نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی سال سیزدهم، شماره ۲۹، تابستان ۹۲

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[1]
Email: kohnepushi@ut.ac.ir

حمید شایان: دانشیار جغرافیا و برنامه ریزی 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، می پردازد. قاچاق تخلف گمرکی است شامل جابه جایی 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 می باشد. 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 جمع آوری اطلاعات کتابخانه ای از منابع می پردازد. پس از آن داده ها 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 نقشه ها 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 نتیجه گیری 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 می باشد.

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

---

[1]. **نویسنده مسئول:** مشهد- میدان آزادی- دانشگاه فردوسی مشهد- دانشکده ادبیات و علوم انسانی-گروه جغرافیا.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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 ص۱۵۰) 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 توسعهٔ اقتصادی برشمرده می‌شود، به طوری که بسیاری از دولت‌ها داد و ستد در عرصهٔ 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 خطرها و 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 پدیدهٔ 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 گریزاندن می‌باشد و از مجموع قوانین و مقررات مربوط چنین استنباط می‌شود که قاچاق عبارت است از فراردادن 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 می دهد که ارزش کل کالاهای قاچاق موجود در این کشورها برابر ۱۳۶.۶ 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

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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، ترددهای 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 مخاصمات 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 تاثیرات مختلفی را از مرز پذیرفته اند. این تاثیرات در انواع مختلفی (اقتصادی، سیاسی و...) بوده است. یکی از مهمترین تاثیرات 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 تاثیرات 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.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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 کالاست، از اهمیت اساسی برخودار است. (اصغری، ۱۳۸۸: ۶۰) اصولاً قاچاق در مناطق مرزی صورت می گیرد و می توان یکی از مهمترین ویژگی های 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 تاثیرات اقتصادی قاچاق کالا بر شهر مریوان از لحاظ درآمد و اشتغال می باشد.

پیشینه‌ی تحقیق

در سال های اخیر کارهای زیادی توسط محققان و صاحب نظران خارجی و داخلی در رابطه با قاچاق و مرز در زمینه های گوناگونی انجام شده است که در زیر به پاره ای از کارهای انجام شده اشاره می شود:

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 بین امللی 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 تاثیر متوسط مرزها (نه به عنوان عامل اصلی) به عنوان مانعی جهت مسافرت گردشگران بوده است (Timothy & Tosun, 2003). در پژوهشی با عنوان "تاثیر مرز بر بازار کشور ژاپن : تحلیلی بر اساس مدل جاذبه" به تحلیل تاثیر 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 تاثیر مرز، بسیار کمتر از کشورهای

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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 می دانیم" به برآورد میزان اقتصاد غیررسمی یا غیرقانونی در ۱۱۰ کشور جهان که کشورهای درحال توسعه و نیز توسعه یافته را شامل می شود، 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 داده اند. 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 مقاله ای 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 افتصادی 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 مقاله ای 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

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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 ارایه 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 ارایه 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 مرزی 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.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

روش‌شناسی تحقیق

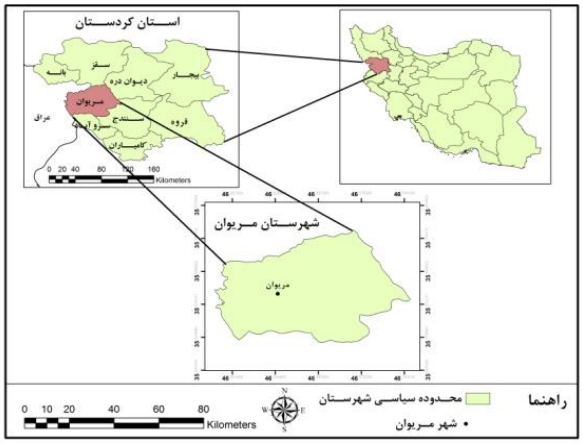
این تحقیق بنابر هدف کاربردی است و روش انجام آن توصیفی- تحلیلی است. در این تحقیق، قاچاق کالا به عنوان متغیر مستقل و افزایش اشتغال و افزایش درآمد خانوار و نیز درآمدهای بدست آمده از سه بخش اصلی اقتصاد به عنوان متغیرهای وابسته مد نظر است. متغیر قاچاق کالا در این تحقیق، میزان درآمد و میزان اشتغال افراد نمونه در قاچاق کالا(حمل و نقل و نیز خرید و فروش کالاهای قاچاق) در این منطقه تعریف می شود و در سه بخش اصلی اقتصاد نیز میزان درآمدی که در این سه بخش توسط افراد نمونه ساکن در شهر مرزی مریوان حاصل می شود، به عنوان گویه های این متغیرها در نظر گرفته شده است. در بخش کشاورزی فعالیت های مختلفی که در این محدوده از جمله زراعت، باغداری، کشت صیفی جات و از این قبیل و در بخش خدمات نیز فعالیت های خدماتی مختلف همچون مغازه داری، بازاریابی، خدمات متخصصین مختلف و گردشگری و..، و در بخش صنعت نیز فعالیت واحدهای صنعتی مختلف همچون کارگاه ها و کارخانه ها 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 پرسشنامه ها نیز از طریق آزمون آلفای کرونباخ، ۰.۸۵ درصد بدست آمد. پرسشنامه‌های خانوار براساس تعداد نمونه های انتخابی، بین جمعیت شهر مریوان، توزیع شد. البته پرسشنامه‌ها در بین افرادی که به فعالیت

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

قاچاق کالا در سطح شهر اشتغال داشتند، توزیع شد. در نهایت داده‌ها و اطلاعات بدست آمده، جهت آزمون فرضیات با استفاده از نرم‌افزارهای Excel(برای داده‌های توصیفی) و Spss (همبستگی داده‌ها) تحلیل شده و همبستگی میان متغیرها از طریق روش پیرسون به دست آمد.

قلمرو پژوهش

محدوده مورد مطالعه این تحقیق شهر مریوان است. شهر مریوان، یکی از شهرهای شهرستان مریوان است که در غرب استان کردستان قرار دارد و هم مرز با کشور عراق است. میزان فاصله این شهر با مرز عراق، حدود ۱۶ کیلومتر است. شهرستان مریوان با طول و عرض جغرافیایی بین ۳۵ درجه و ۴۸ دقیقه تا ۳۵ درجه و ۲۱ دقیقه عرض شمالی و ۴۶ درجه و ۴۵ دقیقه تا ۴۵ درجه و ۵۸ دقیقه طول شرقی نصف‌النهار گرینویچ از شمال به شهرستان سقز، از شرق به شهرستان سنندج و دیواندره و از جنوب‌شرقی به شهرستان سروآباد و از غرب و شمال غربی به خاک عراق محدود است. براساس آخرین آمار در سرشماری سال ۸۵ کل جمعیت شهرستان مریوان ۱۵۳۲۷۱ بوده است. که ۷۴۳۲۷ نفر زن و ۷۸۹۴۴ نفر مرد می باشند. از کل این تعداد در حدود ۹۳۶۸۶ نفر جمعیت شهری و ۵۹۵۸۵ نفر جمعیت روستایی می باشند. بر اساس این آمار ۲۰۹۲۱ نفر افراد زیر بیست سال می باشند که ۱۰۱۹۶ نفر زن و ۱۰۷۲۵ نفر مرد می باشند (سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۸۵، مرکز آمار ایران).



شکل (۱) موقعیت شهرستان و شهر مریوان در کشور و استان (ترسیم: نگارندگان)

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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 پدیده ای 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 سیستم ها و روش های انجام امر، تکنولوژی، سیاست ها و استراتژی ها و نظایر آنها که نامناسب بودن این عوامل به امر قاچاق منجر می شود، از مصادیق این عوامل می توان به نبود هماهنگی بین دستگاه های دولتی سیاست های 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 یارانه های دولتی برای کالاهای مصرفی و قیمت گذاری دولتی اشاره نمود.۲. عوامل رفتاری: این عوامل مربوط است به نیروی انسانی که مبادرت به قاچاق کالا می کنند و یا کسانی که با این امر درگیر هستند. بنابراین این عوامل خود به دو گروه تقسیم می شوند : گروه اول: قاچاقچیان دارای روحیه قانون شکنی و قانون گریزی، 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 می شود. گروه دوم: خصوصیات و عوامل رفتاری مربوط به کارکنان سازمان های متولی و ذیربط است که مواردی مانند نبود انگیزه کاری و احساس مسؤلیت کارکنان، شایستگی نداشتن بعضی از سرپرستان و مدیران، عدم ارتقای شغلی بر

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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 خصوصا در استان های مرزی فراهم خواهد بود(آقازاده، ۱۳۸۵: ۲۷-۲۶). یکی از راه‌های کاهش قاچاق کالا را ایجاد بازارچه‌های مرزی می‌دانند. بازارچه مرزی محوطه‌ای است محصور واقع در مناطق مرزی و در جوار گمرکات که در آن مبادله کالا با انجام تشریفات ترخیص کالا ممکن می‌باشد. مسائل متعددی در زمینه فعالیت بازارچه‌های مرزی وجود دارد که موجب شده تا بازارچه‌های مرزی نتوانند به اهداف خود دست یابند. دلایل و اهداف اصلی از تأسیس این بازارچه‌ها اشتغال افراد بومی، کنترل قاچاق کالا و اجناس و محرومیت‌زدایی در منطقه می‌باشد. لیکن بررسی اجمالی در این زمینه نشان می‌دهد که فعالیت بازارچه‌ها طی سال‌های گذشته تغییر عمده‌ای 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 شبکه‌های قاچاق، با دستمزد کم، اقدام به جابجایی غیرقانونی کالا می‌نمایند. (بی سخن، ۱۳۸۷: ۴۰ و ۴۱)

اصولاً کالاهای قاچاق از مناطق مرزی وارد می‌شوند و سپس در تمام کشور توزیع می‌شود. لذا مرزها از این لحاظ دارای اهمیت بسیار زیادی هستند. در رابطه با تعریف مرز، طبقه‌بندی انواع مرزها، کارکردهای مرز و سایر مباحث مرتبط با مرز، تلاش‌هایی از سوی جغرافیدانان سیاسی و برخی دیگر از کارشناسان رشته‌های مرتبط صورت گرفته است؛ از جمله می‌توان به فعالیت-هایی که توسط دانشمندان زیادی اشاره کرد که به تعریف اصطلاح مرز و سرحد و طبقه‌بندی انواع مرز پرداخته‌اند. طرح اولین مباحث مرزهای سرزمینی توسط جغرافیدانان دانشگاهی، به

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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[1] مرزها را خطوطی می داند که حد خارجی تحت حاکمیت یک دولت ملی را مشخص می‌کنند. به عقیده درایسدل[2]، مرز به پدیده‌ای فضایی اطلاق می شود که منعکس کننده‌ی قلمروی حاکمیت سیاسی یک دولت بوده و مطابق قواعدی خاص در مقابل حرکت انسان، انتقال کالا و غیره مانع ایجاد می‌کند. اما گلاسنر[3] می گوید 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[4]، 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[5]، 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 می داند و می گوید 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 می گوید 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 می سازد و جنبه‌ای سیاسی پیدا کرده و «مرز» خوانده می‌شود. (مجتهدزاده، ۱۳۸۱: ۳۱) مناطق مرزی، از نقاط حساس و استراتژیک کشور به شمار می روند. 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

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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 نموده‌اند. این سیاستها عمدتاً به منظور کاهش بحران بیکاری، فقر، مفاسد گوناگون اجتماعی، ایجاد اشتغال، کاهش قاچاق کالا، برقراری عدالت اجتماعی، کاهش انگیزههای 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 شکلهای 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 تحلیل‌ها آمده است.

یافته‌های 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 می‌آید.

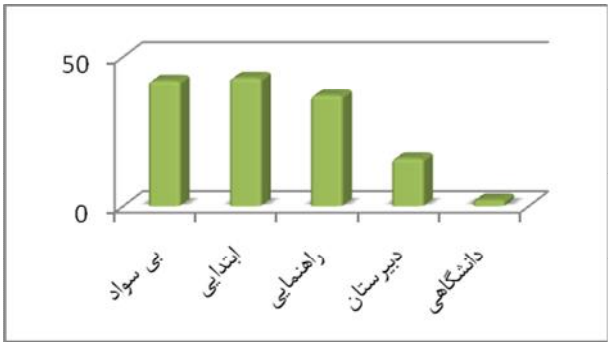
جنسیت: با بررسی‌های به عمل آمده و تکمیل رودروی پرسشنامه‌ها با پاسخگویان، مشخص شد که تمامی پاسخگویان مرد هستند. یعنی ۳۱۵ پاسخگوی پرسشنامه‌ها که ۱۰۰ درصد آنها است، مرد بوده‌اند. که البته دلیل آن را می‌توان این دانست که پرسشنامه‌ها توسط سرپرست خانوار که در محدوده مورد مطالعه همگی مرد بودند، تکمیل شده است.

وضعیت سنی پاسخگویان: از کل حجم نمونه برای سرپرست خانوارها (پاسخگویان) برحسب میزان سن، ۱۶.۵ درصد بین ۳۰-۲۰ سال، ۳۲.۱ درصد بین ۴۰-۳۱ سال، ۳۰ درصد بین ۵۰-۴۱ سال، ۱۵ درصد بین ۶۰-۵۱ سال، ۵ درصد بین ۷۰-۶۱ سال و ۱.۴ درصد نیز بالای ۷۰ سال سن داشته‌اند. 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

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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 می دهد که ۳۰ درصد پاسخگویان بی‌سواد، ۳۰.۷ درصد دارای تحصیلات 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 پرسشنامه ها، که اشتغال افراد و میزان درآمد وی مورد پرسش قرار می گیرد، بخشی از آن به فعالیت‌های قاچاق پرداخته می‌شود. البته جهت جلوگیری از عکس‌العمل منفی پاسخگو، این قسمت به عنوان فعالیت های 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 داشته-اند. 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.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

جدول (۱) فراوانی افراد مشغول به قاچاق کالا و سایر اشتغالات 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 اشتغالات غیر قاچاق کالا (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۰)

وضعیت درآمد پاسخگویان از فعالیت قاچاق و سایر بخش‌ها

در پرشسنامه‌های 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 در آمدهای 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.

براساس رتبه بندی که برای میزان درآمد پاسخگویان از بخش‌های مختلف انجام داده شد، 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

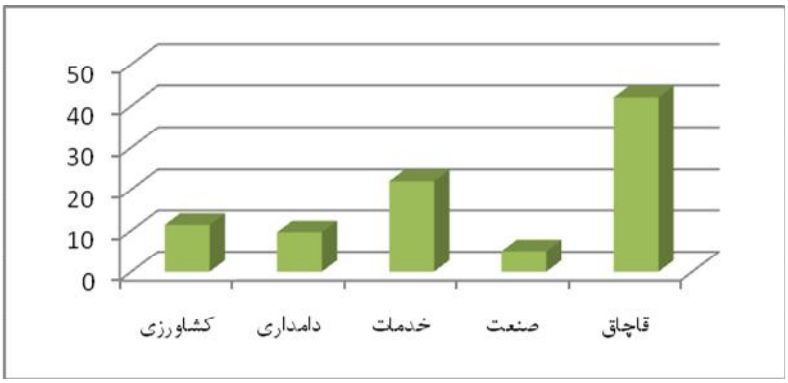
[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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

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

(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 بخش های کشاورزی، صنعت و خدمات

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

(یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۰)

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

همانطور که در جدول فوق مشخص است، ضریب همبستگی بین درآمد قاچاق کالا و مجموع درآمدهای بخش کشاورزی در روش پیرسون، ۰.۵۸۰- 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، ۰.۶۱۰- 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 ۰.۴۷۰- 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 درامدهای 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 قرارگرفته 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

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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 فعالیت های 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 مرزنشین بهم ریخته است :

۱– ترک‌تحصیل وعدم انگیزه به ادامه‌تحصیل درمیان نوجوانان مناطق‌مرزی (فعالیت در قاچاق).

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

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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 تحلیل های 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 فعالیت های مختلف اقتصادی، سهم درآمدهای حاصل از فعالیت‌های کشاورزی از کل در آمدهای 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 می شود 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 می آید که این نشان دهنده تاثیر مثبت و مفید قاچاق کالا در افزایش اشتغال و کاهش بیکاری و در نهایت در اقتصاد خانوارهای این منطقه می باشد. 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 بخش های 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 بلعکس. ضریب

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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 می‌یابد و بلعکس. در نهایت میزان ضریب همبستگی میان مجموع درآمدهای حاصل از قاچاق کالا با مجموع درآمدهای حاصل از فعالیت‌های 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 فعالیت‌های خدماتی کاهش می‌یابد. این نتایج، نشان‌دهنده تاثیرات قاچاق کالا بر سایر فعالیت-های اقتصادی منطقه است. یعنی اینکه قاچاق کالا بر سایر فعالیت‌های منطقه تاثیر می‌گذارد؛ لذا فرضیه دوم مبنی بر تاثیر قاچاق کالا بر سایر بخش‌های اقتصادی منطقه نیز تایید می‌شود.

پیشنهادات

قاچاق و به خصوص قاچاق کالا و گسترش آن، اثرات مختلفی را در نواحی مرزی به دنبال دارد. این معضل در زمان‌ها و مکان‌های مختلف تاثیرات گوناگونی در پی دارد که توجه به آنها در جهت ریشه کردن آن بسیار احساس می‌شود. توجه به این پدیده بدون در نظر گرفتن وضعیت آن در مناطق مختلف کشور و حتی در سایر کشورها و سطح بین‌الملل، کاری بی‌فایده خواهد بود. تبادل کالا در مرزها به طور به خودی خود، مشکلی ندارد و می‌تواند 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 برنامه‌ریزی برای اقتصاد، درآمد و اشتغال ساکنان مرزی جهت نیل به توسعه پایدار در این مناطق کشور به شدت احساس می‌شود. در صورت ارائه برنامه‌ریزی مناسب برای هر منطقه مرزی در کشور با توجه به توان‌ها و استعدادهای 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 زمینه‌های 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 هم‌مرز با کشور عراق می‌باشد، 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

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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 می‌شود :

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، می‌توان از صنایع مختلف کمک گرفت. برای اینکار ابتدا آموزش‌هایی در این زمینه صورت گرفته و سپس تجهیزات لازم در اختیار آنان قرار داده شود. در ضمن باید راههای ارتباطی مناسب و کارامد، انرژی مناسب و دائم، آموزش روش‌های نوین و دیگر زیرساخت‌ها 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 چاه‌ها به منظور استفاده از آنها در جهت آبی کردن کشت زمین‌ها و افزایش تولید، ضروری است. با استفاده از چاه‌ها، می‌توان زمینهای کم بازده دیم را به آبی تبدیل کرد که به این ترتیب موجب افزایش انگیزه کشاورزان برای سرمایه‌گذاری بیشتر و به دنبال آن تولید بالا رفته و در نتیجه درآمد آنان بالا می‌رود که در نهایت موجبات توسعه کشاورزی منطقه را فراهم می‌آورد.

۵. برای جلوگیری از قاچاق کالا که اثرات منفی آن در منطقه و نیز کل کشور قابل مشاهده است، می‌توان 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 خانواده‌اش را بگذراند. در این زمینه می‌توان با سرمایه‌گذاری بر روی این بخش‌ها (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 می‌پردازد و آن هم دست

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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 .

٤. بیات سرمدی، سیمرا، منصوره عباسی (بهار۱۳۸۹) **اتحادیه اروپا و پدیده قاچاق**، فصلنامه اقتصاد پنهان، شماره دوازدهم.

٥. بی سخن، امید (بهمن ۱۳۸۷) **تاثیر بازارچه‌های مرزی در تغییر ساختار اقتصادی و کالبدی شهر (نمونه موردی پیرانشهر)**، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه زنجان.

٦. 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)، صص۸۲-۱۰۹.

۸. زرقانی، سید هادی (۱۳۸۶) **مقدمه‌ای بر شناخت مرزهای بین المللی**، دانشگاه علوم انتظامی ناجا، معاونت پژوهش.

۹. سازمان مدیریت وبرنامه‌ریزی (۱۳۷۸) **اولین گزارش توسعه انسانی جمهوری اسلامی-ایران.**

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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 پاسدارن انقلاب اسلامی، دانشکده فرماندهی و ستاد دوره عالی جنگ.

۱٤.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.

۱٦.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**، دوماهنامه 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.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

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.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-28]