمامی هزینه های ناشی از به خطر افتادن سرمایه و کالای وارد کنندگان عمده و از دست دادن احتمالی آن ها را به صفر کاهش می دهد؛ بدین ترتیب هزینه ی حمل و نقل کالا نیز در حد معقولی تنزل پیدا خواهد کرد.

هدف اصلی از ایجاد بازارچه های مرزی مشترک اولاً سامان دهی به امر قاچاق کالاهای لوکس و مصرفی وارده - به عنوان یکی از مشکلات اجتماعی منطقه - و ثانیاً تأمین اشتغال سالم برای گروه قابل ملاحظه ای از ساکنان منطقه - که در امر ورود و صدور کالاها فعالیت دارند - می باشد. از این رو ساز و کار گردش کالا از مبادی ورودی و خروجی کالا از مرز باید به گونه ای طراحی شود که هر شکل و شیوه ی غیر رسمی و قاچاق این گونه کالاها از مرز به حداقل کاهش یافته و شکل گیری هر نوع شبکه ی جنبی از تردد غیر رسمی کالا را در سایر نقاط مرزی استان منتفی سازد. بدین منظور موارد ذیل به عنوان پیشنهاد مطرح می شود:

۱- ایجاد اشتغال مناسب در زمینه های کشاورزی، صنعتی، معدنی و تجاری در نواحی

مرزنشین و روستایی.

- ۲- توسعه و به‌سازی راه‌ها و خطوط ارتباطی بازارچه‌های مرزی؛
- ۳- احداث و راه‌اندازی بازارچه‌های مرزی در مقابل بازارچه‌های مرزی کشورهای هم‌جوار؛
- ۴- افزایش حقوق و دستمزد مأمورین گمرکی و کارکنان نیروی انتظامی به خصوص در نواحی مرزی؛
- ۵- پرداخت وجوه حق‌الکشف قانونی به مأمورین واحد کشف و مخبرین در زمان مناسب و بدون تأخیر.

منابع:

- اداره کل مقررات صادرات و واردات بازرگانی (۱۳۸۹)، *قانون مقررات صادرات و واردات و آئین‌نامه‌ی اجرایی آن*، تهران: انتشارات چاپ و نشر بازرگانی.
- پژوهش‌های جمشید؛ مداح، مجید (۱۳۸۵)، *بررسی اقتصادی قاچاق در ایران*، فصلنامه‌ی پژوهش‌نامه‌ی اقتصادی، شماره‌ی ۶.
- پهلوانی، مصیب (۱۳۷۷)، *طرح تحقیقاتی ارزیابی وضعیت بازارچه‌های مشترک مرزی سیستان و بلوچستان در قالب برنامه‌های توسعه‌ی کشور*، حوزه‌ی معاونت پژوهشی دانشگاه سیستان و بلوچستان.
- رازینی، ابراهیم علی؛ باستانی، علیرضا (۱۳۸۱)، *تحلیلی بر نقش و عملکرد بازارچه‌های مرزی*، گزارش معاونت برنامه‌ریزی و بررسی‌های اقتصادی وزارت بازرگانی، دفتر مطالعات اقتصادی گروه تجارت خارجی.
- شکیبایی، علیرضا؛ صادقی، حسین (۱۳۸۲)، *مدل سازی اقتصاد زیر زمینی با روش منطق فازی*، مجله‌ی تحقیقات اقتصادی، شماره‌ی ۶۲.
- شهنازی، آرمان (۱۳۸۹)، *بررسی وضعیت واردات و صادرات استان سیستان و بلوچستان با نگرشی بر نقش بازارچه‌های مرزی و منطقه‌ی آزاد چابهار در اقتصاد منطقه*، پایان‌نامه‌ی کارشناسی، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار.
- واحد آمار و اطلاعات گمرک (۱۳۸۹)، *مجموعه‌ی گزارشات مختلف اداره کل گمرک سیستان و بلوچستان*.
- وطن پور، علیرضا (۱۳۸۷)، *قاچاق کالا و تأثیر آن بر اقتصاد ملی*، بررسی‌های بازرگانی، شماره‌ی ۲۸.