بررسی قاچاق کالا ازمرزهای دریایی جنوب ایران

دریافت مقاله: ۸۹/۶/۷ پذیرش نهایی: ۸۹/۸/۱۵
صفحات: ۸۴-۶۷

اسعدخضرزاده: کارشناس ارشد علوم سیاسی
Email: a.khezerzade@gmail.com
منصورسلیمانی: دانشجوی دکتری برنامه ریزی شهری دانشگاه شهید بهشتی[1]
Email: mansoor.soliemani1363@gmail.com
محمدتقی رضویان: دانشیارگروه جغرافیای دانشگاه شهیدبهشتی
Email: m-razavian@sbu.ac.ir

چکیده

قاچاق ورود یا خروج پنهانی کالا و انسان از مبادی رسمی و غیر رسمی بدون پرداخت عوارض وحقوق دولتی است.. قاچاق یک پدیده چند وجهی است که بی گمان عامل های زیادی می تواند در چرایی آن نقش داشته باشد. گستردگی مناطق مرزی، متعدد بودن مبادی ورودی کالاهای قاچاق، رواج فرهنگی مصرفی کالاهای قاچاق در جامعه، نوع دیدگاه مرزنشیان به پدیده قاچاق از جمله عوامل گسترش قاچاق کالا در مرزهای کشور است. وضعیت نامناسب اقتصادی مرزنشینان و رشد و توسعه ناموزون در مناطق مختلف کشور که معلول نوع خاصی از فرایند تاریخی شکل گیری دولت-ملت در کشور بوده است و باعث شده است تا میزان توسعه مناطق مرزی، نسبت به مرکز بسیار پایین تر باشد، از مهم ترین عوامل گسترش پدیده قاچاق محسوب می شوند. گرچه ممکن است قاچاق کالا و ارز در کوتاه مدت با ایجاد شغلی کاذب راه حلی برای فرار از فقر و بیکاری تلقی شود، اما از آنجا که این فعالیت به تولید منجر نخواهد شد و سود حاصل از آن نیز در بخش های تولیدی سرمایه گذاری نخواهد شد بنابراین در دراز مدت قاچاق کالا با تضعیف بنیادهای تولیدی فقر را تشدید خواهد کرد در نتیجه می توان گفت که بین فقر و قاچاق رابطه ای تسلسلی برقرار است که در درازمدت یکدیگر را بازتولید می کنند. آنچه در اینجا بیش از هر

---

۱. نویسنده مسئول: تهران- تجریش- دانشگاه شهید بهشتی- دانشکده علوم زمین

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

عامل دیگری مورد توجه است، شرایط ژئوپولتیکی مرزهای ایران بویژه مرزهای دریایی است. می توان گفت که از بین عوامل عمده ای که باعث بوجود آمدن پدیده قاچاق کالا و ارز می شوند، ایران از اغلب آنها بصورت همزمان در رنج است. گرچه قاچاق کالا و ارز تقریباً در تمام مناطق مرزی کشور صورت می گیرد، مطالعه حاضر به بررسی پدیده قاچاق کالاوعوامل موثربر این پدیده وهمچنین راه های کاهش پدیده قاچاق در مرزهای دریایی جنوب کشور پرداخته است.

کلید واژه گان: قاچاق کالا، مرز، مرزهای دریایی جنوب، مرزنشینان

مقدمه

خطوط مرزی از نشانه های تفکیک دولت های جدید است که با خط باریک و نازک دو دولت را از هم جدا می کند و قلمرو رسمی اعمال اراده سیاسی آنها را نشان می دهد. در باره طول مرزهای کنونی و تثبیت شده ایران برآوردهای مختلفی صورت گرفته است؛ و محاسبات انجام گرفته تفاوت چشمگیری با هم دارند. مجموع طول پیرامون و کرانه های ایران ۸۷۳۱ کیلومتر است که شامل مرزها و کرانه های آبی، رودخانه ای و خشکی است. از این مقدار ۲۷۰۰ کیلومتر (حدود ۳۱ درصد) مربوط به کرانه های دریایی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای مازنداران است. مرزهای رودخانه ای ایران با همسایگان برابر ۱۸۳۰ کیلومتر (۲۰,۹ درصد)، مرزهای خشکی با همسایگان برابر ۴۱۱۳ کیلومتر (۴۷,۱ درصد) و مرزهای دریاچه ای و باتلاقی در حدود ۸۸ کلیومتر (۱ درصد) است . خط مبدأ دریای سرزمینی در خلیج فارس و دریای عمان در ۲۵ نقطه مشخص، و بر روی نقشه پیاده شده است. به موجب ماده یک قانون مناطق دریایی، حاکمیت ایران خارج از قلمرو خشکی و آب های داخلی و جزایر خود در خلیج فارس و تنگه هرمز و دریای عمان، بر منطقه ای از آب های متصل به خط مبدأ که دریای سرزمینی نامیده می شود، گسترش می یابد (افشردی،۱۳۸۶: ۱۴۱-۱۶۰). دوری از مرکز، انزوای جغرافیایی، ناپایداری سکونت، توسعه نیافتگی و حاشیه ای بودن، تفاوت های چشمگیر فرهنگی و تهدیدات خارجی از خصوصیات عمده مرزهای ایران می باشد.

این مقاله شرائط ژئوپولتیکی مرزهای دریایی ایران را در ارتباط با پدیده قاچاق کالا و ارز مورد بررسی قرار می دهد. پدیده قاچاق کالا و ارز یک پدیده چند وجهی شامل: اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی و ... است که مهمترین وجه آن در کوتاه مدت به لحاظ دلایل و

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

پیامد ها، اقتصادی است. از جنبه اقتصادی قاچاق کالا و ارز سبب خروج اقتصاد از مسیر سالم، شکل گیری اقتصاد زیر زمینی، کاهش تولید ناخالص ملی، افزایش بیکاری، کاهش سرمایه گذاری، تغییر الگوی مصرف و.... می شود. قاچاق کالا، خروج منابع ارزی و ورود کالاهای فاقد کیفیت که به دلیل قیمت کمتر با استقبال مصرف کنندگان مواجه می گردد را به دنبال دارد و این امر موجب شده است تا سرمایه ها به طرف انجام کارهای خدماتی، دلالی و واسطه گری گرایش پیدا کند. گرچه قاچاق کالا و ارز به دلایل خاص ژئوپولتیکی (طولانی بودن، تراکم جمعیتی پایین، صعب العبور بون ونظایرآن) تقریباً در تمام مرزهای کشور رواج دارد، به عبارتی شرائط مرزهای ایران به گونه ایست که اغلب این مناطق مستعد ورود و خروج کالاهای قاچاق است؛ در این جا تنها به بررسی این پدیده در مرزهای دریایی جنوب کشور خواهیم پرداخت .

-سوالات تحقیق :

۱- آیا موقعیت جغرافیایی ایران، بویژه مرزهای دریایی بر افزایش قاچاق کالا و ارز تأثیر داشته است؟

۲- آیا قاچاق کالا و ارز در مرزهای دریایی ایران بر توسعه یا عدم توسعه یافتگی مناطق مرزی تأثیر داشته است؟

۳- عوامل مؤثر بر افزایش یا کاهش پدیده قاچاق کالا و ارز در مرزهای دریایی ایران کدامند؟

۴- عوامل مؤثر بر حجم و نوع کالاهای قاچاق در مرزهای دریایی ایران کدامند؟

روش پژوهش

تحقیق حاضر از نوع توصیفی- تحلیلی می باشد. در این پژوهش برای جمع آوری اطلاعات ازمطالعات کتابخانه ای استفاده شده در صورت نیاز از روش مصاحبه مستقیم با مسؤلین نیز استفاده شده است. از آنجا که قاچاق پدیده ای نامشروع است، دریافت و به دست آوردن آمار و اطلاعات دقیق از میزان قاچاق در کشور در هاله ای از ابهام قرار دارد، بطوری که ارزش کالاهای قاچاق در کشور از میزان یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار تا مرز ۸ میلیارد دلار متغیر است. در تحقیق پیش رو سعی شده است تا از منابع آماری معتبر استفاده شود، روش تجزیه و تحلیل داده ها توصیفی- تحلیلی بوده است.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

چیستی و چرایی قاچاق

قاچاق بر اساس کنواسیون نایروبی، تخلفی گمرکی است که شامل جابه جایی کالا در طول مرزهای گمرکی به روشی مخفیانه و به منظور فرار از نظارت گمرکی صورت می گیرد (بنائی، ۱۳۷۷: ۷۶). قاچاق یک پدیده چند وجهی است که بی گمان عامل های زیادی می تواند در چرایی آن نقش داشته باشد. این عوامل دارای میزان اثر گذاری و جنبه های گوناگون هستند، از اینرو دسته بندی های گوناگونی می توان برای آن ها ارائه نمود. بطور کلی دو عامل نیاز قاچاقچیان به درآمدهای قاچاق و آزمندی آنان در رخداد قاچاق نقش دارد. می توان گفت که عامل نیاز ریشه اصلی قاچاق در سطح خرد است که موضوع آن بیشتر مرزنشینانی هستند که شرائط اجتماعی و اقتصادی آنها را به سمت قاچاق کالا می کشاند و البته این دسته از افراد درخدمت دسته ای دیگر قرار می گیرند که آزمندی آنها را به سمت قاچاق می کشاند نه نیاز. این دسته افرادی هستند که در سطح کلان و بصورت سازمان یافته به قاچاق کالا می پردازند بدون آنکه خود را مستقیماً با خطرات آن درگیر کنند، به عبارتی نیازمندی دسته اول باعث می شود که آنها در خدمت آزمندان دسته دوم قرار گیرند. بنابراین قاچاق کالا به دلیل سود زیادی که در این زمینه وجود دارد افزایش می یابد چراکه حاشیه سود بدست آمده برای قاچاقچیان آنقدر مهم است که آنان را متقاعد می کند تا فعالیت های بزهکارانه را سازماندهی کنند (یعقوبی،۱۳۸۸ : ۱۲).

مهم ترین دلایل شکل‌گیری قاچاق درایران

۱- پایین بودن ریسک قاچاق کالا

بطور کلی به هر میزان که هزینه و مخاطره پذیری قاچاق کمتر باشد، قاچاقچیان به همان میزان کمتر احساس خطر می کنند و با هزینه کمتری می توانند کالا را از خارج به داخل و یا از داخل به خارج انتقال دهند. پایین بودن ریسک قاچاق یکی از عوامل شیوع و گسترش آن به شمار می رود. بطور متوسط ۱۳٪ از کل تجارت کشور بصورت قاچاق انجام می شود و احتمال موفقیت قاچقچیان۹۰ تا ۹۵ درصد است (رفعتی، ۱۳۸۱: ۱۱-۹) حجم قاچاق کالا در سال ۱۳۸۷ بالغ بر ۱۹/۲ میلیارد دلار بوده است. ازاین میزان ۱۶ میلیارد دلار حجم قاچاق واردات و ۳/۲ میلیارد دلار حجم قاچاق صادراتی بوده است. از حجم قاچاقی که وارد کشور می شود فقط ۳٪ آن کشف می شود یعنی ۹۷٪ کالاهای قاچاق به مقصد می رسد.

پایین بودن ریسک قاچاق کالا در کشور ناشی از دلایل مختلف است که عمده ترین آنها:

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

الف. گستردگی مرزها و برخی ناهماهنگی ها در نظارت بر آن

طول مرزهای ایران ۸۷۵۵ کیلومتر است که ۲۷۰۰ کیلومتر آن آبی-دریایی و ۲۰۱۸ کیلومتر رودخانه و بقیه زمینی است، که نظارت بر همه این مرزهای گسترده کار بسیار دشواری است و هزینه ها و منابع زیادی را می طلبد

ب. امکان قاچاق از همه نواحی مرزی

قاچاق کالا فقط از یک ناحیه مشخص مرزی صورت نمی گیرد؛ بلکه تقریبا در تمام نواحی مرزی کالای قاچاق وارد و یا خارج می شود. نبود حاکمیت ملی منسجم و امنیت در عراق و افغانستان در سال های اخیر به گسترش پدیده قاچاق در مرزهای شرقی و غربی دامن زده است؛ همچنین شرایط ویژه مرزهای دریایی کشور مبارزه سخت افزاری با پدیده قاچاق را مشکل تر کرده است. کشفیات کالاهای قاچاق نشانگر این نکته است که قاچاق کالا از همه نواحی مختلف مرزی صورت می گیرد.

۲- رشد و توسعه نامتوازن در مناطق مختلف کشور و بالا بودن نرخ بیکاری در مناطق مرزی

بیشتر مناطق مرزی ایران از جمله مناطق محروم هستند و مرزنشینان فرصت های شغلی سالم اندکی را برای رفع نیازهای اقتصادی خود در اختیار دارند؛ چنین شرایطی باعث گسترش گرایش ساکنان مناطق مرزی به قاچاق می شود. پیامد دیگر توسعه ناموزون، مهاجرت ساکنان مناطق مرزی به شهرهای صنعتی برای جستجوی کار خواهد بود که خود در بلند مدت باعث بوجود آمدن مشکلات امنیتی می شود.

علاوه براین در بین دستگاههای متولی مبارزه با قاچاق نیز هماهنگی کامل در تعریف و تفسیر قاچاق وجود ندارد. درصد بالایی از پرونده های قاچاق در نهادهای قضایی رأی برائت می گیرند که یکی از دلایل اصلی آن به نحوه استنباط این محاکم از قانون تعزیرات حکومتی بر میگردد (نورمحمدی، ۱۳۸۳: ۱۲۴-۱۲۶).

۳- ناپایداری و بی ثباتی و تغییرات مداوم

میزان تعرفه کالا های وارداتی و شرائط آن از وضعیت ثابتی برخوردار نیست، همچنین دامنه شمول کالاهای قاچاق نیز در حالت مشخص و ثابتی قرار ندارد.

۴- سودآوری قاچاق کالا در ایران

۵- همجواری باکشورهای بی‌ثبات واقتصاد نامتعادل این کشورها.

۶-اشتراکات قومیت های ساکن در دو سوی مرز

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

وجوه مشترکات قومی، فرهنگی و مذهبی و علایق دوجانبه میان ساکنین دو طرف مرز ایران و همسایگانش مشوق و محرکی برای ترددهای مرزی و ابزاری برای سهولت امر قاچاق شده و همکاری قاچاقچیان در دو سوی مرز را عینیت بخشده است (شهدادی، ۱۳۸۳: ۹۱). این اشتراکات باعث آسان تر شدن ارتباطات بین ساکنین دو سوی مرز شده است و مبادلات را گسترش داده است. این شرایط تقریباً در تمام مرزهای کشور حاکم است.

۷-طولانی بودن و هزینه بر بودن فرایند واردات قانونی و بالا بودن نرخ تعرفه ها در بسیاری از اقلام وارداتی در جهت حمایت از تولیدات داخلی و تشریفات زائد.

نرخ بالای تعرفه باعث بوجود امدن تفاوت قیمت زیاد بین بازارهای داخل و بازار بین المللی می شود که خود انگیزه واردات کالا از طریق قاچاق را افزایش می دهد. مطالعه شرائط تجارت بین الملل نشان می دهد که ایران در بین ۱۷۸ کشور جهان رتبه ۱۳۵ را از نظر سهولت واردات و صادرات به خود اختصاص داده است در حالی که امارت متحده عربی، عربستان سعودی و اردن به ترتیب در رده های ۲۴، ۳۳ و ۵۹ قرار دارند. در خصوص آمارهای مربوط به هزینه های واردات در خاورمیانه و شمال آفریقا تنها کشور عراق در جایگاه پائین تر از ایران قرار دارد و سنگاپور با نرخی معادل ۳۶۷ دلار برای هر کانتینر در جایگاه نخست قرار دارد، این نرخ در ایران ۱۳۳۰ دلار است. این هزینه ها شامل پرداختی ها ی اداری برای ترخیص کالا، کنترل تکنیکی، مالیات و هزینه های حمل و نقل داخلی می باشند. مدت زمان لازم برای انجام کارهای مربوط به واردات کالا به ایران ۴۲ روز می باشد در حالیکه این مدت زمان در سنگاپور ۳ روز است (Farzanegan,2008:7-8). وجود تشریفات اداری صدور و ورود کالا سبب طولانی و پرهزینه شدن روال قانونی کار و راکد ماندن سرمایه صادر کننده و واردکننده می شود که خود عاملی در جهت افزایش گرایش به سوی قاچاق است.

چنین شرائطی باعث می شود که وارد کننده های قانونی نیز برای جلوگیری از زیان خود در بازار رقابتی و کوتاه تر کردن مسیر و هزینه واردات کالا به سمت قاچاق سوق یابند.

اگر چه دولت سیاست های تعرفه ای را در راستای حمایت از تولیدات داخلی اعمال می کند، با این حال کیفیت پایین تولیدات داخلی در بسیاری از موارد نسبت به محصولات خارجی و گسترش نوع خاصی از فرهنگ مصرفی در جامعه که در بیشتر شرایط کالای خارجی را بر تولیدات داخلی ترجیح می دهد، مانع از اثر بخشی سیاست های دولت می شود؛ از طرفی اعمال نرخ تعرفه و مالیات بالا بدلیل رواج فرهنگ قانون گریزی و فرار مالیاتی به شکل قاچاق آشکار

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

در جامعه درآمدهای دولت را در این بخش بصورت چشمگیری افزایش نمی دهد و در نهایت نیز گرایش به قاچاق کالا را بیشتر می کند

انواع قاچاق

قاچاق را به لحاظ نوع کالا می توان به قاچاق کالای ممنوع یعنی کالاهایی که صادرات و یا واردات آنها ممنوعیت شرعی و قانونی دارد نظیر مواد مخدر اسلحه و مشروبات الکلی وقاچاق کالاهای مجاز و مجاز مشروط یعنی کالاهایی که صادرات و واردات انها با رعات ضوابط قانونی امکان پذیر بوده اما به دلیل عدم رعایت این ضوابط قانونی قاچاق تلقی می شوند، تقسیم بندی کرد. کالاهای ممنوع التجاره تنها مختص به ایران نیست بلکه بر مبنای فرهنگ و اعتقادات مذهبی جامعه اسلامی، دامنه شمولات آن ممکن است با دیگر کشورها تفاوت داشته باشد؛ برای مثال کالاهایی مانند مواد مخدر در اغلب کشورهای جهان، کالای ممنوعه به حساب می آید.

۱-قاچاق پنهان و آشکار

قاچاق پنهان، در برگیرنده ورود و خروج غیرقانونی کالا از مرزهای کشور است. این گونه قاچاق بیشتر پوشش دهنده کالاهایی است که خرید و فروش آن ها غیر قانونی و ممنوع می باشد. قاچاق کالاهایی مانند مواد مخدر، داروهای روان گردان، نوشیدنی های الکلی و .... در این دسته جایی می گیرند.

قاچاق آشکار، گونه ای از قاچاق است که در آن کالا از ورودی های قانونی و با پیروی از روال جاری، اما با دستکاری مستندات به کشور وارد می شود. این روش در واقع پنهان سازی کالاهای قاچاق از دید بازرسان است. قاچاق آشکار برای کالاهایی که ورود و خروج آن ها قانونی است به کار می رود. هدف اصلی این شیوه از قاچاق، فرار از حقوق و تعرفه های پرداختی گمرکی است. در قاچاق آشکار معمولاً از سندسازی و پایین آوردن ارزش کالا در گمرک استفاده می شود (Mintzberg, 1994:22). بطور کلی، می توان قاچاق آشکار را به سه شیوه دسته بندی کرد ۱. کم زنی و یا کم ارزش نشان دادن کالاهای وارداتی، ۲. جازنی یا استفاده از مشخصه های نادرست در شرح کالا ۳. تبانی و استفاده از طبقه بندی نادرست برای جلوگیری از پرداخت تعرفه های گمرک(سیف ۱۳۸۷: ۲۰-۲۲).

۲-قاچاق صادراتی و قاچاق وارداتی

قاچاق صادراتی بر کالایی اطلاق می شود که بدون انجام گرفتن تشریفات گمرکی و بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی از کشور خارج شود. البته میزان این نوع قاچاق کالا بسیار

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

کمتر از قاچاق وارداتی است و بیشتر در حیطه مواد نفتی (بنزین، گازوئیل و.....) و بدلیل تفاوت قیمت آن در داخل کشور با کشورهای همسایه صورت می گیرد. قاچاق وارداتی بر کالاهایی اطلاق می شود که بدون طی کردن مراحل قانونی و پرداخت حقوق مالیاتی وارد کشورمی شود. حدود ۹۷ درصد کالاهای قاچاق وارداتی است که بصورت آشکار و پنهان وارد کشور می شود.

کالاهای قاچاق معمولاً از مناطقی وارد کشور، یا از آن خارج می شوند که ریسک و هزینه کمتری برای قاچقچیان در پی داشته باشد. در این بین مرزهای دریایی و کوهستانی از مهم ترین مبادی ورود یا خروج کالا و ارز قاچاق از کشور هستند که مرزهای استان های هرمزگان، سیستان و بلوچستان، بوشهر، خوزستان، آذربایجان غربی و کردستان را در بر می گیرد.

مرزهای دریایی بعلت گستردگی و نزدیکی ریسک کمتری را برای قاچقچیان در پی دارد. همانطور که قبلاً اشاره شد، دریایی خزر گذشته از مساحت و اهمیت آن از آنجا که بعنوان یک دریاچه مطرح است از شمول گفتار حاضر خارج است و لازم است در پژوهشی جداگانه به آن پرداخته شود. مناطق آزاد تجاری و صنعتی نیز از مبادی مهم ورود کالای قاچاق هستند که مهم ترین آنها در مرزهای جنوبی کشور قرار دارند؛ بندر دبی و منطقه آزاد جبل علی در جنوب خلیج فارس از مبادی مهم قاچاق کالا به داخل کشور هستند

در سه ماهه اول سال ۱۳۸۹، تعداد کل پرونده های مظنون به قاچاق ۸۳۸۱ پرونده ، با بهای قیمت اموال۱۵۵۹۵۱۸،۵۶ میلیون ریال بوده که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از نظر تعداد، حدود ۰،۹۵ درصد و از نظربهای مال ، حدود ۱۶۶،۹۵ درصد افزایش داشته است. در بین استان های کشور، بیشترین تعداد پرونده های متشکله قاچاق، مربوط به استان سیستان و بلوچستان با۱۵۱۹ پرونده و سهمی معادل ۱۸،۱۲ درصد بوده است. استانهای خراسان رضوی با ۱۱،۱۹ درصد و کردستان با۸،۲۰ درصد رتبه های دوم و سوم را به خود اختصاص داده اند. در این مدت روزانه تقریباً ۹۰ پرونده قاچاق درگمرکات کشور ثبت شده است. استان هرمزگان ۶/۶۱٪، استان خوزستان ۳٪ و استان بوشهر ۱/۷۹٪ از کل پرونده های تشکیل شده برای قاچاق کالا را به خود اختصاص داده اند ((گمرک جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۹). شاید از این آمار این گونه نتیجه گیری شود که قاچاق کالا در مرزهای دریایی جنوبی کشور کمتر از دیگر نقاط مرزی باشد. با این حال عدم کشف قاچاق می تواند نشانگر این مطلب نیز باشد که میزان موفقیت دستگاه های مبارزه با قاچاق کالا و ارز در مرزهای دریایی به دلایل مختلف کمتر بوده است؛ که خود حاکی از ریسک پایین قاچاق در مرزهای دریایی است.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

آمار ذکر شده بیانگر گسترش حجم و ارزش کالاهای ممنوع التجاره و به عبارتی قاچاق پنهان است که سیاست های پولی و مالی دولت همچون نرخ تعرفه و پروسه های واردات قانونی در آن بی تأثیر است چرا که خرید و فروش این کالاها (مشروبات الکلی، داروهای روان گردان، مواد مخدر و.....) بنا به قوانین و ساختارهای فرهنگی، اجتماعی و مذهبی کشور تحت هر شرایطی ممنوع می باشد. رشد میزان قاچاق کالاهای مجازالتجاره به عبارتی قاچاق آشکار ناشی از وجود بازار مصرف داخلی و همچنین سیاست های دولت در زمینه نرخ تعرفه ها و فرایند واردات قانونی است. اما رشد قاچاق کالاهای ممنوع التجاره به عبارتی قاچاق پنهان نشانگر وجود بازار مصرف داخلی است که راهبردی فرهنگی را می طلبد. بخشی از حجم قاچاق کالاها از مبادی مجاز و بخشی دیگر از مرزهای غیر مجاز وارد کشور می شوند یا از آن خارج می شوند. همچنین بخش عمده کالاهای قاچاق از طریق مرزهای دریایی وارد کشور می شوند زیرا قاچاقچیان به علت کنترل از راه های اصلی استفاده نمی کنند به همین دلیل اکثر کالاهای قاچاق از مرزهای دریایی و یا کوهستان های صعب العبور وارد یا خارج می شوند. مبادی ورودی و خروجی کالاهای قاچاق بیشتر مرزهای استان های هرمزگان، سیستان و بلوچستان و بوشهر و مناطق آزاد تجاری صنعتی می باشد که ورود کالا به آنها آزاد است و خروج آن نیز به دلیل وسعت مرزهای دریایی آسان تر صورت می گیرد. لوازم برقی، صوتی و تصویری معمولاً از مناطق آزاد قاچاق می شوند. این کالا ها با قایق های تندرو حمل و در سواحل جنوب تخلیه شده و به صورت بار همراه مسافر از این مناطق خارج می شوند (سیف، ۱۳۸۷: ۷۱).

دلایل اصلی قاچاق کالا در مرزهای دریایی

۱-گستردگی مرزهای دریایی: گستردگی مرزهای دریایی کشور در خلیج فارس و دریای عمان و وجود جزایر، آبراه ها، خورها، بریدگی و خلیج های کوچک و بزرگ در طول نوار ساحلی از جمله عواملی هستند که بر پیچیدگی مقابله با این پدیده افزوده است؛ و این منطقه را به صورت بزرگراه امنی برای شناورهای حامل کالای قاچاق در آورده است.

۲-کوتاهی مسیر: کوتاهی مسیر قاچاق کالا از سواحل کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس و سواحل جمهوری اسلامی ایران از جمله عوامل تسهیل کننده قاچاق کالا در ایران است. این فاصله در باریک ترین منطقه در تنگه هرمز ۲۱ مایل دریایی است (جزیره لارک تا رأس سلامه در ساحل عمان). فاصله بندر سیریک در جنوب شرقی جزیره هرمز تا بندر خصب در عمان ۵۳

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

مایل دریایی و از جزیره لارک تا بندر خصب ۳۷ مایل دریایی می باشد که طی کردن این مسیرها با قایق های تندرو در کمتر از یک ساعت امکان پذیر می باشد (سیف،۱۳۸۷ : ۴۵).

۳-وسعت منطقه و متعدد بودن مسیر قاچاچیان:

وسعت منطقه تردد شناورهای حامل کالای قاچاق در خلیج فارس بیش از ۲۳۹۰۰۰ کیلومتر مربع است و از خلیج گواتر در منتهی الیه ساحل شرقی کشور تا رأس بیشه در منتهی الیه ساحل غربی ۲۰۰۰ کیلومتر مرز آبی را شامل می شود. این گستردگی مرزها و وسعت منطقه تردد، مسیرهای بسیاری را پیش روی شناورهای حامل کالای قاچاق قرار می دهد و به همین میزان نیز بر پیچیدگی مقابله با آن می افزاید.

۴- وجود جزایر و سکوهای نفتی بسیار در خلیج فارس:

بیش از ۲۰۰ سکوی نفتی و ۱۵۰ جزیره کوچک و بزرگ در خلیج فارس وجود دارد. علاوه بر این تعداد زیادی جزیره های صخره ای کوچک و بزرگ در سواحل غرب و شمال غربی دریای عمان (در سواحل امارات متحده عربی و عمان) وجود دارد. از سوی دیگر خلیج فارس و دریای عمان از پررفت و آمدترین مناطق دریایی جهان به شمار می رود. روزانه صدها نفتکش کوچک و بزرگ برای حمل نفت خام منطقه در تردد هستند از طرفی وجود ناوهای جنگی کشورهای منطقه و دولت های بیگانه، لنج ها و قایق های ملی بر حجم رفت و آمد دریایی در منطقه می افزاید. قاچاقچیان مسیرهای پر رفت و آمد را برای حمل کالای قاچاق انتخاب می کنند که اصولا شناسایی و توقیف آنها مشکل است (همان، : ۹۸).

از طرفی دیگر کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس اقدامات سخت گیرانه ای در جهت مقابله با پدیده قاچاق اتخاذ نمی کنند؛ زیرا وجود بنادر و مناطق آزاد اقتصادی و مراکز بزرگ ترانزیت کالا در این کشورها در حکم یکی از مهم ترین ارکان اقتصادی و کسب درآمد این کشورها به حساب می آید. بنابراین سیاست های اقتصادی آنها بر مبنای تنظیم تعرفه های گمرکی اندک و ایجاد تسهیلات در برابر صدور و فروش کالا و یافتن بازارهای مصرفی بیشتر است؛ همچنین باید اختلافات مرزی برخی از کشورهای عربی با جمهوری اسلامی ایران را نیز به این عوامل افزود (مرزهای رسمیت نیافته بین ایران– قطر، ایران– کویت، ایران– شارجه، ایران– دبی). گذشته از این چرخه قاچاق کالا عمدتاً یک سویه و از طرف کشورهای عربی به سمت جمهوری اسلامی ایران است که برای آنان سودآور نیز می باشد؛ البته از طرف ایران نیز کالایی به این کشورها قاچاق می شود که بیشتر مواد نفتی و گازوئیل است. وجود معبرهای گوناگون در مرزهای آبی و خاکی از جمله مناطق آزاد، بازارچه های مرزی و دیگر مبادی ورودی و خروجی که امکان

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

نظارت گمرکی بر آنها وجود ندارد: مناطق آزاد تجاری قلمرو معینی هستند که غالباً درون یا مجاور یک بندر واقع شده اند و در آن تجارت آزاد با دیگر نقاط جهان مجاز است و کالاها را می توان بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی از این منطقه خارج یا به آنها وارد کرد. اما کالاهایی که از منطقه آزاد تجاری به بخش های داخلی کشور میزبان وارد می شوند حقوق و عوارض گمرکی مقرر را می پردازند (مجله مناطق آزاد، ۱۳۶۹: ۱۷-۱۱). برخلاف فلسفه وجودی و اهداف پیش بینی شده قبلی که منطقه آزاد را منطقه پردازش صادرات تلقی می کرد، به مناطق پردازش واردات و صدور آن به داخل کشور تبدیل شده اند و به صورت اقمار و کارگزاران تابع قدرتمند منطقه ای، یعنی دبی و جبل علی درآمده اند. این مناطق به دلایل مختلف از اهداف اولیه باز مانده و به پلی واسطه ای برای تزریق صادرات کشورهای دیگر به داخل ایران و نیز خروج منابع ارزی به دبی، جبل علی و سایر مبادی صدور کالا به ایران عمل می کنند (حافظ نیا، ۱۳۷۰: ۳۶). این شرایط باعث گسترش قاچاق آشکار در این مناطق شده است.

سالانه حدود ۲/۴ میلیون نفر از مسافران مناطق آزاد علاوه بر وسایل شخصی به طور متوسط هر نفر ۵۰۰ دلار کالای خارجی معاف از حقوق گمرکی به کشور وارد می کند. سقف کالای معاف از مالیات همراه مسافران برای واردات ۸۰ دلار است؛ ولی در عمل میزان کالای معاف وارده توسط مسافران بسیار بیشتر از این رقم است و بخشی از آن در بازار عرضه می شود که ارزش نیمی از آنها بالغ بر ۲ میلیارد دلار در سال است، که اقدام پیشگیرانه ای برای آن صورت نگرفته است (وطن پور، ۱۳۸۸). بنابرای مناطق آزاد به مبادی مهم قاچاق آشکار در مرزهای دریایی جنوب کشور تبدیل شده اند.

شیوه های قاچاق در مرزهای دریایی جنوبی ایران

۱- از طریق قایق های موتوری

قایق های موتوری تندرو به دلیل فاصله کم بین جزایر در منطقه خلیج فارس و نقاط مرزی ایران با کشورهای عربی این منطقه به منظور حمل کالای قاچاق به کار گرفته می شوند. در مناطق آزاد تجاری نیز این گونه قایق ها تأثیر مهمی در جابجایی کالاها دارند. به دلیلی آنکه منطقه خلیج فارس از جمله مناطق دریایی پر ترافیک جهان است و صدها کشتی و قایق مسافربری و حمل مواد سوختی در این منطقه در تردد هستند، مقابله با قایق های حامل کالاهای قاچاق بسیار دشوار است. از سوی دیگر نظارت سازمان بنادر و کشتیرانی عمدتاً بر

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

کشتی های باری تجاری و مسافری بوده و نظارت چندانی بر لنج ها و قایق های صیادی صورت نمی گیرد.

۲-از طریق شناورهای تجاری (تخلیه از شناور به قایق در دریا، تخلیه در خور غیر مجاز)

با توجه به شرائط جغرافیایی ویژه خلیج فارس و دریای عمان که تعداد زیادی جزیره کوچک و بزرگ، خورها، اسکله ها و همچنین سکوهای نفتی را در خود جایی داده است، استفاده از این معابر برای قاچاق کالا در این مناطق مرسوم است چرا که کنترل این معابر برای نیروهای امنیتی بسیار دشوار است.

۳-اظهار خلاف و کم نمایی ارزش کالاهای ترخیصی قطعی.

همان طور که در موارد بالا اشاره شد، اعلام اظهار نامه های خلاف به عبارتی قاچاق آشکار در تمام نواحی مرزی و اکثر گمرکات وجود دارد. چنین قاچاقی بیشتر در جهت بهره برداری از بازار غیررسمی ارز و فرار از پرداخت مالیات و تعرفه ها صورت می گیرد و با توجه به حجم و ارزش بالای جابجایی کالا در مرزهای دریایی جنوب کشور، این منطقه سهم بیشتری از این نوع قاچاق را به خود اختصاص می دهد.

۴-ته لنجی.

ته لنجی به مقدار کالا و باری گفته می شود که از کیسه ها در ته لنج ریخته می شد و گمرک به آن مقدار کالا اجازه خروج می داد. با گذشت زمان این امر به یک روش تبدیل شده و جایگاه قانونی به خود نگرفته است. این مسئله عملا به سه استان بوشهر، هرمزگان و خوزستان مربوط می شود (سازمان بازرسی کل کشور، ۱۳۸۰). میزان ته لنجی در هر یک از این مکان ها متفاوت است مثلا در بندر دیر مقدار بار شش خودروی نیسان و در بوشهر به لحاظ حجمی مقدار بار از یک تا هفت خودروی نیسان برای هر لنج، ته لنجی محسوب می شود.

۸-۵-اسکله های غیر مجاز

منظور از اسکله های غیر مجاز اسکله ای است که گمرک در انجا حضور رسمی ندارد. شناسایی اسکله های غیر مجاز در سطح کشور، که قطعا راه های عمده قاچاق محسوب می شوند از اهمیت فراوانی برخوردار است. تنها در شهرستان بوشهر پنج اسکله صیادی و اختصاصی وجود دارد که هیچ یک تحت نظارت گمرک نیست. در منطقه تنگستان بین گمرکات دلوار و بوالخمر سه اسکله صیادی وجود دارد که گمرک هیچ نظارتی بر آن ها ندارد و در استان هرمزگان ۴۸ اسکله غیر مجاز وجود دارد، که به طور طبیعی و بالقوه این امکان وجود دارد که کالا بدون ترتیبات مقرر و ترخیص قانونی توسط گمرک وارد شود(سیف، ۱۳۸۷: ۷۶-۷۹).

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

توسعه نیافتگی مناطق مرزی دریایی و تأثیر آن بر قاچاق کالا

از میان طیف گسترده ای از عوامل اقتصادی، جغرافیایی و سیاسی مؤثر بر پدیده ی قاچاق کالا، وضعیت اقتصادی و معیشتی مناطق مرزی کشور نقش ویژه ای ایفا می کند. در واقع توسعه نیافتگی مناطق مرزی، بالا بودن نرخ بیکاری در این استانها که بالاتر از نرخ بیکاری در کل کشور است بعنوان تشدید کننده معضل قاچاق بشمار می روند که ایجاد تسهیلات و بازارچه های مرزی نیز نتوانسته باعث کاهش گرایش بسوی قاچاق شود.

فقر عبارت است از ناتوانی در فراهم آوردن نیازهای بنیادی برای رسیدن به یک زندگی آبرومندانه و شایسته انسان (داداش زاده، ۱۳۶۹: ۱۶). فقر می تواند هم علت و هم معلول قاچاق باشد. این اثر ثانویه بلافاصله پس از شکست تولید و کاهش اشتغال و درآمد عارض می شود یعنی با افزایش قاچاق کالا فقر در جامعه از آنچه وجود دارد بیشتر می شود زیرا قاچاق سرمایه گذاری مولد را از هدف اصلی خود منحرف کرده، تولیدات و درآمد ملی را کاهش می دهد که در درازمدت به فقر منجرمی شود. قاچاق کالا شرایط توزیع درآمدها و ثروت های اجتماعی را به هم می ریزد و مقدورات اقتصادی دولت را که می توانست از طریق هزینه های عمومی و اعطای یارانه و دیگر حمایت های اجتماعی به طبقه محروم کمک کند، کاهش می دهد.

عدم توسعه یافتگی مناطق مرزی یا به عبارتی دیگر توسعه ناموزون در ایران دارای ریشه های تاریخی و جغرافیایی خاص خود است. می توان گفت که در اغلب کشورهای ساحلی که به دریا های آزاد راه دارند روند توسعه از مناطق ساحلی شروع شده است و به سوی مرکز گسترش یافته است. این امر نشانگر آن است که تجارت به شکل صحیح و قانونی نقش عمده ای در پیشرفت یک کشور می تواند ایفا کند، به گونه ای که کشورهای محصور در خشکی یکی از مشکلات خود را در محصور بودن در خشکی می بینند. ایران به لحاظ دسترسی به دریاهای آزاد و موقعیت ژئوپولتیکی بی نظیر خود از پتانسیل های زیادی برخوردار است که متأسفانه در طول تاریخ به درستی از آن بهره برداری نشده است.

ایران هم در مقیاس ملی و هم در مقیاس منطقه ای و محلی دارای ساختار فضایی مرکز – حاشیه است؛ در سطح کلان ملی، بخش مرکزی در مقایسه با بخش پیرامون، از توسعه یافتگی بیشتر و درجه دسترسی بالاتر مزایای توسعه و منابع ملی برخوردار است.بخش مرکزی که قرارگاه دولت ایران بوده است به دلیل ساختار فضایی و موقعیت ژئوپلتیکی، همیشه از قدرت برتر برخوردار بوده است. و به جز در دوره های وقفه و یا مراحل گذار از نظمی به نظمی دیگر در توالی حکومتها، همواره توانسته است واحدهای پیرامونی را با خود همراه نموده و از جدایی آنها جلوگیری کند.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

در بررسی سیر تاریخی شکل گیری دولت[1] در ایران به این نتیجه می رسیم که آنچه از آن بعنوان دولت ملی[2] یاد می شود، در طول تاریخ روند تکاملی خود را بگونه ای صحیح طی نکرده است. بنابراین ریشه توسعه ناموزن در ایران را باید در قبیله گرایی دولت های شکل گرفته در ایران در قرون ۱۸ و ۱۹ جستجو کرد که خود معلول جمعیت ناهمگون کشور و عدم شکل گیری هویت ملی فراگیر است. بنابراین روند شکل گیری توسعه یا رشد از مراکز سیاسی حکومت ها شروع شد و مناطق دیگر نادیده گرفته شد؛ در این میان عواملی باعث شد که مناطق ویژه ای بعنوان کانون و مرکز سیاسی کشور انتخاب شود که در ذیل به پاره ای از آن ها اشاره می شود.

رشد و توسعه مناطق مرزی می تواند عامل مهمی در جلوگیری و کاهش گرایش به قاچاق در سطح خرد باشد. روشن است که توسعه این مناطق بجز از طریق سرمایه گذاری های دولتی، امکان پذیر نخواهد بود. بخش خصوصی که در درجه اول منافع و سود و زیان شخصی خود را محاسبه می کند به دلیل بازدهی پایین حاضر به سرمایه گذاری در این مناطق نخواهد بود. اما هدف سرمایه گذاری دولتی به دور از میزان بازدهی اقتصادی باید رویکردی بلند مدت داشته باشد؛ چراکه ادامه این شرایط در مناطق مرزی در بلند مدت تهدات امنیتی، سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جبران ناپذیری را بر جایی خواهد گذاشت که تأثیرات آن تنها متوجه بخش خاصی از کشور نیست بلکه کل آنرا در بر می گیرد.

نتیجه گیری

با بررسی اقلام کالاهای قاچاق کشف شده، روشن می شود که قاچاق در کشور، کالاهای متفاوتی را در بر می گیرد و به راههای گوناگونی به داخل وارد، یا خارج می شود. بنابراین از آنجا که قاچاق پدیده ای چند وجهی است مقابله با آن نیز باید به صورتهای مختلف صورت گیرد. به عبارتی مقابله با قاچاق هر یک از کالاها نیازمند استراتژی خاص خود است؛ مثلاً برای مقابله با قاچاق کالاهایی چون لوازم خانگی.... می توان گفت که ایجاد تسهیلات در واردات این کالاها به روشهای قانونی می تواند کارساز باشد؛ اما برای مقابله با قاچاق کالاهای ممنوع التجاره (مشروبات الکلی.....) این سیاست ها معنایی نخواهد داشت و تنها راه مبارزه با آن با روشهای فرهنگی و اجتماعی می باشد:

[1]. State
[2]. Nation-State

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

در یک نتیجه گیری کلی می توان گفت که مقابله با قاچاق کالا و ارز در کشور نیازمند مطالعه و بررسی دو گروه است: قاچاقچیان سطح خرد و مصرف کنندگان. اگر بتوان قاچاق در سطح خرد را مهار کرد، مقابله با قاچاق در سطح کلان به دلیل محدود بودن آن بسیار آسان تر خواهد بود.

نبود امکانات اشتغال در بخشهای رسمی و فقر در مناطق مرزنشین باعث گرایش افراد به قاچاق کالا (در سطح خرد) می شود؛ از طرفی گسترش و ادامه یافتن قاچاق کالا و ارز در دراز مدت خود باعث افزایش بیکاری و در نتیجه گسترش فقر خواهد شد. ریشه این تسلسل در آن است که قاچاق کالا و ارز برای تعداد محدودی ایجاد درآمد های کلان می کند و برای اکثریت افراد فقط کارکرد امرار معاش را دارد. اشتغال پایدار تنها از مسیر تولید امکان پذیر است. و ورود به عرصه قاچاق اشتغال کاذب و ناپایدار است که هرگز به توسعه مناطق منجر نمی شوداز آنجا که سرمایه های بدست آمده از طریق قاچاق، هرچند کلان نیز باشد، در خدمت تولید و سرمایه گذاری در بخشهای کشاورزی و صنعت قرار نمی گیرد، در نتیجه به کاهش بیکاری و فقر منجر نخواهد شد چرا که این سرمایه ها نقشی در ایجاد اشتغال ندارندو منجر به ایجاد اشتغال کاذب و موقتی و زودگذر و بالا بردن نرخ رشد بیکاری می شود.

طبیعت منزوی و غیر حاصیلخیز 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 بوده است. ناتوانی در تولید، نبود اشتغال و بیکاری، نازل بودن درآمد و عدم دسترسی به نیازهای اولیه عمده ترین مشخصه اقتصادی-اجتماعی این مناطق است که زمینه را برای گسترش قاچاق فراهم می آورد.

منابع و ماخذ

۱. احمدی، عبدالله (۱۳۸۲) **جرم قاچاق**، نشر میزان

۲. افشردی، محمد حسین(۱۳۸۶) **بررسی میزان مطابقت و تفاوت های قانون مناطق دریائی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (۱۳۷۲) با کنوانسیون حقوق دریاها** (۱۹۸۲م)، مجله پژوهش های جغرافیایی، شماره ۵۹، بهار ۱۳۸۶.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

۳. بنائی، رضا (۱۳۷۷) **آشنایی با مقررات گمرکی و ترخیص کالا**، شرکت چاپ و نشر بازرگانی

۴. پژویان، جمشیدو مجیدمداح، **مجله پژوهشنامه اقتصادی**، آرشیو؛www.sid.ir

۵. حافظ نیا، محمد رضا (۱۳۷۰) **جغرافیای سیاسی دریا ها** ، جزوه درسی دانشگاه تربیت مدرس.

۶. حافظ نیا، محمد رضا (۱۳۸۱) **جغرافیای سیاسی ایران**، تهران انتشارات سمت.

۷. داداش زاده، نوروز (۱۳۶۹) **بررسی ریشه های فقر و آثار آن در ایران**، دانشگاه تهران، پایان نامه کارشناسی ارشد.

۸. رفعتی، محمد رضا (۱۳۸۱) **برآورد میزان حمایت های گمرکی برای جلوگیری از قاچاق کالا**، مجموعه مقالات همایش قاچاق کالا، مؤسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی

۹. رفعتی، محمدرضا(۱۳۸۱) **برآورد میزان حمایت های گمرکی برای جلوگیری از قاچاق کالا**، مجموعه مقالات همایش قاچاق کالا، مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، تهران ۱۳۸۱.

۱۰. ژئاروید اتوتایل، سیمون دالبی، پاول روتلج، ترجمه هاشم نصیری، محمدرضا حافظ نیا (۱۳۸۲) **اندیشه های ژئوپولتیک در قرن بیستم**، مؤسسه چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه.

۱۱. سازمان بازرسی کل کشور(۱۳۸۰) **گزارش سالانه قاچاق کال**ا.

۱۲. سیف، اله مراد (۱۳۸۷) **قاچاق کالادر ایران**، دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی

۱۳. شهدادی، علی و خواجه عسکری (۱۳۸۳) **طرح جامع مبارزه با قاچاق کالا و ارز در استان هرمزگان، بندر عباس**، معاونت سیاسی و امنیتی استانداری.

۱۴. عزتی ، عزت الله (۱۳۷۳) ژئوپولتیک، انتشارات سمت.

۱۵. عظیمی، سید رضا (۱۳۸۰) **نگارشی در مورد معنی قاچاق کالا و نحوه مبارزه با آن، سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور**، انتشارات وزارت کشور

۱۶. قاسمی، بهروز و محسن بهرامی (۱۳۸۴) آسیب شناسی قاچاق کالا در ایران، تهران انتشارات فارابی

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

۱۷. کریمی پور، یداله (۱۳۷۹) **ایران و همسایگان**، انتشارات جهاد دانشگاهی واحد تربیت معلم.

۱۸. گمرک جمهوری اسلامی ایران(۱۳۸۹) **سال نامه آماری**، انتشارات گمرک

۱۹. مجتهدزاده، پیروز (۱۳۷۹) **کشورها و مرزها در خلیج فارس**، انتشارات وزارت امور خارجه.

۲۰. مجتهدزاده، پیروز (۱۳۸۶) **جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی**، انتشارات سمت.

۲۱. محمد الموتی، مسعود (۱۳۷۴) **مناطق آزاد و اثرات اقتصادی و بازرگانی آن**، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی

۲۲. میر حیدر، دره (مهاجرانی) (۱۳۶۸) **مبانی جغرافیای سیاسی**، انتشارات سمت.

۲۳. نورمحمدی، خسرو (۱۳۸۳) **بررسی قاچاق کالا و راهکارهای هدایت فعالیت های قاچاق در مسیرهای قانونی و رسمی**، جهاد دانشگاهی دانشگاه تهران.

۲۴. وطن پور، علیرضا (۱۳۸۶) **مروری بر عوامل سیاسی-اجتماعی مؤثر بر قاچاق**، فصلنامه کاراگاه شماره ۱.

۲۵. وطن پور، علیرضا (۱۳۸۸) **قاچاق کالا و امنیت ملی**، فصلنامه کارآگاه.

۲۶. یعقوبی، داریوش (۱۳۸۸) **روش های ایجاد باورهای پرهیز و مقابله با قاچاق کالا در مناطق مرزنشین**، مجله اقتصاد پنهان، ش ۱۲، ص ۱۸

۲۷. **پورتابل وزارت بازرگانی جمهوری اسلامی ایران**.

۲۸. **فصلنامه اقتصاد پنهان**، مجموعه مقالات شماره ۳.

۲۹-مجله مناطق آزاد، شماره ۱، اسفند ۱۳۶۹.

Bhagwati, J and Bent Hansen (1973) **A Theoretical Analysis of Smuggling, the Quarterly Journal of Economics**, Vol. 87, No. 2, pp. 172-187.

Cavana, R and Tobias, M (2008**) Targeted system dynamics: analysis of policy options for tobacco control in New Zealand**. Victoria University of wellington.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

Cave, J. A and Reuter, P. (1988**) the Indicator's Lot: A Dynamic Model of the Market for Drug Smuggling Service. The RAND Corporation.**

China, U. (2008) China Customs Modernization for Trade Facilitation and Equitable Development. United Nations Development Program.

Ferrier, P (2008) **Illicit Agricultural Trade. Agricultural and Resource Economics Association.**

Frzanegan, Mohammad **(2008) Illegal trade in the Iranian economy, Evidence from a structural model, CES IFO, Venice summar 2008.**

http://ho.mefa.ir

http://shams44.blogfa.com

Kenndy, M, Reuter, P. and Jack Riley, K (1994) **A Simple Economic Model of Cocaine Production**. National Defense Research Institute
Mintzberg, Henry (1994) **the rise and fall of strategic planning**, Basic Books

Pitt, M (1981) **Smuggling and price disparity**, Journal of Economic, Vol.11, No.4

Pitt, M. (1979) **A Theory of Smuggling with Application to Indonesia**. Center for Economic Research

www.loghatnameh.com

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]