



سازمان بنادر و کشتیرانی

# **بررسی نحوه فعالیت لنج‌های تجاری در حمل و نقل دریایی حوزه خلیج فارس و دریای عمان**

## **تحلیل میدان دامنه عمل در حیطة حمل و جابجایی کالا**

مرکز تحقیقات

بهار ۱۳۸۴

سازمان بنادر و کشتیرانی

مرکز تحقیقات

نام کتاب: بررسی نحوه فعالیت لنگه‌های تجاری

تألیف: حمید ودادی

بهار ۱۳۸۴

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## فهرست :

## فصل اول

۳	..... مقدمه پژوهش
۶	..... موقعیت خلیج فارس و اهمیت آن
۱۳	..... تثبیت نهاد تجارت صنفی در جنوب کشور
۲۵	..... فعالیت لنج‌های تجاری
۳۴	..... تحلیل مساله و موضوع فعالیت لنج‌های تجاری
۱۰۱	..... مبنای موضوعی حمل و نقل گریزنده از نظارت قانون
۱۰۹	..... دامنه حمل و نقل گریزنده از نظارت قانون

## فصل دوم

۱۱۸	..... روش تحقیق
۱۲۲	..... مبادی بارگیری و مقاصد تخلیه
۱۶۶	..... نقش لنج‌های باری و دامنه حضور
۱۹۰	..... ساختار فعالیت لنج‌های باری
۲۰۱	..... نقش مناطق آزاد در تجارت گریزنده
۲۲۴	..... مهمترین مراکز جمعیتی تحت تاثیر تجارت گریزنده
۲۴۱	..... هزینه‌های حمل و نقل دریایی و زمان رفت و برگشت لنج‌ها
۲۵۰	..... نقش لنج‌های باری در حمل و جا به جایی غیرقانونی انسان(قاچاق مسافر)
۲۷۷	..... نقش عناصر احتمالی سازماندهی به حمل و نقل گریزنده از نظارت قانون
۲۸۸	..... نسبت ارزشی یا وزنی کالای این نوع تجارت توسط لنج در مقایسه با کل حمل و نقل خارج از نظارت قانون
۳۲۷	..... آیا انجام این نوع تجارت توسط لنج‌ها یک معضل اجتماعی - اقتصادی است
۳۴۴	..... استنباط و تحلیل از حضور لنج‌ها
۳۵۰	..... نقاط ضعف سیاسی - اجتماعی ، اقتصادی ، حقوقی در ایجاد تجارت گریزنده از نظارت قانون
۳۸۴	..... راه کارهای مقابله با این نوع تجارت
۳۹۲	..... نقش سازمان بنادر و کشتیرانی و سایر سازمان‌ها در مقابله با این نوع تجارت

## جداول و نقشه‌ها :

شماره جدول	عنوان	صفحه
شماره ۱	ارزش افزوده رشته فعالیت حمل و نقل آبی	۱۸
شماره ۲	ارزش افزوده رشته فعالیت های اقتصادی	۱۹
شماره ۳	آمار لنج ها	۲۱
شماره ۴	آمار شاغلان	۲۱
شماره ۵ و ۶	آمار پرونده ها	۱۱۲ و ۱۱۳
شماره ۷	ارزش واردات برای برخی از کشورهای طرف مبادلاتی با ایران	۱۲۳ و ۱۲۴
شماره ۸	آمار اسمی شناورها	۱۶۶
شماره ۹	آمار اسمی شناورها	۱۶۷
شماره ۱۰	سهم وزنی و ارزش مبادلات	۱۶۸
شماره ۱۱	سهم نسبی کالاها	۱۶۸
شماره ۱۲	مقدار و ارزش ریالی و ارزی واردات از گمرکات جنوب	۱۶۹
شماره ۱۳	وسایل حمل و نقل	۱۷۰
شماره ۱۴	نحوه معامله	۱۷۰
شماره ۱۵	ارزش واردات	۱۷۱
شماره ۱۶	ترکیب ارزش	۱۷۲
شماره ۱۷ و ۱۸	مقایسه آماری پرونده های قاچاق	۱۷۸
شماره ۱۹	نسبت واردات مرزی، ملوانی و پيله وری	۱۷۹
شماره ۲۰	ظرفیت حمل لنج ها در نمونه گیری آماری	۱۸۱
شماره ۲۱	ظرفیت بار رسمی	۱۸۲
شماره ۲۳	مقایسه موردی میزان تخلیه بار	۱۸۷
شماره ۲۴	مجموعه کل واردات کشور	۱۸۷
شماره ۲۵	شرایط کالای حمل شده در لنج ها	۱۹۲
شماره ۲۶	واردات از مناطق آزاد	۲۰۷
شماره ۲۷	شاخص های اقتصادی امارات	۲۲۸ و ۲۲۹
شماره ۲۸	G.N.P برای امارات	۲۳۰

شماره جدول	عنوان	صفحه
شماره ۲۹	میانگین شاخص سنی کارکنان لنج ها	۲۳۲
شماره ۳۰	الگوی حمل و نقل و اهمیت راه دریایی	۲۶۴
شماره ۳۱	وزن کالای حمل شده به توسط لنج ها	۲۷۵
شماره ۳۲	فعالیت غیرنفتی شناورها	۲۷۵
شماره ۳۳ الی ۳۹	آمار پرونده های قاچاق	۲۸۰-۲۸۶
شماره ۴۰	واردات بر حسب کشورهای عضو کنفرانس اسلامی	۲۹۰
شماره ۴۱	گزارش صادرات دویی به ایران و کشورهای عضو اوپک	۲۹۱
شماره ۴۲	ارزش واردات بر حسب کشورهای مختلف	۲۹۱
شماره ۴۳	ارزش واردات	۲۹۲
شماره ۴۴	صادرات امارات متحده عربی	۲۹۳
شماره ۴۵	تجارت دویی با کشورهای عضو اوپک	۲۹۶
شماره ۴۶	ماهیت پرونده های تنظیمی	۳۰۵
شماره ۴۷	فهرست مبادی مجاز گمرکی	۳۱۴-۳۲۰
شماره ۴۸	مقایسه و برآورد ارزشی پرونده ها	۳۲۱
شماره ۴۹	نظر جامعه لنج داران	۳۳۱
شماره ۵۰	عوامل مانع در فروش لنج	۳۳۱
شماره ۵۱	نظر کارکنان لنج ها	۳۳۲
شماره ۵۲	رضایت و عدم رضایت کارکنان لنج ها	۳۳۳
شماره ۵۳	فایده مندی بازار تقاضا از نظر بخش خصوصی	۳۵۶
شماره ۵۴	تعرفه و حقوق ورودی برخی از کالاها	۳۶۹
شماره ۵۵	آمار مقایسه ای پرونده های تشکیلی	۳۷۲

## نقشه‌ها

شماره صفحه	فهرست نقشه‌ها:
------------	----------------

۱۴۴

شرح نقشه‌های ۱ الی ۱۲

۲۱۲

شرح نقشه‌های ۱۳ الی ۲۳

## بررسی نمونه فعالیت لنگهای تجاری در ممل و نقل دریایی موزه فلیج فارس و دریای عمان

فاز اول مطالعاتی : شناخت مسأله :

- ۱- مقدمه پژوهش.
- ۲- بررسی ادبیات موضوع و تبیین مسأله
- ۳- مبنای موضوعی ممل و نقل پنهان و گریزنده<sup>۱</sup> از نظارت قانونی چیست و موارد اطلاق آن کدام است ؟
- ۴- دامنه این نوع ممل و نقل و شمول آن به کالاهای مختلف چیست؟

<sup>۱</sup> - فرهنگ عمید در ذیل کلمه قاچاق آن را اینگونه معنا کرده است : مأخوذ از ترکی، تردستی، کاری که پنهانی و با تردستی انجام شود. خرید و فروش کالاهایی که در انحصار دولت و یا معامله آنها ممنوع باشد (ص ۸۸۹ حرف ق). همچنین به معنی فراری و گریزندگی است. به همین لحاظ مبتنی بر این بار معناپذیری، از مفهوم حمل و نقل (مبادله) گریزنده از نظارت قانون (و ضابط قانون که معین آن است) استفاده شده است.



# فصل اول

بررسی ادبیات موضوع و تبیین مساله

## فصل اول:

### ۱- مقدمه پژوهش.

مرزهای آبی - ساحلی کشورها همیشه واجد معانی بسیار گسترده‌ای هستند. علاوه بر آن مضامین و موضوعات گسترده‌ای را نیز مورد توجه قرار می‌دهند.

تفاوتی نیز بین کشورها و فرهنگ‌ها، نسبت به نوع نگاه به مرزهای آبی - ساحلی وجود ندارد، به عبارتی کشورها و فرهنگ‌ها، با دید و نظر مشترکی به مرزهای آبی - ساحلی نگاه می‌کنند.

مرزهای آبی - ساحلی کشورها را می‌توان بر اساس موضوع فعالیت، شرایط اقتصادی - اجتماعی - فرهنگی و نوع کارکرد و عملیات تقسیم و طبقه‌بندی کرد. به این ترتیب، تمامی مرزهای آبی ساحلی کشورها، که بر اساس موضوعیت، در یک رسته و طبقه قرار گیرند، از خصوصیات مشترکی تبعیت می‌کنند و در این خصوص، دخالت فرهنگ‌ها و آداب و رسوم کشورها، فقط محدود به ظواهر موضوع خواهد شد و گرنه، محتوا، همان عناصر مشترک و عوامل در رابطه با موضوع فعالیت مرزهای آبی - ساحلی است.

این مضامین عمده و ویژه را می‌توان شامل مرزهای آبی - ساحلی کشورها، منظور دانست که معمولاً، در قالب ذیل گنجانده می‌شود.

- سواحل دریایی - مرزی، در شمول مناطق حفاظت شده، همچون پارک‌های حفاظت شده ملی ( جنگلی، دریایی، کوهستانی، دشت و دشتستان و باغ‌های طبیعی)

- سواحل دریایی - مرزی، در شمول مناطق گردشگری و سیاحت (جهانگردی)

- سواحل دریایی - مرزی، در شمول تفریح و صرف اوقات فراغت (شنا و قایق سواری و بازی‌های آبی - ساحلی، والیبال و فوتبال و کشتی ساحلی) همچون ساحل شمال کشور ایران.

- سواحل دریایی - مرزی، در شمول بدنه‌های زیبای ساحلی با هدف گردشگری (جهانگردی) همچون سواحل زیبای استرالیا، نیوزلند، پرتغال، بلژیک و مالزی و سنگاپور.

- سواحل دریایی - مرزی، در شمول وجود بازارچه‌های آزاد مرزی، همچون امارات متحده عربی، (تا حدودی ایران)، سنگاپور، مالزی، هنگ‌کنگ.

- سواحل دریایی - مرزی در شمول انجام مبادلات تجاری به شیوه و منش سنتی و تأمین نیازهای خانوار با هدف تحصیل درآمد و ارتزاق.

- سواحل دریایی - مرزی، در شمول انجام مبادلات گریزنده از مبادی نظارتی قانونی (قاچاق کالا، انسان و.....).

حال چنانچه و به عنوان مثال، نوعاً و ماهیتاً، ده کشور دارای موضوعیت فعالیت و شناسنامه‌ای مشترکی در زمینه یکی از مصادیق فوق ( و یا مصادیق دیگری که در این تقسیم‌بندی نیامده‌اند، مثل برخی از سواحل که اختصاص به وجود کازینوهای ساحلی و هتل‌های تفریحی خاص و یا چندمنظوره دارد) باشند ولو آن‌که از لحاظ فرهنگی، مشابه به هم نباشند، اما برخاسته از نوع فعالیت در مرزهای آبی - ساحلی خود، دارای یک نوع رفتار مشترک هستند.

سواحل دریایی - مرزی کشورها و یا فقط سواحل دریایی (سواحل که به عنوان مرز آبی تلقی نشده و در درون عرصه جغرافیایی سیاسی کشور قرار دارند - مثل دریاچه ارومیه در کشور ایران) چنانچه جزء دسته تفریح و صرف اوقات فراغت و گردشگری باشند، نگاه ویژه‌ای، به سمت و سوی آن‌ها هست و هر کشوری نیز که برخوردار از آن باشد، با همان ماهیت به آن نگاه می‌کند. نگاهی شاعرانه و توصیفی از مظاهر زیبای آن، توأم با بیانی عاطفی و احساساتی.

مظاهر و مصادیقی این چنین، همیشه از دل‌بستگی‌های عاطفی سخن می‌گویند. دل‌بستگی‌هایی همچون دوست داشتن گرمای ساحل، شن‌های نرم آن، بازی‌ها و احیاناً عشق‌ها و دوستی‌ها و حس آفتاب بر بدن شناگران و آفتابگیران ساحلی.

همچنین است برای سواحل دریایی - مرزی که در شمول مبادلات تجاری به شیوه و منش سنتی و یا فعالیت‌های تجاری گریزنده از ضوابط نظارت قانونی قرار گیرند. این‌گونه از سواحل نیز، دید و نگاه مشترکی را به سمت و سوی خود جلب می‌کنند. دید و نگاهی که می‌توان گفت از یک منشاء واحد فرهنگی نشأت و نزج و الهام می‌گیرد.

کرانه‌های جنوبی و بدنه‌ها و بنادر و ایستگاه‌های ساحلی آن، که در مجاورت آب‌های گرم و نیلگون خلیج فارس و دریای عمان قرار گرفته است، کرانه‌ای است که از دیواره‌های بلند نجد ایران، نشأت گرفته و در بدنه ساحلی از آن استقبال کرده است. گستره‌ای دارای طبیعتی نامهربان، خشک، کم باران و خشک و گاه توأمان با بسترهای صخره‌ای، شوره‌زار، نی‌زار و گاه‌آب‌تلاقی.

در این ساحل کشیده انواعی از مهربانی و نامهربانی طبیعت را می‌توان مشاهده کرد، اما، همه‌ی آنچه که هست، نشانی از رزق و روزی است که به پاسداشت کرامات نازله، می‌توان با آماده سازی، به بهره‌برداری مطلوب از آن دست یافت.

برخی از بدنه‌های این سواحل، دست کمی از بدنه‌های ساحلی کشور پرتغال و انگلیس ندارد و اگر در آنجا با سرمایه‌گذاری مناسب، استعدادهای بالقوه به ظرفیت‌های و داشته‌های بالفعل تبدیل شده است، پس در اینجا نیز می‌توان چنین کوششی انجام داد.

اما، تا رسیدن به سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت و عیدیه و تا رسیدن به نقطه‌ی مطلوب بهره‌مندی از این داشته‌ها، «راه زندگی» برای باشندگان این سواحل، چیزی جدای از «راه زندگی» دیگر موارد مشابه در سایر کشورها نیست. یعنی بین این دسته از «فضای موقعیتی» و بین این دسته از شرایط طبیعت محیطی در بین کشورها، محورهای مشترکی برای فعالیت وجود دارد تا ناشی از آن فعالیت کسب درآمد کنند و به روزی حاصل از تلاش و کوشش فردی و جمعی، دسترسی یابند و ارتزاق و تحصیل درآمد برای خود و خانواده و فامیل دارند.

## ۱-۱- موقعیت خلیج فارس و دریای عمان و اهمیت آن :

مکان و موقع جغرافیای اقتصادی خلیج فارس و دریای عمان، در یکی از مهمترین دالان‌های آبی- دریایی و یا به عبارتی جاده‌ای میان شرق و غرب قرار گرفته است و از دیرباز دارای اهمیت بسیار بوده و خواهد بود.

تاریخ نگاران، اثر خلیج فارس و دریای عمان را در فعالیت‌های تجاری - اقتصادی، سیاسی و نظامی‌گری، چیزی بیش از دریای مدیترانه می‌دانند و ادله و دلایل آنان همه حول حوادث و وقایع بزرگ رخداد شده در خلیج فارس و دریای عمان است.

سرآرنولد ویلسون در کتاب خلیج فارس<sup>۱</sup>، شرحی مبسوطی در ارتباط با خلیج فارس و اهمیت آن را چه از لحاظ تاریخی و چه از نظر نظامی‌گری و همچنین با دیدگاه اقتصادی، حائز اهمیت بسیار معرفی می‌کند که در بعد تجاری، مفید به فایده برای ملل شرق در ارتباط تجاری با ملل غرب است.

دریای عمان و خلیج فارس در یک رابطه و بحر احمر در ارتباطی جداگانه، دو شعبه بزرگ از اقیانوس هند محسوب می‌گردند و همین ویژگی کفایت که آن را در پیوند با آب‌های آزاد بین‌المللی و ارتباط با بدنه‌های ساحلی، به ویژه بدنه جنوبی خلیج فارس، مهم بدانیم. خلیج فارس و بحراحمر (دریای سرخ) تا حدودی به موازات هم، دنیای قدیم تجارت را در نوردیده و از راه اقیانوس هند، به اروپا متصل می‌شوند (آرنولد ویلسون ص ۱۰) و این اهمیتی بی‌نظیر برای این محدوده جغرافیایی است که از لحاظ اقتصادی و تجارت و بازرگانی و از لحاظ سیاسی و نظامی‌گری، حائز اهمیت است.

ثقل و سنگینی موضوع از نگاه سوق‌الجیشی و نظامی‌گری و استقرار پایگاه‌های نظامی، خود نیازمند به تفسیر و تحلیلی جداگانه است تا اهمیت آن را بر سیاست‌های راهبردی کلان کشورهای منطقه (ایران، امارات، عمان، عربستان و حتی به نوعی عراق) برملا و آشکار سازد.

مساحت خلیج فارس را تا ۲۳۰ هزار کیلومتر مربع ارزیابی کرده و طول آن از دهانه اروند، تا تنگه‌ی هرمز، تقریباً برابر با ۱۲۵۹-۱۲۶۰ کیلومتر، با عرض متوسط ۲۱۰ کیلومتر، تخمین و احتساب کرده‌اند<sup>۱</sup>، سطح و طولی که در برگیرنده شاخص‌های مثبتی برای تجارت دریایی است.

۱- آرنولد ویلسون - خلیج فارس ترجمه سعیدی، انتشارات علمی و فرهنگی. صفحات ۸ الی ۱۰.

مساحت و طولی این چنین، می‌تواند بیانگر اهمیت آن در مسائل مربوط به تجارت دریایی و نوع ارتباط با دیگر کشورها و اقیانوس هند و اروپا و قاره امریکا باشد، هرچند که ارتباط با هند و کشور چین و آسیای جنوب شرقی را نباید از نظر دور داشت.

عمده‌ترین نقاط خلیج فارس، یکی، دوتا نیستند و وجب به وجب بدنه‌های ساحلی آن، واجد و شامل ویژگی‌های گسترده‌ای است. بنادر مهم و بزرگی چون بندرعباس و بوشهر با زیرمجموعه‌های گران سنگی چون بندر شهید رجایی و باهنر، همچنین بندر امام خمینی، جاسک، چابهار و جزایر مهمی چون خارک، لاوان، هندورابی، کیش، جزایر فارور بزرگ و کوچک و سیری و تنب بزرگ و تنب کوچک و ابوموسی و هنگام و قشم و هرمز و لارک حکایت از عمق درجات اهمیتی می‌کند که نیاز به «تحلیل معنایی» و «کارشکافی» دارد. عمیق‌ترین نقطه‌ی خلیج فارس در جنوب جزیره‌ی تنب بزرگ واقع است که به حدود عمقی به اندازه ۹۳ متر می‌رسد، در قسمت‌های شرقی این عمق به طور میانگین بین ۴۵ تا ۸۰ متر است. قسمت غربی کم عمق بوده و بین ده تا ۳۰ متر را شامل است.<sup>۲</sup>

ملاحظه می‌شود، نامهربانی طبیعت که در گرما و خشکی و سوزندگی زمین و صخره و رطوبت و دم و شرجی، متجلی است، به توسط فضا‌های ارتباطی با سایر سرزمین‌ها و اقوام و ملل و راه‌های آزاد آب‌های بین‌المللی و طریق مساعد راهپویی در دالان‌های ارتباطی وابسته به تجارت بین‌المللی از طریق آب‌دریاهای پوشش داده شده و این ساحل، در بر گیرنده باشندگانی شده است که به همت تلاش فردی و جمعی خود، ناهمواری را به همواری تبدیل و به هر صورت گذران زندگی و تأمین معیشت میکنند.

## ۲-۱ استعداد نوار شمالی خلیج فارس :

نوار شمالی خلیج فارس، استعداد به مراتب قابل توجه تری، نسبت به نوار جنوبی خلیج فارس دارد و این مزیتی است که کشور ما، از آن بهره مند است. این استعداد قابل اهمیت، بازگشت به عمق بیشتر و مناسب‌تر آب دارد که میتواند، سهولت و راحتی لازم را از لحاظ فنی - مهندسی دریایی و آبخورها، کشتی‌هاولنج‌ها و

<sup>۱</sup> - یغمایی. اقبال. خلیج فارس. انتشارات وزارت فرهنگ و هنر ۱۳۵۲، صفحه ۲. همچنین افشار سیستانی. پیروز مجتهدزاده و احمد اقتداری.

<sup>۲</sup> - یغمایی. اقبال و دیگران همچنین، میرزا طاهری. سمینار بررسی مسائل خلیج فارس ۱۳۶۷.

شناورها فرا هم کند. دقیقاً به همین علت است که مبادلات تجاری و دادوستدهای اجتماعی فرهنگی، در بدنه شمالی، بیش از بدنه سواحل بدنه های جنوبی است.

درجه بالای این استعداد، سبب گردیده تا اجتماعات جمعیتی، به طور عمده، در نقاطی متمرکز گردند که امکان دسترسی به آب، به طریق مساعد طبیعی فراهم بوده است.

به طور کلی، در سواحل جنوب، بارندگی کم و زمین ها، بی حاصل هستند. پوشش این زمین‌ها، به جای گیاه و سبزه، غبار شن های نرم و ماسه های بادی است که از طریق بادهای خشک و سوزان، دائماً از بیابانی به بیابانی دیگر، در حال تردد هستند.

رشته کوه های عظیم فارس که در شمال خلیج فارس کشانده شده اند، مانعی برای تردد هوای مرطوب و بادهای ملایم و لطیف شمالی به سمت بدنه های ساحلی شمال و جنوب خلیج فارس هستند و درست در نقطه مقابل آن، این بادهای خشک و سوزان جنوبی هستند که از صحاری عربستان برخاسته و نم رطوبتی را که از سطح گرمایی آب های خلیج فارس بر می‌خیزد، با خود همراه کرده و ضمن آنکه از بارندگی منطقه می‌کاهند، آن نم رطوبت را در قالب شرجی وارد به فضای تنفسی مردم و زندگی اهالی و باشندگان می‌کنند. در جنوب باد همراه کننده شرجی را «باد قوس» گویند. در جنوب کشور، فعل «قوس کردن» حکایت از «ضعف کردن» و سستی و تحلیلی بدن دارد. می‌گویند: چنان مشتی به من زد که «قوس کردم» که به معنی تحلیل و سستی بدن در مقابل مُشت خورده شده می‌کند و یا آنکه می‌گویند «این هوا قوس بردمان» که به منزله سست شدن بدن در برابر گرما و شرجی هوا دارد.

به این ترتیب ملاحظه می‌شود، که از سوی نسیم و هوا، حظ و بهره‌ای نصیب باشندگان ساحلی نمی‌شود و مترادف با آن، پوشش زمین نیز حصه و فایده ای از آن ندارد.

پوشش گیاهی سواحل جنوبی ایران، مشابه مناطق سودان و دکان هندوستان و حدودی از بدنه های ساحلی عربستان و عمان و یمن است. عمده رستنی‌ها، متوجه جامعه درختان کنار و گز و کهور است. گونه‌هایی از گون نیز یافت می‌شود.

نگارنده، در بندر عباس و اطراف آن جامعه‌هایی از پرخ زارها یا درختچه های کروی را دیده است همچنین در سفر به کرانه های دریای عمان و جزایر عرب و ایرانی خلیج فارس و دریای عمان، درختان حرا(قشم) و چنل را نیز مشاهده کرده است.

جمع داده‌ها و یافته‌های حاصل از شرایط طبیعی منطقه، حکایت از سد راه کشاورزی بر مزارع و سطح زمین می‌کند، گاه جز درختان خرما و کنارستان‌ها، یافته‌ای دیگر، به جز نخیل‌داری را پیش روی فعالیت‌های کشاورزی و باغداری قرار نمی‌دهد.

اندک فعالیتی در زمینه‌های فوق، نسبت بسیار ضعیفی با سطح موجود ارضی دارد و به همین دلیل، جریان تحصیل درآمد را متوجه به عمیق‌ترین استعداد و داشته منطقه می‌کند که آن، چیزی به جز تجارت از طریق راه‌های دریایی - آبی، نیست و این همان داشته‌ای است که به سالیان دراز پیشین بازگشت یافته و به دوران ساسانیان در رابطه قرار می‌گیرد.

### ۱-۳- سابقه و پیشینگی تجارت در خلیج فارس و دریای عمان

اسماعیل راین در کتاب دریانوردی ایرانیان از دوره‌های افسانه‌ای تا ظهور اسلام<sup>۱</sup>، اشاره دارد که بنا بر افسانه‌های پارسی نخستین ایرانی‌ای که به کار کشتی سازی پرداخت، جمشید پادشاه سلسله پیشدادی بود که با کشتی خود بر آب‌های خلیج فارس گذر کرد.

همچنین خانم ملکزاده بیانی در کتاب تاریخ سکه<sup>۲</sup> اشاره دارد که ایرانیان، به احتمال قوی دریانوردی را از فنیقیان آموخته‌اند. خانم بیانی، مهاجرت فنیقیان را از خلیج فارس به مدیترانه مربوط به دو هزار و پانصد سال قبل از میلاد مسیح می‌داند(همان).

در فرهنگ‌نامه موریس پارکر جلد یازدهم، صفحه ۱۰۵۵، آمده است که فنیقیان، الفبای خود را به یونانیان منتقل کردند و به همین دلیل فنیقیان را به خاطر آموزش‌های دریایی، نجوم دریایی و خط، مرسلین تمدن می‌نامند.<sup>۳</sup>

۱- صفحه ۱۱ و ۱۲ کتاب و همچنین پروفیسور هادی، حسن استاد دانشگاه علیگره هندوستان در کتاب، سرگذشت کشتیرانی ایرانیان ترجمه امید اقتداری با حاشیه نویسی احمد اقتداری.

۲- صفحه ۳۶

۳- تاریخ تمدن ویل دورانت. مشرق زمین، اشاره به این مطلب نیز دارد.



در کتاب داراب نامه اثر محمد بیغمی (قرن ۸ و ۹ هجری)، نام دریاها، دقیقاً آورده شده است و قهرمان داستان، یعنی داراب، دریاها را طی می‌کند و از اثر روابط کشورها در خلیج فارس بسیار یاد می‌کند. هردوت، مورخ بزرگ یونانی، خاستگاه تمدن فنیقیان را، خلیج فارس می‌داند. نخستین مورخ اسلامی که از خلیج فارس نام می‌برد و به ذکر تجارت دریایی از طریق آن اشاره می‌کند، «ابوالقاسم بن خردادبه» است که در ۲۱۱ هـ. ق متولد شده و در سال (حدود سال) ۳۰۰ هـ. ق. در گذشته است. این مورخ، این دریا را بحر فارس می‌نامد. همچنین ابوبکر احمد بن محمد همدانی، معروف به ابن‌الفقیه در کتاب البدان که به حدود سال ۲۷۹ هـ. ق تألیف کرده، عنوان دریای پارس را بر خلیج فارس نهاده است و در آن اشارات مستقیمی به ارتباط تجاری باشندگان ساحلی آ» با دریای مدیترانه و بحر احمر (دریای سرخ) دارد.

از بنادر مهم تجارت و پیشینگی تجاری خلیج فارس می‌توان از بندر Ubolla نزدیک بصره و خرمشهر نام برد که در دوره ساسانیان بنا شده و محل آن در ساحل غربی شط فرات بوده است. ناصر خسرو قبادیانی، که در ۱۰۵۱ میلادی (۴۲۲ هـ. ق) به این شهر رفته، آنجا را آباد و معمور (پرعمارت) معرفی می‌کند که دارای قصرها و مساجد بسیار است و کاروانسراهای بی‌شمار دارد.<sup>۱</sup>

این بندر (ابولا) در قرن ۱۴ میلادی از رونق افتاده و اهمیت تجاری خود را از دست می‌دهد و به قریه‌ای ساده تبدیل می‌شود. به واقع و بنا به مستندات تاریخی، رونق «بصره»، مصادف با رکود «ابولا» می‌باشد. بنا به نوشته برخی مورخین، این بندر در حمله مغول به طور کلی ویران و سکنه آن به بوشهر و بصره رفته‌اند. در اوایل سده هشتم هجری، جزیره هرمز، در دهانه خلیج فارس جایگزین سیراف و کیش می‌شود و از این تاریخ، خلیج فارس با اروپا پیوند و ارتباط تجاری می‌یابد. نقش اروپائیان به ویژه تجار «ونیز» و «جنوا» بسزا و قابل اهمیت است. تاجران این دو شهر بزرگ، از طریق خلیج فارس و دریای عمان، برای سفر به چین و هند و ایران، رفت و شد بسیار می‌داشته‌اند.

آنچه که آغاز تمدن بازرگانی در خلیج فارس و بین‌النهرین تلقی می‌شود، به زمانی حدود دو هزار سال پیش از میلاد مسیح برمی‌گردد. اولین اسنادی که در این خصوص وجود دارند عبارتند از الواح وارکا<sup>۲</sup>،

۱- سفرنامه ناصر خسرو قبادیانی ص ۱۰۱

۲- Tablettes warka: الواحی که در شهر وارکا، از شهرهای کلد، پیدا شده‌اند.

مربوط به حدود سال دو هزار قبل از میلاد. این الواح به اضافه الواح دیگری که مربوط به پادشاهان بابل، تا هزار و هفتصد قبل از میلاد می‌شود، نشان می‌دهد که در آن زمان، جامعه تجاری، که اکثریت یک جامعه را تشکیل می‌داد، با فعالیت تجاری و حقوق مرتبط با آن (حقوق پولی، دستمزدها، نوع مشارکت افراد در منافع تحصیل شده) در حد ابتدایی آشنا بوده‌اند. با مسافرت تجار منطقه بین‌النهرین به مناطق ساحلی دریای مدیترانه و همزمان با آن خلیج فارس، دامنه انجام فعالیت‌های تجاری گسترده‌تر و حوزه‌های وسیعی را شامل خود نموده است و به این ترتیب به شکل‌گیری فرهنگ تجارت در منطقه خلیج فارس و دریای عمان، انجامیده است.

مصریان نیز چندان از تجارت به دور نبوده‌اند چرا که لازمی فروش محصولات کشاورزی‌اشان وابسته به فعالیت تجاری بوده است و به این ترتیب آنان نیز در زنجیره‌ی ارتباط با خلیج فارس قرار گرفته‌اند. تاریخ، فنیقیان را بانی رشد تجارت در خلیج فارس معرفی می‌کند و حتی این گمان وجود دارد که بسیاری از قواعد مربوط به تجارت و حمل و نقل دریایی که از طریق حقوق یونان و روم به غرب رسیده است، از حقوق فنیقیان اخذ و برداشت شده باشد.

دلیل اصلی استنباط فوق، مربوط به قاعده رودس<sup>۱</sup> است.

به موجب قاعده رودس، هرگاه برای نجات کشتی حادثه دیده‌ای لازم باشد قسمتی از اموال بار شده در آن به دریا ریخته شود، صاحب کالایی که به خاطر نجات کشتی و دیگر کالاهای بار شده به دریا ریخته می‌شود، حق مطالبه خسارت ناشی از پرتاب اموال خود به دریا را از دیگر صاحبان کالا به تناسب خواهد داشت.<sup>۲</sup> این قاعده امروزه به خسارت یا آواری مشترک معروف است که قانونگذار ایران در ماده ۱۸۵ قانون دریایی، مصوب شهریور ۱۳۴۳ به آن اشاره کرده است.<sup>۳</sup>

شرایط متعادل این جریان تجاری، در پناه کاروانیان جنگی کشتی‌ها و شناورها صورت می‌گرفته و در بسیاری موارد در سایه آن کمرنگ می‌شده است، اما بهرحال، منطقه خلیج فارس، جزء مناطقی بوده است که

۱- Rhodes

۲- اسکینی. ربیعا. حقوق تجارت صفحه ۵

۳- روزنامه رسمی، شماره ۵۸۷۶، تاریخ ۱۳۴۳/۲/۶ - مجموعه قوانین سال ۱۳۴۳ صفحه ۴۹۸

متأثر از گردش حمل و نقل دریایی (تجاری و جنگی) ریشه‌ی فرهنگ دریایی و ریشه‌ی فعالیت‌های تجاری در آن، شکل گرفته است.

فرآیندی این چنین که به قرون وسطی (۱۵۰۰ - ۵۰۰ میلادی) می‌رسد، نشان می‌دهد که در این دوران، تمایل مردم سرزمین روم و یونان که چند صد سال را در جنگ و خونریزی سپری کرده‌اند، به مصرف و خرید کالاهای مصرفی و ابریشم و فرش و ادویه مشرق افزایش می‌یابد و در این دوران، سفرهای اروپائیان برای دسترسی به کالاهای مشرق زمین شدت یافته و منطقه‌ی خلیج فارس و دریای عمان، با مراکز تجاری چون بوشهر و سیراف و کیش و قشم، به عنوان، عمده‌ترین بازارهای بندری و ایستگاهی، بر سر راه اروپائیان که به شرق می‌روند، قرار می‌گیرد.

در دوران قرون وسطی، شهر «ونیز» به عنوان یک مرکز تجاری بین غرب (ایتالیا)، با ناوگانی به حدود ۳۲۰۰ کشتی بزرگ در طولانی‌ترین سفرهای دریایی بین غرب (ایتالیا) و شرق (ایران و هند و چین) شرکت دارد، این وزن، تا به آن درجه دارای اعتبار می‌باشد که به شهر ونیز، «جمهوری تجار»<sup>۱</sup> گفته شود.

از مصادیق این گونه سفرها، سفرهای طولانی خانواده «مارکوپولو»ست که تاریخ از آن یاد بسیار کرده است.<sup>۲</sup> خاطره سفر به بوشهر و سیراف و کیش، همچنین بنادر ایرانی بحرین<sup>۳</sup> و خورهای آبی هندیجان، در آثار دریانوردان ایتالیایی، نشانی گویا از ریشه‌های حمل و نقل دریایی و تجارت، در منطقه خلیج فارس و نقش برجسته بنادر ایرانی و ساکنان آن است.

با شدت یافتن و گسترش فعالیت تجاری، آرام، آرام، مقوله تجارت دریایی برای اهالی و ساکنان مناطق جنوبی ایران، مشتمل بر ضلع شمالی خلیج فارس و دریای عمان، به عنوان یک عامل صنفی و یا به عنوان یک نهاد تجاری و فعالیت خاص بازرگانی و حرفه‌ای، پذیرفته شده و بخش اعظمی از جمعیت ساکن و اهالی را، در شمول خود قرار می‌دهد.

۱- در بعضی از کتب تاریخی و تاریخی - اقتصادی، جمهوری کسبه و یا جمهوری تجار دریایی، نیز گفته شده است.

۲- ویل دورانت، تاریخ تمدن.

۳- بحرین جزء متعلقات خاک ایران محسوب می‌شده است.

### تثبیت نهاد تجارت صنفی در جنوب کشور

در این دوران، عملاً، اصناف تجاری در جنوب کشور شکل‌پذیر می‌شوند و با ورود به قرون پس از قرون وسطی، سیستم حمل و نقل لنجی، امتیازات خاص خود را یافته و در پیوند با فعالیت تجار اصفهان، شیراز، تبریز، تهران، بنادر گمبرون (بندرعباس)، بوشهر، لنگه و جزایر کیش و قشم برخوردار از شاخص‌های صنفی مربوط به حمل و نقل و تجارت از طریق دریا می‌شوند.

هر چند که، رکود و رونق این مراکز وابسته به سیاست‌های حکومت‌های مرکزی است و همین، از جمله آسیب‌های وارده به نظام اقتصادی حمل و نقل دریایی جنوب و فرهنگ حوزه‌های اجتماعی آن است<sup>۱</sup>، اما به‌رحال، اثر آن را به عنوان یک دوره‌گذار برای تثبیت نهاد تجارت صنفی در جنوب کشور، نمی‌توان نادیده گرفت.

تحولات منطقه‌ای، تحت تأثیر شرایط سیاسی به رکود و رونق بنادر جنوب کشور منتهی می‌گردد و به این دلیل که چرخه اقتصادی مردم جنوب، به انجام «تجارت» برون منطقه‌ای<sup>۲</sup> وابسته است، لذا، تحت تأثیر هر دوره‌ای، نوع تجارت نیز تغییر یافته و متناسب با آن به مرحله اجرا گذارده می‌شود و همین نکته به پی‌داری و دنباله دار شدن مقوله تجارت دریایی جنوب منجر و به عنوان پشتوانه‌ای برای آن محسوب می‌گردد.

مجموعه‌ی فعالیت‌ها با هدف انجام فعالیت‌های تجاری به قوی شدن ریشه‌ی فعالیت‌های تجاری و نهادینه شدن آن، در فرهنگ زندگی مردم جنوب منجر می‌شود و آن را به عنوان بدنه‌ای از چرخه زندگی اقتصادی و زندگی اجتماعی مردم، رقم می‌زند.

جلوه‌ها و مظاهر تجارت از طریق راه‌های آبی، توسعه یافته و به این ترتیب، خود به اصلی نهادینه شده، مورد قبول باشندگان ساحلی، در دو ضلع شمالی و جنوبی خلیج فارس و حدودی از دریای عمان می‌شود.

خلیج فارس، به واسطه‌ی نظم هندسی، موقعیت مکانی و جغرافیایی، چهره آرام آن از نیمه بهار تا اواخر تابستان، و ارتباط همه اضلاعی با دریای عمان، اقیانوس هند، بحر احمر (دریای سرخ) و ارتباط با واسطه با دریای مدیترانه و قرار داشتن در میان مراکز تمدن قدیم و جدید ضمن آن که مورد توجه نظامی‌گری قرار

۱- ودادی - حمید، پژوهش بررسی و تحلیل ویژگی‌های فرهنگ دریا، جلد سوم.

۲- منظور از برون منطقه‌ای، میدان فعالیت اقتصادی خارج از محدوده مرزهای سیاسی کشور است.

می‌گیرد، شدیداً مورد توجه و اهمیت تجار و بازرگان نیز واقع می‌شود و ماهیتاً، در جریان زندگی باشندگان ساحلی و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، اهمیت بسیار یافته و جزیی از فضای تنفسی زندگی و اقتصاد زندگی و کسب معیشت مردم و اهالی بومی و اطراف و اکناف می‌شود.

جای تعجب و ابهام نیست که اگر گفته شود، اقتصاد مردمی و جریان زندگی اقتصاد مردم، در استان‌های ساحلی خوزستان و بوشهر و هرمزگان و حدودی از سیستان و بلوچستان از محور چابهار و جاسک را تجارت و پس از آن صید ماهی و صدف و مروارید تشکیل می‌دهد.

وجود منابع سرشار نفت و گاز در خلیج فارس و مناطق ساحلی و برخی جزایر، جزء پیشانی بلند منطقه است و همچنین وجود منابعی طبیعی از زمره ماهی و میگو و مرجان و معادن آهن و سنگ و سنگ شیشه و سرب و از این دست موارد، داشته‌های بالقوه فراوانی را به نمایش می‌گذارد که خود در ابعاد موضوعی وابسته به اقتصاد منطقه حائز اهمیت است اما آنچه که در این زمینه قابل توجه است، حدود و دامنه اشتغال در زمینه‌های صنعت و حدود و دامنه اشتغال در زمینه تجارت است که بخش تجاری، به ویژه با بدنه جنوبی خلیج فارس، نهادینه شده و ریشه‌دار و برخوردار از جایگاه پذیرش شده اجتماعی و به عبارتی بدنه‌ای از باورهای فرهنگی مردم در زمینه فعالیت لنج‌های تجاری است.

شناخت دقیق و همه جانبه این مفهوم و معنای فرهنگی نهادینه شده، محتاج به بررسی موضوع در سطوح

ذیل است :

۱-۳-۱ در سطح فرهنگ از منظر مطالعات فرهنگ عمومی.

۲-۳-۱ در سطح جامعه از منظر مطالعات جامعه شناسی.

۳-۳-۱ در سطح اقتصاد جامعه ملی و اقتصاد منطقه‌ای.

۴-۳-۱ در سطح اقتصاد خانوار.

۵-۳-۱ در سطح شاخص‌های عام تجارت (نرخ مبادلات و نرخ رقابتی).

۶-۳-۱ در سطح حقوق و مسائل قانونی در خصوص هدایت انتظامی و قانونی،

مطالعه جز بر پایه‌ی سطوح فوق و بررسی موضوع فعالیت لنج‌های تجاری، جدای از بررسی مضامین

منطبق با شاخص‌های عام و خاص تولید و تجارت و عرضه کالا، نمی‌تواند یک مطالعه و بررسی عمیق و همه جانبه باشد.

مطالعات این پژوهش بر پایه‌ی مطالعات درون حوزه‌ای و میدانی، که از طریق مصاحبه<sup>۱</sup> و مطالعه اسنادی تحصیل شده است، یافته‌هایی را مشتمل بر گزاره‌های ذیل نشان می‌دهد:

### ۱-۳-۱ در سطح فرهنگ از منظر مطالعات فرهنگی.

- لنج جزء باورهای ذهنی و انتزاعی ساکنان جنوب و مردم منطقه است و لنج‌دار (صاحب لنج) حاضر نیست تا بر اساس یک خطای رفتاری، اعتبار و حیثیت حرفه‌ای - شغلی خود را به سادگی از دست دهد.  
- در فرهنگ عمومی، مبادله کالا با بنادر و نوار بندری - ساحلی جنوب خلیج فارس و دریای عمان، جزء فضای تنفسی منابع انسانی و جزء قطعی رویه‌های تجاری - مبادلاتی در جنوب است.

مصاحبه‌های تخصصی و عمومی نشان می‌دهند که اقدام برای انجام فعالیت تجاری از نظر فرهنگ عمومی منطقه، فعالیتی مورد تأیید و قابل احترام گذاری است. مبادرت کننده به آن به عنوان فردی شجاع و با قابلیت تلقی شده و عملاً، محور فعالیت‌های لنجی (لنج‌های تجاری) محوری برای تجمع و همگرایی آراء فرهنگی و اتحاد نظری مردم منطقه است.

- این تجمع آرایبی نیز وجود دارد که مسئولین خارج از منطقه و یا مسئولین اداری و انتظامی غیربومی، شناخت درستی از فعالیت لنج‌های تجاری ندارند.

### ۱-۳-۲ در سطح جامعه از منظر مطالعات جامعه شناسی.

- مطالعات این پژوهش<sup>۲</sup>، بیانگر آن است که برخی عوامل به هم وابسته مثل «نیاز طبیعی» و «فقر» که بر اثر «فقر» نمی‌توان به «نیازهای طبیعی» پاسخ گفت و یا عناصر متضاد در بافت کلی جامعه مثل توزیع ناعادلانه ثروت و وجود بی‌عدالتی اقتصادی و در نتیجه پدیدار شدن عناصر متضاد «ثروت و فقر» و همچنین، خست و لئامت طبیعت در اقتصاد بومی متعلق به مناطق جنوب و حاشیه ساحلی، عناصر بنیانی و پایه برای بروز و شکل‌گیری زمینه‌های جرم و تخلف (و در اینجا زمینه‌های شکل‌گیری بزه قاچاق) فرصت ظهور پیدا می‌کنند.

۱- ر.ک. جامعه آماری مصاحبه شوندگان

۲- یافته‌های مورد نظر از طریق انجام مصاحبه حضوری تحصیل شده است. جامعه آماری عمومی دویست و هشتاد نفر در میدان مورد مطالعه، آبادان، خرمشهر، بندر امام، گناوه، دیلم، بوشهر، قشم، بندرعباس، خمیر، چابهار، جاسک.

مطالعات جامعه‌شناسی نشانگر آن است که «ثروت» میل به تکاثر دارد و در پناه تکاثر ثروت، خواستار سلطه‌جویی است. در نقطه مقابل آن فقر بستری مساعد برای ارضاء تمایلات سلطه‌جو و کثرت خواه می‌باشد، چرا که فرد فقیر برای برطرف نمودن نیازهای طبیعی خود و خانواده‌اش و به منظور رفع محرومیت معیشتی خود و خانواده‌اش اقدام به تخلف می‌نماید. در چنین شرایطی، انسان حکم «ابزار» یافته و عملاً از رفتار «انسان اخلاقی» خارج می‌شود.

در چنین شرایطی عامل فقر و عامل نیاز طبیعی، از چنان قدرت مسلط و معنایی و متغیر اساسی برخوردار شده که ماهیتاً عناصر معنوی انجام بزه (سوء نیت و اراده مستقل و آگاهانه انجام جرم) را توجیه‌پذیر می‌سازد. بنابراین ملاحظه می‌گردد که مبادرت کنندگان به امر بزه، حکم ابزاری را تشکیل می‌دهند که اراده و عمل و رفتار آنان تحت نفوذ و سلطه ثروت و قدرت دیگری قرار دارد.

حال در نظر گرفته شود که عامل فقر کمرنگ و بر اثر اجرای عدالت اقتصادی و تأمین درآمد مناسب که رفع‌کننده (رافع) نیازهای طبیعت انسانی باشد، فرد مفروض تأمین گردد. در این حالت کفه‌ی «انسان اخلاقی» بر کفه‌ی «انسان ابزاری» غالب آمده و فرد را با تمایل دادن بیشتر به سمت کفه‌ی انسانی اخلاقی، از کفه‌ی «انسان ابزاری» به دور می‌دارد.

- مطالعات این پژوهش نشان می‌دهد که «عامل فقر»، آن هنگام که در نقطه‌ی مقابل ثروت قرار گیرد و به عبارتی، فقر ناشی از بی‌عدالتی دانسته شود، چنین استنباطی می‌تواند توجیه‌گر هرگونه عمل نا به‌هنجار می‌شود. عامل بازدارنده از عمل بزه در یک این چنین وضعیتی به اصالت ذات و طینت فرد و اخلاق و اراده فردی بازگشت می‌یابد که می‌تواند به عنوان انگیزه‌های اخلاقی، مانع اقدام به بزه شود.

«هر فرد انسانی در برابر تحریکات محیط اجتماعی خود باید طوری رفتار کند که هم‌آهنگ با خواسته‌های این محیط باشد»<sup>۱</sup> بر این اساس، در جامعه لنگ‌داران، هر چند که درآمد کم و مشکلات کاری حرفه‌ای و سختی‌های مربوط به این نوع فعالیت، می‌تواند زمینه‌ساز بزه تخلف باشد اما، اصالت ذاتی پرداختن به کار لنگ‌داری و طینت پرورش یافته این جامعه و این خواسته محیطی، که «لنگ» را در حد مکانی با قداست تلقی

۱- کی‌نیا، مهدی. مبانی جرم‌شناسی جلد اول صفحه ۶۶.

می‌کند، به عنوان انگیزه‌ای اخلاقی، مانع به اقدام بزه در قالب انجام فعل قاچاق و یا حمل و نقل کالاهای ممنوعه شده و به عنوان یک عامل بازدارنده عمل می‌کند.

البته، باید در نظر داشت که از منظر مطالعات جامعه‌شناسی، نقش محیط، عام نیست و بر همه اشخاص به یکسان موثر نمی‌باشد و جرم‌زایی آن کلیت ندارد زیرا برای بعضی از اشخاص خیلی نا به هنجار که دستخوش فشار استثنایی قوی هستند و نیروی مقاومت آنان بسیار ضعیف است، هر محیطی جرم‌زاست. پس تأثیر نقش محیط استثنایی است و در بعضی اشخاص موجب بروز یک سلسله اعمال جنایی (و بزه) می‌گردد.<sup>۱</sup> بنابراین، محیط، همیشه، موجد حالت خطرناک نیست. به بیان دیگر بروز هر حالت بزه، لزوماً تابع محیط نیست بلکه ممکن است، مستقل از کیفیات و اوضاع و احوال محیط، تابع شرایط دیگری باشد. در چنین وضعیتی، محیط نقش فرعی و ثانوی در اشخاص مستعد ارتکاب جرم دارد.

مطالعات جامعه‌شناسانه نشان می‌دهد که جامعه نوار ساحلی و محیط در رابطه با آن، تابعی از الگوی تحلیل شده‌ی فوق است و نمی‌تواند موجد جرم و بزه باشد. طبیعت موضوع ایجاب می‌کند تا عوامل و انگیزه‌های دیگری نیز (بی‌عدالتی اجتماعی، فقر، بیکاری، ناتوانی طبیعت در پاسخ دهی به نیازهای زندگی و...) به عنوان متغیرهای مرتبط با موضوع، موثر قلمداد شوند.

جرم‌شناسان، از منظر مطالعات روانشناسانه و جامعه‌شناسانه، نقش محیط را به مثابه عاملی بیدارکننده برای بروز برخی از جرم‌ها می‌دانند و از این لحاظ مطرح می‌کنند که؛ چه بسا کسان تا محیط مناسب و آشفته نبینند، بزه و خطری ندارند.

بهرحال، نتیجه نهایی این سطح از مطالعه، شناخت کامل و علت‌های عام پیدایش هر جرم یا ناسازگاری اجتماعی، از نگاه بررسی‌های جامعه‌شناسانه است و توجه دادن به این نکته مهم است که، به صرف وجود محور مبادلاتی و تجاری و به صرف وجود لنج برای انجام حمل و نقل، و به صرف وجود مکان برای تخلیه بار و کالای حمل شده و وجود برخی عوامل همچون فقر و توزیع و ناعادلانه ثروت، این حکم را طبیعی و درست دانست که این محیط، موجد جرم و بزه قاچاق می‌تواند باشد.



## ۳-۳-۱ در سطح اقتصاد جامعه ملی و اقتصاد منطقه‌ای

تحلیل در این سطح، بررسی و شناخت اثر لنج‌های تجاری و نقش آنها در سطح اقتصاد جامعه ملی و اقتصاد منطقه‌ای است.

فعالیت لنج‌های تجاری، بخش قابل توجهی از سطح اشتغال، سطح درآمد و سطح فعالیت غیرانحصاری اقتصاد جامعه ملی را نشان می‌دهد.

مطالعه اسنادی انجام شده به وسیله این پژوهش یافته‌های ذیل را نشان می‌دهد:

- ارزش افزوده رشته فعالیت‌های اقتصادی کشور در سال ۸۰-۱۳۷۹، برای حمل و نقل آبی معادل

۱۸۳۹/۷ میلیارد ریال بوده است.<sup>۱</sup> در همین دوران، حمل و نقل دریایی ۱۰۷۰/۹، حمل و نقل جاده‌ای ۳۰۶۸۶/۴،

حمل و نقل لوله‌ای ۲۰۶/۱، حمل و نقل هوایی ۱۳۱۷/۳ و خدمات پشتیبانی حمل و نقل ۳۳۳۸/۶ میلیارد ریال را شامل شده است.

از مجموع ۱۸۳۹/۷ میلیارد ریال مورد نظر سهم مبادی ورودی (استانی) به این شرح می‌باشد:

جدول شماره یک: ارزش افزوده رشته فعالیت حمل و نقل آبی

نام استان	ارزش‌ریالی به میلیارد ریال	درصد
بوشهر	۶۴/۱	۳/۴۹
خوزستان	۴۷۸/۷	۲۶/۰۲
سیستان و بلوچستان	۴۳/۸	۲/۳۸
گیلان	۲۰/۸	۱/۱۳
مازندران	۱۲/۷	۰/۶۹
هرمزگان	۱۱۱۳/۳	۶۰/۵۲
حساب تهران	۱۰۶/۳	۵/۷۸

۱- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، حساب‌های ملی ایران ۸۰-۱۳۷۹ منتشره تیرماه ۱۳۸۳

در همین زمینه سهم ارزش افزوده رشته فعالیت‌های اقتصادی در محصول ناخالص داخلی در کل کشور برای سال ۱۳۸۰ به شرح جدول شماره ۲ می‌باشد.

### جدول شماره ۲

مینا ۰/۱۰۰ برای کل کشور

راه آهن	۰/۱۷ درصد
حمل و نقل جاده‌ای	۴/۷۶ درصد
حمل و نقل لوله‌ای	۰/۰۳ درصد
حمل و نقل آبی	۰/۲۹ درصد
حمل و نقل هوایی	۰/۲۰ درصد

بیست و نه صدم درصد، به نسبت رقمی است که انتظار افزایش آن، فراوان می‌رود، اما چنانچه همین را مبنایی برای حمل و نقل دریایی کشور محسوب کنیم، در همین سال مورد نظر در جدول شماره ۲ (۱۳۸۰)، وزن کالای تخلیه شده در بنادر جنوب کشور ۲۳۶۳۷ هزارتن بوده است.

از مجموع ۸/۸ میلیون تن صادرات غیرنفتی حمل شده توسط شناورها در سال ۱۳۸۱، معادل ۱/۲ میلیون تن و یا ۱۳/۶٪ توسط شناورهای کوچک حمل شده است. همچنین (در سال ۱۳۸۱) از مجموع ۲۵/۵ میلیون تن کالای وارداتی حمل شده توسط شناورها، ۰/۹ میلیون تن و یا ۴/۰ درصد، توسط شناورهای کوچک حمل شده است.

آمار لنجهای تجاری استان‌های ساحلی، بدون در نظر گرفتن حجم بار قابل حمل، به شرح جدول شماره ۳ می‌باشد.

ملاحظه می‌گردد که از جمله شاخص‌های عمده حوزه اقتصاد جامعه ملی در چهار استان ساحلی جنوب کشور، وابسته به فعالیت لنجهای تجاری است که در نوع خود برای اقتصاد جامعه ملی و ارتباط اقتصاد جامعه ملی با اقتصاد منطقه‌ای حائز اهمیت است.

مستخرج از مصاحبه‌های تخصصی در حوزه اقتصاد تجاری، می‌توان نتیجه گرفت که :

- فعالیت لنجهای تجاری، حوزه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی غیر انحصاری است.

- در حوزه فعالیت لنج‌های تجاری، فعالیت آنان تا حدودی تابع فضای رقابتی است اما به دلیل محدود بودن دامنه حمایت بخش‌های مالی خصوصی (مثل سیستم بانکی، بنگاه‌های خصوصی حمل و نقل، شرکت‌های خصوصی حمل و نقل آبی و حتی سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی و تعاونی‌ها) این رقابت چندان نمود ویژه‌ای ندارد.

- تسلط دولت بر اقتصاد جامعه ملی، چه به شکل تصدی و چه به شکل حاکمیت و نظارت، یکی از عمده‌ترین ویژگی‌های اقتصاد ایران می‌باشد، علاوه بر این رانت‌جویان بخش خصوصی، که به نوعی وابسته به دولت و یا سازمان‌های تحت تسلط نظام دولتی می‌باشند<sup>۱</sup>، از طریق کسب انواع امتیازها، توانسته‌اند، بخش قابل توجهی از اقتصاد جامعه ملی را در تسلط سیاستی - عملکردی - مالی خود قرار دهند، از آنجا که این رانت‌جویان بعضاً به شکل شرکت‌های شبه دولتی فعال می‌باشند، از قوانین و امتیازات خاصی برخوردار شده و لذا، دامنه‌ی رقابتی فعالیت‌های اقتصادی را در قالب و حمایت انحصار در بالاترین مقیاس، کاهش داده‌اند.

انحصار، در ذات عملکردی خود، موجب کاهش دسترسی جامعه به انواع کالاها و خدمات و توسعه فضای رقابتی قیمت‌ها می‌شود، لذا و بر این مبنا، الگوی نگاه به فعالیت‌های تجاری گریزنده از نظارت قانون (و یا به عبارتی قاچاق) نسبت به فضاهاى رقابتی فعالیت‌های تجاری است که رقابت اقتصادی و رقابت قیمت‌ها و ضرورت دسترسی جامعه به انواع کالاها، با قیمت و کیفیت و نوع متفاوت را، برنمی‌تابد.

- لنج‌های تجاری، حوزه‌ای در فعالیت اقتصاد جامعه ملی با اقتصاد منطقه‌ای هستند که در حد و اندازه ظرفیت خود، از منابع موجود راه‌های آبی، مراکز مبادله تجاری، امکانات حمل و نقلی، بارگیری و تخلیه بندرگاهی استفاده می‌کنند اما از آنجا که یکی از آثار انحصار، قواعد حاکم بر رفتار انحصارگر در اخلاص در تخصیص و بهره‌گیری از منابع است، لهذا، زاویه‌ای از دیدگاه‌ها به فعالیت لنج‌های تجاری، ناشی از همین نکته می‌باشد که نگاه انحصاری، خواستار محدود داشتن دامنه‌ی این نوع از فعالیت است که حاصل آن چیزی به جز تقویت فعالیت‌های تجاری گریزنده از نظارت قانونی و یا گریز از انجام فعالیت در قالب معارف و رویه‌های تعریف شده نیست.

۱- موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی - ارزیابی قدرت و حجم فعالیت‌های انحصاری - مقدمه.

در همایش راه‌کارهای اقتصادی مبارزه با قاچاق کالا، انحصار و امتیاز واردات به عنوان مهمترین دلایل گسترش قاچاق کالا در ایران عنوان شده است.<sup>۱</sup>

### ۱-۳-۴ در سطح اقتصاد خانوار.

دو جدول ۳ و ۴ بیانگر آمار لنج‌های تجاری و خانوارهای تحت پوشش به نفر را نشان می‌دهد.

جدول شماره ۳. آمار لنج‌های تجاری استان‌های ساحلی جنوب کشور.

نام استان	تعداد لنج‌های تجاری	حداقل ظرفیت	میانگین ظرفیت
هرمزگان	۷۲۱	۳۲	۱۴۰
سیستان و بلوچستان	۱۷۲	۵۰	۱۸۰
خوزستان	۲۶۳	۳۲	۸۰
بوشهر	۱۵۹۸	۳۲	۱۰۰

جدول شماره ۴. میزان تقریبی با ۵٪ انحراف شاغلان در حوزه فعالیت لنج‌های تجاری

۲۷۵۴	جمع لنج‌های باری
۱۰ و ۱۲ نفر	متوسط کمینه و بیشینه نفر/ شاغل در هر لنج (خدمه)
۱۸۶۱۰	جمع خدمه (سرپرست خانوار) در دو استان خوزستان و بوشهر به اضافه کارگران گلاف
۸۷۱۱	جمع خدمه (سرپرست خانوار) در استان هرمزگان
۱۹۲۳	جمع خدمه (سرپرست خانوار) در استان سیستان و بلوچستان
۲۹۲۴۴	جمع کل
۱۷۵۴۶۴	جمعیت خانوار با متوسط ۶ نفر

رقم ۱۷۵۴۶۴ نفر صرفاً محدود به حوزه مستقیم فعالیت لنج‌های تجاری بوده و مراتب و مشاغل پیرامونی را شامل نمی‌شود. به عبارتی، چنانچه حجره‌های کوچک تجاری در ۷ شهر نمونه را که در پیمایش آماری این

<sup>۱</sup> - تاریخ همایش ۱۳۸۳.

پژوهش قرار داشته‌اند در نظر گیریم و علاوه بر آن به تعمیرکاران و کارگران رابط نیز بپردازیم، جمع خانوار/ نفر منتفع از فعالیت لنج‌ها رقم بسیار بالایی را نشان خواهد داد.

در گناوه، دیلم، لنگه، چابهار، کنارک، آبادان و جاسک<sup>۱</sup> حداقل و حداکثر حجه‌های تجاری بهره‌مند از فعالیت لنج‌ها بین ۵۴ تا ۱۲۸ در هر یک از شهر و شهرستان‌های فوق‌الذکر بوده که دقیقاً وابسته به فعالیت لنج‌های تجاری می‌باشند.

۱-۳-۵ در سطح شاخص‌های عام تجارت (نرخ مبادله و نرخ رقابتی، رقابت بر اساس کیفیت کالا، تأمین نیاز داخلی).

فعالیت لنج‌های تجاری، شاخصی از حوزه‌های عام تجارت در عرضه کالا، با توجه به برخورداری آن از نرخ مبادله بر اساس موازن رقابتی در شرایط فعلی اقتصاد کشور و در بسیاری موارد مبتنی بر کیفیت و مرغوبیت کالا و یا تأمین نیازهای داخلی است.

به عنوان مثال، سیگارت از جمله کالاهایی است که سقفی خاص در مبادلات گریزنده از نظارت قانون را به خود اختصاص داده است. این کالا، از دو جهت، انگیزه‌ای قوی در انجام فعل تجاری است، یکی مربوط به کیفیت سیگارت‌های خارجی است که در مقابل سیگارت‌های تولید داخل از شرایط مرغوبتری برخوردار است و دیگری بازگشت به سقف نیاز داخلی است.

نیاز داخلی سیگارت رقمی در حدود پنجاه میلیارد نخ در کشور است که تولید داخلی آن، حدود ۱۴ میلیارد نخ سیگارت است.<sup>۲</sup>

از سوی دیگر، به لحاظ ماهیت غیر رقابتی بودن تولید داخلی، قیمت کالا دارای ظرفیت رقابتی نبوده و تولید کننده خارجی با کاهش قیمت کالای تولیدی خود که مشابه تولید داخلی می‌باشد، به راحتی قادر به تسلط بر بازار رقبا می‌گردد<sup>۳</sup> و از فرصت پیش‌آمده، بهره‌برداری مناسب را به عمل می‌آورد.

وجود چنین رفتار تجاری، دقیقاً جریان طبیعی، در روند هر نوع بازار اقتصادی - تجاری است. در بازار تجاری، تجارت، مترصد فرصت‌هاست و افراد و کشورها، از این‌گونه فرصت‌ها، بلافاصله، به نفع خود

۱- مطالعه میدانی تیر و مرداد ماه ۱۳۸۳

۲- سقف و حداکثر تولید سیگارت حدود ۱۵-۱۴ میلیارد نخ برای سال جاری، از سوی معاون بازرگانی و اقتصادی شرکت دخانیات ایران پیش‌بینی شده است.

۳- نمونه اتفاقی که برای پارچه و کفش و سیگار و قطعات الکترونیکی و کامپیوتری رخ می‌دهد تابعی از شرایط مربوط به توان رقابتی، سقف نیاز، مرغوبیت و کاهش قیمت کالای وارداتی در مقابل کالای تولید داخل است.

بهره‌برداری می‌کنند. لذا، برنامه‌ریزی و سازماندهی برای عوامل موثر در رونق شرایط و اوضاع مبادله کالا و تجارت، گامی موثر در هدایت بازار به سمت منافع اقتصادی خود است. بر این اساس، فعالیت لنج‌های تجاری برای استان‌های ساحلی جنوب و برای کل مقوله اقتصاد تجاری کشور، جزء عوامل مؤثر در رونق شرایط و اوضاع مبادله کالا و تجارت است که با برنامه‌ریزی و سازماندهی مناسب برای آن می‌تواند بازار اقتصادی را به نفع منافع اقتصاد ملی کشور خود، هدایت کرد.

### ۱-۳-۶ در سطح حقوق و مسائل قانونی در خصوص هدایت انتظامی و قانونی.

بر اساس مطالعات میدانی و اسنادی و همچنین مصاحبه‌های تخصصی، یافته‌های این پژوهش ادعان می‌دارد:  
- وسعت و طول مرزهای آبی و کثرت بنادر و خورها و امکانات طبیعی پهلوگیری شناوری و همچنین وسایل حمل و نقلی متنوع همچون قایق‌های موتوری تندرو، جزایر طبیعی متعدد و همجواری با کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان از یک سو و از سوی دیگر فقر منابع تولید ثروت و درآمد و اشتغال ضعیف، در حکم زمینه‌های مساعدت‌کننده برای شکل‌گیری بزه و جرم قاچاق تلقی می‌گردند. بالطبع وجود چنین زمینه‌هایی، نیازهای تازه‌ای را برای وضع قوانین جدید، وضع قوانین منطبق با نیازهای نوین، وضع قوانین منطبق با شرایط قانونی سایر کشورهای همسایه (به ویژه کشورهای ضلع جنوبی خلیج فارس و دریای عمان) در رابطه با مبادلات تجاری کشور، وضع قوانین با هدف الحاق به سازمان‌های بین‌المللی در زمینه‌ی مناطق آزاد، امور بندری و گمرکی و امور انتظامی، پیش‌روی قرار می‌دهد.

- شرایط ناهمسان نرخ و ارزش کالایی و تفاوت‌های عمده در شاخص‌های بنیانی اقتصادی، شرایط اقتصاد دولتی، شرایط انحصار، شرایط ناهمگن بین ساختارهای نوین فعالیت‌های تجاری - اقتصادی و قوانین نارسا با ساختارهای نوین بین‌المللی که در ایران وجود دارد با کشورهای منطقه‌ای، خاصه کشورهای که در سطح مبادلاتی بالایی با اقتصاد تجاری جمهوری اسلامی ایران قرار دارند، فراهم آورنده زمینه‌های مساعد برای گرایش به سمت مبادلات تجاری گریزنده از نظارت قانون و افزایش فشار این نوع از تجارت در برابر مقاومت و ایستایی تجارت در پناه و حیطة نظارت رسمی قانون دارد.

این تفاوت‌ها، رو به سمت افزایش دارد و تصور شود چنانچه کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس، به طور کامل تعرفه‌های گمرکی خود را حذف کنند و تسهیلات بیشتری را برای ورود و خروج کالا وضع کنند، زمینه‌های دیگری در گسترش این تفاوت‌ها که بدون شک جریان مبادله را تحت تأثیر قرار خواهد داد، به وجود خواهد آمد.

- وجود زمینه‌هایی چون بازارچه‌های مرزی، ترانزیت خارجی و کارنه‌تیر، مناطق آزاد تجاری - صنعتی، تسهیلات مرزنشینی و ملوانی، تسهیلات اعطایی قانونگذار نظیر معافیت از برخی حقوق گمرکی و سود بازرگانی از جمله بستری‌های انگیزه‌زا برای انجام فعل تجاری گریزنده از نظارت قانون هستند.

- شرایط سیر تکاملی روش‌های انجام بزه قاچاق و کثرت زمینه‌های انجام آن و افزایش مهارت‌ها برای نحوه مستور و پنهان شدن در پناه قانون و همچنین بهره‌گیری از برخی قوانین مثل بند (الف) ماده ۲ قانون مصوب مجمع تشخیص مصلحت نظام<sup>۱</sup> که باعث خرد شدن ارزش و بهاء کالا را فراهم می‌سازد تا در پوشش آن جرم تعدیل گردد و ماده ۱۲ قانون مقررات صادرات و واردات راجع به ورود موقت برای تولید و صدور کالا با ارایه تعهد یا سفته به گمرک، همچنین ترانزیت خارجی کالا مستند به بند ۴ از ماده ۲۹ قانون امور گمرکی، قانون ایجاد بازارچه‌های مرزی و مناطق آزاد تجاری - صنعتی، همچنین وجود مناطق مستعد برای ارتکاب بزه و از سوی دیگر عدم تناسب عدالت کیفری در بزه قاچاق، وجود قاچاق سازمان یافته و یا غیرسازمان یافته، ظرفیت و توانمندی خاصی را یافته است که ظرفیت و توانمندی فعلی منابع مقابله کننده کفایت کنترل و نظارت را برخوردار نمی‌باشند به عبارتی دانش و مهارت جریان فراهم آورنده و انجام دهنده بزه از دانش و مهارت جریان نظارت کننده و مراقبت کننده و پاسدارنده پیشی گرفته است.

در چرخه چنین شرایطی که در گزاره‌های فوق مطرح شد، به طور اساسی، لنج‌های تجاری نمی‌توانند نقطه و زمینه‌ی برجسته‌ای در بستر و دامنه بزه باشند چه آن که آنان خود در میدانی فعالیت می‌کنند که متکی به شرایط حمل و نقل و ویژگی‌های قدیمی و غیرپیشرفته هستند.

۱- بند الف ماده ۲: در مواردی که بهای کالا و ارزش موضوع قاچاق معادل ده میلیون ریال و یا کمتر باشد، ادارات و سازمان‌های ذیربط به ترتیبی که در آیین نامه اجرایی این قانون تعیین خواهد شد فقط به ضبط کالا و ارزش بزه نفع دولت اکتفا می‌کنند. در ادامه دو بند الف و ب آمده است که متخلفین در صورت اعتراض می‌توانند حداکثر ظرف مدت دو ماه به مراجع صالح قضایی شکایت نمایند تا در صورت برائت اصل کالا یا قیمت آن به نرخ روز، صدور حکم و معادل ریالی ارزش بزه به نرخ رسمی و جزای پرداختی مسترد گردد.

## ۴-۱ فعالیت لنگ‌های تجاری

نفس و جوهره و ماهیت اصلی این دو حدود و دامنه، به صورت طبیعی به یک مرزبندی کشانده شده است و هر یک از دو حدود و دامنه اشتغالی، تنها زمینه اتصال با موضوع «کار و حرفه» و «شغل» است.

واقعیتی این چنین، جز از طریق شناخت اجتماعی - فرهنگی منطقه و میدان مورد نظر و جز از طریق ارتباط فیزیکی با آن، برای یک ناظر بیرونی که با مناسبات درون فرهنگی این لایه‌های اجتماعی - فرهنگی آشنا نیست، بالطبع مشکل و گاه غیرقابل تحصیل است. این پژوهش در فصل‌های بعدی به کالبد شکافی این موضوع خواهد پرداخت ولیکن آنچه که حائز توجه است، تأکید بر این جنبه‌ها از واقعیت‌های موجود است که:

موضوع زندگی تجاری - اقتصادی باشندگان سواحل جنوبی کشور در خوزستان و بوشهر و هرمزگان و در استان سیستان و بلوچستان ( چابهار و کنارک و... )، واقعیتی نهاده و نهادینه شده فرهنگی و مقبولیتی ریشه‌دار در مناسبات با سابقه اجتماعی با هدف تحصیل درآمد دارد که مبتنی بر نظام ریشه‌دار خانوادگی، پذیرفته شده در مناسبات رفتاری و جزئی از هنجارهاست، هر چند که، اشتغال به این حرفه، آنهم متکی به لنگ‌های چوبی، و قبول سختی‌های کار تجاری به وسیله آن، جز از روی اجبار، نمی‌تواند خواستی از سر مقبولیت و مطلوبیت حرفه‌ای و رضایت شغلی - حرفه‌ای باشد اما بهر حال و تقدیر، از ریشه‌ای تاریخی - اجتماعی برخوردار و پیشینه‌ای برای فعالیت تجارت دریایی است.

شش گزاره ذیل که به وسیله این پژوهشگر طی چهار دوره مطالعاتی، تابستان و پائیز ۸۰، بهار ۸۱ و پائیز ۸۲ تحصیل شده است، نشان می‌دهد که برای بهره‌برداران و خدمه عملیاتی و ناخدایان لنگ‌های سنتی، این مسائل شناخته شده می‌باشد.

الف - خطرات و ایرادات وارد به نوع حرفه‌ورزی با این وسیله تجاری، هر چند که به دلیل علاقمندی فرهنگی، چندان خطرات و ایرادات را جدی تلقی نمی‌کنند.

ب - خط مبحث بین فعالیت‌های تجاری «گریزنده از نظارت قانونی» و «فعالیت تجاری نهادینه شده» که به عنوان جزء و بدنه‌ای از فعالیت‌های بومی، دارای مقبولیت است.

ج - درصد ضعیف ایمنی بین این دسته از شناورها، با شناورهای صنعتی و مدرن.



د - وجود این آگاهی که این نوع از لنگه‌ها، در مقام سنجش و ارزیابی با شاخص‌های ایمنی که از سوی سازمان بنادر و کشتیرانی وضع شده است، بسیار فاصله داشته و با کاستی‌های عدیده‌ای رو به رو هستند. از سوی دیگر، اگر در گذشته‌ای نه چندان دور، افراد با تجربه‌ای به عنوان خدمه، مشغول به کار در این نوع از لنگه‌ها بوده‌اند، امروزه نسبت حضور افراد باتجربه درصد ضعیفی را در مقام مقایسه با حضور افراد کم تجربه نشان می‌دهد.

بیکاری و اشتغال ضعیف، زمینه‌ای برای جذب به این حرفه بوده که کم تجربه‌ها، جایگزین افراد با تجربه شده‌اند. در ضمن، چون ارتباط ناخدا ( و یامالک لنج) با خدمه یک ارتباط حرفه‌ای می‌باشد، خطر کم تجربگی خدمه جدی تلقی نمی‌شود.

ه - آنان مخالف حذف فعالیت این لنگه‌ها هستند اما خواستار آن هستند تا به صورت قاعده‌مند و اصولی، سطوح فنی و ایمنی افزایش یابد و نیازهای جانبی که بهره‌برداری را با راحتی و ایمنی بیشتری مترادف سازد، مرتفع گردند.

و - باور فرهنگ عمومی، در بین لایه‌های بومی و اجتماع محلی، چه بین افراد تحصیلکرده با مدارج عالی و چه افراد با تحصیلات متوسطه و چه افواه عامه ( با رعایت این متغیر فرهنگی که بومی و محلی و اهل و ساکن و متولد میدان مورد مطالعه - استان بوشهر و هرمزگان باشند - ) عملیات تجاری راه، ادامه و تسلسل رفتار آباء و اجدادی دانسته و گمارنده و پردازنده به آن راه، مقبول و مطلوب می‌دانند و ستایش‌گر فعالیت آنان هستند. آنان متکی به تفکیک دو موضوع تجارت سنتی و بومی و منطقه‌ای، از فعالیت‌های تجاری گریزنده از نظارت قوانین (قاچاق) هستند.

به طور کلی، اقشار و لایه‌های اجتماعی، با اعتقادی ریشه‌دار و برخاسته از باورها و تمایلات فرهنگی، به «لنج» به عنوان یک بدنه فیزیکی و به «لنج‌داری» به عنوان یک «مناسبت رفتاری» و یک «هنجار پذیرفته شده فرهنگی اجتماعی» عشق می‌ورزند.

در بافت و لایه‌های فرهنگی جنوب کشور (خوزستان، هرمزگان و بوشهر)، «لنج» ماهیتاً جزء شاخص‌های فرهنگ مادی و مضمون لنج‌داری، جزء مضامین فرهنگ فرامادی (معنوی و معنایی) جامعه است. به طور کلی، «لنج» و «لنج‌داری» بخشی از فرهنگ و زیست بوم و اکولوژی منطقه است.

بالتبع، موضوع فعالیت لنج‌های چوبی با جنس و ساختار سنتی‌اش (که از بدنه چوبی ساخته شود) و یا فعالیت لنج‌ها با جنس و ساختار نوین (لنج‌های با بدنه صنعتی) در رابطه‌ی با این تحقیق قرار نداشته و صرفاً جهت تحلیل و تشریح شرایط فرهنگی حضور و نقش لنج‌ها، آمده است.

ز - طبیعت منطقه، ماهیت آب و هوایی، شرایط و ویژگی‌های فعالیت اقتصادی، خلاء فعالیت‌های کشاورزی، عدم تطابق جمعیت فعال غیر شاغل با زمینه‌های شغلی منابع زیرزمینی و صنایع، انگیزه‌ای برای جذب شدن به فعالیت‌های مربوط به شناورهای سنتی و رشته‌های وابسته به آن است.

در این خصوص، اثر بار و اصالت فرهنگ خانوادگی و پیشینه‌ها، همچنین راحتی بهره‌برداری از لنج‌ها و انجام تعمیرات که نیازی به محیط خاص ندارد و تهیه قطعات یدکی که به وفور یافت می‌شود و در مجموع ساخت ارزان آنها، جزء مزیت‌های شناخته شده است.

ح - بافت فرهنگی - اجتماعی و ریشه‌های اصیل «فرهنگ خانواده» در نوع نگاه به مسأله ازدواج که به هر تقدیر، اقشار مردان جوان را شامل می‌گردد، حاوی و دربرگیرنده مراسم طولانی و بسیاری است که در آن نقش زنان در قالب مادر، مادر بزرگ، خاله، عمه و همسر برادر، فوق‌العاده چشمگیر است. در ادبیات جامعه‌شناسی، به این نقش، «نقش مادر محوری» و یا «نقش مادر مکانی» گفته می‌شود.

ازدواج و مراسم وابسته به آن، از نگاه فرهنگ اجتماعی از مهمترین اتفاق، در جریان عادی زندگی برای باشندگان سواحل جنوبی است و از ناحیه «فرهنگ» هدایت ویژه‌ای بر آن حکم فرماست.

به موازات این نگاه و جریان فرهنگی، یک نگاه و جریان اقتصادی نیز، حاکمیت و اثربخشی دارد. به عبارتی پیوند تنگاتنگ «فرهنگ و اقتصاد» به مسأله ازدواج و تشکیل خانواده، آن را به یک «مسأله‌ی محور» تبدیل کرده است که واجد بارهای تاریخی - اجتماعی خاص خود است.

از زاویه نگاه اقتصادی، تأمین هزینه‌های مراسم بسیار متنوع و طولانی مدت برگزاری آن‌ها، به اضافه پرداخت شیربهاء و مهمتر از همه، تأمین جهیزیه کامل که در فرهنگ جنوب به طور کلی، متوجه به جوان (داماد) می‌باشد، این اثربخشی نگاه اقتصادی به موضوع را در کنار اثربخشی فرهنگی، شدت می‌بخشد. حاصل این فرآیند، آن است که جوان - داماد برای دسترسی به ازدواج و بردن عروس به خانه، موظف

می‌شود، سال‌های متمادی به کار سخت بپردازد تا به وسیله درآمد مناسب، قادر به عبور از مخارج سنگین عروسی برآید.

تأمین درآمد اقتصادی و مهاجرت و تجارت گاه هم معنی با هم شده و به «لنج» معنای دیگری می‌دهند که در زندگی باشندگان جنوب، توأمان با بار فرهنگ مادی و فرهنگ معنوی است. در این فرآیند، این «لنج» است که می‌تواند مهاجرت برای کار و یا پرداختن به تجارت را، توجیه و معنا کند، چرا که، با توصیفی که از بی‌مهری طبیعت و بضاعت بسیار ضعیف و اندک آن در اثربخشی به فعالیت‌های کشاورزی و فعالیت و اشتغال بر «سطح زمین» مشاهده شد، این «سطح دریا» است که راه فعالیت را گشوده و مسیر حرکت و فعالیت را برای کسب درآمد و روزی، راهنما می‌شود. مسیری که طریق ورود به آن، با نقش و اثر حضور «لنج» امکان‌پذیر است.

با توجه به گزاره‌های فوق، می‌توان استنباط کرد که فعالیت لنج‌های تجاری دارای مزایایی ملی است که اهم آن‌ها به شرح ذیل می‌باشد.

❖ اثربخشی بر اجراء و شکل‌گیری ابعاد زندگی اجتماعی و فرهنگی و اثربخشی بر جریان و استمرار زندگی.

❖ اثرات اشتغال‌زایی<sup>۱</sup> برای جمعیت فعال اقتصادی و خانواده آنان در قالب ناخدا، مالک لنج، جاشو، بارانداز و باربر، واسط تجاری، رابط با لنج و ...

❖ اثرات اشتغال‌زایی برای مشاغل پیراشغلی در حوزه تعمیرات و نگهداری و فروش قطعات یدکی و بارگیری و باراندازی و کارگران گلاف.<sup>۲</sup>

❖ پاسخ به نیازهای فرهنگی منطبق بر ساختارهای فرهنگی منطقه و شاخص‌های بوم شناختی در حفظ تداوم فعالیت‌های ریشه‌دار اقتصادی در باورهای خانوادگی.

❖ تأثیر ۱۳/۶ درصدی (آمار مربوط به سال ۱۳۸۱، سازمان بنادر و کشتیرانی) در حمل و نقل دریایی برای صادرات غیرنفتی که توسط شناورهای کوچک صورت گرفته است.

۱- آمارهای مربوط به این قسمت در بخش‌های بعدی این پژوهش ارائه می‌گردد.

۲- مجموعه‌ی کارکنان حوزه پیراشغلی را می‌توان ۲۵ هزار نفر (بر اساس گزارش ایران سفینه و گروه کارشناسان ایران) و یا ۲۶۳۰۰ نفر بر اساس گزارش تعاونی لنج‌داران بوشهر و لنگه، در نظر گرفت.

در همین سال ۰/۴ درصد کالاهای وارداتی به توسط همین شناورها حمل شده است. در سال ۱۳۸۱ صادرات غیرنفتی کشور که از طریق شناورهای ایرانی بالای هزار تن حمل شده است معادل ۱/۲ میلیون تن از مجموع ۸/۸ میلیون تن بوده است و در همین سال از مجموع ۲۵/۵ میلیون تن کالای وارداتی حمل شده توسط شناورها، ۰/۹ میلیون تن، توسط شناورهای کوچک حمل شده است.

❖ وجود یک پایگاه اقتصادی با ماهیت سیستم صنفی که می‌تواند زمینه‌ای برای جذب جوانان به مشاغل پذیرفته شده در فرهنگ اجتماعی باشد.

❖ حضور بالقوه جمهوری اسلامی ایران در بازار حمل و نقل دریایی منطقه برای حمل کالاهای غیرنفتی، فله، مصرفی کوتاه مدت و میوه و تره‌بار.

❖ شکل‌پذیری زنجیره‌ای از رشته فعالیت‌های پیرامون لنج‌های تجاری و (و صیادی) مشتمل بر :

- شرکت‌ها و مؤسسات ارائه دهنده خدمات جانبی به لنج‌ها و تعمیرکاران و سرویس دهندگان ادواری و یا موردی.

- فعال بودن کارگاه‌های لنج سازی.

- حضور بالقوه سازندگان تجهیزات دریایی که در داخل کشور فعال هستند.

- گردش کار آموزش و فعال بودن مراکز آموزش ملوانی و دریانوردی.

- تعمیم و گسترش دانش و علوم دریایی بر اساس ضوابط موجود در خصوص صدور شناسنامه

دریانوردی برای خدمه و کارکنان قدیمی و رعایت استانداردهای STCW و تعمیم آموزش‌ها به حوزه فعالیت لنج‌های تجاری، به ویژه برای آموزش‌های ملوانی.

- فعالیت مؤسسات بیمه و امور پولی و مالی و سازمان‌های اداری مرتبط با موضوع.

- به دلیل انعطاف‌پذیری این نوع از شناورها که برای بارگیری و تخلیه سریع و حمل بارهای کوچک،

همکار مساعدی برای زنجیره‌ی تولید تا بازار توزیع و مقصد مصرف محسوب می‌گردند و غیرمستقیم در خدمت تولید و توزیع و مصرف قرار می‌گیرند.

مطالعات اولیه که بر مبنای مشاهده حضوری، مصاحبه با مالکان لنجها و خدمه و کارگران و تعمیرکاران و همچنین کارکنان امور بندری و گمرکی صورت گرفته است این نتایج، منطقاً تأیید شده است.<sup>۱</sup>

عناصر و مصادیق مورد تأیید حکایت از آن دارند که :

- لنجهای تجاری، واقعیتی پذیرفته شده در زندگی شغلی و زندگی اجتماعی هستند اما حضورشان با هیچ حقوق<sup>۲</sup> خاصی حمایت نمی‌گردد.

حدود نظارتی نیز به دامنه قواعد و قوانین مربوط به سیستم‌های اداری (ثبت شناور و بیمه و ...) و برخی قواعد انتظامی در خصوص تردد و گاه نظارت در اجرای مقررات عمومی فعالیت آنها است و این در حالی است که عملاً نسبت به آموزش‌های علمی دریانوردی، رعایت اصول بارگیری و بارچینی، تجهیز برای مقابله با حوادث و یا وضع جان پناه دریایی و تجهیزات هشدار دهنده به هنگام شرایط اضطراری و افزایش تجهیزات مدرن مخابراتی و کسب اطلاعات هواشناسی، اصول و قواعد ناظری احساس نمی‌شود.

- هر چند که لنجهای تجاری عملاً به فعالیت دریایی و دریانوردی اهتمام دارند اما نسبت به رعایت اصول و ضرورت‌های شغلی - حرفه‌ای جدی نیستند و به دلیل اعمال نوعی مقاومت در برابر تغییر و همچنین فقدان باور به تجهیزات مدرن و اتکاء محض به باورهای ناشی شده از تجارب فردی، در استفاده از تجهیزات نوین، خودداری کرده و حاضر به استفاده از تجهیزات ایمنی نیستند و ضرورت‌ها را در به همراه داشتن وسایل ایمنی و تعمیراتی و ملزومات حمایتی را جدی تلقی نمی‌کنند.<sup>۳</sup>

- ضمانت‌های اجرایی به منظور اجرای قواعد و مقررات در خصوص رعایت ایمنی، راهبری دریایی بر پایه اصول علمی و آموزش‌های مربوطه، اعمال استانداردها در تجهیز امکانات برای حفظ ایمنی و انجام تعمیرات و نگهداری، عملاً در اختیار نمی‌باشد.

- متأسفانه، کثیری از خدمه لنجها، تحت پوشش بیمه اجتماعی قرار نداشته و از دیگر بیمه‌های حمایتی بی‌نصیب هستند و همین، کارکنان لنجها را در برخورداری از حقوق حمایتی، بی‌نصیب می‌گذارد.

۱- تاریخ بازدید و مذاکره تیرماه ۱۳۸۳ بندرعباس و بنادر مجاور تا فاصل یک صد کیلومتری

۲- حقوق جمع کلمه حق است. به مجموعه‌ای از قوانین و مقررات که حاکی از اختیارات، امتیازات، مسئولیت‌ها، اقتدارات و وظایف فرد در جامعه می‌باشد، اصطلاحاً حقوق گفته می‌شود. (محمدی. داوود. حقوق بازرگانی بین‌المللی. ص ۱.)

۳- علل این‌گونه از کنش‌ها و رفتارها در بخش‌های دیگر، تجزیه و تحلیل می‌گردد.

- در مجموع عملیات لنج‌های تجاری، تابع قواعد و مقررات و اصول مستحکم حرفه‌ای نیستند و رژیم حقوقی ویژه‌ای که در برگیرنده نیازهای اداری، فنی، ایمنی، حمایت بیمه‌ای، تجهیزات برای ارتقاء سطوح مقاومت فیزیکی در برابر حوادث عارضی و تحمیلی باشد، بر چرخه‌ی فعالیت آنان نظارت ندارد.

- از سوی دیگر، وضع عوارض متعدد مثل عوارض دریا که شهرداری و دارایی دریافت می‌کنند، کنش نامساعدی را نسبت برانگیختن حس بی‌اعتمادی در بین لنج‌داران دارد. این حس، متأثر از پرداخت مالی هزینه‌های مرتبط با این موضوع نیست بلکه، ماهیت آن را در این مسائل می‌توان دید که آنها، این باور را دارند که از سوی واحدهای دریافت کننده این عوارض، چه خدماتی به آنان ارائه می‌گردد که مستحق این گونه پرداخت‌ها به آنها هستند. آنها درآمد اندک خود را، کافی برای تأمین هزینه‌های جاری ندانسته و وجود چنین عوارضی را، یک امر و حکم تحمیل شده تلقی می‌کنند.<sup>۱</sup>

گزارش ذیل که با چند تن از لنج‌داران در بندر خمیر حاصل شده است حکایت از این معنا می‌کند.<sup>۲</sup>

- گفتگو شونده، خود را با سابقه ۳۲، ۳۳ سال در حرفه لنج‌داری معرفی می‌کند. متأهل و دارای پنج فرزند است. دو نفر از فرزندان دانشجو هستند و تنها دخترش ازدواج کرده است، دو فرزند دیگر او محصل ( دانش‌آموز دبیرستان و راهنمایی) هستند.

حمل و نقل صادرات ایران به وسیله لنج‌ها را، بسیار مهم می‌داند. او لنج‌ها را برای حمل میوه و تره‌بار از بنادر اصلی و فرعی به مقصد قطر، عمان، امارات، کویت و بحرین وسیله‌ای مناسب می‌داند و معتقد است که این وسایل حمل و نقلی پاسخگو به نیازها می‌باشند.

تعداد لنج‌های مشارکت کننده از طریق لنج‌های باری استان‌های ساحلی را بین ۲۲۰۰ تا ۲۴۵۰ و یا حداکثر ۲۵۰۰ می‌داند. متوسط فعالیت در یک دور رفت و برگشت را کمتر از این رقم و در حدود ۱۸۰۰ لنج باری معرفی می‌کند و این را ناشی از گرفتاری‌های مربوط به تعمیر و نگهداری می‌داند.

نسبت به عدم ثبت لنج‌ها در سال جدید (از فروردین سال ۱۳۸۳) گلایه داشته و آن را کار درستی نمی‌داند و معتقد است که اقدام ثبت را می‌توان در کشورهای عربی انجام داد.

۱- به این نوع از عوارض‌ها که گاه بسیار سنگین می‌نماید، عوارض دریافتی شیلات را برای لنج‌های صیادی باید اضافه کرد.

۲- تاریخ انجام مصاحبه تیرماه ۱۳۸۳. مکان بندر خمیر.

ثبت در کشورهای عربی منطقه خلیج فارس را، راحت تلقی می‌کند اما خود تجربه‌ای در این باره ندارد.<sup>۱</sup>  
بیشترین سفرها را به امارات (دبی) می‌داند.

- گفتگو شونده خود را با ۶۵ سال سن معرفی می‌کند. از هفت سالگی با عموی خود همسفر شده است. هیچ علتی برای ثبت نشدن شناورها، نمی‌داند. در برابر مفهوم «قاچاق» و انجام آن توسط لنج‌ها، صراحت دارد و با تأکید می‌پرسد: کدام قاچاق؟!، سرعت من چقدر است؟ من چقدر بار حمل می‌کنم؟ من چقدر بار می‌توانم حمل کنم. چهار تا سیگار<sup>۲</sup> و مشتی ته لنجی، قاچاق نیست، آن طرف آب، این‌ها مثل آشغال! ریخته‌اند.

در برابر این سوال که ورود برخی از کالاهای منجمه سیگار به همین صورت انجام می‌شود پس این موضوع متوجه چه نوع از فعالیت لنج‌هاست؟ فقط می‌گوید: کار گله‌هاست<sup>۳</sup>!

گفتگو کننده دیگر که سابقه‌ای حدود سی سال فعالیت لنج‌داری دارد و خود مالک لنج است<sup>۴</sup>، معتقد است که، کشورهای ساحل جنوبی به خصوص در بنادر فرعی آن‌ها، خیلی سخت‌گیر به فعالیت‌های تجاری لنج‌ها نیستند. او معتقد است که مسائل حمل و نقل لنج‌ها، به هر صورتی که باشد برای آن‌ها حل شده است. حداکثر ۸۰ تا ۱۲۰ تن بار لنج و یا گیریم با لنج‌های بزرگ تا پانصد تن، در برابر آن همه کالاهای وارداتی رقمی نیست. او تأکید می‌کند که شرایط حمل بار به وسیله لنج‌ها، با حمل بار به وسیله کشتی خیلی متفاوت است. ما باید طوری بارگیری کنیم تا که بتوانیم از قماره دید خوبی نسبت به مسیر داشته باشیم. البته بعضی وقت‌ها که بار لنج دارای حجم زیاد باشد، دید کم شده و کار هدایت به سختی انجام می‌شود.

او انجام نظارت بر فعالیت حمل و نقل لنج‌ها را تأیید و آن را جزء طبیعی کار می‌داند و در این خصوص معتقد است که این نظارت مبنایی برای مقابله با قاچاق می‌تواند باشد اما مسأله «ته‌لنجی» با قاچاق فرق می‌کند.

۱- موضوع ثبت و امکان ثبت در کشورهای عربی منطقه جنوبی خلیج فارس قابل تحصیل است و پژوهشگر با بررسی موضوع، آن را تأیید دارد.

۲- منظور او را از چهار تا سیگار، چهار کارتن سیگار باید تلقی کرد.

۳- فعالیت گروهی قایق‌های تیزرو.

۴- باسواد، متأهل، صاحب سه فرزند.

## ۱-۵ نتیجه از شرح مقدمه :

در مجموع می‌توان استنباط کرد که :

الف - فعالیت لنج‌های باری، عنصری از ماهیت اجتماعی - اقتصادی، با محتوا و جوهره‌ای فرهنگی است

که نوع جریان آن، برخوردار از پیشینه‌های تاریخی خلیج فارس و دریای عمان است.

ب - اثر و نقش توأمان شاخص‌های فرهنگی و اقتصادی، اسباب اصلی تحکیم این رویه حمل و نقلی در

جریان حمل و نقل آبی است.

ج - تناقض و تفاوت در نوع نگاه به فعالیت لنج‌ها در آن بخش که در خصوص تجارت کالا و مبادله

می‌باشد، با این دو نوع طرز تلقی و استنباط رو به روست که در حوزه درون فرهنگی؛ فرهنگ و جامعه بومی و

محلی (نوار ساحلی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان) فعالیت تجاری لنج‌داران و کارورزان آن را به هر نحوی

که باشد، طبیعی و مبتنی بر عرف و فرهنگ اجتماعی و قابل احترام و پیشه‌ای شریف و با اهمیت می‌داند و در

نقطه مقابل آن، یعنی در حوزه برون فرهنگی؛ یعنی فضای جمعیتی، درون کشور جمهوری اسلامی ایران، به جز

آن بخش از اقشار اجتماعی ساکن در نوار جنوبی و یا آحاد آشنا با خرده فرهنگ‌های آن، این نوع از فعالیت

تجاری آنان را در شمول انجام فعل قاچاق تلقی می‌کند مگر آن که به طور کامل، در پوشش قواعد و مقررات

واردات و رعایت ضوابط ناظر امور نظارتی و گمرکی باشد.

د- نقش لنج‌ها، در یک استنباط و تلقی برون فرهنگی (خارج از فضای استان‌های ساحلی جنوب و فرهنگ

ساکنان آن)، نقشی مؤثر در امر قاچاق است. در باره این استنباط و ماهیت و حد قطعیت و کفه و ثقل

قابلیت‌پذیری آن، در فصول آتی این پژوهش بحث خواهد شد.

ه - یک پیمایش انجام شده از طریق پرسشنامه، نشان می‌دهد که میزان نگرش‌های مثبت و منفی نسبت

به، به کارگیری لنج‌ها، با این یافته‌ها رو به روست.



عوامل مثبت و تأیید کننده	فراوانی مطلق	عوامل منفی و نهی کننده	فراوانی مطلق
- فرهنگ محلی	۱۰۰٪	- خطرات ناشی از سوانح دریایی	۹۰٪
- بستر و زمینه فعالیت اقتصادی	۱۰۰٪	- عوارض موضوع فعالیت	۲۵٪
- پیشینه تاریخی برای فعالیت حمل و نقل دریایی جنوب	۱۰۰٪	- کیفیت ضعیف بدنه	۱۰٪
- قابلیت انعطاف صیادی به تجاری و بالعکس	۹۰٪	خلاء آموزش‌های مناسب برای ساخت شناور چوبی	۳۰٪
- پاسخگویی به نیازهای جمعیت فعال	۸۰٪	- کمبود بازرسی‌های فنی و در جریان ساخت	۶۰٪
- شمول فعالیت‌های پیراشغلی (لنج‌سازی و تعمیرات)	۷۵٪	- وجود مقاومت در برابر تغییر برای هر نوع	۸۰٪
- نظارت استادکاری به عنوان بازرسی فنی در جریان ساخت	۸۰٪	استفاده از تجهیزات مدرن از سوی جامعه شاغلان	۸۰٪
		- خلاء وجود امکانات حمایتی در برابر سوانح در دورن شناور	۹۰٪

## ۲- بررسی ادبیات موضوع و تبیین مسأله

### ۱-۲ تحلیل مسأله

موضوع فعالیت لنج‌های تجاری، دامنه اصلی این پژوهش را تشکیل می‌دهد و حدود این پژوهش، بازگشت به مسائلی مشتمل بر موارد ذیل دارد.

الف : ماهیت فعالیت‌های تجاری لنج‌ها از منظر سطوح مطالعاتی که در گزاره‌های ۱-۳-۱ الی ۱-۳-۶ (ص ۲۱-۱۳) به آن‌ها پرداخته شد.

ب : فعالیت لنج‌ها در حوزه حمل و نقل دریایی به عنوان یک وسیله‌ی حمل و نقلی.

ج : موضوع ته‌لنجی و سهمیه ملوانی.

د : موضوع لنج‌های تجاری و ارتباط با فعالیت‌های تجاری گریزنده از نظارت قانون.

امروزه به نظر می‌رسد که فعالیت لنج‌های تجاری، با شائبه‌ها و ذهنیت‌های متفاوتی رو به رو شده است. واقعیت مسأله در یک جمع‌بندی نهایی، حکایت از نوعی متناقض نما (پارادوکس) دارد.

سویی از این تناقض، مربوط به تمامی عناصر بیرونی از میدان فعالیت لنج‌ها، مشتمل بر گمرکات، نیروی انتظامی، عناصر سیاسی، قانونگذاران و مجریان و ضابطان قانون، کارگزاران دولتی، تحلیل‌گران اقتصادی در شاخه‌ی اشتغال، تولیدکنندگان کالا و سرمایه‌گذاران تولیدی نظام حقوقی گردیده و سوی دیگر این تناقض، مربوط به عناصر داخلی میدان فعالیت لنج‌ها مشتمل بر صاحبان لنج‌ها و لنج‌داران، ملوانان و جاشوها، حاملان و سفارش دهندگان بومی کالا، کارگران حمل و نقلی وابسته به فعالیت تجاری لنج‌ها، سازندگان و تعمیرکاران لنج‌ها، جامعه بومی و محلی و فرهنگ وابسته به آن می‌شود.

همانگونه که ملاحظه شد، تاریخچه فعالیت لنج‌های تجاری در جنوب کشور نشان می‌دهد که فعالیت لنج‌های تجاری در حوزه خلیج فارس، ثمره توأمان تاریخ و جغرافیا و ثمره هدایت طبیعت منطقه و برخاسته از زمانی است که فعالیت تجاری از طریق راه‌های آبی، پا به عرصه حیات می‌گذارد.

در مقدمه پژوهش، به دو موضوع تاریخ فعالیت لنج‌های تجاری و تناقض مربوط به استنباط از فعالیت لنج‌ها، تا حدودی پرداخته شد. اما، ضرورت موضوع که در واقع، مسأله اصلی این پژوهش را تشکیل می‌دهد، نیاز به شرح مفصل‌تری از مقوله مربوط به این تناقض دارد. چه آن که، مطابق مطالعات اولیه پژوهشی در میدان جغرافیایی، حکایت از جدیت و قطعیت اثر این نگاه بر دامنه فعالیت لنج‌های تجاری دارد.

ضرورت دارد تا بدواً عناصر و شاخص‌های مرتبط با موضوع فعالیت‌های تجاری لنج‌های تجاری، کارشکافی و به صورت واقع‌بینانه‌ای طبقه‌بندی و تحلیل گردند. به نظر می‌رسد، چنانچه یک این چنین تفکیک و طبقه‌بندی صورت نگیرد، مسائل اصلی و بنیانی در ارتباط با ماهیت و عملکرد فعالیت لنج‌های تجاری در استتار مسائل فرعی چنان هضم گردند که عناصر اصلی فراموش و عوامل فرعی به عنوان مسأله بنیانی و اصلی مقدم و پیشی گیرد. به طور کلی عوامل فرعی منحرف کننده از اصل موضوع را می‌توان در شمول موارد ذیل دانست.

۲-۲ عوامل فرعی و نکاتی که باعث ایجاد انحراف در استنباط صحیح از اصل موضوع فعالیت‌های لنج‌های تجاری می‌شود:

الف - وجود شناخت محدود از دامنه فعالیت و ظرفیت لنج‌ها.

ب - رخداد قاچاق در پوشش ظاهر قانون و انجام آن در مبادی رسمی که باعث سوء استفاده از منابع انسانی، منابع حقوقی و منابع گمرکی به توسط اشخاص حقیقی و حقوقی می‌شود.

ج - رخداد قاچاق در پناه پیچیدگی‌ها و یا نقائص قانون ( در توالی با گزاره قبل).

د - بزرگنمایی معلول‌ها به دلیل عدم شناخت نسبت به علل اصلی و هادی مقوله قاچاق که مستلزم وجود شناخت نسبت به مجرمین اصلی و مجرمین تبعی است.

ه - نشناختن شرایط محلی و جریانات بومی و اکولوژی انسانی منطقه و شرایط زیستی - اجتماعی (زیست اقتصادی - زیست فرهنگی - زیست اجتماعی) در نوار ساحلی جنوب کشور.  
و - عوامل فرعی متأثر از تصمیمات اقتضایی - موردی - فصلی و ادواری که در مدیریت کشور نسبت به سیاست‌های اقتصادی اخذ تصمیم می‌شود.

ز - زمینه‌های ناشی شده از قوانین مساعد برای گریز از مجازات و معافیت‌ها که امکان رخداد قاچاق را تسهیل می‌سازد.

ح - عوامل ناشی شده از اثر و نقش زمان که باعث کمرنگی و یا پررنگی قوانین در خصوص مقابله با قاچاق می‌شود.

ک - عوامل ناشی شده از خلاء رویه‌های حقوقی روزآمد و یکدستی رفتار قضایی که باعث تنوع در نوع برخورد با مقوله قاچاق می‌شود.

ل - عوامل ناشی شده از خلاء وحدت رویه در تلقی قانون از جرم قاچاق.

م - عوامل برخاسته از ضعف شناخت قانون و فقد نظارات آگاهانه که به لحاظ در نظر نگرفتن مبانی علمی روانشناسی در حوزه کالای قاچاق و روانشناسی جرم و مجرم، صورت می‌پذیرد. لازمه‌ی آن ضرورت درک علمی نسبت به جامعه‌شناسی موضوع قاچاق، شناخت اجتماعی آن، شناخت فقه و اصول فقهی مرتبط با آن در حوزه کالاها و جرم قاچاق است.

ن - ضعف در سیستم کنترل و نظارت در دریا و کاستی در همگرایی نظارتی مجریان و متولیان قانون در گمرک، بندر و نظارت انتظامی.

مجموعه‌ی این فرعیات را این مسأله را پیش‌روی قرار می‌دهد که :

گزاره اول : موضوع مورد نظر برخوردار از گستردگی و وسعت است.

گزاره دوم : پتانسیل‌ها و زمینه‌های فراهم آورنده بستر برای شکل‌گیری موضوع و تدارک «ذات و جسم» جرم، از دامنه وسیع و عناصر گسترده و شرایط مستعد برای رشد و کثرت بخشی و توزیع برخوردار است.

## ۳-۲ ادله و مصادیق در تأیید گزاره‌های مربوط به گستردگی و وسعت موضوع قاچاق و زمینه‌های فراهم آورنده :

قرائن و شواهد و ادله و مصادیق ذیل، از جمله عناصر و متغیرهای برجسته‌ای هستند که به عنوان متغیرهای «وسعت دهنده» و «تدارک کننده ذات و جسم جرم قاچاق» مطرح می‌باشند.

الف : عناصر و متغیرهای اقتصادی (مسائل در زمینه جاذبه‌های عرضه و تقاضایی و پوششی)

ب : عناصر و متغیرهای اقتصادی (شرایط اقتصاد جامعه)

ج : عناصر و متغیرهای اجتماعی (جمعیتی) متأثر از فرهنگ غالب زندگی اجتماعی.

د: عناصر و متغیرهای محیط زیستی و طبیعی (بوم‌شناسی اقتصادی)

هـ : عناصر و متغیرهای قانونی (متأثر از شرایط و مقررات قانونی کشور).

و : عناصر و متغیرهای در خصوص عدالت کیفری (مجازات و شیوه رسیدگی).

ز : شکل انجام قاچاق (تنوع رخدادی)

مجموع اظهارات اخذ شده از جامعه نمونه آماری این پژوهش در خصوص هر یک از موارد مذکور به این شرح می‌باشد.

الف ) عناصر و متغیرهای اقتصادی (مسائل در زمینه جاذبه‌های عرضه و تقاضایی و پوششی)

### ۱- الف - شاخص قیمت

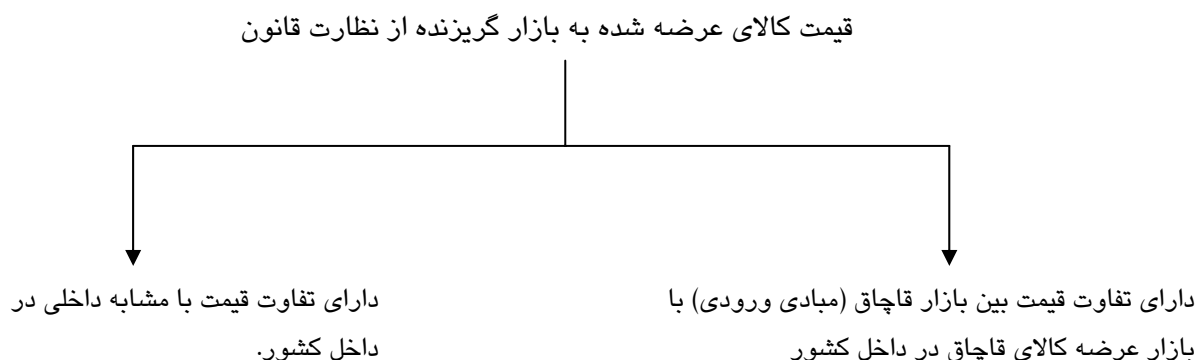
❖ بر اساس ارزیابی از قیمت کالاها برای انواعی از کالاها، وجود تفاوت قابل توجه در قیمت کالای

خارجی و قیمت مشابه داخلی آن، به طور کامل محسوس است.

این شاخص قیمت را برای کالاهایی چون سیگار، پارچه، لباس و کفش، لوازم خانگی، انواع تزئینات منزل،

اسباب بازی، لوازم آرایش و بهداشتی می‌توان مثال آورد.

❖ همین ارزیابی نشان می‌دهد که وجود تفاوت قابل توجه بین قیمت عرضه کالا به بازار گریزنده از نظارت قانون (قاچاق) و قیمت عرضه کالا به بازارهای عمده فروشی داخلی و پس از آن خرده فروشی، تفاوتی برای شیرین نمودن این نوع از مبادله دارد.



❖ شاخص قیمت به نحو «حساب شده‌ای» و «کنترل شده» کشش تقاضا را در بازار گریزنده از نظارت قانون به شدت کنترل می‌کند.

نسبت به یک نوع سیگار به نام PAL MAL، در یک زمان مشخص، کشش تقاضا و کنترل در بازار قاچاق، قیمت کالا را برای هر BOX تنزل می‌دهد و اثر آن به فاصله بیست و چهار ساعت در بازارهای درونی کشور منعکس می‌گردد.

## ۲- الف شاخص تقاضا

شاخص تقاضا برای خرید کالای خارجی محدود پذیر نیست. به عبارتی، دائماً این تقاضا برای خرید کالای خارجی رو به تزاید است.

دلایلی همچون مرغوب بودن کالای خارجی در مقابل کالای داخلی و تنوع فراوان، زمینه‌ای برای ایجاد این تزاید است که ضمن وجود شاخص قیمت، قابل توجه می‌باشد.

### ۳- الف شاخص رقابت

رقابت، مقوله‌ای فراگیر در سطح مبادلات بین‌المللی است که به نحو ویژه‌ای مؤثر بر شرایط درون مرزی کشورهاست به طوری که، چنانچه کشوری نتواند در برابر این رقابت مقاومت کند، یا به صورت مستقیم و یا به صورت غیرمستقیم، بازار خود را در اختیار شرایط غالب رقابتی، قرار خواهد داد.

در کشور ما، شاخص رقابت، عامل و متغیری اثرگذار بر بازار قاچاق است. فعالیت‌های گریزنده از نظارت‌های قانونی، تحت تأثیر این نوع عملکرد رقابتی، فعالیت چشمگیری یافته‌اند.

تولید کننده خارجی در برابر هر تنشی به بازار، با آمادگی بسیار، واکنش به نفع خود را ایجاد و هدایت می‌کند.

در تاریخ ۱۳۸۳/۳/۳۰ طی بخشنامه و دستورالعمل به شماره ۱۲۳/۸/۷۷۴۶۰ و تکمیلی آن به تاریخ ۱۳۸۳/۳/۳۱ طی شماره ۱۲۵/۸/۷۸۸۰۶، عوارض نسبتاً سنگینی (برای هر کیلو پارچه ۵ دلار) از سوی گمرک کشور، وضع می‌گردد. اثر هاله آن، بلافاصله کاهش قیمت پارچه‌های چینی به میزان ۳۵٪ است که ظرف کمتر از ۵ روز، اقدام می‌گردد.

این کاهش قیمت می‌تواند از سوی سازمان دهندگان به ورود غیرقانونی این نوع از پارچه به داخل کشور باشد.

ضمن وارد دانستن ایرادات کارشناسی، به وضع غیرکارشناسی شده این عوارض، به نظر نمی‌رسد تا این حقوق گمرکی مؤثر بر کاهش ورود کالای پارچه باشد چه آن که این اقدام می‌تواند منجر به هدایت ورود از مبادی قانونی به ورود از مبادی غیرقانونی شود.

کالاهای در شمول نرخ‌های رقابتی که دائماً رو به کاهش می‌باشند و در نقطه مقابل آن، عوارض گمرکی آن‌ها در حال افزایش است، شامل قطعات الکترونیکی، ملزومات نرم‌افزاری کامپیوتر، لوازم یدکی اتوموبیل‌های با سیستم پیشرفته، قطعات دستگاه‌های C.N.C و امثالهم می‌باشد.

#### ۴- الف شاخص حمل و نقل

نوع حمل و نقل دریایی، ماحصل زیر ساخت‌های درونی کشور است این پتانسیل مشتمل بر وجود بازارچه‌های مرزی، برخی اسکله‌های صیادی که مورد استفاده تجاری واقع می‌شوند (به طور عمده در حوزه مکانی جغرافیایی قشم و بندر امام خمینی) و یا اسکله‌هایی که عملاً دارای گمرک و نظارت غیرفعال می‌باشند (کنارک و پزم) می‌گردد. جزء این مورد اسکله‌های دیگری نیز قابل ذکر هستند.

#### ۵- الف شاخص مرزی - مکانی

نوار جنوبی کشور، برخوردار از طولی آبی است که وجود جزایر طبیعی، بدنه‌های مناسب ساحلی، کرانه‌های مساعد برای آبخور شناورها و نزدیکی به حوزه‌های جمعیتی هم فرهنگ، تسلط هر نوع نظارتی را به غایت کمرنگ و مساعدت با حامل گریزنده از نظارت را شدت و تقویت می‌بخشد.

#### ۶- الف شاخص‌های مربوط به ورود موقت کالا با هدف تکمیل و اعاده به خارج کشور

ماده ۱۲ قانون مقررات صادرات و واردات<sup>۱</sup> با هدف ایجاد اشتغال و تحصیل ارز از طریق صادرات غیرنفتی، امکانی را فراهم داشته است که طی آن، با ارزش افزوده ناشی از فعالیت تولید کننده ایرانی بر مواد و کالای وارده و تکمیل و اعاده آن به خارج از کشور، ورود کالا و مواد اولیه به حدودی که آئین‌نامه اجرایی مشخص می‌دارد اقدام شود.

روند و فرآیند سه متغیر، تسهیل امر قاچاق و جاذبیت را در پی داشته است.

اول: متغیر مربوط به نحوه نظارت و اجراء بر موضوع اجرائیت ماده قانونی و کوتاهی سهوی و یا عامدی در این خصوص.

دوم: متغیر مربوط به فقدان برخورداری شرایط کالاهای وارده از موضوعیت ماده قانونی (عملاً کالاهایی مشمول این واردات بوده‌اند که به نحو مستقیم در داخل کشور به صورت قاچاق مبادله گردیده‌اند) و کوتاهی سهوی و یا عامدی در اشعار به آن از سوی دستگاه‌های ناظر و مجریان نظارتی.

سوم: متغیر مربوط به بهره‌گیری از آن به صورت امتیازات دستوری به اشخاص حقیقی و حقوقی.

۱- ماده ۱۲ قانون مقررات صادرات و واردات مصوب ۱۳۷۲/۷/۴: واردات قبل از صادرات مواد و کالاهای مورد مصرف در تولید، تکمیل، آماده سازی و بسته‌بندی کالاهای صادراتی به صورت ورود موقت با ارائه تعهد یا سفته معتبر به گمرک از پرداخت کلیه وجوه متعلق به واردات، جز آنچه که جنبه هزینه یا کارمزد دارد معاف است.

#### ۷- الف شاخص امکان بهره‌گیری از خلف عمل در برابر موضوعیت ترانزیت.

مجدوبیت این نحوه اقدام، به ویژه در خصوص کالاهای ممنوعه معنی‌دار بوده و گاهاً ناشی از عملکردهایی است که به دلیل فقدان نظارت همبسته و کامل و یا مسامحه و کوتاهی رخداد می‌گردد. طی این نحوه عمل، کالای ترانزیت خارجی، در نقطه‌ای مستور، مفتوح شده، در داخل کشور تخلیه و یا تعویض می‌گردد.

مواد قانونی در زمینه این موضوع به شرح مواد ۱۷۲ الی ۱۹۸ قانون امور گمرکی می‌باشد.<sup>۱</sup> همچنین تبصره ۴ ماده ۲۹ در خصوص مواردی که تلقی به «قاچاق گمرکی» می‌گردد، تشریح شده است.

#### ۸- الف شاخص بازارچه‌های مرزی

بازارچه‌های مرزی، به نیت توسعه مبادلات مرزی - آبی با کشورهای منطقه، اشتغال‌زایی، اقدام پیشگیرانه از وقوع جرم قاچاق، بنا شده است. عملکردها، رویه‌ای بر خلاف اهداف داشته و در برخی موارد به تعطیلی کشانده شده و در مکان‌هایی تعمیم به موضوعیت قاچاق شده‌اند. کالاهای متنوعی با ارزش اقتصادی خرد و به طور کامل مصرفی کوتاه مدت و تا حدودی تحت تأثیر ممنوعیت‌های ارزشی و نگرشی داخلی (لوازم آرایش، لوازم لوکس مصرفی، لوازم لوکس بهداشتی، برخی کالاهای فرهنگی، برخی کالاهای ممنوعه) از این طریق وارد کشور می‌شود.

شرح موارد مجموعه‌ای از این کالاها به شرح ذیل است :

- سیگار و چای

- لوازم آرایش ( رنگ مو - لاک در حجم انبوه - کالاهای آرایشی در انواع)

- کفش زنانه (طبی - راحتی منزل).

- کفش مردانه (راحتی منزل)، کتانی (عمدتاً چینی).

- لباس زیر ( زنانه - مردانه) پیراهن و شلوار.

- بدلی‌جات.

- تزئینی منزل ( درختچه و گل‌های مصنوعی ).

۱- صفحه ۱۸۰ الی ۱۹۰ قانون امور گمرکی و آئین نامه اجرایی آن. سال ۱۳۸۳ چاپ و نشر بازرگانی وابسته به مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.

۲- تبصره ۴ ماده فوق به این شرح است : تعویض کالای ترانزیت خارجی یا برداشتن از آن. در این تبصره مراد از تعویض چنین معنا شده است :

«تعویض کالای ترانزیت خارجی یعنی بخشی از کالای ترانزیت یا تمام کالای ترانزیت خارجی را برداشتن و به جای آن کالای دیگری قرار دادن». تعویض کالای ترانزیت خارجی مشمول شرایط گوناگونی، تعریف شده است.



- اسباب بازی در انواع.
- تنقلات و شیرینی و شکلات، پودر میوه، پودر قهوه و کاکائو.
- ساعت مچی ( عمدتاً چینی ).
- کالاهای خانگی با حجم کم ( چند کاره، کارد و چاقوی آشپزخانه، سرخ کن، دیگ و تابه، جاروبرقی، سشوار، ریش تراش، اجاق مکرویو، ساعت دیواری، چراغ خواب تزئینی، سفره و زیرانداز کوچک، حوله ).

### ب - عناصر و متغیرهای اقتصادی (شرایط اقتصاد جامعه).

پیوستگی حلقه‌های اجتماعی به یکدیگر بر اثر یک سری اتصال روابط علت و معلولی حاصل می‌شوند. دو رابطه از این پیوستگی مطابق تمثیل ذیل است.

۱- ب :



۱- منظور از منابع پولی، حجم پول در گردش است.

۲- مقصود از سیاست‌های مالی، سیاست‌های در رابطه با نوع هزینه کرد منابع مالی است.

۲- ب



همانگونه که قابل ملاحظه است، چرخه‌ی پیوسته‌ای از عوامل و متغیرهای سیاسی، اقتصادی - اجتماعی در یک زنجیره و علت و معلولی، خاصه اگر با پدیده‌های اجتماعی دیگری که منشاء از فقر و بیکاری و اشتغال کاذب و بحران‌های جمعیتی (مهاجرت، حاشیه‌نشینی) دارند توأمان و قرین شوند، زمینه مساعد رخداد مبادلات و معاملات و حمل و نقل گریزنده از مبانی نظارت قانونی را تدارک می‌دارند.

### ج : عناصر و متغیرهای اجتماعی (جمعیتی) متأثر از فرهنگ غالب زندگی اجتماعی

نگرش‌ها و گرایش‌های متأثر از فرهنگ غالب زندگی اجتماعی، بستری برای هدایت جامعه، به سمت انجام فعلیت‌های توجیه شده در قالب نگرش‌ها و گرایش‌هاست.

جامعه، تشکیل یافته از یک عده افراد است که برای ارضاء نیازها، تمایلات و عواطف با یکدیگر روابط اجتماعی برقرار می‌کنند. امروزه، این روابط تحت نظارت «فرهنگ» و یا «قانون» و یا «فرهنگ و قانون» کنترل می‌شود. دولت‌ها، به عنوان نماینده اجرایی جامعه، قوای مقننه، به عنوان نمایندگان آحاد مردم برای وضع قوانین ناظر و قوای مقننه و انتظامی به عنوان مجریان و ناظران و ضابطان قانون، در حوزه «قانون» و مراکز فرهنگی و هنری و علمی و پژوهشی، در حوزه ارشادات ترجیح فرهنگی روابط اجتماعی، متولیان هدایت‌گری فرهنگی هستند.

در حوزه فرهنگ، هدف‌گذاری و فرآیند محوری و راهبردی اندیشی شرط مسلم و در حوزه قانون، اعمال عدالت و اجرای قانون و نظارت بر حس اجرای آن و حفظ و هدایت روزآمدی قوانین و صلابت و اعتماد در متصدی‌گری قانون و تأمین عدالت جزایی که از طریق قانون کارشناسی شده، قاضی آگاه و عادل و مسلط و شجاع و اجرائیات صدیق و بردبار و متین و به دور از عناد و سستی تأمین می‌گردد، فرض اولیه است. حال تصور شود، خللی در نگرش‌ها و گرایش‌های متأثر از فرهنگ غالب زندگی اجتماعی، فرهنگ قانون را تحت تأثیر خود قرار دهد.

به عنوان مثال غلبه گرایشی که برای ورود کالا از سوی برخی اشخاص حقیقی و یا حقوقی، معافیتی را منظور سازد آیا می‌تواند قبح ذات و نفس فعالیت اقتصادی گریزنده از نظارت قانون را از بین ببرد؟ و یا آن که فقط بحث ورود و خروج کالا را حل می‌کند؟

نگرش‌ها و گرایش‌های متأثر از فرهنگ غالب زندگی اجتماعی، زمینه‌ای برای حذف قباحت‌های پذیرفته شده «فرهنگی» و «قانونی» است، درست به همان سان که می‌تواند، زمینه‌ای برای وضع قباحت‌های فرهنگی و قانونی باشد.

به عنوان مثال چنانچه ناشی از فرهنگ غالب زندگی اجتماعی، این نگرش و گرایش ارزشی، در جامعه شکل‌پذیر شود که به جای ارزش‌های معنایی و ارزش‌های متأثر از صداقت و تعهدات اخلاقی و امانتداری و هم‌کیش‌پنداری رفتاری، ارزش‌های منزلتی، بر پایه‌ی داشته‌های مادی جایگزین شود و همزمان با آن، کنترل‌های

مردمی از طریق احزاب و رسانه‌ها و مطبوعات و اتحادیه‌های مردمی کاهش یابد، آیا دارندگان مسئولیت اجتماعی در حوزه قانون و قضاوت و ضابط و اجراء، ترجیح نسبی نخواهند داد تا با کاستن از قباحت‌ها، به تأمین منزلت‌های مادی خود بپردازند.

نکته مهم در این خصوص آن است که ارزش‌های منزلتی بر پایه‌ی صرفاً داشته‌های مادی و تجمل‌گرایی، میل به مصرف فزاینده را شدت می‌دهد و تکاثر در مصرف، انگیزه اندوختگی مادی را مطمع نظر قرار می‌دهد. عمومیت یافتن چنین نگرش‌هایی به چنین تمایلاتی و جاهت عرفی می‌بخشاند و به آنها رنگ فرهنگی می‌دهد استکثار که حاصل کثرت خواهی و فراهم آوردن میل شدید به مصرف و ایجاد کننده رغبت برای اندوختگی مادی است، با توجیهاتی فرهنگی که قدرت را در داشتن ثروت می‌پندارد به هر فعلی که بلافاصله فرد را به ثروت برساند مشروعیت می‌دهد.

بیانیه استکهلم صراحت دارد که «فقر عامل جنایت و تخلف نیست بلکه میل زیاد به بیشتر خرج کردن منشاء و علت جنایت‌هاست»<sup>۱</sup>.

تشدید چنین مسأله‌ای آن جاست که چنانچه حقوق و مزایای حاصله‌ی یک کارگزار دولتی (در حوزه قانون‌گذاری، ضابطه اجرایی، ضابط انتظامی، مراقبت کننده و انتظام بخشنده و ضابط و ناظر قانون) کفاف سطح نیازهای متأثر از فرهنگ غالب زندگی اجتماعی را ندهد، متمایل به آن می‌شود تا ضمن مشروعیت و معروفیت بخشاندن به یک عمل مشخص که به فایده مندی شخصی‌اش منجر گردد، به نیاز خود پاسخ دهد.

در چنین شرایطی، قبح نفسی - ذاتی، از بدنه افعال ناهنجار گرفته شده و در ظاهری هنجار، هدایت‌گر رفتارها می‌شود.

«نمایش ثروت» به «نیاز آفرینی» علت حضور می‌دهد و در تعامل با آن، «مقایسه اجتماعی» را پیش روی قرار می‌دهد. در چنین شرایطی و تحت تأثیر فرهنگ غالب اجتماعی، ارزش ثروت به عنوان یک معیار برای پیمایش «توانایی و قدرتمند بودن» به یک هنجار کاملاً طبیعی تبدیل شده و با «تغییر ارزش‌ها» زمینه ساز فروریزی قبح‌ها، از نفس و ذات افعال ناهنجار می‌شود.

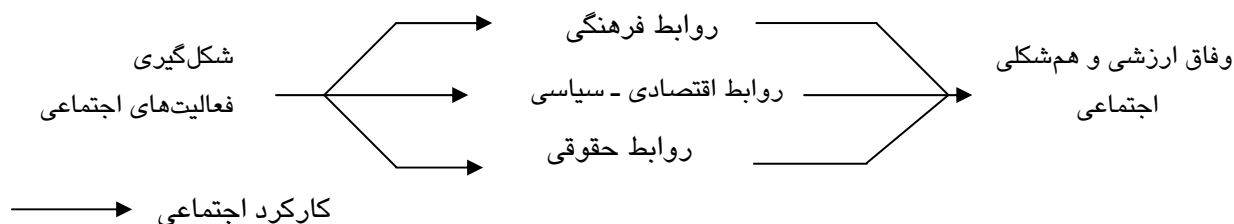
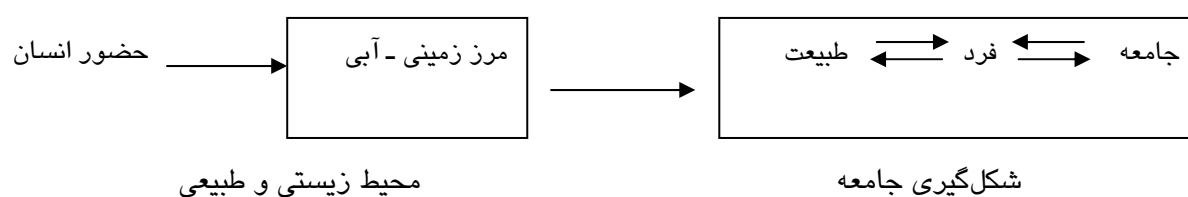
یک تغییر ارزشی این چنین، خود به انگیزه‌ای قوی برای بدیهی و طبیعی قلمداد کردن بزه‌ها منجر می‌گردد.

۱- مبانی جرم‌شناسی. دکتر مهدی کی‌نیا. انتشارات دانشگاه تهران ص ۲۶۹.

#### د: عناصر و متغیرهای محیط زیستی و طبیعی (بوم شناسی اقتصادی)

مرزها، چه از نوع آبی و چه از نوع زمینی، که در قالب محیط طبیعی و به صورت «طبیعت ساخت» فراهم هستند، با سکنی و سکونت گرفتن آدمی، تحت عنوان محیط زیست انسانی، معنای «انسان ساخت» به خود می‌گیرند.

با حضور انسان در هر مکان، هویت می‌یابد هویتی که ناشی از طبیعت محیط، طبیعت آدمی و طبیعت برخاسته از روابط افراد با یکدیگر و با طبیعت است.



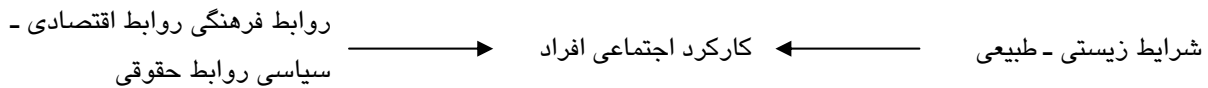
کارکرد اجتماعی، برآمده از وفاق ارزشی و هم‌شکلی اجتماعی است که در پی عملکرد روابط فرهنگی، روابط اقتصادی - سیاسی و روابط حقوقی پدیدار می‌گردد.

کارکرد اجتماعی، ناشی از یک وفاق و هم‌شکلی اجتماعی است و نوع و کیفیت و ماهیت ارتباط فرد با جامعه و با طبیعت، شکل‌دهنده به آن است.

مرز زمینی - آبی، به عنوان یک محیط زیستی - طبیعی، بستر و زمینه‌ای برای شکل‌گیری «جغرافیای» زندگی و کارکرد اجتماعی است.

در دانش اجتماعی و جامعه‌شناسی، مکان‌ها و محیط‌ها، در قالب جغرافیای زیستی، می‌تواند حامل رفتارها و کارکردهای گوناگونی باشد.

چنانچه به نحو مجرد، این کارکردها مورد مطالعه قرار گیرند و نوع کارکردها، همچون، عدد با قدر مطلق در نظر گرفته شوند و برای آن‌ها، بار مثبت و یا بار منفی قرار ندهیم، ملاحظه می‌شود که هر نوع کارکرد اجتماعی، از سویی، متأثر از شرایط زیستی - طبیعی است و از سوی دیگر تحت تأثیر روابط فرهنگی، روابط اقتصادی - سیاسی و روابط حقوقی قرار دارد.



مطابق نمودار فوق قابل ملاحظه است که کارکرد اجتماعی افراد تحت تأثیر دو متغی «شرایط زیستی - طبیعی» و «روابط فرهنگی - روابط اقتصادی - سیاسی و روابط حقوقی» قرار دارد.

بخشی از اثر شرایط زیستی - طبیعی، بر کارکرد اجتماعی، در حوزه اقتصاد مطرح است و به آن بخش از مطالعات زیستی - طبیعی، که به حوزه اقتصاد بازگشت می‌یابد، بوم‌شناسی اقتصادی گفته می‌شود.

بوم‌شناسی اقتصادی، به مطالعه‌ی پیرامون اثر طبیعت و زیستی مکان، بر اقتصاد کوشش دارد و در پی کشف روابط اقتصادی متأثر از شرایط محیط زیستی - طبیعی است.

در بوم‌شناسی اقتصادی، برای کارکردهای اجتماعی در حوزه فعالیت‌های اقتصادی، توجیه منطقی وجود دارد. در این دانش، این اقتضای زیستی - طبیعی است که به یک عملکرد، وجاهت عزمی و وجاهت فرهنگی - اجتماعی منطبق با محیط می‌دهد.

در حاشیه نوار ساحلی جنوب کشور، علت پذیرش فرهنگی اقدام لنج‌داران بومی از سوی اهالی نسبت به حمل و جا به جایی کالا از بازارهای ضلع جنوبی نوار ساحلی خلیج فارس و دریای عمان به حوزه سرزمین اصلی و بنادر کشور، بازگشت به فرایند فوق دارد. چه آن‌که، منطق ذهنی - فرهنگی برخاسته از محیط، چنین حکم می‌کند که فرد، محیط زیستی - طبیعی پیرامون خود را متعلق به خود و خود را متعلق به آن بداند و ضرورتاً بر اساس شکل‌گیری یک وفاق و همسانی ارزشی و اجتماعی، هر نوع عملکرد و کارکرد اجتماعی را در این زمینه، کاملاً منطقی و فرهنگی تصور کند.

اما، در یک ارتباط دیگری، که این جامعه مورد نظر را، در تعامل و تقابل با شرایط ناظر دیگری قرار دهد، به مسأله با بار حقوقی و جزایی دیگری نگاه می‌شود. همچنین است در مواقعی که، در پوشش این کارکرد اجتماعی ناشی شده از وفاق ارزشی، کارکردهای دیگری که در رابطه با جوامع بیرونی دیگری هستند، صورت پذیرند. در

چنین شرایطی، محیط زیستی - طبیعی و بوم شناختی اقتصادی منطقه مرزی (آبی - زمینی)، دارای (بار مثبت) و یا (بار منفی) می‌شوند.

به این ترتیب و در پی کارکردهای دیگر، به وفاق ارزشی و به هم شکلی اجتماعی، ضربه و خدشه وارد شده و مستقیماً کارکرد اجتماعی را تحت تأثیر قرار می‌دهند.

با تغییر در کارکرد اجتماعی، محیط نیز تحت تأثیر قرار می‌گیرد و به این ترتیب، بوم اقتصادی، که جزیی از بستر و جغرافیای مورد نظر است، با «تعریف» جدیدی، که اکنون دارای بار (خواه مثبت، خواه منفی) است، انجام می‌شود و پس از آن، محیط زیستی - طبیعی را نیز تحت تأثیر خود قرار می‌دهد.

به الزام و تحت تأثیر شرایط و فرآیند فوق، به این مرزها (آبی - زمینی) به عنوان «جغرافیای جزایی» و یا «جغرافیای بزه قاچاق» نگریسته می‌شود.

در این زمینه مرزهای آبی و مرزهای خشکی، نمی‌توان از لحاظ ماهیتی، تفاوتی قایل شد، هر یک از آنان، بوم اقتصادی خاص خود را دارند. ماهیتی یک دست که طی دو حالت و سیما، مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند. یک حالت که برخاسته و منطبق با یک کارکرد اجتماعی مبتنی بر یک وفاق ارزشی و هم‌شکلی اجتماعی است و یک حالت دیگر که با نیت بهره‌گیری از این استعداد، به قصد انجام فعل سوء، عمل و اقدام می‌کند.

آورده شد که بین مرزهای آبی و مرزهای خشکی، نمی‌توان از لحاظ ماهیتی تفاوتی قایل شد، اما، شاید به دلیل عملکرد حمل و نقل، راه‌های آبی، ویژگی و صورت دیگری در این خصوص داشته باشند. تاریخ، چنین اشاره‌ای دارد.

تاریخ بین‌المللی حقوق تجارت نشان می‌دهد که، حقوق تجارت از زمانی آغاز می‌گردد که تجارت پا به عرصه حیات می‌گذارد<sup>۱</sup>، اما آنچه آغاز تمدن بازرگانی تلقی می‌شود به زمانی حدود دوهزار سال پیش از میلاد مسیح برمی‌گردد. اولین اسناد مربوط به «الواح وارکا»<sup>۲</sup> متعلق به دو هزار سال قبل از میلاد و «کد» حمورابی، پادشاه بابل، مربوط به ۱۷۰۰ سال قبل از میلاد، نشان می‌دهند که در آن زمان، جامعه تجاری، که اکثریت این جامعه را تشکیل می‌داده‌اند، دارای اولین نشانه‌های حقوقی و شناخت قانونی بوده‌اند و با مسافرت تجار منطقه بین‌النهرین به مناطق ساحلی دریای مدیترانه این حقوق بدانجا نیز راه پیدا کرده است.

۱- اسکینی. ربیعا. حقوق تجارت ۱۳۸۲ - انتشارات سمت. ص ۵-۴

۲- الواحی که در شهر وارکا، از شهرهای کلد، پیدا شده‌اند.

آنچه که از این اسناد قابل اهمیت تلقی می‌گردد، استخراج این نتیجه است که اولین نشانه‌های وضع حقوق تجاری، متعلق به حقوق دریایی و برخاسته از تمدن‌های دریایی بوده‌اند و تمدن بازرگانی نیز به عنوان جزئی از تمدن جوامع دریایی پدیدار شده‌اند.

شرایط فوق حکایت از اهمیت مرزهای آبی دارد. اثر وجود مرزهای آبی و تمدن‌های دریایی در شکل‌گیری حقوق تجارت، نشان‌دهنده عمق اهمیت مرزهای آبی در شکل‌گیری تمدن اجتماعی و تمدن بازرگانی و در نهایت حقوق تجارت است.

گسترده‌گی دامنه تجارت از طریق دریا، حتی به شکل‌گیری اولین «وام»‌ها با هدف «فعالیت تجاری دریایی» اختراع می‌گردد.

تثبیت قاعده «رودس»<sup>۱</sup> که برای تجارت دریایی از سوی فنیقی‌ها وضع می‌شود، به وسیله یونانیان صورت می‌گیرد و آنان واضع پرداخت نوعی کمک مالی به دریانوردان تاجر می‌شوند که به «وام دریایی یونانی» معروف می‌گردد و در قرون وسطی (۱۵۰۰ - ۵۰۰ میلادی) از آن استفاده فراوان می‌شود.<sup>۲</sup>

بهرتقدیر، مستندات مذکور به شرح فوق، صحت و تأیید این تفاوت‌گذاری بین مرز آبی و مرز خشکی را نشان می‌دهد و همین نشان‌دهنده ضرورت توجه «قانون»، قواعد انتظامی و ضابطان حقوقی و انتظامی به اقتضاهای زیستی - طبیعی و بوم‌شناسی اقتصادی و در نهایت عملکرد اجتماعی منطبق بر وفاق ارزشی و هم‌شکلی اجتماعی است.

نکته دیگری که در این زمینه باید مورد توجه قرار گیرد و سبب شود تا از کنار شرایط زیستی - طبیعی و بوم‌شناسی اقتصادی مرزهای آبی، به سادگی نگذشت، بحث حقوقی در رابطه با عملکردهای اجتماعی اهالی و باشندگان مرزهای آبی - ساحلی، خاصه در نوار ساحلی جنوب کشور است.

اتخاذ رویه قضایی مطلوب، ناشی از شناخت‌های جامعه‌شناسانه، فرهنگ شناسانه و زیست شناسانه اجتماعی - فرهنگی و بوم‌شناختی اقتصادی است. در رویه قضایی مطلوب، مفاهیم ناشی شده از عرف و عادت و رسم، پذیرفته شده تلقی می‌گردند و هر چند که حقوقدانان متقدم، تلقی واحدی از عرف و عادت و رسوم ندارند اما، تنفیذ

#### ۱- Rhodes

۲- قرارداد وام دریایی چنین بوده است که وام‌دهنده به صاحب کشتی پول می‌داده که کالایی از خارج خریداری و حمل نماید. اگر کشتی سالم بازمی‌گشت، وام‌دهنده علاوه بر اصل وام درصدی نیز سود دریافت می‌کرد. هرگاه کشتی غرق می‌شد، وام‌دهنده حقی نسبت به اعاده سرمایه خود نداشت. این قرارداد در عین حال هم جنبه وام داشت و هم بیمه. گفته می‌شود که قرارداد بیمه از همین قرارداد به وجود آمده است.



آن را برای افزایش و ارتقاء میدان و عمق نگاه قانون و وضع قوانین انتظامی و آداب ضابطان قانون و نظم، به شدت تأکید داشته‌اند.<sup>۱</sup>

در مجموع، عناصر و متغیرهای محیط زیستی و طبیعی، ضرورت‌های توجه به بوم‌شناختی اقتصادی را مطرح می‌کند، متغیری که در بررسی آن، نمی‌باید از شیوه‌ها و روش‌های عرفی و پذیرفته شده اجتماعی، در فرهنگ اهالی (البته صرفاً محدود به اهالی و باشندگان) صرف نظر کرد، اما، وجود این ضرورت نیز، نمی‌باید تا مانعی برای اعمال «نظم عمومی هدایتی» و «نظم عمومی حمایتی» برای اقتصاد و فرهنگ تجاری جامعه و ذات جامع باشد.

با این توصیف جامعه، با دو گزاره خاص رو به رو خواهد شد که ضرورت‌ها حکم می‌کنند تا به آن‌ها دقت گردد.

گزاره اول: مضمون جوهری محیط زیستی و طبیعی و بوم‌شناختی اقتصادی، بر اساس شرحی که ارائه شد و بنابر استعدادهای طبیعی، می‌تواند زمینه‌ای برای گستردگی موضوع مبادله‌های گریزنده از نظارت قانون و بستری برای تدارک ذات و جسم جرائم وابسته به آن باشد.

گزاره دوم: و از سوی دیگر دخالت نظام هر کشور (مجریه، قضائیه، مقننه) برای هدایت اقتصاد و تقویت ساختار تولید و گردش ثروت، موجبی برای توسعه‌ی حوزه نظم عمومی است که به آن «نظم عمومی هدایتی» گفته می‌شود، همچنین و مترادف با نظم فوق، نظام هر کشور برای حمایت از جوامع انسانی در رابطه با تولید، تجارت، جا به جایی و حمل و نقل، توزیع و مصرف کالا و خدمات، و به طور کلی‌تر، حمایت از اقشار و عاملان ضعیف اقتصادی (تولیدی، تجاری، حمل و نقلی، توزیعی و مصرفی) در برابر اقشار و عاملان قوی و حرفه‌ای اقتصادی، نیز نیازمند به وضع مقررات و قواعد و قوانین دستوری و تأکیدی انتظامی و قضایی و جزایی است که به آن «نظم عمومی حمایتی» اطلاق می‌شود.

توازی دقیق و تحلیل مناسب دو گزاره فوق عاملی قوی برای تدوین «نظم عمومی هدایتی» و «نظم عمومی حمایتی» است.

۱- در این زمینه لطفاً ر. ک به :

- شایگان، علی. حقوق مدنی. انتشارات طاها.

- حمید اعظمی زنگنه حقوق بازرگانی

- حسن ستوده تهرانی حقوق تجارت جلد اول، نشر دادگستر.

ساختار ظاهری مرزهای آبی - زمینی، خود نوعی جغرافیای جزایی را ترسیم می‌کند. این جغرافیا، ترکیب و مرکبی از «عوامل طبیعی» (عوامل طبیعی در خصوص امکان تردد و رفت و شد به کشورهای منطقه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان و وجود استعداد حمل و نقلی پاسخگو به نیازهای بخش حمل و نقل تجارت)، عوامل اقتصادی (فشار ناشی از فقر منابع طبیعی ایجاد کننده فرصت شغلی و عدم اشتغال برای ساکنین)، عوامل اجتماعی (تمایلات اجتماعی برانگیزاننده انگیزه کسب منزلت‌های مادی برای سطوح مرفه و توانمند اقتصادی و برای اقشار فقیر، کسب درآمد و روزی برای ارتزاق یومیه خود و خانواده تحت پوشش) عوامل فرهنگی (وجود تفاوت در نوع نگاه به موضوع تجارت گریزنده که یکی - بومی - آن را حُسن و یکی - غیربومی - آن را قبح و خلاف تصور می‌کند)، عوامل حقوقی (وجود مقررات غیر کارشناسی شده - وجود مقرراتی که می‌توان در پناه آن اقدام به انجام مبادله تجاری گریزنده از قانون کرد<sup>۱</sup> - وجود مقررات مبادلات مرزی و ملوانی، وجود بازارچه‌های مرزی، اسکله‌های اقدام کننده به عملیات خارج از ماهیت حضوری پیش‌بینی شده خورها) است که مبتنی بر پرونده‌های قضایی تشکیل شده و کارشکافی میدانی<sup>۲</sup>، قابل گزارش است.

از جمله‌ی متغیرهای زیستی - طبیعی که به شکل‌گیری فعالیت‌های اجتماعی، بر پایه‌ی بوم‌شناسی اقتصادی منجر می‌شود، وجود استعداد و زمینه‌ی مساعد برای ایجاد مناطق آزاد است.

مبانی نظری تجارت آزاد را باید در تئوری‌های تجارت بین‌المللی جستجو کرد<sup>۳</sup>. از دیدگاه این نظریات، عوامل تولید به طور نابرابر بر سطح کره زمین توزیع شده‌اند و کشورها نیز از لحاظ منابع طبیعی، موهبات الهی، منابع معدنی، آب و هوا، منابع مالی و انسانی، توانایی‌های تکنولوژیکی، مهارت‌های سازمانی، مدیریت و دیگر عوامل تعیین کننده با یکدیگر فرق می‌کنند و این تفاوت باعث می‌شود که برخی کشورها بتوانند برخی کالاها یا خدمات را با بیشترین کارایی و به بهترین کیفیت و کمیت، در مقایسه با سایرین تولید نمایند و هزینه نسبی تولید کالا و خدمات خاص مورد نظر، در مقایسه با سایر کشورها نیز کمتر باشد. با توجه به این دقایق، زمینه شکل‌گیری «مکان» بر اساس «یک شاخص اقتصادی» با هدف «انجام مبادله آزاد تجاری» فراهم می‌شود.

نکات قابل توجه که به عنوان پی‌آمد شکل‌گیری مناطق آزاد تجاری رخداد می‌شود، می‌تواند شامل اثرات و تبعاتی در برخی زمینه‌ها مثبت و در برخی موارد منفی باشد.

۱- به عنوان مثال، ماده ۱۲ قانون مقررات صادرات و واردات مصوب ۷۲/۷/۴.

۲- مطالعه میدانی انجام شده در بنادر جنوب کشور تیر ماه ۱۳۸۳

۳- محمدی الموتی مسعود. «مناطق آزاد و اثرات اقتصادی - بازرگانی آن» موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ص ۵

توزیع نابرابر ستاده و داده از - به مناطق آزاد تجاری و شکل‌گیری مبادله آزاد تجاری بین کشورهای قوی (پیشرفته صنعتی) و ضعیف (کشورهای غیرصنعتی پیشرفته) که به نفع کشورهای صاحب قدرت تولید و یا قدرت تجاری قوی‌تر، خاتمه می‌یابد، از جمله‌ی اثرات منفی است، روندی که بنا به گزارش سازمان ملل متحد، به نفع کشورهای توسعه یافته و به زیان کشورهای توسعه نیافته بوده است.<sup>۱</sup>

همچنین، وجود مناطق آزاد تجاری<sup>۲</sup>، در شرایطی می‌تواند برای کشورهای ایجاد کننده مفید و مطلوب و با اثربخشی مثبت اقتصادی باشد که، دیگر ضوابط و شاخص‌های اقتصاد کلاسیک نیز فراهم باشند. به عنوان مثال، چنانچه کشوری، از ظرفیت مناسب تولیدی و اقتصادی و همچنین از کفایت مطلوب و کارای پولی و مالی و امکانات صنعتی و تکنولوژیکی کارآمد برخوردار نباشد و از سوی دیگر، جامعه‌ی درونی کشور، خود با وفور، تقاضا روبرو باشد و این انبوهی تقاضا باعث پیشی و سبقت گرفتن تقاضا از عرضه شود، رابطه‌ی این کشور با منطقه آزاد تجاری، که در درون سرزمین اصلی، ایجاد کرده است، یک رابطه یک طرفه و فقط با چرخه‌ی واردات از

۱- تجارت و توسعه ۱۹۹۷، گزارش سازمان ملل متحد.

۲- قانون مربوط به مناطق آزاد تجاری - صنعتی در تاریخ ۷۲/۶/۲۱ به تأیید شورای نگهبان می‌رسد. اندیشه تأسیس و راه‌اندازی مناطق آزاد تجاری در ایران به سال‌های ۱۳۳۰ بازگشت می‌یابد. در آن سال‌ها، با به وجود آمدن مشکلات ناشی از فقدان تسهیلات بندری و تأسیسات مورد نیاز برای نگاه داری کالاهای وارده به کشور، در بنادر بزرگ جنوب مثل خرمشهر، بوشهر و بندرعباس ضرورت چنین اقدامی احساس گردید. مطالعات در باره آن، از سوی سازمان برنامه به مشاوران دانمارکی «کامپس لاکس» محول گردید.

در اثر نتایج آن، تنها یک انبار نگاه‌داری کالا در بندر خرمشهر ایجاد شد. در سال‌های ۱۳۴۰ دوباره اندیشه مناطق آزاد مطرح و اولین مرکز جهانگردی در جزایر کیش و مینو فراهم شد. تا سال ۱۳۵۷ این مناطق نقش جهانگردی خود را حفظ کردند. در سال ۱۳۵۸ با تصویب ماده واحده‌ای از سوی شورای انقلاب، منطقه کیش از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و سایر حقوق (حق انحصار و ثبت سفارش در باره کالاهای وارده) معاف شد.

در سال ۱۳۶۸، برنامه پنج ساله توسعه، به دولت اجازه می‌دهد تا در سه نقطه مرکزی اقدام به تأسیس مناطق آزاد تجاری - صنعتی کند (تبصره ۱۹ قانون نخستین برنامه توسعه).

سازمان بنادر و کشتیرانی و گمرک ایران، موظف می‌شوند تا ظرف مدتی مشخص از تاریخ تصویب لایحه برنامه اول توسعه، با بررسی و انجام مطالعات کارشناسی، مناطق ویژه را احداث کنند. هدف مورد نظر، نگاه‌داری امانی مواد اولیه و ملزومات و لوازم جانبی صنعتی و قطعات و مواد اولیه ساخت کالا می‌باشد که بدون انتقال ارز وارد کشور می‌شده است، می‌باشد.

طبق قانون، سه منطقه آزاد (جزیره کیش، قشم و جابهار) به عنوان مناطق آزاد تجاری و صنعتی جمهوری اسلامی ایران تعیین و قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی که در تاریخ ۷۲/۶/۲۱ به تأیید شورای نگهبان رسیده است در تاریخ ۷۲/۶/۲۸، از سوی مجلس شورای اسلامی، به دولت وقت ابلاغ می‌گردد.

این قانون تحت عنوان «قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران» در تاریخ ۱۳۷۲/۶/۷ به تصویب مجلس شورای اسلامی می‌رسد. اصلاحی بعدی این قانون در تاریخ ۱۳۷۵/۴/۲۴ می‌باشد.

طریق منطقه آزاد به درون سرزمین اصلی به خاطر پاسخ‌گفتن به نیازهای داخلی، خواهد بود. به عبارتی، مفیدیت این منطقه آزاد آن خواهد بود که به وسیله واردات از طریق آن، به تقاضاهای داخلی پاسخ داده شده و از شدت یافتن آثار تورمی اثر تقاضا، کاسته شود.

اما به هر حال، کشورها، با انتظارات گوناگونی به سمت ایجاد مناطق آزاد می‌روند و به پشتوانه آن، انتظار رسیدن به اهداف متنوعی از جمله: جلب سرمایه خارجی، ایجاد فرصت‌های شغلی جدید، کسب درآمدهای ارزی و افزایش صادرات، دسترسی به تکنولوژی پیشرفته و محرومیت زدایی از مناطقی که امکان رشد و توسعه بالقوه را ندارند، را دارند.

پیوسته با ماهیت عملکردی مناطق آزاد، یک سری تبعات نیز می‌تواند که حاصل شود. تبعاتی که در یک ارتباط معنی‌دار با شاخص‌های اقتصادی سرزمین اصلی قرار دارند.

به عنوان مثال چنانچه شرایط زیستی - طبیعی و ویژگی‌های بوم‌شناختی اقتصادی با محرومیت‌های بنیانی رو به رو باشد و در سرزمین اصلی، اقتصاد دولتی حاکم و قواعد دست و پاگیر برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی وجود داشته باشد و یا به دلیل وجود تورم منابع سرمایه، منابع انسانی، منابع کار و مدیریت و تکنولوژی و زمین، کالای تولیدی را با «گرانی» و قیمت قابل رقابت رو به رو سازند، خریداران، کالای وارداتی را نسبت به کالای داخلی، ترجیح خواهند داد. در چنین شرایطی،

- ارزان بودن قیمت کالای وارداتی نسبت به کالای تولید داخل

- تنوع

- و در شرایط ارزان نبودن قیمت کالای وارداتی، کیفی بودن آن دلیل ترجیح متقاضیان می‌شود.

از جمله اثرات تبعی وجود مناطق آزاد، جدای از این نحوه عملکردها که به اقتضای طبیعت آن بازگشت می‌یابد، خاصیت تسهیل‌کنندگی برای شکل‌گیری انتقال کالا به داخل کشور، تحت پوشش‌های مختلفی است که می‌تواند حکم قاچاق را متوجه به خود کند.

هر چند که، ماهیتاً هر منطقه آزاد تجاری، می‌تواند که در این فضا وارد نشود و اساساً ورود به این مقوله نیازمند فراهم بودن، عناصر و تسهیلات جانبی، مکانی و موضوعی دیگری است، لیکن، وجود مناطق آزاد تجاری و بازارچه‌های مرزی<sup>۱</sup>، خاصه اگر به صورت هم‌پوشی و مکمل هم عمل نمایند، می‌توانند متغیر مربوط به بوم‌شناسی اقتصادی را در تسهیل رخداد مبادله‌گریزنده از نظارت قانون، تقویت کنند.

۱- ماده یازدهم قانون مقررات صادرات و واردات.

از جمله متغیرهای دیگر، که می‌تواند، راهبرد حضور مناطق آزاد تجاری را به سمت بهره‌برداری‌های خارج از رسالت‌ها و وظائف مورد نظر قرار دهد، وجود فاصله عمیق بین «عملکردها» و «اهداف» مناطق آزاد تجاری است. شرایط حاضر<sup>۱</sup> رسیدن به اهداف و مقاصدی چون جلب سرمایه‌های خارجی، ایجاد فرصت‌های شغلی جدید، کسب درآمدهای ارزی و افزایش صادرات، دستیابی به تکنولوژی پیشرفته، جذب نقدینگی سرگردان داخلی و کمک به مهار تورم، محرومیت زدایی، توسعه توانایی در رقابت و بالا بردن کیفیت کالا و در عین کاهش قیمت واحد با مشابه آن، افزایش صادرات کالاهای صنعتی به جای مواد اولیه و تبدیلی، غریب و یا با فاصله بسیار نشان می‌دهد.

به عنوان مثال؛ فاصله زندگی شهری در فضای عمومی شهر چابهار به عنوان یکی از سه منطقه آزاد کیش، قشم، چابهار، با فضای منطق آزاد تجاری چابهار به دور از ذهن و با فاصله بسیار است. به نحوی که و در نگاه اولیه به نظر می‌رسد که این دو فضا (فضای زندگی شهری در چابهار و فضای قابل مشاهده در منطقه تجاری) متعلق به دو الگوی شدیداً متفاوت اقتصاد شهری - منطقه‌ای هستند، در حالی که با فاصله‌ی بسیار کمی از یکدیگر قرار دارند.

ورود هر نوع کالا به مناطق آزاد، به جز کالاهای ممنوعه (ممنوع از نظر شرع مقدس و قانون) بر اساس مقررات ویژه مناطق آزاد، آزاد می‌باشد.<sup>۲</sup>

آئین نامه اجرایی، تسهیلات ویژه‌ای را با هدف دسترسی به اهداف پیش‌بینی شده و مورد انتظار فراهم آورده است و بر مبنای آن اهداف، اجازه داده است تا با ورود آزاد کالا و نگهداری امانی در انبارهای منطقه، ماهیت عملکردی محقق شود.

ماده ۱۵ قانون صراحت دارد که: واردات کالای تولید شده در منطقه آزاد به سایر نقاط کشور، تا حد ارزش افزوده در آن منطقه با تصویب هیأت وزیران، از پرداخت تمام یا قسمتی از حقوق گمرکی و سود بازرگانی معاف می‌باشند.

۱- در شرایط متأخر منتهی به پایان سال ۱۳۸۲

۲- از ماده ۲ آئین نامه اجرایی و سایر مواد.

ماده ۲ مربوط به مقررات صادرات، واردات و امور گمرکی مناطق آزاد مصوب ۷۳/۲/۱۹ به این شرح می‌باشد:

ورود هر نوع کالا به هر یک از مناطق مجازات به استثنای کالاهای که به موجب شرع مقدس اسلام یا قوانین کشور ممنوع یا بر اساس مقررات ویژه منطقه غیرمجاز باشد.

در ماده ۱۶ آمده است؛ ورود کالاهایی که تمام یا بخشی از مواد اولیه آن از داخل کشور تأمین و در منطقه آزاد تولید می‌شود از تمام یا بخشی (متناسباً) از حقوق گمرکی و سود بازرگانی مربوط به مواد اولیه داخلی، معاف خواهند بود.

نظارت بر اجرای مقررات مربوط به کنترل کالای وارده به و صادره از مناطق آزاد، کارآمدی بالا و امکانات و شرایط خاصی را طلب می‌کند، وجود هر نوع ناکارآمدی می‌تواند به فراهم آمدن زمینه برای برگشت کالا به داخل کشور، بدون رعایت قوانین نظارتی باشد.

از جانب دیگر، شرایط بوم شناختی اقتصادی مناطق مجاور و پیرامونی مناطق آزاد تجاری در درون کشور و وجود بیکاری و یا اشتغال ناقص و توانایی‌های ضعیف اقتصاد و تولیدی و همچنین وجود پول و سرمایه پولی حجیم سرگردان و بازار مصرف مساعد و تقاضای انبوه در درون سرزمین اصلی، و همچنین کیفیت مورد پسند محصولات خارجی از سوی مصرف‌کننده ایرانی و رقابتی بودن قیمت و بهاء کالاها در مقام مقایسه با کالاهای تولیدی ساخت داخل و از همه مهمتر تنوع کالاهای، سختی‌های راه را برای گریز از نگاه نظارتی، هموار و به صورت‌های گوناگون مبادرت به ورود کالا به درون سرزمین اصلی می‌کند.<sup>۱</sup>

۱- شکل ساده این عملیات ورود، وجود پدیده چتر بازان است و قدری پیچیده‌تر آن، حرکت قایق‌های موتوری است.

### ه : عناصر و متغیرهای قانونی ( متأثر از شرایط و مقررات قانونی کشور)

عناصر و متغیرهای قانونی، متأثر از شرایط موضوعی و مقررات قانونی کشور، می‌تواند، با اهداف ظریف، به کاربردهای گریزنده از نظرات قانون و اعمال متقلبانانه مبدل گردد.

به استناد کارشکافی موضوع از طریق کارشناسی معمولاً، راهکار اعمال شده از طریق برخی مواد قانونی، تسهیل می‌گردد.

در این خصوص کارشناسی حقوقی، معتقد است که :

در مرتبه اول، مباحث موضوعی در رابطه با موضوع مبادلات گریزنده از نظارت قانون، نیازمند به روزآمدی است.

در مرتبه دوم، برای سامان بخشاندن به رویه وضع قوانین در این باره نیاز به مطالعات جامعه‌شناختی و روانشناختی، در کنار مطالعات پایه درخصوص موضوعات اصلی همچون انسان و کالا، ذی‌روح و غیر ذی‌روح (اجسام و امثالهم)، کالا، مال‌التجاره و مال، حقوق و حقه فردی و جمعی و حق و منابع آن، اصل مالیات و حقوق گمرکی و عوارض و دیگر محدودیت‌های دستوری و تأکیدی و احتیاطی، از بعد شرعی، قانونی، سامانه‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی است.

در مرتبه سوم، برخی از قوانین، از سوی قانونگذار، با هدف پاسخ گفتن به الزامات و نیازهای روزآمد و مبتنی بر حل مشکل و یا مشکلات عارضی و با نیت پاسخ گفتن به نیاز زمان، وضع گردیده‌اند. لیکن، این عناصر و مواد قانونی، در سوی عمل و اقدام، حاشیه امنی برای گریز از تنفیذ مَر قانون شده‌اند.

جامعه‌کارشناسی، وجود امکان به منظور تفسیر قانون را برای بدست آوردن نیات فرار و گریزنده، بستری برای گسترده شدن و وسعت یابی موضوع قاچاق و زمینه‌های فراهم آورنده آن می‌داند. به باور آنان، این دسته از عناصر قانون، متقدم بر مقابله، سوی مسامحه را قوت داده‌اند.

ماده ۱۲ قانون مقررات و صادرات مصوب ۱۳۷۲/۷/۴ و ماده ۲۴ آئین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات مصوب فروردین ماه ۱۳۷۳ هیأت وزیران به شرح ذیل، یکی از محورهای با کاربری پوششی برای گریز از مجازات است.

### ماده ۱۲ قانون مقررات صادرات و واردات :

واردات قبل از صادرات مواد و کالاهای مورد مصرف در تولید، تکمیل، آماده سازی و بسته بندی کالاهای صادراتی به صورت ورود موقت با ارائه تعهد یا سفته معتبر به گمرک از پرداخت کلیه وجوه متعلق به واردات، جز آنچه که جنبه هزینه یا کارمزد دارد معاف است.

تبصره ۱. چنانچه کالای سافته شده از مواد و کالاهای وارداتی موضوع این ماده ظرف مهلت تعیین شده صادر نشود، گمرک موظف است وارد کننده را جهت استیفای مقوق دولت تمت تعقیب قرار دهد.

تبصره ۲. کالاهای موضوع این ماده، از کسب مجوزهای مقرر در جدول ضمیمه مقررات صادرات و واردات معاف می‌باشند.

تبصره ۳. وارد کننده شخصاً ملزم به صادرات نبوده بلکه صادرات آن، با ارائه پروانه گمرکی آن برای رفع تعهد کافی است.

### ماده ۲۴ آئین نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات مهلت ورود موقت مواد اولیه و لوازم بسته بندی

مهلت صدور کالاهای سافته شده از مواد اولیه موضوع ماده ۱۲ قانون، یا کالاهای تکمیل، آماده سازی یا بسته بندی شده یا کالاهای موضوع ماده مذکور، یک سال از تاریخ ورود مواد می‌باشد. این مهلت در مورد کالاهایی که نیاز به زمان بیشتری دارند با تشخیص و موافقت وزارتخانه تولیدی ذیربط تا یک سال دیگر قابل تمدید است. در صورتی که واردکننده بخواهد مواد وارد شده را مصروف کالای صادراتی دیگری غیر آن که قبلاً به گمرک اعلام نموده بود، بنماید، باید موضوع را به اطلاع گمرک برساند و موافقت گمرک را جلب نماید.

چنانچه کالای سافته شده ظرف مهلت مقرر صادر نشود و برای گمرک ممرز گردد که وارد کننده مواد وارد شده را به مصرف دیگری رسانیده است، علاوه بر تعقیب برای استیفای مقوق دولت، بر اساس قوانین مربوطه تمت تعقیب قرار خواهد گرفت.

تبصره : برای ورود موقت کالای موضوع این ماده، گمرک با رعایت قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن تعهد یا سفته معتبر اخذ خواهد کرد.



ماده ۲۹ قانون امور گمرکی و مواد مربوطه به آئین‌نامه اجرایی آن در مواردی که خواهد آمد، از دیگر محورهای با کاربری پوششی است.

ماده ۲۹ قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰ با اصلاحات بعدی آن تا حال<sup>۱</sup> جزئی از مواد مربوط به فصل چهارم قانون فوق بوده که از مواد ۲۶ الی ۳۶ تحت عنوان تخلفات و قاچاق گمرکی مذکور شده است. ماده ۲۹. موارد مشروحه زیر قاچاق گمرکی محسوب می‌شود:<sup>۲</sup>

۱- وارد کردن کالا به کشور یا خارج کردن کالا از کشور به ترتیب غیرمجاز مگر آن که، کالای

مربور در موقع ورود یا صدور ممنوع یا غیرمجاز یا مجاز مشروط نبوده و از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض بفاشوده باشد.

۲ - خارج نکردن وسایط نقلیه و یا کالایی که به عنوان ورود موقت یا ترانزیت خارجی وارد

کشور شده به استناد اسناد خلاف واقع مبنی بر خروج وسایط نقلیه و کالا.

۳ - بیرون بردن کالای تجاری از گمرک بدون تسلیم اظهار نامه و پرداخت حقوق گمرکی و

سود بازرگانی و عوارض خواه عمل در مین خروج از گمرک یا بعد از خروج کشف شود. هر گاه خارج کننده غیر از صاحب مال یا نماینده قانونی او باشد گمرک عین کالا و در صورت نبودن کالا بهای آن را که از مرتکب گرفته می‌شود پس از دریافت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض مقرر به صاحب کالا مسترد می‌دارد و مرتکب طبق مقررات کیفری تعقیب خواهد شد.

۴- تعویض کالای ترانزیت خارجی یا برداشتن از آن.

تعویض کالای ترانزیت خارجی، محور عمل مورد نظر در وسایل مربوط به گسترده نمودن دامنه عمل از طریق استناد به این حيله است.

تعویض کالای ترانزیت خارجی یعنی بخشی از کالای ترانزیت یا تمام کالای ترانزیت خارجی را برداشتن و به جای آن کالای دیگر قرار دادن. تعویض کالای ترانزیت خارجی و کالای جایگزین مشمول یکی از حالات زیر است.

- کالای جایگزین شده، فاقد بهای تجاری و از موارد ممنوعیت‌های قانونی یا شرعی یا اقتصادی نباشد.

۱- مرداد ماه ۱۳۸۳

۲- به موجب ماده واحده مصوب ۷۹/۸/۱۱ (ضمیمه ۴) عبارت داخل گیومه به: «برای هر عدل یا بسته اعم از کسر یا اضافه، پنج هزار ریال مشروط بر این که در هر صورت کلاً از پانصد هزار ریال تجاوز نکند» تغییر یافته است.

- کالای جایگزین شده، دارای ارزش تجاری بوده، منتهی، خروج قطعی آن از کشور منعی نداشته و مشمول هیچ نوع الزام قانونی یا پیمان ارزی نمی‌باشد (برای این دو مورد کالای جایگزین شده از شمول قاچاق خارج است ولی آن قسمت از کالای تعویض شده که در عین حال برداشته شده، قاچاق محسوب می‌شود.
- کالای جایگزین شده، دارای ارزش تجاری بوده و در عین حال صدور قطعی آن از کشور ممنوع می‌باشد.
- کالای جایگزین شده دارای ارزش تجاری بوده، صدور قطعی آن از کشور مجاز ولی مشمول پیمان ارزی است.

بقیه موارد مذکور در فوق، علاوه بر این که اصل کالای ترانزیتی که برداشته شده و جایگزین پیدا کرده، قاچاق محسوب می‌شود، کالای جایگزین نیز به استناد مواد این قانون، مشمول قاچاق گمرکی می‌گردد.

مواد ۱۷۲ الی ۱۹۲ فصل هفتم از آئین‌نامه اجرایی تحت عنوان ترانزیت خارجی کالا و وسایط نقلیه به تشریح موضوع می‌پردازد که از ذکر آن، خودداری می‌گردد.<sup>۱</sup>

همچنین مواد ۱۹۳ الی ۱۹۸ مربوط به بخش سوم از فصل هفتم (ترانزیت خارجی کالا و وسایل نقلیه) از آئین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به شرح ذیل، از دیگر محورهای مورد نظر است.

**ماده ۱۹۳ - مسافران خارجی و سیاهان یا ایرانیان مقیم خارج از کشور که با وسیله نقلیه شخصی خود وارد کشور می‌شوند، هرگاه برای وسیله مزبور بواز عبور (کارنه دو پاساژ یا تریپ تیک یا دیپتیک) از کانون‌های جهانگردی کشورهای مملق به قرارداد گمرکی ورود موقت وسایط نقلیه شخصی سال ۱۹۵۴ منعقد در نیویورک در دست داشته و به گمرک ورودی ارائه دهند می‌توانند تا سه ماه، با توجه به مدت اعتبار، بدون الزام به تسلیم اظهارنامه یا تأدیه وجه الضمانی به گمرک از وسیله نقلیه خود در کشور استفاده نمایند و یا در مدت مزبور پندین بار با وسیله خود از راه‌های مجاز وارد و خارج شوند.**

۱- جهت اطلاع بیشتر لطفاً ر. ک. به قانون امور گمرکی و آئین نامه اجرایی آن. ۱۳۸۳.

منظور از «کارنه دو پاساژ» دفترچه‌ای است که در قلمرو کلیه کشورهای عضو کنوانسیون گمرکی در مورد ورود موقت وسایط نقلیه شخصی یا به طور کلی بیش از یک کشور کاربرد دارد. گذرنامه‌ای است برای عبور وسایط نقلیه شخصی.

«تریپ تیک» سندی است که فقط در قلمرو گمرکی یک کشور عضو معتبر است و به زبان کشور محل ورود وسیله نقلیه تنظیم می‌شود.

سند «دیپتیک» فقط در قلمرو گمرکی یک کشور عضو معتبر و قابل استفاده است و به دو زبان ملی دو کشور طرف قرارداد و استفاده از دفترچه می‌باشد. نسخه جداشدنی از دفترچه به شیشه جلو وسیله نقلیه نصب می‌شود. قوانین مربوط به استفاده از مزایای مبادلات مرزی و ملوانی و پیلهوری یا شرکت‌های تعاونی وابسته به آن‌ها از دیگر متغیرهای محوری با ظرفیت کاربری پوششی است که ماده دهم قانون مقررات صادرات و واردات مصوب ۱۳۷۲/۷/۴ و مواد ۱۵ الی ۲۲ آئین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات مصوب فروردین ماه سال ۱۳۷۳ هیأت وزیران، متوجه به آن است.

#### ماده ۱۰

دولت موظف است در آیین نامه اجرایی نکات ذیل را در فصوص مبادلات مرزی مشخص نماید :

۱- نقاط یا اعماقی از ماشیه‌های مرزی که ساکنین آن‌ها مجاز به مبادلات مرزی هستند.

۲- نوع و مقدار کالاهای قابل صدور و ورود توسط خانوارهای مرزنشین یا شرکت‌های تعاونی

آنها، کارگران ایرانی شاغل مجاز در خارج، پیلهوران مرزنشین، ملوانان و کارکنان شناورهای که بین سواحل جمهوری اسلامی ایران و سایر کشورها در تردد هستند.

تبصره ۲ - کالاهای قابل ورود که خانوارهای مرزنشین یا شرکت‌های تعاونی آنان و کارکنان

شناورها برای مصارف شخصی خود، وارد کشور می‌نماید با تصویب هیأت وزیران در مورد ارزاق عمومی از پرداخت ۳۰٪ تا حداکثر معادل ۱۰۰٪ مقوق گمرکی و سود بازرگانی متعلقه و در مورد لوازم فانگی از پرداخت حداکثر تا معادل ۵۰٪ مقوق گمرکی و سود بازرگانی متعلقه معاف می‌باشند.

تبصره ۲ - کارگران و ایرانیان شاغل مجاز در خارج از کشور می‌توانند ماشین‌آلات صنعتی، ابزار و

مواد اولیه مورد نیاز کشور را با رعایت میزان و با استفاده از معافیت، درصدی از سود بازرگانی که متفقاً توسط وزارت بازرگانی، وزارت کار و امور اجتماعی و وزارتخانه صنعتی ذیربط تعیین و به تصویب هیأت وزیران می‌رسد، وارد نماید.

ماده ۱۱ همین قانون (قانون صادرات و واردات) به شرح :

ماده ۱۱ - به دولت اختیار داده می‌شود در هر یک از مناطق مرزی که ایجاد بازارچه مرزی را مفید تشخیص می‌دهد با رعایت اولویت نظیر استعداد محلی، ضرورت اشتغال و توسعه روابط تجاری با کشور همسایه نسبت به ایجاد آن اقدام نماید.

مواد ۱۵ الی ۲۲ آیین نامه اجرایی آن به شرح ذیل می‌باشد.

ماده ۱۵ - اهالی نقاط جمعیتی متصل به مرزهای جنوب و جنوب شرقی کشور که در این نقاط ساکن هستند با دریافت کارت مبادلات مرزی مشمول تسهیلات مبادلات مرزی خواهند بود.

تبصره ۱- نقاط جمعیتی موضوع این ماده به نحوی که حداکثر (۱۲۰۰۰۰۰) نفر مشمول تسهیلات مبادلات مرزی شوند، توسط وزارت کشور تعیین و به گمرک اعلام می‌گردد.

تبصره ۲- کارت مبادلات مرزی توسط اداره بازرگانی محل و در صورت نبودن آن بخشداری محل در اسفندماه هر سال تا پایان فروردین ماه سال بعد به نام سرپرست خانوار صادر می‌گردد و به مدت یک سال اعتبار دارد. تمدید کارت‌های مبادلات مرزی برای سال‌های بعد موکول به انجام تشریفات مقرر در این ماده می‌باشد.

تبصره ۳- نوزادان خانواده‌های دارنده کارت مبادلات مرزی در صورتی که عضو ششم به بعد خانواده باشند، مشمول تسهیلات مبادلات مرزی نخواهند بود.

ماده ۱۶- دارندگان کارت مبادلات مرزی می‌توانند با تحویل کارت خود به شرکت تعاونی مرزنشینان محل، در آن عضو شوند. شرکت تعاونی پس از دریافت کارت، مهر خود را در محل مخصوص روی کارت خواهد زد. شرکت مذکور فهرستی از کارت‌هایی را که دریافت و مهر نموده تهیه کرده و به تأیید اداره بازرگانی یا بخشداری محل می‌رساند. شرکت تعاونی می‌تواند با ارائه فهرست مذکور به میزان مجموع سهمیه اعضای خود در چهارچوب مقررات مربوط اقدام به مبادله مرزی نماید. خانواده‌هایی که کارت آنها توسط تعاونی مهر نشده و مایل به عضویت در تعاونی نیستند یا تعاونی در محل آنان تشکیل نگردیده است می‌توانند با ارائه کارت خود بدون حق توکیل در حد سهمیه تعیین شده مبادله مرزی نمایند.

تبصره - شرکت‌های تعاونی مرزنشینان می‌توانند همانند سایر اشخاص حقوقی، خارج از مقررات مربوط به مبادلات مرزی در چهارچوب مقررات عمومی صادرات و واردات اقدام به صادرات و واردات کالا نمایند.

ماده ۱۷- دارندگان کارت مبادلات مرزی یا شرکت تعاونی آنان مجازند کلیه کالاهایی را که صدور آنها مجاز است یا با صادرات آنها موافقت کلی شده است با رعایت سایر مقررات صادر کرده و در مقابل، در حد سقف ارزشی یک میلیون (۱۰۰۰۰۰۰) ریال در سال برای هر نفر بدون اخذ مجوزهای مقرر در جداول مقررات صادرات و واردات طبق فهرست زیر اقدام به واردات کالاهای مورد نیاز خود بنمایند.

الف) فهرست کالاهای قابل ورود توسط دارندگان کارت مبادلات مرزی یا تعاونی‌های مرزنشینان و میزان معافیت گمرکی آنها.

- ۱- برنج خوراکی ۵۰ کیلوگرم برای هر نفر در سال با معافیت کامل حقوق گمرکی و سود بازرگانی.
- ۲- روغن نباتی خوراکی (جامد و مایع) با رعایت تاریخ مصرف و استاندارد مربوط، ۱۵ کیلوگرم برای هر نفر در سال با معافیت ۵۰٪ حقوق گمرکی و سود بازرگانی.
- ۳- چای سیاه ۲ کیلوگرم برای هر نفر در سال با معافیت کامل حقوق گمرکی و سود بازرگانی.
- ۴- قند و شکر جمعاً ۲۰ کیلوگرم برای هر نفر در سال با معافیت ۵۰٪ حقوق گمرکی و سود بازرگانی.
- ۵- تمر هندی ۵ کیلوگرم برای هر نفر در سال فقط برای نقاط ساحلی مشمول، با معافیت ۵۰٪ حقوق گمرکی و سود بازرگانی.
- ۶- ادویه (شامل زردچوبه، فلفل سیاه، زنجبیل، هل، میخک و دارچین) - جمعاً ۳ کیلوگرم برای هر نفر در سال با معافیت ۵۰٪ حقوق گمرکی و سود بازرگانی.
- ۷- چرخ خیاطی خانگی دستی یا صنعتی کامل - یک دستگاه برای هر ۵ نفر در سال با معافیت ۵۰٪ حقوق گمرکی و سود بازرگانی.
- ۸- فلاسک چای یک دستگاه برای هر ۵ نفر در سال با معافیت ۳۰٪ حقوق گمرکی و سود بازرگانی.
- ۹- شیشه فلاسک چای یک عدد برای هر ۵ نفر در سال با معافیت ۳۰٪ حقوق گمرکی و سود بازرگانی.
- ۱۰- فانوس بادی یک عدد برای هر ۵ نفر در سال با معافیت ۵۰٪ حقوق گمرکی و سود بازرگانی.
- ۱۱- چوب چهارتراش فقط برای نقاط ساحلی مشمول - بدون محدودیت.
- ۱۲- چوب ساج برای لنج‌سازی بدون محدودیت.
- ۱۳- موتور برای قایق و لنج‌باری و صیادی با قطعات منفصله آن - بدون محدودیت.
- ۱۴- میخ مخصوص لنج‌سازی بدون محدودیت.
- ۱۵- دستگاه و ابزار نجاری برای لنج‌سازی یا قطعات منفصله آن - بدون محدودیت.

۱۶- روغن سیفه برای مصرف در لنج بدون محدودیت.

۱۷- سیم گرگور برای ساخت قفس صید ماهی - بدون محدودیت.

۱۸- لاستیک رویی و تویی برای وسایل نقلیه - یک حلقه تویی و یک حلقه رویی برای هر نفر در سال.

۱۹- قلاب ماهیگیری به میزان مصرف سالانه افرادی که به کار صید ماهی اشتغال دارند با رعایت ضوابط شیلات.

۲۰- موتور ژنراتور برق تا ۲۰ کیلووات برق - یک دستگاه برای هر ۲۰ نفر در سال با معافیت ۲۵٪ حقوق

گمرکی و سود بازرگانی.

۲۱- کمپرسور یخچال و کولر - یک دستگاه برای هر ۱۰ نفر در سال با معافیت ۳۰٪ حقوق گمرکی و سود

بازرگانی.

۲۲- قطعات یدکی ماشین آلات کشاورزی - بدون محدودیت.

۲۳- کولر گازی برای هر خانوار یک عدد.

#### ب) شرایط ورود.

۱- ساخت یا محصول کشورهای ممنوع‌المعامله نباشد.

۲- مجوزهای مربوط به بهداشت انسانی، حیوانی نباتی و استاندارد (در چهارچوب مقررات مربوط) و گواهی

سازمان انرژی اتمی ایران (در چهارچوب دستورالعمل مورد تفاهم این سازمان با وزارت تعاون که به گمرک اعلام می‌گردد) اخذ شود.

تبصره - هرگونه تغییر در جهت افزایش یا کاهش اقلام فهرست موضوع این ماده و میزان معافیت گمرکی آنها

با تصویب هیأت وزیران صورت خواهد گرفت.

ماده ۱۸ - کالاهای مورد نیاز خانواده‌های ملوانان : استفاده از مزایای موضوع ماده ۱۰ قانون توسط کارکنان

و ملوانان شناورها که بین سواحل جمهوری اسلامی ایران و سایر کشورها تردد می‌کنند منوط به داشتن کارت

شناسایی معتبر از سازمان بنادر و کشتیرانی است. کارکنان و ملوانانی که کارت مذکور را داشته باشند، از مزایای

شرکت‌های تعاونی مرزنشینان یا خانواده‌های مرزنشین برخوردار می‌باشند و می‌توانند به تعداد افراد تحت تکفل

خود کالاهای قابل ورود شرکت‌ها یا خانواده‌های مذکور را با رعایت شرایط مقرر و با استفاده از تسهیلات

پیش‌بینی شده وارد و ترخیص نمایند.

ماده ۱۹- افراد ساکن بخش‌های مرزی کشور که سه سال مستمر در این مناطق سکونت داشته و دارای اهلیت مندرج در ماده ۲۱۱ قانون مدنی برای خرید و فروش کالا می‌باشند می‌توانند با دریافت کارت پیمه‌وری به نام خود، نسبت به مبادلات مرزی در چهارچوب مقررات ماده ۲۱ اقدام نمایند.

تبصره - کارت پیمه‌وری توسط اداره بازرگانی محل صادر می‌گردد و دارای یک سال اعتبار از تاریخ صدور، می‌باشد.

ماده ۲۰- دارندگان کارت پیمه‌وری می‌توانند بدون حق توکیل، ظرف یک سال اعتبار کارت خود، کالاهایی را که صادرات آنها مجاز یا با صادرات آنها موافقت کلی شده است، با رعایت مقررات مربوط به کشور یا کشورهای مقابل محل سکونت خود صادر کرده و در مقابل کالاهای صادر شده، کالاهای مجاز یا مشروط مورد نیاز خود را که فهرست آن توسط وزارت بازرگانی تهیه و اعلام می‌گردد، با کسب مجوزهای مربوط در جداول مقررات صادرات و واردات و پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی مربوط، از کشورهای مذکور و مناطق آزاد تجاری و صنعتی یا مناطق ویژه حراست شده گمرکی وارد ترخیص نمایند.

ماده ۲۱- کارگران و ایرانیان شاغل در خارج کشور که دارای کارنامه شغلی از وابسته کار جمهوری اسلامی ایران در کشور متوقف فیه یا وزارت کار و امور اجتماعی هستند، مجازند سالانه جمعاً تا سقف ارزشی (۲۰/۰۰۰/۰۰۰) بیست میلیون ریال ماشین‌آلات صنعتی، ابزار آلات و مواد اولیه به استثنای اقلام موضوع فهرست زیر را با کسب مجوز وابسته کار یا وزارت کار و امور اجتماعی و بدون انتقال ارز از طریق مناطق آزاد تجاری - صنعتی یا مناطق ویژه حراست شده گمرکی و با استفاده از ۴۰٪ معافیت سود بازرگانی در مورد ماشین‌آلات و ابزار و ۲۰٪ معافیت سود بازرگانی در مورد مواد اولیه، بدون ارائه کارت بازرگانی و بدون اخذ مجوزهای مقرر در جداول مقررات صادرات و واردات با رعایت سایر مقررات مربوط از گمرک ترخیص نمایند. باری ترخیص، ارائه کارنامه شغلی و مجوز وابسته کار یا وزارت کار و امور اجتماعی کافی است و حضور دارنده کارنامه شغلی الزامی نمی‌باشد.

تبصره ۱- کارگران و ایرانیان شاغل در خارج کشور که مشمول این ماده می‌باشند می‌توانند عاملیت واردات کالا را به تعاونی کارگران شاغل در خارج کشور یا در صورت نبودن تعاونی به اشخاص دیگر واگذار کنند.

تبصره ۲- واردات کالا توسط کارگران یاد شده و ایرانیان شاغل در خارج کشور از سایر مبادی ورودی کالا و یا مازاد بر سقف مندرج در این ماده مطابق مقررات عمومی کشور خواهد بود.

ماشین‌آلات، ابزارآلات و مواد اولیه که ورود آنها توسط کارگران و ایرانیان شاغل در خارج از کشور غیر مجاز است.

- ۱- دستگاه چاپ ملخی.
- ۲- دستگاه چاپ روی نایلون.
- ۳- دستگاه بستنی یخی اتوماتیک.
- ۴- دستگاه چاپ طلاکوب صحافی.
- ۵- ماشین بالانس تعمیرگاهی.
- ۶- مولتی تیلر.
- ۷- روتوتیلر.
- ۸- مبدل‌های حرارتی.
- ۹- چرخ خیاطی برقی خانگی.
- ۱۰- ماشین ساخت درب چوبی.
- ۱۱- ماشین‌های خراطی چوب.
- ۱۲- مینی لودر.
- ۱۳- کانال کن.
- ۱۴- انواع دیگ‌های بخار، دیگ‌های چدنی، مبدل‌های حرارتی و غیره.
- ۱۵- خشک‌کن‌های غلات و علوفه و سبزیجات (ثابت و متحرک).
- ۱۶- ماشین‌آلات کشتار دام طیور و سردخانه.
- ۱۷- ماشین‌آلات و تجهیزات تولید خوراک دام و طیور.
- ۱۸- ماشین‌آلات و تجهیزات جوجه‌کشی.
- ۱۹- ماشین‌آلات برداشت علوفه نظیر چاپر، بیلر، موور.
- ۲۰- چاپر خودرو علوفه.
- ۲۱- شیکر و سورتینگ و بسته بندی میوه.
- ۲۲- انواع ماشین‌آلات تبدیل و پروسس.
- ۲۳- انواع موتور پمپ و الکتروپمپ.



- ۲۴- انواع کمپرسور باد و پمپ‌های خلاء.
- ۲۵- انواع پمپ‌ها.
- ۲۶- انواع سختی سنج.
- ۲۷- انواع اتوکلاوها.
- ۲۸- انواع پرس‌های ضربه‌ای، هیدرولیکی، قیچی، گیوتین.
- ۲۹- پرس بریک، لوله و آرماتور خم کن و آرماتوربر.
- ۳۰- ماشین‌آلات تولید چرم.
- ۳۱- ماشین‌های سندپلاست و شات پلاست.
- ۳۲- ماشین‌آلات تولید سوسیس و کالباس.
- ۳۳- انواع لیاستشویی‌های صنعتی.
- ۳۴- دستگاه شیرینگ رپ.
- ۳۵- الکتروموتورهای سه فاز با ۳۰ اسب.
- ۳۶- دستگاه‌های رنگری پارچه و نخ.
- ۳۷- دستگاه‌های تولید فرش ماشینی.
- ۳۸- ماشین‌های بافندگی پارچه بجز Water jet , Air jet
- ۳۹- انواع الکتروموتور گیربکس دور ثابت و متغیر و حلزونی.
- ۴۰- انواع جرثقیل‌های پشت کامیونی.
- ۴۱- انواع بالابرهای صنعتی و ساختمانی و آسانسورها.
- ۴۲- جرثقیل‌های موبیل کمتر از ۳۰ تن.
- ۴۳- ماشین‌آلات بوجاری آرد و غلات.
- ۴۴- کمپرسورهای فریونی.
- ۴۵- ماشین‌های سنگبری.
- ۴۶- انواع بذرکار و ردیف کار.
- ۴۷- ریگ و روتیواتور و کلتیواتور
- ۴۸- انواع سم‌پاش (پشتی موتوری، فرغونی، زنبه‌ای، پشتی تراکتوری).
- ۴۹- «فاروئر».
- ۵۰- کاشت و برداشت سیب‌زمینی.
- ۵۱- ماشین‌های عمل‌آوری پسته.
- ۵۲- مرزکش.

- ۵۳- انواع تریلر.
- ۵۴- شعله افکن.
- ۵۵- انواع دیسک‌ها
- ۵۶- لولر.
- ۵۷- مته چاله کن.
- ۵۸- انواع خرمنکوب.
- ۵۹- سفید کن برنج.
- ۶۰- انواع تراش انیورسال.
- ۶۱- صفحه تراش کورس‌دار.
- ۶۲- اره لنگ.
- ۶۳- انواع فرز انیورسال افقی - عمودی..
- ۶۴- دریل رادیال.
- ۶۵- دریل ستونی.
- ۶۶- سنگ سمباده رومیزی و ماشین‌آلات سنگ تخت و سنگ گرد.
- ۶۷- آچار تخت و آچار رینگ.
- ۶۸- انواع انبردست، دم باریک، فازمتر، پیچ گوشتی، انبرکلاغی، آچار فرانسه.
- ۶۹- انواع شیرآلات و اتصالات.
- ۷۰- انواع لیفتراک غیربرقی.
- ۷۱- انواع دستگاه‌های تزریق پلاستیک.
- ۷۲- انواع الکتروموتورهای تک فاز تا چهار کیلووات.
- ۷۳- انواع تراکتور بین ۵۰ تا ۱۰۰ قوه اسب.
- ۷۴- گاواهن اعم از یک طرفه و دو طرفه.
- ۷۵- مواد پرتوزا و یونزا.
- ماده ۲۲. بازارچه مرزی محوطه‌ای است محصور، واقع در نقطه صفر مرزی و در جوار گمرکات مجاز به انجام تشریفات ترخیص کالا یا مکان‌هایی که طبق تفاهم نامه‌های منعقد شده بین جمهوری اسلامی ایران و کشورهای همجوار تعیین می‌شود. اهالی دو طرف مرز می‌توانند تولیدات و محصولات کشور را با رعایت مقررات صادرات و واردات برای داد و ستد در این بازارچه‌ها عرضه نمایند.

تبصره ۱- استقرار گمرک در درب ورود و خروج بازارچه ضروری است و اعمال مقررات صادرات و واردات و نظارت بر رعایت آن در بازارچه، بر عهده گمرک می‌باشد.

تبصره ۲- تأسیس بازارچه مرزی ضمن رعایت اولویت‌های مقرر در قانون باید مسبوق به تفاهم‌نامه‌های منعقد شده دو جانبه با کشورهای همجوار باشد و پس از تصویب کمیسیون اقتصاد هیأت دولت صورت گیرد.

تبصره ۳- فهرست کالاهای قابل دادوستد در بازارچه و میزان ارزشی آنها را وزارت بازرگانی با در نظر گرفتن امکانات و نیازمندی‌های استان‌های مرزی و تفاهمات به عمل آمده با کشور مقابل و مقررات صادرات و واردات کشور، تهیه و اعلام می‌نماید.

تبصره ۴- ورود و خروج کالا به بازارچه‌ها منوط به رعایت کلیه قوانین و شرایط مقرر برای ورود و صدور کالا است و کالاهای وارداتی به کشور از طریق بازارچه‌ها مشمول تخفیف یا معافیت حقوق گمرکی و سود بازرگانی نمی‌باشند مگر این که تخفیف یا معافیت به اعتبار وارد کننده یا نوع کالا تعلق گیرد.

دامنه شرایط پوششی در قالب عناصر و متغیرهای قانونی، که به برخی از برجسته‌ترین شاخص‌های آن اشاره شد، به گستردگی موضوع مبادلات گریزنده از نظارت قانون منجر و به وسعت آن دامن می‌زند. طبیعی است که در یک شرایط این چنین گسترده‌ای، امکانات بالفعل و بالقوه موجود، قادر به کنترل و نظارت نبوده و در ایده‌آل‌ترین شرایط نظارتی نیز، به دلیل استتار ماهیت عمل، در جمع‌آوری دلایل، قاصر خواهند بود.

از جمله قوانین پوشش آورنده، تجزیه بها و قیمت کالاهای واجد شرایط حکم قاچاق، به فقره‌های ریزتر و خردتر به منظور خروج آن حجم، از شمول قانون مربوطه است.

به عنوان مثال، مطابق این روش، حجم مشمول بهاء دویست میلیون ریال به فقره‌های خرد قابل معافیت تجزیه شده و در پوشش، چندین نفر، گزارش می‌گردد.

پوشش فوق، سبب می‌شود تا محموله از مجموعه‌ی قرار گرفته در شمول قانون خارج شود و به این ترتیب از جزای مقرر در قانون، معافیت می‌یابد.

ماده قانونی مورد نظر و بندهای آن به شرح ذیل می‌باشد :

ماده ۲ و بندهای الف و ب قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز مصوب ۷۴/۲/۱۲<sup>۱</sup>.

ماده ۲ - «به منظور تسریع در رسیدگی و تعیین تکلیف قطعی پرونده‌های مربوط به کشفیات قاچاق اعم از کالا و ارز، اداره‌های مأمور وصول درآمدهای دولت یا سازمان‌هایی که به موجب قانون مبارزه با قاچاق، شاکی

محسوب می‌شوند، در صورت احراز کالا و یا ارزش قاچاق مکلف‌اند، حداکثر ظرف ۵ روز نسبت به تکمیل پرونده اقدام و بر اساس جرایم و مجازات‌های مقرر در قوانین مربوط و این قانون به ترتیب ذیل عمل نمایند :

الف) در مواردی که بهای کالا و ارزش موضوع قاچاق معادل ده میلیون ریال یا کمتر باشد، ادارات و سازمان‌های ذیربط به ترتیبی که در آیین‌نامه اجرایی این قانون تعیین خواهد شد فقط به ضبط کالا و ارزش به نفع دولت اکتفا می‌کنند.

ب) در مواردی که بهای کالا و ارزش قاچاق از ده میلیون ریال تجاوز کند چنانچه متهم در مرحله اداری حاضر به پرداخت جریمه باشد با احتساب دو برابر بهای آن به عنوان جزای نقدی نسبت به وصول جریمه و ضبط کالا و ارزش به ترتیبی که در آیین‌نامه اجرایی این قانون خواهد آمد اقدام و از تعقیب کیفری متهم از حیث عمل قاچاق و شکایت علیه وی صرف نظر می‌شود.

کلیه متخلفین مذکور در بندهای الف و ب در صورت اعتراض می‌توانند حداکثر ظرف مدت دو ماه به مراجع صالح قضایی شکایت نمایند. در صورت برائت اصل کالا یا قیمت آن به نرخ روز صدور حکم و معادل ریالی ارزش به نرخ رسمی و جزای پرداختی مسترد می‌گردد. در هر حال اعتراض صاحبان کالا و ارزش قاچاق مانع از عملیات اجرایی نسبت به ضبط و اخذ جریمه و فروش و واریز وجوه و سایر اقدامات نخواهد بود.

در این قسمت به لحاظ آشنایی با مفاد قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۲۹ اسفند ۱۳۱۲ مشتمل بر فصول و مواد مربوطه ذیل، مذکور می‌گردد.

- فصل اول - مقررات عمومی از باب اول قاچاق اموال موضوع عایدات دولت.
- فصل پنجم - قاچاق گمرکی از باب اول قاچاق اموال موضوع عایدات دولت.
- فصل سوم - قاچاق طلا و نقره از باب دوم - اشیاء ممنوع‌الصدور و ممنوع‌الورود.
- باب سوم - مقررات مختلفه.
- مواد ۲۶ الی ۳۸۷ در ارتباط با قاچاق و تخلفات گمرکی.
- قانون اصلاحی بعضی از مواد قانون مجازات مرتکبین قاچاق و الحاق چند ماده و تبصره به قانون مزبور

## قانون مجازات مرتکبین قاچاق

مصوبه ۲۹ اسفند ماه ۱۳۱۲

### باب اول - قاچاق اموال موضوع عایدات دولت

#### مقررات عمومی

ماده ۱ - هر کس در مورد مالی که موضوع عایدات دولت است یا مشتقات آن مرتکب قاچاق شود اعم از این که عایدات مزبوره بر طبق قانون مخصوصی تصویب و یا در ضمن بودجه کل مملکتی صریحاً منظور و تصویب شده باشد علاوه بر رد مال و در صورت نبودن عین مال رد قیمت آن به تأدیه دو برابر عایداتی که برای دولت مقرر بوده به حبس تأدیبی از سه ماه تا دو سال محکوم خواهد شد.

ماده ۲ - شروع به جرم قاچاق علاوه بر ضبط مال و نصف جزای نقدی فوق موجب محکومیت به دو ماه تا یکسال حبس تأدیبی خواهد بود.

ماده ۳ - هر گاه دو یا چند نفر مشترکاً مرتکب جرم قاچاق شوند علاوه بر ضبط عین مال هر یک از آنها به مجازات حبس مقرر در ماده اول و مجموع آنها متضامناً به جریمه‌ای که معادل دو برابر عایدات مقرر برای دولت باشد محکوم خواهند شد مجازات هر یک از معاونین نصف جزای نقدی مرتکب اصلی و حبس از ۳ ماه تا یکسال است.

ماده ۴ - واحد موضوع قاچاق در مواردی که به موجب قوانین مربوطه معین نشده باشد طبق نظامنامه از طرف وزارت مالیه معین خواهد شد و جریمه مقرر در ماده یک عبارت از دو برابر عایدی است که از قاچاق هر واحد یا اجزاء هر واحد برای دولت مقرر است و در صورت میزان جریمه برای اولین واحد موضوع قاچاق یا اجزاء آن کمتر از پنجاه ریال نخواهد بود.

تبصره - در مشتقات از مال موضوع قاچاق دو برابر عایدی دولت متناسب با میزان واحد اصلی است که در آن مشتقات از مال موضوع قاچاق موجود می‌باشد و به موجب نظامنامه وزارت مالیه معین خواهد گردید.

ماده ۵ - هر گاه مال موضوع عایدات دولت و یا اشیاء ممنوع‌الورود یا ممنوع‌الصدور به توسط مکاری یا اتومبیل و یا سایر وسائط نقلیه یا به وسایل دیگری نقل شود و حامل نتواند ارسال کننده یا کسی را که محمولات

باید به او تسلیم شود تعیین و اثبات کند علاوه بر ضبط مال باید شخصاً از عهده جزای نقدی مقرر در ماده اول این قانون برآیند.

ماده ۶ - مأمورین وصول عایدات دولت می‌توانند با تصویب رئیس ایالتی یا ولایتی با کسی که در صورت نبودن عین مال قیمت آن را پرداخت و از تعقیب جزائی معاف شود مشروط بر این که اولاً این ارفاق بیش از یک مرتبه نسبت به یک نفر به عمل نیاید و ثانیاً مرتکب قاچاق سابقه محکومیت به علت قاچاق نداشته باشد. به اداره گمرک نیز اختیار ارفاق داده می‌شود و عمل به آن اختیار مشروط به دو شرط فوق‌الذکر خواهد بود.

ماده ۷- در هر مورد که مرتکبین قاچاق یا مرتکبین اعمالی که در حکم قاچاق است جریمه مقرر در این قانون را نپردازند به تقاضای ادارات و مأمورین وصول عایدات دولت توقیف می‌شوند و مادام که تأدیه جریمه را با موافقت اداره مربوطه تأمین ننموده و یا حکم قطعی بر برائت آنها صادر نشده است در توقیف خواهند بود لیکن مدت توقیف آنها نباید در مقابل هر ده ریال بدهی بیش از یک روز باشد و در هر حال از دو سال تجاوز نخواهد کرد افلاس مرتکب مانع از توقیف نخواهد شد قرار توقیف اشخاص مذکوره فوق را مستنطق مربوطه به ادارات و مؤسسات وصول عایدات که وزارت عدلیه از میان مستخدمین دولت معین می‌کند صادر می‌نماید در صورت نبودن مستنطق مزبور قرار توقیف از طرف مستنطق مأمور در نزد محکمه حوزه وقوع یا حوزه کشف و یا حوزه دستگیری متهم صادر می‌شود ولی در این صورت تحقیقات مستنطق خارج از نوبت به عمل خواهد آمد. قرارهای مزبور قابل استیناف و تمیز نیست لیکن شخص توقیف شده می‌تواند مطابق ماده ۸ به محکمه عدلیه مراجعه نماید حکام و مأمورین نظمیه و امنیه مکلف می‌باشند که به تقاضای ادارات و مأمورین وصول عایدات دولت قرارهای مذکور را فوراً به موقع اجراء گذارند. مواردی را که اداره و یا مأمور وصول عایدات می‌تواند از قرارهای مستنطق شکایت نماید و همچنین موعد و مرجع شکایت مزبور و طرز رسیدگی به آن را وزارتین مالیه و عدلیه با موافقت یکدیگر به موجب نظامنامه معین خواهند کرد.

تبصره - در مورد شروع به جرم قاچاق متهم حق دارد قبل از پرداخت جریمه به محکمه رجوع کند و مادام که حکم به مجرمیت صادر نشده مال موضوع دعوی قاچاق توقیف خواهد بود.

ماده ۸- کسی که جریمه از او گرفته شده یا برای وصول جریمه توقیف شده است می‌تواند در صورتی که منکر ارتکاب قاچاق باشد تا ده روز پس از پرداخت جریمه یا ده روز پس از تاریخ توقیف با رعایت مسافت قانونی

به محاکمه عدلیه مراجعه نماید در این صورت اداره مأمور وصول عایدات دوسیه امر را به محکمه فرستاده و در صورتی که به موجب حکم قطعی مجرم نبودن شاکی ثابت شد جریمه مأخوذه مسترد خواهد شد و هرگاه ارتکاب شاکی به جرم قاچاق ثابت شد محکمه او را به مجازات حبس مقرره برای مجرمین قاچاق و صدی سی علاوه از جریمه مقرره محکوم خواهد کرد.

تبصره ۱- مرتکبینی که به تأدیه و جریمه نقدی قادر نباشند علاوه بر حبس مقرره در این قانون در مقابل هر ده ریال جریمه یک روز حبس خواهند شد ولی مدت حبس بابت جریمه با احتساب مدت توقیف نباید از پنج سال تجاوز نماید.

تبصره ۲- شاکی تا حکم استینافی در باره او صادر نشده در توقیف خواهد ماند.

تبصره ۳- ادارات مأمور وصول عایدات مکلفند به کسی که برای اخذ جریمه توقیف می‌شود کتباً ابلاغ کنند که در صورت انکار ارتکاب تا ده روز با رعایت مسافت قانونی بتواند به محاکم عدلیه مراجعه کند والا حق شکایت او ساقط خواهد شد.

ماده ۹- در دعاوی راجع به قاچاق ادارات مربوطه وزارت مالیه و یا نمایندگان آنها حق تقاضای استیناف و تمیز از کلیه قرارها و احکامی که مطابق قانون قابل استیناف و یا قابل تمیز است خواهند داشت.

ماده ۱۰- جریمه را که مطابق قانون باید مرتکب بپردازد چه قبل از توقیف در صورت رضایت مرتکب به تأدیه آن و چه بعد از توقیف مرتکب ادارات مأمور وصول عایدات مستقیماً وصول خواهند کرد و در غیر موارد ارفاق مذکوره در ماده ششم در صورتی که میزان جریمه از هزار ریال تجاوز نماید دوسیه را برای تعیین مجازات حبس به پارکه بدایت محل می‌فرستند.

ماده ۱۱- مقررات فوق شامل قاچاق رسومات انحصارات دولتی گمرک و سایر اموال موضوع عایدات دولت خواهد بود.

فصل دوم - وظایف و اختیارات مأمورین کشف و تعقیب قاچاق و پاداش کاشفین و غیره

ماده ۱۲- هر یک از مأمورین وصول عایدات دولت می‌تواند برای کشف قاچاق و توقیف جنس در امکانه مظنونه تفتیش نمایند. تفتیش در منازل اشخاص باید به وسیله مأمورین مخصوصی که از طرف وزارت مالیه برای این امر مجاز می‌باشند و با حضور نماینده پارکه و یا نماینده او یا کمیسر پلیس محل یا نماینده او و یا

کدخدای محل به عمل آید. تفتیش در منازل اشخاص بعد از غروب تا طلوع آفتاب ممنوع است و تفتیش در امکانه مظنونه و منزلی که طرف سوءظن است باید با حضور صاحبان امکانه و منازل به عمل آید و در صورت عدم حضور آنها با حضور لااقل دو نفر شاهد.

ماده ۱۳- در موقع کشف قاچاق مأمورین کشف مکلفاند اشیاء قاچاقی را توقیف و صورت مجلس با حضور شهود و مطلعین اگر باشد تنظیم کرده امضاء نموده و به امضاء حاضرین برسانند.

ماده ۱۴- هرگاه نسبت به عدل مالالتجاره یا بسته یا صندوقی ظن قاچاق حاصل شود مأمورین رسمی کشف می‌توانند آن را مهر نمایند تا در مقصد با حضور مأمورین مربوطه از او معاینه شود مگر آن که صاحب یا حامل مال تفتیش آن را در همان محل تقاضا کند در صورتی که بسته یا صندوق یا مهر شد باید این نکته در صورت مجلس قید گردد.

تبصره - هر کس عمداً مهر فوق‌الذکر را بشکند یا محو نماید و به طور کلی هر کس مهر مأمورین وصول عایدات را که بر طبق نظامنامه‌های مصوب هیئت دولت یا وزارت مالیه استعمال شده عمداً بشکند یا محو نماید به حبس از دو ماه تا یک سال و به جزای نقدی از صد ریال تا پنج هزار ریال محکوم خواهد شد.

ماده ۱۵- مأمورین وصول موظفند در مقابل اخذ قیمت مال موضوع قاچاق و جزای نقدی قبض رسید که به میزان وجوه مأخوذه تمبر به آن الصاق شده باشد تسلیم نمایند.

ماده ۱۶- کسانی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم مأمور کشف قاچاق یا تعقیب یا مجازات مرتکبین آن بوده و خود مرتکب قاچاق شده یا شرکت یا معاونت در ارتکاب نمایند و همچنین مأمورین ذی‌ربطی که با علم به ارتکاب قاچاق از تعقیب مرتکبین خودداری نموده یا بر خلاف شرائط مقرر در ماده ششم ارفاق نمایند (با رعایت بند ۴ قانون متمم قانون دیوان جزای عمال دولت مصوب ۳۰ آبان ماه ۱۳۰۸) در حکم مختلس و به مجازات مقرر برای مختلسین اموال دولتی محکوم خواهند شد مگر آن که عمل مرتکب به موجب قانون دیگری مستلزم مجازات شدیدتری باشد که در این صورت به مجازات اشد محکوم می‌گردند.

ماده ۱۷- مأمورینی که بر خلاف واقع کسی را متهم به ارتکاب جرم قاچاق کرده و موجب مزاحمت شده باشند پس از ثبوت به جبران خسارتی که بر اشخاص وارد آورده‌اند به انفصال موقت یا دائم از خدمات دولتی محکوم خواهند شد مگر آن که به موجب قانون دیگری عمل آنها مستلزم مجازات شدیدتری باشد.



ماده ۱۸- مأمورین وصول عایدات و کشف قاچاق حق دارند در مواردی که دوائر دولتی تعطیل و یا دست‌رسی به آنها نباشد برای جلوگیری از فرار اشخاصی که مال قاچاق نزد آنها کشف جرائم اشخاص مزبور را به آنها تسلیم نمایند و هر گاه در مدت بیست و چهار ساعت بعد از افتتاح دوائر مربوطه در توقیف نگه‌دارند مطابق ماده (۱۹۳) قانون مجازات عمومی مجازات می‌شوند.

ماده ۱۹- وزارت مالیه مجاز است به کاشفین و مخبرین و همچنین به مأمورین انتظامی که در کشف قاچاق و ضبط جنس دخالت داشته‌اند تا میزان صدی پنجاه از حاصل غیرخالص جرائم وصولی و تا میزان صدی ۵۰ از قیمت اجناس ضبط شده مطابق مقررات نظامنامه وزارت مالیه بپردازند.

تبصره - قیمت اجناس انحصاری قاچاق بعد از وضع حقوقی انحصار و گمرک و غیره تقسیم می‌شود.

### قاچاق گمرکی

ماده ۳۴- به جز در مورد قاچاق اجناس ممنوع‌الورود و ممنوع‌الصدور که مجازات خاصی در این قانون برای آنها وضع شده نسبت به قاچاق اجناسی که حقوق و عوارض آنها توسط اداره گمرکات در موقع ورود و خروج اخذ و وصول می‌شود اعم از این که مقررات قوانین انحصار تجارت خارجی را رعایت نموده باشند یا نه مقررات فصل اول این قانون مجری خواهد شد.

تبصره - راجع به سایر تخلفات از مقررات نظامنامه گمرکی کمافی‌السابق مطابق نظامنامه گمرکی اقدام و عمل خواهد شد.

ماده ۳۵- مال‌التجاره و وسائل نقلیه که به عنوان ترانزیت وارد مملکت شده هر گاه در ظرف مدت مقرر (بجز در موارد فرس ماژور) خارج نشود ضبط خواهد شد.

### قاچاق طلا و نقره

ماده ۴۴- اعمال ذیل قاچاق محسوب و علاوه بر ضبط مال یا تأدیه قیمت آن مرتکبین و شرکاء و معاونین به طور تضامن به تأدیه جریمه معادل دو برابر قیمت مال و سه ماه تا سه سال حبس تأدیه محکوم خواهند شد.

۱- صدور طلا به هر صورتی که باشد.

۲- وارد کردن نقره خواه به شکل مسکوک و خواه به اشکال دیگر به استثنای اشیاء نقره زرگری شده مگر بر طبق اجازه دولت.

۳- صدور نقره مسکوک یا شمش مگر با اجازه دولت.

تبصره - هر مسافر تا دویست ریال حق صادر کردن و وارد نمودن نقره مسکوک با خود خواهد داشت.

### مقررات مختلفه

ماده ۴۶- قاچاق اموال موضوع عایدات دولت اعم از خالص یا مخلوط مشمول کلیه مقررات مربوطه به قاچاق اموال موضوع عایدات دولت بوده و جزاء آن همان جزایی است که برای قاچاق جنس خالص مقرر است.

ماده ۴۷- اموال موضوع عایدات دولت دارای باندرل در باره چسب در حکم اموال قاچاق بوده و جزای آن نسبت به دارنده یا الصاق کننده مثل قاچاق اموال بدون باندرل است.

ماده ۴۸- هر گاه باندرل قلب نزد کسی کشف شود دارنده و وارد کننده یا طبع کننده باندرل قلب در حکم مرتکبین جعل اسناد دولتی محسوب و بر طبق قانون مجازات عمومی مجازات می‌شود.

ماده ۴۹- وزارت مالیه در حدود مقررات این قانون نظامنامه‌های لازمه را دائر به طرز اجرای آن و ترتیب تفتیش و جلوگیری از قاچاق و غیره تنظیم و به موقع اجراء می‌گذارد.

ماده ۵۰- این قانون از ۱۵ فروردین ماه ۱۳۱۳ به موقع اجرا گذارده شده و از همان تاریخ قوانین ذیل نسخ می‌شود: قانون منع خروج طلا و نقره از سرحدات مصوب ۲۴ مهر ماه ۱۳۰۵ ماده ۱۲ از قانون انحصار دولتی تریاک مصوب ۲۶ تیرماه ۱۳۰۷ قانون مجازات مرتکبین قاچاق تریاک مصوب ۱۶ مرداد ماه ۱۳۰۷ قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۱۶ اسفند ماه ۱۳۰۷ قانون طرز جلوگیری از قاچاق تریاک مصوب ۳ آذرماه ۱۳۰۸ قانون تفسیر قاچاق اسلحه و اشیاء ممنوع‌الورود و ممنوع‌الصدور مصوب ۲۴ تیر ماه ۱۳۰۹ قانون حق‌السهم کاشفین قاچاق مصوب ۱۳ آبان ماه ۱۳۰۹ تبصره ۱ از ماده واحده قانون راجع به تخفیف باندرول تریاک مصوب ۱۴ اردی‌بهشت ماه ۱۳۱۰ ماده ۴ از قانون مجازات متخلفین از قانون انحصار تجارت مصوب ۱۰ مهرماه ۱۳۱۰ مواد ۳ و ۴ از قانون راجع به آزادی معامله و نرخ اسعار خارجی مصوب ۲۴ بهمن ماه ۱۳۱۰ قانون راجع به اسلحه و مهمات جنگی مصوب ۳ اردی‌بهشت ماه ۱۳۱۱ مواد ۱ و ۲ قانون راجع به قاچاق عوارض بلدی مصوب ۲۰ اردی‌بهشت ماه ۱۳۱۱ قانون اصلاح قانون انحصار دولتی تریاک مصوب ۴ مرداد ماه ۱۳۱۱ و جمله (یا به مقصد نرسد) از قسمت اخیر تبصره ماده ۹ قانون انحصار دخانیات مصوب ۲۶ اسفند ماه ۱۳۱۰ .

## موادی از قانون و آیین‌نامه امور گمرکی

### در ارتباط با قاچاق و تخلفات گمرکی

مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰

در این بخش موادی از قانون و آیین‌نامه امور گمرکی که در ارتباط با قاچاق کالا و تخلفات گمرکی می باشد آورده شده است.

#### الف) موادی از قانون امور گمرکی

ماده ۲۶ - وسایط نقلیه آبی اعم از خالی یا حامل کالا که از خارج وارد آبهای کشور می‌شود باید فقط در اسکله‌های مجاز پهلو بگیرد یا در لنگرگاه‌های مجاز لنگر ببندد و قبل از انجام تشریفات گمرکی نباید کالایی تخلیه یا بارگیری یا از اسکله یا لنگرگاه‌ها خارج شود.

هواپیمایی که از خارج وارد کشور می‌شود باید فقط در فرودگاه مجاز فرود آمده و تشریفات گمرکی مقرر درباره آن انجام شود و مقامات مسئول فرودگاه‌ها حق ندارند قبل از انجام تشریفات گمرکی اجازه پرواز بدهند. وسائط نقلیه زمینی باید از راه‌های مجاز وارد کشور شده و یکسره به اولین گمرک مرزی وارد و تشریفات گمرکی آن انجام شود.

تبصره ۱- اسکله‌ها و لنگرگاه‌ها و فرودگاه‌ها و راه‌های مجاز گمرکی از طرف اداره کل گمرک اعلام می‌شود.

تبصره ۲- تخلف از مقررات این ماده جز در مواردی که قبلاً از گمرک کسب اجازه شده باشد و یا در موارد قهری یا اضطراری که باید ثابت شود، در مورد وسائط نقلیه خالی مستوجب پرداخت جریمه از یک هزار تا پنج هزار ریال طبق آیین‌نامه گمرکی خواهد بود ( تعلق این جریمه مانع اجرای سایر مجازات‌های قانونی نخواهد بود) و در مورد وسائط نقلیه حامل کالا طبق ماده ۲۹ رفتار می‌شود.

**ماده ۲۷ -** تخلفات گمرکی ناشی از اظهار خلاف واقع و یا تسلیم اسناد یا سیاهه نادرست به گمرک (به استثنای اسناد یا سیاهه جعلی که مشمول قوانین مربوط بخود خواهد بود) که منجر به عدم وصول حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هزینه های گمرکی و عوارض به میزان واقعی بشود علاوه از وصول مابه‌التفاوت موجب پرداخت جریمه‌ای است که میزان آن در آیین‌نامه گمرکی تعیین می‌گردد و در هر حال نباید از یک برابر مابه‌التفاوت مبلغ اظهار شده با آنچه واقعاً باید پرداخت شود تجاوز کند و همچنین موارد تعلق جریمه به تخلفات ناشی از اجرای سایر مقررات گمرکی و میزان آن در آیین‌نامه گمرکی تعیین خواهد شد.

**تبصره -** در صورتیکه تخلفات مذکور در این ماده مربوط به نوع جنس بوده و توأم با تسلیم اسناد یا سیاهه نادرست باشد تا یکسال بعد از خروج کالا از گمرک کشف شود ترتیب مطالبه مابه‌التفاوت و جریمه و وصول آن و صدور اجرائیه و نحوه اعتراض و انجام عملیات اجرایی طبق تبصره ۲ ماده ۱۶ خواهد بود.

**ماده ۲۸ -** هر گاه در ضمن کالائی که منظمأً به گمرک وارد گردیده کالائی مشاهده شود که در اظهارنامه اجمالی و فهرست کل بار (مانیفست Manifeste) یا بارنامه وسیله نقلیه ذکری از آن نشده و یا بر عکس کالائی در اظهار نامه اجمالی و فهرست کل بار مانیفست (Manifeste) یا بارنامه ذکر شود که به گمرک تحویل نگردیده و برای توضیح علت اختلاف ظرف شش‌ماه اسناد و مدارک مورد قبول گمرک از طرف مؤسسه حامل کالا ارائه نشود حسب مورد به شرح زیر رفتار خواهد شد :

در مورد اضافه تخلیه به ضبط جنس اضافی اکتفا خواهد شد. در مورد کسر تخلیه مبلغ جریمه برای کالای مجاز عبارت خواهد بود از یک برابر و نیم وجوهی که به ترخیص قطعی کالا تعلق می‌گیرد مشروط بر این که از یک برابر بهای سیف تجاوز نکند و در مورد کالای ممنوع‌الورود یا غیر مجاز جریمه معادل دو برابر بهای سیف کالا خواهد بود.

اگر ظرف مهلت مقرر با توجه به اوضاع و احوال یا ارائه اسناد و مدارک مورد قبول گمرک ثابت گردد که نسبت به اختلاف از ۵ هزار ریال تجاوز نکند و نسبت به کسری برای هر عدل یا بسته ۵۰ ریال که حداکثر از ۲۰ هزار ریال تجاوز نکند جریمه اخذ و اجازه اصلاح اظهار نامه اجمالی را بدهد.

تبصره ۱- در مورد کسری اگر کالا در مدت مقرر به یکی از گمرکات کشور تحویل شود و یا معلوم گردد که کسری در اثر عدم تخلیه ناشی از پارگی عدلها و یا شکستگی صندوق و لفاف و نظایر آن و یا فاسد بودن کالا بوده است از اخذ جریمه صرف نظر می‌شود.

تبصره ۲- مسئول پرداخت جرایم مقرر فوق در مورد مؤسسات حمل و نقل که دارای نمایندگی در ایران هستند نمایندگی‌های مزبور خواهند بود و در مورد وسائل نقلیه که نمایندگی رسمی ندارند اداره گمرک می‌تواند به منظور وصول جرائم احتمالی تأمین لازم اخذ کند.

ماده ۲۹- موارد مشروحه زیر قاچاق گمرکی محسوب می‌شود :

۱- وارد کردن کالا به کشور یا خارج کردن کالا از کشور به ترتیب غیر مجاز مگر آن که کالای مزبور در موقع ورود و یا صدور ممنوع یا غیر مجاز مشروط نبوده و از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض بخشوده باشد.

۲- خارج نکردن وسائط نقلیه و یا کالائی که به عنوان ورود موقت یا ترانزیت خارجی وارد کشور شده به استناد اسناد خلاف واقع مبنی بر خروج وسائط نقلیه و کالا.

۳- بیرون بردن کالای تجارتي از گمرک بدون تسلیم اظهار نامه و پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض خواه عمل در حین خروجی از گمرک یا بعد از خروج کشف شود. هرگاه خارج کننده غیر از صاحب مال یا نماینده قانونی او باشد گمرک عین کالا و در صورت نبودن کالا بهای آن را که از مرتکب گرفته می‌شود پس از دریافت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض مقرر به صاحب کالا مسترد می‌دارد و مرتکب طبق مقررات کیفری تعقیب خواهد شد.

۴- تعویض کالای ترانزیت خارجی یا برداشتن از آن.

۵- اظهار کردن کالای ممنوع‌الورود یا غیر مجاز تحت عنوان کالای مجاز یا مجاز مشروط با نام دیگر.

۶- وجود کالای اظهار نشده ضمن کالای اظهار شده به استثناء مواردی که کالای مزبور از نوع مجاز بوده و مأخذ حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض آن، بیشتر از مأخذ حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض کالای اظهار شده نباشد.

۷- خارج نکردن یا وارد نکردن کالائی که ورود یا صدور قطعی آن ممنوع یا مشروط باشد. ظرف مهلت مقرر از کشور یا به کشور که به عنوان ترانزیت خارجی یا ورود موقت یا کابوتاژ (Cabotage) یا خروج موقت یا مرجوعی اظهار شده باشد جز در مواردی که ثابت شود در عدم خروج یا ورود کالا سوءنیتی نبوده است.

۸- واگذاری کالای معاف مندرج در ماده ۳۷ به هر عنوان بر خلاف مقررات این قانون و یا بدون پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض مربوط.

۹- اظهار کردن کالای مجاز تحت عنوان کالای مجاز دیگری که حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض آن کمتر است با نام دیگر و یا استفاده از اسناد خلاف واقع.

۱۰- بیرون بردن کالا از گمرک با استفاده از شمول معافیت با تسلیم اظهارنامه خلاف یا اسناد خلاف واقع.

بند ۱۱ الحاقی مصوب ۵۸/۱۰/۲۲ :

بند ۱۱ - اظهار خلاف راجع به کمیت و کیفیت کالای صادراتی به نحوی که منجر به خروج غیرقانونی ارز از کشور گردد.

ماده ۳۰- اشخاصی که مرتکب قاچاق شوند اگر دارای کارت بازرگانی باشند در صورت محکومیت علاوه بر مجازاتهای مربوط از عضویت اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و یا شعب آن در شهرستانها به طور موقت یا دائم محروم شده و کارت بازرگانی آنها نیز باطل می‌شود و در صورتی که موضوع به دادگاه ارجاع نشده باشد بنا به پیشنهاد گمرک و تشخیص کمیسیونی مرکب از نمایندگان وزارت اقتصاد و اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و اداره کل گمرک ممکن است به طور موقت یا دائم از عضویت اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران محروم گردند در هر حال این اقدام مانع از تعقیب مرتکب در مراجع قانونی نخواهد بود.

تبصره - محرومیت از عضویت اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران مانع از ترخیص کالائی که طبق مقررات قبل از محرومیت برای آن گشایش اعتبار شده یا حمل گردیده نخواهد بود.

ماده ۳۱- کالائی که ورود آن قانوناً ممنوع یا طبق مقررات صادرات و واردات سالانه غیرمجاز باشد هرگاه برای ورود قطعی یا ترانزیت داخلی با نام و مشخصات کامل و صحیح اظهار شود گمرک باید از ترخیص آن خودداری و به صاحب کالا یا نماینده وی کتباً اخطار کند. که حداکثر ظرف سه ماه با انجام کلیه تشریفات آن کالا

را از کشور خارج کند. در صورتی که کالا را ظرف مدت مزبور از کشور خارج نکند گمرک کالا را ضبط و مراتب را به صاحب آن یا نماینده او ابلاغ خواهد کرد.

صاحب کالا حق دارد از تاریخ ابلاغ ضبط تا دو ماه به دادگاه شهرستان مراجعه کند در غیر این صورت کالا به ملکیت قطعی دولت در خواهد آمد.

تبصره ۱- کالائی که ورود آن قانوناً جرم شناخته شده از شمول این ماده مستثنی و طبق قوانین و مقررات مربوط نسبت به آن عمل خواهد شد.

تبصره ۲- کالائی که طبق مقررات عمومی صادرات و واردات ورود آن غیرمجاز و برای ترانزیت خارجی یا ورود موقت در اظهارنامه ترانزیت داخلی و اسناد ضمیمه آن قید شده باشد مشمول این ماده نخواهد بود.

ماده ۳۲- در مورد کالای موضوع ماده ۳۱ که اشتبهاً به جای کالای مجاز ولی بدون استفاده از اسناد خلاف واقع از گمرک مرخص شده و از تاریخ ترخیص بیش از شش ماه نگذشته باشد به شرح زیر رفتار خواهد شد:

۱- در صورتی که تمام یا قسمتی از کالای ترخیص شده در اختیار صاحب کالا باشد کالا فوری توقیف و پس از رد حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض دریافتی طبق مقررات ماده ۳۱ رفتار خواهد شد.

۲- در صورتی که تمام یا قسمتی از کالای ترخیص شده در اختیار صاحب کالا نباشد مابه‌التفاوت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض مقدار به دست نیامده (در صورت تعلق) دریافت می‌شود.

ماده ۳۳- گمرک می‌تواند در موارد مخصوصی که در آئین نامه گمرکی تعیین می‌شود کالائی را که ضبط شده و به ملکیت قطعی دولت درآمده است معدوم نماید و یا بر اساس مقررات مربوط به فروش کالای متروکه، به فروش برساند و یا با تشخیص وزیر دارائی به طور رایگان به مؤسسات عام‌المنفعه و خیریه تحویل نماید.

ماده ۳۴- در مورد کالای فاسد شدنی و همچنین کالائی که نگهداری آن ایجاد هزینه (غیر از هزینه متعارف انبارداری) می‌کند و همچنین کالائی که از تاریخ ضبط آن ۱۸ ماه گذشته ولی تکلیف نهائی آن از طرف مراجع صلاحیت‌دار معلوم نشده باشد گمرک می‌تواند آن را طبق ماده ۲۵ این قانون به فروش رسانیده حاصل فروش آن را تا تعیین تکلیف نهائی به عنوان سپرده نگاهداری کند مگر آن که مرجع صلاحیت‌دار ادامه نگاهداری عین کالا را تا تعیین تکلیف نهائی لازم بداند.

ماده ۳۵- اشتغال کارکنان گمرک به امر تجارت یا حق‌العمل کاری و هر نوع حرفه دیگر که با انجام وظیفه آنها در گمرک ارتباط داشته باشد ممنوع است. متخلفین به حکم دادگاه اداری محکوم به اخراج از خدمت گمرک خواهند شد.

ماده ۳۶- به تخلفات حق‌العمل کاران از گمرک در مورد مقررات این قانون و آئین‌نامه آن در کمیسیون مذکور در ماده ۳۰ رسیدگی و در صورت ثبوت تخلف کمیسیون رأی به ابطال موقت یا دائم پروانه حق‌العمل کاری متخلف خواهد داد.

تصمیم کمیسیون مانع تعقیب مرتکب در مراجع قانونی صلاحیت‌دار نخواهد بود.

ماده ۳۹ - حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض قطعات و لوازم و موادی که برای مصرف در ساخت یا مونتاژ یا بسته‌بندی اشیاء یا مواد یا دستگاه‌ها وارد می‌گردد در مواردی که مشمول ردیفی از جدول تعرفه شود که مأخذ حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض آن بیشتر از مأخذ حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض شیئی یا ماده یا دستگاه آماده باشد به تشخیص و نظارت وزارت اقتصاد به مأخذ حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض شیئی یا دستگاه آماده مربوط وصول خواهد شد.

در صورتی که این قبیل کالا به مصرف دیگر غیر از مصرف تعیین شده از طرف وزارت اقتصاد برسد عمل قاچاق محسوب می‌شود.

تبصره - به منظور حمایت از صنایع داخلی دولت می‌تواند به پیشنهاد وزارت اقتصاد در حقوق گمرکی مربوط به مواد اولیه و قطعات ماشین‌آلات صنعتی و کشاورزی و دستگاه‌های الکتریک و الکترونیک و وسایل حمل و نقل که کارخانه‌های داخلی به کشور وارد و در آن کارخانه‌ها تکمیل و یا سوار و یا ساخته می‌شود به میزان لازم تخفیف داده و یا به کلی معاف کند.

ماده ۴۰ - کالای مشروحه زیر ممنوع‌الورود می‌باشد :

۱- کالائی که به موجب جدول تعرفه گمرکی یا قوانین خاص ممنوع‌الورود شناخته شده یا بشود.

۲- کالائی که به موجب تصویب نامه‌های متکی به قانون غیر مجاز شناخته شده یا بشود در مدت اعتبار آن

تصویب نامه‌ها.



- ۳- اسلحه جنگی و شکاری از هر قبیل، باروت، چاشنی، فشنگ، گلوله و سایر مهمات جنگی دینامیت و مواد محترقه و منفجره مگر با موافقت وزارت جنگ در هر مورد.
- ۴- مواد مخدر از هر قبیل مگر با موافقت وزارت بهداری در هر مورد.
- ۵- دستگاه مخصوص عکاسی و فیلمبرداری هوایی مگر با موافقت وزارت جنگ در هر مورد.
- ۶- دستگاههای فرستنده از هر نوع و قطعات متعلق به آنها مگر با موافقت وزارت پست و تلگراف و تلفن در هر مورد.
- ۷- صفحه گرامافون و نوار پر شده فیلم و کتاب که به تشخیص وزارت فرهنگ و هنر مخالف نظم عمومی یا شئون ملی یا عفت عمومی و یا مذهب رسمی کشور باشد.
- ۸- مجله، روزنامه، صور، علامات و هر نوع نوشته که به تشخیص وزارت اطلاعات مخالف نظم عمومی یا شئون ملی یا عفت عمومی و یا مذهب رسمی کشور باشد.
- ۹- کالائی که روی خود آنها یا روی لفاف آنها و یا در بارنامه و اسناد مربوط عبارت یا علامتی مخالف نظم عمومی یا شئون ملی یا عفت عمومی و یا مذهب رسمی کشور وجود داشته باشد.
- ۱۰- اسکناسهای خارجی که در کشور مبدأ از جریان قانونی خارج شده است همچنین اسکناس و تمبر و نوار چسب (باندل) تقلبی و ساختگی.
- ۱۱- بلیط بخت آزمائی.
- ۱۲- کالائی که روی خود آنها و یا روی لفاف آنها نشانی یا نام بنگاه یا علامت یا مشخصات دیگری باشد که موجبات اغفال خریدار و مصرف کننده را نسبت به سازنده یا محل ساخت یا خواص یا مشخصات اصلی اجناس نامبرده فراهم کند.
- تبصره - ورود موقت - ترانزیت داخلی - ترانزیت خارجی و عمل انتقال (ترانسپوردمان Transbordement) در مورد اشیاء مذکور در بند ۳ بدون موافقت وزارت جنگ و در مورد اشیاء مذکور در بند ۴ بدون موافقت وزارت بهداری در هر مورد ممنوع است.

## ب) موادی از آئین نامه اجرائی قانون امور گمرکی در ارتباط با

### قاچاق کالا و تخلفات گمرکی مصوب ۱۳۵۱/۱/۲۰

ماده ۲۶۲- توقف وسائط نقلیه خالی اعم از آبی، هوایی، زمینی در لنگرگاهها و فرودگاهها و راههای غیرمجاز همچنین حرکت بدون اجازه آنها مستوجب پرداخت جریمه انتظامی از ۱۰۰۰ تا ۵۰۰۰ ریال با توجه به اوضاع و احوال و به تشخیص رئیس گمرک می باشد مگر این که معلوم گردد این اقدام در اثر علل قهری یا اضطراری (فرس ماژور) بوده است.

تبصره - هر گاه وسائط نقلیه اعم از هوایی، آبی یا زمینی حامل کالا بوده و در فرودگاه یا لنگرگاه یا راه غیرمجاز توقف نموده باشد عمل خلبان، فرمانده کشتی و راننده شروع به قاچاق محسوب و طبق قانون کیفر مرتکبین قاچاق نسبت به آنان رفتار خواهد شد.

ماده ۲۶۳- اقدام به تخلیه و بارگیری هر نوع کالا در نقاط مجاز قبل از انجام تشریفات گمرکی مقرر در فصول اول و دوم و سوم از قسمت دوم این آئین نامه قاچاق می باشد مگر آن که کالا مجاز بوده و از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض بخشوده باشد.

ماده ۲۶۴- در مورد کسر تخلیه کشتی های اقیانوس پیما در صورتی که اسناد و مدارک حاکی از تخلیه کالا در بنادر بین راه و یا عدم حمل کالا از مبداء ارائه نشود گواهی نامه کسری که از طرف مؤسسه کشتیرانی برای صاحب کالا صادر و به موجب آن خسارت قابل پرداخت باشد مدارک قابل قبول به مفهوم ماده ۲۸ قانون امور گمرکی تلقی خواهد شد.

ماده ۲۶۵- هر گاه کسی کالائی را که ورود آن به کشور مجاز و از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض بخشوده است جز از راههای مجاز از سایر راهها بدون کسب اجازه قبلی گمرک وارد نماید عمل او تخلف از مقررات گمرکی محسوب و از متخلف جریمه انتظامی از ۱۰۰۰ تا ۵۰۰۰ ریال بر حسب مورد به تشخیص رئیس گمرک دریافت می شود. در مورد کالای مجاز و بخشوده از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض که مستلزم انجام مقررات خاص می باشد و بدون کسب اجازه قبلی گمرک جز از راههای مجاز از سایر راهها صادر شود نیز به همین نحو عمل می شود.

ماده ۲۶۶ - هر گاه کالای مجاز و وسائط نقلیه که به عنوان ترانزیت خارجی یا ورود موقت اظهار شده است در مهلتی که در پروانه گمرکی تعیین یا تمدید گردیده، از کشور خارج نگردد حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارضی که قبلاً به عنوان سپرده دریافت گردیده با صدور پروانه گمرکی به درآمد قطعی دولت منظور می‌گردد و چنانچه برای کالا و وسائط نقلیه مزبور که از کشور خارج نشده اسناد خلاف واقع مبنی بر خارج کردن آن ارائه شود مورد طبق مفاد بند ۲ ماده ۲۹ قانون امور گمرکی مشمول مقررات قاچاق خواهد بود.

ماده ۲۶۷ - هر گاه در اظهارنامه‌هایی که برای ترخیص کالا تسلیم گمرک می‌شود مشخصات کالا برخلاف واقع اظهار شده باشد ولی این خلاف اظهار متضمن زیان مالی دولت نبوده و کشف آن مستلزم اخذ تفاوت نباشد با اجازه کتبی رئیس گمرک محل اظهارنامه تسلیمی پس از اخذ جریمه انتظامی از یک صد تا یک هزار ریال به تشخیص رئیس گمرک محل اصلاح خواهد شد.

ماده ۲۶۸ - در اظهار نامه تسلیمی به گمرک (ورود قطعی، ورود موقت، مرجوعی، ترانزیت خارجی، ترانزیت داخلی) هر نوع اظهار خلاف واقع که متضمن زیان مالی دولت بوده و کشف خلاف مستلزم اخذ تفاوت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هزینه‌های گمرکی و عوارض باشد در صورتی که خلاف مذکور بر اثر انجام تشریفات گمرکی پیش از خروج کالا از گمرک کشف گردد به حسب موارد به شرح زیر عمل می‌شود:

۱- در مورد کالائی که وجوه متعلق به آن از روی وزن تعیین شده است، هرگاه وزن کالا کمتر از میزان واقعی اظهار شده باشد علاوه بر دریافت تفاوت وجوه مزبور جریمه‌ای که از ده درصد تفاوت کمتر و از یک برابر تفاوت بیشتر نباشد با توجه به اوضاع و احوال به تشخیص رئیس گمرک محل تعیین و دریافت می‌گردد.

۲- در مورد کالای ممنوع‌الورود و غیرمجاز و کالائی که نوع آن برخلاف واقع و با نام و مشخصات دیگر اظهار شده باشد به حسب مواردی که به شرح زیر تعیین می‌گردد عمل خواهد شد:

الف) کالائی که ورود آن قانوناً ممنوع یا طبق مقررات صادرات و واردات سالانه غیرمجاز باشد، هرگاه برای ورود قطعی یا ترانزیت داخلی با نام و مشخصات کامل و صحیح اظهار شود گمرک باید از ترخیص آن خودداری و به صاحب کالا یا نماینده وی کتباً اخطار کند که حداکثر ظرف ۳ ماه با انجام کلیه تشریفات آن کالا را از کشور خارج کند در صورتی که کالا را ظرف مدت مزبور از کشور خارج نکند گمرک کالا را ضبط و مراتب را به صاحب آن یا نماینده او ابلاغ خواهد کرد صاحب کالا حق دارد از تاریخ ابلاغ ضبط تا دو ماه به دادگاه شهرستان مراجعه

کند در غیر این صورت کالا با رعایت تبصره‌های ۱ و ۲ ماده ۳۱ قانون امور گمرکی به ملکیت قطعی دولت درخواهد آمد.

ب) هرگاه کالائی که اظهار شده ممنوع‌الورود یا غیر مجاز بوده ولی در اظهار نامه مشخصات کالای مجاز یا مجاز مشروط با نام دیگر برای آن ذکر شده باشد (موضوع بند ۵ ماده ۲۹ قانون امور گمرکی) این عمل مشمول مقررات قانون مرتکبین قاچاق خواهد بود.

ج) هرگاه کالای مورد اظهار کالای مجاز بوده و در اظهار نامه تمام و یا قسمتی از آن با نام و یا مشخصات کالای مجاز دیگری که حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هزینه‌های گمرکی و عوارض آن کمتر است اظهار شده باشد علاوه بر دریافت مابه‌التفاوت مستلزم پرداخت جریمه خواهد بود که با توجه به اوضاع و احوال از طرف رئیس گمرک محل تعیین و دریافت می‌گردد.

حداقل این جریمه معادل ده درصد و حداکثر یک برابر مابه‌التفاوت خواهد بود.

تبصره ۱- چنانچه این اظهار توأم با اعلام نام دیگر و با استفاده از اسناد یا سیاهه خلاف واقع باشد طبق بند ۹ ماده ۲۹ قانون امور گمرکی مشمول مقررات قاچاق خواهد بود.

تبصره ۲- منظور از اسناد خلاف واقع اسناد و سیاهه‌ای است که در آن خصوصیات کالائی ذکر شده باشد که با نوع جنس و خصوصیات کالای اظهار شده تطبیق ننماید.

۳- هرگاه نام کشور مبدأ کالا بر خلاف واقع اظهار شده باشد و این خلاف متضمن زیان مالی دولت باشد علاوه بر دریافت مابه‌التفاوت مبلغ دیگری به عنوان جریمه معادل ده درصد تا یک برابر مابه‌التفاوت به تشخیص رئیس گمرک با توجه به اوضاع و احوال تعیین و دریافت می‌گردد.

۴- در مورد کالائی که حقوق گمرکی یا سود بازرگانی یا هزینه‌های گمرکی و یا عوارض آن از روی ارزش تعیین گردیده است هرگاه ارزش کالا در اظهارنامه کمتر از ارزش گمرکی مقرر در مواد ۱۰ و ۱۱ قانون امور گمرکی اظهار شده باشد علاوه بر اخذ تفاوت جریمه‌ای نیز از ده درصد تا یک برابر مابه‌التفاوت به تشخیص رئیس گمرک محل که با توجه به اوضاع و احوال تعیین خواهد کرد وصول می‌شود.

## قانون الحاقیه ماده ۲۶۸

### آئین‌نامه اجرائی قانون امور گمرکی

مصوب ۱۳۶۴/۲/۱۸

ماده واحده - کشف هر نوع خلاف قبل و یا بعد از ترخیص و خروج کالا از گمرک که متضمن زیان مالی دولت بوده و مستلزم اخذ تفاوت حقوق گمرکی و یا سود بازرگانی، یا عوارض، یا هزینه و یا هر نوع حقوق دیگر باشد جریمه متعلقه حسب مورد طبق ملحقات ذیل ماده ۲۶۸ آئین‌نامه اجرائی قانون امور گمرکی باید وصول گردد.

تبصره ۱- علاوه بر موارد مندرج در ملحقات ذیل ماده ۲۶۸ آئین‌نامه اجرائی قانون امور گمرکی چنانچه عدم قید توضیحات کامل از لحاظ مشخصات کالا در اظهار نامه تسلیمی به گمرک و یا خلاف در محاسبات متضمن زیان مالی دولت باشد اعم از این که قبل یا بعد از خروج کالا از گمرک کشف گردد مستلزم اخذ جریمه از ده تا صد درصد مابه‌التفاوت خواهد بود.

تبصره ۲- در صورتی که بررسی مستلزم توقف بیش از حد متعارف کالا باشد با پرداخت وجه نقدی یا تضمین بانکی صد درصد مابه‌التفاوت (میزان اختلاف) ترخیص کالا بلامانع خواهد بود.  
مقررات این ماده از تاریخ تصویب قابل اجراست.

قانون فوق مشتمل بر ماده واحده و دو تبصره در جلسه روز چهارشنبه هجدهم اردیبهشت ماه یک هزار و سیصد و شصت و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۶۴/۲/۲۵ به تأیید شورای نگهبان رسیده است.

ماده ۲۶۹ - هرگاه تخلفات مذکور در ماده ۲۶۸ این آئین‌نامه به استثناء بند ب و تبصره ذیل بند ج آن (که در هر حال مشمول مقررات قاچاق می‌باشد) توأم با ابزار اسناد یا صورت حساب (فاکتور) نادرست باشد و این عمل بر اثر انجام تشریفات گمرکی یا به هر ترتیب دیگری پیش از خروج کالا یا بعد از خروج کالا از گمرک کشف شود علاوه بر تعقیبی که ممکن است طبق مواد مربوطه قانون مجازات عمومی به عمل آید از مرتکب علاوه بر اصل تفاوت از پنجاه درصد تا یک برابر آن نیز به تشخیص رئیس گمرک با توجه به اوضاع و احوال به عنوان جریمه دریافت می‌گردد.

تبصره ۱- منظور از اسناد یا سیاهه نادرست، اسناد یا سیاهه‌ای است که در آن خصوصیات کالا صحیحاً و منجزاً قید نشده است و صاحب کالا از عدم تصریح خصوصیات به زیان دولت اقدام و کالای دیگری را با حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض کمتر اظهار نموده باشد.

تبصره ۲- در مورد هرگونه تخلف از مقررات گمرکی که به طور صریح برای آن جریمه در قانون امور گمرکی و این آئین نامه تعیین نگردیده است مبلغی که حداقل آن ۱۰۰۰ و حداکثر آن بیش از ۱۰۰۰۰ ریال نخواهد بود به تشخیص رئیس گمرک محل دریافت خواهد شد.

ماده ۲۷۰- وسائط نقلیه‌ای که به استناد جواز عبور بین‌المللی موضوع ماده ۱۹۳ این آئین‌نامه و یا پروانه ترانزیت وارد می‌شود دارندگان آن مکلفند وسائط نقلیه خود را در موعد مقرر که از طرف گمرک تعیین می‌شود از کشور خارج یا تشریفات گمرکی آن را انجام دهند در غیر این صورت و بدون عذر موجه مورد قبول کمیسیون رسیدگی به اختلافات گمرکی برای هر روز تأخیر مبلغ ۵۰۰ ریال به عنوان جریمه از آنان دریافت خواهد شد.

ماده ۲۷۱- مرتکبین تخلف از مقررات گمرکی که جریمه از آنها دریافت می‌شود هرگاه نسبت به اصل جریمه یا میزان آن که از طرف رئیس گمرک محل تعیین گردیده اعتراض داشته باشند می‌توانند پس از تودیع یا تأمین آن در گمرک محل اعتراض نامه خود را با دلائل و مدارک اعتراض به رئیس گمرک محل به منظور ارجاع آن به کمیسیون رسیدگی به اختلافات گمرکی تسلیم نمایند.

رئیس گمرک محل موظف است آن را با پرونده کامل محلی و اظهار نظر و با تأیید این که جریمه تودیع یا تأمین شده است ضمن گزارش جامعی به اداره مرکزی با اولین وسیله ارسال دارد، اداره کل گمرک موضوع را به کمیسیون رسیدگی به اختلافات گمرکی که تنها مرجع صلاحیتدار رسیدگی به این قبیل اختلافات است احاله خواهد نمود.

ماده ۲۷۲- در مواردی که بر اساس ماده ۳۱ قانون امور گمرکی از طرف صاحب کالا تقاضای ارجاع پرونده به اداره کل گمرک یا به کمیسیون رسیدگی به اختلافات گمرکی می‌شود اداره گمرک محل مکلف است دو نمونه از کالائی که ممنوعیت آن مورد اعتراض است با حضور صاحب کالا یا نماینده قانونی او از کالای موجود برداشته و هر دو نمونه را با پلمب یا لاک و مهر گمرک و صاحب کالا یا نماینده قانونی او مهر نموده یک نمونه را به اداره کل گمرک ارسال و نمونه دیگر را در گمرک محل نگاهداری نماید و هر گاه کالای مزبور نوعاً طوری باشد که

نمونه‌برداری از آن غیرممکن و یا برای رسیدگی در مرکز غیرکافی باشد ممکن است کاتالوک یا تصویر و یا تمام کالا به هزینه صاحب کالا یا نماینده قانونی او از طرف گمرک محل به عنوان اداره کل گمرک فرستاده شود.

ماده ۲۷۳- اداره کل گمرک پس از وصول نامه اعتراضیه صاحب کالا و سوابق امر و نمونه کالای مورد اختلاف خارج از نوبت به موضوع رسیدگی و نتیجه را به گمرک محل و ذینفع اعلام می‌دارد در صورتی که نتیجه رسیدگی مبنی بر مجاز بودن کالا باشد گمرک محل آن را با انجام تشریفات مربوط ترخیص می‌نماید، ولی اگر ممنوع یا غیرمجاز تشخیص شود ابتدای سه ماه مهلت مذکور در ماده ۳۱ قانون امور گمرکی جهت اعاده کالا از تاریخ ابلاغ نظر اداره کل گمرک خواهد بود.

تبصره - اگر صاحب کالا یا نماینده قانونی او کتباً انصراف خود را از خارج کردن کالا از کشور قبل از ۳ ماه مذکور در ماده ۳۱ قانون امور گمرکی اعلام نماید گمرک به ضبط کالا اقدام و مراتب را به صاحب کالا یا نماینده قانونی او ابلاغ خواهد کرد.

ماده ۲۷۴- در مواردی که در اثر اظهار خلاف واقع طبق مقررات این فصل جریمه به کالائی تعلق می‌گیرد ولی مورد از مواردی باشد که کالا ضبط نمی‌شود و صاحب کالا از ترخیص و بیرون بردن آن از گمرک خودداری نماید در این صورت پس از انقضای حداقل چهارماه از تاریخ ورود کالا، گمرک بدون رعایت اخطار و آگهی آن را طبق ضوابط ماده ۲۵ قانون امور گمرکی به فروش رسانده و علاوه بر جوهی که طبق مقررات باید دریافت شود مبلغ جریمه متعلق نیز از حاصل فروش برداشت می‌شود.

ماده ۲۷۵- مرور زمان تعقیب تخلفات گمرکی توأم با ابراز اسناد نادرست یک سال از تاریخ خروج کالا از گمرک خواهد بود (تبصره ذیل ماده ۲۷ قانون امور گمرکی).

ماده ۲۷۶- در مواردی که اداره گمرک حق به عین کالا دارد و به عین کالا دسترسی نباشد بهای کالا (ثمن) عبارتست از بهای عمده فروشی همان کالا در نزدیکترین بازار داخلی و در سایر موارد (برای تعیین جریمه و غیره) منظور از بها قیمت سیف کالا است که طبق مواد ۱۰ و ۱۱ قانون امور گمرکی تعیین خواهد شد.

ماده ۲۷۷- اداره کل گمرک مجاز است جریمه‌های دریافتی موضوع مواد این قسمت قاچاق‌های مکشوفه و حاصل فروش کالائی را که به عنوان قاچاق یا ضبط (به استثنای حاصل فروش‌های موضوع ماده ۸۱ این آئین‌نامه که کلاً به درآمد متفرقه منظور می‌شود) تحصیل می‌کند به شرح زیر واریز نماید :

الف) در مورد جریمه و حاصل فروش قاچاق طبق قانون مربوط.

ب) در مورد ضبط و سایر جرائم موضوع مواد این قسمت.

۱- هفتاد درصد به درآمد متفرقه گمرکی.

۲- بیست درصد به تساوی برای مخبرین و کاشفین.

۳- ده درصد به حساب ذخیره جرائم که طبق نظر رئیس کل گمرک پرداخت خواهد شد.

تبصره - اگر به یکی از صاحبان سهم در موقع واریز صورت مجلس دسترسی نباشد و یا برای دریافت سهم خود مراجعه نکند اداره گمرک سهم او را پس از کسر مالیات متعلق به ذخیره قاچاق منظور خواهد کرد و اگر تا پنج سال به صاحب سهم دسترسی پیدا شود و یا خود او مراجعه کند حق خالص او با صدور حکم از همین محل تأدیه می‌شود.

#### مقررات مختلف

ماده ۲۷۸- کالائی را که به عنوان قاچاق گمرکی توقیف می‌شود اعم از این که کشف قاچاق در محوطه گمرک یا در خارج صورت بگیرد کاشفین باید بلافاصله به انبار گمرک تحویل داده رسید بگیرند و مراتب را در صورت مجلس قید کنند.

در مواردی که کالای قاچاق در خارج از محوطه گمرک کشف می‌گردد و به حسب اقتضای زمان و مکان و یا به علل موجه دیگری حمل فوری کالا به گمرک مقدور نباشد کاشفین مکلفند کالا را با صورت برداری از مشخصات آن در تحویل شخص با بنگاهی که مقتضی و محل اطمینان باشد پس از الصاق پلمپ یا لاک و مهر کردن بسته‌ها و مدخل محلی که کالا در آنجا نگاهداری می‌شود قرار دهند و مراتب را در صورت مجلس مشروحاً و با ذکر علت و تعیین تعداد پلمپ یا لاک و مهر قید و یک نسخه از رسیدی را که از شخص یا بنگاه مزبور باید دریافت دارند به صورت مجلس ضمیمه نمایند.

تبصره - ملاک عمل برای تشخیص کاشف و مخبر و مأمور انتظامی و پرداخت پاداش قانونی آنها منحصراً عبارت از مندرجات صورت مجلس بدوی است که هنگام کشف تنظیم می‌گردد.



ماده ۲۷۹- اقدام به حک و اصلاح در صورت مجلس کشف و ضبط و حذف یا الحاق نام شخص یا اشخاص دیگری در آن به عنوان مخبر و کاشف یا مأمور انتظامی و تغییر دادن در مندرجات آن ممنوع است و مرتکب در صورت وجود سوءنیت به عنوان جعل و تزویر در اسناد دولتی مورد تعقیب قرار خواهد گرفت.

هرگاه جعل و تزویر مزبور متضمن جرم دیگری نیز بوده باشد مرتکب برای آن جرم نیز طبق مقررات قوانین مربوط مورد تعقیب واقع خواهد شد.

تبصره - در صورت طرح دعوی یا شکایت در مراجع دادگستری اگر نتیجه دعوی بر حسب دلائل و مدارک موجود به نفع گمرک تشخیص داده نشود گمرک می‌تواند با تصویب کمیسیون مرکب از دادستان محل یا معاون قضائی او و رئیس گمرک و رئیس امور حقوقی و قضائی یا مشاور حقوقی از تعقیب دعوی منصرف و شکایت را مسترد دارد.

ماده ۲۸۰- اسناد مثبت گمرکی که در موارد سوءظن قاچاق ممکن است به آن استناد نمود عبارت است از پروانه ورود گمرکی، پته مسافری، قبض سپرده که به موجب آن کالا مرخص شده، قبض خرید کالا از گمرک، پته عبور داخلی، پروانه صدور موقت مشروط بر این که مشخصات مذکور در این اسناد با مشخصات کالا از هر حیث تطبیق نماید و فاصله بین تاریخ صدور سند و تاریخ کشف کالا با توجه به نوع کالا و نحوه مصرف آن متناسب باشد.

ماده ۲۸۱- در مورد تخلف از مقررات گمرکی مأموران کشف تخلف مکلفند در صورت احراز تخلف بلافاصله صورت مجلس کشف تخلف را روی اوراق چاپی مخصوص این کار تنظیم و امضاء نموده به متخلف ارائه دهند تا اگر توضیحاتی راجع به توجیه تخلف و علل وقوع آن داشته باشد در ستون مخصوص نوشته و امضاء نماید و سپس مأموران کشف ستون مخصوص (گزارش کاشفین) را تکمیل و با قید تاریخ امضاء نموده بلافاصله به منظور تعیین جریمه به رئیس گمرک محل تسلیم نماید.

تأخیر در تنظیم صورت مجلس کشف تخلف در حکم تأخیر با سوءنیت در انجام وظیفه است.

تبصره - در تمام مواردی که از طرف رؤسای ادارات گمرک جریمه برای تخلفات گمرکی تعیین می‌گردد باید جهات آن که ملاک تعیین میزان جریمه قرار داده به طور وضوح و کامل در صورت مجلس تخلف قید و امضاء نمایند.

ماده ۲۸۲- در مقابل مبلغ جرائمی که به تشخیص و تعیین رئیس گمرک محل از متخلفین وصول می‌شود باید بلافاصله قبض رسمی صادر و به پرداخت کننده تسلیم گردد.

ماده ۲۸۳- ابلاغ هر نوع صورت مجلس مبنی بر ضبط یا توقیف کالا یا صورت مجلس کشف تخلف به کسی که به وکالت از طرف صاحب کالا اظهار نامه به گمرک تسلیم نموده و تنظیم صورت مجلس بر اثر رسیدگی به آن اظهارنامه صورت گرفته است به منزله ابلاغ آن به شخص صاحب کالا است و اعتراض وکیل یا نماینده مزبور به جای اعتراض صاحب کالا قبول می‌شود.

ماده ۲۸۴- در مورد کالائی که به ضبط قطعی دولت در می‌آید چنانچه از نوع کالای موضوع ماده ۸۸ این آئین نامه باشد با آن طبق ماده مزبور و الا طبق تبصره ۱ ماده ۷۹ این آئین نامه عمل می‌شود.

ماده ۲۸۵- کالای مربوط به هر یک از صورت مجلس‌های ضبط قاچاق و به استثنای آنچه در فروشگاه‌های دولتی یا تعاونی فروخته می‌شود باید جداگانه و مستقلاً به معرض حراج یا مزایده کتبی گذاشته شود در مواردی که مقدار کالای ضبطی یک صورت مجلس زیاد و قابل توجه باشد گمرک می‌تواند آن را به دفعات در معرض حراج یا مزایده قرار دهد. ولی برای هر مقدار از آن که در یک دفعه فروخته می‌شود تنظیم صورت مجلس جداگانه الزامی است.

ماده ۲۸۶- در مورد فروش کالای ضبطی علاوه بر مواد مشروحه بالا تشریفات مربوط به فروش کالای متروکه نیز باید رعایت شود.

تبصره - کالای سریع‌الفساد و کالائی که نگهداریشان برای گمرک ایجاد خطر یا هزینه نماید اعم از این که ضبط قطعی شده باشد یا نشده باشد در هر حال باید با توجه به ماده ۳۴ قانون امور گمرکی فوراً به فروش برسد.

ماده ۳۸۶- هرگاه حق‌العمل کار در ضمن اشتغال به شغل حق‌العمل کاری در گمرک عمداً اظهارنامه خلاف واقع تنظیم و یا اقدامی بر خلاف قانون و آئین نامه گمرکی مرتکب شود که متضمن زیان مالی دولت باشد تخلف او به پیشنهاد گمرک در کمیسیون مرکب از نمایندگان وزارت اقتصاد و اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و اداره کل گمرک رسیدگی و در صورت ثبوت تخلف طبق رأی قطعی کمیسیون مزبور پروانه حق‌العمل کار متخلف

به طور موقت یا دائم باطل خواهد شد (ماده ۳۶ قانون امور گمرکی) چنانچه حق‌العمل کار در ارتکاب قاچاق گمرکی دخالت داشته باشد علاوه بر اجرای مقررات بالا مشمول مقررات قانون مرتکبین قاچاق نیز خواهد بود.

تبصره - هر گاه حق‌العمل کار متخلف از اشخاص حقوقی باشد مقررات این ماده هم شامل شخص حقوقی مزبور و هم شامل کسانی که در آن شخصیت حقوقی دارای حق امضاء بوده و اظهار نامه خلاف را امضا کرده و یا در آن اقدام خلاف مداخله داشته‌اند می‌باشد و هر گاه حق‌العمل کار مزبور از اشخاص حقیقی باشد در مدت ممنوعیت نمی‌تواند به عنوان شخصی که دارای امضا در یک شخصیت حقوقی حق‌العمل کاری است در امور حق‌العمل کاری گمرکی مداخله نماید.

ماده ۳۸۷- گمرک هر محل باید برای هر یک از حق‌العمل کارانی که با تحصیل پروانه مشغول حق‌العمل کاری در گمرک آن محل باشند پرونده مستقلی مرکب از سه پوشه نگاهدارد.

اوراقی که در این پرونده‌ها همیشه باید موجود باشد به شرح زیر است :

پوشه اول - درخواست متقاضی برای تحصیل پروانه.

رونوشت یا فتوکپی گواهی شده پروانه حق‌العمل کاری.

فتوکپی گواهی شده کارت بازرگانی موضوع ماده ۳۷۷ این آئین نامه ورقه رسید دفتر حق‌العمل کاری موضوع ماده ۳۸۳ این آئین نامه.

پوشه دوم - یک نسخه از هر صورت مجلس تخلف یا صورت مجلس قاچاق که بر علیه او در گمرک تنظیم می‌شود.

پوشه سوم - هر نوع مکاتبات و مراسلات دیگری که در مورد شخص حق‌العمل کار مبادله می‌شود.

قانون اصلاح بعضی از مواد قانون مجازات مرتکبین قاچاق و الحاق چند ماده و تبصره به قانون مزبور

مصوب ۱۳۵۴/۱/۱۲

ماده واحده - بعضی از مواد قانون مجازات مرتکبین قاچاق به شرح زیر اصلاح و ماده ۸ و تبصره‌های آن و مواد ۱۱ و ۳۳ و مواد ۳۷ و ۳۹ و تبصره‌های آن و مواد ۴۰ و ۴۱ و ۴۲ و ۴۴ و تبصره آن و ماده ۴۹ لغو و ماده ۵۰ و تبصره‌های آن و مواد ۵۱ و ۵۲ و ۵۳ و ۵۴ و ۵۵ و ۵۶ به قانون مذکور اضافه می‌شود.

۱- ماده یک به شرح زیر اصلاحی و ۴ تبصره به آن اضافه می‌شود.

ماده ۱- هر کس در مورد مالی که موضوع درآمد دولت بوده یا ورود یا صدور آن ممنوع یا در انحصار دولت باشد مرتکب قاچاق شود علاوه بر رد مال و در صورت نبودن عین مال رد بهای آن، به حبس جنحه‌ای تا دو سال و پرداخت دو برابر درآمدی که برای دولت مقرر بوده (در مورد اموال موضوع درآمد دولت) و دو برابر بهای مال (در مورد اموال ممنوع‌الورود و ممنوع‌الصدور و کالای انحصاری) محکوم خواهد شد. تولید الکل و ترکیبات الکی و نوشابه‌های غیرالکی در داخل کشور به نحو غیرمجاز یا عرضه آنها برای فروش قبل از این که مالیات مربوط پرداخت یا ترتیب پرداخت آن داده شده باشد از موارد قاچاق اموال موضوع درآمد دولت محسوب می‌گردد ولی جزای نقدی آن ده برابر درآمدی است که برای دولت مقرر می‌باشد.

تبصره ۱- در صورتی که دلائل و قرائن موجود دلالت بر توجه اتهام کند به وسیله مرجع تحقیق از متهم تأمین وثیقه گرفته می‌شود که میزان آن از مبلغ جزای نقدی و بهای مال از بین رفته کمتر نخواهد بود و هرگاه بزه قاچاق با شرکت چند نفر واقع شده باشد از هر یک از متهمان وثیقه متناسبی گرفته می‌شود که مجموع آنها کمتر از مبلغ جزای نقدی و بهای مال از بین رفته نخواهد بود.

تبصره ۲- هرگاه در خارج از مرکز رسومات و یا در غیر نقاطی که اداره رسومات اجازه داده باشد آلات و ادوات تقطیر الکل و یا مواد اولیه تخمیر شده که معلوم شود برای تقطیر الکل تهیه شده کشف شود علاوه بر ضبط عین مال و آلات و ادوات مربوط مرتکب و شرکاء و معاونین هر یک به جزای نقدی از پنج هزار ریال تا پنجاه هزار ریال محکوم خواهند شد. در صورت تکرار جرم مرتکب علاوه بر ضبط عین مال به حداکثر جزای نقدی و یا حبس جنحه‌ای تا شش ماه یا هر دو مجازات محکوم می‌شود.

تبصره ۳- محصول و مصنوع داخلی که با استفاده از مزایای قانون استرداد حقوق گمرکی و سود بازرگانی مواد اولیه مصنوعات ماشینی کارخانجات مصوب ۱۳۴۵ یا با معافیت از پرداخت مالیات و عوارض صادر شده باشد در صورتی که به ترتیب غیرمجاز به کشور اعاده شود در حکم قاچاق می‌باشد.

تبصره ۴- در جرائم قاچاق اجرای مجازات اشد در مورد تعدد جرم فقط شامل مجازات حبس بوده و مجموع محکوم به مالی از مرتکب قاچاق در هر حال باید وصول شود. هرگاه مرتکب قاچاق به علت جرائم دیگری به

جزای نقدی محکوم شود مجموع محکوم به مالی قاچاق علاوه بر جزای نقدی قابل اجراء مربوط به جرائم دیگر از محکوم علیه وصول خواهد شد.

۲- ماده ۳ به شرح زیر اصلاح می‌شود :

ماده ۳- در مورد شرکاء جرم قاچاق عین مال ضبط و هر یک از شرکاء به کیفر حبس مقرر در ماده ۱ محکوم می‌شوند و دادگاه سهم هر یک از کل جزای نقدی مقرر تعیین و آنان را متضامناً به پرداخت آن محکوم می‌نماید و در صورتی که مال قاچاق از بین رفته باشد بهای آن از کلیه شرکاء متضامناً وصول خواهد شد. کیفر حبس معاون جرم برابر کیفر مباشر آن است. ولی به جزای نقدی و بهای مال از بین رفته محکوم نخواهد شد مگر این که در قانون ترتیب دیگری برای آن مقرر شده باشد.

۳- ماده ۴ به شرح زیر اصلاح و تبصره آن حذف می‌شود :

ماده ۴- واحد موضوع قاچاق در مواردی که به موجب قوانین مربوط معین نشده باشد طبق آئین‌نامه‌ای خواهد بود که به تصویب کمیسیون‌های دارائی و دادگستری مجلسین خواهد رسید.

۴- ماده ۶ به شرح زیر اصلاح و یک تبصره به آن اضافه می‌شود :

ماده ۶- ادارات مأمور وصول درآمد دولت می‌توانند فقط برای یک بار از تعقیب کیفری مباشر یا شرکاء جرم قاچاق صرف‌نظر کرده و به وصول جزای نقدی و ضبط مال و در صورت از بین رفتن مال به وصول بهای آن اکتفا نمایند در این صورت اگر پرونده در مراجع قضائی تحت رسیدگی باشد انصراف از تعقیب تا قبل از صدور حکم بدوی ممکن است و تعقیب کیفری موقوف می‌گردد. پرداخت جزای نقدی آثار جزایی نداشته و مشمول مقررات تکرار یا تعدد جرم نخواهد بود. در مورد انصراف از تعقیب کیفری مباشر جرم تعقیب کیفری معاون او نیز موقوف می‌شود.

تبصره - در صورتی که جزای نقدی مورد قاچاق کمتر از مبلغ یک صد هزار ریال باشد و مرتکب آن را بپردازد یا ترتیب پرداخت آن را بدهد. یا ضبط عین مال و در صورت از بین رفتن مال وصول بهای آن از تعقیب کیفری معاف خواهد بود ولو این که مرتکب سابقه استفاده از ارفاق را داشته باشد.

۵- ماده ۷ به شرح زیر اصلاح و تبصره‌های آن حذف می‌شود :

ماده ۷- اداره مأمور وصول درآمد دولت می‌تواند از مرجع تحقیق یا دادگاه حسب مورد تقاضای تأمین تاز اموال متهم معادل جزای نقدی و بهای مال از بین رفته را بنماید.

۶- ماده ۱۰ به شرح زیر اصلاح می‌شود :

ماده ۱۰- ترتیب وصول جزای نقدی و بهای مال از بین رفته و احتساب بازداشت ما بازاء آن به نحوی است که در قانون نحوه اجرای محکومیت‌های مالی مقرر است. وجوهی که در این مورد بابت اجرای احکام جزائی وصول می‌شود به حساب اداره مأمور وصول درآمد دولت منظور خواهد شد. اداره مزبور می‌تواند با محکوم علیه ترتیبی برای وصول محکوم به مالی بدهد.

۷- ماده ۱۵ به شرح زیر اصلاح می‌شود :

ماده ۱۵ - ادارات مأمور وصول درآمد دولت مکلفند در مقابل اخذ جزای نقدی و بهای مال از بین رفته قبض رسمی صادر و به پرداخت کننده تسلیم نمایند.

۸- ماده ۳۲ به شرح زیر اصلاح می‌شود:

ماده ۳۲- مقدار توتون و سیگار و کاغذ سیگاری که مسافرین و سیاحان می‌توانند برای مصرف شخصی وارد کشور نمایند طبق مقررات گمرکی تعیین خواهد شد.

۹- ماده ۴۶ به شرح زیر اصلاح می‌شود :

ماده ۴۶- هرگاه کالای قاچاق با کالای دیگر مخلوط باشد در صورتی که قابل تفکیک باشد فقط کالای قاچاق ضبط و در غیر این صورت تمام کالا ضبط خواهد شد ولی جزای نقدی به نسبت مقدار کالای قاچاق وصول می‌شود.

۱۰- ماده ۴۷ به شرح زیر اصلاح می‌شود:

ماده ۴۷ - اموال موضوع عایدات دولت دارای نوار چسب (باندل) دوباره چسب در حکم اموال قاچاق بوده و جزای آن نسبت به دارنده یا الصاق کننده مثل قاچاق اموال بدون باندل است. جمع‌آوری نوارچسب (باندل) مصرف شده یا هر نوع علامت دیگری که جایگزین آن بشود به قصد استفاده غیرمجاز شروع به جرم قاچاق محسوب می‌شود.

۱۱- مواد زیر به عنوان مواد ۵۰ و ۵۱ و ۵۲ و ۵۳ و ۵۴ و ۵۵ و ۵۶ به قانون مجازات مرتکبین قاچاق اضافه می‌شود.

ماده ۵۰- هر وسیله نقلیه زمینی یا آبی و یا هوایی حسب مورد از نقاط یا راههایی که مجاز اعلام نشده وارد کشور شود یا در اسکله یا لنگرگاهی که مجاز اعلام نشده پهلو گرفته یا لنگر بیاندازد یا در محلی که مجاز اعلام نشده فرود آید و محصولات آن را کالای قاچاقی تشکیل دهد که جنبه تجاری داشته باشد به دستور گمرک توقیف می‌شود در صورتی که مالک به توقیف وسیله نقلیه خود معترض باشد می‌تواند ظرف دو سال از تاریخ توقیف وسیله نقلیه به دادگاه جنحه شکایت کند. هر گاه دادگاه به موجب حکم قطعی شکایت معترض را وارد ندانسته یا ظرف مهلت مقرر شکایت نشده باشد وسیله نقلیه به نفع دولت ضبط خواهد شد.

تبصره ۱- هرگاه وسیله نقلیه متعلق به مرتکب نباشد در صورتی ضبط می‌شود که مالک با علم به استفاده از آن به منظور ارتکاب قاچاق، وسیله نقلیه را در اختیار مرتکب قاچاق قرار داده باشد.

تبصره ۲- وسیله نقلیه‌ای که بر اثر حوادث و یا عوامل قهری یا اضطراری داخل نقاط غیرمجاز شود مشمول این ماده نخواهد بود.

تبصره ۳- در مواردی که گمرک طبق ماده ۶ این قانون از تعقیب کیفری مرتکب قاچاق صرفنظر نماید از وسیله نقلیه رفع تعرض می‌شود.

تبصره ۴- هرگاه وسیله نقلیه‌ای که طبق قانون جلوگیری از قاچاق با وسائل نقلیه دریایی مصوب سال ۱۳۳۶ توقیف شده یا به موجب این ماده توقیف می‌شود بر اثر طول مدت نگهداری در معرض خرابی یا کسر فاحش قیمت بوده یا نگاهداری آن مستلزم هزینه نامتناسب (به تناسب قیمت وسیله نقلیه) باشد و یا این که صاحب وسیله مزبور با فروش آن موافقت کند با حضور نماینده دادستان فروخته می‌شود و حاصل فروش حسب مورد تا انقضای مدت مقرر در این ماده یا تا تعیین تکلیف آن در مراجع قضائی در حساب سپرده نگهداری می‌شود مگر این که مراجع مذکور ادامه نگاهداری وسیله نقلیه را تا تعیین تکلیف نهایی لازم بداند. حاصل فروش وسیله نقلیه‌ای که صاحب آن ظرف دو سال از تاریخ توقیف به دادگاه شکایت نکرده باشد به نفع دولت ضبط خواهد شد. هزینه متناسب نگاهداری وسیله نقلیه به عهده اداره مأمور وصول درآمد دولت می‌باشد.

ماده ۵۱- ملاک تعیین قیمت در مورد مال از بین رفته بهای عمده فروشی آن در نزدیکترین بازار داخلی است و در مورد کالای ممنوع‌الورود بهای سیف کالا به اضافه حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی خواهد بود.

ماده ۵۲- در صورتی که صاحب کالا با فروش آن موافق باشد یا کالا سریع‌الفساد بوده یا بر اثر طول مدت نگهداری در معرض فساد یا کسر فاحش قیمت باشد یا نگهداری آن مستلزم هزینه نامتناسب به تناسب قیمت کالا باشد همچنین کالاهایی که از تاریخ ضبط آن ۱۸ ماه گذشته ولی تکلیف نهایی آن از طرف مراجع صلاحیتدار معلوم نشده اداره مأمور وصول درآمد دولت کالای مزبور را با حضور نماینده دادستان فروخته و حاصل فروش را تا تعیین تکلیف نهایی در حساب سپرده نگهداری می‌کند مگر آن که مرجع صلاحیتدار ادامه نگهداری عین کالا را تا تعیین تکلیف نهایی لازم بداند. از کالائی که قابل نمونه‌برداری باشد باید قبل از فروش با حضور صاحب آن یا نماینده دادستان نمونه برداشته شود.

ماده ۵۳- در مواردی که صاحب کالای قاچاق شناخته نشود کالا با رعایت مقررات ماده قبل فروخته می‌شود و حاصل فروش در حساب سپرده خواهد ماند و اگر صاحب کالا تا دو سال از تاریخ کشف کالا به دادگاه یا به اداره مأمور وصول درآمد دولت برای مطالبه وجه حاصل از فروش مراجعه نکند حاصل فروش به نفع دولت ضبط خواهد شد.

ماده ۵۴- منظور از اداره مأمور وصول درآمد دولت در این قانون هر اداره یا سازمان یا مؤسسه یا شرکت دولتی یا وابسته به دولت است که به موجب قوانین و مقررات مؤظف به وصول درآمد دولت می‌باشد.

ماده ۵۵- نسبت به جرائم قاچاقی که قبل از اجرای این قانون کشف و تعقیب شده طبق مقررات قبلی رفتار می‌گردد ولی مرتکب به صدی سی جریمه اضافی موضوع ماده ۸ قانون مجازات مرتکبین قاچاق محکوم نخواهد شد.

ماده ۵۶- آئین نامه طرز اجرای این قانون و ترتیب بازرسی و جلوگیری از قاچاق توسط وزارتین امور اقتصادی و دارائی و دادگستری تصویب و به مورد اجرا گذاشته می‌شود.

قانون فوق مشتمل بر یک ماده پس از تصویب مجلس سنا در جلسه روز شنبه ۱۳۵۳/۱۲/۲۴، در جلسه فوق‌العاده روز پنجشنبه بیست و نهم اسفند ماه یک هزار و سیصد و پنجاه و سه شمسی به تصویب مجلس شورای ملی رسید.



### و : عناصر و متغیرهای در خصوص عدالت کیفری (مجازات و شیوه رسیدگی)

یکی دیگر از ادله بنیانی، که به گستردگی دامنه موضوع و بسط آن می‌پردازد، «ماهیت» و «نفس» جرم قاچاق است. ماهیتی که مجازات و شیوه رسیدگی و اعمال عدالت کیفری نسبت به آن می‌تواند منجر به تحدیدها و یا بسط جرم شود.

انجام مبادله و ورود کالای تجاری به شیوه گریزنده از نظارت قانون، برخوردار از ماهیتی است فراگیر که نفس و جوهر وجودی آن، کل جامعه را می‌تواند تحت تأثیر قرار دهد. چرا که عینیت آن متوجه کلیت یک جامعه انسانی است که «دولت» نماینده آن محسوب می‌شود.

جامعه آماری (کارشناسی) این پژوهش، معتقد است که اثر جامعه شناختی و روان‌شناختی موضوع، بر جامعه و بر افراد اثری است که در پیوند با سن، جنس و تحصیلات، مکان زندگی و جایگاه اجتماعی افراد و پایگاه اقتصادی آنان، رابطه معنی‌دار دارد. به عبارتی، ماهیت و نفس برخاسته از عملکردها، نه فقط کل بافت‌ها و لایه‌های اجتماعی را تحت تأثیر قرار می‌دهد بلکه بر هر قشر اجتماعی و هر گروه سنی - جنسی و تحصیلاتی و ... دارای اثرات متفاوت و گوناگون است.

اثر این پدیده بر یک نوجوان، متفاوت با اثر آن بر یک مرد میانسال و یا سالمند است. افراد با جایگاه‌های متفاوت اجتماعی و یا پایگاه‌های متفاوت اقتصادی، به نحو متفاوتی تحت تأثیر آن قرار می‌گیرند و به این ترتیب، عناصر و متغیرهای در خصوص عدالت کیفری، زمینه‌ای برای گسترده شدن موضوع و در شرایطی فراهم آوردنده زمینه‌ی پرداختن به آن، از طریق اثرگذاری بر گروه‌های سنی، جمعیتی، جنسیتی و ... است، ضمن آن که رعایت اصول تجدید کننده آن، مانعی بر نشر و راه‌کاری برای حذف تدریجی آن است.

جرم قاچاق، جرمی متفاوت با سرقت و یا خیانت در امانت و یا بزه برخاسته از واکنش‌های عارضی است. سرقت، خیانت در امانت و بزه ناشی از شرایط عارضی، علیه شخص (حقیقی یا حقوقی) است اما این بزه گریزنده از قانون، عملکردی برخاسته از قصد و نیتی است که به موجب تعریف آن بر اساس کنوانسیون سال ۱۹۷۷، در شمول انجام تقلب، از طریق عمل مخفیانه با هدف عبور از مرز گمرکی است که موجب اغفال و فریب گمرک و فرار از پرداخت حقوق دولتی و نادیده گرفتن قانون امور گمرکی می‌شود.

لذا، آثار جرمی این چنین، محدود به رابطه دو یا چند نفر نبوده و اقشار و لایه‌ها و طبقات اجتماعی را تحت تأثیر خود قرار می‌دهد.

فضای اثرپذیر از این موضوع، چارچوب جغرافیایی کشور و همچنین فضای ارتباطی کشور با سایر کشورهای همسایه و یا در شرایط عام‌تر، کشورهای متعلق به دیگر قاره‌هاست.

از سوی دیگر، بُعد بوم‌شناختی اقتصادی که در گزاره «د» مورد تحلیل قرار گرفت، زمینه‌ای را فراهم می‌سازد که در فضاهای اجتماعی متأثر از مرزها و جوامع باشنده‌ی نزد دریا و راه‌های آبی، اقدام افراد مبادرت‌کننده به مبادله تجاری برپایه گریز از نظارت قانون، در حوزه فرهنگ بومی و هم‌فرهنگی (خرده فرهنگ‌ها) امری پسندیده تلقی شود که طی آن افراد، با هدف تأمین معیشت و کسب درآمد و پرداختن به اشتغال، مبادرت به انجام این شغل سخت می‌نمایند. بالطبع وجود یک این چنین پنداشتی که متأثر از فرهنگ بومی منطقاً و عقلاً قابل تأیید و تصدیق می‌باشد، علاوه بر آن که به بسط موضوع می‌پردازد، الزام و ضرورتی خاص را برای اعمال دقت از سوی منابع نظارتی و انتظامی و هدایتی و کنترلی و قضایی، برمی‌انگیزاند. چه آن که، این پدیده، فقط به عنوان پدیده‌ای در حوزه «جرم‌شناسی» و یا «حوزه بزه» و یا صرفاً از جمله «مصادیق کیفری» نیست، بلکه واقعیتی ناشی از شرایط زیستی، زیست اجتماعی، بوم‌شناختی اقتصادی و متغیری وابسته به مقوله جامعه‌شناختی و روانشناختی اجتماعی است.

مفاد و مواردی این چنین، ضمن آن که باعث گستردگی موضوع می‌گردد اما، از سوی دیگر، الزامات و تأکیدات خاص حقوق مدنی و حقوق کیفری را نسبت به در نظر گرفتن شاخص‌های زیستی - اجتماعی و بوم‌شناختی اقتصادی، مورد توجه دارد.

اهالی و باشندگان ساحلی، متعاقب باور اجتماعی - تاریخی و انگاره‌ها و تصورات و طرز تلقی‌های فرهنگی و شرایط زیستی، و پیرو فعالیت آباء و اجدادی خود مبادرت به این عمل می‌ورزند که طبعاً با ماهیت عمل و اقدام افراد خارج از این فضا در تفاوت بوده و از شاخص‌ها ارادی دیگری تابعیت می‌کند و همین استحقاق در نوع رعایت عدالت کیفری را در نوع توجه به این دو جامعه، مورد تأکید قرار می‌دهد.

اطلاق این مفهوم که در ماهیت جرم و ابزار تحقیق و به اعتبار عاملیت، تفاوتی بین مجریان این فعل نیست، به مسامحه برگزار کردن اصلیت موضوع و پرداختن به فرعی آن است.

یکی از جوانب غنی بودن قانون از لحاظ «تناسب»، رعایت تناسب و عدالت کیفری در نوع توجه به کیفیت و ماهیت انجام جرم، در این خصوص است.

در این زمینه، این ظرفیت و توانایی قانون است که قادر می‌گردد تا با تنظیم سامانه‌های قانونی و با تشخیص ماهیت رفتاری و نفس عملکردی، به هدایت رفتاری حوزه انسانی مرتبط با فضای فرهنگی بومی پردازد و در کنترل نظارتی - انتظامی و رسیدگی قضایی از رخداد بزه در رابطه با آن جلوگیری کند.

در اینجا است که اعمال تناسب و رعایت عدالت کیفری، با در نظر گرفتن «قصد مجرمانه» متحقق و در رابطه قرار می‌گیرد.

### ۳- مبنای موضوعی حمل و نقل پنهان و گریزنده از نظارت قانونی چیست و موارد اطلاق آن کدام است؟

#### ۱-۳ مبنای موضوعی و تعاریف

از نظر این پژوهش اهمیت دارد تا قبل از طرح هر مبحث پایه، تصویری روشن و تعریفی مشخص ارائه گردد. انجام این اقدام سبب خواهد شد تا :

نخست، بین «پژوهش» و «مخاطبان» ارتباط معنی‌دار و روشنی برقرار گردد.

دوم، از ذکر مفاهیم با ابهام خودداری شود.

سوم، چون ماهیت موضوع حمل و نقل پنهان و گریزنده از نظارت قانون، برخوردار از اشارات کیفری، عناصر اقتصادی و شاخص‌های اجتماعی است، ضرورت دارد تا با ارائه تعاریف، اجزاء اختصاصی و ویژگی‌های کیفری، در آن قسمت که به مفهوم «جرم» اطلاق می‌گردد، معین گردند. لذا، به ارائه تعاریف پرداخته می‌شود.

#### ۲-۲ اتفاق یا عدم اتفاق نظر نسبت به یک تعریف همگن، جامع و مانع

موضوع نامه شماره ۲۵۵۲۱/۶۸۴۰ مورخ ۱۳۸۱/۲/۲۴ و اصلاحیه به شماره ۲۷۳۵۰/۴۱۴۹۹ مورخ

۱۳۸۱/۸/۲۶ که طی آن از معاونت حقوقی و امور مجلس و رئیس جمهور خواسته شده تا مراتب به مجلس شورای اسلامی اعلام گردد، متن لایحه در مقدمه خود نکات ذیل را، اشعار می‌کند.

نظر به خلاءها و نقایص موجود در مقررات فعلی مربوط به قاچاق کالا و ارز، از قبیل نبود تعریف جامع و

مانع از قاچاق و عدم برخورد با تکرار جرم با توجه به ضرورت :

- اعمال نگرش فرآیندی در مبارزه با قاچاق (مراحل ورود، خروج، حمل و نگهداری، توزیع و عرضه) با لحاظ

مقتضیات زمان و مکان و نیز نظام اقتصادی و بازرگانی مورد عمل.

- افزایش دایره شمول و مصادیق قاچاق و پیش‌بینی امکان کاهش مصادیق مواردی که در حکم قاچاق

می‌باشند.

- استحکام بخشی و تعیین تکلیف سازماندهی و تشکیلات در سطح قانون در عین انعطاف پذیری.

- اعمال سیاست‌های بازدارنده مناسب در برخورد با قاچاقچیان به ویژه در موارد عمده،

- شفافیت سازی و رفع برخی گسست‌های موجود در روابط دستگاه‌های مختلف.

- رفع برداشت‌های بعضاً متفاوت دستگاه‌های دولتی مربوط، از مفهوم قاچاق.

با توجه به گزاره‌های فوق، قابل تأیید می‌نماید که اتفاق نظری نسبت به یک تعریف مشخص، در اختیار نیست، چرا که در متن پیشنهادی به صراحت، به دلیل نبود تعریف جامع و مانع از قاچاق، خواستار رفع برداشت‌های بعضاً متفاوت دستگاه‌های دولتی، از مفهوم قاچاق می‌شود.

لذا، از نظر این پژوهش، دسترسی به یک تعریف واحد، همگن و جامع و مانع، مورد نیاز است.

اما، با توجه به تأکید این پژوهش در لزوم دسترسی به یک تعریف همگن، باید اعلام داشت که به دلیل وجود زمینه‌های مختلف فعالیت‌های تجاری و خلط مبحث تجارت دولتی با مبحث تجارت خصوصی، همچنین خلاء نگاه راهبردی به اقتصاد تجاری و وجود انحصار و از سوی دیگر، تنوع در موازین و اصول حقوق کیفری نسبت به مفهوم و فعل قاچاق، امکان ارائه و پذیرش یک تعریف جامع و مانع مقدور نیست.<sup>۱</sup>

سوابق نیز صحت نظر این پژوهش را تأیید می‌دارد که به عنوان ادله، مطرح می‌شوند.

- در قانون انحصار تجارت خارجی مصوب تیرماه سال ۱۳۱۱ و اصلاحات بعدی آن، با این تعریف مواجه می‌شویم که ( به شرح ماده ۱۱) :

کلیه اجناسی که بر خلاف مقررات این قانون وارد مملکت می‌شود، قاچاق محسوب و به نفع دولت ضبط و فروخته می‌شود و مرتکبین به حبس از ۶ ماه الی یک سال محکوم خواهند شد.<sup>۲</sup>

این تعریف، بر اساس ماده اول قانون ارائه شده است که بر اساس ماده اول، حق وارد و صادر کردن در حدود مقررات قانون انحصار تجارت خارجی (کلیه محصولات طبیعی و صنعتی و تعیین میزان و شرایط ورود و صدور آن‌ها، در حدود مقررات) به دولت واگذار شده است.<sup>۳</sup>

حال چنانچه تجارت خصوصی، در کنار انحصار دولتی، و جاهت قانونی بیابد، بالطبع جامعیت این تعریف، هرچند که با فرض ماده اول، به طور کامل صریح و گویا و جامع است، کمرنگ می‌شود.

به عبارتی این تعریف، بر اساس نقض ماده اول، جامع است، حال چنانچه، تجارت خصوصی به موجب قانون و یا تعدیل قانون و یا اصلاح آن پذیرفته شود، نیاز به تعریف دیگری پیش می‌آید.<sup>۴</sup>

۱- جامعه آماری تحلیل کننده ۴۰ نفر کارگزار تخصص و ۳۰ نفر مجری قانون را شامل بوده‌اند. سطح ارزیابی خی - ۲ برابر با  $a=0.05$  بوده است.

۲- جعفر نوری. مجموعه قوانین و مقررات مربوط به جرائم قاچاق کالا. ص ۲۲۳ ماده ۱۱.

۳- همان ص ۲۲۱ ماده اول.

۴- به موجب قانون ۱۳۱۰/۱۲/۲۶ اجناس دخانیه نیز در اختیار دولت قرار دارد.

- در قانون مجازات مرتکبین قاچاق، مصوب ۱۳۱۲/۱۲/۲۹ و اصلاحات بعدی آن، قانونگذار در مواد اول الی پنجم<sup>۱</sup>، بدون ارائه یک تعریف مشخص بر دو شق و عنصر عمده تأکید می‌کند. اول، موضوع و مسأله درآمد قابل استحصال دولت ( بر اساس ماده اول قانون)، دوم، موضوع و مسأله اموال ممنوع‌الورود، و ممنوع‌الصدور و کالای انحصاری ( بر اساس ماده پنجم قانون).

در قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۱۳۱۲/۱۲/۲۹ با توجه به جامعیت نگاه آن، فقط در فصل چهارم آن (به شرح ماده ۴۵) تعریف اشیاء ممنوع‌الورود و ممنوع‌الصدور، صورت گرفته است.<sup>۲</sup> همانگونه که ملاحظه می‌شود این تعریف، جامع نیست، چرا که فقط شامل نوع خاصی از اجناس می‌گردد. به ویژه آن که ماده ۴۵ ابتدا مقصود از قاچاق اسلحه را مدنظر دارد و پس از آن مبادرت به تعریف اشیای ممنوع‌الورود و ممنوع‌الصدور می‌کند.

ابهامات تعریف در ماده ۴۵ قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب اسفند ۱۳۱۲، در ۲۷ اسفند ۱۳۱۵ طی ماده واحده تفسیر مجدد می‌شود.

ماده واحده (مصوب ۲۷ اسفند ۱۳۱۵۹ - قسمت دوم از ماده ۴۵ قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۲۹ اسفند ۱۳۱۲ شامل مواردی نیز می‌شود که اشیاء ممنوع‌الورود را اشخاص در داخل کشور برای تجارت یا کسب و با علم به این که ممنوعاً وارد شده، نقل و انتقال نموده و یا واسطه در آن امر شوند.<sup>۳</sup>

- قانون امور گمرکی و آئین‌نامه اجرایی آن، مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰ با اصلاحات بعدی (مستخرج از روزنامه رسمی کشور ۷۷۰ مورخ ۱۳۵۰/۶/۱۳) طی ماده ۲۹ موارد ذیل قاچاق گمرکی محسوب شده‌اند<sup>۴</sup>:

۱. وارد کردن کالا به کشور یا خارج کردن کالا از کشور به ترتیب غیرمجاز مگر آن که کالای مزبور در موقع ورود یا صدور ممنوع یا غیرمجاز یا مجاز مشروط نبوده و از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض بخشوده باشد.

۱- لطفاً ر. ک به صفحات ۶۸ و ۶۹ این تحقیق.

۲- مقصود از قاچاق اشیاء ممنوع‌الورود و یا ممنوع‌الصدور، وارد کردن اشیاء ممنوع‌الورود است به خاک ایران در هر نقطه از مملکت که اشیاء مزبور کشف شود و خارج کردن اشیای ممنوع‌الصدور و یا تسلیم آن است به متصدی حمل و نقل و یا هر شخص دیگری برای خارج کردن و یا هر نوع اقدام دیگری برای خارج کردن از مملکت.

۳- مجموعه کامل قوانین و مقررات راجع به قاچاق کالا و ارز. سازمان تعزیرات حکومتی. ص ۲۲.

۴- رضا بنایی. قانون امور گمرکی و آئین‌نامه اجرایی آن. صفحه ۳۱ و ۳۲.

۲. خارج نکردن وسایط نقلیه و یا کالایی که به عنوان ورود موقت یا ترانزیت خارجی وارد کشور شده به استناد اسناد خلاف واقع مبنی بر خروج وسایط نقلیه و کالا.
۳. بیرون بردن کالای تجارتي از گمرک بدون تسلیم اظهارنامه و پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض خواه عمل در حین خروج از گمرک یا بعد از خروج کشف شود.
- هرگاه خارج کننده غیر از صاحب مال یا نماینده قانونی او باشد گمرک عین کالا و در صورت نبودن کالا بهای آن را که از مرتکب گرفته می‌شود پس از دریافت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض مقرر به صاحب کالا مسترد می‌دارد و مرتکب طبق مقررات کیفری تعقیب خواهد شد.
۴. تعویض کالای ترانزیت خارجی یا برداشتن از آن.
۵. اظهار کردن کالای ممنوع‌الورود یا غیرمجاز تحت عنوان کالای مجاز یا مجاز مشروط با نام دیگر.
۶. وجود کالای اظهار نشده ضمن کالای اظهار شده به استثنای مواردی که کالای مزبور از نوع مجاز بوده و مأخذ حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض آن بیشتر از مأخذ حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض کالای اظهار شده نباشد.
- کالای اظهار نشده ضمن کالای ترانزیتی اعم از این که کالای مزبور مجاز یا مشروط و یا ممنوع باشد مشمول این بند خواهد بود.
۷. خارج نکردن یا وارد نکردن کالایی که ورود یا صدور قطعی آن ممنوع یا مشروط باشد ظرف مهلت مقرر از کشور یا به کشور که به عنوان ترانزیت خارجی یا ورود موقت یا کابوتاژ (cabotage) یا خروج موقت یا مرجوعی اظهار شده باشد جز در مواردی که ثابت شود در عدم خروج یا ورود کالا سوء نیتی نبوده است.
۸. واگذاری کالای معاف مندرج در ماده ۳۷ به هر عنوان بر خلاف مقررات این قانون و یا بدون پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض مربوط.
۹. اظهار کردن کالای مجاز تحت عنوان کالای مجاز دیگری که حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض آن کمتر است با نام دیگر و با استفاده از اسناد خلاف واقع.
۱۰. بیرون بردن کالا از گمرک با استفاده از شمول معافیت با تسلیم اظهارنامه خلاف یا اسناد خلاف واقع.
۱۱. اظهار خلاف راجع به کمیت و کیفیت کالای صادراتی به نحوی که منجر به خروج غیرقانونی ارز از کشور گردد.<sup>۱</sup>

همانگونه که ملاحظه می‌شود: در گزاره اول از ماده ۲۹، مبادرت به ارائه تعرف شده است و سایر گزاره‌ها، ۲ الی ۱۱، اوصاف مصادیق دیگری در قلمرو خاص گمرکی بیان شده است. در تفسیر این ماده قانونی، می‌توان اظهار داشت که اقدام و عمل به عنوان عنصر مادی جرم تلقی شده است که بیانگر فعل بزه مربوطه است.

دیگر آن که، «کالا» از اطلاق لازم و جامعیت برخوردار است، ضمن آن که جرم قاچاق دارای وصف کامل شده است (وارد کردن کالا به کشور یا خارج کردن از کشور)، در ضمن قانونگذار برای اثبات و تحقق جرم، احراز یکی از دو مورد ذیل را کافی دانسته است:

الف - کالای وارده یا صادره در شمول محدودیت‌های قانونی باشد.

ب - کالا در شمول پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض (در خصوص واردات) و یا ضرورت پیمان سپاری (در خصوص صادرات) باشد.

نکته مهم و قابل توجه در این ماده قانونی آن است که در صورت معافیت کالا از پرداخت حقوق دولتی و مجاز و مشروط بودن کالای وارداتی (و یا صادراتی)، چنانچه کالا به ترتیب غیرمجاز وارد (و یا صادر) شود، نیز تلقی به قاچاق می‌گردد<sup>۱</sup>، در حالی که حکم ماده اول قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۲۹ اسفند ۱۳۱۲ (و اصلاحیه‌های پس از آن)<sup>۲</sup> موضوع محدود به: «هر کس در مورد مالی که موضوع درآمد دولت بوده یا ورود یا صدور آن ممنوع و یا در انحصار دولت می‌باشد، مرتکب قاچاق شود...» گردیده است.

### ۳-۳- تعاریف نظری.

کلمه قاچاق، یک کلمه ترکی است و به معنای گریزانان است.<sup>۳</sup>

- از مجموعه مقررات و قوانین این برداشت وجود دارد که قاچاق عبارت از فرار دادن مال، خواه آن که متعلق به دولت بوده و یا ورود و یا خروج (حتی تولید و خرید و فروش و نقل و انتقال آن) طبق قانون، ممنوع و غیرمجاز باشد.<sup>۴</sup>

۱- به گزاره اول از ماده ۲۹ دقت گردد (به ترتیب غیرمجاز...).

۲- مورخ ۱۳۷۳/۱۱/۹ ثبت شده در روزنامه رسمی کشور شماره ۱۴۵۵۵ مورخ ۱۳۷۳/۱۱/۲۹.

۳- ر. ک. صفحه اول تحقیق.

۴- محمد تقی جوان. قاچاق و تخلفات گمرکی. ۱۳۵۱. ص ۲۵.



- وارد کردن مال تجاری (کالای تجارتي) که مشمول عوارض و تعرفه گمرکی باشد به نحوی که نه از گمرک بگذرد و نه به مأموران دولتی برای پرداخت حقوق و عوارض گمرکی، ارائه شود.

تذکر مال تجاری (کالای تجاری) به خاطر آن است که بر اساس عرف جامعه، آنچه که هدیه و سوغات و ره‌آورد سفر تلقی می‌شود و یا به نوعی کالای مسافری است، به لحاظ فقدان خصلت و ویژگی تجارتي، مشمول تعریف نمی‌شود و لذا تلقی به قاچاق نمی‌گردد.

- اداره حقوقی وزارت دادگستری قاچاق را این چنین تعریف می‌کند :

( مستخرج از نظریات مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه)، «قاچاق عبارت است از وارد یا صادر کردن کالا بر خلاف قوانین و مقررات جاری و یا اقدامی که بر طبق قانون در حکم قاچاق محسوب شده است».

سؤال : تعریف قاچاق از نظر حقوقی چیست؟ نظریه اداره حقوقی<sup>۱</sup> غیر از آنچه در ماده یک قانون اصلاح ماده یک قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۱۳۷۳/۱۱/۹ آمده و کالاهای موضوع درآمد دولت و ممنوع‌الصدور و ممنوع‌الورود را در برمی‌گیرد، تعریف دیگری از قاچاق نشده است و به طور خلاصه، قاچاق عبارت است از وارد کردن یا صادر کردن کالا بر خلاف قوانین و مقررات جاریه و یا اقدامی که قانوناً در حکم قاچاق محسوب شده است.

در این تعریف نیز همانگونه که ملاحظه می‌شود تأکید بر :

الف - اموال مربوط به درآمد دولت و

ب - اموال ممنوع‌الورود و ممنوع‌الصدور ( و یا کالایی که در انحصار دولت است) صورت گرفته است.

### ۳-۴- تعریف قاچاق بر اساس کنوانسیون ۱۹۷۷

قاچاق، عبارت از تقلب گمرکی است، که شامل عبور دادن مخفیانه کالا از مرزهای گمرکی بوده تا به آن وسیله، فرد موجب فریب گمرک و فرار از پرداخت تمام یا قسمتی از مالیات‌های تعرفه‌ای و عوارض مربوط به ورود یا صدور کالا شده و یا اجرای ممنوعیت‌ها و محدودیت‌های موضوع قوانین گمرکی را نادیده گرفته و یا منافی مغایر با قانون امور گمرکی به دست آورد.

ملاحظه می‌گردد که قانون فوق از پنج قسمت اصلی و پایه تشکیل شده است.

۳-۴-۱ **تقلب گمرکی** که شامل هر نوع تخلف به شرح انجام هر نوع نقض قانون، عدم مراعات آن، فرار از انجام آن و یا شروع و اقدام به گریز و نقض و عبور مخفیانه از نظارت و پذیرش قانون امور گمرکی است.

نمونه قابل مقایسه گزاره فوق را می‌توان در ماده ۲۶۶ آئین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی، قسمت ششم (تخلف از مقررات گمرکی)، فصل اول (تخلفات گمرکی) مشاهده کرد.

ماده ۲۶۶ آئین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی: هر گاه کالای مجاز و وسایط نقلیه که به عنوان ترانزیت خارجی یا ورود موقت اظهار شده است در مهلتی که در پروانه گمرکی تعیین یا تمدید گردیده از کشور خارج نگردد حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارضی که قبلاً به عنوان سپرده دریافت گردیده با صدور پروانه گمرکی به درآمد قطعی دولت منظور می‌گردد و چنانچه برای کالا و وسایط نقلیه مزبور که از کشور خارج نشده اسناد خلاف واقع مبنی بر خارج کردن آن ارایه شود مورد طبق مفاد بند ۲ ماده ۲۹ قانون امور گمرکی مشمول مقررات قاچاق خواهد بود.<sup>۱</sup>

۳-۴-۲ عبور دادن مخفیانه کالا از مرزهای گمرکی؛ نکته‌ای که در گزاره اول ماده ۲۹ قانون امور گمرکی آمده است.

۳-۴-۳ موجب فریب گمرک و فرار از پرداخت تمام یا قسمتی از مالیات‌های تعرفه‌ای و عوارض مربوط به ورود یا صدور کالا شود.

این گزاره را می‌توان با اجزاء (گزاره‌ها - بندها) ماده ۲۹ قانون امور گمرکی مقایسه کرد.

۳-۴-۴ نادیده گرفتن محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های موضوع قوانین گمرکی و یا به عبارتی نقض مقررات قانونی ممنوعیت‌ها و محدودیت‌های ورود و صدور کالا.

۳-۴-۵ تحصیل منافع مغایر با قانون امور گمرکی.

۳-۴-۶ مؤلفه‌ها برای ارائه یک تعریف.

در مجموع به نظر می‌رسد (اظهار نظر پژوهش مبتنی بر مطالعه‌ی اسنادی و مصاحبه‌های تخصصی حقوقی)

تعریف فعل و اقدام گریزنده از نظارت قانون باید در بردارنده مؤلفه‌ها و گزاره‌های ذیل باشد.

۳-۵-۱ ورود و یا خروج متقلبانه کالا که بر اثر آن، حقوق ملی و حقوق دولتی رعایت نگردند.

۳-۵-۲ ورود و یا خروج متقلبانه کالایی که به موجب قانون ممنوع اعلام شده باشد.

۱- ماده ۲۹ قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰ با اصلاحات بعدی در گزاره ۳-۲ همین بخش آمده است.

- ۳-۵-۳ ورود و یا خروج کالایی که اقدام به واردات و یا صادرات آن در انحصار دولت باشد.
- ۴-۵-۳ اظهار خلاف واقع به نگله و وزن، ارزش مادی، ارزش وزنی همچنین اظهار خلاف نسبت به کیفیت از نظر درجه نو بودگی به لحاظ بهره‌مندی از تخفیفات مربوط به کالاهای مستهلک و دست دوم، حمل و نقل خلاف و پنهان از نظارت قانون.
- ۵-۵-۳ تغییر در مورد مصرف و یا دخل و تصرف در بار (کسر و اضافه).
- ۶-۵-۳ عرضه و فروش کالا به صور متقلبانه و گریز از نظارت مقررات مدنی و مالیاتی.
- ۷-۵-۳ تقلب در ساخت و یا تولید.
- ۸-۵-۳ انجام هر نوع اقدامات اصلی و یا جانبی که مغایر با قوانین جاریه باشد. تردد با هدف عبور اشخاص و واسطگی با هدف عبور غیرمجاز اشخاص و کالا از مرزها.
- ۹-۵-۳ تقلب گمرکی و فریب مأموران با هدف نقض مقررات نظارتی.
- ۱۰-۵-۳ هر نوع اقدام عملی که ناقض مقررات مربوط به صید، اشجار و تنه درختان، گیاهان دارویی و مشتقات و تبعات از آن‌ها باشد.
- ۱۱-۵-۳ کالاهای انتقالی (موضوع ماده ۱۹۹ قانون امور گمرکی و آئین‌نامه اجرایی آن).
- ۱۲-۵-۳ اقدام به تحصیل منافع مادی ناشی از بهره‌مندی تفاوت قیمت بین سرزمین اصلی و منطقه انتقال کالا خارج از سرزمین اصلی (سرزمین مادر).

لازمه‌ی تکمیل و جامعیت بخشی به تعریف مورد نظر، رعایت نکات ذیل می‌باشد :

- الف - شرایط بالفعل و بالقوه حیات و مؤلفه‌های اقتصادی - اجتماعی.
- ب - بهره‌مندی از حقوق تطبیقی سایر ملل و سرزمین‌ها با هدف ارتقاء سطوح دانشی و توسعه هم‌اندیش حقوقی و عمق‌بخشی به دقایق قانونی.
- ج - بهره‌مندی از نظریات حقیقی و حقوقی افراد و مؤسسات با هدف روزآمدی مقررات.

#### ۴- دامنه این نوع حمل و نقل و شمول آن به کالاهای مختلف چیست؟

۱-۴ بر اساس اطلاعات جمع‌آوری شده این پژوهش از طریق مطالعه اسنادی و میدانی و مصاحبه‌های تخصصی، به طور کلی، دامنه تجارت گریزنده از نظارت قانونی، می‌تواند مشتمل بر موارد ذیل باشد. جدای از محدودیت این پژوهش که تأکید بر فعالیت لنج‌های تجاری (شناورهای سنتی و لنج‌های باری) می‌باشد، دامنه مورد نظر برای حمل و نقل گریزنده از نظارت قانون به صورت کلی مطرح شده است.

۱-۱-۴ مبادی ورودی رسمی و یا غیررسمی.

مبادی ورودی رسمی، مشتمل بر انجام فعل قاچاق گمرکی و یا قاچاق در اماکن گمرکی است. این، می‌تواند شامل مبادی رسمی ورود کالا به کشور، بازارچه‌های مرزی، ترانزیت خارجی، مناطق آزاد تجاری-صنعتی نیز باشد.

۲-۱-۴ انجام فعل تجاری گریزنده از نظارت قانون از طریق حمل و نقل آبی، زمینی، هوایی.

۳-۱-۴ گریز از نظارت قانون به دلیل تغییر در نوع مصرف تعیین شده.

در مواردی، قانونگذار امتیاز معافیت به انواعی کالا، که برای مصرف خاصی تعیین شده است را مشخص می‌کند. عدول از آن و یا در پوشش آن، چنانچه نسبت به ورود کالایی اقدام گردد، جزء فعالیت‌های تجاری گریزنده از نظارت قانون، می‌تواند تلقی گردد.

به عنوان مثال، در ماده واحده راجع به معافیت برخی از ماشین‌آلات تولیدی، که واحدهای صنعتی مجاز به واردات آن به کشور با استفاده از معافیت حقوق گمرکی و سود بازرگانی هستند، چنانچه (به استناد تبصره ذیل ماده واحده مصوب ۵۹/۲/۲۴)<sup>۱</sup> به مصرف دیگری غیر از مصرف گواهی شده در نفس قانون برسند، می‌توانند تلقی به بزه شوند.

۱- تفصیل قانون چنین است: لایحه قانونی راجع به معافیت ماشین‌آلات تولیدی که توسط واحدهای تولیدی صنعتی و معدنی مجاز وارد می‌شود از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی مصوب ۱۳۵۹/۲/۲۴.  
ماده واحده: ماشین‌آلات تولیدی که با موافقت وزارت صنایع و معادن توسط واحدهای تولیدی صنعتی مجاز وارد می‌شود به تشخیص وزارت صنایع و معادن از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی معاف است.  
تبصره: در صورتی که این قبیل ماشین‌آلات به مصرف دیگر غیر از مصرف تعیین شده از طرف وزارت صنایع و معادن برسد، عمل قاچاق محسوب می‌شود.

۴-۱-۴ گریز از نظارت قانون و فرار از اجرای آن، از طریق اظهار خلاف خدمات انجام شده بر کالا (قاچاق گمرکی). به موجب ماده ۲۹ قانون امور گمرکی<sup>۱</sup> خاصه موارد ۱، ۳، ۴، ۵، ۶، ۷، ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱.

۴-۱-۵ قاچاق اشخاص (غیرکالا).

۴-۱-۶ تعویض و فک پلمپ کالای ترانزیت خارجی و تخلیه کل بار و جانشین نمودن کالای بی‌ارزش و یا برداشتن از آن.

۴-۱-۷ اختلاط و پنهان‌کاری در معرفی عین و مشخصات کامل کالا، نام کالا (موضوع کسر و اضافه) و عدم اظهار صادقانه و جا سازی کالا و یا تنظیم اظهارنامه خلاف واقع.

۴-۱-۸ اظهار کالای غیرمجاز تحت عنوان کالای مجاز.

۴-۱-۹ اظهار کالای مجاز تحت عنوان کالای مجاز دیگری که عوارض گمرکی و سود بازرگانی کمتری دارد.

۴-۱-۱۰ اظهار کالای نو (مجاز) به عنوان کالای مستعمل (مجاز) بر اساس دستکاری مستندات و پته و یا دستکاری عین جنس و یا وارد آوردن نقص عمدی برای نشان دادن استهلاك کالا.

۴-۱-۱۱ معرفی حجمی و وزنی کالا به جای اظهار ارزش ریالی و یا ارزی کالا با هدف کاهش عوارض گمرکی و سود بازرگانی.

۴-۱-۱۲ بهره‌برداری آگاهانه از ضعف و سستی برخی متصدیان اجرایی و یا بهره‌برداری آگاهانه از قانون و پیچیدگی‌های خاص خود.

اعمال حيله با بهره‌برداری هوشمندانه و مهارت در تدارک مستندات ظاهری برای گریز از قانون، بر خلاف خواست واقعی قانونگذار، به این ترتیب که با تغییر در سطح ارزشی کالا، زمینه فرار از تحمل مجازات فراهم می‌شود.

۱- قانون امورگمرکی و آئین‌نامه اجرایی آن مصوب ۵۰/۳/۳۰ با اصلاحات بعدی. متن قانون و موارد آن در همین بخش آمده است.

نمونه آن ماده دوم قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی است<sup>۱</sup> که به شرح ذیل، استفاده مهارتی را ممکن می‌سازد و با تفکیک نصاب ارزشی بند الف، زمینه گریز از مجازات فراهم می‌شود.

ماده ۲. به منظور تسریع در رسیدگی و تعیین تکلیف قطعی پرونده‌های مربوط به کشفیات قاچاق اعم از کالا و ارز، اداره‌های مأمور وصول درآمدهای دولت یا سازمان‌هایی که به موجب قانون مبارزه با قاچاق، شاکی محسوب می‌شوند، در صورت احراز کالا و یا ارز قاچاق مکلف‌اند، حداکثر ظرف پنج روز نسبت به تکمیل پرونده اقدام و بر اساس جرایم و مجازات‌های مقرر در قوانین مربوط و این قانون به ترتیب ذیل عمل نمایند :

الف) در مواردی که بهای کالا و ارز موضوع قاچاق معادل ده میلیون ریال یا کمتر باشد، ادارات و سازمان‌های ذیربط به ترتیبی که در آئین‌نامه اجرایی این قانون تعیین خواهد شد فقط به ضبط کالا و ارز به نفع دولت اکتفا می‌کنند.

ب) در مواردی که بهاء کالا و ارز قاچاق از ده میلیون ریال تجاوز کند، چنانچه متهم در مرحله اداری حاضر به پرداخت جریمه باشد با احتساب دو برابر بهای آن به عنوان جزای نقدی نسبت به وصول جریمه و ضبط کالا و ارز به ترتیبی که در آئین‌نامه اجرایی این قانون خواهد آمد اقدام و از تعقیب کیفری متهم از حیث عمل قاچاق و شکایت علیه وی صرف نظر می‌شود.

مقایسه دو گزاره الف و ب، سبب می‌شود تا به لحاظ تفکیک دو سطح ارزشی، زمینه به کارگیری حيله مشروع فراهم تا در پوشش آن، جرم تعدیل گردد.

تفکیک صورت گرفته (دو سطح ارزشی الف و ب) ناقض عدالت جزایی بر مبنای بهاء مال است؛ طی آن، عاملین جرم، با تفکیک ارزش کالا از سطح بند ب به سطح بند الف، امکان گریز خود را از نظارت قانون فراهم می‌سازند.

آمار ذیل منعکس کننده حدودی از خرد شدن سطح ارزشی برای پوشش جرم است.

جدول شماره ۵ آمار پرونده‌های قاچاق کالا در چهار ماهه اول سال‌های ۸۳-۱۳۸۲ ارقام ارزش میلیارد ریال.

درصد تغییرات	۱۳۸۲	۱۳۸۳	
+ ۵/۵	۲۴۱۱۰	۲۵۴۴۷	تعداد کل پرونده‌ها (فقره)
- ۱۴/۷	۴۹۷/۵	۴۲۴/۶	ارزش کل پرونده‌ها
+ ۷/۹	۲۰۸۸۹	۲۲۵۴۴	تعداد پرونده‌های زیر ده میلیون ریال (فقره)
۳/۴	۸۲	۸۴/۸	ارزش پرونده‌های زیر ده میلیون ریال
- ۳۹/۴	۱۰/۴	۶/۳	کل جریمه وصولی
- ۹/۲	۴۸۹۹	۴۴۴۸	تعداد پرونده‌های تبرئه شده
- ۲۵/۶	۴۶/۴	۳۴/۵	ارزش پرونده‌های تبرئه شده
۵۴/۵	۴۲۴۸	۶۵۶۴	تعداد پرونده‌های محکوم شده
- ۱۲/۴	۶۲/۸	۵۵	ارزش پرونده‌های محکوم شده
۱۶۳/۶	۷۴/۴	۱۹۶/۱	ارزش کالاهای از دست رفته
۴/۵	۲۹۹۳۳	۳۱۲۹۳	تعداد متهمین
۲۸/۸	۵۹۳	۷۶۳/۷	کل جریمه تعیین شده

جدول شماره ۶، آمار پرونده‌های قاچاق زیر ده میلیون ریال در چهار ماهه اول سال ۱۳۸۳

نام گمرک	تعداد پرونده‌های کمتر از ۱۰ میلیون	سهم از کل (درصد)	ارزش پرونده‌ها (میلیارد ریال)	سهم از کل (درصد)	ارزش کالای از دست رفته (میلیون ریال)	سهم از کل (درصد)	کل جریمه تعیین شده (میلیون ریال)	سهم از کل (درصد)
خراسان	۶۷۱۲	۲۹/۷۷	۹/۲	۱۰/۸۵	۲۷/۸	۸/۸۱	۱۳۲۸/۹	۹۰/۷۸
شمال	۱۵۵	۰/۶۹	۰/۴	/۴۷	۰	۰/۰۰	۵۶/۷	۳/۸۷
مستقل	۲۰۹۸	۹/۳۱	۹/۱	۱۰/۷۳	۶/۲	۱/۹۶	۰	۰/۰۰
آذربایجان شرقی	۳۳۷	۱/۴۹	۱/۷	۲/۰۰	۰	۰/۰۰	۰	۰/۰۰
آذربایجان غربی	۲۰۰۰	۸/۸۷	۶/۴	۷/۵۵	۱۰۹/۶	۳۴/۷۲	۲۶/۳	۱/۸۰
خوزستان	۳۰۴	۱/۳۵	۴/۱	۴/۸۳	۰	۰/۰۰	۰	۰/۰۰
سیستان	۵۱۶۹	۲۲/۹۳	۱۳/۱	۱۵/۴۵	۱۷۲/۱	۵۴/۵۱	۵۱/۹	۳/۵۵
بوشهر	۴۴۶	۱/۹۸	۱۸/۲	۲۱/۴۶	۰	۰	۰	۰
غرب	۱۳۷۷	۶/۱۱	۷/۵	۸/۸۴	۰	۰	۰	۰
هرمزگان	۳۹۴۶	۱۷/۵۰	۱۵/۱	۱۷/۸۱	۰	۰	۰	۰
جمع کل	۲۲۵۴۴	۱۰۰	۸۴/۸	۱۰۰	۳۱۵/۷	۱۰۰	۱۴۶۳/۸	۱۰۰

ادامه جدول شماره ۶، آمار پرونده‌های قاچاق زیر ده میلیون ریال در چهارماهه اول سال ۱۳۸۳

نام گمرک	جریمه وصولی (میلیون ریالی)	سهم از کل (درصد)	تعداد متهمین	سهم از کل (درصد)	تعداد پرونده‌های تیرنه شده	سهم از کل (درصد)	ارزش پرونده‌های تیرنه شده (میلیون ریال)	تعداد پرونده‌های محکوم شده	سهم از کل (درصد)	ارزش پرونده‌های محکوم شده (میلیون ریال)	سهم از کل (درصد)
خراسان	۰	۰/۰۰	۶۶۵۶	۲۴/۹۶	۴۸۳	۱۲/۱۶	۹۱۸/۹	۴۹۸۷	۵/۳۸	۶۸۱۱/۶	۵۰/۱۸
شمال	۰	۰/۰۰	۱۶۷	۰/۶۳	۱۱	۰/۲۸	۳۶/۴	۰	۰/۲۱	۰	۰/۰۰
مستقل	۰	۰/۰۰	۲۴۰۹	۹/۰۳	۶۸۰	۱۷/۱۲	۵۱۰۶/۵	۱۱۲	۲۹/۸۸	۵۱۰	۳/۷۶
آذر.ش	۰	۰/۰۰	۱۰۳۸	۳/۸۹	۵۷	۱/۴۴	۲۴۰/۵	۴	۱/۴۱	۵/۳	۰/۰۴
آذر.غ	۰	۰/۰۰	۳۲۱۱	۱۲/۰۴	۴۳۶	۱۰/۹۸	۱۵۳۳/۴	۳۲۰	۸/۹۷	۱۱۹۲/۷	۸/۷۹
خوزستان	۰	۰/۰۰	۳۷۰	۱/۳۹	۹۵	۲/۳۹	۴۰۰/۳	۱	۲/۳۴	۱/۲	۰/۰۱
سیستان	۶/۲	۱۰/۵۴	۴۷۴۳	۱۷/۷۸	۱۴۰۸	۳۵/۴۶	۳۹۳۱/۹	۸۸	۲۳/۰۱	۴۳۲/۸	۳/۱۹
بوشهر	۰	۰/۰۰	۶۴۷	۲/۴۳	۱۴۱	۳/۵۵	۱۶۳۴/۷	۲۸	۹/۵۷	۶۰۳/۱	۴/۴۴
غرب	۰	۰/۰۰	۲۷۹۰	۱۰/۴۶	۴۸۰	۱۲/۰۹	۲۴۶۳/۹	۲۶۲	۱۴/۴۲	۱۹۹۷/۲	۱۴/۷۱
هرمزگان	۵۲/۶	۸۹/۴۶	۴۶۳۹	۱۷/۳۹	۱۸۰	۴/۵۳	۸۲۳/۶	۲۷۰	۴/۸۲	۲۰۲۱/۶	۱۴/۸۹
جمع کل	۵۸/۸	۱۰۰	۲۶۶۷۰	۱۰۰	۳۹۷۱	۱۰۰	۱۷۰۹۰/۱	۱۰۰	۶۰۷۲	۱۳۵۷۵/۵	۱۰۰

۴-۱-۱۳ نمایشگاه‌های مختلف و شهرک‌های ویژه تخصصی و همچنین فستیوال‌های خرید که باعث تشدید شرایط انگیزش‌زا برای مبادرت به انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون می‌شوند.

۴-۱-۱۴ واردات غیرقانونی کالا به مناطق آزاد.

به موجب قانون حد و مرز خاصی برای واردات کالا به مناطق آزاد در نظر گرفته نشده است اما، سهمیه‌ای برای واردات مجاز دانسته شده است که در برخی مواقع به دلیل فقدان نظارت کنترلی بر واردات، سهمیه قراردادی، رعایت نمی‌شود.<sup>۱</sup>

منظری از دامنه این عمل، ورود پنجاه هزار تن شکر به جزیره قشم است که حدودی معادل با ۸۰٪ آن (مازاد بر نیاز منطقه) به صورت عمل تجاری گریزنده از نظارت قانون وارد کشور شده است.

۴-۱-۱۵ دامنه انجام بزه از طریق شبکات سازمان یافته که ناشی و برخاسته از زمینه همکاری اشخاص و گروه‌های مقتدر اقتصادی است.

شامل کالایی این دامنه متوجه سیگار، چای، پارچه، لوازم الکترونیکی و کامپیوتر، حدودی لوازم صوتی-تصویری، لوازم خانگی و کفش و پوشاک است.

۱- معاون وزیر بازرگانی و رئیس سازمان بازرسی و نظارت بر قیمت و توزیع کالا و خدمات. روزنامه ایران. سه‌شنبه ۲۷ مرداد ماه ۸۳



۲-۴ کالاهای موضوعه خاص این دامنه، بدون در نظر گرفتن محدوده این پژوهش که تأکید بر لنجهای باری است، شامل کالاهای ذیل است.

۱-۲-۴ کالاهای مجموعه اول از لحاظ انبوهی و حجم و کثرت.

سیگار. چای. پارچه با کاربری عام.

۲-۲-۴ کالاهای مجموعه دوم از لحاظ ارزش مبادلاتی وسیع و مصرف بالا :

تجهیزات کامپیوتر و لوازم الکترونیک.

۳-۲-۴ کالاهای مجموعه سوم از لحاظ مصرف صنعتی. نیمه سرمایه‌ای :

ابزار آلات صنعتی. لوازم یدکی وسایل نقلیه، اتوموبیل و ماشین‌آلات کشاورزی و راه‌سازی (میل‌لنگ، شمع و پلاتین و سایر) بر اساس نیاز بازار، لاستیک خودرو.

۴-۲-۴ کالاهای مجموعه چهارم از لحاظ مصرف خاص :

پارچه و منسوجات با کاربری خاص (پرده و رومبلی)، توری پرده‌ای. آستری.

۵-۲-۴ کالاهای مجموعه پنجم استفاده عام و گسترده با طیف وسیع.

لوازم خانگی (انواع مخلوط‌کن، هم‌زن، توستر و برقی آشپزخانه)، لوازم خانگی (صوتی - تصویری - مایکروفر) لوازم خانگی (دیگ و قابلمه، بلورجات، لوکس آشپزخانه)، لوازم خانگی (تزییناتی آشپزخانه، سفره، پرده حمام، رومیزی، سرویس بهداشتی)، اسباب بازی.

۶-۲-۴ کالاهای مجموعه ششم آرایشی و بهداشتی با درجه تخصصی معمولی :

لوازم بهداشتی (انواع صابون، بدن شوی، شامپو) آرایشی (رنگ مو، لاک ناخن، لوازم آرایشی، سشوار، موکن و ریش تراش، تیغ اصلاح، داروهای آرایشی، مژه و ناخن مصنوعی)، داروهای ویتامینه

۷-۲-۴ کالای خوراکی با درجات کیفی معمولی :

انواع شربت‌ها و نوشیدنی‌ها، شیرینی و شکلات، کنسروها، روغن زیتون.

۸-۲-۴ کالای مصرفی خوراکی عضو مجموعه هفتم مصرف عام و فراگیر:

برنج، روغن مصرفی (عمدتاً مایع. حدودی جامد)، شکر

۹-۲-۴ کالای مربوط به مجموعه هشتم، مصرف عام و فراگیر، مصرفی غیرخوراکی:

لباس و پوشاک مشتمل بر لباس زیر زنانه و مردانه، پیراهن و شلوار عمدتاً تولید چین، تایلند، هند و

پاکستان) روسری (تایلند، هند، چین و مالزی)

۱۰-۲-۴ کالای خاص با ارزش مبادلاتی بالا:

طلا و نقره (به صورت شمش).

۱۱-۲-۴ کالای تزئینی خاص با ارزش مبادلاتی بالا:

نقره جات (ساخته شده و غیرشمش).

۱۲-۲-۴ کالاهای مربوط به مجموعه نهم مصرف عام با فراگیری بالنسبه محدود:

کالای تزئینی مشتمل بر گل و گیاه مصنوعی، پادری، انواع ساعت رومیزی و مچی، چراغ خواب تزئینی،

کفش راحتی - طبی، زیورآلات بدل).

۱۳-۲-۴ خوراک ماکیان و طیور، خوراک ماهی‌های آکواریومی، داروهای دامپزشکی.

۱۴-۲-۴ کالاهای مربوط به مجموعه دهم، انتقال کالا با مشخص بودن بازار مصرف

تجهیزات دریافت از ماهواره (ریسیور و L.N.B به جز دیش ماهواره)

۱۵-۲-۴ کالای مربوط به مجموعه یازدهم، انتقال کالای مصرفی با مشخص بودن بازار مصرف

مشروبات الکلی.

۱۶-۲-۴ کالای مربوط به مجموعه دوازدهم، بدون گستردگی، محدود با مشخص بودن بازار عرضه.

پاسور (ورق بازی)، مجله، ژورنال لباس و کفش و جواهر، مشروبات الکلی گران قیمت، داروهای بهداشتی

- آرایشی خاص. داروهای خوراکی خاص (غیردرمانی).

### فاز دوم مطالعاتی : مطالعه میدانی

- ۱- مبادی بارگیری و مقاصد تفریحی این تجارت از کجاست و به کجا؟
- ۲- نقش لنجهای باری و شناورهای سنتی و دامنه مضور و فعالیت آنها در این تجارت چیست؟
- ۳- نقش مناطق آزاد تجاری در این میان چیست؟ و چگونه بر انجام این تجارت پنهان توسط لنجهای تأثیر می‌گذارد؟
- ۴- مهمترین مراکز جمعیتی تحت تأثیر این مبادلات در سرزمین اصلی کدامند؟
- ۵- هزینه‌های حمل دریایی و دوره زمانی رفت و برگشت لنجهای چیست؟
- ۶- نقش لنجهای باری در حمل و جا به جایی غیرقانونی انسان چیست؟
- ۷- نقش عناصر (امتمالی) سازماندهی به اینگونه حمل و نقل (فارج و فراتر از نافدایان و صامبان لنجهای) در این تجارت چیست؟

## فصل دوم

### روش تحقیق

## فصل دوم : روش تحقیق.

### ۱- مقدمه

این تحقیق، پژوهشی تحلیلی - توصیفی از شرایط و ویژگی فعالیت لنج‌های تجاری (لنج‌های باری) است. در فاز اول مطالعاتی، مجموعه‌ای کلی از ادبیات پژوهش و مبانی پایه که در شرح خدمات، تأکید شده بود، مطرح و مصادیق حقوقی - قانونی مرتبط با موضوع و ماهیت آن، تفسیر گردیدند.

روش انجام این مطالعه از طریق مطالعه اسنادی، مطالعه میدانی و انجام مصاحبه‌های کارشناسی - تخصصی صورت گرفته است و از آنجا که موضوع فعالیت لنج‌های تجاری (باری)، اساس و بنیان و محور اصلی این تحقیق را تشکیل می‌دهد، به الزام، مفاهیم و مضامین توصیفی و تحلیلی بر اساس این ویژگی‌ها، پژوهش و تحصیل شده‌اند.

۱-۱) ارائه اطلاعات پایه و تحلیل فضای فعالیت لنج‌های تجاری با تأکید بر جغرافیای مکان و تحلیل

ارتباط مکان با نوع و ماهیت فعالیت‌های حرفه‌ای شغلی.

در این بخش، موقعیت خلیج فارس و دریای عمان و استعداد جوهری آن بر اساس سوابق و پیشینگی مقوله تجارت (گزاره‌های ۱-۱، ۲-۱ و ۳-۱) تشریح گردیدند.

هدف از آن بخش مطالعات، ارائه دلایل و قرائن در خصوص اثبات این فرضیه بوده است که حضور و فعالیت لنج‌های تجاری، مقوله‌ای نهادینه و تثبیت شده در چرخه‌ی زندگی اهالی و ساکنان چهار استان ساحلی در نوار ساحلی جنوب کشور است.

از سوی دیگر عدم آشنایی لازم با کیفیت و نحوه فعالیت لنج‌های تجاری و مبانی فرهنگی آن در زندگی مردم جنوب و این که، اساساً لنج جزئی از باورهای اعتقادی مردم است، ممکن است، پرورنده ذهنیت‌های ناهمگن با واقعیت این مقوله باشد.

پژوهش با ضریب اطمینان ۹۵٪، اشعار می‌دارد که خارج از فضای زندگی اهالی جنوب، باور و اعتقادی فرهنگی، که نسبت به «لنج»، از سوی مردم و باشندگان نوار ساحلی، وجود دارد، اساساً شناخته شده نیست. از این رو، قبول نکات ذیل، از سوی افراد خارج از نظام فرهنگی - سکونت‌ی آن خطه، بسیار مشکل و گاه غیرقابل باور است.

الف) کارکنان لنج‌ها، ناخدایان و جاشویان و کارگران، لنج را مکان مقدس و حفظ حرمت آن را برخورد الزام می‌دارند.

ب) حرکت تجاری و نقل و انتقال کالا از طریق فعالیت تجاری خود را به وسیله لنج‌ها، چون که فعلی حرام و مغایر با قانون و مخالف با شعائر دینی و ملی و آئینی نمی‌دانند، فعالیتی مثبت و مؤید توانایی و شرافتمندانه می‌پندارند.

ج) از ارتکاب آنچه که حرام است شدیداً پرهیز داشته و در فضای لنج‌های سنتی، از آن گریزان هستند لذا، از حمل کالاهایی که شرافت شغلی - حرفه‌ای آنان را زیر سؤال ببرد قویاً پرهیز داشته و هیچگاه دامن خود را به آن آلوده نمی‌کنند.

د) به شدت پاسدار شرافت شغلی - فردی و سابقه حیثیتی - شخصی در بین اهالی و همشهریان و دوستان و همکاران خود هستند. مکان لنج را مقدس می‌دارند و در تفکر آئینی خود معتقد به قداست آن هستند.

ه) بنا به باورهای فرهنگی زیست اجتماعی و ارزش‌های مادر مکانی، ازدواج امری مهم در پیش روی زندگی جوانان است، از این رو وظیفه تهیه مخارج ازدواج و تدارک زندگی با داماد می‌باشد. لذا، فرد جوانی که متأثر از فرهنگ بومی به امر تجارت به وسیله لنج بپردازد، جوانی پرتلاش، خانواده دوست، شرافتمند و اهل کار و زندگی شناخته می‌شود و همین باور سبب می‌شود تا جوان، به پشتوانه این نگاه تأیید کننده، هیچگاه مرتکب خطایی که از سوی فرهنگ و جامعه بومی، مورد نکوهش قرار گیرد نشود و به عکس، با عزمی راسخ و متکی به منش‌های جوانمردانه به کار و فعالیت بپردازد.

و) چرخه زندگی اجتماعی مردم جنوب، در بعد اقتصاد با فعالیت لنج‌های تجاری و صیادی، خرید و فروش و تجارت کالا و در بعد فرهنگ، بر پایه احترام متقابل و احترام کوچکتر به بزرگتر و در بعد زندگی جمعی، بر پایه همکاری استوار است، از اینرو قرار گرفتن در معرض هرگونه برخورد و ارتباطی که خارج از این مجموعه از زیرساخت‌ها باشد، برای آنان بسیار سخت و گران و پذیرش آن غیرممکن است.<sup>۱</sup>

با توجه به مصادیق فوق، این پژوهش، پس از بررسی‌های میدانی و مصاحبه‌های حضوری با اهالی و ساکنان بومی و ساکنان غیربومی که حسب موقعیت شغلی در منطقه جنوب سکونت دارند، ضرورت توجه داشتن به ۶ سطح مطالعاتی را با هدف آشنا شدن با فرهنگ کار و زندگی و راه و رسم معیشت و حقوق مرتبط با دامنه فعالیت، مورد تأکید قرار می‌دهد.<sup>۲</sup>

۲-۱) پس از آن، به لحاظ ایجاد آشنایی بیشتر به تشریح فعالیت لنج‌های تجاری پرداخته شده است (صفحات ۲۳ الی ۳۰) و تحلیل مسأله مورد بحث، متوجه به تبیین ماهیت فعالیت لنج‌ها، شده است.

۳-۱) با هدف ایجاد یک نوع مقایسه بین «فعالیت لنج‌ها و ظرفیت مشارکت و دامنه عمل آن‌ها در حمل و نقل تجاری» با «شرایط و ویژگی‌های حمل و نقل گریزنده از نظارت قانون» و تحلیل درجه‌ی ارتباط «لنج‌ها» با «این مقوله»، شاخص‌های پایه، از منظر «دامنه حقوق» و «شرایط عمل» و «نوع کالاهای

۱- یکی از عمده‌ترین و برجسته‌ترین گله‌مندی و شکایت فرهنگی ناخدایان و لنج‌داران و جاشویان و کارگران لنج‌ها، متأثر از وجود اهانت و بی‌احترامی از سوی مجریان اداری و نیروی انتظامی غیربومی که با فرهنگ آنان آشنا نیستند، تشکیل می‌دهد.  
۲- ر. ک. صفحات ۱۲ الی ۲۲.

مشمول حمل و نقل گریزنده از نظارت قانون» به عنوان یک کفه مطرح شده‌اند تا، با قراردادن نوع حضور و دامنه فعالیت و کارکردگرایی عمل لنج‌های تجاری در کفه‌ی دیگر، درجه‌ی فعالیت لنج‌ها در حیطه فعالیت تجاری گریزنده از نظارت قانون (قاچاق) پیمایش گردد.

۴-۱ ماهیت جمع‌آوری اطلاعات برپایه‌ی نمونه‌گیری و تحلیل نمونه‌ها استوار است. انتخاب نمونه‌ها نیز به دو روش «هدفمند» و «اتفاقی» بوده است.

۵-۱ میدان مورد مطالعه :

- کسب اطلاعات میدانی از دو حوزه نوار شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان.

- انتخاب تمامی حوزه‌های جمعیتی سرزمین اصلی از خرمشهر و چابهار مشتمل بر حوزه‌های نمونه به شرح خرمشهر و آبادان، بندر امام خمینی، هندیجان، بندر دیلم، بندر گناوه، بندر ریگ، بندر بوشهر، بندرگاه، عامری و رستمی، دیر، کنگان، بندر طاهری، نخل تقی، عسلویه، بندر مقام و نخیلو، کیش و قشم، لنگه، بندرخمیر، بندرعباس، گچین، جاسک، کنارک و چاه بهار، مورد مطالعه میدانی واقع شده است.

۶-۱ نکته قابل تأکید آن است که فعالیت‌های تجاری گریزنده از نظارت قانون، به طور اساسی بر ماهیت استتار و پوشیدگی و پنهان کاری استوار است و لذا جز از طریق مصادیق آماری و نمونه‌گیری نمی‌توان به شاخص‌های قطعی دسترسی پیدا کرد.

وجود راه‌کارهای متنوع و شیوه‌های گوناگون ورود کالا، همچنین وجود کالاهایی که حتی در مراکز عرضه، به هیچ نوعی ثبت و صاحب بارنامه و مانیفست نمی‌شوند از جمله‌ی موانع دسترسی به یافته‌های احراز شده است.

۷-۱ مبنای آماری یافته‌ها، مستند به اظهارات مقامات حقیقی و حقوقی قانونی در کشور است و سایر موارد بر پایه نمونه‌گیری مبتنی بر شواهد عینی و موجود تأمین شده است.

۸-۱ سطح نمونه‌گیری، در حدی متحقق شده است که در شرایط مطلوبی، ضریب احتمال به یقین را افزایش دهد. لذا، مبنای محاسبات مربوط به نمونه‌گیری‌ها، جدای از آن بخش از آمارها که از مراکز اصلی، اخذ شده است، استناد به کثیری از شواهد و مصادیق نمونه است.



## ۲- مطالعه میدانی

ارائه گزارش بر مبنای گزاره‌های ۱ الی ۷ مرحله دوم مطالعاتی موضوع قرار داد.

۱-۲ مبادی بارگیری و مقاصد تخلیه این تجارت از کجاست و به کجا؟

جدول شماره ۷ نشان دهنده مقدار و ارزش واردات از کشورهای مختلف را برای سال ۱۳۸۲ نشان می‌دهد. ارقام جدول، انعکاس دهنده میزان واردات رسمی به وزن، ارزش ریالی و ارزش دلاری و همچنین درصد سهم کشورهای مبدا است.

همانگونه که از این جدول قابل استخراج است، امارات متحده عربی با ۱۳/۲۹۴ درصد بزرگترین شریک تجاری - مبادلاتی است. این موضوع را اشخاص حقوقی و حقیقی مورد تأیید دارند. رقمی معادل ۳/۵۳۵/۹۳۶/۵۸۷ دلار ارزش واردات<sup>۱</sup> در سال ۱۳۸۲ از امارات متحده عربی است. هر چند که آمار اعلامی از سوی دبی، بر مبنای کالای مانیفست شده بیش از ۶ میلیارد دلار است، می‌توان استدلال کرد که اولین مبدا بارگیری کالا می‌تواند دبی باشد.

نمایشگاه تخصصی معاونت اطلاعات اقتصادی وزارت اطلاعات، دبی را به عنوان مرکز اصلی قاچاق کالا به ایران معرفی می‌کند.

یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که بر اساس اعلام نظر دبی، عمده صادرات دبی به ایران شامل صدور مجدد کالاهای وارد شده است. اسناد و مدارک خاصی از کشتی‌هایی که عازم ایران هستند درخواست نمی‌شود و دقت امارات متحده عربی صرفاً محدود به نظارت رسمی از خروج کالاهای فرهنگی و هنری است.<sup>۲</sup> دبی بر حمل و نقل کالاهای تجاری، هیچگونه ممانعتی ندارد از این رو، تمامی نظارت بر پایه اظهارنامه تکمیلی صاحبان شناور، متحقق می‌شود و اظهارنامه، مبنای اصلی قضاوت است.

۱- رقم اعلامی از سوی گمرک ایران.

۲- اولین نوع سخت‌گیری اعمال شده متوجه مواد مخدر است که نسبت به آن با درجه‌ی بالایی حساسیت نشان داده می‌شود. این پژوهش به صراحت تأکید می‌دارد که مقابله امارات متحده با مواد مخدر، از مهمترین نقطه یعنی مبادی ورودی است که به صورت مستمر در حال کنترل پلیسی، نظارت مستقیم، نظارت غیرمحمسوس، بازرسی به موقع، شدت قوانین در نوع برخورد با متهم و کنترل پی‌دار قرار دارد.

جدول شماره ۷ ( ارزش واردات برای برخی از کشورهای طرف مبادلاتی با ایران - ۱۳۸۲ )

کشور	وزن	ارزش ریالی	ارزش دلاری	ارزش %
تایوان	۱۵۷۹۰۲۹۵۰/۶۱	۱۹۹۴۰۷۴۰۰۳۰۳/۶	۲۵۱۷۷۷۰۳۸	۰/۹۴۷
ترکیه	۴۲۲۲۹۰۷۸۱/۰۹	۴۰۹۸۶۰۴۹۴۸۲۹۴/۱۳	۵۱۷۵۰۰۵۴۶	۱/۹۴۶
جمهوری کره	۸۲۱۴۵۱۲۰۸/۲	۱۰۴۱۵۳۰۲۵۶۶۵۳۹/۴	۱۳۱۵۰۶۳۴۹۱	۴/۹۴۴
سنگاپور	۶۹۱۱۲۲۲۳۰/۶۴	۳۵۱۰۴۲۲۲۹۷۰۱/۲۶	۴۴۳۲۳۵۱۲۱	۱/۶۶۶
سوئد	۹۹۲۴۲۴۰۷/۸	۵۳۳۶۴۱۴۶۰۵۶۸۸/۴۸	۶۷۳۷۸۹۷۴۶	۲/۵۳۳
سوئیس	۸۴۸۰۹۲۶۱۹/۹۸	۶۸۵۶۸۹۷۵۰۸۰۹۲/۳	۸۶۵۷۶۹۹۰۹	۳/۲۵۵
عربستان سعودی	۷۳۰۵۶۴۰۸۶/۸	۲۷۳۵۲۹۹۹۳۵۸۸۴	۳۴۵۳۶۶۱۵۶	۱/۲۹۸
فدراسیون روسیه	۳۱۱۸۳۸۲۴۵۷/۹	۸۶۹۹۶۱۱۷۵۰۴۱۰/۰۸	۱۰۹۸۴۳۵۸۱۳	۴/۱۳
فرانسه	۴۶۹۱۶۸۸۶۵/۷۵	۱۷۹۱۵۱۶۵۹۳۱۱۲۷	۲۲۶۲۰۱۵۸۹۸	۸/۵۰۵
قزاقستان	۸۰۹۸۱۲۸۷۸	۲۲۵۴۰۸۷۹۱۶۷۸۷/۶۴	۲۸۴۶۰۷۰۶۴	۱/۰۷
قطر	۱۰۳۳۲۱۸۹۸/۱۷	۳۵۱۱۸۷۹۷۹۶۹۷	۴۴۳۴۱۹۲۳	۰/۱۶۷
کانادا	۴۶۹۸۹۰۸۲۷/۸۷	۱۶۱۲۵۲۸۸۶۳۵۷۷/۷۱	۲۰۳۶۰۲۱۳۷	۰/۷۶۵
کویت	۲۹۲۶۹۳۹۵/۱	۲۴۶۵۹۱۹۴۶۳۷۳/۸۶	۳۱۱۳۵۳۵۲	۰/۱۱۷
پاکستان	۱۶۷۷۴۴۹۸۴/۱۸	۷۰۰۵۳۹۱۸۰۷۹۹	۸۸۴۵۱۹۰۸	۰/۳۳۳
چین	۲۲۱۶۷۲۹۱۰۴/۴۵	۱۲۲۰۵۲۵۵۸۶۰۶۲۷/۵	۱۵۴۱۰۶۷۵۹۳	۵/۷۹۴
ژاپن	۶۴۱۲۴۵۰۰۰/۸۴	۷۸۹۷۱۶۲۳۹۶۴۳۵/۰۱	۹۹۷۱۱۶۴۳۹	۳/۷۴۹
آذربایجان	۳۴۴۲۴۳۵۵۶/۸۵	۷۶۴۰۲۵۲۱۵۳۱۷/۸۶	۹۶۴۶۷۸۰۲	۰/۳۶۳
آلمان	۱۰۷۸۵۴۴۸۹۰/۹۹	۲۴۰۹۵۰۱۵۱۶۶۸۲۱/۱	۳۰۴۲۲۹۹۹۳۱	۱۱/۴۳۸
اتریش	۲۸۵۰۰۷۱۸۹/۷۳	۳۱۰۱۴۷۶۰۸۷۴۴۷/۶۲	۳۹۱۶۰۰۵۱۰	۱/۴۷۲

کشور	وزن	ارزش ریالی	ارزش دلاری	ارزش %
اردن	۳۵۸۰۳۵۴۴۰	۲۳۵۴۵۴۰۴۹۸۰۵/۲	۲۹۷۲۹۰۴۸	۰/۱۱۲
ارمنستان	۶۳۳۲۴۳۳۲	۳۳۶۰۲۶۵۷۶۸۰۱/۰۱	۴۲۴۲۷۵۹۷	۰/۱۶
اسپانیا	۱۴۱۶۲۱۶۰۶/۴۲	۲۶۸۹۳۰۴۶۴۲۷۴۴/۶۴	۳۳۹۵۵۸۶۵۵	۱/۲۷۷
استرالیا	۱۳۷۴۶۹۳۳۸۵/۶۹	۱۶۲۶۴۲۵۱۷۷۹۰۹/۵۶	۲۰۵۳۵۶۷۱۶	۰/۷۷۲
اکراین	۹۳۰۹۶۳۸۵۲/۱	۲۶۳۳۳۹۱۵۸۱۷۶۱/۵۴	۳۳۲۴۹۸۹۲۲	۱/۲۵
امارات متحده عربی	۳۴۹۵۹۲۶۱۶۹/۶۹	۲۸۰۰۴۶۱۶۸۱۲۳۷۵/۹	۳۵۳۵۹۳۶۵۸۷	۱۳/۲۹۴
انگلستان	۳۰۲۹۳۴۶۰۹/۶۵	۷۰۳۲۸۸۲۳۶۸۰۷۳/۱	۸۸۷۹۹۰۱۵۵	۳/۳۳۹
اندونزی	۱۷۰۴۱۳۳۳۵	۱۰۱۴۹۷۵۱۴۶۴۴۹/۶۳	۱۲۸۱۵۳۴۱۵	۰/۴۸۲
ایتالیا	۳۰۶۰۶۰۸۹۷/۴۲	۱۳۲۸۴۳۰۳۸۳۵۸۶۴	۱۶۷۷۳۱۱۰۹۴	۶/۳۰۶
بحرین	۳۳۸۷۷۸۴۱۹/۴۸	۴۰۷۶۷۰۴۷۲۶۱۳/۹۷	۵۱۴۷۳۵۴۶	۰/۱۹۴
بلژیک	۳۵۲۵۰۶۷۲/۱۷	۴۰۹۵۱۴۴۴۲۷۳۰۷/۷	۵۱۷۰۶۳۷۲۳	۱/۹۴۴
مالزی	۲۹۲۸۳۷۵۶۹/۳۳	۲۱۳۷۶۲۹۵۰۵۰۵۴/۸۹	۲۶۹۹۰۲۷۱۶	۱/۰۱۵
منطقه آزاد قشم	۳۶۲۸۴۰۱۱	۲۳۱۹۸۷۹۷۹۲۴۶	۲۹۲۹۱۴۱۲	۰/۱۱
منطقه آزاد چابهار	۱۸۳۳۶۵۶/۵	۳۰۶۳۹۶۸۹۷۱۹	۳۸۶۸۶۵۰	۰/۰۱۵
منطقه آزاد کیش	۸۴۳۹۱۵/۸	۱۰۱۰۱۶۸۲۲۹۴	۱۲۷۵۴۶۹	۰/۰۰۵
منطقه ویژه اقتصادی خرمشهر	۱۱۳۷۸۸۶۰/۸	۲۰۰۰۲۶۹۰۷۹۹۴	۲۵۲۵۵۹۲۱	۰/۰۹۵
منطقه ویژه اقتصادی عسلویه	۷۳۰۵۹	۸۷۰۶۲۳۴۶۷۰	۱۰۹۹۲۷۲	۰/۰۰۴
هلند	۳۱۹۸۲۹۱۷۹/۶۳	۳۳۲۶۴۴۴۵۸۹۷۰۶/۷۵	۴۲۰۰۰۵۶۵۸	۱/۵۷۹
هند	۲۴۰۷۸۹۳۵۳۱/۲۶	۶۹۹۶۲۸۲۴۰۰۸۰۷/۰۹	۸۸۳۳۶۹۰۱۵	۳/۳۲۱

**یافته‌های مطالعاتی** - تحقیقی مستند به اظهارات متحقق شده از طریق مصاحبه‌های اختصاصی (تخصصی) و عمومی و بازدید و مطالعه میدانی به عنوان اطلاعات قطعی پژوهشی به شرح ذیل است.

۱-۱-۲ سند اول، مربوط به آن بخش از دامنه فعالیت لنج‌های سنتی تجاری، که در اسکله‌های مجاز و

مشخص پهلو گرفته و بار خود را بر اساس مانیفست‌های تنظیمی، تخلیه و ترخیص می‌کنند.

این بخش از فعالیت به صورت رسمی و بدون قصد از گریز از نظارت قانون جریان داشته و برخوردار از شرایط ذیل است :

- بار، برخوردار از مانیفست و بارنامه با ذکر مشخصه محل بارگیری و نام مقصد است.

- نگله و واحد پیمایش به رسم و شیوه معمول تنظیم شده است<sup>۱</sup> و بار موصوف دارای وزن اظهاری است.

- به طور معمول و گاهاً، بار اعلامی توأم باکسر و اضافه در فهرست است که بنا بر ضوابط رفع اشکال شده و کالا ترخیص می‌شود.

در برخی موارد کالا درگمرک نگهداری و تا رفع ایراد قانونی ترخیص نمی‌شود و در برخی موارد کالا

مرجوع می‌گردد که نسبت مورد اخیر به پرونده‌های اقدامی، نسبت ضعیفی است. در ضمن جریان و شدت کنترل

۱- واحد پیمایش بر اساس هر عنوانی که در فهرست بارنامه آورده شود، به رسم و شیوه معمول، با یک توصیف کلی همراه است. به عنوان مثال، ۱۰ کارتن پوشاک و یا ۵۰ کارتن لوازم یدکی و یا ۲۰ نگله. ... نماینده گمرک با بازرسی نمونه اقدامات معمول گمرکی را متحقق ساخته و وفق مقررات گمرکی اجازه ترخیص ( و یا هر اقدام دیگر را) صادر می‌کند. شرایط فعلی مورد مشاهده در لنگه، گناوه، دیلم، بوشهر، کسر و اضافه در واحدهای اعلامی را متوجه «لنج‌دار» و «لنج» نموده و از این حیث، روند فعالیت لنج و کارکنان آن را متوقف ساخته است. لنج‌داران و کارکنان، معتقد هستند، رویه معمول لنج آن است که صورت تنظیمی صاحب بار را مبنای کار خود می‌داند و اگر اختلافی (کسر و اضافه) در فهرست بار باشد، باید متوجه صاحب بار باشد و نه صاحب لنج و بقیه تشریفات در گمرک باید از سوی صاحب بار دنبال شود.

در امارات متحده عربی و کویت و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس - ضلع جنوبی، لیست بار بر مبنای بار اعلامی مورد تأیید قرار گرفته و گاهاً و صرفاً بر اساس مشخصات و ویژگی‌های غیرمعمول ( و به ندرت) مورد بازرسی نمونه‌ای قرار می‌گیرند. در تحقیقی میدانی که از این موضوع به عمل آمد و نسبت به چرایی این سهل‌گیری، پرسیده شد، دلیل کارگزاران امارتی آن بود که میدان و حوزه عمل لنج‌ها به طور کامل مشخص است. کارگزاران گمرکی - اماراتی و بقیه - لنج‌داران و لنج‌ها را می‌شناسند و به خوبی با حیطه و میدان کار آنان آشنا هستند و از سوی دیگر صاحبان لنج‌ها و کارکنان آن‌ها می‌دانند که اگر تخلف عمده‌ای(خاصه در ارتباط قاچاق مواد مخدر و یا سلاح و موارد منع شده دیگر) از آنان مشاهده شد برای همیشه، اعتماد کاری را نسبت به خود از بین برده‌اند، لذا، همیشه و به نحو مؤکدی رعایت کننده موازین قانونی هستند.

در مجموع به نظر می‌رسد که «دامنه فعالیت حمل و نقلی لنج‌های تجاری، کاملاً، دامنه‌ای تعریف شده است» و از این حیث، تخطی از آن صورت نمی‌گیرد. به عبارتی حوزه فعالیت لنج‌ها، حوزه‌ای تعریف شده است.

گمرکی در این خصوص، وابسته به شرایط است، به عنوان مثال به هنگام بازدید میدانی فروردین و اردیبهشت ۱۳۸۳، این دقت نظر نسبت به کسر و اضافه بسیار ضعیف، در تیرماه قوی و در مرداد ماه و اوائل شهریور ۱۳۸۳، بسیار شدید بود به طوری که گمرک بوشهر با توقف و ایستایی بسیاری از لنج‌ها، مصادف شده بود و به طور مشهودی، عمل تخلیه و ترخیص به کندی صورت می‌گرفت.<sup>۱</sup>

- کشف خلاف بعد از ترخیص کالا، فوق‌العاده کم بوده و این پژوهش در میدان مورد مطالعه با چنین موردی برخورد نداشته است.

- اظهارنامه‌های تسلیمی به گمرک به نسبت آماری بسیار ضعیفی توأم با تقلب است<sup>۲</sup> و بیشتر متوجه ارائه توضیحات ناکافی و ناقص می‌باشد که آن هم بازگشت به متغیرهای دیگری (اطلاعات ناقص، ضعف در ثبت، ضعف در روش تنظیم اظهارنامه، ناشی بودن، سرعت کار، احساس ضرورت نکردن، سواد ضعیف تنظیم کنندگان) دارد. به عنوان مثال عدم اطلاع کافی و کامل از مشخصات کامل کالا از برجسته‌ترین شاخص می‌باشد. - متأسفانه در مورد این دسته از دامنه عمل چنانچه گمرک احساس نقص در اظهارنامه تسلیمی کند، کارگزاران گمرکی ملاحظه زمان نکرده و سبب توقف بیش از حد بار در گمرک شده و مانع ترخیص آن می‌شوند و این در حالی است که تبصره ۲ ذیل ماده ۲۶۸ آئین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی<sup>۳</sup>، راهکار را مشخص نموده است. متأثر از عدم اجرای تبصره به صاحب بار و صاحب لنج زیان فراوانی وارد می‌شود.

- در مطالعه ۸ ماه اظهارنامه تسلیمی، از سوی لنج‌های سنتی تجاری ثبت شده، هیچ موردی از وجود کالای ممنوع‌الورود و غیرمجاز در مشخصات کالایی اظهاری ملاحظه نگردید و اعتراضیه‌ها در بیشترین سقف

۱- البته عوامل کندی کار به متغیرهای دیگری نیز وابسته بود اما شدت عمل نسبت به اطمینان از بسته‌های (نگله، کارتن) اعلامی به طور کامل محسوس بود که در سال ۸۲ (دی و بهمن) و یا فروردین و اردیبهشت ۸۳، به این شدت محسوس نبود.

۲- در یک صد انتخاب نمونه‌ای از اظهارنامه‌های تسلیمی توسط صاحبان بار لنج‌ها و یا کارگزاران آنها و یا لنج‌داران، هیچ موردی در میدان مورد مطالعه وجود نداشت. در جامعه آماری سیصد نمونه‌ای، دو نمونه مشاهده گردید که به دلیل اختلاف اعلامی صاحب بار و ناشی از مبداء بارگیری (امارات) بود.

۳- مصوب ۶۴/۲/۱۸ مجلس شورای اسلامی.

خود متوجه اعتراض به کسر و اضافه اظهارنامه‌های تسلیمی می‌شده است. در چند مورد (قابل اغماض) اعتراض نسبت به عدم ممنوعیت کالای وارده بوده است.<sup>۱</sup>

در طول مطالعه میدانی و زمانی، به موارد قلیلی پرونده تخلفاتی گمرکی از سوی لنج‌ها که بر مبنای تخلف اظهاری (ابراز اسناد نادرست) تنظیم شده و مشمول منع تعقیب به لحاظ سپری شدن یک سال گردیده باشد، برخورد شده است که این نشان‌دهنده قلت تمایل رفتاری به عدم اظهار واقعی مجموعه محموله لنج است.

- جعل اسناد در طول مطالعه زمانی، به هیچ وجه وجود نداشته است.

- در اسناد گمرکی مثل پروانه ورود گمرکی، پته مسافری، قبض ترخیص (همان قبض سپرده که به موجب

آن کالا ترخیص شده است) و پته عبور داخلی در اسناد اظهار لنج‌ها، دچار تقلب نبوده است.

۲-۱-۲ مبداء بارگیری برای این دامنه فعالیت (گزاره ۲-۱-۱) به شرح ذیل است :

#### امارات متحده عربی :

- دبی، جبل علی، شارجه، عجمان. رأس الخیمه.

- بندر غلیله (Ghalileh) جمیره، حمیره (ام‌القیوین) مینا راشد، بخش قابل توجهی از فعالیت لنج‌ها در این بنادر صورت می‌پذیرد.

- ابوظبی (و بنادر پیرامونی).

#### عمان :

- مسقط (بوستان، مطرح، فحل)

- خصب، جری (تراکم بارگیری در بیشترین وزن خود متوجه بندر خصب می‌باشد).

- قوین و سلامه (در مقایسه با خصب، برای گزاره ۲-۱-۱، بارگیری از این دو مکان، ضعیف و در سقف

پائینی صورت می‌گیرد. مطابق بررسی به عمل آمده، عمده کالای حمل شده از این دو شبه بندر و مکان،

سیگار، چای و تا حدودی روغن و برنج است).

۱- متوجه قطعات رایانه، برخی نوشیدنی‌ها که مورد تردید از لحاظ بهداشتی و مواد شیمیایی پاک کننده می‌شده است. همچنین برخی نیز شامل ممنوعیت از لحاظ قانون مقررات صادرات و واردات سالانه می‌شده است. سقف سیگار حمل شده جزء این دسته از موارد است.

**قطر:**

- دوحه (Dowhah) - وصیل، الخور، دخان.

- مسیعیید (ام سعید)

**بحرین:**

- منامه و بدیع. الدور (به میزان کم)، خور البیض. المحرق.

**کویت:**

- کویت

- احمدی (میناءالحمدی)، میناءعبدالله، میناءسوئور.

۳-۱-۲ مقاصد تخلیه برای این دامنه فعالیت (گزاره ۲-۱-۱) به شرح ذیل است :

**استان سیستان و بلوچستان :**

- چابهار (به طور عمده)

- کنارک

**استان هرمزگان :**

- بندرعباس (اسکله‌های رسمی تحت نظارت (ادارات گمرک و بندر).

- بندر خمیر (اسکله رسمی تحت نظارت گمرک و نیروی انتظامی).

- بندر حمیران و بندر جاسک و بندر کنگ (تا حدودی).

- بندر معلم (بند معلم).

- بندر لنگه

- بندر مغویه، بندر شناس، بندر مقام، نخیلو، حسینیه.

- بندر چارک

- جزیره کیش

- جزیره قشم.
- بندر چارک
- بندرپل (پُهل)
- استان بوشهر :
- بندر بوشهر
- گناوه
- دیلم
- ریگ
- دلوار (بندرگاه و بوالخیر).
- رستمی (گهی).
- طاهری. کنگان (دیر).
- پرک
- نخل تقی
- عسلویه (هاله).
- استان خوزستان :
- آبادان
- اروند
- امام خمینی
- ماه‌شهر
- هندیجان



۲-۱-۴ سند دوم، مربوط به آن بخش از دامنه فعالیت تجاری است که تحت تأثیر علی، مشتمل بر موارد ذیل به عنوان رخداد تجارت گریزنده از نظارت قانون تلقی می‌شود.

الف - عدم کفایت نظری - شناختی نسبت به محیط و شرایط اجتماعی و طبقه‌بندی عوامل متناسب به بزه و جرم.

ب - اثر عوامل محیطی و طبیعی و عدم اشراف مجریان قانون و قانون نسبت به آن.

ج - اثر عوامل انسانی، اجرایی و ابزاری.

پس از تشریح سه گزاره الف و ب و ج به ذکر سایر مشخصات در قالب گزاره «د» توجه می‌شود.

#### تشریح گزاره الف :

محیط، یک نهاد اجتماعی است که زیر بنای عمل فردی و جمعی را، بی‌آن که اجبار خاصی را تحمیل کند، هدایت می‌کند. محیط به عنوان نهاد اجتماعی، متولی مطرح کردن فرهنگ جامعه است که بر اساس آن هنجارها و ناهنجاری‌ها، تفکیک و مشخص می‌شوند. عبارت انتزاعی تحت تأثیر محیط و یا متناسب با محیط و یا همسو با شرایط محیطی برخاسته از این مفهوم است.

ماهیت طبیعت فرهنگ در مظاهر محیط جلوه‌گر می‌شود و این محیط است که می‌نمایاند فرهنگ یک جامعه چگونه و چیست و چه رفتارهایی را هنجار و چه رفتارهایی را ناهنجار می‌داند، به عبارتی محیط متبلور کننده فرهنگ است.

محیط، حاصل ادوار مختلف تاریخ از اولین لحظات شکل‌گیری جامعه مکانی و مکان، تا به امروز است و تمامی احساسات و آداب و رسوم و رفتارهای فرهنگی - اجتماعی - اقتصادی و عملکردها را در درون خود ذخیره و جا داده است و آن‌ها را، از طریق خود، به باشندگان آن محیط و نسل‌ها، انتقال می‌دهد. به عبارت کلی، محیط، رخسار رفتاری فرهنگ است.

فرد در درون فضای محیط به عنوان خود عمل می‌کند، و «خود» عبارت از جنبه یا عاملی از شخصیت

است که روابط خویش را با دنیای واقعی که در آن زندگی می‌کند (محیط)، برقرار می‌سازد.<sup>۱</sup>

۱- تعریف خود، از کتاب مبانی جرم‌شناسی، دکتر مهدی کی‌نیا. جلد دوم ص ۶۱۷

این پژوهش، با ضریب اطمینان ۹۵٪ گزارش می‌دارد که ناظران و مجریان انتظامی تعامل کننده با افراد بومی (لنج‌داران، کارگران لنج‌ها، جاشوها) و همچنین مجریان غیربومی امور بندری - گمرکی، چه به صورت منفرد (عمل و اقدام تنهایی گمرک و یا عمل و اقدام تنهایی بندر) و چه به صورت مأموران انتظامی، با شاخص‌های محیطی - مکانی از منظر جامعه‌شناسی فرهنگی محیط که هادی و هدایت کننده فعالیت‌های تجاری آنان است، هیچ‌گونه آشنایی ندارند.

دلیل مبرهن و واضح آن، عدم استنباط درست از قاعده ته‌لنجی و نوع و ماهیت فعالیت لنج‌های تجاری است که نیاز به کارشکافی از سوی نیروی محترم انتظامی کشور، قوه قضائیه و سازمان گمرک دارد.

ادارات بندری تحت پوشش سازمان بنادر و کشتیرانی، به میزان ۹۸/۸٪ با این مفهوم آشنایی کامل دارند.<sup>۱</sup> سازمان گمرک در شرایط شناخت متناسبی از موضوع قرار داشته و به میزان ۶۲/۸٪ با آن آشنایی کامل دارد.<sup>۲</sup> به نظر می‌رسد مشکل اصلی ناظران گمرکی و ارزیابان، فقدان نظریه جامع مبتنی بر واقعیت موضوع ته‌لنجی، سهمیه ملوانی، معافیت تعاونی مرزنشینان و فعالیت تجاری مبتنی بر فرهنگ جنوب و ناهماهنگی ضوابط اجرایی با استنباط قطعی از بزه ناشی از آن باشد، ضمن آن که، ماهیت تقسیم‌بندی شده کالاهای مشمول امر قاچاق در ماده یک اصلاحی قانون مجازات مرتکبین قاچاق، به نحو عملی، یک دسته را، در ارتباط با موضوع درآمد عایداتی دولت قرار داده و به صورت مستقیم، آن را، به عنوان تأمین کننده بخشی از بودجه کل کشور رقم زده است.

مطابق ماده اول قانون مجازات مرتکبین قاچاق، مال یا کالایی به عنوان موضوعیت جرم قاچاق دیده شده

است که در شمول یکی از دو بند الف و یا ب باشد.<sup>۳</sup>

الف - موضوع عایدات دولت؛ شامل کالاهای مجاز، مجاز مشروط و غیرمجاز مشروط.

ب - کالاهای ممنوع‌الورود و ممنوع‌الصدور و کالاهای انحصاری.

۱- جامعه آماری ۱۳۸ نفر کادر بندری.

۲- مستخرج از مصاحبه‌های تخصصی.

۳- ماده ۱ (اصلاحی ۱۳۷۳/۱۱/۹) قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۲۹ اسفند ۱۳۱۲. هرکس در مورد مالی که ..... (از صفحه ۷۷ مجموعه قوانین و مقررات. ... و یا صفحه ۱۳ نشر دادگستر آورده شود). ر. ک. ص ۷۷ مجموعه قوانین و مقررات مربوط به جرائم قاچاق کالا و ارز. جعفر نوری و همچنین. ص ۱۳ مجموعه کامل قوانین و مقررات راجع به قاچاق کالا و ارز، دفتر کل هماهنگی امور قاچاق کالا و ارز سازمان تعزیرات حکومتی.

بر این اساس، موضوعیت کالاهای در شمول گروه الف، جزء موضوع واردات سالیانه بوده و تأمین کننده، بودجه است در حالی که مجموعه کالاهای گروه ب، از هیچگونه ارتباطی با موضوع بودجه برخوردار نیست و لذا، این حکم، صراحت دارد که نقل و انتقال یا واسطه‌گی در تجارت یا کسب کالایی که از نوع ممنوع‌الورود و یا ممنوع‌الصدور (موضوع بند ب ماده ۱) نیست، قاچاق محسوب نشده، بنابراین عمل واسطه‌گی و یا نقل و انتقال آنها در داخله کشور، مستنداً به حکم ماده فوق از شمول قاچاق خارج است و تنها مرتکب قاچاق، فرد فاعل، به دلیل فعلیت عنصر مادی جرم<sup>۱</sup> از جامعیت برخوردار نشده و تابعی از تصمیمات اقتضایی و مصلحتی شود.

مجموعه‌ی نگاه‌های فوق باعث آن می‌شود تا نسبت به محیط و شرایط اجتماعی و طبقه‌بندی متناسب به بزه و جرم، کفایت نظری موثری وجود نداشته باشد و همین عدم کفایت نظری، سبب آن می‌شود تا بخشی از فعالیت تجاری، به ویژه فعالیت تجاری لنج‌ها، تلقی به فاعلیت، در رخداد تجارت گریزنده از نظارت قانون گردد.

#### تشریح گزاره ب :

فراتر از عوامل اجرائی (امور گمرکی و بندری و نیروی انتظامی)، عدم اشراف قانون و مجریان قانون (عوامل قضایی به اضافه برنامه‌ریزان نیروی انتظامی) نسبت به عوامل محیطی و طبیعی فضاهای مورد نظر (نوار ساحلی خلیج فارس و دریای عمان و همچنین شاخص‌های نیاز و تقاضای مردم) است که در این زمینه لازم است تا با هدف تبیین زیرساخت‌های نظری مبارزه با قاچاق، در سطوح فرهنگ - موضوع گزاره ۱-۳-۱، در سطوح جامعه موضوع گزاره ۱-۳-۲، در سطح اقتصاد جامعه ملی و اقتصاد منطقه‌ای - موضوع گزاره ۱-۳-۳ و در سطح اقتصاد خانوار - موضوع گزاره ۱-۳-۴، شناخت مناسبی تحصیل شود.<sup>۲</sup>

#### تشریح گزاره ج :

بحث در باره جرم زایی فقر و ثروت از مباحث اساسی جرم‌شناسی است که جداگانه مورد بررسی قرار می‌گیرد. هر یک از این دو عامل، مانند ده‌ها عامل دیگر اثرهای مثبت و منفی دارد که لازم است تا به آنها توجه شود.<sup>۳</sup>

۱- به شرح ماده ۲۹ قانون امور گمرکی و مصادیق در شمول آن، لطفاً ر. ک به ص موضوع موادی از قانون و آیین‌نامه امور گمرکی در ارتباط با قاچاق و تخلفات گمرکی.

۲- لطفاً، ر. ک. ص متن پژوهش

۳- کی‌نیا. مهدی - مبانی جرم‌شناسی. جلد اول ص ۲۶۹

هنگامی که به دو نوع ترکیب قاچاق سازمان یافته و قاچاق غیرسازمان یافته برخورد می‌کنیم و به تحلیل و تشریح عوامل انسانی فعلیت دهنده به آن‌ها (چه عوامل انسانی هدایت‌گر و مبنایی و چه عوامل انسانی ابزاری و اجرایی و چه عوامل انسانی خریداری شده که نگاه قانون را به بزه کم‌سو و یا منحرف نمایند) می‌پردازیم، همچنین به کارشکافی پرونده‌های قاچاق و زیست‌مکانی انسانی و بوم‌شناسی مرتکبین اقدام می‌کنیم، متوجه نکات مهمی می‌شویم که در سومین کنگره سازمان ملل متحد برای پیشگیری از جنایت و تداوی جنایتکاران، با حضور هزاران نفر جرم‌شناس، استاد حقوق، قاضی، جامعه‌شناس و پلیس در مرداد ماه سال ۱۳۴۴ در استکهلم برگزار گردید، مطرح شد.

در آنجا بر مسأله فقر و ثروت و زیاده خواهی تأکید شد و گفته شد که ثروت و زیاده خواهی در کنار وجود فقر، سبب می‌شود تا افرادی (به عنوان مبنا) افرادی را (به عنوان ابزار و عوامل اجرایی) اجیر خود کنند. گروه مبنا به لحاظ زیاده خواهی و میل به زیاد داشتن ثروت و تمایل به خرج کردن و گروه ابزاری و اجرایی، به لحاظ فقر، در یک قرارداد نانوشته، در کنار هم قرار گیرند و در زیر لوای یک همکاری، یکی به نفع دیگری کاری انجام دهد.

رخداد فوق، انطباق با واقعیتی دارد که امروزه در فضای مورد بحث به شدت تأثیر گذار است تا آنجا که برخاسته از ۹۶/۲٪ جامعه آماری، جزء یکی از متغیرهای اصلی، وجود فقر و ثروت را، بستری برای بزه فعل تجاری گریزنده از نظر قانون، قلمداد می‌کنند و کسب درآمد را برای گروه‌های خاص، عاملی برای زیر پا نهادن قوانین عام، رقم می‌زنند.

دقیقاً، در همین جاست که ضرورت توجه به افزایش ثروت در کنار افزایش فقر، با موضوعیتی اقتصادی - اجتماعی، پیش آمد می‌شود و حاصل از آن می‌توان دریافت که اقتدارها، حرص را افزایش داده و کثرت مال و ثروت را موجب می‌شوند، و به مصداق جایی کاخی رفیع برپا نمی‌شود مگر کوخی نیز فراهم شده باشد، از تعامل ثروت و فقر، بزه‌های اجتماعی (منجمله قاچاق) شکل‌پذیر می‌شوند.

به این ترتیب، بر اثر فقر، عوامل و مرتکبین اجرایی و ابزاری، در اختیار عوامل هدایتگر قرار گرفته و به تأمین ثروت اندوختگی آنان مبادرت می‌کنند با این امید که خود نیز ملموس به مالی و ماحصلی شوند.

## د - سایر مشخصات :

- متأثر از گزاره الف (عدم کفایت نظری - شناختی نسبت به محیط و شرایط اجتماعی و طبقه‌بندی عوامل متناسب به بزه و جرم)، واضع قانون در تعیین کیفیت قانون با شرایط خاص اجتماعی و محیط، توجه کارشناسی شده نداشته و به تبع آن ناظران و مجریان نیز، بدون عذر باید مجری آن باشند و این در حالی است که به اعتبار محیط اجتماعی و فرهنگ که به رفتار فرد اعتبار و ارزش داده است، فردی که متهم به بزه فعل گریزنده از نظارت قانون شده است، ماهیتاً باور به خلاف نداشته و جامعه پیرامونی نیز او را متخلف نمی‌داند.

- انتساب تخلف در فضای بندر و گمرک بندری صورت می‌گیرد. به عبارتی، فرد قصد فرار نداشته و عملاً کالای مورد بحث (که ممنوع‌الورود نیست) و فرد در معرض ناظر و مجری قانون گرفته و در محل گمرک اقدام به ترخیص کالا می‌شود.

- از نظر فرد هیچ‌گونه بزه و تخلفی صورت نگرفته است و پندار فرد آن است که به او اجحاف شده است. هر چند این دسته از افراد در شرایط عصبانی بودن و به عنوان اعتراض، مطرح می‌کنند که دفعه بعد اقدام به وارد کردن کالا به صورت قاچاق می‌کنند اما، هیچ‌گاه اقدام به چنین کاری نمی‌کنند. حیثیت فردی و شغلی ایشان و ارزش و اعتباری که برای کار خود و ماهیتاً اقتضای سن و آبرو قائل هستند، به صورت روشن و صریح خود را در تعامل با نیروهای قانون قرار می‌دهند.

- در برخی موارد، با پرداخت وجه نقدی و یا غیرنقدی (قسمتی از کالای وارده)، فرد اقدام به ترخیص کالای خود می‌کند. عمده این اتفاق در ارتباط با نیروهای انتظامی رخداد می‌شود.

- متأثر از گزاره ب (اثر عوامل محیطی و طبیعی و عدم اشراف مجریان قانون و قانون نسبت به آن) عمده‌ترین مصداق در خصوص مسأله ته‌لنجی مطرح می‌شود.

- متأثر از گزاره ج (اثر عوامل انسانی، اجرایی و ابزاری)، گاه سفارش دهنده ورود کالای خاص (که سرمایه‌گذار برای خرید کالا از مبداء می‌باشد) حضور و نقش نداشته و به صورت عملی، لنج‌دار درگیر آن می‌شود. معمولاً چنین کالای وارده‌ای کشف نمی‌شود و به ندرت اتفاق افتاده است که چنین کالای وارده‌ای (مثل طلا و نقره و بدلیجات ایتالیایی و پارچه گران قیمت) ضبط گردد. به نظر می‌رسد ترسیم نوعی همکاری حرفه‌ای، محوری برای پاس کالا باشد.

- به طور کلی، این مجموعه از فعالیت‌ها در مبادی ورودی دور از چشمی صورت نمی‌گیرد و آنچه که اتفاق می‌افتد دقیقاً در مبادی ورودی رسمی است.

گاه تعامل و ارتباط بین صاحب لنج و کارگزاران قانونی و نیروی انتظامی به جر و بحث کشانده شده لیکن، به طریقی مسأله حل و فصل می‌گردد. حل موضوع تا ۶۸٪ موجب نارضایتی صاحبان و کارکنان لنج‌ها می‌باشد<sup>۱</sup> و ۱۴/۵٪ آن را به طور اجبار و بلامنازع پذیرفته‌اند، ۱۱٪ سعی به رفع و رجوع آن از طریق پرداخت رشوه دارند، ۶/۵٪ از جامعه آماری، اظهار نظر خاصی را مطرح نکرده‌اند.

- نکته قابل تأمل آن است که ۱۰۰٪ جامعه آماری، به هیچ‌وجه، نوع برخورد با فعالیت خود را موجه نمی‌داند. این ناموجه بودن نیز به دلیل آن نیست که خود را مرتکب انجام بزه‌ای بدانند و خواستار چشم‌پوشی و اغماض باشد بلکه ماهیتاً آن را نوعی برخورد کارگزاران دولتی که از روی قدرت (و نه قانون) صورت می‌گیرد می‌پندارد.

مصادق مورد تأکید جامعه آماری آن است که به لنج‌دار و کارکنان لنج، به چشم متخلف نگاه می‌شود و با آنان بد رفتاری شده و مورد «توهین» قرار می‌گیرند.

۵-۱-۲ مبداء بارگیری برای این دامنه فعالیت (گزاره ۲-۱-۴ سند دوم)، همان موارد در شمول گزاره ۲-۱-۲ می‌باشد.

۶-۱-۲ مقاصد تخلیه برای این دامنه فعالیت (گزاره ۲-۱-۴ سند دوم) همان موارد در شمول گزاره ۳-۱-۲، به اضافه مصادیق مذکور در صفحه ۱۳۷ الی ۱۳۹ می‌باشد.

۷-۱-۲ سند سوم، مربوط به آن بخش از دامنه فعالیت‌های نقل و انتقال کالایی گریزنده از نظارت قانون است که از طریق شناورهای غیر لنج‌های سنتی باری - تجاری، صورت می‌پذیرد.

مشخصات این سند شامل موارد ذیل است :

- لنج‌های باری استعداد حضور در این دامنه از فعالیت را ماهیتاً برخوردار نیستند. سرعت کم، گنجایش محدود و تعریف شده، نوع و کیفیت فعالیت حمل و نقل، رسمیت پذیرفته شده فعالیت از سوی صاحب لنج و

۱- جامعه نمونه آماری ۶۴ لنج فعال در بوشهر، بندرعباس، دلم.

خدمه احساس مسئولیت صاحب لنج در برابر قانون بندری - گمرکی، احساس مسئولیت لنج و خدمه مطرح است، از جمله مصادیق مانع برای حضور لنگ‌های سنتی در این نوع از دامنه فعالیت هستند.

- لنج در نظر لنگ‌دار و خدمه، مکانی مقدس و محلی برای کسب معاش و روزی تلقی می‌شود و بر این

اساس، خواهان انجام رفتاری که به آن آسیب رسانده شود نیستند.

- این نوع از دامنه فعالیت متوجه قایق‌های تیزرو می‌باشد.

- قاعده‌مندی خاصی بر فعالیت قایق‌های تیزرو نظارت ندارد.

- قایق‌های تیزرو در جایگاه فعالیت خود، تعهد خاصی نسبت به آنچه که لنگ‌های باری متعهد به آن هستند

(آنچه که در فوق به آن اشاره شد)، احساس نمی‌کنند.

- قایق‌های تیزرو به صورت جمعی (حداقل ۵ فروند و حداکثر چهل و گاه تا پنجاه فروند) فعالیت دارند.

- نوع خاصی از کالا را حمل می‌کنند. سیگار، چای، قطعات کامپیوتر، لوازم یدکی اتومبیل، (حجم کم و

ارزش بالا) از جمله مصادیق بار آنان است.

- نیروی انتظامی عملاً از ظرفیت فیزیکی و روانی برخوردار با آنان را برخوردار نیست و این نکته‌ای است

که قایق‌های تیزرو به آن وقوف کامل دارند.

این تحقیق با اطمینان ۹۵٪<sup>۱</sup> اشعار می‌دارد که: توان علمی - تجربی و ظرفیت روانی - فیزیکی قایق‌های

تیزرو، به مراتب از سطح توان علمی - تجربی و ظرفیت روانی - فیزیکی نیروی انتظامی بیشتر است.

- این تحقیق با ضریب اطمینان ۹۵٪<sup>۲</sup> در سطح  $a = 0.05$  اشعار می‌دارد که از نظر اقدام کنندگان هیچ

تصور برای انجام یک بزه و فعل خلاف وجود ندارد.

درصد قابل توجهی از افراد پیشتر صاحب لنگ‌های صیادی بوده‌اند که به دلیل مشکلات ناشی از وضع

هزینه‌ها و محدودیت‌ها و عدم اشتغال مناسب، اقدام به بهره‌گیری از قایق‌های تیزرو دارند.

۱- بر مبنای محاسبات آماری اخذ شده از جامعه آماری نمونه (عمومی) ۲۸۰ نفر در میدان مورد مطالعه تیر و مرداد ۸۳ - آبادان، خرمشهر، بندر امام، گناوه، دیلم، بوشهر، قشم، بندرعباس، خمیر، چابهار، جاسک.

۲- مصاحبه حضوری با فعالان و کاربران غیرمستقیم و مستقیم در رابطه با قایق‌های تیزرو. حضور پژوهشگر و مطالعه میدانی در میدان فعالیت. سال ۱۳۸۱، ۱۳۸۲ و ۱۳۸۳. گزارش اولیه در این زمینه در مرداد ماه ۸۱ و مهر ۸۱ تنظیم شده است.

- حوزه قابل توجهی از فعالیت لنجهای تیزرو تا حدود ۶۵٪ سازمان یافته است. این سازمان یافتگی اقدام به حمل سیگار و چای دارد، سازمان یافتگی به توسط صاحبان اصلی بار صورت می‌گیرد.
- از بین ۱۳۵ مورد و مصداق بررسی شده، یک مورد و برای یکبار، اقدام به حمل کالای ممنوع‌الورود داشت که پس از آن اقدام مشابه دیگری نداشته است. در بین ۱۳۵ مورد نمونه مطالعه شد، مشروبات جزء انواع کالای وارده نبوده است. بنا به اظهار این جامعه نمونه، حاملان مشروبات الکلی از طریق ورودیه‌های دیگری عمل می‌کنند.
- حدودی از مالکان و صاحبان قایق‌ها، از غیر استان‌های ساحلی هستند اما معمولاً کاربران و کارورزان از بین اهالی انتخاب می‌شوند.
- به عنوان یک شغل و حرفه مستمر، به نوع کاری که به وسیله قایق تیزرو صورت می‌پذیرد، نگریده نمی‌شود.
- ترکیب متفاوتی از شکل کار برای قایق‌های تیزرو وجود دارد. گاه در مکان شخصی، کشتی و شناور اصلی حامل کالا توقف داشته و قایق‌های تیزرو با پهلو گرفتن در مجاورت آن، بار و کالا را تحویل گرفته و راهی ساحل می‌شوند. گاه نیز از مبداء مشخصی مثل بندر خصب، بار را تحویل می‌گیرند.
- قایق‌های تیزرو در ساحل، در اسکله‌های مخصوصی پهلو نمی‌گیرند. بدنه‌هایی از سواحل که معمولاً در نظارت نیروی انتظامی قرار ندارد، مکان تخلیه است.
- ۸-۱-۲ مبداء بارگیری برای این دامنه فعالیت (گزاره ۲-۱-۷ سند سوم)، مشتمل بر شاخص‌های به شرح ذیل است.
- بندر خصب که به صورت مستقیم مبداء حمل بار شناورهای تیزرو می‌باشد.
- امارات متحده (بندر دبی و بندر جبل علی) که به طور معمول شناور مادر حامل بار، در فاصله مشخصی که معارض نظارتی نداشته باشد توقف داشته و با پهلوگیری قایق‌های تیزرو، بار مورد نظر بر شناور تیزرو منتقل شده و به سوی بدنه‌های ساحلی (بندرعباس، لنگه، قشم) حمل می‌گردد.
- جزیره قشم (و در صورت کلی، مناطق آزاد تجاری) خود به عنوان یک مبداء برای گردش کالای گریزنده از نظارت قانون می‌توانند مطرح باشند. با انجام یک مقایسه بین قیمت کالاها در قشم و دبی، برای کثیری از



کالاها، کالای عرضه شده در قشم ارزانتر از مشابه آن در دبی می‌باشد. در این خصوص و بر اساس اطلاعات جمع‌آوری شده و با توجه به ادبیات بررسی فعالیت‌های تجاری گریزنده از نظارت قانون، مناطق آزاد (منجمله قشم) را نباید منشأ اصلی قاچاق کالا به کشور تلقی کرد چرا که ورود آزادانه کالا به آن، جزء ذات فعالیت آن است و کنترل را باید خارج از مناطق آزاد (و به طور عمده در دریا و یا مبادی ورودی به سرزمین اصلی) انجام داد.

مناطق آزاد در حلقه‌ای از گردش کالای تجاری گریزنده از نظارت قانون، جزیی از بدنه این‌گونه از فعالیت مطرح می‌باشند و به عبارتی، به عنوان یک استعداد بومی، که بر پایه‌ی رویه‌های معمول شده در سطح خرد و محلی این نوع از تجارت مطرح هستند، مورد سوء بهره‌برداری قرار گرفته‌اند.

بر اساس مطالعه میدانی انجام شده و مصاحبه‌های تخصصی، بین ۶۵ تا ۷۵ درصد کالای حمل شده از قشم به خارج آن که وارد به سرزمین اصلی می‌شود، از حوزه خارج از حیطه نظارتی منطقه آزاد است، هرچند که به نظر این پژوهش، منطقه آزاد قشم، سهم ضعیفی از کل مجموعه کالاهای وارده به سرزمین اصلی را دارد، اما، همین مقدار سهم، تا سقف ۷۵٪ از مناطق فارغ از نظارت منطقه آزاد صورت می‌گیرد.

مجموعه بررسی‌های انجام شده به توسط این پژوهش منعکس کننده این نکته است که مناطق آزاد تجاری، منجمله قشم درگیر با خلاءهای قانونی، موضوع شکسته شدن سقف سهمیه ورودی و حدود و دامنه مرز عملیات تجاری در زمینه واردات هستند.

۹-۱-۲ مقاصد تخلیه برای این دامنه فعالیت (گزاره ۲-۱-۷ سند سوم) مشتمل بر مصادیق و موارد ذیل است.

- اسکله‌های فاقد نظارت گمرک و نیروی انتظامی.

- تخلیه بارها از این‌گونه قایق‌ها به لحاظ عدم نیاز به امکانات خاص بسیار راحت و ساده می‌باشد، بر این

اساس کرانه‌های فراوانی می‌تواند مکانی برای تخلیه باشد.

- قایق‌های تیزرو، به طور معمول، حجم قابل توجهی از کالا را، قادر به جا به جایی نیستند و به همین دلیل،

بار حمل شده خود را حداکثر ظرف مدت ده دقیقه تخلیه می‌کنند. سقف حمل بار به توسط این نوع از شناورها

بین یک تا یک و نیم تن است.

- لوازم الکترونیکی، چای، سیگار و لوازم آرایشی و بهداشتی از جمله کالاهای حمل شده به وسیله این دسته از وسایل حمل و نقلی است. وسائط دریافت از ماهواره، اجزاء و لوازم الکترونیکی بعضاً به توسط همین شناورها، حمل می‌شود.

- حد فاصل تیاپ ( به سمت غرب) تا نخل ناخدا، گچین تا پل، تنکه خوران تا قبل از بندر خمیر، حد فاصل درگهان به پل (مسیر آبی) و خورمردو (پل) از جمله فضاهای مانور این دسته از فعالیت حمل و نقلی است. نکته مورد اشعار این تحقیق، دامنه قابل مانور حمل، انتقال و تخلیه است و بر این اساس فاصله‌های فارغ از نظارت انتظامی و بندری و گمرکی مهمترین مبادی ورود را تشکیل می‌دهند.

- قشم به محدوده هرمز بدنه‌ای از فعالیت این دسته از شناورهاست.

- وجود تعداد کثیری دامنه نظارت گمرکی، نشان دهنده نظارت ضعیف در دریاست و همین خود بستری مناسب برای حضور فعالیت‌های گریزنده از نظارت قانون است.

۱-۲-۱۰ سند چهارم در خصوص برخی از مبادی که امکان بهره‌برداری برای تخلیه کالای فاقد از نظارت قانونی امکان‌پذیر است.<sup>۱</sup>

- برخی اسکله‌های صیادی موجود در استان بوشهر که نظارت و کنترل انتظامی و گمرکی در آن‌ها وجود ندارد. از جمله‌ی آن جلالی و جفره.

- خور گناوه متصل به بازار گمرک که بند ۱ از ماده ۲۹ قانون امور گمرکی را در شمول خود قرار می‌دهد.

- خور بردستان مجاور به دیر حد فاصل دیر به بطانه و دیر به بَنک (مجاور کنگان).

- خور هاله کنگان در استان بوشهر ( شرق نخل تقی و عسلویه واقع در خلیج نای بند).

- خور جین بین گناوه و دیلم.

۱- از مفاد چهار مکاتبه به شماره ۱۵۸/۱۰/۳/۱۰۹/۱۹۹۱۷ مورخ ۸۰/۵/۲۱ حوزه نظارت گمرکات بوشهر و ۱۶۵/۳۰/۴۱/۷۹۱۸ مورخ ۸۰/۵/۲۱ حوزه نظارت گمرکات استان هرمزگان و مکاتبه شماره ۱۴۱/۱/۷۳۰/۲۲۱۳۲ مورخ ۸۰/۵/۲۸ حوزه نظارت خوزستان (بندر امام خمینی) و همچنین مکاتبه شماره ۱۷۷/۲۲/۷۴۲۳ مورخ ۸۰/۵/۲۲ چابهار (استان سیستان و بلوچستان).

- اسکله‌های موجود در منطقه تنگستان تحت عنوان دلواری، بندر رستمی و بندر عامری که فارغ از نظارت و کنترل گمرکی هستند.
  - اسکله‌های طاهری و پُرک و نخل تقی (عسلویه).
  - اسکله صیادی دیلم.
  - اسکله‌های مربوط به لنگرگاه قدیم با سعید و قشم، نازقشم، سوزا قشم و شیب دراز قشم، لنگرگاه صیادی سَلَخ، درگهان، کارگه و کانی.
  - بندر امام خمینی (مینو شهر، دهانه‌های اروند تا بندر چوئبده، مسیر سجافی تا هندیجان).
  - هندیجان، گمرک هندیجان تا نیروی انتظامی (اول دهنه خور) حدود ۲۷ کیلومتر فاصله دارد، حد فاصل این مسیر فارغ از هرگونه نظارت است.
  - خور موسی (مجاورت مسیر سجافی به سمت هندیجان).
  - در بندر چابهار (اسکله‌های دارای گمرک غیرفعال مثل کنارک و پسابندر)، همچنین اسکله تیس در مسیر کنارک و اسکله جنب هتل دریایی واقع در چابهار و اسکله پزم واقع در مجاورت کنارک و اسکله تنگ غرب کنارک در مسیر جاسک.
  - بازارچه‌های مرزی، در حدود مکانی فارغ از نظارت و یا حدود تحت نظارت ضعیف (بندر جاسک و جزیره هرمز و منطقه تیاب هرمزگان).
  - بوالخیر (واقع در جنوب دلواری منطقه تنگستان بوشهر) و بندر ریگ واقع در جنوب شرق گناوه، نیروی انتظامی از بوالخیر حدود ده کیلومتر فاصله دارد.
- علاوه بر موارد فوق باید به مناطقی چون مصادیق ذیل نیز اشاره کرد :
- تنگه خوران در محدوده بندر خمیر و پل و همچنین محدوده نخل تقی و گچین در هرمزگان.
  - اسکله تفریحی جنگل‌های حراء،
  - از منطقه گاوبندی در استان هرمزگان (کناره‌های بندری شیوه - بندر دریا) به سمت غرب تا هاله در استان بوشهر (شرق نخل تقی و عسلویه واقع در کرانه شرقی خلیج نای بند).

دنباله گزاره ۲-۱-۶، مقاصد تخلیه برای دامنه فعالیت مربوط به گزاره ۲-۱-۴ سند دوم.

- با بررسی میدانی به عمل آمده در گمرکات و همچنین ادارات بندری، تخلف صورت گرفته در بار لنج‌های تجاری که در بنادر رسمی به تخلیه بار خود اقدام می‌کنند، در زمینه موضوع ته‌لنجی قابل بررسی می‌باشد. این وضعیت جریان مستمری است که به شکل یک جریان طبیعی و به صورت دائم بین جاشوها و لنج‌داران از یک سو و مقام‌های انتظامی و کشوری (گمرک و اداره بندر) در جریان است. جز در مواردی که به تنش منجر شود (مثل مورد دیلم و گناوه در تیر و مرداد ماه ۱۳۸۳) در مابقی سال، به صورت‌های متداولی (تشریک مساعی قانونی و یا غیرقانونی حل و فصل می‌گردد.

عمده مشکلات وابسته به این موضوع در کثیری از بنادر مطرح می‌باشد که عمده‌ی آن‌ها، همان اسکله‌های تحت نظارت گمرک و بندر و نیروی انتظامی می‌باشد.

در استان سیستان و بلوچستان :

چابهار - کنارک.

در استان هرمزگان :

جاسک، درگهان، بندرعباس، لنگه، شناس، مغویه، چارک، مقام و نخیلو.

در استان بوشهر :

دیر، بندرگاه، بوشهر، گناوه، دیلم.

در استان خوزستان :

بندر امام خمینی، آبادان، اروند کنار، ماهشهر و هندیجان.

- نکات قابل توجه :

بسیاری از موارد در رابطه مشکلات ته‌لنجی، به صورت پرداخت وجه و یا کالا، از سوی ناخدای لنج رفع و رجوع می‌گردد.

در گذرهای آبی کنار اسکله‌های رسمی و خورهای تحت کنترل، برخی از موارد تخلف، که دقیقاً با هدف حمل و نقل گریزنده از نظارت قانون صورت می‌گیرد، شائبه تبانی و پرداخت رشوه به صراحت مطرح است و

کالای حمل شده در مکان‌های خاصی تخلیه می‌شود. حجم بار حمل شده به این ترتیب در حد سه تا ۵ وانت بار با ظرفیت یک تا دو تن است. چای و سیگار، گاه پارچه و در موارد خاصی لوازم یدکی اتوموبیل، لوازم بهداشتی و آرایشی، شربت‌های مصرفی و شیرینی‌جات از جمله‌ی آن است.

سایر مکان‌هایی که در این زمینه، به عنوان مبادی ورودی کالا مطرح می‌باشند به شرح ذیل است<sup>۱</sup>:

در استان سیستان و بلوچستان :

بندر شهید بهشتی و کلانتری چاه بهار و در برخی موارد از بندر کنارک به این منظور استفاده می‌شود. بندر کنارک بیشتر از ماهیت یک اسکله صیادی برخوردار است.

اسکله بندر تیس و پزم نیز از ماهیت صیادی برخوردارند و به صورت قلیلی مورد بهره‌برداری باری قرار می‌گیرند.

در استان هرمزگان :

- ضلع شرقی جاسک و ناحیه خور به سمت لوران.

- کرانه‌های ساحلی دو سوی «کوهستک» به سمت طاهروئی (شرق).

- کرگان و کندال دارای اسکله‌های باری می‌باشند و در این زمینه مورد بهره‌برداری واقع می‌شوند.

- نخل ناخدا، پل (پهل) و بندر خمیر که تحت نظارت گمرک و نیروی انتظامی قرار دارد. عمده کالای در

شمول این گزاره را مواردی چون برنج، روغن، چای، مواد و کالای مصرفی همچون انواع کنسروها،

شیرینی‌جات، شیرخشک، لوازم بهداشتی، زیورآلات بدلی و گل‌های تزئینی و کالاهای سوپرمارکتی تشکیل

می‌دهد.

در برخی موارد کالاهای مصرفی میان مدت (یخچال، لوازم خانگی بادوام) در شمول کالاهای وارده به

گچین از طریق بندر خمیر و یا پل (پهل) است<sup>۲</sup>.

- خور مردو در محدود پل (پهل) گاه مورد استفاده قایق‌های تیزرو نیز واقع می‌شود.

۱- مستخرج از مطالعه میدانی و حضور مستقیم مجری پژوهش.

۲- از سقف قابل توجهی برخوردار نیست و به طور عمده تحت عنوان کالای دست دوم و از سهمیه مازاد ملوانی استفاده می‌شود. این مناطق مورد مطالعه میدانی واقع شده‌اند. تیرماه ۱۳۸۳.

- کوهستک (جنوب شرقی میناب بین کندال و زیارت)، کوک سر (غرب کنارک) و گاوبندی (غرب استان هرمزگان).

- سیریک (شرق زیارت) و کرگان.

کالاهای وارده به کوهستک و کرگان از قشم حمل می‌شود، برخی نیز از عمان (بندر خصب) انجام می‌گیرد، کالاها به بازار میناب منتقل می‌گردد. برنج، روغن، سیگار، پوشاک (و همچنین کفش ساخت چین)، لوازم بهداشتی از جمله‌ی آن است.

در استان بوشهر:

در شهرستان بوشهر، برخی از اسکله‌هایی که فاقد نظارت گمرکی هستند.

- خور شهرستان گناوه متصل به بازار گناوه و گمرک که پهنه آن زمینه‌ای مساعد برای پهلوگیری است،

همچنین است خور بردستان در شهرستان دیر (ضلع غرب کنگان) همچنین است محدوده خور در بنگ.

- خور هاله ضلع شرقی عسلویه در محدوده نای بند از شهرستان کنگان.

- خور در مجاورت امام حسن مابین گناوه و دیلم که به خورجین نامیده می‌شود.

- اسکله صیادی و باری دیلم.

- اسکله‌های دلوار و رستمی و عامری (صیادی). اسکله عامری با ماهیت اسکله صیادی است و از کنترل و

نظارت انتظامی و گمرکی خارج است. همچنین است اسکله نخل تقی (باری) و موج‌شکن پرک با ماهیت

بهره‌برداری باری و صیادی و موج‌شکن بندر طاهری با کیفیت بهره‌برداری باری و محدوده ریگ (شرق بندر

گناوه) که محل‌های پهلوگیری آن دارای ماهیت باری و صیادی می‌باشند.<sup>۱</sup>

- در استان خوزستان:

- دهانه اروند و قاسمیه تا چوئبده و غفاس و بخاخ.

- دهانه خور، از باغ بلند و مسیر رودخانه سجافی تا هندیجان و مسیر چتله به سجافی.

۱- عمده کالای وارده به این بنادر سیگار، چای، برنج، روغن، محصولات بهداشتی می‌باشند (مطالعه میدانی). حدودی ابزار آلات صنعتی نیز در شمول واردات از این دست است.

## شرح نقشه‌ها :

نقشه شماره یک : موقعیت جمهوری اسلامی ایران و کشورهای همسایه جنوبی، شرقی، غربی، خلیج فارس

و دریای عمان.

نقشه شماره دو : موقعیت ایران در خاورمیانه.

نقشه شماره سه : نقشه قشم ناحیه شرقی جزیره.

نقشه شماره چهار : نقشه قشم، ناحیه مرکزی.

نقشه شماره پنج : نقشه قشم، ناحیه مرکزی به سمت غرب جزیره.

نقشه شماره شش : نقشه قشم ناحیه غربی جزیره.

نقشه‌ها به شماره ۳ الی ۶ جزیره قشم را از ناحیه شرقی به سمت ناحیه غربی نشان می‌دهد.

نقشه شماره ۷ : کرانه شرقی کشور، سواحل استان سیستان و بلوچستان با ناحیه شمالی دریای عمان.

نقشه شماره ۸ : ادامه نقشه شماره ۷ جلهو و کرتی در تقسیمات کشوری جزء استان سیستان و

بلوچستان واقع و ادامه نقشه به سمت غرب، استان هرمزگان را نشان می‌دهد. به موقعیت دو کرانه شمالی و

جنوبی دریای عمان دقت شود.

نقشه شماره ۹ : ادامه دریای عمان به سمت غرب. تنگه هرمز و کرانه‌های ساحلی شمال و جنوب تنگه.

به موقعیت جزیره قشم و کرانه‌های ساحلی استان هرمزگان در شمال و کشور عمان و امارات متحده در

جنوب خلیج فارس دقت شود.

نقشه شماره ۱۰ : ادامه خلیج فارس به سمت غرب، دنباله استان هرمزگان. به موقعیت و کرانه شمالی و

جنوبی خلیج فارس در نقشه دقت شود.

نقشه شماره ۱۱ : ادامه خلیج فارس به سمت غرب، دنباله استان هرمزگان. به موقعیت کیش و بنادر در

کرانه سواحل استان هرمزگان دقت شود.

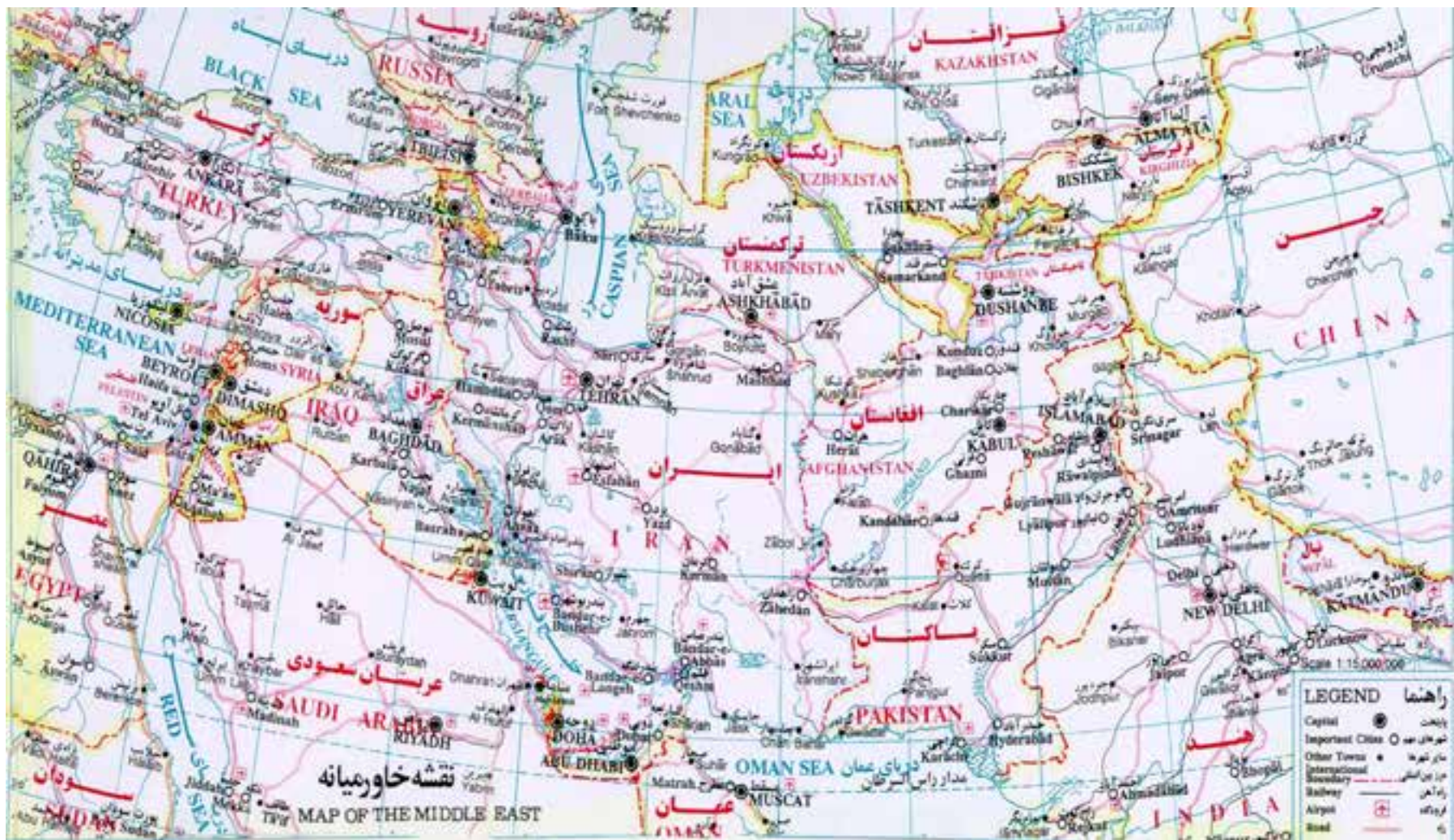
نقشه شماره ۱۲ : ناحیه غربی خلیج فارس - کرانه ساحلی استان بوشهر و خوزستان. به موقعیت بنادر و

خورها در هندیجان و اروند دقت شود.



تصویر شماره ۱





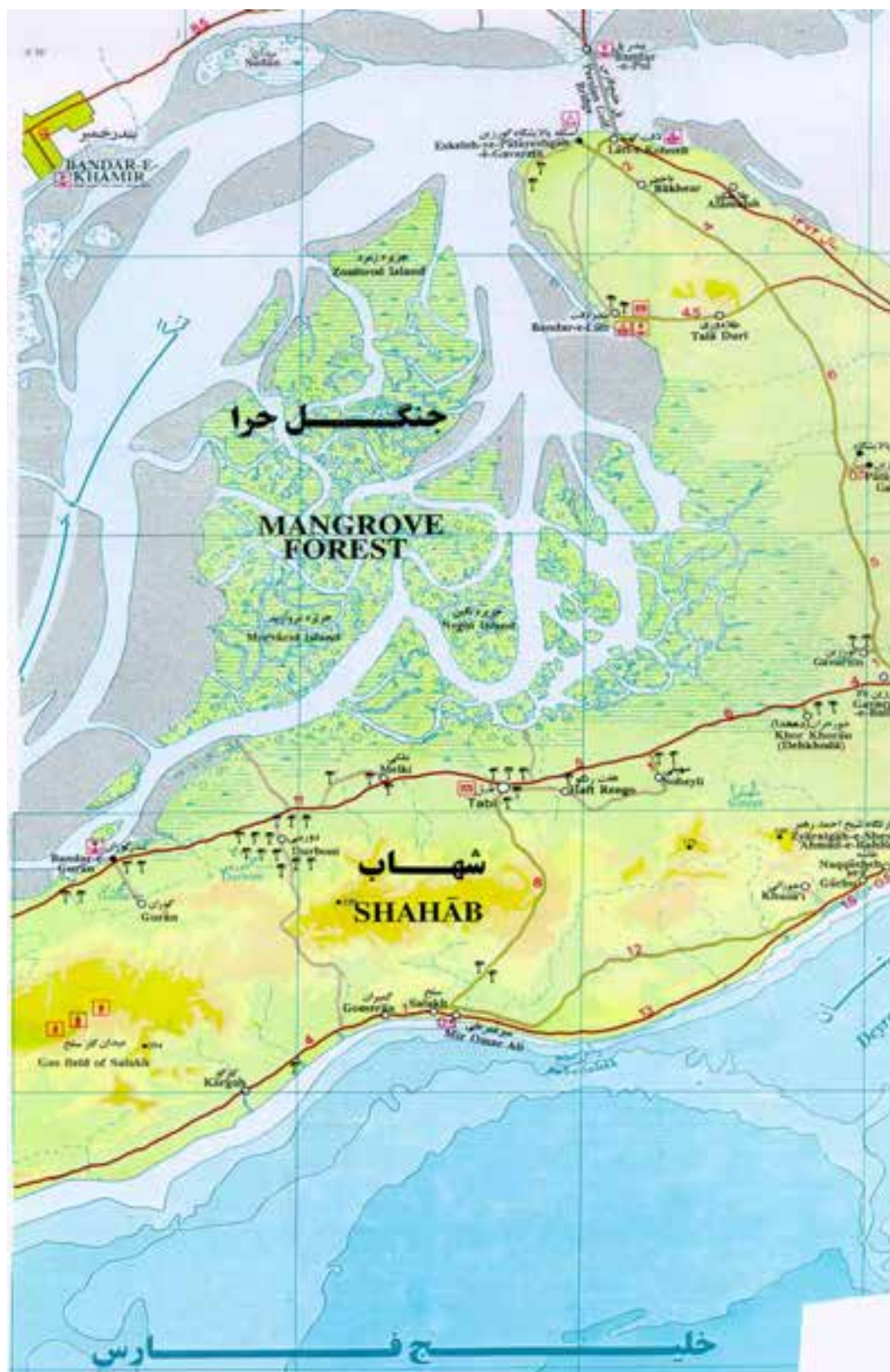
تصویر شماره ۲



تصویر شماره ۳



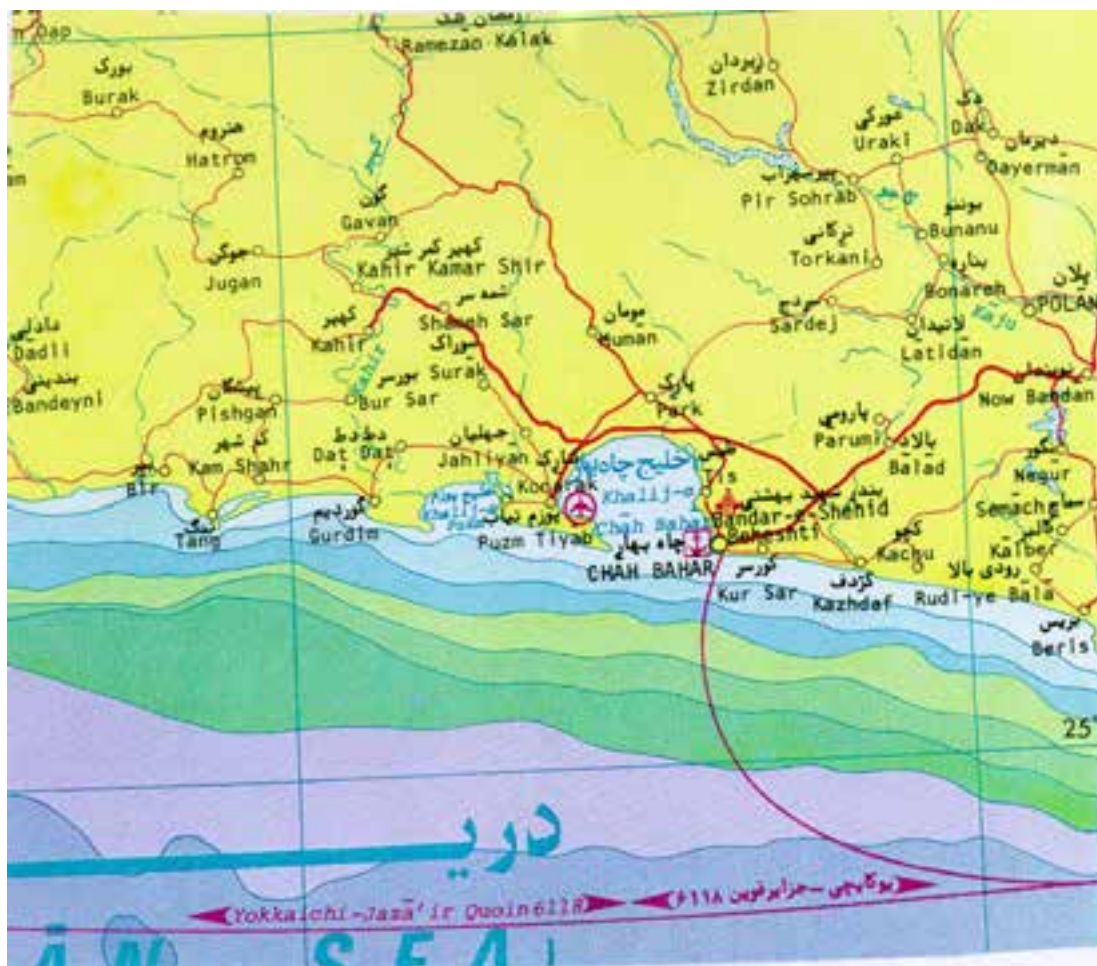
تصویر شماره ۴



تصویر شماره ۵



تصویر شماره ۶



تصویر شماره ۷



تصویر شماره ۸



تصویر شماره ۹





تصویر شماره ۱۰



تصویر شماره ۱۱



تصویر شماره ۱۲

۱-۲-۱۱ نتیجه گیری (برای گزاره ۱-۲).

با توجه به تشریح انجام شده در گزاره ۱-۲ و همچنین به استناد رویه های جاری در انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون و شکل و ماهیت رفتاری آن که در فصل اول (فاز اول مطالعاتی)، ملاحظه می گردد که ترکیب مجموعه ای از دسته عوامل با یکدیگر، فراهم آورنده زمینه و بستر مناسب برای تحقق چنین رخدادی است.

عوامل و عناصری چون موارد ذیل، بخشی از مصادیق مورد نظر است :

- زمینه های اجتماعی - انسانی چون فقر، بیکاری و اختلافات فاحش در کسب درآمد و جایگاه اقتصادی
- زمینه های در رابطه با حيله های قانونی و جوانب به ظاهر مشروع استفاده از زمینه های قانونی.
- زمینه فرهنگ تولیدی جامعه که توجه به رعایت استانداردها و مرغوبیت و قبول رقابت در تولید با هدف ارتقاء سطح کیفی تولیدات داخلی ندارد.
- وجود اقتصاد حمایتی، رانتی و دولتی که به محدود شدن دامنه فعالیت تولیدی بخش خصوصی و تحدید رقابت منجر می شود.

- تنوع در قوانین گمرکی وجود تعرفه های غیرکارشناسی شده.

- وجود امتیازات حمایتی (رانت) به گروه ها با هدف کسب درآمد از طریق واردات.

- قوانین حامل برای گریز از نظارت قانون همچون کالای قاچاق مشمول بند الفم اده دوم قانون مصوب مجمع تشخیص مصلحت نظام، ماده دوازدهم قانون مقررات صادرات و واردات (ماده بیست و چهارم آئین نامه اجرایی آن) راجع به ورود موقت برای تولید و صدور کالا مستند به ماده ۲۹ قانون امور گمرکی، بند چهارم آن ( و مواد ۱۹۲ و ۱۷۲ آئین نامه اجرایی آن)، همچنین بهره گیری غیرمتمعارف از مزایای مبادلات مرزی در خصوص مزایای حاصله از قانون ایجاد بازارچه های مرزی و مناطق آزاد تجاری - صنعتی.

- پوشش دادن قانونی با ایجاد تغییر شکل دادن به عنصر مادی جرم مثل تقسیم محمول قاچاق پنجاه میلیون ریالی به فقره پرونده های زیر ده میلیون ریال که در شمول بند ب از ماده دوم قانون مجمع تشخیص مصلحت نظام قرار گیرد.

- وجود فاصله در نوع مجازات و تبعیض در مجازات‌ها متبادر از مواد قانون است (همچون فاصله‌ی موجود بین دو بند الف و ب از ماده دوم قانون مجموع تشخیص مصلحت نظام، وجود فاصله در نوع مجازات که متبادر از تعریف جرم و بزه قاچاق می باشد، به عنوان مثال برای تکرار جرم سرقت، حد مجازات تشدید می یابد اما تکرار جرم قاچاق، تشدید مجازات را باعث نمی شود.

- وجود بسترهای مساعد اداری، که امکان ارتکاب بزه را فراهم می سازد مثل ورود موقت کالا به استناد ماده دوازدهم قانون مقررات صادرات و واردات، ترانزیت خارجی بر مبنای ماده ۲۹ قانون امورگمرکی با موضوعیت بند چهارم آن و یا انتقال ارزشی از سطح بند ب به سطح بند الف در ماده دوم قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی مصوب مجمع تشخیص مصلحت نظام مصوب ۷۴/۲/۱۲.

وجود زمینه‌های فوق به اضافه وسعت و طول مرزهای آبی (و بالطبع زمینی) که شکل دهنده به جغرافیای مکانی ارتکاب بزه و تخلف می باشد، می تواند به شکل گیری قاچاق سازمان یافته، مثل انجام قاچاق از طریق ترانزیت خارجی، مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه و بازارچه های مرزی منجر گردد. جریانی این چنین، زمینه ای مستعد برای شکل گیری همکاری اشخاص و گروه ها را نیز فراهم می سازد، وجود درآمدهای کلان و منافع تجاری حاصل از آن، حتی می تواند انگیزه حضور بسیاری از گروه های اقتصادی و سیاسی را در این میدان تقویت کند و به این ترتیب امر مقابله با قاچاق و انجام اقدامات تأمینی و حفاظتی را بسیار دشوار و سخت سازد.

وجود گروه های اقتصادی و سیاسی صاحب نفوذ و یا وابستگی های اجتماعی، سیاسی مرتکبین می تواند در قالب عاملان و فاعلان اصلی و یا تبعی ظاهر شود. به طور معمول عاملان اصلی، به صورت فاعلان معنوی حضور داشته و عوامل اجرایی خود را از بین عناصر انسانی، عناصر مکانی و عناصر مرتبط با امکانات در اختیار، به صورت فاعلان مادی مورد بهره برداری قرار می دهند.

میل به تکاثر و زیاده خواهی و قدرت طلبی اقتصادی عاملان و فاعلان معنوی به اضافه فقدان عدالت جزایی و همچنین وجود ناکارآمدی مأموران و ظرفیت ضعیف آنان در مقابل جریان شناخته شده و فریبنده رشوه و از همه مهمتر، خلاء احساس مسئولیت جمعی در برابر خطا، به قوی شدن قاچاق سازمان یافته منجر گردیده و با نشر و تعمیم اثرات اقتصادی - اجتماعی آن، به توسعه تار و پودی قاچاق غیر سازمان یافته کمک می نماید.

شکل‌گیری و وسعت‌یابی قاچاق غیر سازمان‌یافته، در تابعیتی از شکل‌گیری قاچاق سازمان‌یافته است و در این خصوص بین قاچاق سازمان‌یافته و قاچاق غیر سازمان‌یافته می‌توان ارتباط معناداری را مشاهده کرد. این ارتباط معنادار حول سه مرتبه اصلی شکل می‌گیرد که ماهیتاً متبادر از جریان طبیعی فعالیت قاچاق سازمان‌یافته است.

**مرحله اول:** افزودن طلبی و زیاده‌خواهی فاعلان معنوی سعی بر آن دارد که انحصار درون‌گروهی خود را برای تسلط بر بازار اقتصادی تجارت‌گریزنده از نظارت قانون، به صورت مداوم حفظ کند. به همین دلیل می‌کوشد تا به صورت متمرکز و در فضای خاص و در چارچوب رسمی اداری اقدام کند.

**مرحله دوم:** علاوه بر حفظ انحصار درون‌گروهی، فاعلان معنوی سعی بر آن دارند تا به حفظ انحصار نوع کالا نیز مبادرت کنند به همین دلیل، کالایی در چارچوب فعالیت انحصاری و سازمان‌یافته آنان قرار می‌گیرد که در مرتبه نخست مصرف‌عام و گسترده داشته باشد، پس از آن، از درجه‌ی بالایی در رقابت (رقابت در قیمت و یا رقابت در تنوع و یا رقابت در کیفیت) در مقام مقایسه با کالاهای تولید داخل برخوردار باشد و در مرتبه سوم، سقف تولید داخلی، قادر به پاسخگویی بازار تقاضا نباشد.

تکیه‌عام و گسترده در انجام فعالیت تجاری‌گریزنده از نظارت قانون، بر کالاهایی چون سیگار، چای، پارچه، پوشاک و کفش و لوازم آرایشی و بهداشتی و لوازم منزل (به‌طور عمده کالاهای صوتی و لوازم برقی مورد استفاده در منزل)، بلورجات، همچنین کالاهای الکترونیک و یا لوازم یدکی اتوموبیل و ماشین‌آلات صنعتی، داروهای انسانی و دامپزشکی و تجهیزات ماهواره و کامپیوتر، بدنه‌ای از انحصار این بازار را تشکیل می‌دهد.

**مرحله سوم:** با رونق‌بازاری این چنین در عرضه کالا، انگیزه روانی شرکت در این فضا تدارک و فراهم شده و متأثر از اثر روانی تبعیت جریان‌عام از جریان خاص با هدف دسترسی به سود فوری حاصل از این تجارت، افراد و شاخه‌های جمعیتی دیگری، در قالب گروه‌ها و افراد غیرسازمان‌یافته، در حالی که در درون سازمان رفتاری خود، برخوردار از رویه و شکل اجرایی - عملیاتی هستند، وارد به این فضا می‌شوند.

مرحله‌ی سوم، شکل‌گیری جریانی است که یا به صورت ابزارگونه برای توزیع کالای قاچاق مبادرت می‌کند و یا آن که خود به عنوان یک فاعل، حاضر می‌شود.

سه مرحله‌ی فوق محصول از تلفیق شرایط اقتصادی، سیاسی و اجتماعی در یک جامعه است که ابتدا منجر به پدیدار شدن "اقتدارها و انحصارها" شده و پس از آن میل به تکاثر و کسب بزرگی و جلال از طریق وجود فقر و بی عدالتی اقتصادی و توزیع ناعادلانه ثروت و عدم تأمین نیازهای اساسی جامعه (خوراک و مسکن)، ابزارهای انسانی برای جامعه عمل پوشاندن به ابعاد مادی موضوع را در اختیار عوامل معنوی هدایت کننده قرار داده و به این ترتیب حاصل از تعامل تبعی مراحل فوق، بزه سازمان نیافته، نشر و گسترش می یابد.

بستر اصلی این شکل پذیری، زمینه های اقتصادی در ابعاد شیوه تسلط دولت بر اقتصاد (از بعد انحصارگرایی و دولتی بودن منابع تولید ثروت) و قیمت و کیفیت کالاهای مصرفی و سرمایه ای تولیدی و نحوه توزیع کالا و خدمات و شکل توزیع ثروت و سرمایه های مادی (پولی) است.

در کنار این زمینه و بستر اصلی، فقر در حالات فرهنگی - اجتماعی و اقتصادی خود، موثر بر پرورش "انسان ابزارها" حتی در جامعه ی منابع انتظامی و مأموران نظارتی - اداری و مراقبان از عایدات دولت و مجریان قانون و تأمین کنندگان عدالت جزایی می شود.

به طور کلی، ماهیت رفتارهای اجتماعی، همچون حلقه های به هم پیوسته یک زنجیره است، در شرایط وجود ماهیتی نامطلوب، نمی توان به خوبی و عالی بودن یک حلقه از آن زنجیره اعتماد و حلقه ای دیگر را بد دانست، واقعیت مسائل اجتماعی این را منعکس می کند که اثر عمل بد یک حلقه، سایر حلقه ها را نیز بی نصیب نخواهد گذاشت و پاک بودن فردی و موردی افراد (چه حقیقتی و چه حقوقی) نیز، اثر مثبت و قابل توجه و تکیه‌ای که به توسط تلاش و سعی فردی به اصلاح امور بپردازد، نخواهد داشت.

ماهیت و عملکرد رفتارهای اجتماعی به مثابه یک مجموعه، متأثر از عوامل متعدد و اثرگذار بر عوامل متنوع است به عبارتی در مجموعه‌ی رفتارهای اجتماعی، اثری از روابط بهم پیوسته علت و معلولی موجود است که هر پدیده در زنجیره آن، معلول یک علت و در مرتبه ی بعدی، خود به عنوان یک علت برای وقوع یک معلول دیگر است.

- مبادی ورودی، حلقه های "انسان ساخت" و "طبیعی" در زنجیره تجارت گریزنده از نظارت قانون :

عناصری چون مکان و عوامل مکانی، زمان و شاخص های مربوط به آن، از جمله ی زیرساخت ها برای وقوع بزه و تخلف هستند.

در آثار علمی مربوط به مبانی جرم‌شناسی، "عوامل جرم‌زا" و یا عوامل موجه هر چند که دارای ابهاماتی در تعریف می‌باشند، اما حکایت از این واقعیت می‌کنند که در وقوع بزه، تجمع و یا اشتراک عوامل متعددی دخالت دارد، به بیان دیگر، علت و انگیزه بدون اجتماع عوامل بسیار پدید نمی‌آید.<sup>۱</sup>

در بحث جرم‌شناسی، هر یک از عواملی را که بر شماریم، به عنوان عامل، تحت بررسی قرار می‌گیرد و هیچگاه به یک عامل، به چشم تنها علت نگاه نمی‌شود. به این ترتیب چه عوامل درونی (عواملی که به جسم و شخصیت و روان آدمی) و چه عوامل بیرونی (عوامل مربوط به محیط زیست و محیط اجتماعی) هیچگاه به تنهایی، بر وقوع یک بزه موثر نیفتاده و همانگونه که پیشتر مطرح شد، مجموعه ای از عوامل، سازنده بستر وقوع و بزه هستند، لذا، بین "فقر" و "فساد" تنها رابطه علیت برقرار نیست و در کنار فقر، ضرورت دارد به عوامل و عناصر دیگری که بستر را برای وقوع "فساد" فراهم می‌کند، هم دقت کرد. فقر می‌تواند عاملی در کنار "بی‌نظمی اجتماعی"، "نظارت غیر علمی و غیرکارشناسی پلیسی"، روش‌های نامطلوب آموزش"، "خانواده به هم ریخته و پاشیدگی"، "ناهنجارهای ژنتیکی و اختلالات روانی"، "فقر فرهنگی"، "بی‌عدالتی اجتماعی"، "بی‌عدالتی در توزیع ثروت"، "فساد اداری و ناهنجاری و تبعیض در رفتارهای حکومتی"، "ضعف و ناکارآمدی منابع انسانی مراقب و مجریان قانون"، "بی‌عدالتی قضایی" و ..... مطرح باشد.

جزء عوامل بیرونی اثرگذار بر رخداد بزه تجارت گریزنده از نظارت قانون، عوامل طبیعی، مشتمل بر وضع آب و هوای، طول شب و روز، منطقه‌ی جغرافیایی، ماهیت شهر، درجه گرمایی و سرمایای هوا در تعامل با کشش و ظرفیت انسانی است. به عنوان مثال، طول شب، فرصت مساعدی برای انجام بزه در حمل و نقل است. درجه‌ی گرمایی و سرمایای، موثر بر رفتارهای مراقبان محیطی است. تصور شود، پلیس مراقب زاده و بزرگ شده‌ی شهری از آب و هوای مناطق سردسیر کشور باشد و او بخواهد در روز جنوب با حرارت بالای پنجاه درجه و یا در شرجی بالای ۱۵۰ درصد رطوبت، مراقبت فیزیکی انجام دهد. طبیعی است که در چنین شرایطی نمی‌توان انتظار یک مراقبت مطلوب را (حداکثر تا سقف ۲۰٪) از او داشت، چنین تعاملی، برآمده از فشار بالای محیطی بر مقاومت ضعیف فردی است که به سمت فشار محیطی تمایل و گرایش دارد.

۱- کی‌نیا. مهدی. مبانی جرم‌شناسی. جلد اول ص ۶۲



مبادی ورودی جزئی از اجزاء عناصر فراهم آورنده بزه تجارت گریزنده از نظارت قانون است، این مبادی در دو گروه انسان ساخت و طبیعت ساخت به وسعت و طول مرزهای آبی و بالطبع مرزهای زمینی، پهن و گسترده است. کافی است به نقشه های پیوست این بخش دقت گردد، این مرزها، به نوعی فراهم آورنده استعداد طبیعی متأثر از منطقه جغرافیایی برای تدارک جغرافیای جزایی مشتمل بر بنادر و اسکله های انسان ساخت، خورها و بدنه های طبیعت ساخت، جزایر طبیعی و پهلوگیری های مساعد هستند.

بنادر و اسکله های انسان ساخت می تواند شامل هشت گروه دسته بندی باشد.

- موج شکن ها با فیزیک کاربردی برای بهره برداری باری (تجاری) و یا صیادی همچون دلوار، بندر

طاهری و بندر پرک و ...

- اسکله های دارای گمرک غیرفعال و یا با فاصله از پاسگاه انتظامی (مثل هندیجان).

- اسکله های تجاری زیر نظر منابع انتظامی.

- اسکله های تجاری زیر نظر گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی.

- اسکله های اختصاصی صادراتی (نفت، مواد پتروشیمی، مصالح ساختمانی و ...).

- اسکله های اختصاصی وارداتی (مواد نفتی، کالاهای خاص - نظامی و ...).

- اسکله های مسافری.

- اسکله های مجاز برای انجام یک فعالیت مشخص و تعریف شده.

در کنار این هشت ماهیت، وجود خورها و بدنه های طبیعی (طبیعت ساخت) که با کمترین دستکاری آدمی

قابل بهره برداری است، عناصری اصلی از تشکیل دهندگان مبادی ورودی است.

از جمله این مضمون می توان به خور بزرگ در گناوه اشاره کرد که به بازار مجاور گمرک متصل و طول

طبیعی آن زمینه مساعدی برای تخلیه بار است. موارد دیگر مشتمل بر عناصر ذیل است :

خور بر دستان در محدوده بندر دیر (غرب کنگان) و بطانه از ضلع غربی و بُنک از ضلع شرقی. بیشترین

مکان و آبخور شناوری مورد استفاده ضلع شرقی بر دستان به سمت بُنک می باشد.

خور هاله شرق نخل تقی و عسلویه واقع است.

خور گپ و جین و بُنگ و آبخور مساعد اطراف چاهک بین گناوه، و دیلم خور دورق و خور رنگی در سربندر و ماه شهر (استان خوزستان).

خورموسی در غرب به سمت قبر ناخدا (محدوده ماه شهر (استان خوزستان).

از جمله ی اسکله های اختصاصی و یا استعدادهای بالقوه و یا انسان ساخت، می توان از موارد دیگری نیز نام برد که هر یک به عنوان یک منبع و استعداد، در بررسی موضوع تجارت گریزنده از نظارت قانون، مطرح و قابل توجه می باشند.

- اسکله صیادی دیلم که می تواند مورد بهره برداری برای تخلیه بار باشد. این اسکله فاقد نظارت گمرکی، بندری و انتظامی است. دیلم در ۲۳۰ کیلومتری شمال غربی بوشهر واقع است (ر. ک به نقشه شماره ۱۲).

- برخی از اسکله های واقع در بوشهر که با ماهیت کاربری خاص فارغ از نظارت انتظامی و بندری و گمرکی هستند، شخصیت اسکله های مورد نظر نوعی از تعاریف خاص را شامل است. اسکله اختصاصی نفت فلات قاره و ایران صدرا از آن جمله است.

- اسکله ها و موج شک نهایی فاقد از نظارت گمرکی و انتظامی دلووار (موج شکن، با عنوان و ماهیت صیادی که برای باری نیز قادر به استفاده و بهره برداری است)، اداره شیلات و اداره گمرک دلووار مربوط به این موج شکن (با حوزه قابل بهره برداری به عنوان اسکله باری)، در خارج از موج شکن قرار دارند. به نظر می رسد که گمرک (و منابع انتظامی) چندان نظارتی بر آن نداشته باشند.

اسکله بندر رستمی، با کیفیت متمایل به بهره برداری صیادی و اسکله بندر عامری با کیفیت متمایل به صیادی از نظارت و کنترل گمرکی خارج هستند.

- در محدوده های شهر کنگان استان بوشهر، اسکله اختصاصی شرکت آسیای آرام، صادرات گوگرد متعلق به شرکت نفت، موج شکن صیادی بندر پرک (به فاصله هشت کیلومتر در شرق بندر طاهری و ده کیلومتر در غرب شیرینو، بین طاهری و شیرینو) با عمق آب ۳ متر، اسکله اختصاصی صیادی بندر کنگان که توقف گاه لنج ها در محلی در مجاورت اسکله است با عمق آب متغیر ۸ تا ۱۲ متر، موج شکن صیادی بندر طاهری با عمق آب بین ۱۰ تا ۱۳ متر و همچنین اسکله های فاقد نظارت متعلق به شرکت نفت در بندر طاهری به نام اسکله

- اسکله های فاقد نظارت گمرکی و انتظامی که مورد بهره برداری برای تخلیه بار استفاده می شود، برخی از این اسکله ها و یا بدنه های مساعد پهلوگیری (فاصله قایق های تیزرو) حتی درون فضای شهری و یا مجاورت شهری قرار دارد مثل بدنه و اسکله رو به روی سازمان جهانگردی بندرعباس در شهرستان بندرعباس و یا اسکله واقع در جاده ساحلی پسابندر واقع در ۵ کیلومتری چابهار و اسکله جنب هتل دریایی در چابهار.
- اسکله های فاقد گمرک فعال و یا مراقبان فعال انتظامی همچون کنارک و پسابندر در چابهار.
- اسکله های فاقد نظارت انتظامی، گمرکی و بندری همچون پزم و تنگ و تیس در چابهار (حوزه کنارک).
- اسکله فاقد نظارت انتظامی و گمرکی در بریس بین چابهار و پسابندر، ۶۰-۵۷ کیلومتری شرق چابهار که در محدوده بریس و زرین سر (رأس زرین سر) زمینه مساعد پهلوگیری برای تخلیه بار وجود دارد.
- موج شکن رمچاه و روستای رمچاه، جزیره ناز، تیاب و شیب دراز، روستای کانی، لنگرگاه سُلخ و گمیران و کارگه، بندر درگهان، اسکله های قدیمی باسعیدو و دولاب، بندر گوران متصل به روستای گوران، بندر کُر متصل به روستای رمچاه، اسکله سنگی، موج شکن روستای کوه ای با فاصله ای حدود ۲/۵ کیلومتر تا ۳ کیلومتر از اسکله نوب آهن، موج شکن دوستکو (جنوب غربی)، ناحیه مجاور طولاً حد فاصل کارگاه قایق سازی و اسکله شن و ماسه، اسکله های تفریحی جنگل حراء با دو منطقه طبل و سهیلی و همچنین خور خوران و خور گورزین در قشم.
- بندر حسینیه، بندر بستانو، بندر مغویه و بندر شناس در غرب بندر لنگه و بندر کلاهی در شرق بندرعباس (۲۵ کیلومتری غرب میناب، ر. ک نقشه شماره ۹)، اسکله شیلاتی در آبادان، دهانه اروند تا چوئبده و مسیر سجافی تا هندیجان.
- تدارک و جمعیت شرایط معنایی و روانی، شرایط انگیزشی (اقتصادی - اجتماعی - فرهنگی) و شرایط مکانی (مشتمل بر مبادی ورودی در قالب بنادر و اسکله های انسان ساخت و یا خورها و بدنه های طبیعت ساخت و جزایر طبیعی و پهلوگیری های مساعد) و همچنین عناصر قانونی بستر اصلی استفاده از هر امکان و استعدادی را برای انجام فعل تجاری گریزنده از نظارت قانون، فراهم می سازد، بر این اساس، شاخص های مکان و عرصه های مکانی به شرح مبادی ورودی، صرفاً ابزاری در خدمت دیگر شرایط : شرایط معنایی و روانی، شرایط انگیزشی (اقتصادی - اجتماعی - فرهنگی) و شرایط و عناصر قانونی، قرار می گیرد.

## ۲-۲- نقش لنج‌های باری و شناورهای سنتی و دامنه حضور و فعالیت آن‌ها در این تجارت چیست؟

مقدمه :

بررسی شکل و نحوه حضور لنج‌های باری و شناورهای سنتی و همچنین طول و عرض این دامنه حضور در این نوع از تجارت نیازمند تحلیل از دو زاویه است. زاویه ای که مربوط به ساختار فیزیکی و تحرک این نوع از لنج‌هاست و زاویه دیگر که به ساختار نگرشی و محتوایی فعالیت آنان در ارتباط قرار می‌گیرد.<sup>۱</sup> این دسته از اطلاعات، حاصل از مصاحبه و گفتگوی حضوری، مطالعه اسنادی و حضور میدانی است، و روش جمع‌آوری اطلاعات از طریق انتخاب و نمونه، در جامعه میدانی آماری مربوط به ۷۵٪ از سقف مبادلات تجاری، صورت گرفته است.

۲-۲-۱ ساختار فیزیکی و تحرک فعالیت لنج‌های باری.

جدول شماره هشت، آمار اسمی شناورهای سنتی باری (تجاری) را بدون توجه به وزن قابل

حمل و طول عمر نشان می‌دهد.

نام استان	شناورهای باری ثبت شده	فعال اسمی	فعال رسمی
بوشهر	۱۶۳۹ فروند	۱۵۶۲	۱۴۷۲
هرمزگان	۷۶۶ فروند	۷۲۱	۶۶۷
خوزستان	۳۰۴ فروند	۲۶۳	۱۹۸
سیستان و بلوچستان	۲۳۶ فروند	۱۷۲	۱۳۶
جمع	۲۹۴۵ فروند	۲۷۱۸	۲۴۷۳

۱- در خصوص توجه به ساختار نگرشی و محتوایی فعالیت آنان در فاز اول مطالعاتی، فصل اول، گزاره ۱-۳ (سابقه و پیشینگی تجارت در خلیج فارس و دریای عمان) بحث شد و ضرورت مطالعه آن در شش سطح (فرهنگ، جامعه، اقتصاد جامعه ملی و منطقه ای، اقتصاد خانوار، شاخص‌های عام تجارت - نرخ مبادله، نرخ رقابتی - حقوق و مسائل قانونی در زمینه نوع هدایت انتظامی و قانونی) مورد تاکید قرار گرفت. در این بخش از مطالعه (۲-۲) با مبنا قرار دادن آن سطوح ضروری مطالعاتی، به نحوه و ماهیت حضور لنج‌ها در تجارت گریزنده از نظارت قانون توجه می‌شود.

جدول شماره ۹، ظرفیت بارگیری اسمی لنج‌ها را در دو استان سیستان و بلوچستان و هرمزگان نشان می‌دهد.

#### استان سیستان و بلوچستان:

تن ظرفیت بارگیری	تعداد
۱۰۰	۲۸
۱۰۰-۲۰۰	۸۴
۲۰۰-۳۰۰	۳۳
۳۰۰-۴۰۰	۲۲
۴۰۰ تن به بالا	۵

#### استان هرمزگان :

تن ظرفیت بارگیری	تعداد
۱۰۰	۲۷۰
۱۰۰-۲۰۰	۳۶۳
۲۰۰-۳۰۰	۸۰
۳۰۰-۴۰۰	۵
۴۰۰ تن به بالا	۳

به لحاظ تبیین نحوه حضور فیزیکی و تحرک فعالیت لنج‌های باری، ابتدا تصویری از واردات کشور به شرح ثبت کالاهای ترخیص شده از گمرکات و میزان حمل کالا و ورودی به کشور از طریق کشورها و مبادی ورودی (به شرح جدول شماره ۱۵) ارائه تا در مقایسه با این نمایه‌های آماری از یکسو و از سوی دیگر میزان و ظرفیت حمل و زمان تردد و قدرت مانور لنج‌های باری (لنج‌های سنتی)، نسبت به کف و سقف ظرفیت این حضور، استدلال گردد.

به استناد آمارنامه گمرک جمهوری اسلامی ایران، مجموع واردات کشور در سال ۱۳۸۲ رقمی معادل ۳۰/۱ میلیون تن کالا بوده است. این رقم، کالای رسمی و برخوردار از مانیفست را نشان می دهد که از گمرکات کشور ترخیص شده اند. از مجموع حجم کالای وارده سهم وزنی کشورهای حوزه خلیج فارس مربوط به امارات، بحرین، عربستان، قطر، کویت و عمان به این شرح می باشد.

جدول شماره ۱۰ سهم وزنی و ارزش مبادلات رسمی ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس

نام کشور	وزن (هزار تن)	درصد از کل واردات	ارزش به دلار (هزار دلار)
امارات	۳۴۹۶	۱۱/۶	۳۵۳۵۹۳۶
بحرین	۳۳۹	۱/۱۳	۵۱۴۷۳
قطر	۱۰۴	۰/۳۵	۴۴۳۴۲
کویت	۲۹/۳	۰/۱	۳۱۱۳۵/۳
عمان	۷/۴	۰/۰۳	۵۱۴۷/۹
عربستان	۷۳۰	۲/۴۳	۳۴۵۳۶۶

مجموعه واردات در تقسیم بندی مربوط به نوع کالاها، مشتمل بر نسبت های ذیل است :

جدول شماره ۱۱ تقسیم بندی و درصد کالاهای وارده بر اساس نوع کالاهای وارداتی

کالاهای واسطه ای	٪۴۵/۷
کالاهای سرمایه ای	٪۴۲/۳
کالاهای مصرفی	٪۱۲

مقدار و ارزش واردات از طریق گمرکات کشور مربوط به سال ۱۳۸۲ به این شرح است :

جدول شماره ۱۲ مقدار و ارزش ریالی و دلاری و وزنی واردات از گمرکات جنوبی کشور - ۱۳۸۲

نام گمرک	وزن هزار تن	ارزش ریالی میلیارد ریال	ارزش دلاری میلیون دلار
رجایی	۱۲۱۲۲	۹۹۳۶/۵	۱۲۵۴۶/۲
بندر امام خمینی	۹۹۳۱/۲	۲۵۵۵۱/۱	۳۲۲۶/۲
خرمشهر	۳۸۲	۶۹۰۹/۹۲	۸۷۲/۵
لنگه	۱۵۰/۵	۸۲۸/۹	۱۰۴/۶۶
آبادان	۹۰/۵۶	۵۷۸/۳	۷۳
فرودگاه پیام	۷/۴	۴۴۸	۵۶/۶
چابهار	۱۱۸/۵	۲۷۶/۵	۳۴/۹
قشم	۱۰/۰۲	۱۱۳/۳	۱۴/۳۱
کیش	۲/۴۵	۷۸/۱۶	۹/۹
منطقه آزاد چابهار	۱/۳۵	۲۲/۸	۲/۹
بوشهر	۶۷۴	۳۹۳۱/۲	۵۰۴

همانگونه که در جدول شماره ۱۲ ملاحظه می شود، بیشترین حجم فعالیت های گمرکی به ترتیب متعلق به گمرک شهید رجایی و بندر امام خمینی است.

بر پایه آمار ۴۰/۳٪ از کل مقدار کالای وارداتی که دارای ارزشی معادل ۴۷/۲ مجموع ارزش واردات سال ۸۲ می باشند از طریق گمرک شهید رجایی به داخل کشور ترخیص شده اند و ۳۳٪ از کل وزن کالای وارده که دارای ارزشی معادل ۱۲/۱۲۹٪ مجموع ارزش واردات کشور بوده، از طریق گمرک بندر امام خمینی وارد کشور شده است.

از نظر گمرک جمهوری اسلامی ایران مبادی ورودی کالا به کشور، در سال ۱۳۸۲، مشتمل بر ۸۷ مبادی گمرکی، بازارچه مرزی و مناطق ویژه اقتصادی و آزاد تجاری بوده است.

نوع وسیله حمل و نقل به موجب آمارهای اعلام شده از سوی گمرک جمهوری اسلامی ایران، به این شرح است.

جدول شماره ۱۳: نوع وسیله حمل و سهم هر حامل

نام وسیله	وزن هزار تن	ارزش میلیون دلار	درصد
کشتی	۲۸۰۴۷	۱۹۴۰۷	۷۲/۹۷
قطار	۷۹۰	۲۵۵	۰/۹۶
کامیون	۱۲۲۲	۴۴۱۲	۱۶/۵۹
هواپیما	۴۴	۲۵۱۹	۹/۴۷
پستی	۰/۰۰۴	۰/۸	۰/۰۰۳
با چند وسیله (ترکیبی)	۳	۴	۰/۰۱۵
جمع	۳۰۱۰۶	۲۶۵۹۷/۸	۱۰۰

در خصوص شکل و نحوه پرداخت بهاء کالاهای وارداتی، در خصوص ۳۰/۱ میلیون تن کالای وارداتی به شرح جدول شماره ۱۴، عمل و اقدام شده است.

جدول شماره ۱۴: نحوه پرداخت بهاء کالاهای وارداتی

نوع معامله	وزن (هزار تن)	ارزش میلیون دلار	درصد ارزش
ارزی	۲۳۲۴۷	۲۱۷۰۵	۸۱/۶۱
واردات در مقابل صادرات	۱۲۵۶	۷۷۰	۲/۸۹
مبادلات مرزی	۱۵۰	۱۱۸	۰/۴۵
پایپای مرزی	۹۲	۱۱۶	۰/۴۴
بدون انتقال ارز	۵۲۵۱	۳۷۶۴	۱۴/۱۵
پيله وری	۹۰	۱۱۴	۰/۴۳
ملوانی	۱۹	۱۱	۰/۰۴



مقدار و ارزش واردات (ریالی و دلاری) به تفکیک کشورهای مبدا و مبادی مناطق آزاد به شرح جدول

شماره ۱۵ است.

جدول شماره ۱۵: مقدار و ارزش واردات (ریالی و ارزی) به تفکیک کشورها و مبادی مناطق آزاد

نام مبدا (کشور)	وزن کالای وارداتی هزار تن	ارزش ریالی میلیارد ریال	ارزش دلاری هزار دلار
امارات متحده عربی	۳۴۹۶	۲۸۰۰۴/۶	۳۵۳۵۹۳۶
بحرین	۳۳۹	۴۰۷/۷	۵۱۴۷۳
قطر	۱۰۴	۳۵۲	۴۴۳۴۲
کویت	۲۹/۳	۲۴۶/۶	۳۱۱۳۵/۳
عمان	۷/۴	۴۰/۸	۵۱۴۷/۹
عربستان	۷۳۰	۲۷۲۸/۴	۳۴۵۳۶۶
قشم	۳۶/۳	۲۳۲	۲۹۲۹۲
منطقه آزاد چابهار	۱/۹	۳۰/۷	۳۸۶۸/۶
کیش	۰/۸۵	۱۰/۱	۱۲۷۵/۵
خرمشهر (منطقه آزاد)	۱۱/۴	۲۰۰/۰۳	۲۵۲۵۵/۹

به استناد آمارهای اعلامی از سوی گمرک جمهوری اسلامی ایران، در پنج ماهه اول سال ۱۳۸۳، ۱۱

میلیون و ۴۸۹ هزار و یک صد تن کالا به ارزش ۱۲ میلیارد و ۸۵۶ هزار دلار وارد کشور شده است که این میزان

نسبت به مدت مشابه در سال ۱۳۸۲، از نظر وزن ۱۱/۲ درصد و از حیث ارزش ۲۳/۱ درصد افزایش نشان

می‌دهد.

بیشترین میزان کالاهای وارداتی شامل لوازم و ماشین آلات صنعتی - مکانیکی، معادل با ۲۱/۵ درصد، آهن آلات، برابر با ۱۰/۶ درصد و لوازم صنعتی برقی ۷/۲ درصد از ارزش کل واردات را به خود اختصاص داده اند.

وفق جدول شماره ۱۲، در سال ۱۳۸۳ نیز، بیشترین میزان کالاهای وارداتی از طریق گمرک شهید رجایی وارد و بیشترین کالای صادراتی از گمرک بندر امام خمینی صادر شده است. ترکیب ارزشی (به دلار) کالاهای وارداتی به شرح جدول شماره ۱۶ می باشد.

جدول شماره ۱۶، ترکیب ارزشی کالاهای وارداتی به میلیون دلار

ارزش به میلیون دلار	نوع کالا
۲۷۶۶/۲	لوازم و ماشین آلات صنعتی - مکانیکی
۱۳۶۶/۳	آهن آلات
۹۱۹/۳	لوازم صنعتی برقی
۴۶۶	مواد اولیه پلاستیکی
۴۵۰/۵	مواد شیمیایی
۳۹۴/۶	ماشین آلات راه سازی (جرثقیل) و ماشین آلات کشاورزی
۲۶۸/۲	روغن خوراکی
۲۴۴/۶	ماشین آلات صنایع نساجی - چرم
۲۰۹/۶	محصولات داروئی
۱۸۳/۸	کاغذ و مقوا

با عنایت به دامنه فعالیت تجاری رسمی که بیشترین سقف مبادلاتی را در حوزه فعالیت راه های آبی نشان می دهد و جداول به شماره های ۱۲ و ۱۳ و ۱۵ گواه آن است، مقایسه پرونده های تنظیمی مربوط به قاچاق کالا بر مبنای الف) ارزش و مکان وقوع ب) متهمین، محکوم شدگان و رفع اتهام و ج) حوزه های نظارتی یافته

های قابل توجهی را منعکس می‌کند که می‌تواند بیانگر کیفیت و درجه حضور لنگ‌های باری در فضای تجاری گریزنده از نظارت قانون باشد.

مقایسه سقف فعالیت از طریق راه‌های آبی و وسایل حمل و نقلی دریایی و راه‌های خشکی و وسایل حمل و نقل کامیون و هوایی (حمل با هواپیما)، به شرح جدول شماره ۱۳ که حمل و نقل از طریق راه‌های آبی را با ۷۲/۹۷ درصد و کامیون با ۱۶/۵۹ درصد و هواپیما با ۹/۴۷ درصد حضور نشان می‌دهد، می‌تواند رخداد تخلف را در حوزه خاص تخلفات گمرکی (قاچاق گمرکی) مربوط به پرونده‌های قاچاق (زیر ده میلیون ریال و بالاتر از آن)، که متوجه به غیر راه‌های آبی است نشان دهد. در واقع از حوزه غیر دریایی که جمعاً ۲۶/۰۶ درصد حمل کالا را شامل خود دارد، چه از طریق ارزشی و چه از نظر موارد اتهامی و چه از نظر محکومیت موارد اتهامی، بیشترین ضریب را در مقایسه با راه‌های مربوط به حوزه دریایی که ۷۲/۹۷ درصد حمل را شامل است، متوجه خود دارد.<sup>۱</sup>

#### الف) مقایسه پرونده‌های تنظیمی مربوط به قاچاق کالا بر مبنای ارزش و مکان وقوع:

آمارها بر مبنای پرونده‌های زیر ده میلیون ریال.

با توجه به جدول شماره ۵ (آمار پرونده‌های قاچاق کالا در چهار ماهه اول سال ۱۳۸۳) و جدول شماره ۶ (آمار پرونده‌های قاچاق زیر ده میلیون ریال در چهارماهه اول سال ۱۳۸۳)، ملاحظه می‌شود که از کل پرونده‌ها، بیشترین سهم مربوط به گمرک خراسان با ۶۷۱۲ پرونده و سهمی معادل ۲۹/۸ درصد بوده است. به عبارتی شاخص نسبی حاصل از مقایسه مکانی، بیشترین درصد وقوع بزه، در فضایی خارج از فضا‌های مربوط به راه‌های آبی رخداد شده است.

۱- به کارشکافی موضوع که در صفحات آینده مورد تحلیل قرار گرفته است، رجوع شود.

۲- بر اساس اطلاعات دریافت شده از گمرک جمهوری اسلامی ایران، در چهارماهه اول سال ۱۳۸۳ تعداد پرونده‌های قاچاق کالای کشف شده (کلیه پرونده‌ها) بالغ بر ۲۵۴۴۷ پرونده به ارزش ۴۲۴/۶ میلیارد ریال بوده است. تعداد پرونده‌های زیر ده میلیون ریال در مدت چهار ماهه اول سال ۱۳۸۳ حدود ۲۲۵۴۴ پرونده و به ارزش ۸۴/۸ میلیارد ریال بوده است. از نظر تعداد پرونده ۸۸/۵۹٪ مربوط به پرونده‌های با ارزش زیر ده میلیون ریال می‌باشد که از نظر ارزش ۱۹/۹۷٪ (حدود ۲۰٪) درصد از ارزش کل را شامل شده است. ۲۹۰۳ پرونده در طول چهارماهه اول سال ۸۳ بالای ده میلیون ریال بوده که رقمی معادل ۳۳۹/۸ میلیارد ریال ارزش را متوجه خود کرده است. در این حالت متوسط هر پرونده رقمی حدود ۱۱۷ میلیون ریال قابل برآورد است. پرونده‌های تبرئه شده در همین مدت معادل ۴۴۴۸ پرونده و به ارزش ۳۴/۵ میلیارد ریال با متوسط ۷/۷ میلیون ریال برای هر پرونده است که نشان می‌دهد عمده پرونده‌های تبرئه شده متعلق به پرونده‌های زیر ده میلیون ریال است.

بعد از گمرک خراسان، گمرک سیستان با ۲۲/۹ درصد سهم قرار دارد و این در حالی است که مجموعه لنگ‌های استان به طور کلی ۲۳۶ فروند که ۱۷۲ فروند آن فعال (حداکثر امکان فعال بودن)<sup>۱</sup> می باشد. بعد از گمرک سیستان، گمرک هرمزگان مطرح که درصد سهم آن از پرونده‌های تشکیلی ۱۷/۵ درصد را در تعلق خود دارد.

در استان هرمزگان ۷۶۶ فروند لنگ باری ثبت شده وجود دارد که ۷۲۱ فروند آن فعال (حداکثر امکان فعال بودن)<sup>۲</sup> می باشند.

از حیث ارزش؛ از کل جرائم تعیین شده برای پرونده‌های زیر ده میلیون ریال، بیشترین سهم مربوط به گمرک خراسان با ۱/۳ میلیارد ریال و ۹۰/۸ درصد سهم بوده است. آمارها بر مبنای کل پرونده‌ها.

در یک ارزیابی نهایی، بیشترین تعداد پرونده‌های قاچاق مربوط به گمرک خراسان با ۶۸۵۷ پرونده<sup>۳</sup> (معادل ۲۶/۹ درصد) می باشد.

بعد از گمرک خراسان، گمرک سیستان و بلوچستان با ۲۲/۱ درصد و گمرک هرمزگان با ۱۶/۸ درصد در مراتب بعدی قرار دارند.

از نظر ارزش، بیشترین سهم مربوط به گمرک سیستان و بلوچستان با ۱۷۷/۶ میلیارد ریال و سهمی معادل ۴۱/۸ درصد است.

بعد از گمرک سیستان و بلوچستان، بیشترین ارزش پرونده‌ها مربوط به گمرکات مستقل با سهمی معادل ۱۲/۷ درصد و گمرک هرمزگان با ۸/۳ درصد از کل ارزش پرونده‌ها قرار دارد.

از کل جریمه‌های وضع شده، بیشترین سهم مربوط به سیستان با ۶۳/۱ درصد سهم، گمرک شمال با ۸/۱ درصد سهم و گمرک هرمزگان با ۵/۲ درصد سهم است.

۱- مطابق بررسی میدانی به عمل آمده در اردی بهشت ماه، تیرماه و مرداد ماه ۸۳، نظر این پژوهش، فعال بودن ۱۳۲ تا ۱۴۱ فروند لنگ را در تأیید خود دارد.

۲- مطابق بررسی میدانی به عمل آمده در تیرماه ۸۳ حداکثر لنگ‌های فعال مورد تأیید این پژوهش حدود ۶۱۲ تا ۶۳۲ فروند است.

۳- ۶۷۱۲ فقره پرونده مربوط به زیر ده میلیون ریال می باشد.

از کل جرائم وصولی، بیشترین سهم مربوط به گمرک سیستان با ۲۶۸۶/۶ میلیون ریال و ۴۲/۹ درصد سهم از کل جرائم وصولی بوده است. پس از گمرک سیستان، گمرکات مستقل با ۱۷/۷ و گمرک آذربایجان غربی با ۱۶/۲ درصد سهم مراتب بعدی را شامل می‌شوند.

#### ب) مقایسه پرونده های تنظیمی بر مبنای متهمین، محکوم شدگان و رفع اتهام :

همان گونه که از مدارک اسنادی قابل استخراج است، ملاحظه می‌شود که از کل متهمین پرونده های زیر ده میلیون ریال، بیشترین تعداد مربوط به گمرک خراسان با ۶۶۵۶ متهم و سهمی معادل ۲۵ درصد بوده است.<sup>۱</sup> پس از گمرک خراسان، گمرک سیستان و بلوچستان با ۱۷/۸ درصد و هرمزگان با ۱۷/۴ درصد قرار دارند. در نقطه مقابل پرونده های اتهامی (پرونده های تشکیلی به شرح شرایط فوق الذکر)، ملاحظه می‌شود که از کل پرونده های تبرئه شده بیشترین تعداد مربوط به گمرک سیستان با ۱۴۳۲ پرونده و ۳۲/۲ درصد سهم بوده است و این به منزله کاهش سهم گمرک سیستان در برابر گمرک خراسان است.

از کل ارزش پرونده های تبرئه شده، بیشترین سهم مربوط به گمرکات مستقل با ۲۹/۹ درصد سهم و ارزشی معادل ۵/۱ میلیارد ریال بوده است.

در همین زمینه، از مجموع پرونده های محکوم شده گمرک خراسان با ۴۹۸۷ پرونده و سهمی معادل ۸۲/۱ درصد، بیشترین تعداد به این گمرک اختصاص یافته است. بعد از گمرک خراسان، گمرک آذربایجان غربی با ۳۲۰ پرونده و سهمی معادل ۵/۳ درصد و گمرک هرمزگان با ۲۷۰ پرونده و سهمی معادل ۴/۴ درصد رتبه های بعدی را داشته اند.

به این ترتیب، از کل ارزش پرونده های محکوم شده، بیشترین رقم مربوط به گمرک خراسان با ۶/۸ میلیارد ریال و سهمی معادل ۵۰/۲ درصد بوده است، بعد از گمرک خراسان، بیشترین سهم مربوط به گمرک

۱- از کل پرونده های تشکیلی بیشترین تعداد مربوط به گمرک خراسان با ۶۸۵۷ (۶۷۱۲ زیر ده میلیون ریال) پرونده اتهامی و سهمی معادل ۲۶/۹ درصد بوده است. پس از آن حوزه نظارت سیستان با ۵۶۱۳ برابر با ۲۲/۱ درصد و گمرک هرمزگان با ۴۲۸۳ پرونده، ۱۶/۸ درصد، مراتب بعدی را تشکیل می‌دهند. از کل پرونده های تبرئه شده بیشترین متعلق به گمرک سیستان با ۱۴۳۲ فقره پرونده (۳۲/۲ درصد) و گمرکات مستقل با ۱۸/۲ درصد و گمرک غرب با ۱۳/۴ درصد می‌باشد. از کل ارزش پرونده های تبرئه شده، بیشترین سهم مربوط به گمرکات مستقل با ۲۷/۲ درصد سهم، گمرک سیستان با ۱۵ درصد سهم و گمرک آذربایجان غربی با ۱۴/۲ درصد سهم می‌باشد. همچنین از کل پرونده های محکوم شده بیشترین تعداد مربوط به گمرک خراسان با ۵۰۲۹ پرونده و سهمی معادل ۷۶/۶ درصد بوده است. بعد از گمرک خراسان، گمرک غرب با ۶/۶ و آذربایجان غربی با ۵/۸ درصد، مراتب بعدی را شامل هستند.

هرمزگان با ۲ میلیارد ریال و سهمی معادل ۱۴/۹ درصد می باشد. قابل ملاحظه است که فاصله گمرک هرمزگان از سهم مربوط به ارقام ارزشی پرونده های محکوم شده با گمرک خراسان رقمی معادل ۳۵/۳ درصد است.

### ج) مقایسه پرونده های تنظیمی مربوط به قاچاق کالا بر مبنای حوزه های نظارتی :

حال چنانچه، مقایسه را در مقیاس آمار قاچاق کالا بر حسب حوزه های نظارتی قرار دهیم، ملاحظه می شود که؛ آمارهای مربوط به این شاخص در چهار ماهه اول سال ۸۳، ۶۸۵۷ پرونده و سهمی معادل ۲۶/۹ درصد در تعلق حوزه نظارت خراسان بوده است.

بعد از حوزه نظارت خراسان بیشترین پرونده به ترتیب مربوط به حوزه نظارت سیستان و بلوچستان با ۵۶۱۳ پرونده سهمی معادل ۲۲/۱ درصد و گمرک هرمزگان با ۴۲۸۳ پرونده و سهمی معادل ۱۶/۸ درصد بوده است.

در حوزه نظارت خراسان بیشترین تعداد پرونده مربوط به بیرجند<sup>۱</sup> با ۵۰۰۹ پرونده و در حوزه نظارت سیستان بیشترین پرونده مربوط به زابل با ۱۶۲۴ پرونده و در گمرک هرمزگان بیشترین پرونده مربوط به شهید رجایی بندرعباس با ۳۲۶۸ پرونده می باشد.

از نظر ارزش پرونده های تنظیمی، بیشترین سهم مربوط به گمرک سیستان و بلوچستان با ۱۷۷/۶ میلیارد ریال و سهمی معادل ۴۱/۸ درصد بوده است. بعد از گمرک سیستان و بلوچستان، حوزه نظارت گمرکات مستقل با سهمی معادل ۱۲/۷ درصد و پس از آن حوزه نظارت هرمزگان با سهمی معادل ۸/۳ درصد قرار دارد. در حوزه نظارت گمرکات سیستان و بلوچستان بیشترین ارزش مربوط به گمرک چابهار با ۱۶/۴ میلیارد ریال بوده است.

در حوزه نظارت گمرکات مستقل، بیشترین ارزش مربوط به گمرک جنوب تهران با ۲۴/۶ میلیارد ریال و در حوزه نظارت هرمزگان بیشترین ارزش مربوط به گمرک شهید رجایی بندر عباس با ۱۹ میلیارد ریال بوده است.

۱- به موقعیت بیرجند با توجه به نقشه شماره ۱ در صفحه ۱۴۱ دقت گردد.

۲- از کل پرونده های تشکیلی در حوزه نظارت سیستان و بلوچستان به تعداد ۵۶۱۳ فقره، بیشترین پرونده ها مربوط به زابل با ۱۶۲۴ فقره پرونده است. به موقعیت زابل در نقشه شماره یک صفحه ۱۴۱ دقت گردد.

آمار اعلامی مربوط به پنج ماهه نخست سال ۸۳، ۳۲ هزار و ۳۲۹ پرونده قاچاق را به ارزش ۵۱۴ میلیارد ریال در گمرکات سراسر کشور نشان می‌دهد. از کل پرونده‌های متشکله در پنج ماهه اول سال ۸۳ حدود ۲۸ هزار و ۷۰۳ فقره به ارزش ۱۰۲ میلیارد و ۱۰۰ هزار ریال زیر ده میلیون ریال بوده است که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از نظر تعداد ۵/۸ درصد افزایش و از حیث ارزش ۵/۴ درصد کاهش نشان می‌دهد.

ملاحظه می‌شود که ۸۸/۷۸ درصد از تعداد پرونده (۳۲۳۲۹ پرونده متشکله پنج ماهه اول سال ۱۳۸۳) و ۱۹/۸۴ درصد از ارزش کل (۵۱۴ میلیارد ریال) پنج ماهه اول سال ۱۳۸۳ به پرونده‌های زیر ده میلیون ریال مربوط است.

از مجموعه پرونده‌های تنظیمی در طول پنج ماهه موصوف در سال ۱۳۸۳، ۵۵۷۲ پرونده به ارزش ۴۵ میلیارد ریال تبرئه شده است.<sup>۱</sup>

در پنج ماهه اول سال ۸۳، ۹۱۰۴ پرونده به ارزش ۶۷ میلیارد و ۶۰۰ میلیون ریال محکوم شده‌اند که در مقایسه با سال ۱۳۸۲ برای طول پنج ماهه ابتدای سال از نظر تعداد پرونده ۶۴/۷ درصد افزایش و از حیث ارزش سه درصد کاهش را منعکس می‌کند.

گمرکات خراسان بیشترین پرونده را برخوردار و پس از گمرکات سیستان و بلوچستان و هرمزگان قرار دارند.

در همین مدت از لحاظ ارزش، گمرکات سیستان و بلوچستان بیشترین و گمرکات مستقل (عمده گمرکات تهران) و گمرکات خوزستان، ردیف‌های دوم و سوم را شامل هستند.

مقایسه یافته‌های اسنادی مربوط به چهارماهه اول سال ۱۳۸۳ و پنج ماهه سال ۱۳۸۳ تفاوت یک ماه (مربوط به ماه مرداد ۸۳) را به این صورت، به تصویر می‌کشد.

۱- در مقایسه با پنج ماهه نخست سال ۱۳۸۲ از نظر تعداد ۱۳/۶ و از حیث ارزش ۱۹/۸ درصد کاهش نشان می‌دهد. متوسط ارزش هر پرونده رقمی معادل ۸/۰۷ میلیون ریال می‌باشد که نشان می‌دهد عمده پرونده‌های تبرئه شده متعلق به پرونده‌های زیر ده میلیون ریال است.

جدول شماره ۱۷ مقایسه آماری مربوط به پنج ماهه اول سال ۸۳ و چهار ماهه اول سال ۸۳

شاخص‌ها	آمار چهارماه اول سال ۸۳	آمار مربوط به پنج ماه اول ۸۳	تفاوت مربوط به مرداد ماه ۸۳
تعداد پرونده‌ها	۲۵۴۴۷	۳۲۳۲۹ فقره	۶۸۸۲
ارزش ریالی	۴۲۶/۶ میلیارد ریال	۵۱۴ میلیارد ریال	۸۷/۴
پرونده‌های زیر ده میلیون ریال	۲۲۵۴۴	۲۸۷۰۳ فقره	۶۱۵۹
ارزش پرونده‌های زیر ده میلیون ریال	۸۴/۸ میلیارد ریال	۱۰۲/۱ میلیارد ریال	۱۷/۳
پرونده‌های بالای ده میلیون ریال	۲۹۰۳ میلیارد ریال	۳۶۲۶ میلیارد ریال	۷۲۳
ارزش ریالی پرونده‌های بالای ده میلیون ریال	۳۴۱/۸	۴۱۱/۹ میلیارد ریال	۷۰/۱

جدول شماره ۱۸ آمار پرونده‌های قاچاق کالا در چهارماه اول سال ۸۳، در مقایسه با مدت مشابه در سال

۱۳۸۲. ارقام به میلیارد ریال

شاخص‌ها	سال ۱۳۸۳	سال ۱۳۸۲	درصد تغییرات
کل پرونده‌ها به تعداد فقره	۲۵۴۴۷	۲۴۱۱۰	+ ۵/۵
ارزش ریالی کل پرونده‌ها	۴۲۶/۶	۴۹۷/۵	- ۱۴/۷
تعداد پرونده‌های زیر ده میلیون ریال	۲۲۵۴۴	۲۰۸۸۹	۷/۹
ارزش پرونده‌های زیر ده میلیون ریال	۸۴/۸	۸۲	۳/۴
جریمه وصولی	۶/۳	۱۰/۴	- ۳۹/۴
پرونده‌های تبرئه شده	۴۴۴۸	۴۸۹۹	- ۹/۲
ارزش پرونده‌های تبرئه شده	۳۴/۵	۴۶/۴	- ۲۵/۶
پرونده‌های محکوم شده	۶۵۶۴	۴۲۴۸	۵۴/۵
ارزش پرونده‌های محکوم شده	۵۵	۶۲/۸	- ۱۲/۵
ارزش کالاهای از دست رفته	۱۹۶/۱	۷۴/۴	۱۶۳/۶
متهمین	۳۱۲۹۳	۲۹۹۳۳	۴/۵
جریمه تعیین شده	۷۶۳/۷	۵۹۳	۲۸/۸



### کارشکافی با هدف تحلیل نحوه حضور و فعالیت لنج های باری.

با توجه به یافته های استنادی، نتایج ذیل قابل استخراج می باشند.

۱- بر پایه جدول شماره ۱۳، از مجموع ۳۰/۱ میلیون تن کالا ( ۳۰۱۰۰ هزار تن) کالای وارده به کشور در سال ۱۳۸۲، ۲۸/۰۴۷ میلیون تن کالا، معادل با ۷۲/۹۷ درصد از کل واردات، به وسیله کشتی حمل شده است. نسبت به ۳۰۱۰۰ هزار تن کالای وارده به کشور و یا نسبت به ۲۸۰۴۷ هزار تن کالای حمل شده به وسیله کشتی، سهم مبادلات مرزی ۱۵۰ هزار تن، پایاپای مرزی ۹۲ هزار تن، پیله وری ۹۰ هزار تن و ملوانی ۱۹ هزار تن است.<sup>۱</sup>

نسبت های حاصله ارقام ذیل را نشان می دهند.

جدول شماره ۱۹. نسبت واردات مرزی، ملوانی و پیله وری به مجموع واردات (سال ۱۳۸۲)

شاخص (عنوان نسبت آماری)	وزن	درصد نسبت به مجموع واردات	درصد نسبت به واردات از طریق کشتی	درصد ارزش
مبادلات مرزی	۱۵۰	۰/۵	۰/۵۳	۰/۴۵
پایاپای مرزی	۹۲	۰/۳	۰/۳۲	۰/۴۴
پیله وری	۹۰	۰/۳	۰/۳۲	۰/۴۳
ملوانی	۱۹	۰/۰۶۳	۰/۰۶۷	۰/۰۴

با توجه به جدول شماره ۱۹، مشخص می گردد که مجموع کالاهای حمل شده وارداتی به کشور بر مبنای شاخص های جدول شماره ۱۹ رقمی معادل با ۳۵۱ هزار تن و نسبتی برابر با ۱/۱۶ درصد از کل واردات به کشور است.

از سوی دیگر چنانچه نحوه حضور و فعالیت لنج های باری را در دامنه کلی واردات به کشور، به عنوان یک شاخص بر مبنای حجم کالای وارداتی به کشور، در نظر گیریم ملاحظه می گردد :

در سال ۱۳۸۰ با حضور ۲۲۱۸ شناور باری سنتی به میزان ۴۴۵ هزار تن کالا از کل واردات کالا به جمع ۲۷۵۰۰ هزار تن، به وسیله این نوع از شناورها به کشور وارد شده است و در سال ۱۳۸۱، از مجموع ۲۵/۵ میلیون تن کالای وارداتی (۲۵۵۰۰ هزار تن)، ۰/۹ میلیون تن (۹۰۰ هزار تن)، رقمی معادل ۳/۵۳ درصد به توسط شناورهای کوچک (لنج های باری سنتی) حمل و وارد کشور شده است.

در سال ۱۳۸۲، از مجموع واردات کالا به کشور، ۸۰۷ هزار تن به توسط شناورهای کوچک وارد به کشور شده است که رقمی معادل ۲/۶۸ درصد را نسبت به کل واردات (۳۰۱۰۵ هزار تن) نشان می دهد.<sup>۱</sup>

مقایسه ارقام فوق با مجموعه ی کالاهای وارداتی، منعکس کننده این ماهیت و عملکرد است که میانگین کالای حمل شده به توسط شناورهای باری سنتی (در زمینه واردات) در مقایسه با میانگین نسبی کالاهای حمل شده، نسبتی ضعیف و عملاً فاقد ابعادی قابل توجه در حمل کالا را نشان می دهد که خود بیان کننده دامنه محدود این حضور از لحاظ حجم و ارزش کالای حمل شده است.

نتیجه حاصل از این مقایسه آن است که لنج های باری سنتی، با توجه به کثرت آماری، عملاً در حمل و نقل کالای وارداتی، نقشی قابل توجه در حجم و ارزش را متوجه خود نمی کنند.

۲-۱-۲-۲ با توجه به جدول شماره ۹، به عنوان یک معیار نسبی از ظرفیت بارگیری لنج های باری، ملاحظه می گردد که حداکثر ظرفیت بارگیری برای لنج ها به صورت میانگین، حدودی معادل با یک صد تن است و این در شرایطی است که عملاً به لحاظ نوع کالای حمل شده و شیوه بار چینی، متوسط ظرفیت قابل حمل نیز تأمین نمی گردد.

بار حجم دار مانع تحقق ظرفیت حمل است و از سوی دیگر، حمل کالاهای لوکس و سوپرمارکتی نیز شرایط خاص خود را دارد. فقدان امکان حمل کالا در کانتینر، خود موجبی برای عدم دسترسی به ظرفیت نسبی است. ظرفیت نسبی جز در حمل کالاهایی چون برنج و محصولات فلزی و روغن، در حمل دیگر کالاها، به هیچ وجه تأمین نمی شود.

نسبت های آماری ذیل، از میدان مورد مطالعه (حاصل از مطالعه میدانی) به دست آمده اند، برآیندها نشان می دهد که عمده ترین سقف متوجه ستون تا سقف ۵۰ تن است.

۱- حجم واردات به استناد آمارنامه گمرک جمهوری اسلامی ایران و سهم شناورهای کوچک به استناد گزارش عملکرد سازمان بنادر و کشتیرانی می باشد.

جدول شماره ۲۰. ظرفیت حمل در جامعه آماری نمونه

بندر	پهلوجرفته (تخلیه بار)	تا سقف ۵۰ تن	۵۰-۸۰	۸۰-۱۲۰	۱۲۰-۲۰۰	بالا تر (بوم)
دلوار و بندرگاه	۱۴	۸	۵	۱	۰	۰
دلوار و بندرگاه	۱۷	۱۲	۴	۱	۰	۰
کنگان و دیر	۱۹	۱۴	۵	۰	۰	۰
گناوه	۲۶	۱۹	۵	۲	۰	۰
لنگه	۲۹	۱۵	۱۱	۲	۱	۰
بوشهر	۳۸	۱۱	۱۷	۵	۳	۲
بوشهر	۳۶	۶	۱۱	۵	۵	۴
بوشهر	۳۱	۵	۱۰	۹	۴	۳
دیلم	۲۸	۱۶	۹	۳	۰	۰
بندرعباس	۲۸	۶	۸	۶	۵	۳
بندرعباس	۳۱	۸	۸	۷	۶	۲
بندرعباس	۳۳	۵	۷	۱۲	۵	۴
خمیر	۴	۱	۲	۱	۰	۰
چابهار	۱۵	۲	۹	۲	۱	۱
چابهار	۱۲	۳	۴	۳	۱	۱
خوزستان	۴۸	۱۴	۱۵	۱۳	۴	۲
درگهان (قشم)	۶	۱	۳	۲	۰	۰
جاسک	۷	۲	۵	۰	۰	۰

در بررسی از وزن رسمی بار حمل شده، یافته های ذیل به دست آمدند.

جدول شماره ۲۱ ظرفیت بار رسمی حمل شده مبتنی بر جدول شماره ۲۰

درصد حمل از ظرفیت رسمی				ظرفیت اسمی
تا ۹۰٪	تا ۹۰٪	تا ۸۵٪	تا ۷۵٪	
۰	۱۰٪	۲۰٪	۷۰٪	۵۰ تن
۰	۲۰٪	۲۰٪	۷۰٪	۵۰ - ۱۰۰
۰	۵٪	۲۰٪	۷۵٪	۱۰۰ - ۱۵۰
۵٪	۵٪	۱۰٪	۸۰٪	۱۵۰ - ۲۰۰
۰	۱۰٪	۱۰٪	۸۰٪	بالاتر

بر اساس جدول شماره ۲۱، ملاحظه می شود که شناورهای با ظرفیت اسمی ۵۰ تن، فقط ده درصد آنها قادر می شوند که ظرفیت باری (رسمی) معادل تا ۴۵ تن (۹۰٪ ظرفیت اسمی) داشته باشند و یا آن که ۸۰٪ لنج های با ظرفیت اسمی ۱۵۰-۲۰۰ تن، باری معادل ۷۵٪ از ظرفیت اسمی خود را به صورت رسمی حمل می کنند و فقط ۵٪ آنها قادرند تا ۹۰ و یا ۹۵ درصد ظرفیت اسمی خود را بارگیری کنند.

مقایسه دو جدول شماره ۲۰ و ۲۱، ماهیتاً بیانگر آن است که در وهله نخست لنج های سنتی باری هیچگاه به سقف مورد انتظار در تأمین ظرفیت اسمی خود دسترسی حاصل نمی کنند و در مرتبه بعد، آنها قادر نیستند تا به آسانی و سادگی هر نوع کالایی را با خود حمل کنند تا که از طریق حمل آن، بتوانند خود را به ظرفیت اسمی، تا حدود قابل انتظاری که موجبات درآمد قابل انتظار را فراهم آورد، نزدیک کنند.

نتیجه حاصل از این گزاره آن است که لنج های باری سنتی، با توجه به ظرفیت مورد حمل و نوع کالایی که به لحاظ دسترسی به سقف مورد انتظار و باری هر چه نزدیک تر شدن به ظرفیت اسمی مبادرت به حمل کالا می کنند، محدود در حجم می باشد ضمن آن که در نوع کالا نیز دارای محدودیت است.

۳-۱-۲-۲ همانگونه که پیشتر نیز مذکور گردید، فیزیک و ساختمان لنج به آن گونه است که ارتفاع بارگیری از جمله موانع اصلی در تأمین ظرفیت اسمی بارگیری است، گاه در عدم رعایت ارتفاع و سطح بارگیری، دید ناخدا نسبت به دامنه مورد نیاز جهت تسلط، کم شده که خود باعث ایجاد سانحه می شود، به الزام رعایت جوانب احتیاط، توجه به سطح و ارتفاع بارگیری را در تأکید خود قرار می دهد که همین خود از جمله عوامل کاهش نصاب بارگیری از نصاب اسمی است.

۴-۱-۲-۲-۴ زمان از جمله عناصر و عوامل اثرگذار بر ماهیت فعالیت و قدرت مانور در حضور لنج های سنتی باری است.

به طور اساسی، زمان فقط محدود به عوامل و کدهای خاص نیست، عناصر متعددی فراهم آورنده این مساله هستند که موارد ذیل از آن جمله اند :

- شرایط آب و هوایی و مسائل در رابطه با آن که نقش با اولییتی در فعالیت لنج ها دارد.

- زمان برای فراهم آوردن و یا تکمیل منابع انسانی.

- تدارک لنج از لحاظ فنی - موتوری و سایر عناصر مربوطه.

- رفع معایب بدنه (سابق) و تعمیرات موردی.

- تخلیه و بارگیری و انجام تشریفات مربوطه.

- علل عارضی و غیر قابل کنترل.

- طول عمر و سن شناور

- قدرت موتور

- جنس بدنه و کیفیت ساخت

- کیفیت بهره برداری

و این همه درشرایطی که " بار"، " جوری بار"، " اسناد بار" چه برای خروجی و چه برای ورودی، "نوبت گیری درگمرک و بندر، بازرسی گمرکی و بندری، " آمادگی بندر برای پهلوگیری و تخلیه (یا بارگیری) " انجام به موقع تشریفات اداری مربوط به کسرو اضافه، نقص مدارک، اشتباه عارضی اسنادی که به عنوان

مازاد بر تشریفات مربوط به تخلیه و بارگیری باید آن را در نظر گرفت، همچنین وجود ابرادات گمرکی مربوط به مانیفست کالا که در حال حاضر باعث سخت شدن روابط کاری بین لنج دارو صاحب بار و گمرک شده است، منجر به خلق مشکلی خاص که توقف لنج دار را باعث شوند، نکردند.<sup>۱</sup>

در این زمینه گردش ادواری فعالیت با توجه به ملاحظات و دقایق در نظر گرفته شده نشان دهنده این یافته هاست.<sup>۲</sup>

— در شرایط آماده بودن کامل لنج و در مسیر های نزدیک مثل بندرعباس به دویی، دویی به قشم، برای هر لنج بین ۱۲ تا ۱۴ سفر دریایی در سال متصور است.<sup>۳</sup>

— در شرایط آمادگی کامل لنج در مسیر بوشهر به دویی با موتور پر قدرت که آن را در فاصله زمانی ۵۰ تا ۵۶ ساعت طی می کند، برای هر لنج بین ۸ تا ۱۰ سفر دریایی در سال قابل پیش بینی است.

— بوشهر به بحرین در شرایط مطلوب تا ۱۴ بار سفر دریایی در سال و شرایط عادی ۱۰ تا ۱۲ بار را می توان در نظر داشت.

۱- در شرایط قبل، ابرادات گمرکی مربوط به مانیفست بار، متوجه "صاحب بار" می بود، به عبارتی، "صاحب لنج" از ادای توضیحات و یا اقدام برای رفع موارد نقص و ابهام بگری بود که این به منزله آزادی عمل لنج برای آماده شدن به منظور تأمین بار برای سفر بود. اما، در آئین اجرایی جدید، صاحب لنج مسئول پاسخ گویی به مسائل در زمینه بار و اسناد و کسر و اضافه و رفع و رجوع دیگر ابرادات آن است. که این خود زاینده مشکلات خاصی در باره فعالیت آنان قابل تصور است و عنصری برای طولانی شدن دوره تحرک و زمان ادواری فعالیت آنان است.

مطابق بررسی میدانی در گناوه، دیلم، بوشهر و لنگه و خمیر و بندر امام خمینی و بندرعباس، شرایط اعمال این نوع رویه اجرایی با هدف مقابله با قاچاق وضع گردیده است.

از نظر لنج داران و جاشوها و ناخدایان لنج ها، این اقدام، فارغ و جدای از یک اقدام کارشناسی شده، مورد ارزیابی قرار گرفته است، چه آن که ناخدای لنج و جاشوها و حتی صاحب لنج، خود را مسئول حمل و نقل بار می دانند حال اگر بار دارای کسر و اضافه و یا مشکلات گمرکی دیگر است، انجام تشریفات مربوط به آن نباید باعثی برای توقف کار و فعالیت لنج شود و عملاً، صاحب کالا و بار، باید پاسخگو به آن باشد (مرداد ماه و شهریور ۸۳، لنگه، گناوه، دیلم، بوشهر، بندرعباس، خمیر).

۲- حاصل از مطالعه میدانی، مصاحبه حضوری با لنج داران.

همچنین، کنترل چهار مصداق نمونه در بوشهر و لنگه و بررسی اسناد مربوط به سفر یک صد و دوازده لنج در بوشهر، لنگه، بندرعباس، چابهار، گناوه، دیلم و بندر امام خمینی.

۳- مسیر بندرعباس به دبی و یا قشم به دبی، در فاصله زمانی ۱۲ تا ۱۶ ساعت صورت می گیرد در شرایط خاصی این زمان گاه در حداقل ود به ۸ ساعت و حداکثر به ۲۰ ساعت نیز می رسد. جریان هوا و منش آب دریا، تأثیر خاصی دارد.

— در شرایط آمادگی کامل لنج در مسیر به دویی با موتور با قدرت معمولی، که اکثر لنج‌ها به این نوع از موتور‌ها مجهز هستند، زمان مسیر بوشهر به دویی بین ۷۶ تا ۹۰ ساعت به طول انجامید و در این شرایط بین ۶ تا ۸ سفر دریایی در سال قابل پیش‌بینی است.

— برای بنداری چون دیلم، گناوه، دیرو هندیجان که با مسایل پیرامونی و حاشیه‌ای فعالیت لنجی روبه‌رو هستند، به طور معمول و در شرایط به طور نسبی مطلوب، انجام ۵ تا ۶ سفر دریایی در سال انتظار داشت.

— بنادر شرقی کشور همچون چابهار، با متوسط ۶ تا ۸ سفر دریایی در شرایط مطلوب و در شرایط عادی تا ۴ سفر را در سال می‌توان پیش‌بینی کرد. به طور معمول سفرها جز موا رد طولانی محسوب می‌شوند.

— در حال حاضر ضریب و رفت و شد با کویت محدود می‌باشد به همین دلیل برای بنادر جنوب غربی کشور در ارتباط با بندر کویت و یا بندر احمدی را می‌توان در شرایط مطلوب تا ۱۲ سفر دریایی در سال و در شرایط عادی ۶ تا ۸ سفر را پیش‌بینی کرد.

— لنگه در شرایط زمانی به طور نسبی مطلوبی در ایجاد ارتباط تجاری با امارات (دبی، صل علی الحمیره، عجمان) قرار دارد. مسائل خاصی که نیاز به بررسی و تحقیق جداگانه دارد، باعث پائین آمدن زمان و فرصت‌های بهره‌برداری کننده از موقعیت آن است. لنگه می‌تواند تا در هر دو هفته، یک سفر دریایی داشته باشد و حتی در شرایط همخوانی عناصر محیطی و پیرامونی و حذف موانع و وجود شکوفایی اقتصاد تجاری تا ده روز یک سفر را در شرایط مناسب بودن وضعیت جوی و آب و هوایی نیز می‌توان در انتظار داشت. فعالیت این بندر در سال ۱۳۸۲، محدود به انجام ۵۸/۹ هزار تن تخلیه و ۱۲۳ هزار تن بارگیری به وجه کابوتاژ بوده است.

— جاسک و خمیر ارتباط (بالاترین درصد ارتباطی) بالایی با خصب دارند که دوره گردش این ارتباط در شرایط مطلوب بین ۱۲ تا ۱۴ سفر دریایی و در شرایط عادی ۸ تا ۱۰ سفر در سال است.

**نتیجه حاصل** از این گزاره آن است که مجموعه فعالیت لنج‌های تجاری سنتی برای حمل و نقل کالای وارداتی و تخلیه آن در بنادر کشور با اثرپذیری از متغیر زمان تردد، منعکس کننده شرایط ذیل است.

**وضعیت اول :**

- از مجموع ۲۷۱۸ شناور سنتی باری در حداکثر شرایط مطلوب کاری می توان انتظار داشت که ۲۲۰۰ شناور فعال باشند ( به میزان ۸۱ درصد).

- بر مبنای متوسط تعداد سفر برای هر لنج باری، با توجه به بررسی های میدانی از جامعه نمونه آماری<sup>۱</sup> که گزارش آن در جدول شماره ۲۲ تشریح گردید، برای این تعداد از شناورهای فعال، حدود ۱۵۴۰۰ سفر دریایی قابل انتظار است.

- بر مبنای حمل میانگین نسبی بار قابل تخلیه ( در حد کمینه آماری) به توسط لنج های باری و در نظر گرفتن متوسط ظرفیت اسمی لنج ها، معادل با ۱۸۴۸ هزار تن (۱/۸۴ میلیون تن) در مطلوب ترین وضعیت قابل ارزیابی است.<sup>۲</sup>

**وضعیت دوم :**

- چنانچه ۸۱٪ از فعال بودن لنج ها را در مرز ۹۰ درصد منظور داریم، در مطلوب ترین وضعیت (بر مبنای ۲۴۴۶ لنج باری فعال)، با ۲۰۵۵ هزار تن (معادل ۲/۰۵ میلیون تن) به عنوان میانگین نسبی بار قابل تخلیه مواجه هستیم.

**وضعیت سوم :**

- و چنانچه بیشینه آماری را در عالی ترین شرایط ممکن یک صد و پنجاه تن بار قابل تخلیه برای لنج های باری سنتی در نظر گیریم، مجموعه ی قابل تخلیه معادل ۲۵۶۸ هزار تن (۲/۵۷ میلیون تن) خواهد بود. آمارهای حاصل از میزان تخلیه شناورهای باری سنتی وضعیت این چنین را برای چند سال نمونه - انتخاب موردی - نشان می دهد.

۱- یک صد و دوازده لنج در بنادر بوشهر، لنگه، بندر عباس، چابهار، گناوه و دیلم و بندر امام خمینی به اضافه مطالعه میدانی در بنادر آبادان، خرمشهر، مینو، خمیر و جاسک.

۲- حداکثر ظرفیت تحصیل شده از ۱۸۴۸ هزار تن تاکنون رقمی معادل با ۹۸۰ هزار تن بوده است. به عبارتی سقف ۱۸۴۸ هزار تن برای تخلیه شناورهای کوچک هنوز تأمین نشده است. به وجه نسبت سنجی آماری حداکثر ظرفیت تخلیه به توسط شناورهای کوچک در مطلوب ترین شرایط حداکثر تا حدود ۵٪ از کل مجموع واردات به کشور بوده است.



گزینه اول انتخاب نمونه - موردی - برای سال ۷۵ و ۷۶ و مقایسه با مجموعه واردات سال ۷۶

جدول شماره ۲۳ مقایسه موردی میزان تخلیه بار - واحد : هزار تن

نام بندر	لنج های باری ۱۳۷۵	لنج های باری ۱۳۷۶
امام خمینی	—	۹/۱
خرمشهر	۳/۱	۳/۸
آبادان	۳/۵	۵
شهید رجایی	۰	۲۸/۹
شهید باهنر	۲۹۲/۵	۲۳۷/۸
لنگه	۱۵۹/۱	۱۲۸/۸
قشم	۲۶۰/۵	۴۳۰/۷
درگهان	۶۳/۳	۳۸/۸
بوشهر	۱۸	۴۴/۳
شهید کلانتری	۳۴/۸	۲۱/۴
جمع	۸۳۴/۸	۹۴۸/۶

جدول شماره ۲۴ مجموعه کل واردات کشور در سال ۷۶ از طریق شناورها. واحد : ۱۰۰۰ تن

نام بندر	میزان تخلیه
امام خمینی	۹۸۰۶
شهید رجایی	۱۱۱۰۰
شهید باهنر	۵۱
لنگه	۱
بوشهر	۴۸۱
شهید بهشتی	۶۱۰
شناورهای کوچک <sup>۱</sup>	۹۴۸/۶

۱- میزان تخلیه بار توسط شناورهای کوچک در سال ۱۳۷۶ بالغ بر ۹۷۵ هزار تن بوده است که مقدار ۲۶/۴ هزار تن آن در بنادر انزلی ( ۱۴ هزار تن) و نوشهر ( ۱۲/۴ هزار تن) صورت گرفته است. رقم معادل ۹۴۸/۶ فقط متعلق به تخلیه بار به توسط شناورهای کوچک در بنادر جنوب کشور، که در جدول شماره ۲۲ مذکور شده اند، می باشد.

مقایسه داده های متعلق به جداول ۲۳ و ۲۴ با یافته های مذکور در گزاره شماره یک از تیتراژ کارشکافی با هدف تحلیل نحوه حضور و فعالیت لنج های باری، به نحو مشخصی منعکس کننده حدود قابل اطمینانی از میزان تخلیه به توسط لنج های باری است.

به موجب آن، در سال ۱۳۸۰، با حضور ۲۲۱۸ شناور باری سنتی، یعنی صدق وضعیت اول از گزاره ۴ که حضور فعال لنج های باری را معادل ۲۲۰۰ فروند در نظر گرفته است، به میزان ۴۴۵ هزار تن کالا تخلیه بار از طریق لنج های باری تا سقف ۲۰۰ تن ظرفیت بارگیری صورت گرفته است.

در سال ۱۳۸۱ از مجموع ۲۵/۵ میلیون تن کالای وارداتی، ۰/۹ میلیون تن کالا به توسط شناورهای کوچک تخلیه شده است. رقم تخلیه برای سال ۱۳۸۲ معادل ۸۰۷ هزار تن بوده است.

در مجموع، همانطور که از یافته های آماری فوق الذکر قابل تحصیل است، ظرفیت تخلیه در کف و سقفی معادل ۲/۷ درصد تا ۵ درصد برای لنج های باری، قابل لحاظ می باشد که به طور کلی وضعیت اول را از سه وضعیت قابل پیش بینی، مورد تأیید دارد.

۲۲-۱-۵ مقایسه یافته های آماری مربوط به تخلیه بار به توسط لنج های باری با مجموعه کل واردات کشور، بیانگر عمق امکان و ظرفیت بالفعل لنج های باری در میدان عمل تجاری است که در بعد و ساختار فیزیکی فعالیت این وسیله حمل و نقل دریایی، صرفاً در محدوده عمل رقمی بین ۲/۷ درصد تا حداکثر ۵ درصد واردات کشور است.

از سوی دیگر، کالاهای حمل شده به توسط لنج های باری، به طور عمده از گروه کالاهای مصرفی مشتمل بر برنج، روغن، شکر، انواع کالاهای سوپرمارکتی، لوازم بهداشتی و حدودی لوازم خانگی می باشد که بر پایه سقف واردات کشور در سال ۱۳۸۲، به طور کلی ۱۲٪ را به خود اختصاص داده است.<sup>۱</sup>

نسبت به میزان واردات کشور از کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان به شرح جدول شماره ۱۰، مجموعه کل واردات کشور از طریق این کشورها، برابر با ۱۵/۵۴ درصد از کل واردات کالا به کشور یعنی رقمی معادل با ۴۷۰۵/۷ هزار تن است.<sup>۲</sup>

۲-۲-۱-۶ مجموع واردات کشور از طریق گمرکات جنوبی و فرودگاه پیام، در سال ۱۳۸۲، رقمی معادل ۲۳۴۹۱/۴۳ هزار تن است.<sup>۳</sup> نسبت کالاهای حمل شده به توسط لنج های باری، نسبتی معادل با ۳/۴۳ درصد می باشد. نسبتی که دقیقاً در حدود کف و سقف مذکور در گزاره ۵ (بین ۲/۷ درصد تا ۵ درصد) معنی دار است.

۱- ر. ک به جدول شماره ۱۱

۲- رقم دقیق آن بر مبنای ۳۰/۱ معادل ۴۶۷۷/۶ هزار تن (۴/۷ میلیون تن) است.

۳- ر. ک به جدول شماره ۱۲

نتیجه برای گزاره ۲-۲-۱ ساختار فیزیکی و تحرک فعالیت لنج‌های باری، بر پایه کارشکافی انجام شده طی

گزاره‌های ۲-۲-۱ الی ۲-۲-۶.

با توجه به جدول شماره ۱۵ و سایر یافته‌های حاصل که به تشریح آن‌ها کوشش شده قابل استنباط است که از مجموع ۴۷۵۶/۱۵ هزار تن کالای وارده از مبداء کشورهای حوزه خلیج فارس و دریایی عمان و بنادر آزاد قشم، چابهار، کیش و منطقه ویژه خرمشهر که در بنادر جنوبی کشور تخلیه می‌شوند و ۳۴۹۶ هزار تن این حجم به صورت منحصر از طریق امارات متحده عربی می‌باشد، با فرض تحقق حداکثر ظرفیت قابل حمل و تخلیه به توسط لنج‌های باری، نمی‌توان آن را قابل مقایسه با موجودیت و وجود حجم بالای کالاهای خارجی در ایران داشت. محدودیت حمل به وسیله لنج‌های باری، متغیری بنیانی در حضور بسیار ضعیف لنج‌های باری در برابر این حجم از واردات است.

از سوی دیگر با توجه به ارزش ۳۵۳۵۹۳۶ هزار دلار، امارات متحده عربی، بزرگترین شریک تجاری محسوب می‌گردد (رقمی معادل با ۲/۵۴ میلیارد دلار صادرات امارات به ایران) که وزن کالای صادراتی معادل این ارزش از دبی به ایران، برابر ۳/۵ میلیون تن کالا می‌باشد و بالطبع، چنانچه به استناد آمارهای منتشره از سوی گمرک دبی ۶ میلیون تن کالای صادره به ایران را مبنا قرار دهیم، لنج‌های باری نمی‌توانند پاسخگوی حمل ۲/۵ میلیون تن کالا از امارات به ایران باشند.

اعلام امارات متحده عربی<sup>۱</sup>، دوازده میلیارد درهم<sup>۲</sup> معادل ۳/۲۶۸ میلیارد دلار برای سال ۲۰۰۳ میلادی بوده است که با توجه به گزارش نهایی، حدود ۸ میلیارد درهم آن معادل ۲/۱۸ میلیارد دلار آن در نیمه اول سال ۲۰۰۳ میلادی تحصیل شده است.

حجم کالایی و ارزشی اعلامی، فراتر از ظرفیت حمل و تخلیه لنج‌های باری و در بردارنده حضور فیزیکی حاملانی جدای از تحرک فیزیکی این دسته از شناورهاست.

۱- بر مبنای اظهار (Dubai chamber of commerce and industry) D. C. C. I

۲- AED، به استناد کتاب گزارش سالیانه امارات متحده عربی که در اختیار پژوهشگر قرار داده شد.

## ۲-۲-۲- ساختار نگرشی و محتوایی فعالیت‌های باری.

به استناد گزاره ۱-۴ (موضوع فعالیت‌های تجاری)، که مبتنی بر مطالعات اسنادی و میدانی حاصل شده است، ملاحظه می‌شود که لنج جزء باورهای ذهنی و مقوله‌ای انتزاعی در باور عمومی فرهنگ بومی است. بالطبع این چنین تلقی، باعث جا و قرارگیری یک "مقوله اقتصادی" در "مقولات فرهنگی" می‌شود.

در مطالعات جامعه‌شناسی فرهنگی که توجه به شاخص‌های در رابطه با مطالعات اقتصادی، خاصه در حوزه فعالیت‌های جوامع انسانی را نیز در تأکید خود داشته باشد، هر جا که یک این چنین ارتباطی مطرح گردد؛ بلافاصله معیارهای محتوایی و نگرشی، تمامی مقوله و موضوع فعالیت را پوشش داده و ماهیتاً عمل و اقدام به آن فعالیت را، جزء عمل و اقدام‌های ارزشی مورد تأیید جامعه منظور می‌کند.

این موضوع، دقیقاً در رابطه با فعالیت‌های مطرح می‌باشد و لازم است تا دیگر عناصر اجتماعی، در هر لباسی که باشند (کارکنان گمرکی و بندری، منابع انتظامی، ضابطین قضایی، منابع انسانی حقوقی - قضایی) با ماهیت این موضوع و بالطبع، از نگاه رائج و نهادینه شده بومی، آشنایی یابند.

اهالی و جامعه بومی با این ماهیت آشناست، چه آن‌که، همین جامعه است که فعالیت‌های باری را عملی درست و پردازنده به آن را مورد تأیید و تصدیق دارد.

مجریان و ناظران و ضابطین و متصدیان غیربومی، چون بر اساس اصول نهادینه شده فرهنگ بومی باصورت و محتوای واقعی این موضوع، ارتباط برقرار نمی‌کنند و برپایه اصول و نگرش فرهنگی خود به آن می‌نگرند، بالطبع، قادر به تحلیل ریشه‌ای موضوع نگردیده در نهایت راه کارهای آنان، چون از استواری لازم (به دلیل عدم استواری بر فرهنگ بومی) برخوردار نیست، لاجرم منتهی به نتیجه‌ی مطلوب نمی‌گردد.

۱-۲-۲-۲ جامعه نمونه آماری، مرکب از منابع انتظامی، ضابطین قضایی، مجریان و کارگزاران اداری تا سطح ۹۸/۸٪ تایید دارند که اقدام زوایا و بخش هایی از فعالیت تجاری لنج های باری که از نظر آنان، مشمول فعالیت گریزنده از نظارت قانون است، از نظر اهالی و جامعه "آشنا" و یا "متعلق" به فرهنگ بومی، عملی شریف و اقدامی نکوست.

۲-۲-۲-۲ تلاقی این نوع نگرش (که مبتنی بر فرهنگ بومی و تعلقات تاریخی - فرهنگی آن نیست) بانیزهای اقتصادی زندگی اجتماعی، (که دقیقاً مبتنی و برخاسته از ویژگی های تاریخی - جغرافیایی و مکانی است) خاصه جامعه ای که از دیگر مزیت های تحصیل درآمد، تا سقف قابل توجهی بی نصیب است، زمینه ساز آن می گردد تا "ماهیت عملکرد و فعالیت" در تنش با نظریات فردی قرار گیرد و باعث پدیدار شدن طرز تلقی های اشتباه و خطاآمیز شود.

مصادق عالی چنین طرز تلقی خطاآمیزی، یک کاسه دیدن پدیده تجارت گریزنده از نظارت قانون (قاچاق کالا) با مقوله ته لنجی است.

۳-۲-۲-۲ جدول شماره ۲۵ نتیجه حاصل از انجام مصاحبه شفاهی است که بر اساس ماهیت پرسش های مطرح شده، نظر جامعه آماری مورد نظر، منعکس شده است.

جامعه آماری : ۷۴ نفر

تعلق شغلی : منابع انتظامی (نیروی انتظامی کشور) و کارگزاران گمرکی و بندری.

مکان : بندر خمیر. بوشهر. لنگه. دیلم. گناوه. آبادان.

موضوع : لنج باری سنتی. ظرفیت حمل تا ۲۰۰ تن.

جدول شماره ۲۵

بدون نظر		به هیچ وجه مورد تایید نیست.		تا حدودی مورد تایید است.		به طور کامل مورد تایید است.		پاسخ ها
		درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	
۲/۷	۲	۹۴/۶	۷۰	۲/۷	۲	۰	۰	۱- کالای موجود در لنج، مستور بوده و کشف شده است.
				۹/۴	۷	۹۰/۵	۶۷	۲- بخشی از کالای موجود در لنج مشکل نداشته و بخش دیگری از کالا دارای مشکل بوده است.
			۷۳	۱/۳۵	۱			۳- بخش دارای مشکل جزء کالاهای ممنوع ورود بوده است.
				۲/۷	۲	۹۷/۲	۷۲	۴- ناخدای لنج از کالای مورد اشکال دفاع کرده است.
				۴/۱	۳	۹۵/۹	۷۱	۵- دفاع جاشوها و ناخدا در اکثر موارد توامان و با کمک همدیگر انجام شده است.
		۱۰۰	۷۴	۰	۰	۰	۰	۶- لنج در حال فرار و گریز بوده است.
				۲/۷	۲	۹۷/۲	۷۲	۷- از سهم مجاز ته لنجی، مقدار بیشتری داشته اند.
		۱/۳	۱	۱۸/۹	۱۴	۷۹/۷	۵۹	۸- نسبت به بخش قابل توجهی از کالای مورد اشکال و ایراد، رفع ابهام و ایراد شده است.
		۴	۳	۱۲/۱	۹	۸۳/۷	۶۲	۹- بهر حال این نوع از اشکالات رفع و رجوع می شوند.
				۲/۷	۲	۹۷/۲	۷۲	۱۰- کارکنان لنج، کالای مورد ایراد و اشکال را به عنوان سهمیه ملوانی و ته لنجی تلقی نموده اند.

با توجه به جدول یافته‌ها، ملاحظه می‌گردد که در خصوص لنج‌های باری، آنچه که مطرح می‌باشد به مقوله ته لنجی و یا به عبارتی به مضامین در رابطه‌ی با تسهیلات مقرر برای مصادیق ملوانی، تعاونی‌ها، سهمیه ملوانی و پيله وری، بازگشت می‌یابد.

تاکید بر مقوله ته لنجی و عناوین دیگر در ارتباط با آن، به طور عموم کالاهایی چون برنج، چای، روغن، کالای سوپرمارکتی، لباس و پوشاک، اسباب بازی و لوازم تزئینی، کالای بهداشتی، پارچه در حد دو تا پنج قواره حداکثر را شامل می‌شود.

نکته مورد اختلاف به "مقدار" و "ضرورت رعایت کف و سقف حد مجاز" بازگشت می‌یابد و به ماهیت حقوقی نوع کالا از لحاظ ممنوعیت ورود کالا از لحاظ شرعی و عرفی و مقررات موضوعه ورود کالاهای خاص ارتباط پیدا نمی‌کند، چه آن که این بعد از موضوع عملاً دچار ایراد و اشکال نمی‌باشد.

۲-۲-۲-۴ از سوی دیگر و با در نظر گرفتن گزاره ۱-۳-۳ (بررسی در سطح اقتصاد جامعه ملی و اقتصاد منطقه ای)، قابل ملاحظه است که فعالیت لنج‌های تجاری، بخش قابل توجهی از سطح اشتغال، سطح درآمد و سطح فعالیت غیرانحصاری اقتصاد جامعه ملی را نشان می‌دهد. این ویژگی، برخوردار از این ذات محتوایی و معنایی است که فضای کار لنج، باید تأمین‌کننده نیازهای زندگی و رفع‌کننده احتیاجات روزمره خانوارهای وابسته به آن باشد.

نکته اساسی، نهفته شده در ساختار نگرشی و محتوایی نسبت به مقوله لنج است که برای ناظر بیرونی (ناظرانی که به ساختار نگرشی بومی و محتوایی آشنایی فرهنگی ندارند) و پردازنده درونی (شخصیتی که برخاسته از نگرش بومی و فرهنگی در ارتباط با حرفه لنج داری و کار در لنج، قرار دارد) در یک زبان و ادبیات، مشترک قرار ندارند.

در نگرش بومی، لنج برای ناخدا و همکاران او (جاشوها) به عنوان یک مرجع شغلی - حرفه‌ای تلقی می‌گردد که تأمین‌کننده نیازهای زندگی و تمنیات خانواده فردی باید باشد. در این نگرش لنج باید حامی آینده فرد، خانواده فرد و نیازهای اساسی و بنیانی (نیازهای زیستی) بوده و در مرتبه بعد از پاسخگویی به خواست‌های متعارف فیزیولوژیک و به نیازهای اجتماعی پاسخ دهد.

از جمله نیازهای اجتماعی، نیازهایی است که محیط اجتماعی و فرهنگ بومی بانی و باعث آن است. میهمان داری و پذیرایی از میهمان، تهیه ره‌آورد و سوغات سفر، هزینه بالای اجتماعی سکونت در جنوب، بالا بودن هزینه‌های مصرفی و مواردی از این دست، همه باید از طریق لنج تأمین گردد.

چنانچه انتظاری این چنین، در کنار سطح درآمد حاصل از اشتغال در لنج که مطابق یافته‌های مطرح شده در گزاره‌های تشریحی مربوط به ۲-۲-۱ و گزاره ۵ از فاز دوم مطالعاتی<sup>۱</sup> بررسی گردیده‌اند قرار داده شود، مشخص می‌شود که به طور بنیانی، مقرر نمودن مقوله‌ای به عنوان ته لنجی و سهمیه ملوانی و مرزنشینی و پیله وری، ضمن آنکه فراهم آوردن زمینه‌ای برای تأمین و ارتقاء سطح اشتغال است و قانونگذار از منظر بافت و شاخص‌های زندگی اجتماعی در جنوب و حقوق طبیعی مرتبط با آن، به آن توجه کرده است، نوعاً، وسیله و امکانی برای جایگزینی زمانهای از دست رفته است که فرد شاغل در لنج، بدون کسب درآمد، آنها را از دست می‌دهد. <sup>۲</sup> این امکان، به عنوان یک منبع درآمد جانبی، در کنار درآمد حاصل از فعالیت در لنج تلقی شده تا منتهی به فراهم شدن انگیزه کاری برای حفظ و تداوم بخشیدن به لنج و لنج داری و دریانوردی سنتی بومی شود.

۱- این گزاره تحت عنوان « هزینه‌های حمل دریایی و دوره زمان رفت و برگشت»، پس از این، مورد بررسی قرار می‌گیرد. به دوره زمان رفت و برگشت در گزاره‌های قبلی توجه شده‌است.

۲- جاشوها و کارکنان و ملوانان لنج، دستمزد خود را مبتنی بر یک قاعده نهادینه شده، حاصل از یک سفر (بدون در نظر گرفتن زمان) دریافت می‌کنند. به همین دلیل، پس از پایان سفر لنج، به واقع، فعالیت و اشتغال درآمد آفرین آنان تعطیل شده و باید به انتظار سفر بعدی باشند. آنان در طول مدت انتظار دستمزدی ندارند به همین جهت، در حالی که در استخدام و قرار همکاری با لنج به سر می‌برند، برای تعلق جستن دستمزد باید منظر آغاز سفر جدید باشند.

برخی از زمان آنان صرف تشریفات بارگیری و تخلیه است که به طور معمول آن را جزء آن تشریفات نبوده و در شمول موارد دیگری چون شرایط آب و هوایی، عدم تأمین بار و به مواردی از این دست ارتباط می‌یابد. لذا به لحاظ تأمین درآمد، موارد خاصی پیش بینی گردیده که در قالب ته لنجی و سهمیه ملوانی و معنی دار شده است.



در همین زمینه، یک پیشینه تاریخی - فرهنگی نیز قابل اشاره است که آن بازگشت به سوابق نوع ارتباط کاری کارکنان لنج و بوم تجاری با ناخدا و صاحب لنج دارند که آن برخوردار شدن آنان از امکان و امتیاز سرمایه گذاری باری خرید سقف مشخص و ظرفیت تعیین شده ای از کالا است که آن را با پول خود خریداری کرد، تا در بازگشت از سفر یا به فروش رسانند و یا آن که به مصرف خانواده خود رسانند و یا که سوغات و ره آورد دهند.

چه در گذشته و چه در زمان حال، نوع و ماهیت استفاده و بهره گیری از سهمیه ملوانی و پيله وری یا به صورت فروش آن متحقق گردیده و یا آن که عملاً مورد بهره مندی در خانواده صورت گرفته است، در این خصوص ترجیح یکی بر دیگری دقیقاً وابسته به شرایط و اوضاع اقتصادی و کسب معیشت است به این ترتیب که اگر وضع درآمد و معیشت خوب بوده، آن سهمیه در خانواده مصرف گردیده و چنانچه شرایط اقتصادی مطلوب نبوده، سهمیه به فروش رفته و درآمد مالی آن، به نوع دیگری، در خانواده مصرف شده است.

بهرتقدیر رویه ای این چنین، جزیی از ساختار نگرشی و محتوایی فعالیت لنج های باری است که نگاه بیرونی عمل و اقدام به آن را بزه تخلف از نظارت قانون و قاچاق تلقی کرده و نگاه درونی آن را جزیی از حقوق طبیعی، زیستی، تاریخی و معیشتی خود می داند.

تصور ناهماهنگ و نامنتطب با ماهیت واقعی موضوع، آن است که روندی این چنین تقویت کننده "حجم" کالای قاچاق و نمایه و نمونه ای از مظاهر آن در جامعه است، در حالی که "میزان وزن کالای متعلق به این نوع از اقدام" همچنین "نوع کالای مشمول آن" به طور اساسی، رقم قابل توجهی در حجم کالای موجود در بازار عرضه کالای گریزنده از نظارت قانون نیست، خاصه آن که برای برخورداری از این مزیت قانونی تعیین شده نوبت و تعداد بهره مندی و معافیت، به طور کامل محدود شده می باشد. به عنوان مثال، برای هر شناسنامه ملوانی، فقط دوبار معافیت در سال وجود دارد ضمن آن که از نظر وزن کالای مورد معافیت نیز محدودیت خاصی حسب نوع کالا، قابل توجه است.

نمایه آماری سقف و حدود آن، روشن کننده ماهیت این نوع از سهمیه های قراردادی است که بالاترین نسبت آن متعلق به مبادلات مرزی است که ۵/۰ درصد (پنج دهم درصد) را نشان می دهد (ر.ک به جدول شماره ۹)، نسبت واردات مرزی، ملوانی و پيله وری به مجموع واردات متعلق به سال ۱۳۸۲).

نتیجه آن که، نسبت‌هایی این چنین خرد، مطابق جدول شماره ۱۹، رقمی قابل توجه در مجموعه واردات رسمی و یا واردات از طریق گریز از نظارت قانون نیست در حالی که وجود آن و حتی ارتقاء سطح سهمیه و افزایش نرخ معافیت، پاسخی مطلوب به نیاز واقعی این بخش از اقتصاد ملی در شاخص‌های بومی و محلی است.

۲-۲-۵ یافته‌های حاصل آماری در گزاره ۱-۳-۴ که موضوع مورد بررسی را در سطح اقتصاد خانوار در بررسی خود دارد، نشان می‌دهد که حدود جمعیتی معادل ۱۷۵۴۶۴ نفر، بدون در نظر گرفتن دیگر زمینه‌های شغلی - حرفه‌ای، در ارتباط با مقوله فعالیت حمل و نقل لنجی قرار دارند.<sup>۱</sup> گستره‌ای این چنین آن هم در درازی سواحل جنوبی کشور، حکایت از نشر یک "شیون زندگی" که مبتنی بر یک "فرهنگ نهادینه شده" است، دارد که ساختار نگرشی و شاخص‌های ارزشی آن، دقیقاً در همان فضا و محیط معنی دار است.

کافی است تا به زمینه‌های جمعیتی، استعداد سواحل و بدنه‌های فیزیکی آن از منظر "اقتصاد و جامعه" دقت گردد. حاصل این دقت، به استناد نوع عملکرد کشورهای برخوردار از ساحل و آب و استعدادهای دسترسی به راه‌های آبی، آن است که باید با دیدی تازه و نوین و آنهم مبتنی بر شاخص‌های فرهنگ زندگی اجتماعی، فرهنگ کار و حرفه و فرهنگ ارتباطی درون و برون منطقه‌ای، به محیط کار و فعالیت زندگی اجتماعی - اقتصادی نگرست و "نگاه ناظر" را مبتنی بر "نیازهای بومی" و "معیارها و شاخص‌های عرف" هدایت کرد.

بر پایه‌ی چنین راهبردی، مشخص می‌گردد که محدود کردن موضوع تجارت گریزنده از نظارت قانون به فعالیت لنج‌های باری و یا برجسته نمودن مقوله فعالیت آنان در برابر حجم تجارت گریزنده از نظارت قانون، صرفاً به لحاظ صریح و روشن بودن این نوع فعالیت تجاری و در دسترس بودن جسم و فیزیک این فعالیت است. به عبارتی، به لحاظ تحرک ضعیف دامنه گریز این گونه عناصر تجاری، دامنه نظارت بر فعالیت آنان می‌تواند قوی و به عنوان بازدارندگی در مقابل آن، عمل کند.

۱- آمار ارائه شده مبتنی بر فعالیت لنج‌های باری معنی دار است و شامل لنج‌های صیادی نمی‌شود.

در ارتباطی این چنین، ناظر، صرفاً از پشتوانه امکانات در اختیار برخوردار است در حالی که این نوع از فعالیت اقتصادی - اجتماعی که رویه عادی خود را دنبال می‌کند، مبتنی و به پشتوانه یک " فرهنگ " و یک " شیوه ی زندگی " در جریان است و دقیقاً به همین دلیل است که طی سالیان متمادی یک صد ساله اخیر، تعاملی این چنین، به طور متناوب در جریان بوده و گاه حسب شرایطی شدت یافته و پس از فروکش شدن شدت، باز به روند عادی بازگشته است، روندی که طی آن، فعالیت اقتصادی - مبتنی بر فرهنگ و شیوه زندگی از سرگرفته شده و ناظر نیز به تبع جدا بودن از جریان طبیعی، بدهت موضوع را پذیرفته و آن را با حدودی از نظارت قانونی، پذیرفته است.

۶-۲-۲-۲ در نظریات مربوط به جریان بازار رقابت کامل، انجام فعالیت های اقتصادی، در زمینه تولید و تجارت، مبتنی بر مبادله آزاد کالا قرار دارد که طی آن، انجام رقابت بین عرضه کنندگان، فراهم آوردن بسترها برای تولید و عرضه مناسب و کیفیت مطلوب و قیمت متعادل و نزدیک به قدرت خرید مصرف کننده است. به عبارتی، بازار رقابت کامل، امکان تولید و عرضه مناسب و مطلوب کالا را فراهم می‌سازد که در آن نفع مصرف کنندگان، به عنوان انرژی و پتانسیل و نیروی محرکه بازار، حفظ شده و به حضور آنان در بازار تقاضا، تداوم و استمرار می‌دهد و به این ترتیب بازار را در شرایط اشتغال کامل حفظ می‌کند.

"قیمت " و " کیفیت کالا " از جمله عمده ترین شاخص ها در تداوم بازار عرضه و تقاضاست. در نتیجه و با توجه به گزاره ۱-۳-۵ که به موضوع فعالیت لنج های تجاری در سطح شاخص های عام تجارت توجه داشت، مشخص می‌شود که یکی دیگر از شاخص های در رابطه با ساختار نگرشی و محتوایی فعالیت لنج های باری، بازگشت به نقش و اثر فعالیت تجاری آنان در فضای بازار متکی به " رقابت " دارد و به همان نحو که در گزاره ۱-۳-۵ تشریح شد، فعالیت لنج های تجاری، شاخصی از حوزه های عام تجارت در عرضه کالا است که با برخورداری از نرخ مبادله رقابتی و حرکت تجاری مبتنی بر در نظر گرفتن کیفیت و مرغوبیت کالا، ضمن آن که امکانی جهت دسترسی به اشتغال را فراهم می‌سازد، اثر مثبتی بر تعمیم نرخ های رقابتی دارد.

دقیقاً برپایه این استنباط است که برخی از تحلیل گران اقتصادی کشور، حتی تجارت گریزنده از نظارت قانون را، به عنوان از زمینه و امکانی برای تأمین اشتغال، در شرایط کنونی اقتصاد کشور که با ضریب بالای بیکاری رو به روست، در تأیید خود دارند.

علت چنین طرز تلقی، بازگشت به اهمیت وجود نقش رقابت و اثر رقابت در کارآیی فعالیت های اقتصادی دارد تا آنجا که متأثر از این دلیل درست اقتصادی، برخی از تحلیل گران، گامی فراتر نهاده و علت برجسته شدن صورت مبارزه با فعالیت های تجاری گریزنده از نظارت قانون را، به دلیل ناتوانی بازار تولید و تجارت در قبول فرآیندهای مرتبط با "اصل رقابت" در تولید و عرضه کالا، تلقی می کنند، به عبارتی نظر آنان این است که اگر بازار تولید و تجارت داخل کشور، وجود اصل رقابت را برای عرضه ی مناسب کالا (از لحاظ قیمت و کیفیت) می پذیرفت، به جای صرف هزینه برای مقابله با قاچاق، به صرف هزینه برای ارتقاء سطح تولید بر پایه ی عرضه رقابتی کالا و خدمات می شد.

بر این اساس در فضای ساختار نگرشی و محتوایی فعالیت لنج های تجاری، وجود اصل رقابت اقتصادی که در عرضه ی کالای مناسب از لحاظ قیمت و کیفیت می تواند معنادار شود و یا به طور وسیع تری، حتی در فضای مربوط به فعالیت تجاری گریزنده از نظارت قانون (قاچاق) می توان به کالای مناسب از لحاظ قیمت و کیفیت دست یافت، بالطبع، تقاضای بازار متوجه آن شده و ترجیحاً بین کالای عرضه شده در این بازار (ولو کالای عرضه شده از طریق بازار قاچاق را) و کالای عرضه شده در بازار رسمی، کالای متعلق به بازار رعایت کننده اصل رقابت را انتخاب می کند.

لذا بی دلیل نیست که تقاضا کنندگان، رو به سمت خرید کالاهای مورد نیاز خود از طریق این بازار را دارند<sup>۱</sup> و به این ترتیب به زمینه های حضور آن، فرصت و امکان و به تداوم آن، قدرت می بخشند.

۱- عرضه کالای با کیفیت کم برپایه قیمت بسیار نازل صورت می گیرد و این به خاطر بهره مندی از فرصت های ممکن برای کسب سود است. در بازار رقابت کامل سعی بر آن است تا با عرضه مناسب کالا از لحاظ کیفیت و قیمت، بازار تقاضا برای عرضه کننده حفظ گردد. لذا، چنانچه در بازار گریزنده از نظارت قانون در شرایط حاضر کشور ما، کالای با کیفیت پائین عرضه می شود، این وضعیت نه به دلیل وجود بازار رقابت کامل، بلکه به دلیل وجود ناهنجاری اقتصادی در روابط عرضه و تقاضا و تجارت است.

۷-۲-۲-۲ آخرین مطالعه مربوط به این بخش اختصاص به مطالعه فعالیت لنج‌های تجاری در سطح حقوق و مسائل قانونی دارد.

به آن نحو که در گزاره ۱-۳-۶ (در سطح حقوق و مسائل قانونی در خصوص هدایت انتظامی و قانونی) بررسی شد مشخص گردید که ساختار نگرشی و محتوایی فعالیت لنج‌های تجاری، جدای از شاخص‌های تاریخی و فرهنگی و اجتماعی به زمینه‌های دیگری که به ذات و استعداد محیط و شرایط حقوقی و مسائل قانونی، که زیرساخت‌های محیطی را فراهم می‌آورند، نیز ارتباط دارد.

وجود کرانه‌ها و سواحل مناسب، کثرت بنادر و خورها و استعدادهای مربوط به بدنه‌های ساحلی برای پهلوگیری شناورهای کوچک و از سوی دیگر وجود زمینه‌های ناقص و نارس اشتغال و یا به طور کلی فقدان زمینه‌های اشتغال آفرین، ضمن آن که، امکانی برای فعالیت رسمی تجاری و یا به عبارتی، انجام فعالیت‌های طبیعی تجاری، مبادلاتی با سایر کشورهای محیطی و پیرامونی، چه در راه دور و چه در راه نزدیک است، فرصت و امکانی نیز برای شکل‌گیری فعالیت‌های تجاری گریزنده از نظارت قانون را موجب می‌شود. این رخدادی بسیار طبیعی است که از وجود یک امکان طبیعی، به دو صورت "قانونی" و یا "غیرقانونی"، به دو صورت موجه و یا غیرموجه به صورت هنجار و یا به صورت ناهنجار، بهره‌برداری و استفاده شود.

بدون شک عامل و علت و انگیزه اصلی هدایت به سمت هر یک از این دو حالت (هنجاری یا ناهنجاری، قانونی و یا غیرقانونی) بازگشت به شرایط محیطی و شرایط حقوقی و قانونی و سیاستگذاری متبادر از آن دارد.<sup>۱</sup>

ناشی از شرایط تشریح شده در گزاره ۱-۳-۶ ملاحظه می‌شود که بسیاری زمینه‌ها در مصادیق ویژه‌ای چون شاخص اقتصادی، مربوط به شرایط ناهمسان نرخ کالا، شرایط ناشی از اقتصاد انحصاری دولتی، فعال نبودن زمینه تولید کشور و وجود تمایل غالب مقوله تجارت بر مقوله تولید که عمده‌ترین و برجسته‌ترین شاخص خود را در فعالیت مناطق آزاد تجاری و مناطق آزاد صنعتی و مناطق ویژه نشان داده است، همچنین شاخص حقوقی، مربوط به پاره‌ای از مواد قانونی که امکان‌گریز از مجازات را فراهم می‌سازد<sup>۲</sup> و شاخص وضع امتیازات خاص در کشور، همه به نوعی هدایت‌گر انجام فعالیت تجاری در توامانی از هنجاری و

۱- به این شرایط هدایت‌کنندگی در گزاره ۱-۳-۶، در فاز اول مطالعاتی، اشاره شده است.

۲- به شرایط پرونده‌های گمرکی که در گزاره‌های مربوط به تشریح ۲-۲ مذکور گردید، مراجعه شود.

ناهنجاری گردیده است و بالطبع، نمی‌توان انتظار داشت که در چنین شرایطی، امکان وجود سلامت کامل برای یکی از حلقه‌های بهم پیوسته این زنجیره، وجود داشته باشد. دقیقاً، به استناد این به هم پیوستگی و در هم تنیدگی است که فعالیت تجاری گریزنده از نظارت قانون را، مسأله‌ای اقتصادی - اجتماعی - حقوقی و ناشی از روند سیاستگذاری‌ها، تلقی می‌کنند.

#### نتیجه آن که :

در فرآیندی این چنین، ساختار نگرشی و محتوایی فعالیت لنج‌های باری، خود را، ذی‌حق در انجام فعالیت ذاتی و درون مجموعه‌ای ولو با کم توجهی و بی‌توجهی به تمام و یا برخی مقررات قانونی و عدم رعایت سقف سهمیه‌های وضع شده و گریز از نظارت قانون، می‌بیند، چه آن‌که، او خود را با سابقه‌تر از همه، در انجام تجارت دریایی می‌داند و کوشش خود را در گسترش دامنه فعالیت تجاری، گامی برای ایجاد بهبودی در سلامت زندگی خود و جامعه پیرامونی‌اش، می‌پندارد، نیتی که از لحاظ فرهنگ بومی به طور کامل پذیرفتنی است.

## ۳-۲ نقش مناطق آزاد تجاری در تجارت گریزنده از نظارت قانون چیست و چگونه بر انجام این تجارت

پنهان توسط لنج ها تأثیر می گذارد.

۱-۳-۲ سوابق تاریخی ویژگی مناطق آزاد.

اندیشه تأسیس و برپایی و راه اندازی مناطق آزاد در ایران در سال های ۱۳۳۰ خورشیدی، در کشور شکل گرفته است<sup>۱</sup> به عبارتی برپایه سال تنظیم این گزارش (۱۳۸۳)، به حدود ۵۳ سال قبل کره جنوبی مطالعات خود را در اوایل دهه ۱۹۶۰ میلادی در این باره انجام داد و در سال ۱۹۶۶ صاحب منطقه آزاد تجاری شد، شوروی (سابق) در دسامبر ۱۹۸۸ میلادی تصمیم به راه اندازی منطقه آزاد تجاری گرفت که "وای برگ" و "ناکودکا" و "نووجورد" و "سوشی" به این منظور انتخاب شدند.

در جمهوری خلق چین، مناطق آزاد از سال ۱۹۷۹ کار خود را آغاز کردند و هندوستان از دهه ۱۹۶۰ با هدف تشویق صادرات اقدام به راه اندازی منطقه آزاد کرد. از دیگر کشورهای آسیایی و همجوار با فعالیت تجاری ایران، از ترکیه می توان نام برد که آن نیز، در اواخر دهه ی ۱۹۷۰ متحقق گردید.

با این توصیف، مشخص می گردد که سابقه اندیشه بر موضوع در کشور ما، دارای پیشینه بیشتری نسبت به سایر کشورهای پیرامونی است که در این زمینه قابل اشاره است که، اولین مطالعات بر مناطق آزاد، به یک

---

۱- قدیمی ترین بندر آزاد جهان که به نحو هدفدار برای شکل گیری هر چه بهتر امر دادو ستد پایه گذاری شد، بندر آزاد رومی ها واقع در جزیره "دلاس" در دریای اژه است. این بندر مبادلات تجاری بین مصر، یونان، سوریه، شمال افریقا، هند و چین و ایران را هدایت می کرد. پس از این بندر است که حضور بنادر دیگری مثل جنوا، ونیز و جبل الطارق، تحقق می یابد. اولین بندر آزاد که مبتنی بر اصول نوین تجارت آزاد شکل گرفت بندر آزاد هامبورگ است که در سال ۱۸۸۸ میلادی بنیان نهاده شد. در ایالات متحده تا سال ۱۹۳۴ بندر آزاد وجود نداشت اما پس از تصویب بندر آزاد در امریکا به سال ۱۹۳۳، از سال ۱۹۳۴ تا سال ۱۹۸۲ میلادی جمعاً ۷۲ منطقه آزاد تجاری فعال در ایالات متحده ایجاد گردیدند. بر اساس گزارش انستیتوی انگلیس، در حال حاضر حدود چهارصد و بیست و هشت بندر و منطقه آزاد تجاری در جهان وجود دارد که هر یک کلاس، موقعیت و مقیاس فعالیت خاص خود را دارند. مهمترین بنادر آزاد در کشورهای صنعتی پیشرفته قرار دارند که هامبورگ آلمان در صدر آن ها قرار دارد. پس از آن به موارد دیگری چون لینز در اتریش، مarse در فرانسه، روتردام در هلند، سانفرانسیسکو، میامی و نیویورک در امریکا، ناپل ایتالیا و شانون ایرلند می توان اشاره کرد. در کشورهای در حال رشد، به سنگاپور، هنگ کنگ، کولون در پاناما، کائو هسیونگ در تایوان، این سینون کره جنوبی و جبل علی امارات می توان اشاره کرد. قبل از ۱۹۶۶، تنها منطقه آزاد تجاری در سطح قاره آسیا، متعلق به کشور هندوستان ( منطقه آزاد تجاری کاندالا) بوده است، پس از آن، تایوان و فیلیپین در فاصله ۷۰-۱۹۶۷ صاحب منطقه آزاد تجاری می شوند.

مشاور دانمارکی به نام "کامپسلاکس" محول شد، او کار خود را با احداث یک انبار بزرگ برای نگهداری کالا و یک فضای اداری و ساخت یک محوطه، در خرمشهر آغاز کرد. پس از آن در سال ۱۳۴۰ با طرح مجدد موضوع جهت ادامه استقرار مناطق آزاد، اولین مراکز جهانگردی در کیش و مینو تدارک گردیدند.

تا سال ۱۳۵۷ این مناطق نقش جهانگردی خود را حفظ کردند و در سال ۱۳۵۸، با تصویب ماده واحده‌ای توسط شورای انقلاب، منطقه کیش از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و حق انحصار و ثبت سفارش در مورد کالاهای وارده، معاف شد. به این ترتیب، نقش جهانگردی آن به تدریج کمرنگ، ضمن آن که اساس و بنیان آن بر نقش جهانگردی متکی بود.

در سال ۱۳۶۸ بر اساس تبصره ۱۹ نخستین برنامه پنجساله، به دولت اجازه داده می‌شود تا در سه نقطه به تأسیس مناطق آزاد تجاری - صنعتی اقدام کند.

در ادامه، گمرک ایران و سازمان بنادر و کشتیرانی مکلف می‌شوند تا ظرف مدت ۶ ماه از تاریخ تصویب قانون برنامه اول، مناطق ویژه حراست شده‌ای را در مبادی ورودی یا گمرکات اصلی، احداث کنند. لایحه چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران تقدیم مجلس شورای اسلامی شد و در نهایت با انجام اصلاحاتی که شورای نگهبان در تاکید خود داشته بود، قانون نهایی، تدوین گردید. طبق آن قانون، سه منطقه آزاد کیش، قشم، چابهار به عنوان مناطق آزاد تجاری و صنعتی جمهوری اسلامی ایران معرفی گردیدند.

۲-۳-۲ ماهیت و نقش عملکردی در مناطق آزاد کشور.

همانطور که ملاحظه شد و به استناد مطالعات اسنادی و میدانی انجام شده، مناطق آزاد تجاری صنعتی، مناطق ویژه اقتصادی، با هدف ایجاد اشتغال، افزایش صادرات کالاهای صنعتی، جذب سرمایه‌های خارجی، انتقال تکنولوژی، واردات کالا و مواد اولیه از مبادی اصلی تولید، کاهش تقاضا برای ارز مسافری با ایجاد زمینه‌های مناسب به منظور خرید از این مناطق توسط مسافران ایرانی، افزایش درآمد ارزی، دسترسی بیشتر و فزون‌تر به بازارهای بین‌المللی برپا و استقرار و تداوم و حضور آنان مصوب شده است.

مساله عارضی بر فضای آن و یا شکل‌گیری برخی عملکردها که متبادر و ناشی شده از زمینه‌های جغرافیایی و مکانی و ویژگی‌های قانونی و شرایط کار و فعالیت تجاری این مناطق است و در مصادیقی چند،



مورد اشکال ناظران بوده است، انجام پاره ای از فعالیت های تجاری گریزنده از نظارت قانون (قاچاق) است.<sup>۱</sup> سعی دولت آن بوده است تا با ممنوعیت ترخیص کالاهای تجاری، به صورت "کارتی - گروهی" که با استفاده از کانال معافیت کالای همراه مسافر انجام می شود، از گسترش موضوع بکاهد. عملکردی که پیش از این مصوبه، سبب می شد تا بخش قابل ملاحظه ای از کالاهای خارجی که به مناطق آزاد وارد می شد، با استفاده از کارت های گروهی و نیابتی، که از طریق در اختیار گرفتن شناسنامه افراد متحقق می گردید<sup>۲</sup> از منطقه آزاد خارج و به سرزمین اصلی وارد شود. اقدامی این چنین با بهره گیری نادرست از معافیت کالاهای همراه مسافر صورت می پذیرفت.<sup>۳</sup>

از سوی دیگر و با استناد به مطالعات میدانی و اظهارات جامعه آماری نمونه، علاوه بر ورود کالاهای تجاری، ورود برخی از کالاها با عنوان مصرف منطقه ای صورت می پذیرد که بالطبع این نوع از واردات، مجاز در انتقال به کشور نمی باشند.

در این زمینه به نظر می رسد که با هدف تامین درآمد، کالای مشمول این نحوه عمل در چرخه فعالیت تجاری قرار گرفته و به کشور منتقل می شود.

ماهیت این عمل به دلیل عدم پرداخت گمرکی در شمول انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون است که در چارچوب ورود کالا از مبادی خاص و ورود کالا خارج از سهمیه مقرر، صورت می پذیرد.

سهمیه منطقه ای و ورود کالای متعلق به سهمیه منطقه ای از طریق مبادی خاص یک مقرر عرفی و قانونی است اما نکته ی مورد اشاره جامعه آماری، افزایش ورودی کالا از سقف و سهمیه مصرف منطقه ای از طریق این مبادی است.

نمونه مورد اشاره جامعه آماری که بازگشت به نکته اشاره شده در فوق دارد، بازگشت به کالای مصرفی "شکر"، به عنوان یک نمونه موردی می کند.

۱- مناطق آزاد، قاچاق چرا؟ مجله مناطق آزاد، شماره ۳۳، سال سوم

۲- با پرداخت مبلغی، امتیاز شناسنامه فرد، برای دریافت یک کارت مجوز ورود کالای مسافری به صورت نیابتی، خریداری می شد.

۳- عمده این کالاها شامل، کالاهای سوپرمارکتی، شیرینی و شکلات و کاکائو و قهوه، شیرخشک، کفش (اسپرت و معمولی و طبی) پوشاک (شلوار، پیراهن، کاپشن)، لوازم بهداشتی و دارویی، لوازم آرایشی، مصنوعات تزئینی پلاستیکی (گل و گیاه مصنوعی) و در مواردی چند قطعات کامپیوتر، لوازم لوکس اتوموبیل، بازی های رایانه ای، لوازم منزل (ظروف آشپزخانه، تلویزیون، ویدئو، پخش، پخش C.D، یخچال و فریزر، فرگان) پتو و ملحفه، می باشد.

مطابق با سهمیه های تعیین شده، سهم مقرر برای واردات شکر بر اساس نیاز منطقه، تا سقف ۲ هزار تن ارزیابی شده است در حالی که واردات آن به منطقه در سال ۱۳۸۲ حدود ۵۰ هزار تن بوده است.<sup>۱</sup>

برای سه منطقه آزاد کیش، قشم و چابهار، واردات تا سقف ۳۶۰ میلیون دلار واردات مجاز تلقی شده است لیکن در خصوص منطقه آزاد قشم و کیش و چابهار، عملاً رعایت آن مقدور نمی باشد و در این خصوص نیاز به تغییر سقف واردات به شدت احساس می شود چه آن که مستند به اظهار نظر کارشناسی، مسئولان گمرکی و کارشناسان مناطق آزاد، هر آنچه که به سقف رسمی مبادلات، کاهش تعرفه ها و رفع محدودیت های غیرکارشناسی افزوده شود به همان نسبت از سقف انجام فعالیت تجاری گریزنده از نظارت قانون، کاسته خواهد شد.

منطقه آزاد قشم و چابهار، عملاً با منطقه شهری در ارتباط می باشند و همین موجبی برای تداخل فعالیت را پیش آمد می سازد.

مصدق یکی از این نوع تداخل، ارتباط خاکی منطقه آزاد چابهار با منطقه شهری است که همین بابتی برای خروج خودروهای وارداتی به منطقه آزاد و چابهار، از منطقه آزاد به شهر چابهار و پس از آن ورود به شهرهای مجاور و از آن طریق به تهران شده است.

در قشم نیز، موضوع فعالیت منطقه آزاد و تداخل آن با منطقه شهری، زمینه ساز پذیرش و قبول تمام جزیره به عنوان منطقه آزاد شده است.

بهرحال بر مبنای وجود یک سری شاخص ها، که مطالعات این تحقیق، آن ها را مشخص کرده است اشعار می گردد که مناطق آزاد می توانند امکانی برای رخدادهای تجارت گریزنده از نظارت قانون، در پوشش قاچاق گمرکی باشند. شرایط و برخی ویژگی ها زمینه آن را فراهم ساخته است.

- شدت "اجرای برنامه های خاص" در ارتباط با تحقق تعدیل اقتصادی و نشر و اعمال سیاست درهای باز، مستند به برنامه پنج ساله اول، به میزان بسیاری، شتابنده تر از "اعمال تفکر و اندیشه و خلق دیدگاه های کارشناسی نسبت به نحوه اجرا و تدوین شیوه های اجرایی اعمال سیاست های باز و برنامه های تعدیل اقتصادی" بود و همین بابتی برای شکل گیری بسیاری رویه های بدون کارشناسی و یا با کارشناسی های

۱- بنا به اظهار معاون وزیر بازرگانی و رئیس سازمان بازرسی و نظارت بر قیمت و توزیع کالا و خدمات.

اقتضایی و یا دستوری شد. به عبارتی در کورس رخداد شده، "عملیات اجرایی"، از اعمال تفکر و انجام مطالعات کارشناسی به شدت پیشی گرفت و عملاً، حجم به فوریت افزایش یافته واردات که نیازهای متراکم شده ای را نیز در پشت سر خود داشت، ضمن رونق دادن به جریان رسمی مبادله، به جریان غیررسمی مبادله نیز رونق بخشاند و چون دیدگاه های کارشناسی، بسیار جا مانده تر از رخداد حوادث بود، خود به خود، نظرات کارشناسی پس از "اثرگذاری" منفی روند رخدادها اخذ شد که آنهم فقط، برای رفع معایب ناشی از عملکردها "معلول ها"، قابل بهره برداری بود و عملاً برای مقابله با علل رخدادها، از قابلیت لازم برخوردار نمی بود. به همین جهت، علل بنیانی فراهم آورنده زمینه تجارت غیرقانونی کماکان به قدرت خود باقی و راه کارها برای کاهش اثر منفی روند رخدادها، صرفاً محدود به برخورد با معلول ها شد.

اولین مکان ها در تعامل با سیاستگذاری های جدید، مناطق آزاد تجاری مثل قشم و کیش و چابهار بودند که واردات از طریق آن ها به کشور، سهل ترین شیوه عمل بود.

در جریانی این چنین، معطوف به سوابق سرمایه گذاری شده به عنوان یک منطقه توریستی، تفریحی - تجاری، ساختاری متفاوت با قشم و چابهار را، بر اساس شاخص های خاص می توانست داشته باشد که همین نیز رخداد گردید، چیزی که تا هم امروز، به عنوان یک تفاوت، با قشم و چابهار، ادامه داده است.

ورود کالا از طریق کالای همراه مسافر، به رویه ای در چرخه فعالیت تجاری تبدیل شد که هر چند متناسب با یک رفتار سالم اقتصادی نمی بود، اما به لحاظ ایجاد درآمد برای مناطق آزاد که از طریق فروش کارت مسافری بر مبنای هر جلد شناسنامه، متحقق می شد مورد تبلیغ قرار می گرفت.

کالای همراه مسافر، هر چند که از طریق شناسنامه محدودیتی برای آن وجود داشت اما، فروش کارت به صورت آزاد و به تعداد کثیر، امکان انتقال کالا، در ظرفیت حجیم از منطقه آزاد به سرزمین اصلی را فراهم می ساخت.<sup>۱</sup>

۱- محقق، خود به دفعات شاهد این رویه در حوزه مورد مطالعه بوده و به تعداد دو سفر پژوهشی از طریق راه آبی، جریان مسافری این موضوع را بررسی کرده است.

در شیوه مورد مشاهده، یک فرد با در اختیار گرفتن شناسنامه خانواده ها به تعداد بالا و با پرداخت هزینه سفر دریایی آنان (به طور عمده از بندرعباس به قشم) از منافع حاصل از کارت صادره بر مبنای شناسنامه ها بهره مند شده و درصدی از آن را نیز مطابق قرار وضع شده به دارنده شناسنامه پرداخت می دارد.

این چرخه عملیات در اوج رونق واردات کالا به مناطق آزاد تجاری، که بدون دقایق و ملاحظات کارشناسی صورت می پذیرفت، متحقق می شد و در این خصوص، بسیاری افراد در چرخه آن قرار گرفته و حجمی سرمایه را برای انجام این نوع از تجارت به کار گرفتند.

اقداماتی این چنین منبع درآمدی مناسب برای متشکل شدن پاره ای از سرمایه های سرگردان بود، اما ادامه آن، علاوه بر آن که طرح را از دسترسی به اهداف مورد انتظار دور می کرد، به نوعی به خروج ارز از کشور و ورود کالاهای مصرفی منجر می شد که در مجموع با ساختارهای مورد انتظار برنامه و ایده های مناطق آزاد تطابق و هماهنگی نداشت.

لذا، به منظور برخورد بامشکلات پیش آمد شده ( معلول ها) تصمیماتی دال بر محدود کردن شیوه های معمول شده اتخاذ گردید.

اتخاذ تصمیمات محدود کننده در شرایطی بود که نیازهای بالقوه و بالفعل جامعه موجود و ظرفیت تولیدی جامعه ملی نیز پاسخگوی آن نمی بود.

با فعال شدن بنادر حاشیه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان، چرخه فعالیت برای ورود کالا به کشور سوی انجام تجارت را مایل به آن نموده و کیش و قشم و چابهار مهمترین نقاط در این پیوند بودند.

در عرصه اوج این مبادلات، حضور برخی از لنج های باری در محدوده، حمل کالاهای رسمی معنی دار می بود. ظرفیت و ساختار فیزیکی این نوع از وسایل حمل و نقلی و آنچه که در مشروح گزاره های قبلی به آن ها توجه شد، اجازه فعالیت خارج از این رویه را به آن ها نمی داد و به زمان شکل گیری و وضع محدودیت ها برای حمل کالای همراه مسافر، آن بخش از فعالیت این دسته از لنج ها کاسته شد که به حمل مجموعه ای کالاهای همراه مسافر که با استفاده از کارت های گروهی و نیابتی انجام می شد، ارتباط می یافت.

- ماهیت حضور و نقش سه منطقه آزاد کیش و قشم و چابهار، به طور کلی با هم متفاوت بوده و در انجام فعالیت های تجاری که عمده ترین فراز فعالیت آن ها را دربر می گیرد، هر یک ویژگی خاص خود را برخوردار هستند.

تفاوت اولیه عملکردی در میزان و مقدار تخلیه کالا و ورود کالا به صورت رسمی به این مناطق است که می تواند مبنایی به منظور انعکاس میدان آن باشد. جدول شماره ۲۶ بیانگر آن است.

جدول شماره ۲۶. مقدار و ارزش واردات (ریالی - دلاری) به تفکیک مناطق آزاد.

مستند به آمارنامه گمرک جمهوری اسلامی ایران - ۱۳۸۲

نام منطقه	وزن کلاای وارداتی (هزار تن)	ارزش ریالی میلیارد ریال	ارزش دلاری هزار دلار
قشم	۳۶/۳	۲۳۲	۲۹۲۹۲
چابهار	۱/۹	۳۰/۷	۳۸۶۸/۶
کیش	۰/۸۵	۱۰/۱	۱۲۷۵/۵
منطقه ویژه خرمشهر	۱۱/۴	۲۰۰/۰۳	۲۵۲۵۵/۹

تفاوت دوم در وجود ماهیت و نقش برجسته عملکردی این مناطق است، کیش دارای ماهیتی سیاحتی است و لذا بدنه های فیزیکی و ساختاری آن همه بر آن پایه استوار شده است، جاذبه مسافری آن بالا و لذا عملکرد تجاری آن از کانال شرایط سیاحتی آن عبور می کند، نقش برجسته با ماهیت سیاحتی مطرح و بر محور مسافر قرار دارد، کاهش مسافر در آن مترادف با تعطیلی فضای آن است، چیزی که با اعمال هر محدودیتی، به رکود آن کمک و رونق آن را کاهش شدید می دهد.

مساله ای این چنین حتی برای مناطقی چون قشم و چابهار نیز مطرح است. چه آن که ایجاد محدودیت از طریق ممنوع کردن ورود کالای حجیم همراه مسافر، به شدت می تواند درآمد قانونی سازمان منطقه آزاد قشم را از محل عوارض مأخوذه، کاهش دهد<sup>۱</sup> و بالطبع بر برنامه ریزی هدفمند آن موثر افتد.

۱- در این خصوص باید توجه داشت که وضع محدودیت، کماکان از نوع برخورد با معلول هاست چرا که با ایجاد این نوع از محدودیت، انگیزه پرداختن به تجارت این نوع از کالاها از طریق گریز از نظارت قانون (قاچاق) تقویت می گردد. بهرحال نیاز بازار موجود و سرمایه های فعال در این بستر نیز آماده می باشند و چنانچه امکان انتقال کالا از طریق مسافر صورت پذیرد، با توجه به عناصر مکانی و عناصر فردی، به صورت های دیگری به نیاز بازار پاسخ داده می شود. در این زمینه نظر کارشناسان مناطق آزاد آن است که وظیفه متولیان صنعتی کشور آن بوده است تا به عنوان پشتوانه آبی برای مناطق آزاد عمل کنند تا از طریق توسعه تولیدات صنعتی کشور و بهره برداری مناسب از استعداد مناطق آزاد، ضمن پاسخ به نیازها بازار داخلی و نظارت بر رعایت استانداردها و کیفیت کالاها و کنترل مناسب قیمت، از درخواست بازار برای کالای خارجی بکاهدند و از جانب دیگر به بخش صادرات صنعتی کشور از طرق مناطق آزاد تحقق بخشند.

وجود ماهیتی سیاحتی، چندان بر فضای قشم و چابهار، مطرح نیست و در حد قلیلی از این امکان برای این دو فضا مطرح است. حجم مسافر و حجم فضای تجاری و ماهیتاً نوع خریدهای انجام شده برای کیش و قشم و چابهار می تواند مصدق این نکته باشد.

در جزیره قشم، شهر قشم و درگاهان (درگهان) پذیرای مسافران ورودی از بندرعباس و سایر شهرها است و لافت، با پهل و بندر خمیر در ارتباط است. فعالیت قلیلی از لنج های باری در این دو فضا محدود به حضور و وجود مسافر است که آنهم محدود به تعدادی از لنج های با ظرفیت بین ۳۰ تا ۵۰ تن است. تفاوت سوم بازگشت به جغرافیای مکانی این سه منطقه دارد.

جزیره کیش با طول و عرض ۱۵ و ۷ کیلومتر، بیضی شکل و مسطح، مساحتی معادل با ۷۷ کیلومتر مربع را شامل است. جزیره قشم با مساحتی حدود ۱۴۳۰ کیلومتر وسعت با عرضی کم و طولی بسیار پهناتر از عرض، شامل متجاوز از هشتاد روستاست که تا سقف چهار صد خانوار و چند روستا با بیش از این سقف، تشکیل دهنده جمعیت آن هستند. شهر قشم در منتهی الیه شرق جزیره واقع و بیشترین ارتباط دریایی را با خارج دارد.

کیش در فضای کرانه ای محدودی برای پهلوگیری شناور است و در نقطه مقابل آن، قشم، برخوردار از بسیاری امکانات بالقوه و بالفعل برای پهلوگیری شناور است که موارد ذیل از آن جمله است :

بندر قشم ( در منتهی الیه شرق جزیره قشم ) با اسکله جزیره قشم، اسکله شرکت نفت، اسکله شن و ماسه، درگهان (درگاهان)، اسکله ذوب آهن، محدوده پهلوگیری کوه ای (کاوه ای)، اسکله ذوب آهن، لافت قدیم، اسکله پالایشگاه (گورزین)، بهمین، بندر لافت، بندر گوران، بندر دولاب و پهلوگیر منطقه سر ریگ، اسکله باسعید و پهلوگیرهای مجاور آن تا شیخ حسن، دوستکو، سُلُخ ( صُلُخ )، طولا، بندر کُر و کرانه های مجاور آن مثل تیوتنک، بندر سوزا و بندر صیادی مسن و کرانه های قابل پهلوگیری مجاور آن و اسکله های دیگری همچون اسکله سنگی و اسکله فرمانداری علاوه بر آن، موقعیت استراتژیکی جزیره قشم در تنگه هرمز، مهمترین عامل در ترغیب انگیزه های مربوط به انجام فعالیت های تجاری و حمل و نقلی است که می تواند زمینه ساز تحقق دو نوع فعالیت تجاری ( فعالیت تجاری رسمی و فعالیت تجاری گریزنده از نظارت قانون) باشد.

اشعار این پژوهش با توجه به مطالعات میدانی آن است که کاهش یکی از این دو، افزایش سطح دیگری را در پی دارد. سطح بالای بسترهای مبادلاتی، دامنه تحرک تجاری نوار جنوبی خلیج فارس و دریای عمان، بازار تقاضایی داخل کشور که با نیاز سطح بالایی به انتظار دریافت کالاهای وارداتی است، وجود جاذبه‌های شغلی در هرم جمعیتی جوان اهالی نوار ساحلی جنوب کشور (شمال خلیج فارس و دریای عمان)، وجود سرمایه پولی فراوان، وجود شرکت‌های تجاری با مالکان ایرانی در امارات و عمان و قطر و بحرین، وجود امکانات حمل و نقلی و امکانات پهلوگیری فراوان و بسیار در پهنه ساحلی جنوب کشور، جاذبه‌های بالقوه‌ای هستند که باید، به وسیله یکی از دو طریق فوق به بالفعل تبدیل شوند، لذا یک انتظار طبیعی و یا به عبارتی یک یافته منطقی است که، این دو گزینه تجاری (فعالیت تجاری رسمی و فعالیت تجاری گریزنده از نظارت قانون) برای هر بخشی از جامعه، حتی بخش دولتی و یا بخش‌های وابسته به دولت، با یکدیگر در رابطه قرار گیرند. تفاوت چهارم؛ با توجه به آن که، در شرایط حاضر کیش در بیشترین حالت خود به انجام فعالیت تجاری متکی به مسافر معنی دار است، قشم و چابهار با برخورداری از ارتباط تنگاتنگ با پس کرانه‌های شهری، استعداد با قابلیتی برای تقویت هر یک از دو گزینه تجاری فوق دارند.

یک معنای قابل توجه این ارتباط، که برخاسته از مصاحبه‌های تخصصی حاصل شده است آن است که امکانات موجود برای رونق تجارت، در هر یک از دو گزینه فوق الذکر، می‌تواند مورد بهره‌برداری هر گروه و جامعه و دسته و متولی تجاری و سرمایه دار اقتصادی باشد. به عبارتی، چرخه فعالیت تجارت گریزنده از نظارت قانون می‌تواند به نوعی تنظیم گردد که عملاً، سازمان مناطق آزاد تجاری، آن را در حیطه نظارتی و عملیاتی و اجرایی خود نداند.

### نتیجه آن که :

- چرخه طبیعی فعالیت تجاری از طریق قشم، زمینه اشتغالی است که حدودی از لنج‌های باری با حفظ شرایط حمل و نقلی رسمی و در تابعیت از مقررات گمرکی - بندری به سمت آن جذب می‌شوند.
- جاذبه‌ای برای حضور لنج‌های باری، جز در موارد خاص که به اوج رونق مبادلاتی کالای همراه مسافر ارتباط می‌یابد، محسوس نیست.

- ارتباط منطقه آزاد چابهار از طریق خشکی فراهم است و ارتباط لنج‌های باری در سطح معمول خود متوجه تجارت با بنادر برون مرزی است که از طریق حدود ۱۳۵ تا ۱۵۵ لنج باری متحقق می‌گردد.

به طور کلی، اغلب لنج‌های باری استان سیستان و بلوچستان به سفرهای دور، دبی، هند، سومالی، شمال آفریقا سفر دارند و زمان بیشتری را خارج از بنادر استان حضور دارند و لذا از چرخه اثرگذاری منطقه آزاد، به طور کامل به دور هستند.

- بالاترین نوع اثرگذاری متوجه لنج‌های باری استان هرمزگان است که آنهم برای معدودی از لنج‌ها با حفظ تمایل مبادله رسمی متحقق است. در این خصوص ظهور اشکال در حمل، متوجه مساله ته لنجی، سهمیه و مواردی از این دست است.

اغلب لنج‌های باری استان هرمزگان در مسیر دبی، جبل علی، رأس‌الخیمه، حمریه، عجمان، شارجه، ابوظبی تردد می‌کنند. خصب (عمان) مقصد دیگری از عزیزت آنان را تشکیل می‌دهد.

- نقش قایق‌های تیزرو در تحقق انتقال کالای گریزنده از نظارت قانون بر اثر گردش و چرخه تجاری قشم، در این زمینه معنی دار است<sup>۱</sup>. این قایق‌ها حامل انواعی از کالاهای مصرفی و گاه رسیور ماهواره، قطعات یدکی اتوموبیل هستند.

- جاذبه‌های تجاری و بنیانی بودن اصل واردات کالاهای مصرفی و تکیه درآمدی مناطق آزاد از این طریق و دور افتادن آن‌ها از رسالت اصلی با هدف تحقق اهداف برنامه ریزی توسعه اول الی سوم، که بدون شک برنامه چهارم را نیز در برخواهد گرفت، تمایل به انجام تجارت را توسعه و باعث تداخل عملیاتی تجارت رسمی و تجارت گریزنده از نظارت قانون در چارچوب تخلف و قاچاق گمرکی شده است.

عنوان خودگردانی برای مناطق آزاد، منطقه آزاد قشم را در بالاترین سقف خود می‌توانسته است درگیر عملیات تجاری نماید و این به خاطر وجود امکانات بالقوه فراوان آن از سویی و آسیب دیدگی و آسیب پذیری آن در برابر وضع محدودیت‌ها، که بلافاصله اثرگذار بر فعالیت رسمی آن است و به کاهش درآمد آن منجر می‌شود، می‌توانسته است باشد.



منطقه آزاد قشم در برابر هر نوع محدودیت و ممنوعیت ورودی کالا، آسیب پذیر است لذا، سیاست های برنامه ای پولی و مالی در برابر آن ، باید متوجه به اختصاص بودجه و توسعه صنعت ، آن هم، نه فقط در بخش صنایع سنگین همچون صنایع فولاد ، بلکه بر روی صنایع سبک و کاربر با هدف تولید کالاهای نیمه سرمایه ای و ارتقاء سطح اشتغال ، نیز در کنار و همجوار با صنایع سنگین، باید توسعه و گسترش یابد.

- چرخه فعالیت های تجاری در جزیره قشم به آن گونه است که می تواند کالاهایی را به دور از نظارت سازمان مناطق آزاد وارد به پهنه آبی و روانه سرزمین اصلی کند. اعلام نظر حوزه نظارت گمرکات استان هرمزگان در معرفی استعدادهای بالقوه برای تقویت چنین امکانی مشتمل بر روستای مچاه قشم، ناز قشم، سوزا قشم، شیب دراز قشم، لنگرگاه صیادی سلخ (صلخ) کارگیر، کانی، بندرگاه قدیم باسعید و قشم، روستای چهو، گوران ( بین طبل و دولاب ، بندرگاه گوران متصل به روستای گوران می باشد)، اسکله های طبلی و سهیلی مربوط به اسکله تفریحی جنگل حراء، اسکله شرکت نفت قشم، لنگرگاه موج شکن روستای کوره ای، کووه (کاوه) در منطقه روستای کووه ای، درگاهان ( درگهان) ، پمپ بنزین طولا، هامون ، اسکله سنگی و اسکله کنار فرمانداری ، ناشی از این نکته است.

این نحوه و چرخه فعالیت می تواند بر عمل قایق های تیزرو موثر و دیگر شناورها را نیز درگیر موضوع کند.

کالاهای متوجه به این چرخه فعالیت ، چای و لوازم خانگی ، کالاهای بهداشتی ، حدودی لوازم آرایشی و دارویی، پوشاک و کفش ، شکر و برنج می باشد.

## شرح نقشه‌ها :

نقشه شماره ۱۳. کشور جمهوری اسلامی ایران. موقعیت استان‌ها و کشورهای همسایه.

نقشه شماره ۱۴. استان سیستان و بلوچستان - موقعیت راه‌ها و سواحل ارتباطی با دریای عمان - مراکز

جمعیتی.

نقشه شماره ۱۵. استان هرمزگان. موقعیت راه‌ها و سواحل ارتباطی با دریای عمان و خلیج فارس. مراکز

جمعیتی.

نقشه شماره ۱۶. استان بوشهر. موقعیت راه‌ها و سواحل ارتباطی با خلیج فارس. مراکز جمعیتی.

نقشه شماره ۱۷. استان خوزستان. موقعیت ارتباط با خلیج فارس، اروندرود، کویت و عراق. مراکز

جمعیتی.

نقشه شماره ۱۸. موقعیت ایران در حوزه جغرافیای سیاسی کشورها در سطح کره زمین.

نقشه شماره ۱۹. خاورمیانه و موقعیت ایران.

نقشه شماره ۲۰. موقعیت خلیج فارس و دریای عمان، کرانه جنوبی و شمالی.

نقشه شماره ۲۱. محورهای ارتباطی - استان سیستان و بلوچستان.

نقشه شماره ۲۲. محورهای ارتباطی - استان هرمزگان.

نقشه شماره ۲۳. محورهای ارتباطی - استان بوشهر.



تصویر شماره ۱۳



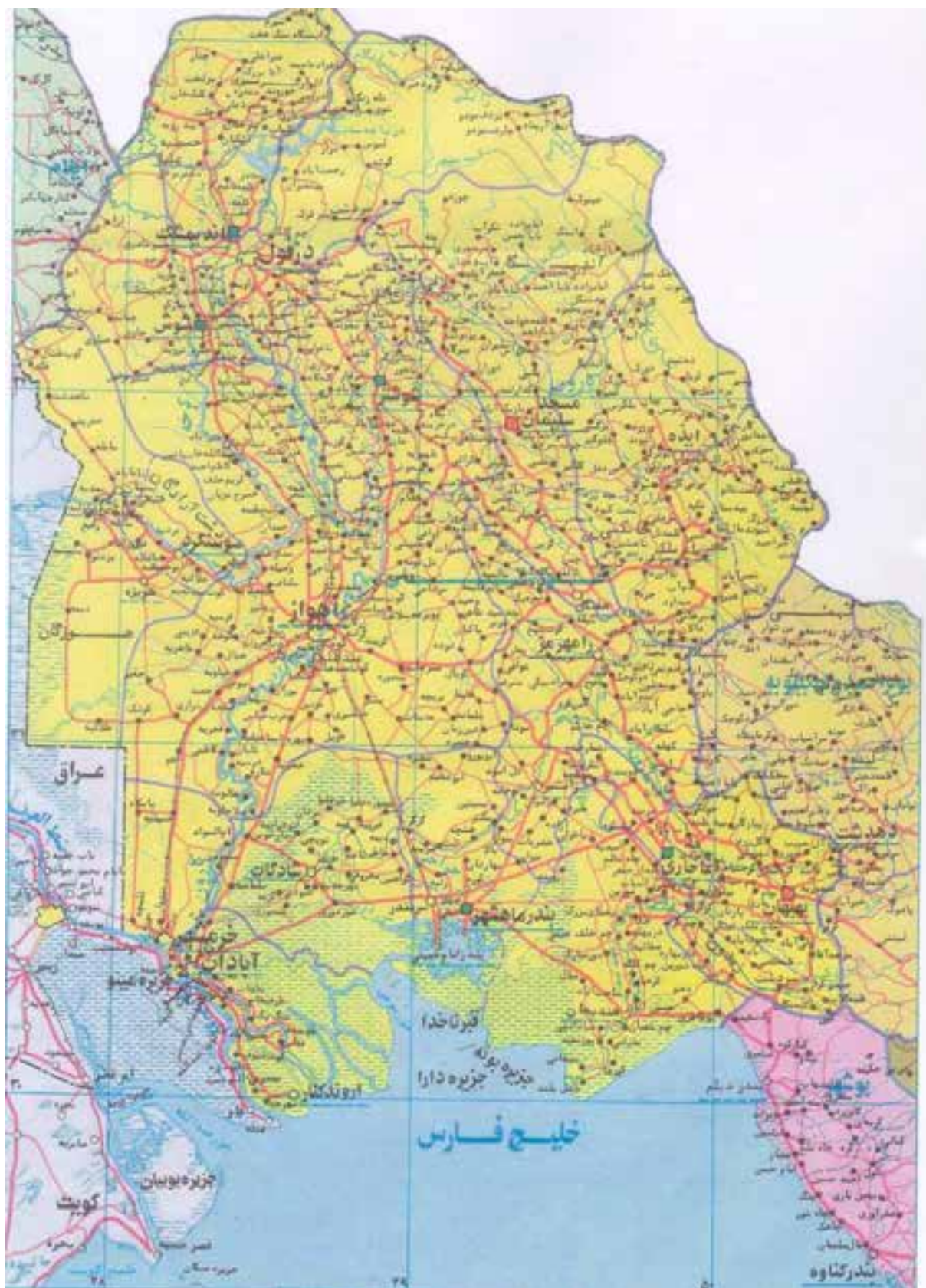
تصویر شماره ۱۴



تصویر شماره ۱۵



تصویر شماره ۱۶

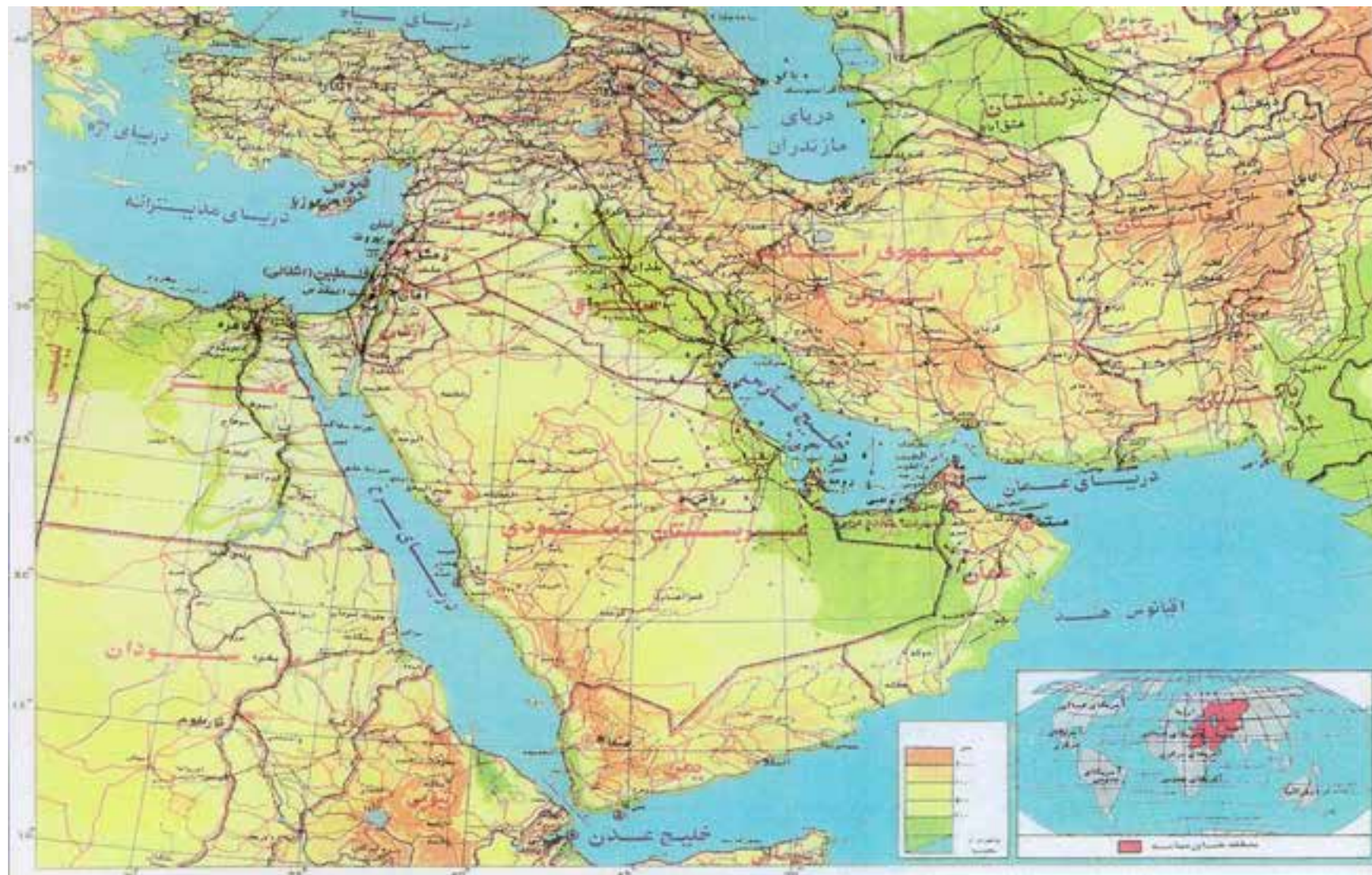


تصویر شماره ۱۷

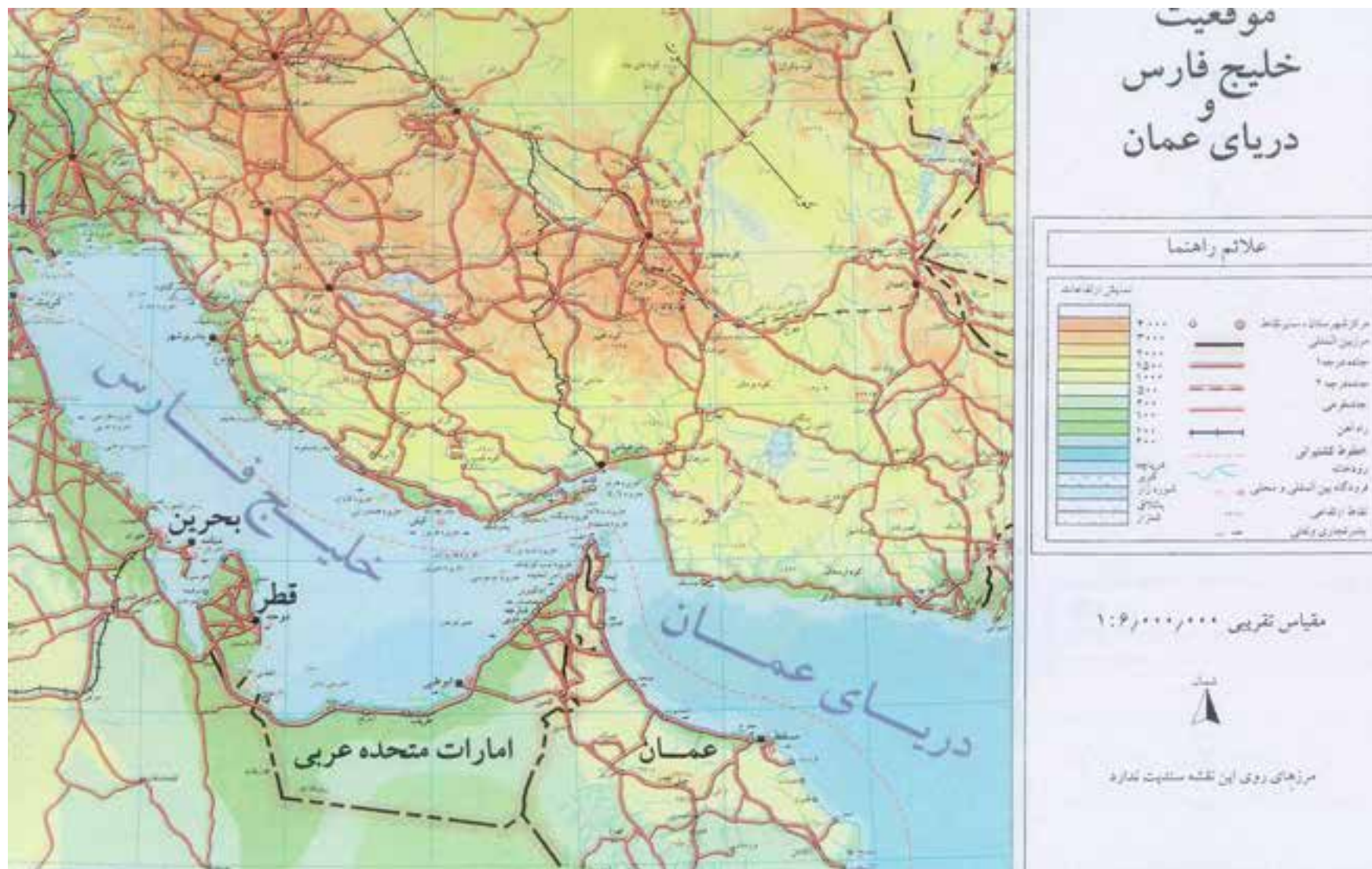


تصویر شماره ۱۸





تصویر شماره ۱۹



تصویر شماره ۲۰



محور ارتباط با کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان. در خصوص گزاره ۲-۴.

استان سیستان و بلوچستان

تصویر شماره ۲۱



محور ارتباط با کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان. در خصوص گزاره ۲-۴. استان هرمزگان

تصویر شماره ۲۲



محور ارتباط با کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان. در خصوص گزاره ۲-۴.

استان بوشهر

تصویر شماره ۲۳

## ۴-۲ مهمترین مراکز جمعیتی تحت تأثیر این مبادلات در سرزمین اصلی کدامند؟

### مقدمه: تشریح ویژگی‌ها برای جذب جمعیت فعال در حوزه تجارت

با توجه به نقشه شماره ۱۳، ویژگی ارتباطی و موقعیت استان‌های کشور، در ارتباط با مرزهای آبی و خشکی، میدان وسیعی از ارتباطات درون مرزی کشور با برون مرزی را نشان می‌دهد.

موقعیت شمال شرقی (استان خراسان) و موقعیت غرب کشور (مرز عراق)، به لحاظ ارتباط با دو کشور افغانستان و عراق که در موقعیت ثبات قرار ندارند، موقعیت شمال غربی کشور، بر اثر عملکرد قاچاق کالای ترانزیت و موقعیت استان‌های جنوبی کشور استان سیستان و بلوچستان (نقشه شماره ۱۴)، استان هرمزگان (نقشه شماره ۱۵)، استان بوشهر (نقشه شماره ۱۶) و استان خوزستان (نقشه شماره ۱۷)، حاوی زمینه‌ها و استعداد بالایی در دامنه ارتباطی مبادلاتی است.

به طور کلی موقعیت ایران در خاورمیانه و سطح ارتباطی با سایر کشورها، در موقعیت با اهمیت و ویژه‌ای قرار دارد (در این زمینه به نقشه شماره ۱۹ دقت گردد)، وجود مرزهای آبی و خشکی گسترده و آنهم در موقعیت‌های راهبردی برای ارتباط، زمینه و استعداد بالقوه‌ای است که به توسط "جمعیت انسانی" در اسرع وقت قابل بهره‌برداری است و بین لحظه تصمیم‌گیری برای اقدام به بهره‌گیری تا به مرحله عمل در آوردن تصمیم و اقدام به آن، نیاز به طی فاصله زمانی بالایی نیست.

همان‌طور که از نقشه‌های جغرافیایی ضمیمه شده<sup>۱</sup>، به ویژه نقشه‌ها به شماره ۲ و ۱۸ و ۱۹ و ۲۰ که به موقعیت ایران در خاورمیانه (نقشه شماره ۲) و موقعیت ایران در حوزه جغرافیای سیاسی کشورها در سطح کره زمین (نقشه شماره ۱۸) و موقعیت خلیج فارس و دریای عمان، خاصه در زمینه ارتباط با کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان (نقشه شماره ۲۰) اشاره دارد پیداست، به خوبی اهمیت استراتژیک خلیج فارس، دریای عمان و راه‌های ارتباطی غرب و شرق کشور (همچنین شمال شرقی و شمال غربی) قابل استنباط است.

مناطق مورد نظر به همان نسبتی که از لحاظ سیاسی با اهمیت تلقی می‌گردند، بالطبع از نظر اقتصادی - تجاری نیز با اهمیت هستند.

۱- نقشه‌ها به شماره ۲ (موقعیت ایران در خاورمیانه) و نقشه‌ها، شماره ۷ الی ۱۲، همچنین نقشه شماره ۱۸ و ۱۹ و ۲۰.

حضور پرتغالی‌ها و انگلیسی‌ها و هلندی‌ها در حوزه نوار ساحلی جنوب کشور در قرن ۱۸ و ۱۹ میلادی، حضور ایتالیایی‌ها در قرون شانزده و هفده میلادی، در آغاز که حضور نظامی، سیاسی بوده است بلافاصله پس از تثبیت یک جایگاه نه چندان هم با ثبات، روی به سمت حضور اقتصادی - تجاری یافته است<sup>۱</sup>، به عبارتی، حتی می‌توان این استدلال را داشت که حضور نظامی، علاوه بر تقویت موقعیت سیاسی، تأمین‌کننده آمال‌ها و آرزوهای تجاری برای بهره‌گیری از "بازار مصرف" و "بازار تولید طبیعی - مواد خام و کالاهای متعلق به "مشرق زمین" بوده است.

خلیج فارس و دریای عمان، تأمین‌کننده هر سه دسته از نیات سیاسی - نظامی و اقتصادی می‌تواند باشد. در شرایط حاضر، روند رو به رشد اقتصاد در حوزه کشورهای چوچون امارات متحده عربی، بحرین و عمان فقط وابسته به نفت نیست بلکه به شاخص‌های دیگری نیز وابسته است.<sup>۲</sup> حمل و نقل دریایی، تجارت، حمل و نقل هوایی، توریسم و ترانزیت کالا و صادرات مجدد از جمله‌ی آن است.

در چنین وضعیتی، خلیج فارس، بستر ارتباطی تمامی کشورهای نفت خیز منطقه (ایران، عربستان، کویت، امارات، عمان، بحرین، قطر) به کشورهای اروپایی، امریکایی و افریقایی، آسیای جنوب شرقی و آسیای جنوبی و استرالیا و نیوزلند و ژاپن است.

اهمیت تنگه هرمز، در امر تجارت، ترجیحی و مزیتی برای حمل و نقل دریایی است، نزدیک بودن آبراه تنگه هرمز به بازارهای آسیایی، بخشی از این اهمیت است.

تنگه هرمز، نه فقط برای مبادله نفت بلکه در بعد تجارت غیرنفتی نیز حائز توجه است.

## ۲-۴-۱ بازار مصرف و گرایش منطقه و جریان تجارت و مبادله، پیش‌بینی شرایط آینده.

جمعیت بیش از یک صد و بیست و پنج میلیون نفری ساکن در حوزه خلیج فارس و دریای عمان که به نوعی، بهره‌مند از درآمد حاصل از نفت هستند و از سال ۱۹۸۲-۳ به این طرف، درآمد حاصل از تجارت و رونق اقتصاد تجاری آنان، به رشد شاخص‌های مصرف در سبب اقتصاد جامعه و خانواده منجر شده است، بازار مصرف مساعدی، برای کشورهای

۱- تاریخ اجتماعی ایران - مرتضی راوندی - ج پنجم از صفحه ۷۵۲ که به صنعت کشتی‌سازی در آغاز قرن ۱۶ اشاره دارد الی صفحات پس از آن. همچنین تاریخ اقتصادی ایران - ۱۳۳۲ - ۱۲۱۵ هجری قمری - چارلز عیسوی ترجمه یعقوب آژند.

تولید کننده کالاهای مصرف کوتاه و میان مدت، خاصه کشورهای صنعتی غرب فراهم گردیده که تجارت آن، می تواند سود بیشتری را، حتی از سود حاصل از تولید، نصیب تجار و بازرگانان خرده پا و تجار اصلی و حتی واسطه های تجاری و دفاتر نمایندگی کند.

در شاخص جمعیتی منطقه، ایران با برخورداری از ۵۹/۸٪ جمعیت، پرجمعیت ترین کشور حوزه است. در نقطه مقابل آن کشورهای جنوبی قرار دارند که بار جمعیتی کمتری دارند.

شرایط و ویژگی های متفاوت در سیاستگذاری های اقتصادی و برنامه ریزی برای بهره مندی از استعداد بالقوه منطقه بین ایران و سایر کشورهای منطقه، سبب وجود تفاوت و اختلاف شدید بین نوع رابطه ایران، با دیگر کشورهای منطقه، در نحوه تعامل و ارتباط با بازار تجارت و مصرف در منطقه شده است. نتیجه حاصل از وجود چنین تفاوت در نگرش به استعدادهای بالقوه و بازار مصرف و تجارت را باید در چرخه تجارت دید که نتیجه آن برای ایران، خروج ارز برای خرید کالا از امارات و سایر کشورهای عربی منطقه، چه به صورت رسمی و چه به صورت تجارت گریزنده از نظارت قانون (قاچاق) شده است.

وجود این تفاوت سبب شده است تا درآمد امارات در جنوب، به میزان بالایی، بیش از درآمد ایران که در شمال منطقه قرار دارد باشد، هر چند که وجود درآمدهای قابل توجه کشورهای دیگری نیز چون، بحرین، کویت، عمان، قطر، عربستان، مزید در وسعت دادن به این دامنه و فاصله گذاری در کسب درآمد و بهره مندی بین ایران و سایر کشورهای منطقه گردیده است.

وجود چنین فاصله هایی که رو به رشد نیز می باشد حتی در بلند مدت می تواند، در به وجود آمدن تغییرات نظامی و قدرت گرایی منطقه ای و ژئوپلتیکی<sup>۱</sup> موثر افتد،<sup>۲</sup> چیزی که نمی توان از اثرگذاری آن بر معیارها و شاخص های درآمدزای

۱- Geopolitics ژئوپلتیک: سیاست جغرافیایی. به معنی اتخاذ راهبردهای سیاسی بر مبنای جغرافیا و عوامل طبیعی جغرافیایی است. در نظریه ژئوپلتیکی، نظریه پرداز سیاسی کوشش می کند تا با برقراری رابطه بین عوامل جغرافیایی و طبیعی مثل کوه، دامنه، دریا، موقعیت صحرا، وسعت، منابع آب و هوایی و مصادیق دیگری از این دست و سیاست یک کشور، به تحلیل وقایع و رویدادهای نظامی، اقتصادی، تجاری و اجتماعی و فرهنگی بپردازد و بر اساس آن وقایع آینده را پیش بینی و خط مشی های آینده را تحلیل کند. در نظریات ژئوپلتیکی برای جغرافیای طبیعی اهمیت زیادی قایل هستند و آن را حاکم بر سرنوشت سیاسی و اقتصادی و تجاری و فرهنگی - اجتماعی کشورها رقم می زنند.

۲- این پژوهش در بررسی و مطالعات میدانی و اسنادی خود به تحلیلی از سوی کارشناسان اقتصادی و انتظامی و نظامی منطقه برخورد نمود که قابل توجه و تأمل است و آن این است که: بر اساس موقعیت ژئوپلتیکی خلیج فارس و دریای عمان و تفاوت عمده که در سطوح تجاری منطقه ای، که بین ایران و کشورهای عربی و حوزه خلیج فارس به خصوص امارات متحده عربی (به جدول شماره ۱۰ مراجعه شود) مطرح است و همچنین وجود پیشینه های تاریخی و فرهنگی در برقراری روابط تجاری با کشورهای عربی حوزه منطقه خلیج فارس (و دریای عمان)، می تواند در بلند مدت به



پایدار منطقه ای برای کشورهای عربی حوزه ضلع جنوبی خلیج فارس که به نفع آن‌ها و در نهایت به زیان ایران خواهد انجامید، به راحتی گذشت.

با مطالعه دو زیرنویس شماره ۱ و ۲ ملاحظه می‌شود که موقعیت ژئوپلیتیک منطقه، به اضافه کیفیت بهره برداری از آن، نقش بسیار مهمی در هدایت جمعیت و اقتصاد و سیاستگذاری منطقه ای دارد، جریانی که پیش بینی می‌شود تا ناشی از این هدایت جمعیت و اقتصاد و سیاستگذاری منطقه ای، نوع ویژه ای از شکل گیری و انسجام پیوندهای ژئوپلیتیک جدید، پدیدار گردد و برای منافع ملی، دغدغه‌ها و مشکلاتی را در آینده نزدیک فراهم کند.

شاخص های اقتصادی مربوط به عملکرد کشور امارات که به عنوان بزرگترین شریک مبادلاتی - تجاری ایران مطرح است، توزیع گر بخشی از این ضرورت‌ها، در توجه به نوع هدایت جمعیت در کشور، با هدف بهره مندی از کیفیت و استعدادهای بالقوه و بالفعل منطقه است.

درآمد سرانه امارات، بیش از درآمد سرانه ایران<sup>۱</sup> و نوع هدایت جمعیت در کشور امارات، به طور کامل، متفاوت در نوع هدایت جمعیت در کشور ایران، بر مبنای تحرک و حضور در فعالیت های تجاری - اقتصادی منطقه است، سیاستی که وجود منابع انسانی خارجی در امارات متحده عربی را از مرز دو میلیون و ششصد هزار نفر عبور داده و بر بنیان و اساس آن، به یک جوهره و ماهیت مشخص اقتصادی که برپایه تجارت و بازرگانی استوار است شکل داده است.

در درون سرزمین اصلی (ایران)، همان طور که پیشتر آورده شد، وجود انحصارگرایی خاص اقتصاد دولتی، وجود رانت اطلاعات اقتصادی و وجود رانت های اقتصادی که برای گروه‌ها و نهادهای خاصی مطرح است، عملاً، حضور فعال

شکل گیری پیوندهای جدیدی در حوزه اقتصاد (به ویژه در خصوص کالای نفت و گاز) در تجارت (به ویژه در خصوص مبادله کالاهای غیرنفتی) و انحصارگرایی تجاری منطقه ای منجر گردد. در کنار آن، احتمال پدیدار شدن پیوندهای ژئوپلیتیک جدید را نمی‌باید در محدود کردن روابط تجاری - اقتصادی، گردشگری و حتی نظامی ایران، از نظر دور داشت، چیزی که برنامه ریزی های جدید امارات متحده عربی، می‌تواند گواه آن باشد. در طرح جدید و در دست اقدام امارات، قرار است تا "شارجه" به بندری پشتیبانی کننده برای تعمیرات و نگهداری شناورها و ارائه خدمات فنی هوایی و دریایی و "دبی" محلی جغرافیایی برای جلب توریست های تجاری و "ابوظبی" به مکانی جغرافیایی برای تفریح و جلب توریست های گردشگر مهندسی و معماری گردند. جزائر نخل یا **Palm Islands** دبی، که در حال ساخت می‌باشد، عنصری از آن مجموعه تفکر آینده نگرانه است که با هدف تغییر در ساخت جغرافیایی منطقه در شرف عمل و اقدام می‌باشد (حاصل از بررسی میدانی)، همچنین است تجهیز و تکمیل جزیره الکترونیک بندر دبی.

۱- جمعیت امارات متحده عربی، بر اساس اطلاعات دریافت شده این پژوهش از کشور امارات به این شرح می‌باشد:

جمعیت امارات متحده عربی	هزار نفر
۲۰۰۲	۲۰۰۰
۳۷۵۴	۳۲۴۷
۲۰۰۱	۲۰۰۰
۳۴۸۸	۳۲۴۷

جامعه اقتصادی در حوزه بخش خصوصی و حضور آزاد آن و توزیع شفاف اطلاعات اقتصادی - تجاری را محدود کرده است و در کنار آن، با کم‌رنگ شدن انگیزه "رقابت" عملاً انحصار در تولید، مانعی در حضور اندیشه‌ها و شیوه‌ها و ابتکارات و سرمایه عمومی کشور که متراکم در بخش خصوصی است شده است، بالطبع وضعیتی این چنین، تا حدودی و بر اساس کنترل داخل، قابل ادامه است لیکن با برجسته تر شدن فعالیت های اقتصادی - تجاری برون مرزی و فشار شاخص های اقتصادی و سربر آوردن مشکلات اقتصادی - اجتماعی خاص، مثل تورم، بیکاری، توسعه رانت خواری، گسترش ابعاد رشوه و بیماری دستگاه های نظارتی - کنترلی در امر واردات و صادرات و پرشاخه شدن تخلفات گمرکی و قاچاق، در جایی و نقطه ای، می باید که متوقف گردد، اما، تا پیش از این رخداد، جریان طبیعی امور، بر اساس ابتکارات فردی خود، به فکر افتاده و از امکانات بالقوه و بالفعل، به شکل خود ساخته و خود پرداخته ای بهره برداری به عمل می آورد.

اما، یک این چنین بهره برداری، به نفع اقتصاد ملی منتهی نشده و به این دلیل که در حساب های ملی خود را نشان نمی دهد، نقشی نیز در افزایش G.N.P, G.D.P نخواهد داشت.

جدول شماره ۲۷. نمایه شاخص های آماری برای سال های ۲۰۰۰ الی ۲۰۰۲ میلادی شاخص های اقتصادی انتخاب شده.

#### Seleted Economic Indicators

##### - Total Exports and Re -Exports

Dh billion			U.S Dollar billion		
2000	2001	2002	2000	2001	2002
183.02	179.12	182.14	49.836	48.774	49.596

ارقام فوق برای کل صادرات دبی شامل مناطق آزاد نیز می گردد.

##### - Crude oil Exports (Dh billion) and U.S Dollar

Dh billion			U.S Dollar billion		
2000	2001	2002	2000	2001	2002
79.46	65.2	62.24	21.637	17.754	16.948

##### - Total Re-Exports(Dh billion) and U.S Dollar

Dh billion			U.S Dollar billion		
2000	2001	2002	2000	2001	2002
48.15	51.18	53.53	13.111	13.936	14.576

- Total Re-Exports(Dh billion) and U.S Dollar

Dh billion			U.S Dollar billion		
2000	2001	2002	2000	2001	2002
55.41	62.74	66.37	15.088	17.084	18.072

Total import

کل واردات

Dh billion			U.S Dollar billion		
2000	2001	2002	2000	2001	2002
128.57	136.96	143.73	35.008	37.294	39.137

Gross Domestic product at Base price by Economic sectors in millions of Dh at constant 1995 prices

جدول شماره ۲۸: G.N.P بر پایه قیمت های بخش های اقتصادی<sup>۱</sup> برای سال ۲۰۰۲ و ۲۰۰۱ میلادی امارات متحده عربی بر پایه قیمت های سال ۱۹۹۵ میلادی .

میلیون درهم		بخش فعالیت
سال ۲۰۰۲	سال ۲۰۰۱	
۱۸۴۳۴۲	۱۸۳۱۶۳	۱- مجموعه فعالیت بخش موسسات غیرمالی
۱۷۴۸۰	۱۶۲۴۴	۲- موسسات مالی
۲۳۹۰۲	۲۲۳۴۴	۳- خدمات دولتی
۲۲۵۷۲۴	۲۲۱۷۵۱	جمع
۱۷۷۷۶۸	۱۶۹۵۷۰	جمع بدون در نظر گرفتن بخش نفت

۲-۴-۲ دامنه حضور مراکز جمعیتی فعال :

سرمایه های پولی سرگردان، به اضافه امکانات بالقوه و بالفعل و همچنین وجود ظرفیت های تجاری و بالطبع، وجود بازار مصرف و از سوی دیگر وجود کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس که در امر تجارت برون مرزی و مقوله واردات و صادرات با سهل گیری های خاص و ارائه خدمات مناسبی عمل و اقدام می دارند، منجر به اجتماع خود جوش و خود پرداخته منابع انسانی در سرزمین اصلی شده تا به منظور استفاده از این امکانات و ظرفیت ها، به فعالیت تجاری بپردازند. به عبارتی، وقتی که، در سیاستگذاری داخلی، برای بهره برداری از امکانات بالقوه و بالفعل مورد اشاره، که در گزاره ۲-۴-۱ و در مقدمه این گزاره (۲-۴) به تشریح آن ها پرداخته شد، برنامه ریزی هدفمندی به منظور هدایت منابع انسانی و

1- Central Bank , Annual Report 2002 and Ministry of Planning.

استخراج از اطلاعات کتاب United Arab Emirates year Book که از طرف امارات در اختیار این پژوهش قرار داده شد.

و جذب منابع سرمایه ای آنان و تامین امنیت سرمایه گذاری، صورت نپذیرد، منابع سرمایه و منابع انسانی، خود به برنامه ریزی پرداخته و بر اساس حرکات تجاری خود جوش، به بهره برداری از امکانات مبادرت می کنند.

بر این پایه، مراکز جمعیتی، به سه صورت عمده وارد به چرخه مبادلات تجاری می شوند.

**صورت اول :** متوجه حضور آندسته از منابع انسانی است که به صورت رسمی مبادرت به صادرات و واردات نموده

و امکانات و منابع بالقوه و بالفعل موجود را در حالت اشتغال نگه می دارند.

این بخش مشتمل است بر حضور حوزه های جمعیتی شاغل فعالی که پیرامون لجن های تجاری کوشش و اشتغال

دارند.

جمعیت شاغل در این بخش را می توان به استناد آماری نسبی از ضریب منابع انسانی شاغل در هر لجن، بر پایه

فعالیت رسمی لجن های باری، محاسبه کرد.

با توجه به جدول شماره ۸، جمع شناورهای باری ثبت شده ۲۹۴۵ فروند که ۲۷۱۸ لجن از این مجموعه، دارای فعالیت

اسمی و ۲۴۷۳ فروند دارای فعالیت رسمی هستند. به طور میانگین، هر فروند از شناورهای استان های هرمزگان و سیستان

و بلوچستان، دارای ۱۲ نفر پرسنل و هر فروند از شناورهای دو استان خوزستان و بوشهر، دارای ۸ نفر خدمه می باشند.

به این ترتیب ۱۰۶۳۴ نفر در دو استان هرمزگان و سیستان و بلوچستان و ۱۸۶۱۰ نفر در دو استان خوزستان و

بوشهر، صرفاً در ارتباط با مقوله لجن باری مشغول به کار هستند.

ملاحظه می شود که بدون در نظر گرفتن کارگران گلاف و تعمیرکاران و ساب کاران، جمعاً ۲۹۲۴۴ سرپرست خانوار

به صورت فعال در ارتباط کاری با لجن ها قرار دارند.

صاحبان لجن ها، خود نیز به این جمع اضافه شده که به این ترتیب ۳۱۷۱۷ نفر سرپرست خانوار را شامل می گردد.

مراکز جمعیتی تحت تأثیر این صورت از فعالیت های تجاری، به ترتیب استان های بوشهر، هرمزگان، خوزستان و

سیستان و بلوچستان را شامل می شود که تا سقف ۸۵٪ از جمعیت شاغل در این زمینه، دقیقاً در شهرهای ساحلی سکونت

دارند و ۱۵٪ بقیه از شهرهای نزدیک به شهرهای ساحلی می باشند.

تحت تأثیر فعالیت لجن های باری، به حوزه های جمعیتی شاغل در عرصه فعالیت لجن های باری، به کارگران گلاف و

کارگران تخلیه و بارگیری نیز باید اشاره کرد، همچنین، فعالیت بخش قابل توجهی از بازارهای سنتی بنادری چون گناوه،

دیلم، بندرعباس، لنگه، خمیر، بوشهر و چابهار، عملاً وابسته به فعالیت لجن های باری است که در قالب عرضه کالاهایی

چون؛ بهداشتی و عطر و ادکلن، سوپرمارکتی، لباس، کالای خانگی برقی، گل‌های تزئینی و بلورجات و ظروف آشپزخانه معنی دار است.

بالاترین نسبت، حضور متوجه استان بوشهر به دلیل حضور ۱۵۶۲ فروند لنج باری فعال است که به ترتیب در بندر بوشهر، گناوه و دیلم، طاهری و دیر، نخل تقی و بندرگاه متمرکز می‌باشند.

استان هرمزگان، با حضور ۷۲۱ لنج باری فعال در مرتبه بعد قرار داشته که به وجه عمده در بندرعباس، قشم، هرمز، لنگه، جاسک، خمیر، بند معلم، مغویه و چارک و مقام و نخیلو مشغول فعالیت هستند.

بیشترین تمرکز جمعیتی فعال لنج‌های باری در استان خوزستان، به بندر ماه‌شهر و امام‌خمینی و هندیجان و سربندر و تا حدودی آبادان و خرمشهر بازگشت دارد که با حضور ۲۶۳ فروند لنج باری فعال، تحصیل می‌گردد.

برای استان سیستان و بلوچستان، با ۱۷۲ لنج باری فعال، بیشترین ناحیه جمعیتی متوجه به بندر چابهار و کنارک و تا حدودی پوزم می‌باشد.

اغلب لنج‌های باری استان هرمزگان در مسیر دبی، شارجه، ابوظبی رأس‌الخیمه، حمریه، عجمان و جبل‌علی و شیخ نشین قطر تردد می‌کنند و لنج‌های باری استان سیستان و بلوچستان به سفرهای دور مثل دبی، هند، سومالی، شمال آفریقا در تردد هستند.

بیشترین سقف ارتباطی لنج‌های باری بندر بوشهر با بحرین می‌باشد و قطر و دبی نیز در شمول این تردد قرار دارند. در حال حاضر ضریب تردد با کویت، در حداقل خود قرار دارد.

شاخص سنی حضور، بر اساس در نظر گرفتن جامعه نمونه آماری ۱۴۶۰ نفره در چهار استان سیستان و بلوچستان، هرمزگان، بوشهر و خوزستان به این ترتیب است.

جدول شماره ۲۹ میانگین شاخص سن کارکنان لنج‌های باری بر اساس جامعه نمونه آماری.

(به درصد)

نام استان	جامعه نمونه	۲۰-۲۵	۲۶-۳۱	۳۲-۳۷	۳۸-۴۳	۴۴-۴۹	۵۰-۵۵	۵۶-۶۱	بالاتر از ۶۲
سیستان و بلوچستان	۳۲۰	۶/۲۵	۱۳/۱۲۵	۱۸/۱۲۵	۲۱/۲۵	۱۶/۲۵	۱۲/۵	۸/۷۵	۳/۷۵
هرمزگان	۴۰۰	۸	۱۴/۵	۱۵/۵	۱۷	۱۵	۱۶	۱۱/۵	۲/۵
بوشهر	۴۸۰	۷/۵	۱۵	۱۴/۵۸	۱۶/۲۵	۱۵/۳۴	۱۴/۱۶	۱۲/۰۴	۵
خوزستان	۲۶۰	۹/۲۳	۱۵/۳۸	۱۷/۳	۱۴/۶۱	۱۶/۹۲	۱۳/۸۴	۸/۴۶	۴/۶

فعالیت لنج‌های باری چوبی تابع شرایط خاصی می‌باشد، به برخی از این شرایط پیشتر اشاره شده است. اما نکته قابل تأکید در این قسمت، بازگشت به محدودیت در قدرت مانور و دامنه حضور آن‌ها دارد که ضمن آن‌که، از لحاظ اشتغال، جمعیت و منابع انسانی قابل توجهی را در شمول خود دارد اما از حیث سقف زمانی و دوره حرکت و تردد با کندی رو به رو بوده و قدرت مانور آن در بارگیری و تخلیه با ضعف مواجه است و همین خود فراهم آورنده شرایط و وضعیتی است که سبب می‌شود تا این نوع از وسایل حمل و نقلی، از وسعت عملی محدود و با انعطافی ضعیف در چرخه فعالیت تجاری حضور یابند.<sup>۱</sup>

بارگیری و تخلیه برای لنج‌های چوبی با سختی توأم است و همین خود عاملی است که در فرایند فعالیت، دچار هز و پرت و صرف زمان شوند که به نوعی فراهم آورنده بیکاری پنهان است لذا، با وجود آن‌که عرصه جمعیتی قابل توجهی را در برمی‌گیرد اما از لحاظ تراکم اشتغال و فعالیت پردامنه شغلی با کاستی و ضعف رو به رو می‌باشد. ضمن وجود شرایط فوق که برای دامنه حضور جمعیت شاغل قابل توجه است، این نوع از لختی و سنگینی، که در سرعت حرکت، سقف حمل بار و شتاب تخلیه و بارگیری نیز وجود دارد، مانعی از برای شرکت فعال و گسترده در انجام فعل تجارت گریزنده از نظارت قانون می‌شود و به این دلیل که تخلیه بار لنج‌های از این دست، نیازمند به زمان و فرصت طولانی است<sup>۲</sup>، فعالیت این نوع از لنج‌ها در انجام حمل و نقل گریزنده از نظارت قانون به وجه بسیاری تحدید می‌گردد<sup>۳</sup> و آنجا که بخشی از بار حمل شده، بالاتر از سقف مقرر سهمیه ملوانی، مرزنشینی، پیله وری و ... صورت گرفته باشد، تخلیه و ترخیص آن طبق یک هماهنگی مبتنی بر رابطه و خارج از ضابطه با ناظران و مجریان، انجام می‌شود تا در قالب یکی از ادله‌های قانونی که می‌توان به عنوان پوشش از آن‌ها استفاده کرد، بدون پرداخت عوارض و حقوق گمرکی، کالاها و بار مورد نظر ترخیص شوند.<sup>۴</sup>

۱- ر. ک به گزاره ۲-۱-۱، کارشکافی با هدف تحلیل حضور و فعالیت لنج‌های باری.

۲- به این علت که تخلیه بار به کندی صورت می‌گیرد.

۳- علاوه بر آن باید به این نکته نیز تأکید کرد که لنج‌های باری، می‌باید که ورود خود را به آب‌های سرزمین اصلی و به بندرگاه اعلام کنند که همین نیز جزء موارد تحدید کننده است.

۴- کالاهای حمل شده، ممنوعیت مصرف و یا ممنوعیت بهداشتی و یا حرام شرعی - عرفی و مخالف با شئون پذیرفته شده اجتماعی نیستند.

**صورت دوم:** صورت دوم فعالیت متوجه به قایق‌های موتوری و یا قایق‌های تیزرو می باشد. این وجه از فعالیت جز در مواردی که در بندرعباس، به جابه جایی مسافر به قشم می پردازد و یا در چرخه جابه جایی بنادر نزدیک به هم داخل فعال هستند، در جابه جایی کالا نیز دارای نقش هستند. ماهیت غالب فعالیت آن‌ها، به طور عمده صیادی است که به طور معمول با موتورهای با حجم ۵۰-۴۵ انجام می شود.

کثیری از روستاهای ساحلی، به دلیل این ماهیت غالب، برخوردار از این نوع قایق‌ها هستند که به طور کلی به کار صیادی می پردازند.

روستاهای ساحلی مورد نظر، بسته به جمعیت ساکن و خانوارها بین حداقل ده تا سی فرزند از این قایق‌ها را شامل هستند.

تبدیل موتور این نوع از قایق‌ها، از ۵۰-۴۵ به حجم بالاتر (حداکثر تا ۱۱۰)، با هدف خارج شدن از این ماهیت غالب صورت می گیرد. اقدامی که متأثر از آن سبب می شود تا این نوع از قایق‌ها، مبادرت به حمل کالا کنند.

وجود موج گیرهای ساحلی که در قشم و بندرعباس و میناب و کلاهی در استان هرمزگان و تا حدودی گناوه و دیلم در استان بوشهر و هندیجان در استان خوزستان، فراهم است و همچنین، بدنه های طبیعی ساحلی برای پهلوگیری، حوزه های جمعیتی در این زمینه فعالیت، محدود به مناطق مذکور در فوق است.

به طور کلی، عوامل ویژه ای اسباب محدود بودن دامنه فعالیت این نوع از حاملان و شناورهای دریایی را فراهم ساخته است.

بعد فاصله، ظرفیت بار قابل حمل، امکانات پهلوگیری و تخلیه بار از جمله عوامل محدود شدن فعالیت این نوع از شناورهاست که از لحاظ جغرافیایی پهنه فعالیت، به شدت بر دامنه مانور آن‌ها، اثرگذار می باشد.

این نوع از محدودیت‌ها، سبب آن شده است که میدان حضور فعال آن، دقیقاً وابسته به استعدادهای جغرافیایی - مکانی (محدود به پهلوگیری های طبیعت ساخت که بر اثر پیش رفتگی های بعدساحلی در آب به وجود آمده اند)<sup>۱</sup> و نوع کالاهایی خاص باشد.

همان گونه که آورده شد حوزه جمعیتی فعال در این بخش، در بیشترین ظرفیت خود متوجه به استان هرمزگان، در تعلق به بندرعباس، هرمز، گچین، پل (پهلوی)، بندر خمیر، جاسک و میناب (کلاهی، تیاب، هرمز) قرار دارد. در مرتبه بعد، با کثرت کمتر از موارد نام برده شده، به حد فاصل حمیران و بند معلم، بستانو و مغویه می توان اشاره کرد.

۱- بر اساس مطالعه میدانی این پژوهش در عرصه بدنه های ساحلی جنوب و بر پایه استخراج نمونه آماری و نظرسنجی موردی - موضوعی و بازدید، حدودی بین ۱۰/۵ تا ۱۲/۵ درصد از مجموعه پهلوگیری های ساحلی - بندر تجاری، بندرگاه تجاری، شیلاتی و صیادی و دیگر کاربری‌ها، پهلوگیری طبیعت ساخت می باشد.



اشاره گزاره های مربوط به این بخش از بررسی که در مقدمه و گزاره ۲-۴-۱ آورده شد و نکاتی که به آن تاکید گردید، دقیقاً این صورت از فعالیت حوزه های جمعیتی را شامل است.

استعدادهای برشمرد شده جغرافیایی و مکانی، به اضافه وجود مبادی عرضه کالاهای در خور حمل و نقل برای این نوع از شناورها، بستری برای شکل گیری حوزه های جمعیتی در این زمینه از فعالیت شده است.

گسترش رابطه اقتصادی جمعیت فعال شاغل در استان هرمزگان، (بندرعباس، قشم) با کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس، که بر پایه امکانات و استعدادهای جغرافیایی و بازار فراوان و قوی عرضه کالا در دومی و عمان، به ویژه خصب فراهم است، انگیزه ای برای حضور این دسته از قایق ها می باشد.

زمینه های تاریخی و وجود فرهنگ خاص این نوع از حمل و نقل و جا به جایی کالا برای فعالیت قایق های موتوری، قبح تلقی نشده و عملاً فعالیتی استوار بر پایه مبادله تجاری و اقدام برای حمل و نقل کالا، تلقی می گردد.

در نقطه مقابل بازار فراوان و قوی عرضه کالا، بازار فراوان و قوی تقاضای کالا در سرزمین اصلی قرار دارد که به صورت مستمر، انگیزه ای برای ادامه این فعالیت است. هر قایق با دو و حداکثر ۴ نفر<sup>۱</sup> مبادرت به حمل و نقل کرده که عمده بار آن ها، سیگار، برخی لوازم خانگی (تلویزیون و دستگاه صوتی و لوازم برقی قابل استفاده در آشپزخانه)، رسیور و تجهیزات ماهواره، لوازم بهداشتی و آرایشی می باشد.

قایق های موتوری، بدنه ای از فعالیت های مرتبط با حمل و نقل خرد دریایی را تشکیل می دهند که به صورت مجرد، ماهیت حضور آن ها برخاسته از ویژگی های اقتصاد داخلی است که تقاضاهای خاص آن، فراهم آورنده انگیزه ها برای تداوم این حضور است.

تقاضا، قیمت و کیفیت و همچنین وجود تقاضاهایی که در پی دریافت کالایی است که قیمت و کیفیت آن، در تناسب و هماهنگی با یکدیگر قرار داشته باشند، وجهی از فعالیت و یا به عبارتی کششی برای فعالیت این بخش از وسایل حمل و نقل هستند، مصداقی که برای سیگار، لوازم بهداشتی و آرایشی و دارویی، به طور کامل صدق می کند.

روی دیگر این ماهیت وجودی، پاسخی است که این نوع از فعالیت به، کشش اشتغال می دهد.<sup>۲</sup> بر پایه مطالعات میدانی این پژوهش، تمام قایق های موتوری فعال در بخش جا به جایی کالا، تا پیش از این به کار صیادی اشتغال داشته اند و کم رنگی و رکود فعالیت در آن بخش و رونق فعالیت جابه جایی کالا، باعث تغییر در گردش شغلی شده است.

۱- موارد قلیلی وجود دارد که قایق تیزرو به وسیله ۴ نفر عازم گردد.

۲- در گزاره های پیشین به موضوع اشتغال و زمینه های شغلی پرداخته شد.

در مجموع، وجود سه عنصر ماهیتی، به نحو مطلوبی، پاسخگوی چرایی فعالیت این دسته از وسایل حمل و نقلی است و لذا، فعالیت قایق‌های موتوری، برخاسته از هر نوع زمینه اجتماعی که باشد، معلول یکدسته شرایط علی است و لذا، برخورد با این وسایل حمل و نقلی، برخورد با معلول‌ها تلقی می‌گردد و تا اثر علت‌ها، به قوت خود باقی است، وجود این معلول‌ها، توجیه‌گر فعالیت آنان است.

سه عنصر ماهیتی " فرهنگ بومی و پیشینه تاریخی " برای فعالیت بخشی از این نوع از وسایل حمل و نقلی که برخاسته از فرهنگ جامعه محلی و بومی هستند و " وجود تقاضا و ارتباط و تناسب قیمت و کیفیت کالا " و همچنین پاسخ به " مقوله اشتغال "، پشتوانه‌ای توجیه‌کننده برای ترغیب انگیزه‌های شخصی و تمرکز جمعیت شاغل پیرامون این بخش از فعالیت است،<sup>۱</sup> وجود کشش تقاضای بازار، حتی توانسته است جاذب انواع و ظرفیت‌های دیگری از وسایل حمل و نقلی قایق‌های موتوری در این گذر باشد که در موارد و مصادیقی، اقدام کنندگان به آن، از هیچ نوع ارتباط فرهنگی، زیستی و حرفه‌ای با اهالی و ساکنان جنوب کشور برخوردار نیستند و از حوزه‌های جمعیتی و حتی شغلی دیگری می‌باشند.

قایق‌های موتوری در شمول این بند از فعالیت، از ظرف (طشت - لگن) با ظرفیت و حجم بالاتری برخوردار هستند و تا سقف دو تن بار را قادر به حمل می‌باشند. حجم موتور این شناورها، دو موتور ۱۱۰ و یا حجم موتوری معادل ۲۲۰ است. تعداد این شناورها، زیاد و کثیر نیست و به این ترتیب، هر چند که با خصب و دبی (بنادر پیرامونی) در رابطه هستند لیکن به دلیل ظرفیت کم حمل بار، از اثرگذاری قابل توجهی در حمل غیرقانونی کالا، برخوردار نیستند.

بهرتقدیر، توجه به نکاتی همچون ظرفیت حمل، بعد فاصله، خطرات احتمالی قابل وقوع که در خصوص مجموعه این نوع از قایق‌های موتوری معنی‌دار است، مانع تعلق گرفتن حوزه‌های جمعیتی بالا و قابل توجه، به این دامنه فعالیت شده است.

۱- این تحقیق در ارتباط مستقیم با این دسته از فعالیت، بر پایه جمع‌آوری یافته‌های پژوهشی از طریق مصاحبه، حضور میدانی، برداشت عینی از مطالعه رفتارها برای حداقل ۲۸ مورد نمونه، و بر اساس انجام مصاحبه‌های تخصصی - کارشناسی، مقابله فیزیکی و حذفی با این رفتار اقتصادی را، روشی اثربخش و ثمربخش نمی‌داند.

استان بوشهر، در بیشترین ظرفیت مبادلاتی - تجاری و حمل و نقل کالایی خود، با کشور قطر در ارتباط است که به وسیله لنگه‌های باری صورت می‌پذیرد و بُعد فاصله، اجازه فعالیت گسترده به قایق‌های موتوری را در این حوزه نمی‌دهد.

به استناد پژوهش و بررسی‌های میدانی در استان خوزستان، آحادی قایق موتوری در خرمشهر و آبادان دارای فعالیت هستند که به ندرت اقدام به حمل کالا دارند و بیشترین دامنه، محدود به هندیجان می‌گردد.

دامنه گسترده فعالیت قایق‌های موتوری، در مراکز مورد اشاره در استان هرمزگان است که در تردد بندرعباس (و دیگر حوزه‌های نام برده شده) با امارات و خصب (عمان) قرار دارند. ارتباط با قشم، در همین رابطه معنی دار است. حرکت قایق‌های موتوری به صورت اکیپ و گروهی<sup>۱</sup> که بر پایه ویژگی‌های هم محله‌ای و هم بندری و بر مبنای شناخت دوستی - عرفی از یکدیگر صورت می‌گیرد، تا به حدودی وجود دارد. رفتاری که نیازمند به شکل‌گیری بسیاری از هماهنگی‌هاست.

جامعه آماری به حضور برخی قایق‌های موتوری اشاره می‌کنند که به نوعی، منابع انتظامی نمی‌توانند و یا نمی‌خواهند برای آنان مزاحمتی و ممانعتی داشته باشند. این بخش از قایق‌ها، با حجم و ظرفیت قدری بیشتر به صورت اکیپ‌های ۵ تا ۱۰ فروند، با حفظ و رعایت فاصله از یکدیگر و با سرعت نسبتاً بالا (تا حجم ۲۲۰ موتور)، حرکت دارند. جامعه آماری از تخلیه بار سیگار، به توسط این نوع از قایق‌ها در مرکز شهر بندرعباس اشاره دارد که در ساعات مشخصی از شب صورت می‌پذیرد. اسکله‌های قدیمی و اسکله‌های صیادی در تیاب و کلاهی و بندرعباس، هرمز، میناب، جاسک از آن جمله است.<sup>۲</sup>

سیگار عمده‌ترین کالای مورد حمل قایق‌های موتوری است که بنا به مشاهدات میدانی این تحقیق حداکثر تا پنجاه کارتن را می‌تواند حامل باشند.

۱- در محاورات بومی - منطقه‌ای به آن حرکت گله‌ای گفته می‌شود که ترکیب آن‌ها در یک اقدام همگرا، برای ۲۰ تا حداکثر ۵۰ قایق متحقق می‌شود. شکل حمل و نقل به وسیله این قایق‌ها، گاه به این صورت است که شناور بزرگ (کشتی، فلت، بارج خن‌دار) در نقطه‌ای متوقف شده و بار آن به وسیله این قایق‌ها به بدنه‌های از قبل تعیین شده‌ای از ساحل سرزمین اصلی، حمل می‌گردد.

۲- در مطالعه میدانی، این پژوهش، خود ناظر تخلیه بار سیگار در یکی از اسکله‌های درون شهری، شهر بندرعباس در فاصله ساعت ۲۲-۲۱/۳۰ الی پاسی از شب (۳-۲/۵ بامداد)، بوده است. این اسکله قدیمی در مرکز شهر است.

تلویزیون و برخی لوازم خانگی در بسته بندهای به قطع تلویزیون را تا سقف حداکثر چهل کارتن (جعبه) را حمل می‌کنند.

برخی قایق‌های موتوری که سقف بالاتری از کالا را می‌توانند حمل کنند، تعداد فرزند کمتری را تشکیل می‌دهند، از ارتباط زیستی - جمعیتی و هم قومی و هم فرهنگی بودن با جنوب برخوردار نیستند و همانگونه که پیشتر آورده شد از لحاظ تعداد نیز دامنه گسترده‌ای را شامل نیستند.

قایق‌های تیزرو به صورت یک رویه رایج که در عرف و ادبیات محلی به آن، " حرکت گله‌ای " گفته می‌شود، حرکت می‌کنند. گاه تعداد فرزند متشکل در یک " گله " به سقف سی - چهل نیز می‌رسد. فاصله اشان در حرکت، بین صد تا پانصد متر است، گاه دو یا سه فرزند در کنار هم حرکت می‌کنند. حضور آنها به صورت مجموعه‌ای، برآمده از هماهنگی‌های قبلی است. زمان ورود شناور بزرگ حامل اصلی بار، قرار برای محل تخلیه، آماده‌سازی محیط تردد و مکان تخلیه از جمله‌ی این هماهنگی‌هاست.

ماهیت غالب رفتاری و ارتباط عضو اعضای گروه، به همان نحو که قبلاً بیان شد بر پایه فامیلی - محله‌ای قرار دارد و با قرارهای از قبل تعیین شده به سراغ حمل کالا می‌روند.

گاه، یک شناور باری بزرگ ( به طور عمده غیرایرانی و یا ایرانی غیر ثبت شده در سرزمین اصلی)، در نقطه‌ای از قبل هماهنگ شده، توقف کرده و قایق‌های تیزرو به صورت جمعی به آن نزدیک شده، بار را تحویل گرفته و به سمت سواحل سرزمین اصلی، در نقاطی که از قبل تعیین شده است، حرکت می‌کنند.

امکان تعقیب کل آن‌ها در شرایط کشف برای منابع انتظامی به هیچ وجه فراهم نیست. شناورهای منابع انتظامی در شرایط تعقیب، فقط قادرند از یک گروه چهل - پنجاهی، دو قایق را پی‌گیری کنند که معمولاً موفق نشده و در شرایط توفیق، آن دو قایق نیز تا ۷۰ درصد، فاقد بار هستند.<sup>۱</sup>

به صورت یک نگرش جامع می‌توان بیان داشت، فعالیت گروهی این نوع از شناورها، از کثرت بالایی در تکرار، که درصد قابل توجهی از حمل کالای قاچاق را متوجه خود کند، برخوردار نیست (سختی به وجود آوردن هماهنگی‌ها و خطرات حمل دلیل آن است) و در شرایط حرکت فردی و موردی این نوع از قایق‌ها، که معمولاً به صورت حرکت سه تا

۱- گاه یک یا دو قایق خود را در مسیر تعقیب قرار می‌دهند که معمولاً فاقد بار است و چنانچه حامل بار باشند آن را به دریا می‌ریزند. حبران آن خسارت وارده را، سایر قایق‌ها که به سلامت به مقصد می‌رسند تأمین می‌کنند.

حداکثر پنج و یا شش قایق با هم صورت می‌گیرد، نفس عمل، چون از صبغه بومی - فرهنگی برخوردار بوده و ماهیت عملکرد تجاری آن استوار بر نگرش‌های مبتنی بر فرهنگ محلی است و از سوی دیگر، پاسخی به نیاز فردی برای کسب معیشت و درآمد و تأمین اشتغال است، محدود به عملکردهای جمعیتی خاصی شده و به لحاظ موثر افتادن بُعد فاصله، که این قایق‌ها را با دامنه تحرک ضعیفی رو به رو می‌کند، از لحاظ مکانی نیز، محدود به استان هرمزگان و آن هم حوزه‌های شهری و روستایی ساحلی موردی و خاصی نموده است که در سطور قبل به آن‌ها اشاره رفت.

### صورت سوم:

صورت سوم را باید متوجه آن بخش از مراکز جمعیتی دانست که به عنوان یک رابط بین "وسایل حمل و نقل آبی" و "بازار تقاضا"، که در درون سرزمین اصلی قرار دارد، عمل و اقدام می‌کنند. مطالعه بر این بخش نشان می‌دهد که محور اصلی ارتباط بین تخلیه بار در خشکی (سواحل سرزمین اصلی) و بازار (بازار عرضه و یا تقاضا و مصرف) به توسط این صورت از حوزه‌های جمعیتی، حاصل می‌شود. به طور کلی، کمیت، از این نظر که چه میزان کالا و بار در تجارت گریزنده از نظارت قانون، می‌تواند با وسایل حمل و نقل زمینی از سواحل، به بازار (بازار عرضه و یا تقاضا و مصرف)، بدون مانع و بدون برخورد با پایگاه‌های کنترل‌کننده انتظامی - نظارتی، حمل و به مقصد مورد نظر برسد و ماهیت از این نظر که تحت ماهیت چه نوع جا به جایی کالا و یا تحت عنوان ماهیتی چه نوع از وسایل حمل و نقلی و یا تحت چه نام و نشانی از وسایل حمل‌کننده در خشکی، که وسیله حامل با مانعی (انتظامی - نظارتی - کنترلی) برخورد نکند، به مقصد مورد نظر برسد، نکته و مساله اصلی را تشکیل می‌دهد.

یک نمایه و نشانه ابتدایی که بهر تقدیر می‌تواند به عنوان یک مانع جدی، پیش روی عوامل انسانی انتقال دهنده کالای قاچاق قرار گیرد، حضور بسیاری و پاسگاه‌های انتظامی و پایگاه‌های کنترل‌کننده است، این پژوهش در مطالعات میدانی خود در نواحی مختلفی شاهد کنترل شدید و حضور پایگاه و پاسگاه‌های انتظامی در حوزه مبارزه با مواد مخدر و قاچاق کالا (بر پایه حمل آن مقدار کالا که عنوان بار و کالای تجاری به خود گیرد و بیشتر از مصرف شخصی باشد، مثل بیشتر از یک یا دو باکس - Box سیگار، سه یا چهار ثوب<sup>۱</sup> جامه و پیراهن و بیش از دو یا سه

۱- ثوب واحد شمارش پیراهن و جامه تن.

واحد از یک نوع کالا<sup>۱</sup> و .....) بوده است<sup>۲</sup> که وجود این پایگاه‌های کنترلی می‌تواند مانعی جدی برای حمل و نقل زمینی کالاهای وارده به صورت تجارت گریزنده از نظارت قانون باشد. به عبارتی، برای انتقال کالا از مبادی ورودی دریایی (سواحل) به بازار (در سرزمین اصلی) که توسط جاده (راه خشکی) تامین می‌شود، طبق رویه‌های معمول تردد نمی‌توان، به حد وفور، بازار کالای قاچاق را به این شیوه، تامین کرد. بازار تقاضا، که ظرفیت پذیرش انبوهی از کالا را دارد و به انتظار رسیدن حجم بالا به سر می‌برد، به شیوه حمل بار موردی آنهم به وسیله افراد که با خود کالا را حمل کنند، تامین نخواهد شد.

حوزه‌های جمعیتی مرتبط با این صورت از حمل و نقل، از وسعت آماری بالایی برخوردار نمی‌باشند و به نوعی بر پایه یک سازماندهی رفتاری در حمل و نقل عمل می‌کنند که قادر می‌شوند تا بازارهای درون سرزمین اصلی را، که با درخواست و تقاضای انبوه رو به روست، تامین کنند.

بازار تقاضا در درون سرزمین اصلی، از آنچنان کششی برخوردار است که باید به توسط حاملان و وسایل حمل و نقلی بزرگ که بتوانند در هر نوبت، حداقل بیش از بیست کانتینر بار را به مقصد برسانند، تامین و اقناع گردد. ناقلان و حاملان عادی و موردی که عموماً به عنوان حاملان کالای همراه مسافر مطرح هستند، وزنه قابل توجهی را در تامین بازار تقاضا و بازار مصرف، تشکیل نمی‌دهند و عمل آنان خلاصه به جوانب محدودی شده است که در حد نیازهای سطحی پاسخگو می‌باشد.

این نوع بازار تقاضا، نقطه مقابل بازار عرضه کالا به توسط سهمیه ملوانی، مرزنشینی، پيله وری، تجارت سنتی مبتنی بر فرهنگ بومی که بر سوابق و پیشینه‌های باشندگان نوار ساحلی جنوب استوار است، قرار دارد. به این ترتیب که صاحبان سهمیه ملوانی، سهمیه مرزنشینی، پيله وری و ... کالای خود را تحویل بازار تقاضایی می‌دهند که بر پایه تامین نیازهای سطحی و خانواری استوار است که آن نیز، محدود به بازارهای بومی و محلی می‌شود.

دقیقاً به همین دلیل است که حوزه‌های جمعیتی خاصی، در این نوع از تجارت، به عنوان "بازار"، یعنی بازاری که بار و کالا را، در سقف اندک و آنهم در کلاس مصرف خانوار و نه در کلاس عرضه انبوه و قابل توجه، از حامل دریایی

۱- مثل دو عدد چرخ گوشت و بیشتر و یا دو دستگاه تلویزیون و بالاتر.

۲- کنترل پایگاه‌های مبارزه با مواد مخدر بسیار دقیق تر و منظم تر از پاسگاه‌های مبارزه با قاچاق کالا است.

دریافت و به خریدار (خانوار و خریدار موردی و تک نگاره) تحویل می‌دهد، خلاصه می‌گردد. از جمله ی این بازارها و بازارچه های کوچک و بزرگ می‌توان به حوزه های جمعیتی، در مصادیقی چون موارد ذیل اشاره کرد:

- بازارچه های کوچک بندری دواس، بندرک، رمله، چغارک، جزیره و تا حدودی بزرگتر، به دلوان، بندرگاه، لاور و کبکان و عامری و رستمی و بازارچه ها در بندر ریگ و بازار در دیلم و گناوه و آهرم، دیر و کنگان و نخل تقی، دیر و طاهری و کنگان در استان بوشهر<sup>۱</sup>.

- بازارچه های بندری در کلاهی (بین کرگان و تیاب)، گچین، پهل، بندر خمیر، بستانو و شناس، حمیران، بازار میناب و لنگه و جاسک، چارک و حسینیه و مغویه و بازارچه های کوچک گارستانه و رستمی و جزه و نخل ناخدا، چیرو و کلات در استان هرمزگان<sup>۲</sup>.

- بازارچه ها و بازار پوزم و کنارک و چابهار (غیر از منطقه آزاد و صنعتی - تجاری)، پشتی و پارک در استان سیستان و بلوچستان.

- بازار هندیجان، باغ بلند و چیتی، بازارچه اروند و بندر ماه شهر، بازار بزرگ آبادان (بازار کویتی)، بازارچه پشت گمرک آبادان در استان خوزستان.

- بازارچه ها و بازارهای مهران (استان ایلام)، سرپل ذهاب و قصر شیرین و نوسود در استان کرمانشاه، اورامان و مریوان و بانه و نمشیر در استان کردستان، پیرانشهر و بازارچه بادین آباد، سردشت در آذربایجان غربی که راه خشکی مسیر بندر عقبه (اردن - به نقشه منطقه خاورمیانه دقت شود) از طریق خاک عراق به سرزمین اصلی را شامل می‌شوند.

کالاهای در شمول فعالیت این بازارچه ها مشتمل است بر لوازم خانگی کم حجم و کم وزن<sup>۳</sup>، لوازم صوتی، سیگار، لوازم آرایشی، کفش و پوشاک (پیراهن، شلوار، لباس زیر) لوازم بهداشتی و دارویی، حدودی تجهیزات پزشکی (خاص

۱- به بازارهای بوشهر اشاره نشده است.

۲- بازارهای بزرگ مناطق آزاد کیش و قشم و شهر بندرعباس در نظر گرفته نشده اند.

۳- لوازم خانگی همچون یخچال و تلویزیون، سرد کننده ها و فریزر، فرگاز و کولر گازی به میزان ضعیفی در شمول این دسته از کالاها قرار می‌گیرد. در این خصوص باید به مواردی به عنوان کالای دست دوم (second Hand) و یا stock اشاره کرد که فاقد کارتن (جعبه نگهدارنده مقوایی و یا چوبی) بوده و به صورت موردی در برخی بازارچه ها مثل گچین، درگهان، خمیر، گناوه، دیلم عرضه می‌گردد. تقاضا برای این نوع از کالاها، محدود به همان استان و شهرهای نزدیک شده و صرفاً به تقاضای خانوار پاسخ می‌دهد.

نواحی غرب کشور که این پژوهش آن را مبتنی بر مطالعات میدانی و مشاهدات در تایید خود دارد) برنج، شکر، روغن و چای.

تجهیزات رایانه، کفش (به جز کفش‌های اسپرت و موردی که در تعداد جفت کم و غیر انبوه از طریق بازارچه‌ها تامین می‌گردد) در مدل‌های عام که مصرف عمومی زنانه، مردانه و سرپایی روفرفشی ساخت چین، کره و تایوان و پارچه به میزان وسیع برای مصارف دوخت لباس زنانه و مردانه و رومبلی، در کنار مواردی از کالاهای وارده به بازارچه‌ها، از طریق حاملان انبوه کالا، وارد سرزمین اصلی می‌شود.

این پژوهش در مطالعات میدانی، حدود ۸۰٪ از این بازارچه‌ها و بازارها را از نزدیک مشاهده و ریز عرضه و تقاضا و خریداران (تقاضاکنندگان) و عرضه‌کنندگان را مورد مطالعه قرار داده است. عمده خریداران، اقدام بر مبنای تقاضای خانوار داشته و عملاً به رفع تقاضای خانواری عمل کرده‌اند. تقاضای عمده نیز اختصاص به برخی از افراد داشته که از برخی شهرهای مرکزی کشور، وارد به این بازارچه‌ها شده، در سقف مشخصی که آن را قابل پاس و عبور می‌دانند کالا خریداری کرده و به شهرهای خود باز می‌گردند.<sup>۱</sup> اینان نوعی ارائه‌دهنده خدمات هستند که از پایگاه ثابت برخوردار نبوده و به استناد سفارش سوپرمارکتی، عملیات خرید و جابه‌جایی انجام می‌دهند. این دسته، گاه نیز کالای خریداری شده‌اشان در پایگاه‌های بازرسی بین‌راهی متوقف شده که معمولاً با پرداخت جریمه، قادر به عبور آن می‌شوند. عمده کالاهای در شمول این نوع از مبادله، متوجه کالاهای سوپرمارکتی، بهداشتی، پوشاک و آرایشی است.

حجم وسیع و با ظرفیت بالا، تابع قرارهای دیگری است که وسایل حمل و نقل دهنده، در قالب فعالیتی معنی‌دار هستند که یا به راحتی و بدون بازرسی عبور کرده و یا آن‌که با برقراری نوعی ارتباط غیرقانونی، به صورت جمعی، تا رسیدن به یک مقصد انباری از قبل تعیین شده، در نوار جاده، حرکت می‌کنند. کالای متعلق به این نوع از حجم‌ها و ظرفیت‌ها، از طریق بازارچه‌ها و بازارهای نام‌برده شده تامین نمی‌گردد و به صورت مستقیم از نقطه‌ای که نزدیکترین مکان به تخلیه از راه دریایی است، بارگیری شده و به مقصد انباری که در درون سرزمین اصلی قرار دارد وارد می‌شوند. حدودی از متقاضیان کلان و سفارش‌دهندگان عمده، ۴۰ تا ۶۰ درصد تقاضای خود را، از این طریق تامین می‌کنند.

۱- نوعی دلالتان خرده‌پا که با یک سرمایه محدود مالی و با دریافت سفارش سوپرمارکتی و فروشگاه‌های اقدام به این نوع مبادله می‌کنند



۵-۲ هزینه های حمل دریایی و دور زمان رفت و برگشت لنگ ها.

۱-۵-۲ زمان رفت و برگشت لنگ ها و تعداد سفرهای دریایی لنگ ها در سال.

زمان از جمله عناصر و عوامل اثرگذار بر ماهیت فعالیت و قدرت مانور در حضور لنگ های سنتی باری است.

به طور اساسی، زمان فقط محدود به عوامل و کدهای خاص نیست، عناصر متعددی فراهم آورنده این مساله هستند که

موارد ذیل از آن جمله اند:

- شرایط آب و هوایی و مسائل در رابطه با آن که نقش با اولویتی در فعالیت لنگ ها دارد.

- زمان برای فراهم آوردن و یا تکمیل منابع انسانی.

- تدارک لنگ از لحاظ فنی - موتوری و سایر عناصر مربوطه.

- رفع معایب بدنه (ساب) و تعمیرات موردی.

- تخلیه و بارگیری و انجام تشریفات مربوطه.

- علل عارضی و غیر قابل کنترل.

- طول عمر و سن شناور.

- قدرت موتور.

- جنس بدنه و کیفیت ساخت.

- کیفیت بهره برداری.

و این همه در شرایطی که "بار"، "جوری بار"، "اسناد بار" چه برای خروجی و چه برای ورودی، "نوبت گیری در

گمرک و بندر، بازرسی گمرکی و بندری "آمدگی بندر برای پهلوگیری و تخلیه (یا بارگیری)" انجام به موقع تشریفات

اداری مربوط به کسر و اضافه، نقص مدارک، اشتباه عارضی اسنادی که به عنوان مازاد بر تشریفات مربوطه به تخلیه و

بارگیری باید آن را در نظر گرفت، همچنین وجود ایرادات گمرکی مربوط به مانیفست کالا که در حال حاضر باعث سخت

شدن روابط کاری بین لنج دار و صاحب بار و گمرک شده است، منجر به خلق مشکلی خاص که توقف لنج دار را باعث شوند، نکردند.<sup>۱</sup>

در این زمینه گردش ادواری فعالیت با توجه به ملاحظات و دقایق در نظر گرفته شده نشان دهنده این یافته هاست.<sup>۲</sup>

- در شرایط آماده بودن کامل لنج و در مسیرهای نزدیک مثل بندرعباس به دوبی، دوبی به قشم، برای هر لنج بین ۱۲ تا ۱۴ سفر دریایی در سال متصور است.<sup>۳</sup>

- در شرایط آمادگی کامل لنج در مسیر بوشهر به دوبی با موتور پر قدرت که آن را در فاصله زمانی ۵۰ تا ۵۶ ساعت طی می کند، برای هر لنج بین ۸ تا ۱۰ سفر دریایی در سال قابل پیش بینی است.

- بوشهر به بحرین در شرایط مطلوب تا ۱۴ بار سفر دریایی در سال و شرایط عادی ۱۰ تا ۱۲ بار را می توان در نظر داشت.

- در شرایط آمادگی کامل لنج در مسیر به دوبی با موتور با قدرت معمولی، که اکثر لنج ها به این نوع از موتورها مجهز هستند، زمان مسیر بوشهر به دوبی بین ۷۶ تا ۹۰ ساعت به طول انجامیده و در این شرایط بین ۶ تا ۸ سفر دریایی در سال قابل پیش بینی است.

۱- در شرایط قبل، ایرادات گمرکی مربوط به مانیفست بار، متوجه " صاحب بار" می بود، به عبارتی، " صاحب لنج" از ادای توضیحات و یا اقدام برای رفع موارد نقص و ابهام بری بود که این به منزله آزادی عمل لنج برای آماده شدن به منظور تامین بار برای سفر بود. اما، در آئین اجرایی جدید، صاحب لنج مسئول پاسخ گویی به مسائل در زمینه بار و اسناد و کسر و اضافه و رفع و رجوع دیگر ایرادات آن است. که این خود زاینده مشکلات خاصی در باره فعالیت آنان قابل تصور است و عنصری برای طولانی شدن دوره تحرک و زمان ادواری فعالیت آنان است. مطابق بررسی میدانی در گناوه، دیلم، بوشهر و لنگه و خمیر و بندر امام خمینی و بندرعباس، شرایط اعمال این نوع رویه اجرایی با هدف مقابله با قاچاق وضع گردیده است.

از نظر لنج داران و جاشوها و ناخدایان لنج ها، این اقدام، فارغ و جدای از یک اقدام کارشناسی شده، مورد ارزیابی قرار گرفته است، چه آن که ناخدای لنج و جاشوها و حتی صاحب لنج، خود را مسئول حمل و نقل بار می دانند حال اگر بار دارای کسر و اضافه و یا مشکلات گمرکی دیگر است، انجام تشریفات مربوطه به آن نباید باعثی برای توقف کار و فعالیت لنج شود و عملاً، صاحب کالا و بار، باید پاسخگو به آن باشد(مرداد ماه و شهریور ۸۳، لنگه، گناوه، دیلم، بوشهر، بندرعباس، خمیر).

۲- حاصل از مطالعه میدانی، مصاحبه حضوری با لنج داران.

همچنین، کنترل چهار مصداق نمونه در بوشهر و لنگه و بررسی اسناد مربوط به سفر یک صد و دوازده لنج در بوشهر، لنگه، بندرعباس، چابهار، گناوه، دیلم و بندر امام خمینی.

۳- مسیر بندر عباس به دبی و یا قشم به دبی، در فاصله زمانی ۱۲ تا ۱۶ ساعت صورت می گیرد در شرایط خاصی این زمان گاه در حداقل خود به ۸ ساعت و حداکثر به ۲۰ ساعت نیز می رسد، جریان هوا و منش آب دریا، تاثیر خاصی دارد.

- برای بنادری چون دیلم، گناوه، دیر و هندیجان که با مسایل پیرامونی و حاشیه ای فعالیت لنجی رو به رو هستند، به طول معمول و در شرایط به طول نسبی مطلوب، انجام ۵ تا ۶ سفر دریایی در سال انتظار داشت.

- بنادر شرقی کشور همچون چابهار، با متوسط ۶ تا ۸ سفر دریایی در شرایط مطلوب و در شرایط عادی تا ۴ سفر را در سال می توان پیش بینی کرد. به طور معمول سفرها جز موارد طولانی محسوب می شوند.

- در حال حاضر ضریب و رفت و شد با کویت محدود می باشد به همین دلیل برای بنادر جنوب غربی کشور در ارتباط با بندر کویت و یا بندر احمدی را می توان در شرایط مطلوب تا ۱۲ سفر دریایی در سال و در شرایط عادی ۶ تا ۸ سفر را پیش بینی کرد.

- لنگه در شرایط زمانی به طور نسبی مطلوبی در ایجاد ارتباط تجاری با امارات ( دبی، صل علی الحمیریه، عجمان) قرار دارد. مسائل خاصی که نیاز به بررسی و تحقیق جداگانه دارد، باعث پائین آمدن زمان و فرصت های بهره برداری کننده از موقعیت آن است. لنگه می تواند تا در هر دو هفته، یک سفر دریایی داشته باشد و حتی در شرایط همخوانی عناصر محیطی و پیرامونی و حذف موانع و وجود شکوفایی اقتصادی تجاری تا ده روز یک سفر را در شرایط مناسب بودن وضعیت جوی و آب و هوایی نیز می توان در انتظار داشت. فعالیت این بندر در سال ۱۳۸۲، محدود به انجام ۵۸/۹ هزار تن تخلیه و ۱۲۳ هزار تن بارگیری به وجه کابوتاژ بوده است.

- جاسک و خمیر ارتباط ( بالاترین درصد ارتباطی) بالایی با خصب دارند<sup>۱</sup> که دوره گردش این ارتباط در شرایط مطلوب بین ۱۲ تا ۱۴ سفر دریایی و در شرایط عادی ۸ تا ۱۰ سفر در سال است.

#### ۲-۵-۲ هزینه های حمل دریایی.

در این قسمت، هزینه های حمل دریایی، مشتمل بر هزینه حمل برای صاحب بار و هزینه ها برای صاحب لنج مورد تحلیل و بررسی قرار می گیرند.

هزینه های حمل دریایی برای جابه جایی کالا که متوجه صاحب بار می باشد و صاحب لنج بر اساس آن ها، حق الزحمه خود را تعیین می کند، به متغیرهایی چون حجم بار، وزن، ارزش تجاری کالا، نوع و ماهیت کالا و میزان اثرگذاری فیزیک بار بر بارچینی درون شناور و بعد فاصله وابسته است.

مطابق بررسی های میدانی به عمل آمده در بندرعباس، بندر بوشهر، چابهار، لنگه، دیلم، خمیر، میناب، قشم و هندیجان که این گزاره مورد بررسی قرار گرفت، علاوه بر شاخص های (متغیرهای) فوق، شاخص های دیگری نیز همچون مکان و موقعیت بارگیری و مکان و موقعیت تخلیه بار نیز، موثر هستند. این گونه عوامل به صورت غیرمستقیم مطرح می باشند اما بهر تقدیر، شاخص های مکانی، از جمله عناصر اثرگذار بر هزینه حمل می باشند. ضمن آن، باید به برخی شاخص های دیگر، همچون عرف روابط کاری، موقعیت کار از لحاظ رکود یا رونق فعالیت های تجاری، شرایط آب و هوایی و درصد تکمیل شدگی بار شناور، تاکید کرد.

در مجموع، عوامل موثر بر هزینه های حمل دریایی را می توان در این موارد خلاصه کرد :

الف ( عوامل با تاثیر مستقیم: - وزن و حجم بار ( مثل تفاوتی که بین بار خشکبار و بار تره بار وجود دارد).

- ارزش تجاری کالا .

- کیفیت بار چینی و فیزیک بار.

- بعد فاصله ( مبداء - مقصد).

- سختی و یا سهولت در بارگیری تخلیه.

ب ( عوامل با تاثیر غیرمستقیم :

- مکان و موقعیت بارگیری.

- مکان و موقعیت تخلیه بار.

- موقعیت و شرایط رکودی و یا رونقی حمل و نقل دریایی.

- درصد تکمیل شدگی بار شناور.

- ارزش های جانبی حمل بار مربوطه.

ج ( عوامل محیطی :

- تغییر نرخ های عارضی تحت تاثیر شرایط اقتصادی.

- شرایط محیطی تابع جو ( آب، هوا، باد).

- شرایط محیطی تابع سازمان ها و ارگان های ناظر بر فعالیت ( عوامل تحدید و یا ترغیب کننده)

د) عوامل و عناصر نانوشته:

- شدت تعاملات بین فردی و ارتباط کاری .

- سوابق همکاری .

- ترجیحات دوستانه .

با توجه به شاخص های فوق و به استناد بررسی های انجام شده، به جز یک معیار قیمت گذاری عرفی و یا نرخ حمل اعلامی از سوی تعاونی لنج داران که نوعی نهادینه شدگی قیمت گذاری برای حمل بار را نشان می دهد، هر نوع نرخ گذاری برای حمل بار که در غیر قالب تعاونی لنج داران و یا شرایط عرفی باشد، به جز از عوامل مربوط به گزاره های الف الی د، که به نوعی بر پایه و قاعده اصل عرضه و تقاضا استوار است، هیچ نوعی دیگری نافذ نمی باشد.

مقیاس های تفکیکی برای تعیین هزینه حمل :

هزینه حمل از بندر عباس به دوبی :

تره بار هر تن بین ۱۰۷/۰۰۰ ریال تا ۱۱۵۰۰۰ ریال بار حجیم.

خشکبار هر تن بین ۹۰۰۰۰ ریال تا ۹۵۰۰۰ ریال بار وزین.

هزینه حمل از بوشهر به دوبی

تره بار هر تن بار ۲۵۰۰۰۰ ریال تا ۲۶۰۰۰۰ ریال بار حجیم.

خشکبار هر تن بار ۲۴۰۰۰۰ ریال تا بار وزین.

هزینه حمل از بندر لنگه به دوبی

تره بار هر تن بار ۸۵۰۰۰ ریال بار حجیم.

خشکبار هر تن بار ۵۰۰۰۰ ریال بار وزین .

هزینه حمل از دیلم به دوبی .

تره بار هر تن بار ۳۲۰۰۰۰ ریال تا ۳۴۰۰۰۰ ریال به صورت عام بین ۱۶/۰۰۰/۰۰۰ ریال ۱۷/۰۰۰/۰۰۰ ریال برای ۵۰ تن بار .

مقیاس های تفکیکی برای پاره ای از هزینه های لنج :

- به طور کلی جمع کلیه عوارض لنج با ظرفیت بین ۲۰۰ - ۱۰۰ تن که در قالب مضامین متنوعی تعلق می گیرد، بین ۳۰۰ هزار تومان تا ۵۰۰ هزار تومان می باشد.

- سوخت، گازوئیل هر بشکه ۲۲۰ لیتری ۱۸۰/۰۰۰ ریال تا ۱۹۰/۰۰۰ ریال به طور متوسط هر لیتر گازوئیل معادل ۹۰۰۰ ریال است، برای هر ساعت کار موتور به میزان ۸۰/۰۰۰ ریال هزینه گازوئیل و روغن تعلق می گیرد.

- هزینه مواد غذایی به طور متوسط برای هر روز بین ۱۵۰/۰۰۰ ریال تا ۲۲۰/۰۰۰ ریال.

- هزینه انعام که به صورت موردی پرداخت می شود.

- هزینه های مربوط به تخلیه در مقصد، نمونه مورد مطالعه میدانی: امارات متحده - دبی

تا ۵ روز توقف لنج در بندر روزی ۵ درهم امارات.

از روز ششم الی روز دهم روزی ۱۰ در هم امارات نسبت به مازاد.

از روز یازدهم الی روز بیستم روزی ۲۰ درهم امارات نسبت به مازاد.

از روز ۲۱ به بعد اجازه مخصوص می خواهد روزی ۴۵ درهم امارات نسبت به مازاد.

- عوارض صدور مانیفست ( بارنامه کالا) برای هر تن بار دو درهم امارات می باشد.

- هزینه بیمه تامین اجتماعی برای هر ملوان، معادل یک صد هزار ریال که از حقوق ملوان کسر می شود.

مقیاس های تفکیکی برای تسهیم درآمد لنج در هر سفر دریایی :

در آمد حاصل از یک سفر دریایی، که بر مبنای وزن کالا بارگیری شده و نرخ متعلقه به هر تن بار تعلق می گیرد، محاسبه می شود، پس از کسر هزینه های مترتب، درآمد خالص به دو قسمت بخش می گردد. یک قسمت سهم صاحب لنج بوده و یک قسمت نیز بین ناخدا و ملوانان تسهیم می شود. در این دریافت حق الزحمه، به ناخدا دو سهم و به هر ملوان یک سهم تعلق می گیرد.

### مقیاس ریالی حق الزحمه ملوان و ناخدا :

به طور متوسط درآمد حاصل شده برای هر ملوان، رقمی معادل با ۸۵ هزار تومان الی ۱۲۵ هزار تومان است. متغیرهای اثرگذار عبارتند از ظرفیت لنج و طول مدت سفر دریایی که بر کل درآمد لنج اثرگذار می باشند و چون دستمزد هر ملوان، به صورت مستقیم وابسته به درآمد کل لنج ( پس از کسر کسورات عوارض و سایر هزینه ها) بهره مند می شوند، بیشتر خواهد بود.

درآمد یک ملوان در هر ماه حداکثر ۱۲۵ هزار تومان خواهد بود و ناخدا، حداکثر تا ۲۵۰ هزار تومان، یعنی رقمی معادل ۲ برابر سهم هر ملوان، دستمزد خواهد داشت. در چنین شرایطی قابل درک است که مقوله ته لنجی و یا سردستی که در محدوده بندر لنگه به این عنوان نامیده می شود و تکیه به آن، چه اندازه برای ملوان، حائز توجه و اهمیت است.

## ۶-۲ نقش لنج‌های باری در حمل و جا به جایی غیر قانونی انسان ( قاچاق مسافر ).

### ۱-۶-۲ مقدمه و تشریح موضوع :

برای ناظران بیرونی، ترکیب وسیله حمل و نقل دریایی ( شناور ) و مسیر آبی ( دریا ) و گستردگی و پهنه محیط فعالیت برای این نوع از جا به جایی، همیشه برخوردار از یک ظاهر فریبنده است که طی آن، تصور می شود، راه آبی، مسیری برای انجام هر فعالیت وابسته به دریاست که می تواند از چرخه نظارتی منابع انسانی کنترل کننده و انتظامی به دور و تداعی کننده وقوع بزه و یا تداعی کننده شرایط و امکان وقوع بزه، به عنوان بستر فراهم آورنده باشد.

در هر حال، چنانچه یک این چنین تصویری، جامه ی تصدیق به خود گیرد، مسیر رسیدن این تصور به تصدیق، مسیری بسیار سخت و با ضریب احتمالی بسیار ضعیف، قابل رخداد است.

اما، قابل توجه است که این گونه از مناطق، به عنوان مناطق مستعد و بسترهای مناسب که می توانند زمینه را برای وقوع بزه فراهم آورند، باید مورد توجه کارشناسی مبانی کنترل کننده و منابع انتظامی قرار گیرند، چه آن که در غیر این صورت، و بالطبع، با فراهم شدن سایر شرایط همچون فقر، اشتغال با درآمد کم، بیکاری و از طرف دیگر، وجود افرادی که تمایل فردی ( خواه به اختیار و خواه به اجبار مثل گریز از مجازات، جذب به بازار اشتغال و کاریابی ) برای خروج از کشور دارند، انگیزه هایی برای بهره برداری از این مناطق مستعد، در شرایط عدم کنترل و غیر نظارت شدگی باشند.

جا به جایی غیرقانونی انسان، به عنوان یک عملکرد حمل و نقلی، پیش روی مسیرهای خشکی و دریایی قرار دارد. در حمل و نقل هوایی، رخداد چنین رفتاری، به شیوه عمل در مسیرهای خشکی و دریایی نبوده و آن، از الگوهای ویژه و خاص خود تبعیت می کند.

به نظر نمی رسد که مسیر دریایی، بیشترین سقف ارتباط با این مقوله را داشته باشد و راه های خشکی، بر پایه پاره ای از زمینه ها، به حد قابل توجهی، با این مقوله در ارتباط می باشند. اساساً تصور به این که، مسیرهای دریایی و وسایل حمل و نقل آبی، یک جنبه قوی در این رابطه می باشند، بازگشت به سطوح و پهنه فراگیری آب دریاها دارد که بیش از دو سوم سطح کره زمین را در پوشش خود دارند.

اما باید توجه داشت که شاخص های بسیاری، به عنوان یک مانع جدی برای تحقق امر قاچاق مسافر از طریق دریا وجود دارند که از طریق خشکی، این موانع وجود ندارند.



در بدو باید دانست که پهنه دریا، به وسعت دریایی که می بینیم، از امکانات مناسب برای تردد وسایل حمل و نقل دریایی و شناورها برخوردار نیست و شاید، آن بخش از بسترهای تردد مثل خورها و اسکله های طبیعی، که می تواند مورد بهره برداری قرار گیرد، به لحاظ وجود پاره ای از عوامل دیگر، به منظور حمل مسافر و قاچاق انسان، استفاده نشود و صرفاً محدود به حمل کالا گردد، به این ترتیب، در پهنه دریایی که می بینیم، زمینه حرکت و راهپویی شناورها، محدود و برخوردار از شرایط تحدید کننده خاص خود است.

- این پژوهش بر مبنای تحقیق از جامع آماری نمونه در مرزهای غرب کشور و خروجی راه دریایی در جنوب به گواه ۸۸٪ جامعه آماری نمونه اشعار می دارد که از لحاظ آماری / نفر (بدون در نظر گرفتن شاخص علت خروج) خروجی ها از کشور، از طریق خشکی ( غرب کشور) بیشتر از راه دریایی جنوب است.

- این پژوهش بر مبنای تحقیق از جامعه آماری نمونه در مرزهای شرقی کشور و خروجی راه دریایی، به گواه ۸۲/۸٪ جامعه آماری نمونه، از لحاظ آماری / نفر ( بدون در نظر گرفتن شاخص علت خروج) خروجی ها از طریق خشکی ( شرق کشور) بیشتر از مسیر دریایی است.

- این پژوهش، بر مبنای تحقیق از جامعه آماری نمونه در مرزهای آبی جنوب کشور ( مسیر خروجی راه دریایی)، به گواه ۹۲/۸٪ جامعه آماری نمونه، از لحاظ هدف گذاری در خروج، خروج برای جذب به بازار کار در امارات و سایر کشورهای عربی حوزه خلیج فارس ( کویت، قطر، بحرین) بیشترین علت خروج را تشکیل می دهد.

- خروج و ورود پیوسته برخی منابع انسانی، که به عنوان کارگران فصلی صورت می گیرد، از نظر ۹۸/۲٪ خروج غیرقانونی تلقی نمی شود، چه آن که در شمول افراد ممنوع الخروج، مجرمین و محکومان قرار نمی گیرند.

این خروج در بندر لنگه، بندر دیلم، هندیجان، اروند به کویت، گناوه، بندرعباس و بوشهر، رخداد می گردد. این کارگران ویزای کار ندارند اما دارای پاسپورت هستند.

منابع کنترلی و انتظامی با ماهیت موضوع آشنا می باشند.

بر پایه یافته های مطالعاتی - پژوهشی و مصاحبه با منابع انتظامی و کنترلی و لنج داران، تاکنون خروج این گروه از افراد، مشکل خاصی را از لحاظ وقوع بزه ( قاچاق کالا، قاچاق مواد مخدر، تجهیزات ماهواره، کالاهای ممنوع - شراب، پاسور، عکس و ....) در بر نداشته است.

از لحاظ کمی، تعداد این افراد اندک و از لحاظ عددی مقیاسی خرد و کوچک می‌باشند. برخی از آنان دارای کارت پيله وری بوده و برخی فاقد آن هستند اما، عرف اجتماعی، بر پایه شخصیت فردی آنان، پذیرای آنان می‌باشد و با کارفرمایان شغلی در کشورهای عربی، آشنایی دوستانه و گاه آشنایی فامیلی دارند.

ملاک و معیار، صداقت و درستی این افراد می‌باشد، میانگین سنی این گروه از کارگران فصلی بین مقدار کمینه و بیشینه ۴۸ سال می‌باشد و بین آنان افراد با حدود سنی ۳۲ - ۱۸ سال، به هیچ وجه به چشم نمی‌خورد. تماماً متاهل بوده و حدود ۱۷/۸٪ آنان از یک جامعه آماری نمونه ۶۸ نفره دارای دو همسر می‌باشند.

بین ۳ تا ۸ فرزند جمعیت فرزندان تحت تکفل آنان را شامل می‌شود. چرخه سنی آنان در ناحیه کمینه ۳۲ سال و در ناحیه بیشینه، به جز دو مورد استثناء که ۶۵ و ۶۶ ساله بودند، ۶۴ سال است. مد آماری (بیشترین فراوانی) متعلق به گروه سنی ۴۵ - ۴۰ سال می‌باشد.

به این ترتیب ملاحظه می‌شود که :

- محدودیت‌های خاصی پیش روی انتقال و جا به جایی انسان از طریق راه دریایی فراهم است.

- کیفیت و ماهیت موضوع قاچاق و جا به جایی انسان و کیفیت و علت جا به جایی و انتقال و این که چه اهدافی در پی این نقل و انتقال وجود دارد، برای گروه‌های انسانی در شمول این رخداد، متفاوت می‌باشد.

- خروج از کشور برای اشتغال از طریق مرزهای آبی جنوب کشور تحت سه قالب متحقق می‌شود؛ خروج با پاسپورت، خروج با پاسپورت و همراه داشتن ویزای کار، خروج گریزنده از نظارت قانون (بدون ویزای کار و پاسپورت).

**۲-۶-۲ ماهیت و موضوع در انواع جا به جایی و قاچاق انسان در جهان.**

گروه‌های جوینده کار، بیشترین و بالاترین ماهیت قاچاق در قاچاق انسان را تشکیل می‌دهد. در این خصوص، موضوعیت کار، حتی کارهای خلاف اخلاق انسانی را نیز می‌تواند شامل باشد.

در سطح جهان، قاچاق انسان، برای کار، بالاترین درصد را تشکیل می‌دهد که همین، منافع بی شماری را برای مجریان در بر دارد.

وجود اختلاف سطح بین گروه‌های شاغل و گروه‌های بیکار در بین جمعیت به سنت اشتغال رسیده و وجود اختلاف فراوان در سطوح دستمزدی افراد شاغل در یک جامعه، و در نقطه مقابل آن، وجود محیط دیگری که در آن، فرد بتواند شاغل شده و به تامین مالی خود بپردازد، عمده ترین زمینه‌های فرهنگی قاچاق انسان را تدارک می‌کنند.

قاچاق زنان و دختران، بخشی از گروه های جوینده کار را تشکیل می دهد که ولو آن که آگاهانه و یا ناآگاهانه نسبت به رخدادهای اخلاقی پیش روی باشد، در مجموع با ماهیت کاریابی، متحقق می شود. ماهیتی که عواقب پس از آن در کثیری موارد، گرایش به سمت مناسبات ضد اخلاق اجتماعی و فساد است.

در شرایط معاصر، گسترش دامنه ارتباطات برون مرزی، سبب افزایش آگاهی جماعات انسانی از شرایط جامعه خود شده است و وجود اختلاف بین سطوح اشتغال و در آمد که بین کشورها به وجود آمده است، سبب شده است تا جرم و بزه در خصوص انتقال انسان، که در سطح فراملی، به عنوان یک بزه سازمان یافته تلقی می شود، گسترش یابد.

قاچاق انسان، جزیی از بدنه اجتماعی و قابل طرح در سطوح ملی و فراملی است به همین دلیل، مطالعه از نگاه ملی، و یا صرفاً مطالعه از نگاه فراملی، پاسخگو به آن نیست بلکه به مجموعه نگاهی برخاسته از شرایط " ملی و فراملی " نیازمند است.

در جنوب کشور، کفه سنگین چنین موضوعی از لحاظ ماهیت، در مضمون، جا به جایی انسان برای " کار " معنی دار است. افراد نقل و انتقال شونده، افراد جویای کار هستند و چه به صورت قانونی و یا به صورت غیرقانونی از کشور خارج شوند، در بیشترین سقف آماری، با هدف اشتغال، اقدام به این کار دارند.

به استناد مطالعات آماری انجام شده این یافته ها قابل گزارش می باشد :

جامعه آماری: ۱۰۸ نفر

مکان ها: بندر لنگه، بوشهر، بندرعباس، آبادان، چابهار، بندر خمیر، گناوه، دیلم.

جامعه مصاحبه شوندهگان: ملوانان لنج، صاحبان لنج، اعضاء تعاونی لنج داران، کارمند گمرک، کارمند اداره بندر و کشتیرانی، صیاد، افراد عادی.

نتایج حاصل: پرسش اول: بررسی ماهیت و اهداف خروج از کشور.

- ماهیتاً چنین رخدادی در صدر قابل توجهی از مسائل مبتلا به، که به یک عارضه اجتماعی مبدل شده باشد، قرار ندارد. ۲۵٪ از جامعه آماری پرسش مطرح شده را به این صورت پاسخ می دهند: کارگر هستند و برای کسب روزی و برای کار می روند.

- ۴۰٪ جامعه آماری پرسش را به این صورت پاسخ می دهند:

رفت و آمد دارند، کارگر هستند، اینجا کار باشد اینجا هستند، آن طرف کار باشد، می روند آنجا، بعضی ها ویزای کار دارند، آن ها راحتتر می روند اما بعضی ها فقط پاسپورت دارند.

هر دو گروه آماری فوق الذکر، تردد افراد را قبول دارند و بر آن صحه می گذارند ضمن آن که تاکید می کنند که این افراد می توانند ویزای کار دریافت کنند اما دنبال آن نمی روند.

- ۲۰٪ از جامع آماری فوق الذکر، این استنباط را دارند که این دسته از افراد دارای وابستگی در هر دو سمت خلیج هستند. این جامعه آماری، رفت و شد آنان را، تردد از این خانه به آن خانه و بالعکس می داند.

- ۱۵٪ از جامعه آماری نمونه، این دسته از افراد را، افرادی می داند که اساساً در آن سوی آب کار می کنند و برای دیدن همسر و فرزندان، به این طرف خلیج ( سمت ایران ) می آیند.

این پژوهش با سه نفر از این گروه های کاری صحبت داشته است. مساله از آنان امری به طور کامل طبیعی بوده است، دو نفر از این سه نفر، پیشتر ویزای کار داشته اند اما به زمان انجام مصاحبه، فاقد ویزای کار بودند.

پرسش دوم: بررسی شرکت لنج ها در قاچاق انسان.

۹۲/۸٪ جامعه آماری، معتقد هستند، لنج ها، در حمل مسافر قاچاق در معرض خطرات بسیاری هستند. از نظر این گروه از جامعه آماری، ماهیت فعالیت لنج، تعریف شده است و در آمد صاحب لنج و کارکنان همه از طریق لنج، که به حمل بار بپردازد، تامین می شود، لذا، " لنج " خود را درگیر مساله ای نمی کند تا بر اثر آن، ماهیت اصلی فعالیت خود را در معرض خطر قرار دهد.

از نظر این گروه از جامعه آماری، صاحب لنج، سرنوشت لنج و شغل خود را، با سرنوشت قاچاق انسان گره نمی زند چون هم آبروی کاری خود را این طرف ( ایران) از دست می دهد و هم آن طرف ( امارات و ...).

همین جامعه آماری معتقد است که لنج، جایی برای پنهان شدن فرد ندارد و کارگران لنج، از سطح بار، برای استراحت استفاده می کنند لذا، پنهان شدن در لنج معنایی ندارد.

همین سقف از جامعه آماری مصاحبه شونده معتقد است که " ساعت"، " زمان " و " وقت " برای پیاده کردن مسافر قاچاق نقش حیاتی دارد و کنترل آن در اختیار لنج ها نمی باشد و به این ترتیب لنج نمی تواند، همراهی بجز ملوانان که دارای کارت ملوانی ( مجوز ملوانی ) و پاسپورت هستند، داشته باشد، چه در این صورت، به راحتی مورد تعقیب بازرسی در بنادر قرار می گیرد.

جامعه مصاحبه شونده تاکید جدی بر این نکته دارد که این اقدام ( اقدام به جا به جایی غیر قانونی انسان) کار لنگ‌ها نیست.

صاحبان لنگ‌ها، به این علت که لنگ، وابسته شغل و حرفه آنان محسوب می‌شود، و به عبارتی، محیط کار آنان است، حاضر نیستند تا دست به اقدامی زنند که باعث ایجاد عدم اطمینان به فعالیت آنان شود.

سوی قابل توجه در این نظر، تاکید بر ضرورت حفظ اعتماد و اطمینان به کار آنان، به خصوص در کشورهای عربی حوزه خلیج فارس مثل امارات و عمان و قطر و بحرین دارد.

جامعه آماری تاکید دارد که لنگ داران و صاحبان لنگ‌ها، به هیچ وجه حاضر نیستند تا به این مهم که بر پایه اعتماد ایجاد شده است، آسیب وارد سازند.

جامعه آماری نمونه به میزان ۹۲/۸٪ فراوانی، بازرسی در دقت و دبی و بازرسی را بسیار قوی می‌داند. مطالعه میدانی در بنادر امارات به اضافه نکات حاصل از مصاحبه‌ها، تاکید دارد که وجود چشم الکترونیک و کنترل الکترونیک بنادر و محل‌های توقف لنگ‌ها و یا محورهای تخلیه، ضرائب بازرسی دقیق را افزایش داده و دقت در بازرسی را توسعه می‌دهد و همین خود، ضمن آن که یک مانع فیزیک محسوب می‌شود، به عنوان یک مانع روانی نیز، قابل توجه می‌باشد.

تاکید بازرسی در امارات، قطر، بحرین و عمان، دقت بیش از حد و همه جانبه و با استفاده از ابزارهای الکترونیک، با هدف کنترل و نظارت بر مواد مخدر و پیشگیری قوی در ورود آن به کشور و پس از آن، جلوگیری از ورود مسافر قاچاق قرار دارد و لذا، لنگ‌ها، با اهمال در این موضوع، برای همیشه، خود را در معرض شدیدترین رسیدگی‌ها قرار می‌دهند که چون، قرار گرفتن در لیست سیاه را در پی دارد، هیچگاه به این کار، مبادرت نمی‌کنند.

علاوه بر آن، کنترل لنگ‌ها، در بنادر صورت می‌گیرد و ماهیتاً در حیطه هیچ گونه رفتار و فرصتی قرار ندارند تا که مسافر قاچاق با خود حمل کنند.

محل سوار و پیاده شدن مسافر قاچاق نیز، فضای حضوری خاص خود را طلب می‌کند که عملاً لنگ‌ها، به جز در موارد خاصی، که شکل‌گیری آن نیز با ضریب بسیار ضعیفی فراهم است، در آن فضا نمی‌توانند قرار گیرند.

نکته قابل توجه دیگر در این خصوص، بحث صرفه اقتصادی اقدام به چنین کاری است. این نکته سبب می‌شود تا عملاً، جا به جایی یک نفر یا حداکثر دو نفر، مقرون به صرفه اقتصادی نباشد، صرفه این عمل حداقل، می‌تواند در جا به جایی هشت یا ده نفر، پدیدار گردد که در قرار گرفتن در یک معادله ساده نفع و فایده، مقرون به سختی کار پیش روی، باشد.

ملاحظه می‌شود که به این مساله، نمی‌باید متکی به یک تصور ذهنی بود. واقعیت برخاسته از مشاهدات عینی و واقعی، نکات دیگری را پیش روی قرار می‌دهد نکاتی که در رابطه با، فضای خاص این اقدام، ماهیت کار لنج، مکان سوار و پیاده شدن مسافر، علل اصلی جا به جایی مسافر قاچاق و به عبارتی ماهیت این سفر، قرار دارد.

عمده مسافر قاچاق به استناد ۹۲/۸٪ گزارش برخاسته از اظهارات جامعه آماری نمونه و مطالعات میدانی، حول کارگران فصلی جویای کار می‌گردد.

این پژوهش، در مطالعات میدانی خود با گروهی از این مسافران، در ارتباط قرار گرفت، هر چند که آنان، به مخاطب خود می‌گفتند که به دنبال مجوزهای قانونی، برای اخذ ویزای کار در قطر و امارات و عمان و کویت<sup>۱</sup> و بحرین هستند، اما، خروج خود را، تماماً، به وسیله قایق‌های موتوری خاص حمل مسافر می‌دانستند که به طور عمده از محور بندرعباس - قشم، متحقق می‌شد.

در این زمینه، مطالعات تحقیقی و عمق شناسانه این پژوهش، گواهی و تایید می‌دارد که همیشه باید یک ضریب و حد قابل پذیرش را در مبادلات غیررسمی برای جا به جایی کالا و انسان باید در نظر گرفت. حدی که باید پذیرفتنی باشد و به عبارتی، با قبول یک پذیرش طبیعی، که از ماهیت طبیعی اشیاء طبیعت و رفتارهای انسانی برخاسته است، می‌باید سعی کرد تا با تقویت شرایط حفظ‌کنندگی افراد، مانعی برای رشد این ضریب طبیعی، که آن را از هنجار به ناهنجاری برساند، شد.

در تشریح نکته فوق بر اساس شرح روابط علت و معلولی، می‌توان این گونه استدلال کرد که؛ ماهیت مهاجرت و جا به جایی غیرقانونی افراد، چنانچه برای اشتغال (به عنوان مثال) باشد مشخص است که انگیزه اشتغال، به دلیل بیکاری، ترغیب‌کننده برای خروج است و وجود بازار کار در مقصد مورد نظر، جاذب و تقویت‌کننده این انگیزه است، در این وضعیت، به راحتی قابل قبول است که کشور مقصد، خودش با پدیده مهاجرت رو به رو نیست، بلکه به عکس با پدیده جذب‌کنندگی مواجه است، حال چنانچه، کشور مبدا زمینه‌های شغلی فراوانی را در اختیار داشته باشد، نه فقط با عنصر "دفع" مواجه نمی‌گردد بلکه، عملاً به بازاری برای "جذب" تبدیل می‌شود.

در اینجا به "بیکاری" اشاره شد، متغیرهای دیگری نیز می‌توانند دخیل در این موضوع باشند متغیرهایی همچون رفاه بیشتر، ادامه تحصیلات، ارائه تخصص و .....

۱- تعداد این کارگران برای کار در کویت هم اینک با ضریب درصدی بسیار ضعیفی رو به رو می‌باشد و بیشتر متوجه به امارات است.

این پژوهش در مطالعات میدانی خود در کارگاه های لنج سازی بندر خمیر و بندر لنگه، حضور آحادی کارگران پاکستانی و افغانستانی را مشاهده کرد، مهاجرت آنان برای کار به این مراکز، به این دلیل بوده است که آن را بازار مناسب کار در خور مهارت خود تلقی کرده اند. آنان از کار خود راضی بودند و گلایه های آنان مربوط به موارد دیگری بود که عملاً تاثیری بر تمایلات کار آنان در ایران نداشت. آنان، در گرمای شدید مرداد و شهریور ماه<sup>۱</sup> به سختی مشغول به کار بودند که نشان دهنده انگیزه بالای آنان برای کار بود.

حد طبیعی مورد تصور برای گردش کالا و انسان خارج از نظارت قانون، مبتنی بر اصول مطالعات جامعه شناسانه، حقوق انسانی و ارگونومی محیط کار و اصول طبیعی خصوصیات روانی - اجتماعی انسان ها استوار است و نفس قانون نیز، چنانچه بخواهد مبتنی بر نفس طبیعت اشیاء و انسان ها باشد، باید، ضریبی از این گردش را، قبول و پذیرش کند، چیزی که امروزه شاهد آن در تمامی کشورها هستیم.

اروپا و آمریکا، همیشه شاهد حضور بسیاری افراد و اشیاء است که از طریق خارج از نظارت قانون، به سرزمین وارد شده اند. اشیاء برای فروش و افراد برای کار.

تعامل تعریف شده ای که در آلمان در برابر کارگران ترک وجود دارد، تعامل فرانسه در برابر کارگران عرب مهاجر از الجزایر، جزیره کرت و یونان با کارگران مهاجر قبرسی و ترک، اسپانیا با کارگران مهاجر عرب افریقایی - آسیایی، آمریکا با کارگران مهاجر چینی، مصادیقی از این مورد است.

نتیجه آن که: لنج های سنتی باری، ماهیتاً نمی توانند در قاچاق انسان نقش داشته باشند. این پژوهش، طبق مصاحبه های انجام شده که جامعه آماری نمونه آن، به طور صد در صد، در ارتباط با شاخص های مرتبط با موضوع مورد تحقیق قرار داشته اند، و نتایج تحلیل واریانس بین افراد دارای سطوح ارتباطی بالا با فعالیت لنج ها و مسافران در مجموعه کارگران فصلی جویای کار در امارات و قطر که فاقد ویزای کار بوده اند، در عامل خروج غیرقانونی، با سطح اطمینان ۹۵٪ گواهی می دارد که ۹۲/۸٪ جامعه آماری مورد نظر، مهمترین و اصلی ترین هدف هر لنج را دستیابی به بار و کالای تجاری دانسته و قاچاق انسان را در حوزه کاری خود ندانسته و نمی دانند.

از سوی دیگر، افراد عضو جامعه آماری مورد نظر که در فضای تجربه ی چنین اقدامی (جا به جایی غیر قانونی انسان) قرار داشته اند، عواقب بعدی آن را در شرایط کشف، مایه "آبروریزی" دانسته اند.

۱- این بازدیدها در سال ۸۲ و ۸۳ صورت گرفته است و در هر دو زمان در فاصله همین ماه ها بوده است.

جامعه آماری مورد نظر، بر سخت‌گیری فزاینده و فزون از حد و بسیار دقیق امارات نسبت به ممانعت از ورود مواد مخدر و قاچاق انسان یاد می‌کنند. بنابراین، عوامل محوری به شرح ذیل، مانعی جدی پیش روی حمل غیرقانونی انسان به توسط لنج‌های باری ثبت شده و تعریف شده در فضای کار حمل و نقل تجاری است.

- سخت‌گیری‌های رائج و کنترل‌های قوی در امارات و سایر بنادر.
- تعریف شدگی فعالیت لنج‌های باری ثبت شده که صرفاً در عملیات تجاری خلاصه می‌گردد.
- ایجاد سابقه بد که صاحبان لنج‌ها، به شدت از آن گریزان هستند.
- وجود بازرسی دقیق که به عنوان یک عامل محوری، مانعی جدی به شمار می‌رود.
- ساختار فیزیکی و ارگونومی لنج‌ها که ظرفیت و فضای لازم برای انجام چنین اقدامی را ندارند.



## ۷-۲ نقش عناصر احتمالی سازماندهی به اینگونه حمل و نقل (خارج از ناخدایان و صاحبان لنگ‌ها) در این تجارت

### چیست؟

**مقدمه:** چون دامنه این پژوهش محدود به بررسی پیرامون فعالیت لنگ‌های سنتی باری می‌باشد لذا، بررسی نقش عناصر احتمالی سازماندهی، صرفاً در حدود میدان و موضوع مورد مطالعه، تحقیق و پژوهش شده است و لذا این مطالعه، مصادیق در ارتباط با دیگر فضاها را، در تأکید بررسی خود قرار نداده است.

۱-۷-۲ یافته‌های مطالعاتی: مبتنی بر انجام تحقیقات میدانی و مطالعات اسنادی، سه گزاره، به وجه طبیعی و محسوس قابل تأیید و پذیرش می‌باشد.

**گزاره اول:** شاخص‌های محیطی ( مکانی، جغرافیایی) و اجتماعی (قوم، موقعیت و ویژگی‌های زیستی - جمعیتی، اشتغال و بیکاری، الگوهای کسب درآمد و الگوهای انجام هزینه) و فرهنگی (ارتباطات و مبادلات فرهنگی، هم‌سنخی و وجود مشترکات فرهنگی) دو عامل از چهار عامل جرم‌زا، منظور شده‌اند<sup>۱</sup>. لذا، قابل استنباط است که عناصر محیطی و اجتماعی و فرهنگی، امکانات مستعدی برای بهره‌برداری می‌باشند که بر پایه آن‌ها می‌توان به انجام فعالیت اقتصادی - اجتماعی، اقدام کرد و طبیعی است که این بهره‌برداری می‌تواند " منطبق با قانون"، " در پناه قانون" و یا " گریزنده از نظارت قانون" باشد.

به عبارتی وجود شاخص‌های محیطی، اجتماعی، فرهنگی، زمینه و امکان بالقوه‌ای برای بهره‌برداری هستند که این بهره‌برداران می‌توانند، منابع انسانی و عوامل فردی و یا جمعی خارج از محیط جغرافیایی زیستی و یا محیط‌های شغلی وابسته به محیط جغرافیایی باشند.

۱- عوامل جرم‌زا، مشتمل بر (۱) عوامل فردی یا بیولوژیک (۲) عوامل روانی (۳) عوامل محیطی یا طبیعی (۴) عوامل اجتماعی (و فرهنگی) مورد تأیید نظریه پردازان جرم‌شناسی قرار دارند. دکتر مهدی کی‌نیا.  
در صفحات ۶۱ الی ۶۹ به شرح مقدماتی و در صفحات مربوط به جرم‌شناسی از جلد اول و جلد دوم، که به تحلیل " جامعه‌شناسی جنایی" می‌پردازد، به آن پرداخته است.  
۲- در فصول گذشته به این نکات پرداخته شده است، از این جهت، در اینجا به همین مختصر اکتفا می‌شود.

منظور از نهایی از گزاره اول این است که: وجود عناصر سازمانده به حمل و نقل گریزنده از نظارت قانون، که نه فقط خارج از ناخدایان و صاحبان لنج‌ها باشد، بلکه حتی خارج از شخصیت‌های حقیقی و حقوقی بومی - محلی باشد قابل تأیید است.

**گزاره دوم:** از چندین عامل برشمرده شده برای تشریح اهمیت خلیج فارس، چندین عامل به مقوله تجارت (مثل موقعیت جغرافیایی مناسب برای انجام فعالیت‌های تجاری، بازار مصرف که علاوه بر کشورهای منطقه، سایر کشورها همچون کشورهای مستقل فدراتیو روسیه و افغانستان - از طریق کالای ترانزیت - را شامل می‌شود و نقش کشتیرانی و حمل و نقل و ترابری دریایی) بازگشت می‌یابد<sup>۱</sup> که این‌ها خود عاملی برای ترغیب و شکل‌گیری و حضور کانون‌های تجاری (علاوه و در کنار حضور کانون‌های نظامی و سیاسی و فرهنگی، خاصه در زمینه فعالیت خبرگزاری‌ها، رسانه‌های تصویری و ماهواره‌های خبری و علمی و رادیو - تلویزیونی) می‌باشد.

ماهیت حضور کانون‌های تجاری، وابسته به امکانات بالقوه و بالفعل مناطق است و امروزه امکانات موجود در بنادر و جزایر خلیج فارس (نواحی شمالی و یا جنوبی)، زمینه فوق‌العاده مستعدی برای توسعه فعالیت‌های تجاری از طریق حضور فعال کانون‌های تجاری است.

سرمایه‌گذاران تجاری نیز، پس از انجام سرمایه‌گذاری‌های پایه اولیه، در پی انجام فعالیت‌های گسترده تجاری هستند و لذا، در طرح اولین اقدامات خود، در پی ایجاد، گسترش و توسعه "سیستم ارتباطی" می‌افتند. پس از آن به دنبال "بازارهای هدف" راهی می‌شوند. بازارهایی که برای فعالیت تجاری آنان، به عنوان "بازار مصرف" مطرح می‌باشند.

کانون‌های بهره‌بردار، حول امکانات موجود خلیج فارس و دریای عمان مجتمع شده‌اند. آنان خلیج فارس را کانونی همگرا، مناسب، فزاینده و مستعد برای کانون تجارت و بازرگانی خود می‌دانند. کانونی که اولین استعداد بالقوه آن، مرکزیت برای تهیه و پخش کالا و تأمین نیازهای مصرفی ساکنان کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس و ساکنان جنوب غرب آسیا می‌باشد.

۱- سایر عوامل که به موقعیت جغرافیایی و استراتژیک، ذخایر نفت و گاز، منابع آبزیان، پیوستگی با اقیانوس هند و از طریق خلیج عدن به دریای سرخ و به این ترتیب ایجاد ارتباط بین کشورهای آسیایی، با کشورهای افریقایی و حاصل آن ارتباط با دریای مدیترانه، موقعیت فرهنگی - اجتماعی که در گسترش و توسعه پیمان‌های مشترک منطقه ای بین کشورها و یا ایجاد پیمان‌ها و اتحادیه‌های نوین موثر است، بستگی دارد.

شدت این وضعیت در دو دهه ی اخیر ( ۲۰۰۰-۱۹۸۰)، این منطقه را، ضمن حفظ ارزش ژئوپولیتیک(نگرش سیاسی بر پایه جغرافیا)، از نگاه ارزشی ژئواکونومیک (نگرش اقتصادی برپایه اقتصاد) نیز مورد توجه و ارج گذاری (حتی متقدم تر از ژئوپولیتیک) قرار داده است.

بالطبع، وجود نقشی این چنین با اهمیت، منتهی به شکل گیری یک هویت منطقه ای - منطقه گرایی - در امر تجارت شده است که ضرورت منطبق شدن با جریان و روند چرخه طبیعی تجارت و اقتصاد تجاری را برای کشورهای منطقه خلیج فارس در تاکید قرار می دهد. حال چنانچه کشوری در این منطقه گرایی، مشارکت و حضوری فعال نداشته باشد، کانون های بهره برداری کننده راساً، در صدد بهره برداری از این امکانات افتاده و به طروق و رویه های شبه قانونی و یا غیرقانونی، به انجام تجارت بر اساس هویت شکل گرفته منطقه ای - منطقه گرایی - مبادرت می کنند.<sup>۱</sup>

همچنین است که، هر نوع عدم تعادل در سیاستگذاری های ملی در سرزمین کشورهای همسایه خلیج فارس و یا هر نوع اختلال اقتصادی در این کشورها، می تواند کانون های بهره برداری کننده را به سمت اتخاذ روش های مغایر با قانون و گریزنده از نظارت قانون در انجام فعل تجاری، بکشاند.

**گزاره سوم:** یکی از ویژگی های اجتماعی و اقتصادی منطقه خلیج فارس خاصه در کرانه جنوبی وجود زمینه های مستعد برای سرمایه گذاری و حضور منابع کار خارجی است که به دلیل حجم بالای فعالیت های اقتصادی و اجتماعی و کشش سرمایه و منابع کارآفرین و سرعت گردش پول، پرجاذبه برای حضور بسیاری از منابع سرمایه و کار از کشورهای خارجی، من جمله ایران شده است.<sup>۲</sup> یکی از حساسیت های سرمایه، گریز از محدوده های آسیب زا و جذب

۱- سیاست تجاری - بازرگانی ایران، حضوری فعال و کارآمد را در منطقه گرایی نشان نمی دهد، دو گانگی در سیاست اقتصادی کشور که با کفه های مشخصی در اتکاء به واردات و یا تکیه به صادرات و یا اتکاء به صادرات مجدد (Re Export) مواجه نیست از جمله ی عوامل مانع در این منطقه گرایی است. از سوی دیگر باید از حضور سازمان ها، نهادها و ارگان هایی یاد کرد که خارج از شمول سیاست های دولت، به امر واردات مبادرت دارند.

۲- قربات های فامیلی، قومی و فرهنگی، برخورداری از امنیت سرمایه گذاری، وجود جاذبه های متنوع تجاری، وجود جاذبه های خاص تفریحی و امکانات متعدد هزینه پول برای صرف اوقات فراغت و همچنین امکانات انتقال سرمایه از امارات به اروپا و امریکا و خروج در آمد حاصل از سرمایه گذاری و وجود زمینه تجاری مطمئن بین امارات متحده عربی و ایران، امکانات بالفعل جذب منابع سرمایه و منابع سرمایه گذار برای ایرانیان در امارات بوده اند. علاوه بر آن، باید به قربات های تاریخی فامیلی - ارتباطی، مشارکت های سرمایه گذاری بین سرمایه داران ایرانی و اماراتی و تعلقات مذهبی و دینی نیز، اشاره کرد.

به محدوده های مطمئن است<sup>۱</sup>، نکته ای که، از جمله ی عوامل خروج سرمایه از کشور ایران و جذب در امارات شده است.<sup>۲</sup>

تمرکز سرمایه های نقدی از سوئی و از سوی دیگر، رونق بالای فعالیت های تجاری که در ذات عملکردی اقتصاد امارات و سایر کشورهای عربی منطقه و شیخ نشین ها مطرح است، همچنین وجود این تمایل سرمایه گذاران ایرانی به انجام سرمایه گذاری در بخش تجارت، به جای سرمایه گذاری در بخش تولید و مزید بر موارد فوق، وجود بازار مصرفی کلان در ایران، همگی، بابت آن شده اند تا سرزمین امارات متحده عربی، منطقه ای مناسب، مطمئن و مستعد، برای سرمایه گذار ایرانی تلقی گردد. از جانبی دیگر، صاحبان سرمایه های نقدی، به لحاظ وجود عوامل و عناصر رابط تجاری در ایران که می توانند به عنوان عناصر امن در سرزمین اصلی تلقی گردند، منتهی به تجمیع عناصر مالی و انسانی و شکل گیری " قانون های پولی - تجاری و مبادلاتی " در دو سوی سرزمین اصلی ( ایران ) و امارات شده است که در نهایت منجر به تبیین " نظام فاعلان معنوی و مادی " در امر تجارت شده است.

لذا، بر اساس این عناصر موثر، که در نمایه ذیل مذکور شده اند، می توان به انگیزه ها و علل اصلی شکل گیری " قانون های حامی " در امر تجارت " منطبق بر قانون "، " در پناه قانون " و یا " گریزنده از نظارت قانون " صحه و تایید گذاشت.

عناصر موثر در تبیین قانون های حامی تجاری، برای شکل گیری رویه های انجام تجارت غیررسمی " در پناه قانون " و یا انجام تجارت در شکل گریزنده از نظارت قانون ( قاچاق ) :

- وجود این روحیه و تمایل سرمایه های ایرانی ( و سرمایه گذار ایرانی ) در گرایش شدید به امر تجارت، به جای هدایت شدگی به سمت تولید.

- وجود بازار مصرف کلان در سرزمین اصلی ( ایران ).

- وجود انحصار شدید اقتصاد دولتی، اثر رانت و اثر فعالیت های تجاری نهادهای خاص و موسسات بر تجارت و تولید در ایران.

۱- اقتصاددانان برخی از علل جذب سرمایه ایران به امارات را ناشی از ضرائب بالای دافعه های سرمایه در ایران می دانند که به ویژه به هنگام شدت رویه های قضایی نسبت به پرس و جوی از ثروت و مال، به آن دامن زده شده است.

۲- نرخ سود، بهره وری بالای سرمایه، سرعت گردش پول، امکان تبدیل سرمایه نقدی به سرمایه غیرمنقول و تولیدی و بورس کالا از جمله ی دیگر عوامل است.

- تفاوت در نرخ کالاهای وارداتی و کیفیت، که سبب ترجیح آنها از سوی بازار و خریداران ایرانی می‌گردد.
- وجود تعرفه‌های غیرکارشناسی و نامنطبق با واقعیات اقتصاد تجاری منطقه ای که در ایران جاری است.
- خلاء یک وحدت رویه نسبت به ماهیت و نگرش قانون به مقوله تجارت با آنچه که به صورت واقعی و متبادر از نیازهای مدرن و در جریان فعالیت‌های جاری منطقه ای وجود دارد.
- عدم توازن و تعادل در شرایط بازار، که ناشی از آن، تقاضای بازار بیش از عرضه کالا به آن است.
- مشکلات بانکی و وجود مقررات چند گانه بین سیستم گمرکی، سیستم مالیاتی، سیستم مناطق آزاد تجاری - صنعتی، مقررات قانونی و قابلیت اتکاء فعالیت‌های مربوط به تجارت غیررسمی که در پناه قانون انجام می‌شود، همچنین غیرواقعی بودن قیمت کالاهای تولید داخل و وجود یارانه‌ها.
- وجود بازرگان و تجار ایرانی در دبی به اضافه حضور صاحبان ایرانی کشتی و لنج‌های سنتی ثبت شده در امارات.
- وجود ذات عملکردی در سیستم اقتصادی امارات متحده عربی که با غالب بودن شدید گرایش تجاری توأمان است.

## ۲-۷-۲ الگوی فعالیت و زمینه سازمان یابی عناصر خارج از ناخدایان و صاحبان لنج‌ها

الگوی فعالیت، با توجه به اهمیت راه دریایی و مکانیزم حمل به اضافه وجود راه کارهای گریز از نظارت قانون و امکانات بالقوه، همچنین وجود "عوامل ابزاری" می‌تواند، زمینه ساز شکل‌گیری عناصر خارج از ناخدایان و صاحبان لنج‌ها باشد. در ذیل به تشریح آن‌ها پرداخته می‌شود.

### گزاره اول: اهمیت راه دریایی

مطابق جدول شماره ۳۰ که نمایه ای از اهمیت راه دریایی در حمل و نقل کالا و بار را منعکس می‌کند، مشخص می‌شود که گستره الگوی فعالیت در این زمینه، تا چه اندازه دارای پهنا و عرض و فراگیری و فراخوری است که همین ویژگی می‌تواند، ابعاد تاکید در تمرکز بر این نحوه از فعالیت را، شدت بخشد.

جدول شماره ۳۰ الگوی فعالیت در خصوص اهمیت راه دریایی بر پایه حمل به وسیله شناورها در دو شاخص وزنی و ارزشی برای سال ۱۳۸۲<sup>۱</sup>

شاخص ارزشی		شاخص وزنی		
ارزش کل واردات به میلیون دلار ۲۶۵۹۷/۷		وزن کل واردات به هزار تن ۳۰۱۰۵/۸		
درصد ارزشی	ارزش کالا حمل شده/میلیون دلار	درصد وزنی	وزن حمل شده /هزار تن	وسیله حمل
۷۲/۹۷	۱۹۴۰۷	۹۳/۱۶	۲۸۰۴۷	کشتی
۰/۹۶	۲۵۵	۲/۶	۷۹۰	قطار
۱۶/۵۹	۴۴۱۲	۴/۰۵	۱۲۲۲	کامیون
۹/۴۷	۲۵۱۹	۰/۱۴	۴۴	هواپیما
۰/۰۰۳	۰/۸	۰/۰۰۰۰۱۳	۰/۰۰۴	پستی
۰/۰۱۵	۴	۰/۰۰۹۹	۳	با چند وسیله /ترکیبی
۱۰۰	۲۶۵۹۷/۷	۱۰۰	۳۰۱۰۵/۸	جمع

<sup>۱</sup> - مستخرج از آمارنامه گمرک جمهوری اسلامی ایران - ۱۳۸۲ - مجلد واردات

برپایه جدول شماره ۳۰، قابل استنباط است که حول محور حمل و نقل دریایی، می‌توان، سامانه‌های بسیاری تدارک و تجهیز کردند که از طریق حمل و نقل دریایی، تحصیل درآمد نمایند. سامانه‌هایی که فعالیت آنان می‌تواند رسمی و در قالب " نظارت قانون " و یا به صورت غیررسمی و " در پناه قانون " و یا " گریزنده از نظارت قانون " متحقق شود.

### گزاره دوم: مکانیزم حمل

وجود وسعتی بسیار در خور توجه از طول کرانه‌های ساحلی که در یک ارتباط همگن، قابل دسترسی و قابل بهره‌برداری هستند می‌تواند به حمل و نقل دریایی، مکانیزم خاصی را در " نوع و کیفیت بهره‌برداری " ارائه نماید. وجود کیفیت و نوع بهره‌برداری، همیشه قرین و نزدیک با کیفیت و نوع مورد انتظار عرف و قانون و شرع می‌تواند که نباشد و موارد تخلف، جاری بر کیفیت و نوع بهره‌برداری گردد.

حاصل از این وضعیت آن است که وجود تنوع و کیفیت بهره‌برداری از کرانه‌های ساحلی می‌تواند شامل موارد صلاح و درستی و یا تخلف و بزه باشد، که بابتی برای سازمان یافتن مکانیزم‌های حمل شود و به تبع آن، گروه‌ها و افراد درصد آن برآیند تا مکانیزم‌های حمل را، منطبق با انتظارات خود هدایت و مدیریت کنند.

به واقع، وجود امکانات ساحلی که سازنده جغرافیای بزه هستند در کنار " مکان "های ارتباطی با " جغرافیای سکونت "، که می‌تواند کالا و بار را به خشکی منتقل نماید، " مکانیزم حمل " را تدارک نموده که افراد و گروه‌ها بر پایه آن، می‌توانند حامی و مدیر و هدایت‌کننده حمل و نقل دریایی، به همان سان که حمل قانونی کالا را مدیریت می‌کنند، حمل غیرقانونی و گریزنده از نظارت قانون را نیز مدیریت کنند.

مکانیزم حمل، برآمده از مقرون به صرفه‌گی حمل دریایی، وجود زمینه‌های مستعد برای دسترسی به کالا و دیگر مزیت‌های وابسته به راه‌های آبی است که به عنوان یک امکان بالقوه و در شرایط آسیب‌پذیر بودن شاخص‌های اقتصادی جامعه، می‌تواند مورد بهره‌برداری مسیرهای گریزنده از نظارت قانون قرار گیرد.

### گزاره سوم: راه‌های گریز از نظارت قانون

راه‌ها، امکانات و توسل به شیوه‌های قانونی، که به دلیل غیرکارشناسی حقوقی، خود موجبی برای گریز از نظارت قانون هستند، زمینه مناسبی برای بهره‌برداری افراد و یا گروه‌ها می‌شوند تا در پناه آن، مبادرت به تجارت غیر رسمی کالا نمایند. در چنین شرایطی، گاه فرد تجارت‌کننده که با دیوار قانون رو به رو می‌شود. با راهنمایی مجریان قانون، راه‌نق‌ب به آن دیوار را یافته و از سد دیوار عبور می‌کند.

ضعف و نقص و یا عدم اعمال روش‌های جاری نمودن عدالت کیفری، خود موجب و انگیزه‌ای است که موجب گریز از نظارت قانون و یا به عبارتی زدن نقب به دیوار و سد قانون شود.

تغییر در سطوح ارزشی کالا<sup>۱</sup>، تغییر اظهارنامه از سطح کالای گران قیمت و ممنوع ورود به کالای کم ارزش در اظهارنامه‌های گمرکی، کم‌اظهاری وزن و عدم نظارت دقیق از سوی مأموران ارزیاب، معرفی نگله‌ای بار، استفاده از پوشش ترانزیت و بهره‌گیری از زمینه‌های قابل بهره‌برداری مناطق آزاد تجاری - صنعتی، زمینه‌هایی برای افزایش توان هدایت‌شدگی تجارت‌گريزنده از نظارت قانون و یا انجام تجارت غیررسمی، در پناه و هاله مستعدت قانون است.

بنا به اظهار نظر کارشناسان گمرک جمهوری اسلامی ایران که از طریق مصاحبه تحصیل شده است، علل چندی (من جمله کیفیت و ماهیت تعرفه‌ها) سبب شده‌اند تا رویه تنفیذ خلاف در اسناد بار و اظهار کمتر ارزش کالا در اظهارنامه‌های گمرکی به رویه‌ای بسیار عادی تبدیل شده، مقررات گمرکی را به چالش بکشاند<sup>۲</sup>. کارشناسان گمرک معتقد هستند که برخی از اسناد، از کشور مبداء که در آنجا کالا صادر شده است، دارای اظهار خلاف در بیان ارزش هستند<sup>۳</sup>. وجود استعداد و زمینه‌ای این چنین می‌تواند، انگیزه‌ای برای هدایت‌شدگی تجارت غیررسمی (در پناه و هاله قانون و یا گریزنده از نظارت قانون) گردد و افراد و گروه‌ها، از طریق آن اقدام به انجام تجارت غیررسمی کنند.

#### گزاره چهارم: امکانات بالقوه

به این ترتیب مجموعه‌ای از "جغرافیای محیطی"، "مکان"، "اشارات و مواد قانون"، "استعداد راه‌های دریایی و مکانیزم حمل" و به طور کلی اجتماع عواملی که زاینده محیط مساعد برای وقوع و شکل‌گیری یک فعل، بدون توجه به حسن یا قبح (خوبی یا بدی) باشند، همه امکانات بالقوه‌ای هستند که بر اساس قابلیت بهره‌برداری، می‌توانند مورد بهره‌گیری بهره‌برداران واقع شوند. این بهره‌برداران می‌توانند در چارچوب یک رفتار رسمی عمل و رفتاری منطبق بر قانون انجام دهند و یا در چارچوب یک رفتار غیررسمی، منوط به سازگار شدن و یا سازگار نمودن سایر زمینه‌ها و دیگر عناصر و عوامل ناظر، بهره‌برداری خود را نامنطبق بر قانون ساری و جاری نمایند.

۱- نمونه آن ماده ۲، قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا است که در تاریخ ۷۴/۲/۱۲ به تصویب مجمع تشخیص مصلحت نظام رسیده است. همان گونه که پیشتر توضیح داده شد وجود دو سطح بهای کالای قاچاق، بابتی برای خروج از سطح ب و ورود به سطح الف می‌شود که این تفکیک سطح در وهله اول نامنطبق بر اعمال عدالت جزایی و در وهله ثانی موجبی برای فرار قانونی از جزای تعیینی در سطح ب قانون است.

۲- اولین اثر این رخداد، در تاکید قرار گرفتن ضرورت بازنگری در تعرفه‌ها و تعیین ارزش پایه برای کالاهای وارداتی است. در زمان تهیه گزارش، کارشناسی گمرک اظهار داشت که برای پارچه و منسوجات اقداماتی برای تعیین قیمت پایه صورت گرفته است.

در این خصوص به نظر می‌رسد که نسبت حجم و وزن کالا، موجبی برای تقدم تعیین این ارزش و قیمت پایه باشد لذا به پیش بینی این پژوهش، مورد پس از پارچه و منسوجات باید شامل چینی آلات، کفش و لوازم خانگی سبک ساخت کشور چین گردد.

۳- مبداء صادراتی مورد نظر امارات متحده عربی و سایر کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس بوده است.



بالتبع امکانات بالقوه، هیچ گاه به عنوان تنها دلیل، در بهره برداری مجرمانه و متخلفانه مطرح نبوده و نیستند و باید عناصر دیگری در جوف و کنار آن، موجب تقویت این نوع از بهره برداری گردند، عناصری که از آن ها می توان به عنوان تجلی گاه ها و انگیزه آفرینی ها یاد کرد.

این عناصر و عوامل تجلی گاه و انگیزه آفرین و عوامل مساعد را مجموعه ای از نوع سیاستگذاری های اقتصادی، سیستم اقتصادی، وجود رانت های خاص (صدور مجوز برای ورود کالا - واگذاری اطلاعات خاص، تخصیص اعتبار) کیفیت نگرش منطقه ای، نگرش به مجموعه فعالیت های تجاری، کیفیت و ارزش و قیمت کالای داخلی در مقام مقایسه با مشابه وارداتی و شرایط تعرفه ها تشکیل می دهد و در نهایت، وجود عوامل ابزاری، که محوری برای " جسمانیت دادن " به این " روح عمل " است، مطرح می گردد.

مدیریت یک این چنین رفتارمندی، ضرورت وجود هدایت کنندگانی را خارج از عناصر ابزاری، تصریح می کند و دقیقاً می تواند عناصر دیگری را در شمول خود قرار دهد.

### گزاره پنجم: وجود عوامل ابزاری

عوامل ابزاری، به طور معمول، مورد بهره برداری عناصر و عوامل بیرونی قرار می گیرند، مبنای نظری اثر عوامل دو گانه و متضادی چون ثروت و فقر، استکثار<sup>۱</sup> و استضعاف<sup>۲</sup>، نهفته در این رابطه است.

پرسش مطرح شده آن است که آیا اقتران<sup>۳</sup> چندین عامل مولد جرم، تشخیص علت رخداد بزه را، تسهیل می کند؟ به این پرسش، قاطبه جرم شناسان جواب مثبت داده اند و آمارها، مویید این نظریه است که اجماع و اجتماع چند عامل بیرونی یا درونی، ممکن است شخص را مستعد ارتکاب بزه و خلاف نماید.

جرم شناسان معاصر، با صرف مساعی و کوشش های بسیار، الگوهایی تنظیم کرده اند که نشان می دهد، تحت چه شرایطی و ترکیب چه عواملی، بعضی از جرائم به وقوع می پیوندند. به عنوان مثال، اختلال های رفتاری و کوتاه خردی می تواند به جرم جویی جوانان، نشناختگی روابط اجتماعی و یا ارضاء تمایلات کنجکاوانه و یا ساده

۱- استکثار: افزون خواستن، زیاده خواهی، بسیار انگاشتن.

۲- استضعاف: ناتوان یافتن کسی را، ضعیف شمردن، ضعیف برشمردن.

۳- اقتران: نزدیک شدن، همعرض شدن، جور آمدن، نزدیکی و پیوستگی، همبسته شدن.

انگاری های کودکانه می تواند نوجوانان را به ارتکاب بزه، فقر و در کنار آن تمایلات زیاد خواهانه، می تواند بزرگسالان را به انجام بزه و یا قرار دادن در منظومه عوامل بزه وا دارد.<sup>۱</sup>

به این ترتیب، در انجام فعل گریزنده از نظارت قانون، ثروت و استکثار و زیاده خواستن، هدف و وجود فقر و استضعاف، بستری برای تامین نیت و فرد قرین به فقر، عامل ابزاری تحقق فعل است.

در چنین شرایطی، فرد عامل، به عنوان یک عامل ابزاری، فارغ از هر نوع نمو و نشانه انسان معنایی و فکور و اخلاقی ظاهر شده و به عنوان یک عامل ابزاری، جزیی از مستعدات و بسترها و زمینه های قابل بهره برداری رقم خورده که به تقویت زمینه ها برای بهره برداران، کمک می کند.

مراجعه به قانون، نشان می دهد که، چنین فردی، به وجه دیگری مورد خطاب قانون قرار گرفته است. قانون تفسیر قسمت دوم ماده ۴۵ قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۲۹ اسفند ماه ۱۳۱۲ که در اصلاحیه مصوب ۲۷ اسفند ماه سال ۱۳۱۵ به آن پرداخته شده است، طی ماده واحده آورده است.<sup>۲</sup>

۱- اشاره به معنی، کی نیا، مهدی. مبانی جرم شناسی. جلد اول. ص ۷۷. انتشارات دانشگاه تهران.

۲- نوری یوشانلویی، جعفر، مجموعه قوانین و مقررات مربوط به جرائم قاچاق کالا و ارز، ص ۸۷. انتشارات نشر میزان.

### قانون تفسیر قسمت دوم ماده ۴۵ قانون مجازات مرتکبین قاچاق

مصوب ۲۷ اسفند ماه ۱۳۱۵

ماده واحده - قسمت دوم از ماده ۴۵ قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۲۹ اسفند ۱۳۱۲ شامل مواردی نیز می باشد که اشیاء ممنوع الورد را اشخاص در داخل کشور برای تجارت یا کسب و با علم به این که ممنوع الورد شده نقل و انتقال نموده یا واسطه در آن امر باشند.<sup>۱</sup>

ملاحظه می گردد که مخاطب، فردی است که برای تجارت یا کسب اقدام به عمل نموده و جزء عوامل اصلی محسوب نمی شود، به عبارتی ابزاری است که در هدایت شدگی قرار گرفته و در میدان تجارت و کسب، دست به اقدام زده است.

با مرور دوباره ای بر گزاره ۲-۵ ( هزینه های حمل دریایی و دوره زمان رفت و برگشت لنگ ها) ملاحظه می شود که دافعه های ناشی از درآمد حاصل شده برای صاحب لنگ و جاشویان، زمینه مساعدی برای شکل گیری جاذبه ها، جهت تامین عناصر هادی، در انجام فعل گریزنده از نظارت قانون است، واقعیتی که می تواند خود را در مقوله " ته لنجی " و یا اقدام بر شکل دادن به انجام گریزنده از نظارت قانون به وسیله قایق های موتوری ( تندرو) و یا اقدام به توسط لنگ های سنتی و اظهار خلاف اسنادی در بندر و گمرک و یا حتی، پهلوگیری در مکان های امن بندری و غیربندری نشان دهد و یا اساساً زمینه را اینگونه فراهم آورد که حمل کالای مورد نظر هادیان این نحوه از تجارت، عملی از سر خیرخواهی تلقی گردد.

۱- ماده ۴۵ جزء فصل چهارم قانون مزبور بوده که اشیاء ممنوع الورد و ممنوع الصدور را تعریف می کند و نقل و انتقال آن را تلقی به قاچاق اشیاء می نماید ( همان صفحه ۸۶). قسمت دوم ماده ۴۵ به این شرح است: مقصود از قاچاق اشیاء ممنوع الورد یا ممنوع الصدور، وارد کردن اشیاء ممنوع الورد است به خاک ایران در هر نقطه از مملکت که اشیاء مزبور کشف شود و خارج کردن اشیاء ممنوع الصدور و یا تسلیم آن به متصدی حمل و نقل و یا هر شخص دیگری برای خارج کردن و یا هر نوع اقدام دیگری برای خارج کردن از مملکت.

## ۲-۷-۳ نتیجه‌گیری :

در ارزیابی نهایی از دو دسته یافته‌های مطالعاتی (۲-۷-۲ و ۱-۷-۲) میدانی و اسنادی و بر پایه استدلال بر اثر کیفیت متقابل عوامل و عناصر در یکدیگر و همچنین زمینه‌های مُعد<sup>۱</sup>، ناشی از محیط و وجود بسترهای قابل بهره‌برداری که ماهیتاً دارای اثر مضاعف متضاد هستند و می‌توانند به عنوان عاملی برای وقوع بزه و انجام تجارت غیررسمی و گریزنده از نظارت قانون باشند، در حالی که، باید به عنوان عاملی برای انجام تجارت رسمی مورد بهره‌برداری واقع شوند، از نظر این پژوهش قطعی تلقی شده و نقش عناصر سازمانده به اینگونه حمل و نقل، خارج از ناخدایان و صاحبان لنج‌ها، قابل تصریح و پذیرش است.

دو گونگی زمینه‌های مساعد، قابل توجیه است چرا که این زمینه‌های مساعد برای تجارت و انجام حمل و نقل دریایی و جابه‌جایی کالا، همه وسایلی هستند که می‌توانند بر بستر دو نوع نیت و هدف، نمو و حضور یابند. تاثیر مضاعف این زمینه‌ها، نمایی از واقعیت پیش روی است.

نکته جانبی و ضمیمه‌ای که این پژوهش به آن دست یافت، وجود این معنای جامعه‌شناسانه و جرم‌شناسانه است که مجموعه‌ی عوامل مساعد و عناصر برشمرده شده طی گزاره‌های ۱-۷-۲ و ۲-۷-۲، به عنوان "انگیزه" عمل نکرده بلکه ماهیتاً به عنوان "عامل" اثرگذار و نقش‌آفرین هستند.

از نظر مطالعات جامعه‌شناسی و جرم‌شناسانه، تشخیص تفاوت بین "اثر عامل" و "یا اثر انگیزه" ای ضرورت بسیار دارد، این که انگیزه اثری همپای "علت" داشته باشد مورد بحث و تامل است اما این که، انگیزه تحت تاثیر "علت" و "عامل" باشد، واقعیتی تجربی است که این پژوهش بر مبنای مصاحبه‌های انجام شده و رخداد وقایع و تفسیر علت‌ها و تشریح معلول‌ها آن را در تایید خود دارد.

عامل و عوامل موجود در ایجاد انگیزه پرداختن به مقوله تجارت، فارغ از نوع و کیفیت آن، موثر می‌باشند اما این که چرا در کنار تجارت رسمی، تجارت غیر رسمی صورت می‌گیرد، بازگشت به مسائل و عناصر و عوامل دیگر دارد و چون مقابله با معلول‌ها، راه کار مناسب نیست لذا، شناخت عامل و علت‌ها، ضرورت محض دارد.

در این خصوص باید توجه داشت که، هر چند مطالعات جامعه‌شناسی و جامعه‌شناسی بزه، برپایه مطالعات علت و معلولی قرار دارد و به معنای وسیع کلمه به مثابه یک علم و دانش علمی قابل تلقی است، ولی این بخش از مطالعات جزء

۱- مُعد: آماده‌کننده. آماده. با ساز و برگ

مطالعات علوم اجتماعی بوده و لاجرم تحت تاثیر شرایط و اوضاع دائم التغير جامعه و زندگي و شرايط زيست اجتماعي انسان ها قرار دارد و از اين رو، مباحث نظري آن، به عنوان مباحث مربوط به علوم دقيقه اي چون رياضي و فيزيك و شيمي قرار نداشته كه بتوان انتظار داشت تا نتايج آن محض و اثباتي بر پايه علوم محض (فيزيك، رياضي، شيمي) باشند. در علوم اجتماعي، عوامل متغير و پارامترهاي گوناگون هميشه اثرگذاري خاصه و ويژه خود را دارند و لذا استخراج يك نتيجه، مستلزم ثابت تلقي نمودن متغيرهاي ديگري است كه مي توانند با اثر خود، در استخراج نتيجه ايجاد تغيير كنند.

از سوي ديگر در مطالعات مربوط به علوم اجتماعي و جامعه سنجي، لازم است تا در بررسي يك عامل، به ساير عوامل و اثرگذاري آنها نيز توجه كرد، به عبارتي، در تحليل تاثيرات مربوط به يك عامل، نمي توان از مداخله و اثريخشي عوامل و متغيرهاي ديگر، كه همزمان، همراه با عامل مورد نظر وجود دارند، جلوگيري كرد و يا آن كه اينگونه از عوامل را ثابت نگه داشت فقط مي توان استخراج نتيجه را با فرض ثبات ديگر عوامل، اعلام كرد.

با اين وصف منوط به پذيرش دامنه عمل تجارت گريزنده از نظارت قانون، چه آن كه معطوف به عملکرد لنج ها باشد يا نباشد، اثر هاديان و هدايتگران خارج از ناخدايان و صاحبان لنج ها، براي اين پژوهش قابل تايد است.

### ۱-۳- میزان تاثیرات مخرب حمل و نقل تجارت پنهان و خارج از نظارت قانونی کالا توسط لنج‌ها بر اقتصاد محلی و نیز بر اقتصاد ملی چیست؟

مقدمه: تاکید این پژوهش بر محور بررسی محققانه، برپایه انجام پژوهش‌های توصیفی - تحلیلی، با موضوع لنج‌های سنتی باری استوار است و در گزاره ۳-۱ این تحقیق، بررسی میزان تاثیرات مخرب حمل و نقل تجارت پنهان، با تاکید بر نقش لنج‌های باری سنتی، مورد توجه واقع شده است. لذا، با هدف حفظ مسیر مطالعه، بررسی پژوهش با رعایت این وجه از موضوع، انجام و نتایج تحصیل شده اند.

ضرورت تشریح چند نکته، حاوی و حائز چندین اهمیت است که به منظور بسط موضوع، به آن‌ها توجه لازم اعمال شده است که از جمله‌ی آن‌ها می‌توان به تحلیل نوع اثرگذاری لنج‌ها، تحلیل دامنه عمل و کیفیت و کمیت حضور و فعالیت لنج‌ها، پیمایش میزان ظرفیت مشارکت لنج‌ها، سنجش ثمربخشی فعالیت لنج‌ها در این نوع از تجارت و نحوه حضور در جغرافیای منطقه ای اشاره کرد.

پیش از ورود به این بررسی، ضروری است تا مذکور گردد که نگاه پژوهش، نگاهی مجرد و مبتنی بر جریان واقعی رخدادها و به دور از اظهار نظرهای فردی، موردی و اظهار نظرهای بار دار است.<sup>۱</sup> به عبارتی، نگاه پژوهش، نگاهی نه جانبدارانه و نه منشانه و نه ضد جانب و علیه کردارانه است، نگاه پژوهشی، نگاهی برخاسته از مضامین، مصادیق، روابط و کنش و واکنش‌های موجود در میدان و محدوده مورد مطالعه است.

در پژوهش، اصول و شاخص‌های " بدیهی " بر اساس روابط علت و معلولی تعیین می‌گردند و نتایج مستخرج شده، نه ناشی از اظهار نظر فردی و گرایشی، بلکه برخاسته از مبادی و مبانی مطالعاتی هستند به همین دلیل ای بسا، نتیجه حاصل شده ای، حتی مطلوب و نظر شخص پژوهش‌کننده واقع نگردد و به عبارتی نتایج حاصله ضد نظر اولیه پژوهشگر باشد.

البته برهان فوق، برهانی قطعی نیست، خاصه برای مطالعات جامعه شناسانه و به طور کلی مطالعات محدود به حوزه مطالعات علوم اجتماعی که در قسمت نتیجه‌گیری مربوط به بررسی ۲-۷، نسبت به آن توضیح داده شد، اما آنچه که حائز توجه است، لحاظ منطق و اصل رعایت پرهیز از اظهار نظرهای فردی - موردی است و در نقطه مقابل آن رعایت اصل استخراج نتیجه از سلسله تحلیل‌های آماری ( کمی ) و سلسله تحلیل‌های معنایی ( کیفی ) که از شاخص‌های مورد بررسی و به شیوه اعمال روش‌های تحقیق، تحصیل شده اند.

۱- منظور از اظهار نظرهای باردار، اظهار نظرهای برخاسته از له و علیه‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی است.

### ۳-۱-۱- نتایج حاصل از فعالیت لنج ها در چرخه شاخص های اقتصادی - اجتماعی

بررسی های میدانی انجام شده ( مطالعه میدانی) و نتایج مستخرج از مصاحبه ها، نشان می دهد که فعالیت لنج های باری سنتی، بخشی از بدنه چرخه اقتصادی - اجتماعی منطقه است. این جمله، بیانگر این معناست که "لنج" جزء شاخص های فعالیت اقتصادی است .

بر این بنیان که لنج، جزء شاخص های فعالیت اقتصادی است، لذا، ویژگی هایی را متوجه خود می کند که از لحاظ جامعه شناسی کار و پیشه می تواند واجد صفات ذیل باشد.

- به عنوان حرفه اصلی تلقی شده و لذا فرد صاحب لنج و در ضمن کارکنان، حاضر به از دست دادن شغل و حرفه خود نیستند.

- ایجاد دلبستگی و وابستگی حرفه ای نموده و فضای لنج و فعالیت ناشی از آن به عنوان یک " محیط کاری " تلقی می گردد که افراد در ارتباط با آن، حاضر به وارد آمدن آسیب به آن نیستند.

- اقتصاد معیشتی، شاخه ای از مطالعات مربوط به جامعه شناسی فعالیت اقتصادی است، صفت ناشی از آن، وجود این معنی است که لنج، محور شکل پذیری اقتصاد معیشتی در منطقه جنوب کشور است و درآمد ناشی از آن، به طور کامل، به زیست اجتماعی و زیست خانواده ارتباط می یابد.

- وجود مجموعه ای این چنین که لنج را در پیوند با " اقتصاد معیشت " و " جامعه و محیط خانواده " قرار می دهد، به اضافه وجود این تاکید برجسته که " لنج " تنها محور اصلی زایش کار و شغل است و به نوعی با ریشه های تاریخی و سنن فعالیت های اجتماعی اهالی جنوب گره خورده است، به آن یک حالت تقدس مآبانه داده و مالک و منابع انسانی در رابطه با آن به راحتی، حاضر به از دست دادن آن نیستند.

لذا، قابل پذیرش است که از نظر اهالی منطقه، که در ارتباط مستقیم و یا غیرمستقیم با لنج قرار دارند، فعالیت لنج ها صرفاً در ارتباط با عملکردی، که به آن منظور به ثبت رسیده اند معنی دار باشد.

این فعالیت از نظر آنان، فعالیت در خصوص حمل و نقل کالا است، لذا آنان تحت تاثیر عناصر ناشی از مزیت های شغلی و پارامترهای فرهنگی متبادر از اهمیت و نقش لنج در زندگی فردی و جمعی آنان و از همه مهمتر این که چون به دلیل وجود شاخص های فوق العاده ضعیف و بسیار کم رنگ سایر زمینه های شغلی، فعالیت لنج، آسیب رسانی به

ریشه های حیات و زندگی خود تلقی می کنند، از این حیث، باید توجه داشت که از نظر آنان، ورود به مقوله انجام حمل و نقل گریزنده از نظارت قانون، به منزله، خودکشی نفس و جسم فعالیت لنج هاست.

در این صورت، اولین اثر مخرب مشارکت لنج ها، در فعالیت قاچاق را، متوجه ورود آسیب جدی به ماهیت فعالیت اشتغالی، اجتماعی، فرهنگی آنان باید جستجو کرد و در این رابطه اول کسی که آسیب می بیند، خود لنج داران خواهند بود.

قاچاق برخاسته از علل مختلف و لاجرم وارد آورنده آسیب به فضاهاى مختلف و کثیرالعنوانی است. پیامدهای اقتصادی آن، بر شاخص های اجتماعی موثر افتاده و شخصیت یک جامعه را، با هویت زدایی از منش های مطلوب، دچار اختلال می کند، چیزی که روند معکوس آن نیز قابل قبول و تایید است، یعنی اختلال در منش رفتاری جامعه باعث ورود اختلال به هویت و شخصیت یک جامعه شده و با آسیب رسانی به مولفه های اجتماعی، بر مولفه های اقتصادی اثرگذار می شود.

با تمامی جامعه آماری لنج داران، در میدان مورد مطالعه که مصاحبه صورت گرفت ۹۵٪ جامعه آماری اشعار داشت که ماهیتاً، لنج ها ظرفیت پذیرش ورود به تجارت گریزنده از نظارت قانون را برخوردار نیستند. در بررسی و علت یابی این نکته، مسائل متعددی مورد توجه قرار داشت که از جمله ی مهمترین آن ها، می توان به موارد ذیل اشاره کرد :

- ظرفیت و سرعت عمل لنج مانع انجام چنین اقدامی است .
- لنج در محدوده نظارت دریایی قرار دارد و باید ورود خود را به بندر اعلام کند .
- با توجه به آن که لنج ها به ثبت رسیده و دارای شخصیت حقوقی هستند، فعالیت آنان از سوی سازمان های مربوطه، کنترل و نظارت می شود و برای حمل بار تابع شرایط وضع شده می باشند.
- تخلیه بار لنج و بوم، در هر نقطه ای امکان پذیر نیست و لذا، محل تخلیه بار قاچاق، مفروض به این که توسط لنج حمل شده باشد، باید مکانی مشخص و برخوردار از استعداد تخلیه و بارگیری باشد.

از سوی دیگر مطابق شاخص های آماری ارائه شده در جدول ذیل ( جدول به شماره ۳۱) حجم بار حمل شده توسط لنج ها و بوم های تجاری ثبت شده، منطقاً نمی تواند تامین کننده نسبت قابل توجهی از حجم کالاهای حمل شده به سوی ایران باشد. توجه به نسبت حضور شناورهای کوچک، رقمی کمتر از ۳ درصد حجم کالای رسمی حمل شده به ایران است.



جدول شماره ۳۱: وزن حمل شده به توسط لنگ‌ها و بوم‌های تجاری سنتی - ارقام به هزار تن

سال	تعداد شناور	وزن بار حمل شده	کل واردات	درصد
۱۳۸۰	۲۲۱۸	۴۴۵	۲۷۵۰۰	۱/۶۱
۱۳۸۱	۲۳۴۰	۹۰۰	۲۵۵۰۰	۳/۵۳
۱۳۸۲	۲۳۸۵	۸۰۷	۳۰۱۰۵	۲/۶۸

جدول شماره ۳۲، فعالیت حمل و نقل شناورها، لغایت تیرماه ۱۳۸۳ را نشان می‌دهد که در این صورت دامنه حضور شناورهای کوچک، رقمی معادل ۳ درصد از جمع فعالیت حمل و نقل دریایی در زمینه واردات کالا، می‌باشد.

جدول شماره ۳۲، فعالیت غیرنفتی شناورها طی چهارماهه ۱۳۸۳ واحد هزار تن

نام بندر	واردات
امام خمینی	۴۰۲۲/۶
ماه شهر	۲۹/۹
خرمشهر	۱۱۴/۸
شهید رجایی	۳۶۴۴/۵
شهید باهنر	۸/۸
لنگه	۰/۱۶
بوشهر	۱۵۳/۷
شهید بهشتی	۴۸/۶
شهید کلاتری	۴۲/۹
انزلی	۱۰۸۰/۹
امیرآباد	۲۳۳/۷
نوشهر	۱۷۳/۵
نکاء	۱
شناورهای کوچک	۲۶۵/۱
جمع	۹۸۲۰/۱۶

به این ترتیب، قابل استنباط است که چنین حد از مشارکتی در حمل و نقل دریایی، صرفاً دربرگیرنده اقتصاد معیشتی خانوار را شامل خواهد شد و به این ترتیب موضوع فعالیت عملاً با موضوع معیشت و زندگی اهالی گره و ارتباط ماهیتی یافته است و تحت چنین معنایی، ارتباط با مقوله حمل و نقل گریزنده از نظارت قانون، در کیفیتی که رخداد بزه را مسجل سازد، چندان معنادار نیست.

موضوع فوق با نیروی انتظامی، گمرک، بندر و شخصیت‌های سیاسی و قضایی دو استان ساحلی هرمزگان و بوشهر در حد محدودی<sup>۱</sup> مطرح گردید و اظهار نظر آنان، تایید کننده صد درصد موضوع بود.

نتیجه حاصل از این گزاره آن است که نوع عملکرد لنج‌های سنتی، ضمن آن که در چرخه شاخص‌های اجتماعی منطقه، برخوردار از وجاهت حضور و منطق برای تداوم جریان زندگی است، از سویی دیگر در پیوند با شاخص‌های اقتصادی کل جامعه ایران قرار دارد، چه آن که، به عنوان یک استعداد حمل و نقلی، با ظرفیتی، هر چند در حدود ۳ درصد، می‌تواند مطرح باشد.

حمل کالای سوپرمارکتی، برنج، شکر، روغن و مواد خوراکی، چینی آلات و لوازم کوچک خانگی (لوازم آشپزخانه)، پارچه لباس و پوشاک و گل‌های تزئینی، که به طور عمده در بازارچه‌های مرزی و بازارهای شهرهای ساحلی عرضه می‌گردد، تا حدود ۹۵ درصد به توسط همین لنج‌ها متحقق می‌گردد و بار حمل شده به توسط این گونه از شناورها، تا مرز ۴۰ درصد تامین کننده همین بازارها بوده و ۶۰ درصد بقیه آن به بازارهای غیرساحلی حمل می‌شود<sup>۲</sup> و دقیقاً از همین روست که سقف فعالیت این نوع از لنج‌ها در رابطه با نرخ کالاهای وارداتی از این دست، فوق العاده معنی دار می‌باشد و بلافاصله اثر خود را در بازارهای محلی، برجا می‌گذارد.

در فاصله زمانی ایجاد محدودیت و وضع شرایط خاص برای فعالیت لنج‌ها، مرداد و شهریور ۱۳۸۳، این پژوهش در نقاط ساحلی - بندری گناوه - دیلم، هندیجان و لنگه، شاهد بلافاصله افزایش نرخ کالاهای موجود در بازارهای متعلق به این نقاط شهری - بندری بود. شوک وارده، به فاصله ده روز اثرگذار شده بود و این عمق و ضریب حساسیت بالای بازارهای کشور را به مقوله واردات نشان می‌دهد، چیزی که به صراحت، نشانگر آثار تبعی مثبت و یا منفی هر نوع فعالیت تجاری (رسمی و یا غیررسمی) بر بازار و اقتصاد کشور است.

۱- این جامعه، هر چند که جزء جامعه آماری بوده است اما طرح این سوال به صورت تخصصی و کارشناسی صورت گرفته است.

۲- بازارهای غیرساحلی، به نوعی در ارتباط با تجار بازارهای محلی قرار دارند. برخی از واسطه‌های تجاری نیز، از بازارهای محلی خرید کرده و کالاهای خریداری شده را به بازارهای غیرساحلی (تهران، اصفهان، شیراز)، می‌رسانند.

### ۳-۱-۲ اثر کیفی فعالیت شناورها در ورود کالای گریزنده از نظارت قانون از طریق مبادی رسمی و یا اسکله

های مساعد، چه در حیطه نظارت گمرک و منابع انتظامی و چه در غیر آن.

به طور کلی، فعالیت حمل و نقل دریایی، به عنوان یک استعداد جوهری، زمینه ای برای شکل گیری بزه قاچاق است. به نظر می رسد علل و یا متغیرهایی که باعث تقویت بهره گیری از این استعداد می شود، از آنچنان تنوع و گستردگی برخوردار باشند که در هر حد و اندازه ای وارد شدن به بازار تجارت گریزنده از نظارت قانون، به طور قطع منتهی به سود قابل توجه ای برای فاعلان آن می شود.

این عوامل را می توان مشتمل بر موارد ذیل دانست :

- قیمت کالای قاچاق که در مقایسه با قیمت کالاهای داخلی کم و در ظرفیت خرید اکثریت جامعه می باشد.

- عدم وجود رقابت در تولیدات داخلی که باعث ایستایی مساله توجه کیفیت کالاها شده است.

- انحصار اقتصادی که در اختیار دولت و نهادهاست و همین باعث تنگ شدن دامنه حضور فعالان بخش خصوصی اقتصادی شده است و از سوی دیگر، اطلاعات اقتصادی (رانت اطلاعات) را به صورت انحصاری، در اختیار افراد، نهادها و گروه های خاص قرار می دهد.

- ثبات نرخ ارز

- پائین بودن هزینه ریسک قاچاق که ناشی از گستردگی مرزهای جغرافیایی، ناهماهنگی ها و ادغام و یا تفکیک غیرکارشناسی مسئولیت ها، مثل نحوه عمل سازمان گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی - سازمان بنادر و دریانوردی - و نیروی انتظامی<sup>۱</sup> رخداد می شود، همچنین عدم نظارت در دریا و اعمال تمام مصادیق نظارتی در خشکی، که باعث کاهش تسلط و اشراف بر حمل و نقل دریایی می گردد<sup>۲</sup>، ابهام و خلاء وجود یک تعریف مانع و جامع از مساله قاچاق<sup>۳</sup>، نوع برخورد و رویکرد مبارزه با قاچاق که در مصادیقی چند به جای برخورد با علت ها، معلول ها

۱- در پیشنهادات خواهیم آورد که ضرورت دارد تا رئیس گمرک و بندر و یا به عبارتی سازمان رسیدگی به ورودی و صدوری کالا در یک حوزه خلاصه و قوانین در خصوص آن برخوردار از وحدت رویه شوند.

۲- ضرورت اعمال نظارت در دریا و کنترل شناورها در دریا و یا به عبارتی برخورد با مساله قاچاق در دریا، مورد تایید تمام جامعه آماری در حوزه های متولی، همچون سازمان بنادر و کشتیرانی، گمرک ایران، نیروی انتظامی، شخصیت ها و نهادهای سیاسی و حقوقی (فرمانداری، قوه قضائیه) بوده است.

تاکید قطعی این حوزه ها در قبول و ضروری دانستن کنترل در دریا به جای کنترل در خشکی، بازگشت به حدود ۲۵۸۰ کیلومتر مرز آبی - دریایی و حدود ۱۸۰۰-۱۲۰۰ کیلومتر مسیر رودخانه ای و وجود بدنه ها و اسکله هایی دارد که در خشکی - ساحلی از چارچوب نظارت به دور و در اختیار سازمان های کنترل کننده نمی باشند و فقط با اعمال نظارت دریایی، قابل کنترل می باشند.

۳- در گزاره ۴-۱ ( نقاط ضعف سیاسی - اجتماعی - اقتصادی - حقوقی در ایجاد و ادامه این نوع تجارت کدامند) به آن پرداخته شده است.

را نشانه می‌گیرد، درجه سلامت عمل منابع ناظر، ناظم، انتظامی و درگیر و مقابله کننده با عاملان و فاعلان و هادیان و سازمان دهندگان تجارت غیررسمی.

- اثربخش بودن حساسیت بازار عرضه و تقاضا، که از آنچنان ضریب حساسیت بالایی برخوردار است که بلافاصله، هر نوع تنش و تغییری در بازار واردات، بلافاصله، قیمت‌ها را تحت الشعاع خود قرار می‌دهد، پتانسیل و انرژی بالقوه موتور محرکه قاچاق است.

حال در نقطه مقابل این شرایط، که همه حکایت از پارامترها و شاخص‌های نفع‌زایی و سودآوری برای برجسته شدن و مفید و مطلوب واقع شدن پدیده تجارت گریزنده از نظارت قانون دارد، در جایی دیگر، شاخص‌ها و پارامترهای منفی و زیان‌آور شکل‌پذیر می‌شوند چه آن‌که، در حلقه ارتباط مسائل اجتماعی (اقتصادی)، هر جا پارامتر سود آور و یا شاخص مثبتی بر بزه‌ای به ایجاد نفع کاذب و سود ناشی از تخلف و خلافی منجر گردد، باید شاهد حضور و نمو و نمود اثرات تبعی و منفی آن نیز بود.<sup>۱</sup>

از جمله‌ی شاخص‌های منفی حاصل شده، مصادیقی است که در اثر کیفیت فعالیت شناورها (وسایل حمل و نقل دریایی اعم از کشتی، لنج‌ها و بوم‌ها و قایق‌های صیادی برخوردار از موتور پرقدرت) حاصل می‌گردد. وجود استعدادی این چنین که در ذات عملکردی شناورها (فارغ از هر نوع که باشند) نهفته است، می‌تواند انگیزه‌زا و جاذب برای بهره‌برداری باشد و متاثر از آن حتی نهادها و مجموعه‌های حکومتی و دولتی را مبتلا به خود سازد.

حال تصور شود که وجود برخی اختیارات واگذار شده و رانت‌ها و مجوزها و امتیازات موردی، راه کار اجرایی بیابد و تنفیذ به نهادها و شرکت‌های دولتی گردد که خود باعث تسلط و اختیار در بهره‌برداری از این کیفیت می‌شود و به این ترتیب، دامنه عمل تجارت گریزنده از نظارت قانون را، ضمن تعمیق در نحوه عمل و اجراء وسعت و دامنه داده و در کنار چهره اقتصادی آن، مشمول چهره سیاسی و دولتی نیز می‌کند.<sup>۲</sup>

۱- فرمایش حضرت علی علیه السلام مصداق بارز این منش قاعده مند اجتماعی - اقتصادی است که کاخی بنا نمی‌شود مگر کوخی در مجاورت آن زاده باشد.

۲- تحلیل معنایی قانون یکسان سازی تشریفات ورودی و خروج کالا و خدمات از کشور، که از سوی ریاست جمهوری ابلاغ گردیده است (۷ تیرماه ۸۳)، مبین وجود قاچاق‌های شبه قانونی است. چیزی که شرایط فراهم آورنده وضع چنین قانونی، دلالت بر وجود مزیت‌های خود مختاری بخش در عمل و یا در تفسیر از قانون دارد که به اتکاء آن، احراز استثناء کرده و در تناوب و تکرار، خود به قانون (و یا تفسیر و تحلیل قانونی) تبدیل شده است، این وضعیت واجد و بابتی برای واردات کالا بیش از نیاز مصرفی سازمانی و یا عدم رعایت سقف مقرر گردیده به نحوی که مازاد آن، به صورت کالای تجاری وارد به بازار مصرف می‌شود.

"طبق این قانون تمامی وارد کنندگان و صادرکنندگان اعم از وزارتخانه‌ها، موسسه‌های دولتی و شرکت‌های دولتی موضوع ماده ۴ قانون محاسبات عمومی کشور و اصلاحات بعدی و موسسات انتفاعی وابسته به دولت و سایر شرکت‌هایی که بیش از ۵۰ درصد سرمایه و یا سهام آن به صورت منفرد و یا مشترک متعلق به وزارتخانه‌ها، موسسات دولتی، شرکت‌های دولتی و نیز سایر شرکت‌های دولتی و موسسات غیرانتفاعی

قانون یکسان سازی تشریفات ورودی و خروجی کالا و خدمات از کشور و حذف قسمت آخر بند ۱ ذیل ماده ۲۹ قانون امور گمرکی از .... مگر آن که<sup>۱</sup> .....، بیانگر بهره‌گیری از استعداد بالقوه حمل و نقلی دریایی (و همچنین زمینی و هوایی) و مصرح تفکیک ماهیت عملکردی بزه تجارت گریزنده از نظارت قانون و قاچاق، از چرخه فعالیت تجاری و حمل و نقلی محدود و منحصر به عملکرد لنج‌ها و بوم‌های سنتی ثبت شده دارد. چیزی که نشانگر حضور متصدیان هادی و مجریان عملکردی دیگری غیر از قله برآمده از آب است.

### ۳-۱-۳- دامنه عمل خارج از فضای عملکردی لنج‌ها و بوم‌های سنتی.

پرونده‌های متشکله در گمرکات کشور منعکس‌کننده این واقعیت است که قاچاق از نواحی مختلف مرزی صورت می‌گیرد. جداول به شماره‌های ۳۳ و ۳۴ و ۳۵ نشان‌دهنده شاخص‌هایی در این خصوص است. متبادر از آن، می‌توان استدلال کرد که قاچاق و انجام فعل تجاری و حمل و نقلی گریزنده از نظارت قانون، منحصر به یک ناحیه، مثل مسیر دریایی، یک وسیله حمل و نقلی، مثل لنج‌ها و بوم‌های سنتی نیست، بلکه اقالیم و نواحی متعددی را می‌تواند در شمول خود قرار دهد که مسیر خشکی - زمینی و مسیر هواپیمایی - فرودگاهی و یا بهره‌گیری حمل و نقلی - تجاری از اسکله‌هایی که مجوز برای انجام فعالیت مشخص و معینی مثل صادرات و یا واردات خاص و تعریف شده دارند، از جمله‌ی آن می‌تواند باشد.

وابسته به دولت که شمول قوانین و مقررات عمومی، مستلزم ذکر نام یا تصریح نام است، از جمله شرکت ملی نفت ایران و شرکت‌های تابعه و وابسته به وزارت نفت و شرکت‌های تابعه آنها، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ملی ایران و وزارت جهاد کشاورزی و شرکت‌های تابعه و مرکز تهیه و توزیع کالا، همچنین سهام‌متعلق به دستگاه‌های فوق‌الذکر و شرکت‌های غیردولتی و شرکت‌هایی که تابع قانون خاص هستند و نهادهای عمومی غیردولتی و تمامی اشخاص حقیقی و حقوقی بخش خصوصی و تعاونی و موسسات خیریه موظف هستند تمامی کالاهای وارداتی و صادراتی خود را با تسلیم اظهارنامه گمرکی، انجام تشریفات لازم از اسکله‌ها، فرودگاه‌ها و راه‌های مجاز، مطابق با دستورالعمل‌های گمرک ایران وارد یا صادر کنند، در غیر این صورت، مشمول مقررات قاچاق خواهد بود.<sup>۱</sup>

بر اساس همین دستور، تبصره قسمت اخیر بند ۱ ذیل ماده ۲۹ قانون امور گمرکی از مگر آن که تا آخر بند لغو می‌شود. مبتنی بر تحلیل معنایی این قانون، اصلاح از عملکرد خود، در قالب عملکرد دولت، گامی در کمربند نمودن قاچاق شبه قانونی است. هر چند که این قانون، قادر به کنترل و یا اعمال نظارت در حوزه‌های خارج از نظارت دولت را ندارد و عملاً سامانه‌های بهره‌بردار از استعدادهای بالقوه دریایی - زمینی - هوایی را در پوشش نمی‌گیرد اما به زعم نظر کارشناسان متعلق به جامعه آماری این پژوهش، می‌تواند کاهنده آسیب معنوی وارده به پیکره و جسم و جان حقوقی و قوانین موضوعه باشد.

۱- ماده ۲۹ - موارد مشروحه ذیل قاچاق گمرکی محسوب می‌شود :

وارد کردن کالا به کشور یا خارج کردن کالا از کشور به ترتیب غیرمجاز مگر آن که کالای مزبور در موقع ورود یا صدور ممنوع یا غیرمجاز مشروط نبوده و از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض بخشوده باشد. مجموعه قوانین و مقررات - جعفر نوری - ص ۹۳

جدول شماره ۳۳ آمار پرونده های قاچاق کالا در گمرکات کشور<sup>۱</sup> - ۱۳۷۸

گمرکات	تعداد کل پرونده ها	ارزش کل پرونده ها	تعداد پرونده های زیر ده میلیون ریال	ارزش پرونده های زیر ده میلیون ریال
آذربایجان شرقی	۱۷۷۶	۳۰,۴۴۴,۱۷۷,۳۴۳	۱۷۱۵	۱۱,۸۶۷,۱۶۸,۰۷۷
آذربایجان غربی	۸۸۸۵	۵۳,۳۰۱,۴۹۲,۶۳۶	۸۵۱۱	۲۸,۱۰۸,۳۰۱,۲۲۸
اردبیل	۳۸۱	۴,۵۷۳,۰۵۹,۳۳۸	۳۳۷	۲,۵۵۲,۹۳۶,۷۸۷
استان مرکزی	۵۲۶	۴,۷۸۹,۲۷۵,۱۸۹	۴۷۸	۲,۷۲۲,۵۱۳,۳۵۱
اینچه برون	۷۷	۱۷۱,۳۸۲,۴۵۱	۷۷	۱۷۱,۳۸۲,۴۵۱
اصفهان	۱۴۸۰	۱۱,۱۸۶,۸۵۹,۷۷۳	۱۲۶۴	۴,۲۶۹,۵۴۱,۲۲۱
بوشهر و فارس	۲۹۰۴	۴۴,۳۴۸,۶۱۹,۵۴۵	۲۱۶۱	۱۵,۱۳۷,۹۷۸,۱۸۵
خراسان	۲۸۶۴	۲۱,۰۸۵,۶۱۵,۸۳۹	۲۷۰۵	۱۲,۵۴۰,۳۶۹,۹۶۸
خوزستان	۱۰۰۰	۱۴,۱۶۱,۵۷۳,۴۵۹	۸۶۸	۳,۲۳۳,۳۹۱,۶۲۴
سیستان و بلوچستان	۸۹۱۷	۴۳,۳۶۸,۰۰۴,۰۷۳	۸۵۴۱	۲۷,۸۵۵,۶۴۳,۱۶۶
شمال	۴۰۹	۲۹,۱۵۵,۸۸۸,۸۵۴	۳۰۷	۹۴۹,۱۳۰,۹۴۱
غرب کشور	۷۳۶۸	۵۰,۲۲۸,۴۰۷,۳۱۷	۶۶۵۳	۲۶,۶۱۵,۸۹۵,۲۷۰
کرمان	۵۴۵	۶,۰۵۷,۶۹۸,۱۲۷	۴۴۷	۳,۷۸۶,۹۰۵,۷۴۴
همدان	۱۱۳۵	۶,۶۱۲,۷۸۶,۳۳۴	۹۵۴	۳,۲۹۳,۶۳۳,۹۲۹
هرمزگان	۵۵۱۹	۲۲۵,۶۲۹,۹۴۶,۵۶۸	۵۱۸۲	۲۴,۸۸۸,۱۵۰,۴۲۲
البرز	۱۴۸	۵,۴۳۵,۴۵۹,۴۰۸	۱۰۱	۵۵۷,۹۳۵,۹۴۲
امانات پستی	۲۷	۶۴,۲۰۵,۸۲۶	۲۶	۴۹,۲۰۵,۸۲۶
جنوب تهران	۱۳۹۵	۲۲,۶۴۱,۱۰۴,۷۸۳	۱۱۱۵	۴,۲۵۳,۴۶۸,۵۷۷
سمنان	۱۸۰	۹۷۲,۶۶۶,۵۳۰	۱۷۴	۸۶۸,۶۲۹,۳۹۶
شهریار	۲۰	۳,۹۸۲,۴۴۶,۵۵۶	۲	۶,۳۳۴,۴۰۲
شهرکرد	۶	۱۰۹,۷۲۹,۵۸۰	۴	۱۲,۲۰۳,۶۱۵
غرب تهران	۲۲	۶,۴۱۰,۵۳۶,۴۵۷	۲	۴,۵۳۳,۵۸۴
قم	۲۹	۱,۰۲۲,۲۹۱,۳۶۴	۱۷	۸۳,۲۹۶,۱۵۰
کیش	۷۹	۱,۵۶۹,۹۵۱,۲۹۰	۷۲	۱۸۱,۴۲۱,۷۵۷
مهرآباد	۱۶۴	۶,۶۵۴,۸۶۸,۲۰۱	۸۷	۴۵۸,۶۹۶,۵۹۹
یزد	۱۵۵	۲,۰۲۶,۴۱۶,۵۳۴	۱۲۰	۹۶۴,۷۳۸,۰۵۷
جمع کل	۴۶۰۱۱	۵۹۶,۰۰۴,۴۶۳,۳۷۵	۴۱۹۲۲	۱۷۵,۵۲۳,۴۶۶,۲۶۹

۱- ماخذ: گمرک جمهوری اسلامی ایران. دفتر امور حقوقی. منتشر نشده

جدول شماره ۳۴ آمار پرونده های قاچاق کالا در گمرکات کشور<sup>۱</sup> - ۱۳۷۹

گمرکات	تعداد کل پرونده ها	ارزش کل پرونده ها	تعداد پرونده های زیر ده میلیون ریال	ارزش پرونده های زیر ده میلیون ریال
آذربایجان شرقی	۱۴۹۶	۲۷,۵۶۳,۶۷۵,۴۸۶	۱۲۲۲	۷,۹۵۱,۹۱۷,۷۹۹
آذربایجان غربی	۷۱۶۶	۶۰,۰۵۶,۰۴۴,۶۹۴	۶۵۰۶	۳۳,۴۸۲,۲۵۲,۴۷۳
اردبیل	۵۴۰	۷,۳۱۹,۵۲۷,۸۲۸	۴۱۷	۲,۷۴۶,۹۵۸,۶۷۹
استان مرکزی	۵۴۸	۵,۶۷۲,۴۷۲,۵۹۵	۴۸۹	۳,۹۴۳,۷۹۲,۴۰۵
اینچه برون	۸۸	۱,۳۵۴,۴۷۶,۱۱۱	۷۶	۲۷۴,۳۰۷,۳۸۸
اصفهان	۹۹۳	۱۱,۷۶۸,۶۷۹,۴۱۷	۷۵۴	۳,۳۶۶,۲۹۵,۶۷۳
بوشهر و فارس	۲۹۴۰	۷۳,۵۱۱,۹۲۰,۲۳۶	۲۱۴۳	۲۵,۵۵۷,۲۴۲,۷۷۰
خراسان	۲۹۰۰	۲۰,۸۴۵,۰۱۱,۹۶۹	۲۴۷۵	۱۴,۴۸۲,۶۵۵,۲۹۰
خوزستان	۱۰۸۲	۲۴,۲۸۱,۱۶۵,۲۵۴	۸۵۱	۵,۸۵۵,۱۷۹,۲۷۲
سیستان و بلوچستان	۹۵۰۴	۵۱,۵۸۸,۳۹۴,۱۴۳	۸۹۶۱	۳۶,۳۰۹,۸۶۰,۶۷۵
شمال	۳۶۶	۲۰,۵۹۹,۸۳۰,۱۸۴	۲۵۹	۷۸۲,۵۲۸,۱۰۶
غرب کشور	۶۷۸۸	۶۷,۳۰۰,۵۴۶,۲۷۴	۵۶۷۸	۳۰,۱۸۵,۶۵۵,۴۰۳
کرمان	۶۷۹	۱۳,۴۴۴,۶۵۳,۵۳۰	۵۷۰	۲,۴۴۸,۶۰۲,۲۱۲
همدان	۲۷۱۰	۲۴,۳۶۹,۷۱۳,۱۲۲	۱۹۶۶	۶,۳۷۸,۷۹۲,۸۶۰
هرمزگان	۴۲۸۶	۱۲۰,۶۱۲,۷۹۳,۷۴۵	۳۹۲۹	۵۶,۴۹۲,۶۱۰,۱۰۴
البرز	۴۲۳	۱۱,۲۴۴,۰۱۲,۳۲۶	۲۷۶	۱,۵۸۵,۰۰۹,۰۵۲
امانات پستی	۱۸	۴,۰۸۶,۵۴۸,۱۷۵	۱۴	۴۶,۰۵۹,۱۷۵
جنوب تهران	۲۲۲۱	۳۸,۳۷۵,۴۱۴,۰۲۱	۱۷۴۱	۹,۶۰۶,۵۷۷,۸۲۰
سمنان	۱۲۷	۵۲۸,۱۸۸,۰۹۸	۱۲۰	۳۸۰,۴۵۷,۶۸۹
شهریار	۴۱۷	۱۴,۹۵۰,۷۸۰,۸۳۲	۳۵۳	۲,۴۱۶,۳۱۷,۳۴۷
شهرکرد	۳۸	۲۵۲,۲۶۴,۱۹۹	۳۰	۴۶,۰۵۰,۵۵۱
غرب تهران	۱۴	۳,۶۷۸,۱۵۹,۷۱۴	۴	۱۵,۵۱۰,۵۲۵
قم	۳۸۰	۷,۰۱۰,۴۶۴,۸۶۷	۲۸۵	۲,۱۳۹,۰۶۰,۷۴۵
کیش	۲۵۹	۱,۹۷۵,۷۷۷,۸۴۰	۲۴۳	۶۳۳,۳۳۸,۷۳۳
مهرآباد	۱۰۳	۷,۴۶۶,۳۶۵,۸۰۳	۳۴	۱۶۲,۵۶۴,۸۳۸
یزد	۳۸۹	۶,۵۵۷,۲۵۱,۶۹۹	۳۳۳	۲,۳۶۷,۱۱۴,۵۴۰
جمع کل	۴۶۶۷۵	۶۲۶,۴۱۵,۱۳۲,۱۶۲	۳۹۹۹۹	۲۴۹,۷۵۶,۹۷۵,۱۲۳

جدول شماره ۳۵ آمار پرونده های قاچاق کالا در هفت ماهه ( فروردین لغایت مهرماه) سال های ۸۳-۸۲

ارقام ارزش میلیارد ریال.

درصد تغییرات	سال ۱۳۸۲	سال ۱۳۸۳	
۰/۵	۴۵۴۱۹	۴۵۶۵۴	تعداد کل پرونده ها (فقره)
-۲۰/۴	۹۵۲/۶	۷۵۸	ارزش کل پرونده ها
۱/۸	۳۹۷۱۷	۴۰۴۶۴	تعداد پرونده های زیر ۱۰ میلیون ریال (فقره)
-۹/۲	۱۵۴/۵	۱۴۰/۳	ارزش پرونده های زیر ۱۰ میلیون ریال
-۲۸/۸	۲۱/۵	۱۵/۳	کل جریمه وصولی
-۱۷/۸	۹۲۲۹	۷۵۸۸	تعداد پرونده های تبرئه شده
-۲۵/۲	۸۳/۸	۶۲/۷	ارزش پرونده های تبرئه شده
۴۹/۶	۸۳۲۵	۱۲۴۵۱	تعداد پرونده های محکوم شده
۲۹/۷	۹۷/۷	۱۲۶/۷	ارزش پرونده های محکوم شده
۱۲/۵	۲۲۹/۳	۲۵۷/۹	ارزش کالاهای از دست رفته
۲/۷	۵۴۹۶۳	۵۶۴۷۳	تعداد متهمین
-۱۵/۷	۱۴۶۹/۵	۱۲۳۹	کل جریمه تعیین شده



جدول شماره ۳۶ آمار پرونده های قاچاق کالا بر حسب گمرکات مختلف در هفت ماهه (فروردین لغایت مهرماه) سال ۱۳۸۳

نام گمرک	تعداد کل پرونده ها	سهم از کل (درصد)	ارزش کل پرونده ها (میلیارد ریال)	سهم از کل (درصد)	ارزش کالای از دست رفته (میلیارد ریال)	سهم از کل (درصد)	کل جریمه تعیین شده (میلیارد ریال)	سهم از کل (درصد)
خراسان	۱۱۷۶۰	۲۵/۷۶	۵۴/۸	۷/۲۳	۱/۷	۰/۶۵	۵۸/۶	۴/۷۳
سیستان و بلوچستان	۱۰۷۸۳	۲۳/۶۲	۱۹۸/۳	۲۶/۱۷	۱۵۵/۵	۶۰/۲۹	۵۰۲/۴	۴۰/۵۵
هرمزگان	۷۱۵۸	۱۵/۶۸	۵۴/۷	۷/۲۲	۱/۲	۰/۴۵	۹۱/۶	۷/۳۹
مستقل	۴۹۸۲	۱۰/۹۱	۱۶۷/۴	۲۲/۰۹	۲/۵	۰/۹۹	۲۱۴/۵	۱۷/۳۱
آذربایجان غربی	۴۲۴۶	۹/۳۰	۵۱	۶/۷۲	۵/۸	۲/۲۴	۵۶/۹	۴/۶
غرب	۳۴۴۹	۷/۵۵	۴۲/۲	۵/۵۶	۰	۰/۰۱	۵۰/۹	۴/۱۱
بوشهر	۱۳۲۵	۲/۹۰	۵۸/۱	۷/۶۶	۰	۰	۷۱/۷	۵/۷۹
آذربایجان شرقی	۹۰۷	۱/۹۹	۵۱/۱	۶/۷۴	۴۲/۷	۱۶/۵۴	۱۹/۹	۱/۶۱
خوزستان	۷۱۵	۱/۵۷	۵۵/۱	۷/۲۷	۲۸/۱	۱۰/۹۱	۱۰۵/۳	۸/۵
شمال	۳۲۹	۰/۷۲	۲۵/۳	۳/۳۴	۲۰/۴	۷/۹۳	۶۷/۲	۵/۴۳
جمع کل	۴۵۶۵۴	۱۰۰	۷۵۸	۱۰۰	۲۵۷/۹	۱۰۰	۱۲۳۹	۱۰۰

جدول شماره ۳۷ آمار پرونده های قاچاق کالا بر حسب گمرکات مختلف در هفت ماهه سال ۱۳۸۳ ادامه جدول ۳۶

نام گمرک	جریمه وصولی (میلیون ریال)	سهم از کل (درصد)	تعداد متهمین	سهم از کل (درصد)	تعداد پرونده های تیرئه شده	سهم از کل (درصد)	ارزش پرونده های تیرئه شده (میلیارد ریال)	سهم از کل (درصد)	تعداد پرونده های محکوم شده	سهم از کل (درصد)	ارزش پرونده های محکوم شده (میلیارد ریال)	سهم از کل (درصد)
خراسان	۵۳/۱	۰/۳۵	۱۱۹۸۲	۲۱/۲۲	۱۰۲۴	۱۳/۴۹	۳/۹	۶/۱۵	۸۸۵۴	۷۱/۱۱	۱۲/۶	۹/۹۱
س و ب	۵۴۸۲/۲	۳۵/۹۳	۱۰۱۹۸	۱۸/۰۶	۲۲۷۰	۲۹/۹۲	۱۰/۹	۱۷/۴	۲۲۵	۱/۸۱	۷/۱	۵/۶۴
هرمزگان	۲۷۶۹/۶	۱۸/۱۵	۸۷۶۷	۱۵/۵۲	۳۵۱	۴/۶۳	۳	۴/۸۴	۶۹۷	۵/۶	۸	۶/۳۲
مستقل	۲۶۸۷/۹	۱۷/۶۲	۶۰۸۴	۱۰/۷۷	۱۳۶۲	۱۷/۹۵	۱۴	۲۲/۳۵	۳۳۲	۲/۶۷	۵۸/۹	۴۶/۴۹
آذر. غ	۲۲۹۵/۸	۱۵/۰۵	۶۹۴۱	۱۲/۲۹	۸۰۰	۱۰/۵۴	۷/۴	۱۱/۷۵	۵۴۲	۴/۳۵	۵/۴	۴/۲۹
غرب	۲۷۶/۹	۱/۸۲	۶۹۲۷	۱۲/۲۷	۱۰۲۵	۱۳/۵۱	۹/۱	۱۴/۵۱	۹۵۳	۷/۶۵	۲۰/۷	۱۶/۳۶
بوشهر	۵۶۵/۵	۳/۷۱	۲۲۵۰	۳/۹۸	۴۱۶	۵/۴۸	۹/۲	۱۴/۷	۷۷۱	۶/۱۹	۲	۱/۵۸
آذر. ش	۶۹۲/۹	۴/۵۴	۲۱۰۴	۳/۷۳	۱۳۰	۱/۷۱	۳/۳	۵/۲۲	۲۹	۰/۲۳	۷/۴	۵/۸۷
خوزستان	۲۵۰/۶	۱/۶۴	۸۶۳	۱/۵۳	۱۹۱	۲/۵۲	۱/۷	۲/۶۴	۴۳	۰/۳۵	۴/۵	۳/۵۲
شمال	۱۸۳	۱/۲	۳۵۷	۰/۶۳	۱۹	۰/۲۵	۰/۳	۰/۴۴	۵	۰/۰۴	۰	۰
جمع کل	۱۵۲۵۷/۶	۱۰۰	۵۶۴۷۳	۱۰۰	۷۵۸۸	۱۰۰	۶۲/۷	۱۰۰	۱۲۴۵۱	۱۰۰	۱۲۶/۷	۱۰۰

جدول شماره ۳۸ آمار پرونده های قاچاق زیر ده میلیون ریال در هفت ماهه (فروردین لغایت مهرماه) سال ۱۳۸۳ -

نام گمرک	تعداد پرونده های کمتر از ۱۰ میلیون	سهم از کل (درصد)	ارزش پرونده ها (میلیارد ریال)	سهم از کل (درصد)	ارزش کالای از دست رفته (میلیون ریال)	سهم از کل (درصد)	کل جریمه تعیین شده (میلیون ریال)	سهم از کل (درصد)
خراسان	۱۱۴۲۲	۲۸/۲۳	۱۴/۸	۱۰/۵۷	۲۹/۱	۵/۶	۲۲۰۱	۸۸/۰۲
سیستان و بلوچستان	۱۰۱۶۵	۲۵/۱۲	۲۴/۴	۱۷/۴	۳۴۶/۱	۶۶/۵۱	۱۸۸	۷/۵۲
هرمزگان	۶۵۷۱	۱۶/۲۴	۲۳/۹	۱۷/۰۵	۰	۰	۰	۰
مستقل	۳۷۱۰	۹/۱۷	۱۵/۴	۱۰/۹۷	۱۲۵/۸	۲۶/۱۱	۵۱/۸	۲/۰۷
آذر.غ	۳۶۹۸	۹/۱۴	۱۵/۹	۱۱/۳۶	۹/۳	۱/۷۸	۳	۰/۱۲
غرب	۲۵۷۸	۶/۳۷	۱۲/۸	۹/۱	۰	۰	۰	۰
بوشهر	۸۶۷	۲/۱۴	۲۲/۸	۱۶/۲۲	۰	۰	۰	۰
آذر.ش	۶۸۶	۱/۷	۴/۱	۲/۹۲	۰	۰	۰	۰
خوزستان	۵۲۶	۱/۳	۵/۶	۳/۹۸	۰	۰	۰	۰
شمال	۲۴۱	۰/۶	۰/۶	۰/۴۳	۰	۰	۵۶/۷	۲/۲۷
جمع کل	۴۰۴۶۴	۱۰۰	۱۴۰/۳	۱۰۰	۵۲۰/۳	۱۰۰	۲۵۰۰/۶	۱۰۰

جدول شماره ۳۹ آمار پرونده های قاچاق زیر ده میلیون ریال در هفت ماهه سال ۱۳۸۳ - ادامه جدول شماره ۳۸

نام گمرک	جریمه وصولی (میلیون ریال)	سهم از کل (درصد)	تعداد متهمین	سهم از کل (درصد)	تعداد پرونده های تیرئه شده	سهم از کل (درصد)	ارزش پرونده های تیرئه شده (میلیارد ریال)	سهم از کل (درصد)	تعداد پرونده های محکوم شده	سهم از کل (درصد)	ارزش پرونده های محکوم شده (میلیارد ریال)	سهم از کل (درصد)
خراسان	۰	۰	۱۱۶۵۳	۲۴/۴۷	۱۰۰۹	۱۴/۸۶	۲۴۳۳/۵	۷/۶۴	۸۷۲۷	۷۶/۲۳	۱۰۳۵۲/۷	۴۳/۱۲
س و ب	۱۷/۵	۲/۳۵	۸۷۹۹	۱۸/۴۸	۲۲۰۹	۳۲/۵۴	۷۹۴۲/۳	۲۴/۹۳	۱۲۹	۱/۱۳	۶۲۱/۹	۲/۵۹
هرمزگان	۶۶۶/۲	۸۹/۳۴	۸۰۰۱	۱۶/۸	۳۲۸	۴/۸۳	۱۴۹۰/۷	۴/۶۸	۶۰۵	۵/۲۸	۵۸۳۶/۱	۲۴/۳۱
آذرغ	۶۰/۸	۸/۱۶	۵۹۳۵	۱۲/۴۶	۶۹۵	۱۰/۲۴	۲۵۰۰/۷	۷/۸۵	۴۷۲	۴/۱۲	۱۷۱۰/۹	۷/۱۳
مستقل	۱/۱	۰/۱۵	۴۲۷۴	۸/۹۸	۱۱۶۶	۱۷/۱۸	۸۱۸۹/۷	۲۵/۷۱	۱۸۵	۱/۶۲	۹۰۱/۴	۳/۷۵
غرب	۰	۰	۴۹۱۶	۱۰/۳۲	۸۱۵	۱۲/۰۱	۴۰۷۶/۹	۱۲/۸	۵۷۳	۵/۰۱	۳۶۶۵/۱	۱۵/۲۷
بوشهر	۰	۰	۱۲۸۴	۲/۷	۲۸۵	۴/۲	۳۶۹۸/۴	۱۱/۶۱	۷۴۵	۶/۵۱	۸۸۹/۱	۳/۷۱
آذر. ش	۰	۰	۱۸۶۲	۳/۹۱	۹۵	۱/۴	۴۲۰/۹	۱/۳۲	۵	۰/۰۴	۵/۴	۰/۰۲
خوزستان	۰	۰	۶۳۱	۱/۳۳	۱۶۹	۲/۴۹	۱۰۲۵/۳	۳/۲۲	۴	۰/۰۳	۲۰/۴	۰/۰۸
شمال	۰	۰	۲۶۱	۰/۵۵	۱۷	۰/۲۵	۷۴	۰/۲۳	۳	۰/۰۳	۶	۰/۰۲
جمع کل	۷۴۵/۷	۱۰۰	۴۷۶۱۶	۱۰۰	۶۷۸۸	۱۰۰	۳۱۸۵۲/۶	۱۰۰	۱۱۴۴۸	۱۰۰	۲۴۰۰۹/۶	۱۰۰

**نتیجه آن که:** به این ترتیب ملاحظه می‌گردد که مقوله واردات غیررسمی کالا، به ویژه کالاهای مصرفی در زنجیره‌ای از حلقه‌ها و عوامل به هم متصل قرار دارد که به دلیل کاستی‌ها و ضعف‌ها و رنگ باختن‌های اقتصاد آشکار، به پرورش و رنگ‌پذیری اقتصاد و زیرزمینی و پنهان و گریزنده از نظارت قانون، منجر شده است.

لذا، پیامدهای متصوره برای جاری شدن رویه تجاری و حمل و نقل گریزنده از نظارت قانون، به ماهیت و نفس حضور عین "پدیده" بازگشت دارد تا به عناصر ابزاری در اختیار آن. مفهوم ماهیتی این نتیجه آن است که عناصر ابزاری از هر مقوله‌ای که باشند، توان بالقوه و استعداد قابل توجهی هستند که پیامد شکل‌پذیری‌های غالب، خود به عنوان مغلوبه، ظاهر شده و در خدمت آن قرار می‌گیرند.

شناخت علمی، یعنی شناختی که برپایه تحلیل علت و معلولی پدیده‌ها و وقایع استوار است، ماهیتاً به فرایند پدیده‌ها و حوادث می‌اندیشد تا به نتیجه‌ای که حاصل می‌گردد، بر این پایه، هدایت ابعاد توجه و یا رهنمود طرح‌های ناظر بر بازدارندگی از رخداد قاچاق، چنانچه از شناخت جامع و مانع و شناخت علمی برخوردار نباشد، حتی اگر منجر به اثربخشی شود، ثمربخش نخواهد بود.<sup>۱</sup>

پیامدهای ناگوار و مخرب ناشی از رخداد قاچاق کالا، از هر جنسی که باشند، به ماهیت چرخه فعالیت لنج‌ها، منطقاً ارتباط پیدا نکرده و آسیب‌های وارده به پیکره تولید و افزایش قاچاق شبه قانونی و وارد شدن آسیب معنایی به پیکره حقوقی و سلامت روابط تجاری، بازگشت به علل بنیانی ترجیح تجارت غیررسمی و همچنین حمل و نقل گریزنده از نظارت قانون بر تجارت رسمی و حمل و نقل منطبق با قوانین وارداتی و صادراتی و گمرکی دارد.

پیشتر نیز در این زمینه، نظرات جامعه آماری و نگرش‌های برخاسته از میدان مورد مطالعه، آورده شد که به طور اساسی فعالیت لنج‌های باری سنتی، متوجه عملکردی است که ریشه در نوع سنتی تجارت برای جامعه ۶-۷ میلیونی جامعه دریایی جنوب کشور دارد. تشکیل تعاونی‌های مرزنشینی و اعطای برخی از مجوزها، همه، با هدف کانالیزه نمودن و هدایت فعالیت‌های تجاری از این دست است که منطقه به آن احتیاج دارد و زندگی اجتماعی، دقیقاً به آن وابسته می‌باشد. تشکیل تعاونی‌های مرزنشینی و اعطای مجوزها، مصادیقی در جهت تایید و ضرورت این نوع از فعالیت‌های تجاری است. متاثر از چنین شرایطی، لنج‌های تجاری سنتی، در قالب این نحوه از سازماندهی قرار گرفته و به ثبت رسیده‌اند. در چنین شرایطی، فرهنگ غالب بر عملکرد لنج‌های تجاری سنتی، انجام فعالیت توأمان تجاری و حمل و نقلی به توسط این نوع از لنج‌هاست که در فرهنگ عمومی، نهادینه و به سامان شده است.

۱- "اثربخشی" آن است که اثر یک عمل در یک محدوده زمانی، علی‌القاعده تا زمانی که طرح بازدارندگی یا تشویق‌کنندگی در جریان است، قابل حس و مشاهده باشد و "ثمربخشی" آن است که به صورت پی‌دار و مستمر اثر یک عمل بازدارنده یا تشویق‌کننده، نهادینه و یا در حدود نهادینگی شدن، قابل تلقی و مشاهده باشد.

### ۲-۳ نسبت ارزشی یا وزنی کالای این نوع تجارت توسط لنج در مقایسه با کل حمل و نقل (صادرات و واردات) خارج از نظارت قانونی و گمرکی چیست؟

تحلیل موضوع: تعیین نسبت ارزشی یا وزنی کالای این نوع تجارت توسط لنج‌ها در مقایسه با کل حمل و نقل چه در حوزه صادراتی و چه در حوزه واردات، برپایه نمونه گیری، اتکاء به اصل نسبیّت و نسبی سنجی و همچنین از طریق مقایسه های آماری امکان پذیر است.

تجارت گریزنده از نظر قانون، ماهیتاً تجارّتی زیرزمینی و فرار از مبادی نظارتی است و همین، عاملی است که امکان و احتمال دسترسی به یک شاخص آماری، با این صفت که مشخص کند، به چه میزان ریالی یا ارزی، قاچاق کالا صورت می گیرد را به صفر نزدیک می کند. لذا، آمارها برپایه برآوردها تخمین زده می شود که این برآوردها، تابع علل ویژه ای است.

۱-۲-۳ علل موثر در عدم امکان دسترسی به رقم ارزی - ریالی مشخص در خصوص ورود کالاهای گریزنده از نظارت قانون :

الف) وجود تعاریف متعدد از قاچاق و تکرر نظر نسبت به این که چه چیزی قاچاق است، همچنین عدم وجود یک نهاد مستقل و با شخصیت منحصر حقوقی - نظارتی - عملکردی که با نگاه و تعریف واحدی به مسأله قاچاق بنگرد<sup>۱</sup> و از سوی دیگر، پراکندگی و وجود طیف های تصمیم گر و عملیاتی متعدد و غالب تر از مصادیق فوق وجود امتیازات خاص

۱- ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، ارگانی نامستقل تلقی می گردد چه آن که، ترکیب ماهیتی منابع انسانی و منابع حقوقی آن، خود به عنوان نماینده یک دستگاه اجرایی - عملکردی دیگری هستند که ذاتاً دارای ماهیت مقابله با قاچاق می باشند اما، با وجود این مشخصه، که جزء شرح وظایف آنان، مبارزه با قاچاق است، عملاً و متأثر از عملکرد آنان، ثمربخشی مورد انتظار، حاصل نگردیده و تامین آن انتظار از طریق تشکیل ستاد، درخواست شده است.

معنا و مفهوم گزاره فوق آن است که، تمامی ارگان های عضو این ستاد (نیروی انتظامی، گمرک و ...) چنانچه قرار می بوده تا بنا به عملکرد خود، حائز موفقیت در کنترل واردات و صادرات باشند دیگر نیازی به تشکیل این ستاد نمی بوده است. به عبارتی، چنانچه، هر یک از این ارگان ها، در امر مبارزه با قاچاق کالا، بنا به ذات عملکردی - قانونی خود، اقدام ثمربخش انجام می دادند، دیگر نیازی به تشکیل ستاد وجود نمی داشته است.

مطالعات این پژوهش در این باره که چرا ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز باید تشکیل می شده نشان می دهد که عمده دلایل عبارت بوده اند از:

- به وجود آوردن یک ارگان واحد، بین سازمان های شاکی که توسط قانونگذار پیش بینی شده اند، هماهنگی به وجود آورد.

- به وجود آوردن ارگانی که با برخورداری از شرح وظیفه ای واحد و مشخص، منحصراً توان و انرژی ارگان های ذیربط را تجمیع کند.

- به وجود آوردن یک شخصیت حقوقی مستقل که به موجب آن، استقلال در وضع راهبرد و تدبیر قضایی قابل استحصال باشد.

- سازمان های متعدد مبارزه با قاچاق، که بر اساس شرح وظایف خاص خود، متولی یک نحوه از برخورد، که خاص شخصیت حقوقی آنان است، در ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، به صورت اجماع به عملکرد بپردازند.

به این ترتیب، دیدگاه های نظری شاکله این ارگان، همه برخاسته از دیدگاه های نظری هر یک از اجزاء و عناصر آن است و به این ترتیب ستاد، مبانی نظری - راهبردی خود را از میدان نظری هر یک از اعضاء دریافت می کند تا برخاسته از یک هویت مستقل که واجد شاکله های دیگری باشد و بتواند به موجب آن، از سازمان های عملیاتی و مجری، انتقاد و بر آنها نظارت کند.

و گریزهای قانون و قرار دادن استثناءها برای ورود کالا<sup>۱</sup>، از جمله‌ی مواردی است که امکان تحصیل شاخص آماری مورد نظر را مخدوش و غیرقابل دسترسی می‌کند.

ب) اثر عملکردی مغایر با عملکردهای تعیین شده برای پاره‌ای از امکانات زیرساختی، تاسیساتی در حوزه اقتصاد و صنعت حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی (مناطق آزاد تجاری - صنعتی، اسکله‌ها و یا پهلوگیرهای طبیعی، فرودگاه، ترانزیت کالا و نقش قاچاق سازمان یافته و قاچاق گمرکی و یا اسکله‌هایی که جدای ماهیت عملکردی معین شده می‌توانند مبادرت به عملکرد دیگری در حوزه تجارت کالا می‌کنند، این نوع از اسکله‌ها در ادبیات معمول فعلی جامعه به نام اسکله‌های نامرئی و یا اسکله‌های مخفی و یا اسکله‌های غیرمجاز نامیده می‌شوند از نظر این پژوهش، این اسکله‌ها و مبادی جزء حوزه‌های فاقد نظارت گمرکی و بندری و منابع انتظامی هستند)، این نوع عملکردها، عملاً در هیچ حسابی نگنجانیده و مقیاسی برای برآورد آن نیز، جز از طریق برآورد احتمالی - آماری، در اختیار نمی‌باشد.

ج) قاچاق از طریق نقل و انتقال کالا به شیوه پرداخت وجه در مبداء خرید و دریافت کالا در مقصد مورد نظر، که به طور عمده، هرچند که ناشی از حمل و نقل پنهان و گریزنده از نظارت قانون می‌باشد اما روشی است که به زعم نظر بالای ۹۵٪ جامعه آماری، منعکس کننده قاچاق سازمان یافته بوده و به این ترتیب قابل احتساب دقیق (به جز برآورد احتمالی - آماری) نیست.

جامعه آماری از گروه کارشناسی، که مورد پرسش از سوی این پژوهش قرار گرفتند، این نظر را ارائه می‌دهند که چه در ایران و چه در امارات متحده عربی و چند کشور دیگر منطقه، این وضعیت ناشی از وجود پول‌های سرگردان است که با تبدیل آن به دلار (و یا دیگر ارزها) از کشور خارج (عمدتاً به امارات برده می‌شود) و در آنجا به افراد خاصی، که صحت عمل آنان در تجارب قبلی موید درستی آنان برای معامله گران جدید و یا قدیمی است، مراجعه کرده پول نقد به آنان تحویل شده و کالا را در تهران (و یا شیراز) تحویل می‌گیرند.

د) گریز از نظارت قانون به شیوه بهره‌گیری از امکانات قانونی مربوط به معافیت ماشین‌آلات تولیدی که معاف از حقوق گمرکی و عوارض است در واگذاری کالای موضوعه قانون به دیگری، که واگذار نمودن آن (قبل از انقضای مدت مقرر در قانون) ممنوع است.

۱- تسهیلات اعطایی، چه از سوی قانونگذار مانند بندهای ماده ۳۷ قانون امور گمرکی و یا تسهیلات مقرر در همان ماده قانونی با موضوع مصرف، که استفاده کننده از معافیت برخوردار می‌شود و کالای ترانزیت که با قلب عملکرد، در داخل کشور تخلیه و به این ترتیب در چرخه بازار عرضه داخل کشور قرار می‌گیرد و یا اظهارات گمرکی خلاف واقع و همچنین قاچاق به دلیل تغییر در نوع مصرف (موضوع ماده واحده لایحه قانونی راجع به معافیت ماشین‌آلات تولیدی و ماده ۳۷ قانون امور گمرکی) و قاچاق با توسل به راه کارهای قانونی (به شرح آنچه که در ماده ۲۹ قانون امور گمرکی آمده است) و تغییر در ظاهر موضوع به آن نحو که مانع تامین خواست قانونگذار و سزای جزایی آن شود (مرزبندی بهاء قاچاق در ماده ۲ قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی)، از جمله‌ی آن است.

به طور معمول این دسته از ماشین آلات ( بر اساس ماده واحده مصوب ۵۹/۲/۲۴ شورای انقلاب در باره معافیت ماشین آلات تولیدی که مورد سفارش خرید موسسات تولیدی - صنعتی - معدنی وارد کشور شود) معاف از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی است. لیکن، به جای ایفای نقش با ماهیت تولیدی، در قالب یک فعالیت تجاری پدیدار و مورد بهره‌گیری واقع شده است.

رقم ارزی خاص این نوع از ورود کالاها، تحت هیچ شرایطی قابل استخراج نیست.

هـ) به استناد آمارها ( ر. ک جدول آماری شماره ۴۰ الی ۴۳ ) امارات متحده عمده‌ترین طرف تجاری ایران محسوب می‌گردد و همانگونه که از جدول شماره ۴۱ قابل استنباط است، عمده صادرات دبی به ایران شامل صدور مجدد کالاهای وارد شده است که در این خصوص، از سوی گمرک و مقامات بندری - گمرکی امارات متحده، اسناد و مدارک لازمه از کشتی‌های عازم ایران درخواست نمی‌شود.<sup>۱</sup>

مطالعات میدانی نشان می‌دهد که در وهله اول تجارت دبی با ایران، برای این کشور فوق‌العاده حائز اهمیت است. مقامات بندری - گمرکی تاکید بسیار بر آن دارند و در وهله ثانی، امارات، کنترل چندانی بر صادرات کالا از بنادر خود ندارد، این عدم کنترل، در خصوص ایران، دو چندان بوده و عملاً، امارات برای این شریک عمده تجاری خود هیچ محدودیتی قائل نیست.

گروه کارشناسی امارات متحده عربی، معتقد است که ماهیت درآمدی آن‌ها (امارات متحده) از طریق فعالیت‌های بندری و حمل و نقلی و به طور کامل، وابسته در میزان سهل‌گیری و راحتی در انجام این امور است. جدول شماره ۴۰ .

واردات بر حسب کشورهای عضو کنفرانس اسلامی برای سال ۱۳۸۲<sup>۲</sup>

کشور	وزن ( میلیون کیلوگرم)	ارزش دلاری (میلیون دلار)
امارات	۳۴۹۶	۳۵۳۶
بحرین	۳۳۸/۷	۵۱/۴
قطر	۱۰۳/۳	۴۴/۳
کویت	۲۹/۲	۳۱/۱
عمان	۷/۳	۵/۱

۱- مستند به مطالعه میدانی

۲- آمارنامه گمرک جمهوری اسلامی ایران برای سال ۱۳۸۲ ص ۱۳۵۳ مجله واردات



## جدول شماره ۴۱

گزارش صادرات دویی به ایران تحت عنوان تجارت دویی با کشورهای عضو اوپک (صادرات غیرنفتی)  
برای سال ۲۰۰۳ میلادی<sup>۱</sup> (نیمه اول سال).

× CCF

کشور	صادرات کلی	صادرات مجدد (Re-export)	صادرات (Export)
ایران	۲۲۲۸۷۹۴	۲۱۳۴۳۵۹	۹۴۴۳۵
اندونزی	۶۷۵۱۳	۹۰۷۹	۵۸۴۳۴
الجزیره	۳۱۹۹۱۱	۳۱۱۷۶۳	۸۱۴۸
عراق	۵۸۱۱۵۵	۵۶۱۴۲۸	۲۶۷۲۷
کویت	۳۱۳۵۴۱	۲۳۶۵۲۸	۷۷۰۱۳
لیبی	۳۲۶۶۹۷	۳۰۷۷۶۲	۱۸۹۳۵
نیجریه	۹۳۷۰۲	۸۶۷۲۴	۶۹۷۸
قطر	۱۳۷۱۰۷	۱۲۸۷۷۷	۸۳۲۷
عربستان سعودی	۳۶۶۵۰۵	۳۲۴۶۶۴	۴۱۸۴۱

## جدول شماره ۴۲

ارزش واردات بر حسب کشورهای مختلف به درصد<sup>۲</sup> (سهم نسبی) - سال ۱۳۸۲

نام کشور	درصد
امارات متحده عربی	۱۳/۳
آلمان	۱۱/۴
فرانسه	۸/۵
ایتالیا	۶/۳
چین	۵/۸
کره	۴/۹
روسیه	۴/۱
ژاپن	۳/۷
انگلستان	۳/۳
هند	۳/۳

۱- منبع دپارتمان بنادر و گمرکات امارات متحده عربی. همچنین دپارتمان تحقیقات بازرگانی امارات متحده DCCI. دریافت سند. شهریور ماه ۱۳۸۳  
۲- آمار نامه گمرک جمهوری اسلامی ایران برای سال ۱۳۸۲ مجلد واردات.

## جدول شماره ۴۳

۱۰۰۰ × دلار

نام کشور	ارزش واردات	ارزش صادرات
امارات متحده عربی	۳۵۳۵۹۳۶	۹۱۶۱۶۵
چین	۱۵۴۱۰۶۷	۲۳۱۵۷۱
پاکستان	۸۸۴۵۱	۱۳۷۹۶۶
بحرین	۵۱۴۷۳	۱۸۹۰۸
قطر	۴۴۳۴۱	۱۶۵۵۱
کویت	۳۱۱۳۵	۱۲۵۴۵۵
اردن	۲۹۷۲۹	۱۷۰۷۳
قشم	۲۹۲۹۱	۰
خرمشهر (منطقه ویژه)	۲۵۲۵۶	۲۲/۹
عمان	۵۱۴۷	۹۸۵۵
عسلویه	۱۰۹۹	۶۸۴۵۵
چابهار منطقه آزاد	۳۸۶۸	
کیش	۱۲۷۵	

کنترل امارات متحده عربی، محدود به کنترل وارداتی و صادراتی بر مواد مخدر و اشیاء عتیقه و اسلحه است<sup>۱</sup> و از وارد نمودن هر نوع سخت گیری بر چرخه تجارت کالا، قویاً خودداری می گردد.

مطابق مشاهدات میدانی، اظهار فردی در گمرکات و بنادر، که از سوی صاحبان شناورها و بار بیان می گردد، مبنای قبول و پذیرش از سوی مقامات گمرکی - بندری امارات است و حجم فعالیت گمرکی - بندری، چنان در سطح منطقه بالاست که ظرفیت سخت گیری های سطح پائین و سخت گیری های کاهنده سقف فعالیت تجاری - مبادلاتی را به گمرک و بنادر امارات نمی دهد.<sup>۲</sup> از جمله ی عناصر توسعه یابی تجارت در بنادر امارات، وجود سهولت و راحتی برخورد با شناورهاست، چیزی که برپایه اهداف کلان اقتصادی امارات که همانا تکیه بر درآمد حاصل از تجارت و واردات است قرار دارد.

۱- تجهیزات امارات متحده عربی برای این نحوه از کنترل کارآمد می باشد.

۲- ضمن آن که امکانات فنی - الکترونیک در سطح قابل توجهی می باشد.

جدول شماره ۴۴ صادرات امارات متحده عربی برای سال‌های ۲۰۰۰، ۲۰۰۱ و ۲۰۰۲ میلادی<sup>۱</sup> - ارقام به میلیون دلار

شاخص	سال		
	۲۰۰۲	۲۰۰۱	۲۰۰۰
صادرات کلی و دوباره صادرات <sup>۲</sup> (غیرنفتی)	۴۹۵۹۵	۴۸۷۷۳	۴۹۸۳۵
صادرات نفت خام	۱۶۹۴۷	۱۷۷۵۳	۲۱۶۳۶
دوباره صادرات کلی	۱۴۵۷۵	۱۳۹۳۶	۱۳۱۱۰

در مجموع منطبق بر دقایق مطالعاتی و مصاحبه‌ها، با ضریب بالای ۹۵٪ می‌توان بیان داشت که امارات متحده عربی، هیچ محدودیتی در مبادلات تجاری فی مابین خود با ایران قائل نیست و در این خصوص، اصل نظری ناظر بر فعالیت بنادر، توسعه فعالیت تجاری و گسترش آن است و در این راه، از هر عاملی که موجبات ایستایی را فراهم کند، به شدت جلوگیری می‌شود.

مطابق مطالعات میدانی، اصل مورد باور در گمرکات و بنادر امارات، آزادی در حمل و نقل و تجارت و ارائه خدمات مورد نیاز به شناورهاست. تنها مواردی که مورد دقت شدید و نظارت با تاکید قرار می‌گیرد، مساله مواد مخدر و قاچاق اشیاء عتیقه و اسلحه است.

و (تفسیر خود از قانون و استفاده توجیه پذیر از استثنای قوانین وارداتی کشور، چیزی که به موجب آن از حدود و سقف واردات مجاز پیش بینی شده در قانون، تجاوز شده و بیش از نیاز و مصرف سازمانی مورد پیش بینی، اقدام به واردات می‌گردد و مازاد آن به صورت تجاری به بازار مصرف جامعه عرضه می‌شود (نمونه شکر وارداتی از طریق مناطق آزاد تجاری و اتوموبیل).

تفسیر خود از قانون، بستر پرورنده برای شکل گرفتن و توجیه پذیر شدن قاچاق شبه قانونی است. قاچاق شبه قانونی به این دلیل که مورد حمایت نظری قانون، بر اساس تفسیری که از قانون به عمل می‌آورد می‌باشد و به این دلیل که با توجیهی منطقی برپایه کسب درآمد، همراه است، عمل خود را مشروع تلقی کرده و باور به خلاف بودن آن ندارد. به این ترتیب این نوع از قاچاق هیچگاه واجد آماری مشخص از لحاظ وزنی و یا ارزش پولی نبوده و به مثابه یک داد و ستد درون خانوادگی که عمل به آن در هیچ دفتری منعکس نمی‌شود، رخداد می‌شود.

۱- UNITED ARAB EMIRATES YEARBOOK- P.P 85 و گزارش بانک مرکزی امارات متحده عربی.

۲- شامل صادرات مناطق آزاد نیز می‌شود.

این موضوع از جمله ی برجسته ترین مظاهر رخداد قاچاق شبه قانونی است. گزاره ای که برپایه این استنباط قرار دارد که چون ورود کالایی، ممنوع نیست، پس اگر در راه ورود آن، حقوق گمرکی پرداخت نشود، نباید آن را قاچاق تلقی کرد، از جمله ی مصادیق آن است و این در حالی است که ماهیت و خمیرمایه و اساس فحوی کلام قانون، در برابر بزه قاچاق، در زاویه ای از شاکله های خود، رخداد قاچاق را، متبادر از ورود کالا بدون پرداخت حقوق دولتی، که متعلق به حقوق جامعه است، می داند.

استنباطی این چنین، که به موجب آن، عدم پرداخت حقوق گمرکی را، شاکله رخداد بزه قاچاق نداند، زمینه ساز بستر شکل گرفتن عملیات تجاری، برپایه وارداتی است که در هیچ دفتری، ثبت نخواهد شد.

### ز) بارنامه با مقاصد دیگر

مطالعات میدانی نشان می دهد که سقفی از واردات کالای متعلق به تجارت گریزنده از نظارت قانون، در کلاس صادرات و یا صادرات مجدد کشور مبداء ( به ویژه امارات) و مانیفست آن، اظهار کننده مقصد دیگری، به جز مقصدی که هدف اصلی را برای ارسال کالا تشکیل می دهد می باشد.

وضعیتی این چنین، عملاً، مستندات اظهاری در کشور مبداء را از صراحت و صدق به دور می دارد، جزء همین گزاره باید از وارداتی نام برد که از طریق مناطق آزاد تجاری<sup>۱</sup>، مازاد بر سهمیه های مقرر وارداتی، جزء وارده به مناطق آزاد عمل شده در حالی که در ثبت مبداء صادره و مقصد صادره قرار ندارد و مانیفست ها، مقصد دیگری را نشان می دهد. ( ح ) ورود کالا از مرزهای خشکی و غیردریایی که از مبادی حمل دیگری، از طریق تجارت گریزنده از نظارت قانون، صورت می گیرد.

از جمله ی استان های شاکله، آذربایجان غربی، کردستان، کرمانشاه، خراسان و اردبیل می باشد که منشاء کالای عبوری از مرز این استان ها و ورود به کشور به مبادی دیگری به جز حوزه خلیج فارس ارتباط دارد که پراکندگی مبادی و کثرت آن ها، عملاً ترجیح رقم ارزی کالای وارده از طریق تجارت گریزنده از نظارت قانون را غیرممکن ساخته و ارزیابی را صرفاً متکی به برآورد نمونه ای - احتمالی می کند.

۱- مستند به سند قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی و مطابق با تعاریف ارائه شده از مناطق آزاد، حد و مرز مشخصی برای واردات کالا، در نظر گرفته نشده است و رویه های جاریه برپایه بخشنامه ها و دستورالعمل های اجرایی است که به عنوان نمونه می توان به سهمیه ۳۶۰ میلیون دلار واردات مجاز سالانه از کیش و قشم و چابهار به سرزمین اصلی اشاره کرد که ارقام مورد گزارش و مطالعات میدانی، وارداتی بیش از این رقم را به سرزمین اصلی نشان می دهد.

نمونه دیگر مجوز واردات برای مصرف محلی - بومی است مثل برآورد نیاز منطقه قشم به سقف دو هزار تن شکر، در حالی که در سال ۱۳۸۲، به مقدار بسیاری بالاتر از این سقف به منطقه قشم شکر وارد شده و از طریق فضای خارج از منطقه آزاد و یا مبادی خروجی خارج از نظارت گمرک و منابع انتظامی وارد به کشور شده است.

مطابق بررسی های میدانی و جمع آوری اطلاعات از غرب کشور، بخشی از کالاهای وارده گریزنده از نظارت قانون به کشور از طریق بندر عقبه (اردن) وارد به جریان حمل و نقلی خشکی شده و از طریق کشور عراق و به اتکاء مرزهای استان های غربی کشور، به کشور وارد می شود.

عمده کالای وارده از این طریق مشتمل بر شیر خشک، چای، منسوجات و شکر و برنج، لوازم آرایشی تولید شده در کشورهای عربی خاورمیانه، بخری قطعات یدکی اتوموبیل می باشد.

ط) مطابق بررسی های پژوهشی از جامعه آماری نمونه خارج از جامعه کارشناسی، تخصصی و مرتبط با موضوع در بنادر و گمرکات و امور قضایی و انتظامی، بین ۷۰٪ و ۸۰٪، منفذ و مبادی ورودی کالای متعلق به نوع تجارت گریزنده از نظارت قانون را، متوجه راه آبی - دریایی، خاصه نوار ساحلی جنوب خلیج فارس و در تاکید امارات متحده عربی تصور می کنند.

در این که امارات متحده عربی، عمده ترین شریک تجاری - مبادلاتی با ایران است و نمودارها، گویای چنین وضعیتی است ( به نمودار شماره ۴۵ دقت گردد) شکی نیست اما، این تصور که مبداء ورودی کالای تجارت گریزنده از نظارت قانون فقط امارات متحده عربی است، تصور و تصدیقی، منطبق با واقعیت نیست. " عمان " از طریق بندر خصب و دو بندر شمالی آن به نام های مسقط و صحار، " قطر " از طریق دوحه و دخان، " بحرین " از طریق منامه، " کویت " از طریق بندر احمدی و سود و بندر کویت، " عراق " در غرب کشور از طریق مبادی ورودی استان های آذربایجان غربی، کردستان، کرمانشاه و بندر بصره از طریق استان خوزستان، همچنین خراسان از طریق مبادی ورودی گمرکی ( باجگیران، سرخس، دوغارون، بیرجند) و بازارچه های مرزی (باجگیران، یزدان و دوکوهانه)، همچنین مسیر هوایی و گمرکات مستقل، سهم قابل توجهی از مبادی را تسجیل می کنند که فقط ۲۰ تا ۳۰ درصد عموم<sup>۱</sup> با آن آشنایی دارند و این در حالی است که عملاً در محاسبات ارزیابی کننده قرار نمی گیرد.

از سوی دیگر، بخش دیگری از کالاهای وارداتی به کشور که در چارچوب رفتار تجاری گریزنده از نظارت قانون صورت می پذیرد. عملاً از طریق بازارهای تجاری و مناطق آزاد تجاری شرق آسیا و چین تهیه و از جریان مبداء حمل تا مقصد تحویل، به صورت سازمان یافته از دالان روش های مرتبط با تجارت گریزنده از نظارت قانون عبور داده شده و به دست انبارها سپرده و پس از آن وارد بازار می شود.

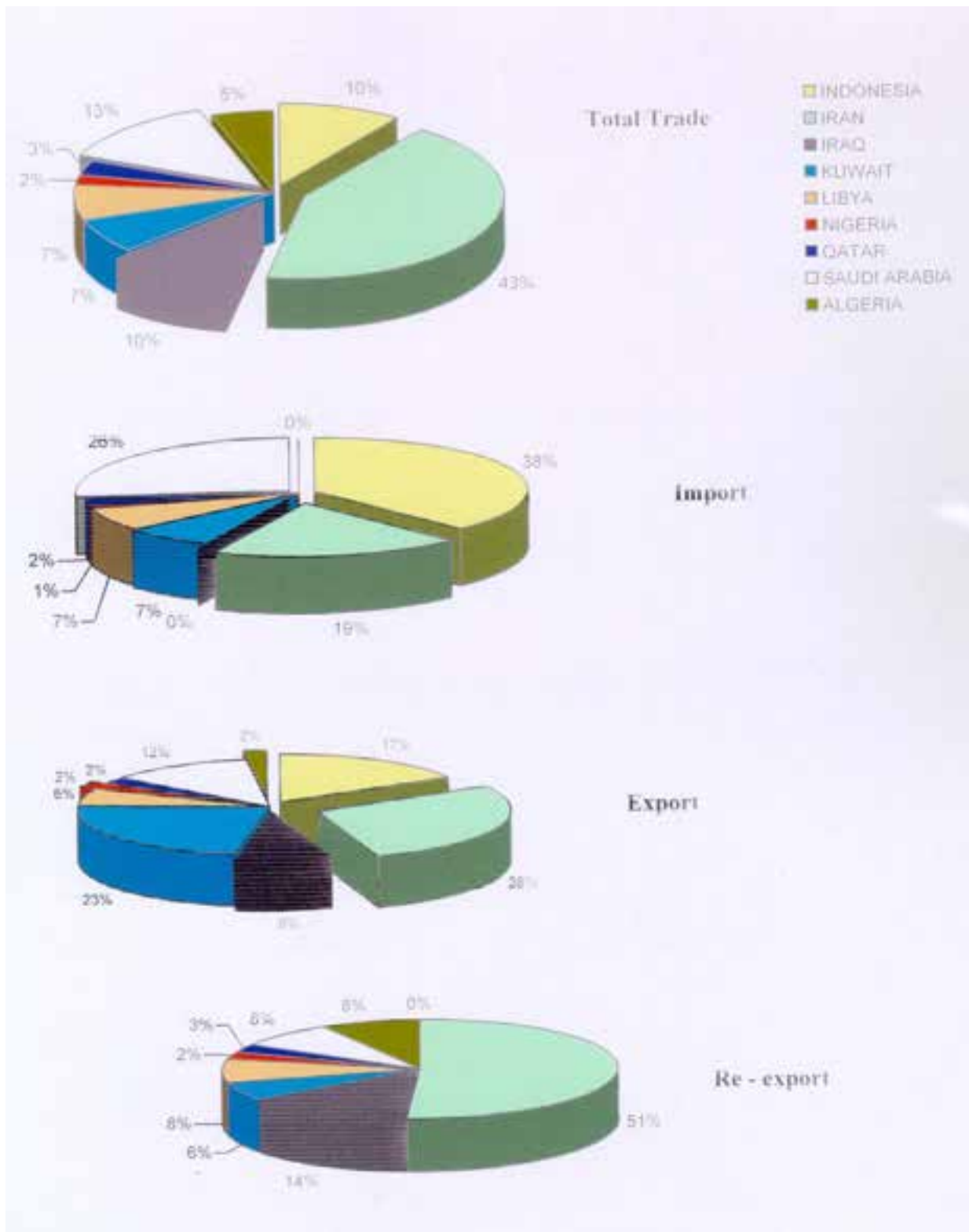
بالتبع مجموعه ای این چنین از دامنه گسترده نقل و انتقال کالا، اتکاء به صورت ثبت رسمی مبادی حمل را به این نحوه که از بنادر و گمرکات آن ها صورت برداری شود، با مشکل رو به رو می سازد و در مرتبه ثانی، ارقام ثبتی، خود مستند به واقعیت های رخداد شده نمی تواند باشد.

۱- بر مبنای جامعه آماری نمونه خارج از جامعه کارشناسان و متخصصان و منابع انسانی وابسته به موضوع.

تجارت دویی با کشورهای عضو ایک در سال ۲۰۰۳

Prepared by: Data Management & Business Research Department

نمودار شماره ۴۵



ی) : کالای ترانزیت

منابع نیروهای انتظامی، منابع گمرکی و بندری در تایید عملکرد تجارت گریزنده از نظارت قانون از مجرای امتیاز ترانزیت کالا را تا ۱۰۰٪ در تایید خود دارند. همچنین تا ۱۰۰٪ جعل اسناد گمرکی در این راستا را تایید می کنند. سوء استفاده از امتیاز ترانزیت کالا در نمونه هایی مورد تایید منابع گمرکی و نیروی انتظامی به صورت مشترک قرار دارد، به عبارتی موارد مکشوفه ذیل، جزء مورد تایید منابع توامان گمرکی و انتظامی بوده است که بر مصداق آن، انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون را برپایه ترانزیت صحنه می گذارند.

مورد اول :

برآورد ارزش بار: ۵ میلیارد و ۱۰۴ میلیون ریال.

طریق ورودی: گمرک بازرگان.

مقصد: برپایه جعل اسناد برای کشور افغانستان.

نوع کالا: پارچه رومبلی.

مورد دوم :

برآورد ارزش بار: ۲۰ میلیارد ریال.

مبداء ورودی: ترکیه.

طریق ورودی: گمرک بازرگان.

مورد سوم :

برآورد ارزش بار: ۹۸۵ میلیون ریال.

مقدار بار: دو محموله کالای قاچاق از کامیون های خروجی .

طریق ورودی: گمرک لطف آباد ( استان خراسان).

یافته های آماری نشان می دهد که حجم کالاهای ترانزیت، رقم قابل توجهی را شامل است که به عنوان مثال، در سال ۱۳۸۲، بیش از ۸ میلیون تن کالا از ایران ترانزیت شده است. چنانچه بنا به ماهیت موضوع حمل ۶۰٪ آن ترانزیت سوخت باشد، ۴۰٪ آن کالا است که خلاء دستگاه ردیاب ماهواره ای G.P.S بر کامیون های حامل بار ترانزیت و عدم استفاده از دستگاه X-Ray، بابتی برای بهره گیری از این امتیاز برای قاچاق کالا است مزید بر آن ضرورت اعمال سرعت عمل برای عبور حامل کالای ترانزیت، عامل دیگری در کاهش دقت در رسیدگی به اطلاعات اسنادی است که موجب کاهش ریسک در این نوع عملکرد می شود. قابل تاکید آن که، برآورد ترانزیت از سوی گمرک رقمی بین ۸ تا ۹ میلیون تن کالا و برآورد

وزارت بازرگانی، ده میلیون تن کالا است و برآورد از این امتیاز برای مبادرت به انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون به زعم گمرک، حدود یک درصد است در حالی که کارشناسان امور گمرکی آن را بیش از یک درصد دانسته اما، قابل پیش بینی نمی دانند.

ماهیت عملکردی فوق نیز، امکان استحصال به یک جمع بندی نهایی از ارزش کالایی و یا وزنی را به شدت، ضعیف می سازد.

ک: گسترده‌گی منافذ و مبادی ورودی -

جز در کرانه و سواحل جنوبی کشور مشتمل بر اسکله ها و بازارچه ها، منافذ و مبادی ورودی بسیاری، امکان عبور کالاهای موضوع تجارت گریزنده از نظارت قانون را می تواند بسترساز باشد که در این خصوص عملاً، در فضایی خارج از فعالیت شناورهای سنتی (لنج ها) رخداد می شود.

مصادیقی از آن را می توان مشتمل بر موارد مذکور در جداول ۳۵، ۳۶ و ۳۷ دانست و ضمن آن باید به مواردی دیگر اشاره کرد که هر چند از محدوده عملیاتی - محیطی قابل مقایسه با دامنه های نوار ساحلی برخوردار نیستند اما ارقام قابل توجهی را نشان می دهند.

- در سال ۱۳۸۲، در گمرک استان چهارمحال و بختیاری، ۱۸۸ مورد گزارش گردیده که ارزش ریالی آن بیش از ۶۰۲ میلیون ریال بوده است. رقمی که نسبت به سال ۸۱، از نظر ارزش ۱۹٪ رشد داشته است.<sup>۱</sup>

- در سه ماهه اول سال ۱۳۸۳، در گمرک استان گلستان ۴۶ فقره پرونده به ارزش ۱۷ میلیارد ریال تشکیل شده است.

- اعلام ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا در تاریخ ۱۷ آذرماه سالجاری، از کشف دو انبار بزرگ کالای قاچاق لوازم یدکی خودرو و صدها قلم کالای دیگر در استان فارس و جنوب تهران، کشف ده تن شیرخشک قاچاق از مرزهای غربی، کشف ۷۰۰ دستگاه ماشین آلات سنگین که ۱۱۰ دستگاه آن کامیون F-12 و بقیه ماشین آلات راه سازی و سنگین بوده اند.

- اعلام ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا در آبان ماه سالجاری در زمینه معرفی ده استان کشور که بیشترین حجم قاچاق کالا از آنها انجام می گیرد. آذربایجان غربی، کردستان، کرمانشاه، خراسان، اردبیل و فارس، علاوه بر چهار استان جنوبی کشور در شمول آن است.

ل: تفاوت در نوع ارزشی کالاهای وارداتی :

عمده ترین نوع کالاهای وارداتی گریزنده از نظارت قانون را سیگار، چای، برنج، پارچه، شکر و اقلام سوپرمارکتی به عنوان کالای مصرفی خانوار، لوازم خانگی و لوازم صوتی و تصویری به عنوان کالای مصرفی میان مدت خانوار، لوازم رایانه و لوازم یدکی خودرو و ملزومات فنی ماشین آلات سنگین و صنعتی به عنوان کالای مصرفی عمومی با گرایش

۱- آمار اعلامی از سوی گمرک جمهوری اسلامی ایران. چهارمحال و بختیاری.



مصرف خاص فنی - صنعتی و دارو و تجهیزات پزشکی، لوازم آرایشی و بهداشتی به عنوان کالای مصرفی پزشکی و آرایشی و همچنین، منسوجات و پوشاک آماده و کفش تشکیل می دهد.

ترکیب فوق، ماهیتاً، ترکیبی متفاوت در وزن و ارزش و شیوه حمل است. به عنوان مثال کالاهای خانگی سنگین ( یخچال، فریزر، تلویزیون در اینچ بالا) جزء بار سنگین و نقل و انتقال تجاری آن در ظرفیت حمل لنگ های سنتی نیست. دارو و تجهیزات پزشکی، لوازم آرایشی و بهداشتی و لوازم رایانه، از لحاظ وزن، سبک و کم حجم و وسیله حمل و نقلی آن عمدتاً از طریق ارسال هوایی صورت می گیرد، ضمن آن که، لوازم صوتی نیز در مواردی که گزارش شده است از مسیر هوایی، قاچاق شده است.

لوازم یدکی خودرو و ملزومات فنی ماشین آلات سنگین و صنعتی، در ترکیبی از ورود از مبادی رسمی و به طریق اظهار خلاف در گمرکات، راه زمینی و همچنین حمل به وسیله کانتینر از طریق شناورهای بزرگ ( غیر لنگ های سنتی) صورت می گیرد.

حجمی قابل توجهی از شکر و برنج و چای، مزید بر ورودی از طریق جنوب از مسیر غرب ( راه زمینی) وارد کشور می شود که عملاً از ارتباط معناداری با لنگ های سنتی به دور است. ضمن آن که همین سه نوع کالا، از طریق راه دریایی و با استفاده از باراندازهای خاص و وسایل حمل و نقلی از قبل فراهم شده، تا پیش از اقدامات منطبق با برنامه ریزی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، از طریق خورها و اسکله ها انجام می شده است.

بخشی قابل توجه از شکر وارداتی از طریق غرب، در کارخانه های مرزی و به شیوه پرسی به قند تبدیل شده و پس از آن وارد کشور شده است.<sup>۱</sup>

ترکیب و مجموعه ی فوق، شاکله جریانی است که عملاً، امکان دسترسی به رقم مشخصه ای را در تعیین مقدار و میزان ارزشی تجارت گریزنده از نظارت قانون، فوق العاده، ضعیف می سازد و به همانگونه که در ابتدا آورده شد، تجارت گریزنده از نظارت قانون، تجارتی با ماهیت زیرزمینی است و این ماهیت خود بیانگر نفس عملی است که بدنه ی آن هیچگاه قابل اندازه گیری نیست.

این پژوهش با ضریب اطمینان بالای ۹۵٪ و به استناد بررسی میدانی و منطبق با تحصیل یافته ها از جامعه آماری، انعان می دارد که حدس ارقام ارزشی مربوط به تجارت گریزنده از نظارت قانون، در وهله اول مبتنی بر نوع تفسیر از قاچاق و نوع پذیرش مصادیق آن و در وهله دوم، برخاسته از جایگاه اقتصادی - سازمانی اظهار نظر کننده است. به همین دلیل، بین اظهار نظر بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، گمرک جمهوری اسلامی ایران، وزارت بازرگانی و نیروی انتظامی و نظریه ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز ( که نزدیک به اظهار نیروی انتظامی است)، هر یک واجد رقم ارزشی خاصی هستند که تا حدود قابل توجهی، ارقام اعلام شده، با یکدیگر در تفاوت می باشند.

۱- بررسی ها نشان می دهد که از این نوع کارخانه ها متجاوز از ۱۹ واحد در غرب کشور و پنج واحد در چابهار وجود دارد.

همچنین این پژوهش با ضریب اطمینان بالای ۹۵٪، به استناد بررسی میدانی و منطبق با تحصیل یافته‌ها از جامعه آماری اذعان می‌دارد که به صورت بالفعل، شناخت قابل توجهی از رویه‌های جاری تجارت گریزنده از نظارت قانون، یا شناخته نشده و یا در صورت شناختن، پیچیدگی روابط آن، مانع اظهار نظر رسمی و قطعی است. ماهیتی که هاله‌ای از آن را در موضوع فعالیت قاچاق رسمی - گمرکی، خورها و اسکله‌های طبیعی و اسکله‌های غیرمجاز برای فعالیت تجاری - بازرگانی می‌توان مطرح کرد.

جامعه آماری، از این مصادیق و موارد دیگری که به نقش فعالیت برخی از سازمان‌ها و نهادهای اقتصادی و شرکت‌های دولتی بازگشت می‌یابد اشاره دارد که ماهیت آن، تاکید و ابرام به انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون به شیوه رسمی و انجام آن از طریق مبادی رسمی است.

در این مسیر، فاصله شدید بین توان روحی و فیزیکی نیروی انتظامی با عملکردهای سازمان یافته‌ی مبادرت‌کنندگان به تجارت گریزنده از نظارت قانون و فاصله شدید بین اهداف ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز با عملکردهای اقتصاد زیرزمینی، مصداق مورد اشاره دیگری برای جامعه آماری است.

در گزاره ۱-۲-۳، عوامل موثر در عدم امکان دسترسی به رقم ارزی - ریالی مشخص خاص این نوع تجارت از زاویه کیفیت ارتباط با موضوع تجارت گریزنده از نظارت قانون تشریح شد و در گزاره ذیل، برپایه مستندات آماری در اختیار، که از سوی گمرک جمهوری اسلامی ایران اعلام شده است، موقعیت‌های مکانی و صورت و نحوه عملیاتی تجارت گریزنده از نظارت قانون مورد بررسی قرار می‌گیرد.

برپایه این تحلیل، مشخص می‌گردد که، نسبت دخالت و میزان حضور مرزها و نواحی جنوبی دریایی در پرونده‌های مکشوفه که در گمرک تشکیل شده است، به کل پرونده‌های تشکیلی که سایر نواحی و مرزی را شامل است، چه مقدار می‌باشد.

غرض از مقایسه فوق، انجام این استدلال است که نواحی مکانی و مرزی مختلفی، به جز نواحی دریایی و مرزهای آبی، در ارتباط با تجارت گریزنده از نظارت قانون قرار دارند که گستردگی این دامنه عملیاتی، مانعی در دسترسی به رقم مشخص ارزشی این نوع از تجارت است.

علاوه بر آن، مشخص می‌گردد که دامنه فعالیت لنج‌های باری سنتی، با توجه به ظرفیت و توان حمل بار و محدودیت‌ها در مانور برای جا به جایی کالای قاچاق و تخلیه، چه نسبتی، از نسبت تشکیل شده را می‌تواند شامل باشد.

از همین طریق می‌توان به این نتیجه رسید که حجم انبوهی کالا در مصادیق خودرو و ماشین‌آلات، قطعات یدکی خودرو و ماشین‌آلات صنعتی، همچنین پارچه و منسوجات، برنج، شکر، چای در تناژ بالا، لوازم خانگی و بلورجات، لوازم آرایشی و بهداشتی و کالاهای ساخته شده صنعتی و سرمایه‌ای و کالاهای واسطه‌ای، در شرایط حمل و تخلیه و بارگیری دیگری، به جز شرایط حمل و نقل لنج‌های تجاری سنتی قرار دارد.

گزاره ۲-۲-۳، به این موضوع، از طریق نظریات کارشناسی ارائه شده می‌پردازد.

۲-۲-۳) اظهار نظر کارشناسی و تشریح یافته‌های آماری و کارشناسی با هدف تحلیل مکانی و نواحی حضور در فعالیت‌های گریزنده از نظارت قانون که امکان دسترسی به ارقام ارزشی مشخص را محدود می‌سازد.

منابع نیروهای انتظامی<sup>۱</sup>، معتقد هستند که دست تجارت‌کنندگان پنهان و غیررسمی در "انتخاب شیوه عمل، نحوه جا به جایی و مکان" و انتقال کالا، در مقایسه با دست نیروی انتظامی در نظارت و کنترل، بسیار باز و امکان‌مانور برای آن‌ها زیاد و برای نیروی انتظامی کم و اندک و بسیار ضعیف است. به همین دلیل منابع نیروی انتظامی عملاً قادر به ارائه آماری مشخص که بر پایه آن بتوان به شاخصی برای تعیین مبنای این نوع تجارت دست یافت، نیست و بیان آمارها، منوط به استنباط از دیگر شاخص‌ها و سایر حوزه‌هاست.

در بررسی‌های میدانی به عمل آمده<sup>۲</sup> و با توجه به اظهار نظر فوق، مشخص گردید:

- امکانات فیزیکی به شرح پایگاه‌ها و پاسگاه‌های نظارتی نیروی انتظامی، در سطح بسیار بالایی (تا ۹۰٪) متکی به نظارت در خشکی و فاقد ظرفیت کافی در نظارت دریایی است و در چندین مصداق قابل توجه، به طور اساسی، فاصله مکانی حضور نیروهای انتظامی از مکان‌های مشخص رخداد بزه و حتی محل گمرک بسیار به دور است (نمونه آن هندیجان است).<sup>۳</sup>

- امکانات فیزیکی به شرح وسائل و تجهیزات نظارت‌کننده، در سطح برخورداری از چند قایق موتوری است که عناصر انسانی آن، بدلیل اشراف و آگاهی از ضعف عملکردی خود در مقابل حمل و نقل‌کنندگان غیررسمی کالا و بار، از روحیه ضعیفی برخوردار بوده و امکانات مادی نیز در سقف تجهیزاتی فوق‌العاده بدوی و ابتدایی (۹۵٪ جامعه آماری) است.

- به طور کامل (۱۰۰٪) هیچ‌نحوه دانشی و علمی و هیچ‌امکان تجهیزاتی پیشرفته نظارتی مبتنی بر دستاوردهای معاصر مراکز علمی پلیسی - انتظامی و تکنولوژیکی که پاسخگو به نیازهای معاصر باشد، در اختیار مبادی ناظر نیست، به عبارتی، از سوی منابع و نیروهای انتظامی، به شیوه و روش‌های قدیمی، پاسخ به جریان‌ات نو و تازه و بدیع داده می‌شود که بالطبع ضریب نتیجه و اثربخشی و ثمربخشی آن بسیار ضعیف و نمی‌تواند درصد قابل توجهی از سطوح انتظارات باشد.

۱- جامعه مصاحبه شونده

۲- نوار ساحلی از نقطه جزیره مینو الی بندر گوادر مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته است و در همین محدوده با جامعه آماری (انتخاب تصادفی)، مصاحبه صورت گرفته است.

۳- گمرک هندیجان تا نیروی انتظامی، که اول دهانه خور مستقر است ۲۵ تا ۳۰ کیلومتر فاصله دارد. همچنین در برخی از گمرکات بوشهر بین اسکله و گمرک فاصله‌های قابل توجهی وجود دارد (مشاهدات میدانی پژوهشگر)

- ضریب همبستگی حرفه ای و ضریب همبستگی رویه های قانونی و به عبارتی ضریب وجود یک رویه قانون منسجم که ناشی از آن، وحدت رویه ای برای مقابله با بزه فعالیت تجاری گریزنده از نظارت قانون باشد، عملاً وجود ندارد.<sup>۱</sup>

به این ترتیب، ملاحظه می شود که اظهار نظر منابع نیروهای انتظامی، بیانی درست است و در واقع، مستندات کافی برای بیان آماری، جز آنچه که منوط به استنباط باشد را در اختیار ندارد. چنین وضعیتی، برای سایر سازمان ها نیز مطرح است که از جمله ی آن، منابع وزارت اقتصاد و دارایی و گمرک جمهوری اسلامی ایران است.

منابع کارشناسی وزارت اقتصاد و دارایی، از فعالیت های تجاری خاصی نام می برند که بر پایه مجوز رسمی، از مبادی خاص و یا عمومی، اقدام به وارد کردن کالا به کشور می کنند که بالطبع، به دلیل گریزندگی آن از نظارت قانون، رقم ارزی - ریالی آن قابل احتساب نیست.

از نظر منابع کارشناسی وزارت اقتصاد دارایی و امور گمرکی، مورد ذیل، دلالت بر حمل و نقلی دارد که ماهیتی دو گانه دارد ماهیتی که یک سوی آن، برخورداری از مجوز و امکانات است و سوی دیگر آن عدم پرداخت حقوق دولتی و عوارض متعلقه است.

- کالاهای وزین صنعتی و قطعات خودرو و ماشین آلات صنعتی - مکانیکی، آهن آلات و کالاهای وزین خانگی و کالاهای دیگری چون لوازم صنعتی برقی، مواد اولیه پلاستیک، مواد شیمیایی، شکر و برنج و روغن خوراکی و پارچه دارای وزن و حجمی هستند که ضرورتاً تخلیه و بارگیری آن ها و جابه جایی آن ها در درون سرزمین اصلی، باید به نحوی باشد که با ممانعت فیزیکی منابع گمرکی و منابع انتظامی رو به رو نشوند.

۱- در باره مصادیق آن، پیشتر بحث شده است. اما، نکات دیگری نیز حائز توجه است. از جمله آن نکات وجود تعدد و تنوع اعمال منتسب به بزه قاچاق و تجارت گریزنده از نظارت قانون است. منابع گمرکی، امور بندری، منابع انتظامی و حتی کارشناسی وزارت بازرگانی معتقد هستند که دامنه ی فعل تجارت گریزنده از نظارت قانون (قاچاق) و یا تجارت غیررسمی باید به صراحت روشن و واضح گردد و نهایتاً تعریف واحدی که طی آن، نگاه واحدی به موضوع باشد حاصل شود.

از نظر این جامعه مصاحبه شونده، ماده ۱ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و مجازات فروشندگان، لباس هایی را که استفاده از آن ها در ملاء عام موجبی برای رخداد خلاف شرع و آسیب رسانی به عفت عمومی باشد، قاچاق تلقی می کند(مصوب ۶۵/۱۲/۲۸)، عین ماده یک از قانون مزبور چنین است، " کسانی که عالماً لباس ها و نشانه هایی که علامت مشخصه گروه های ضد اسلام یا انقلاب است تولید کنند یا وارد کنند و یا بفروشند و یا در ملاء عام در انظار عمومی از آن ها استفاده نمایند مجرم شناخته شده و " البسه و اشیاء مذکور در حکم قاچاق محسوب می شود"، همچنین وارد کردن مشروبات الکلی، ضمن آن که ماهیت فعل، خود، جرم مستقلی را تشکیل می دهد و قانونگذار مجازات خاصه ای را برای آن در نظر گرفته است لیکن به لحاظ شکل عمل تجاری و طبع کیفری فعل که متبادر کننده معنای وارد کردن کالای ممنوعه از خارج از کشور است، آن را، تلقی به قاچاق می کند. به این ترتیب ملاحظه می گردد که تنوع گسترده ای و کثرت فراوانی در انتساب بزه قاچاق که گاه موارد آن به بیش از ۳۰۰۰ نوع می رسد (به زعم کارشناسان امور حقوقی - گمرکی - بندری) ناظر بر مقوله تجارت گریزنده از نظارت قانون و تجارت غیررسمی و قاچاق است که همین اسباب عدم ایجاب وحدت رویه و نظام واحد نظارتی - مدیریتی، عملکردی و قانونی می کند.

از جمله نکات پر کثرت، استفاده و بهره گیری از راه کارهای قانونی برای گریز از اجرای قانون در فعل قاچاق است. اسبابی که سبب شده است تا متجاوز از ۹۰٪ مطابق اظهار نظر کارشناسان حمل و نقل - بندری و تا ۷۵٪ وفق اظهار نظر کارشناسان نیروی انتظامی و بین ۶۰ تا ۷۰ درصد از نگاه کارشناسان گمرکی، بزه قاچاق از طریق مبادی گمرکی صورت گیرد.

توان منابع نیروهای انتظامی تا ۹۰٪ متکی به نظارت در خشکی است و اگر نظارت آن در دریا ضعیف است، در خشکی قادر به نظارت است به این ترتیب وسایل حامل، باید به نحوی، برخوردار از مجوز باشند که در مسیر عبوری (مسیر جاده ای) در سرزمین اصلی با ممانعت فیزیکی (تفتیش بار) رو به رو نشوند.

- قاچاق منحصر به عملیات خاص و در یک ناحیه مرزی خاص نیست. عملیات متفاوتی و مبتنی بر نواحی گونه گونی می تواند شاکله آن باشد.

به عنوان مثال، در مرزهای شمالی، برخی از کالاها که از یارانه دولتی بهره مند است (آرد و فرآورده های نفتی) به صورت قاچاق صادر و کثیری از کالا به صورت قاچاق وارد کشور می شود. همچنین است مرز پاکستان و تا حدودی ترکیه برای صادرات قاچاق فرآورده های نفتی و واردات کالاهای قاچاقی چون پارچه، شکر، چای، منسوجات و پوشاک و ظروف بلور و لوازم آرایشی و بهداشتی.

مراجعه به جدول شماره ۳۳ و ۳۴، نشانگر این واقعیت است که نواحی مختلفی از مرزهای کشور، درگیر با مقوله تجارت گریزنده از نظارت قانون هستند. شرایطی این چنین، واضح این معناست که در محدوده عملیاتی، تجارت گریزنده از نظارت قانون، باید برای عاملان اجرایی، امکانات به هم وابسته ای چون، زیرساخت ها برای تخلیه و بار بران و حاملان مشخص که از ظرفیت حجمی بالا و مناسبی برخوردار باشند، فراهم باشد.

به استناد جدول شماره ۳۶، در هفت ماهه سال، رقم ارزشی کل پرونده های تشکیل شده در استان های هرمزگان و بوشهر و خوزستان معادل با ۱۶۷/۹ میلیارد ریال و در همین حال مجموع ارزشی کل پرونده های تشکیلی در گمرکات دیگری چون خراسان، گمرکات مستقل، آذربایجان غربی، گمرک غرب، آذربایجان شرقی و شمال کشور و سیستان و بلوچستان، معادل با ۵۹۰/۱ میلیارد ریال بوده است. به این ترتیب سهم سه استان هرمزگان و بوشهر و خوزستان، که عمده فعالیت های لنگه های سنتی در این سه استان و به خصوص در دو استان بوشهر و هرمزگان است، رقمی برابر با ۲۲/۱۵ درصد از صد در صد جمع کل ارزش پرونده های تشکیلاتی است و به استناد جدول شماره ۳۴، در طول سال ۱۳۷۹، رقم ارزشی کل پرونده های تشکیل شده در استان های هرمزگان و بوشهر و فارس و خوزستان، معادل با ۲۱۸/۴ میلیارد ریال و در همین حال، مجموع ارزشی کل پرونده های تشکیلی در گمرکات دیگری چون آذربایجان شرقی و غربی، اردبیل، استان مرکزی، اینچه برون، اصفهان، خراسان، سیستان و بلوچستان، شمال، غرب کشور، کرمان، همدان، البرز، امانات پستی، جنوب تهران، سمنان، شهریار، شهرکرد، غرب تهران، قم، کیش، مهرآباد و یزد معادل با ۴۰۸ میلیارد ریال بوده است. به این ترتیب سهم سه استان هرمزگان و بوشهر و خوزستان، رقمی معادل با ۳۴/۸ درصد، از صد در صد جمع کل ارزش پرونده های تشکیلی بوده است.

### ۲-۲-۳ ماهیت پرونده‌های تشکیلی از لحاظ ارزش ریالی.

با توجه به جدول شماره ۳۵ (آمار پرونده‌های قاچاق کالا در هفت ماهه سال ۱۳۸۳) و جدول شماره ۳۶، تعداد پرونده‌های قاچاق کالا کشف شده حدود ۴۵۶۵۴ پرونده و به ارزش ۷۵۸ میلیارد ریال بوده است.

این آمار در مقایسه با سال قبل (سال ۱۳۸۲)، نیم درصد افزایش از نظر تعداد و ۲۰/۴ درصد کاهش از لحاظ ارزش داشته است.<sup>۱</sup> تعداد پرونده‌های زیر ده میلیون ریال در مدت مذکور، حدود ۴۰۴۶۴ پرونده بوده است که از نظر تعداد ۱/۸ درصد افزایش و از نظر ارزش ۹/۲ درصد کاهش را نشان می‌دهد.

با مقایسه دو رقم ۴۵۶۵۴ برای کل پرونده‌های تشکیلی و ۴۰۴۶۴ برای پرونده‌های زیر ده میلیون ریال، مشخص می‌گردد که ۸۸/۶ درصد مربوط به پرونده‌ها با ارزش زیر ده میلیون ریال بوده است و این در حالی است که از لحاظ ارزش، این تعداد پرونده، ۱۸/۵ درصد از کل ارزش ریالی را داشته‌اند.<sup>۲</sup>

جدول شماره ۴۶، برای سال‌های ۱۳۷۸ و ۱۳۷۹ و هفت ماهه اول دو سال ۱۳۸۲ و ۱۳۸۳ (سال فعلی) تنظیم شده است. طی آن مشخص می‌گردد که حدود ۸۵٪ از پرونده‌های تشکیلی، پرونده‌های مربوط به زیر ده میلیون ریال است که منعکس‌کننده وجود امکان نسبی برای تجزیه کالای وارده به اجزاء ارزشی زیر ده میلیون ریال و علاوه بر آن، سقف ارزشی تجارت از این دست را در مقایسه با جمع ارزشی کل پرونده‌ها، نشان می‌دهد.

به عبارتی ماهیت پرونده‌های تشکیلی تا ۸۵٪، متوجه لایه‌ای بسیار سطحی از مجموعه‌ی کل تجارت‌گريزنده از نظارت قانون است.

۱- تغییر در ماهیت ارزشی، بازگشت به متغیرهای دیگری دارد که برخی از آن‌ها عملاً، رویه‌ای در انجام تجارت‌گريزنده از نظارت قانون است. کارشناسان گمرک معتقد هستند که تنظیم اظهاریه‌های خلاف نسبت به ارزش کالا و یا پوشش دادن کالا در قالب کالاهای استوک و انباری و دست دوم و مستعمل، رویه‌ای برای کاهش جرایم گمرکی برپایه کاهش ارزش کالاهاست. این اقدام معمولاً به توسط عاملان تجارت‌گريزنده از نظارت قانون، به کار گرفته می‌شود. از جمله‌ی متغیرهای دیگر، تغییر در کیفیت کالاهای وارده به هنگام خرید از مبادی صادراتی است. امروزه بسیاری از کالاها، با مارک‌های مشهور بین‌المللی، در کشورهای جنوب شرقی آسیا و در شرق آسیا، کشور چین، تایوان و سنگاپور تولید می‌شود که هر چند نام همان کالاهای معروف و با کیفیت ساخت ایتالیا، آلمان، فرانسه، آمریکا و اسپانیا و ژاپن را دارد اما، محصولی با کیفیت بسیار ضعیف و قیمت کم می‌باشد، گاه نیز از اسامی مشابه و فریبنده استفاده به عمل می‌آید (مثل پانوسونیک به جای پاناسونیک و یا توفال به جای تفال) که در مجموع، قیمت کالای با آن نام مشابه، قیمتی کم است، وضعیتی این چنین نیز در پائین بودن ارزش کالاهای کشف شده نقش دارد.

متغیر دیگر وابسته به نوع و تمایل بازار در کشش خاص خود برای کالاهاست. به عنوان مثال کشش بازار برای پارچه و برنج و شکر نمی‌تواند از لحاظ وزنی، افزایش اما از لحاظ قیمت در برابر کشش کالاهای رایانه و آرایشی و بهداشتی، کمتر باشد.

۲- با توجه به جدول شماره ۳۳، در سال ۱۳۷۸، ۹۱٪ پرونده‌ها مربوط به پرونده‌های زیر ده میلیون ریال بوده است که ارزش آن‌ها معادل ۲۹/۴ درصد ارزش کل پرونده‌ها می‌باشد.

و بر اساس جدول شماره ۳۴، در سال ۱۳۷۹، ۸۵/۶٪ پرونده‌ها مربوط به پرونده‌های زیر ده میلیون ریال بوده است که ارزش آن‌ها معادل ۳۹/۸٪ ارزش کل پرونده‌ها می‌باشد.

جدول شماره ۴۶ ماهیت پرونده های تشکیلی

سال	تعداد کل پرونده ها	ارزش کل پرونده ها میلیون ریال	تعداد پرونده های زیر ده میلیون ریال به درصد	ارزش پرونده های زیر ده میلیون ریال به درصد
۱۳۷۸	۴۶۰۱۱	۵۹۶۰۰۴	۹۱/۱	۲۹/۴
۱۳۷۹	۴۶۶۷۵	۶۲۶۴۱۵	۸۵/۶	۳۹/۸
۱۳۸۲ (هفت ماهه)	۴۵۴۱۹	۹۵۲۶۰۰	۸۷	۱۶/۲
۱۳۸۳ (هفت ماهه)	۴۵۶۵۴	۷۵۸۰۰۰	۸۸/۶	۱۸/۵

### ۳-۲-۳) ماهیت پرونده های تشکیلی از لحاظ مکان و نواحی مرزی - گمرکات در مقایسه با ارزش .

#### - از لحاظ مکان :

با توجه به جداول ۳۶ و ۳۷ و ۳۸ و ۳۹ ملاحظه می شود که در بین گمرکات کشور، برای سال ۱۳۸۳ ( هفت ماهه سال) گمرک خراسان با ۱۱۷۶۰ پرونده و سهمی معادل ۲۵/۸ درصد و بعد از آن، گمرک سیستان و بلوچستان با ۱۰۷۸۳ پرونده و سهمی معادل ۲۳/۶ درصد و گمرک هرمزگان با ۷۱۵۸ پرونده و سهمی معادل ۱۵/۶۸ درصد را به خود اختصاص داده اند.

#### - از لحاظ ارزش :

از نظر ارزش پرونده های قاچاق، بیشترین سهم مربوط به گمرک سیستان و بلوچستان با ۱۹۸/۳ میلیارد ریال و سهمی معادل ۲۶/۲ درصد از کل ارزش پرونده های قاچاق بوده است. بعد از آن، بیشترین ارزش پرونده ها مربوط به گمرکات مستقل با سهمی معادل ۲۲/۱ درصد و گمرک بوشهر با ۷/۷ درصد از کل ارزش کل پرونده ها بوده است. در حوزه نظارت گمرکات سیستان و بلوچستان، بیشترین ارزش مربوط به گمرک چابهار با ۱۶۳/۵ میلیارد ریال بوده است. در حوزه نظارت گمرکات مستقل، بیشترین ارزش مربوط به گمرک جنوب تهران با ۱۰۸ میلیارد ریال و در حوزه نظارت بوشهر، بیشترین ارزش مربوط به گمرک بوشهر با ۲۲/۲ میلیارد ریال است.

#### - از لحاظ جریمه و متهمین :

بیشترین سهم جریمه متوجه به گمرک سیستان و بلوچستان با ۴۰/۵ درصد و گمرکات مستقل با ۱۷/۳ درصد سهم و گمرک خوزستان<sup>۱</sup> با ۸/۵ درصد سهم بوده است. بیشترین تعداد متهمین مربوط به گمرک خراسان با ۱۱۹۸۲ نفر متهم و سهمی معادل ۲۱/۲ درصد و پس از آن گمرک سیستان و بلوچستان و هرمزگان با سهمی معادل ۱۸/۱ درصد و ۱۵/۵ درصد، قرار دارند. از کل پرونده های تبرئه شده بیشترین تعداد مربوط به گمرک سیستان و بلوچستان با ۲۲۷۰ پرونده و سهمی معادل ۲۹/۹ درصد، گمرکات مستقل با ۱۷/۹ درصد و گمرک خراسان با ۱۳/۵ درصد سهم می باشند. از کل ارزش پرونده های تبرئه شده، بیشترین سهم مربوط به گمرکات مستقل با ۲۲/۳ درصد سهم، گمرک سیستان و بلوچستان با ۱۷/۴ درصد و گمرک بوشهر با ۱۴/۷ درصد سهم هستند. از کل پرونده های محکوم شده بیشترین تعداد مربوط به گمرک خراسان با ۸۸۵۴ فقره پرونده و سهمی معادل ۷۱/۱ درصد بوده است. در همین شاخص، گمرک غرب با ۷/۶ درصد و گمرک هرمزگان با ۵/۶ درصد سهم، رتبه های بعدی را شامل هستند.

بر اساس جدول شماره ۳۷، ارزش پرونده های محکوم شده به این شرح می باشد :

- گمرکات مستقل با ۵۸/۹ میلیارد ریال و ۴۶/۵ درصد سهم .
- گمرک غرب با ۲۰/۷ میلیارد ریال و ۱۶/۴ درصد سهم.
- گمرک خراسان با ۱۲/۶ میلیارد ریال و ۹/۹ درصد سهم.

۱- گمرک خوزستان در هفت ماهه سال ۱۳۸۳، دارای ۷۱۵ پرونده و در رتبه مکانی نهم بعد از خراسان، سیستان و بلوچستان و هرمزگان و گمرکات مستقل و آذربایجان غربی و گمرک غرب و بوشهر و آذربایجان شرقی قرار گرفته است، سهم از کل پرونده ها ۱/۵۷ بوده و ارزش کل پرونده ها ۵۵/۱ میلیارد ریال می باشد که ۷/۲۸ درصد از کل ارزش پرونده ها را متوجه خود می کند. جریمه تعیین شده معادل ۱۰۵/۳ میلیارد ریال و ۸/۵ درصد از کل جریمه های وضع شده بوده است.



### ۳-۲-۵) یافته‌های آماری متفرقه .

در همین خصوص، از حوزه‌های نظارتی گمرکی، نسبت به مصادیقی که در اجزاء اصلی کالاهای قاچاق به نحو مستمر وجود ندارد، یافته‌های آماری متفرقه‌ای گزارش می‌گردد که اثرگذار بر تعیین رقم ارزشی کالاهای تجاری مربوط به تجارت گریزنده از نظارت قانون است. از جمله‌ی آن می‌توان به ارقامی چون دو میلیون و ششصد هزار دلار برای ورود ۱۳۰ دستگاه بنز، که بر اساس اعلام رسمی کارشناسان گمرک، بهاء و ارزش خرید، برای هر دستگاه، ۲۰ هزار دلار ( دلار امریکا ) بوده است، همچنین ورود ۷۰۰ دستگاه ماشین آلات سنگین، همچنین سه میلیون و یک صد و بیست و پنج میلیون دلار کالای ترانزیت<sup>۱</sup>، اشاره کرد.

اینگونه از یافته‌ها، می‌تواند حسب مورد، لحاظ و یا آن که در جمع بندی نهایی از ارزش کل آماری کالاهای متعلق به عملیات تجاری گریزنده از نظارت قانون، دیده نشود.

### ۳-۲-۶) نتیجه از گزاره‌های فوق

به این ترتیب و با توجه به مجموعه‌ی گزاره‌های ۱-۲-۳ و عناصر آن از الف الی ل ( جمعاً ۱۲ شاخص) و ۲-۲-۳ الی ۵-۲-۳، نتیجه گرفته می‌شود که جز به طریق استنباط از مصادیق احتمالی و نمونه‌ای و جز با تکیه بر سهم واردات رسمی به کشور نسبت به نیاز جامعه و با توجه به ماهیت عملکردهای سرمایه‌های پولی سرگردان که روزی از سرمایه‌گذاری در بخش مسکن خارج و به بخش موبایل و ارز و سکه وارد و به زمانی شریک در تجارت طلا و نقره<sup>۲</sup> می‌شود و پس از برقراری ارتباط تجاری، عملاً وارد به تجارت مستقیم از مبادی عرضه کالا، خاصه از طریق امارات می‌شود، استنباط دیگری از رقم ارزش کل نمی‌توان داشت.

قرائن فوق است که اظهار نظر در باره ارزش کالاهای متعلق به تجارت گریزنده از نظارت قانون را، ارقامی چون، یافته‌های ذیل تشکیل می‌دهد.

۱- مستند به اعلام گمرک بازرگان.

۲- تجارتی که پنهان و آرام در مورد طلا و نقره و بدلی جات در جریان است و عمدتاً از طریق امارات صورت می‌گیرد.

## ۳-۲-۷) ارقام ارزشی گزارش شده با هدف بیان میزان تجارت گریزنده از نظارت قانون

## برآورد اول :

بنا بر مطالعات کتابخانه ای و اسنادی، در تاریخ ۲۹/ تیرماه سال ۱۳۷۷، مدیر کل مبارزه با قاچاق کالا و ارز ناجا، رقم قاچاق را به میزان چهار میلیارد دلار بیان می‌دارند.<sup>۱</sup>

بر پایه واردات رسمی کالا از امارات متحده عربی برای سال ۲۰۰۳ میلادی (شش ماهه اول)<sup>۲</sup> مجموع ارزش ارزی کالاهای صادره از دبی به ایران (منحصراً برای بندر دبی)، شامل ۲/۲۲۸/۷۹۴ هزار دلار (U.S.D) و واردات بندر دبی از ایران ۲۷۰۶۵۴ هزار دلار (U.S.D) است.

از سوی دیگر ارزش ارزی کالاهای صادره از دبی و مناطق آزاد (free zones) برابر با ۳/۲۶۷/۵۲۸ هزار دلار (U.S.D) برای شش ماهه اول سال ۲۰۰۳ میلادی گزارش شده است.<sup>۳</sup>

به این ترتیب مجموعه ارزش قابل برآورد، رقمی معادل با ۶/۵۳۵/۰۵۶ هزار دلار خواهد بود.

مطابق گزارش دریافتی از بنادر و گمرکات کشور، مجموعه ارزش ارزی کالاهای وارده از امارات متحده عربی به کشور، بر پایه ارقام رسمی مثبت<sup>۴</sup>، رقمی معادل با ۳/۵۳۵/۹۳۶ هزار دلار برای سال ۲۰۰۳ میلادی بوده است.

محاسبات تفکیکی نشان می‌دهد که چنانچه ۱/۵۰۰/۰۰۰ هزار دلار را متعلق به بنداری به جز بندر دبی در نظر آوریم، عملاً با رقمی معادل ۴۴۹۹۱۲۰ هزار دلار (برای سال ۲۰۰۳) مواجه می‌شویم که صرفاً در ارتباط با امارات متحده عربی مطرح خواهد بود.<sup>۵</sup>

## برآورد دوم :

برآورد دوم که از سوی کارشناسی نیروی انتظامی مطرح می‌گردد، استنباط از ارزش، برپایه برآورد درصد از کل واردات کشور دارد.

این برآورد، مبتنی بر آن است که ۲۰ درصد مجموعه ارزش کالاهای وارداتی به کشور به صورت قاچاق صورت می‌گیرد، به این ترتیب، با توجه به آن که سطح ارزشی کالاهای وارداتی رسمی، برای سال ۱۳۸۲ رقمی معادل با ۲۶۵۹۷/۷ میلیون دلار<sup>۶</sup> گزارش شده است، استنباط خواهد شد که سطح ارزش کالای قاچاق وارده، رقمی معادل با ۵۳۱۹/۵ میلیون دلار (۵/۳ میلیارد دلار) می‌باشد.

۱- روزنامه اطلاعات ۷۷/۴/۲۹

۲- آمارها مستند به :

Department of ports and customs, Emirate of Dubai  
Prepared by: Data Management and Business research Department, DCCI.

۳- Value of shipments covered by COs Issued by the DCCI to the total Value reported by the Department. of ports and customs for Dubai and free zones.

۴- آمار نامه منتشره گمرک جمهوری اسلامی ایران، مجلد واردات.

۵- اتکاء و تاکید منابع کارشناسی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز تا تاریخ نیمه اول آبان ماه ۱۳۸۳ که مجموعه ارزش کالاهای قاچاق به کشور را رقمی بین ۴/۵ میلیارد دلار تا ۵/۵ میلیارد دلار در برآورد دارد، متکی به محاسبه فوق می‌باشد.

۶- آمارنامه گمرک جمهوری اسلامی ایران، مجله واردات. این رقم برای وزنی معادل با ۳۰/۱ میلیارد کیلو بار کالای غیرنفتی بوده است که ۳/۴ میلیارد کیلو بار غیرنفتی آن از امارات متحده عربی بوده است. در همین خصوص بحرین با ۳۳۸ میلیون کیلو، قطر با ۱۰۳ میلیون کیلو، کویت با ۲۹ میلیون کیلو و عمان با ۷ میلیون کیلو گزارش شده اند.

این برآورد با برآورد اول که رقمی معادل با چهار میلیارد دلار را، البته فقط در ارتباط امارات متحده عربی در تایید و استدلال دارد، نزدیک بوده و دقیقاً مبتنی بر این نحوه از استدلال است که کارشناسی نیروی انتظامی، تا تاریخ اول آبان ماه سالجاری (۱۳۸۳)، سقف ۵/۵ میلیارد دلار را مورد تایید دارد (۱-۳۵).<sup>۱</sup>

#### برآورد سوم:

برآورد سوم بر این مبنا استوار است که رقم سالانه مصرف کشور برای کالاهای غیرنفتی، ارزشی معادل با ۳۲ تا ۳۳ میلیارد دلار است. از این رقم، برای سال ۱۳۸۲، ۲۶۵۹۷/۷ میلیون دلار به صورت رسمی، کالا وارد کشور شده است. چنانچه رقم ۳۲/۵ میلیارد دلار را به صورت میانگین مورد نظر قرار دهیم و سطح ارزشی کالاهای غیرنفتی وارداتی را معادل با ۲۶/۵۹ میلیارد دلار<sup>۲</sup> منظور کنیم، ۵/۹۱ میلیارد دلار به صورت قاچاق، کالا وارد کشور خواهد شد.<sup>۳</sup> برخی منابع کارشناسی، به ویژه منابع کارشناسی گمرک جمهوری اسلامی ایران و در برخی موارد، مطرح شده از سوی مدیران کل گمرک جمهوری اسلامی ایران، اطلاق سقف ۶ میلیارد دلار، استوار بر این نحوه از محاسبه است. (۱-۶۰).

#### برآورد چهارم:

وجود ۵ تا ۷ درصد تجارت گریزنده از نظارت قانون از سوی منابع کارشناسی، خاصه برای کشوری که فرآیند مجاورت دریایی آن گسترده و به ویژه آن که این فرآیند در ارتباط مستقیم با بنادر آزاد و بزرگی چون کشورهای عربی منطقه جنوبی خلیج فارس و در مسیر مبادلات تجاری با شرق آسیا و آسیای جنوب شرقی باشد، امری طبیعی و پذیرفتنی است. بر این اساس و بر مبنای واردات ۳۰۱۰۵/۸ هزار تن انواع کالا به ارزش ۲۶/۵۹ میلیارد دلار<sup>۴</sup>، برآورد ۱/۸۶ میلیارد دلار به عنوان قاچاق، پدیده‌ای پذیرفتنی می‌تواند باشد. لذا، رقم اعلامی از سوی کارشناسی بانک مرکزی که برآورد تجارت گریزنده از نظارت قانون را ۱/۴ میلیارد دلار می‌داند، به هیچ عنوان<sup>۵</sup> پذیرفته نیست، چه آن که این رقم، نسبت طبیعی پذیرش انجام چنین نوع تجارتي در سیستم تجاری است (۱-۳۵).

۱- تا نیمه اول آبان ماه سالجاری منابع کارشناسی نیروهای انتظامی رقمی بین ۴/۵ تا ۵/۵ میلیارد دلار تجارت گریزنده از نظارت قانون را در اظهارات خود، اعلام می‌دارند. در برآورد دوم ملاحظه می‌شود که سقف آن تحصیل شده است.

۲- آمارنامه گمرک جمهوری اسلامی ایران، مجله دوم، واردات برای سال ۱۳۸۲

۳- برآورد سقف کل مصرف کشور معادل با ۳۲ تا ۳۳ میلیارد دلار از سوی کارشناسی نیروی انتظامی می‌باشد. ۱-۳۵.

۴- مستند به مرکز آمار و اطلاعات گمرک جمهوری اسلامی ایران.

۵- این تحقیق با ضریب اطمینان بالای ۹۵٪ برآورد بانک مرکزی را برپایه محاسبات آماری، محاسبات از طریق نسبی سنجی واردات و استخراج نتیجه از مصاحبه و پژوهش میدانی و مبتنی بر سقف عملیات تجاری جمهوری اسلامی ایران، رد می‌کند.

برآورد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران برپایه اعلام نتیجه از سقف تخصیص ارز با هدف انجام معاملات تجاری می‌باشد که ضریب درصدی خاصی، برای انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون، تعلق گرفته است. فروش ارز در سیستم بازار غیررسمی و یا اختصاص یک ضریب از نسبت سهم ارزی برای انجام تجارت، رویه‌ای نامنتظر با واقعیت موجود در گردش کار تجارت گریزنده از نظارت قانون در کشور است.

## برآورد پنجم:

از آذرماه سال جاری، منابع نیروی انتظامی، بر پایه تفکیک ورودی کالای گریزنده از نظارت قانون، از طریق مبادی رسمی و انجام قاچاق شبه قانونی ورود بیش از ۵/۵ میلیارد دلار کالا به کشور، از طریق مبادی رسمی و در قالب ۷۰٪ از رقم ارزشی تجارت قاچاق را، مطرح می‌دارند.

مطابق بررسی های این تحقیق، منظور از مبادی رسمی و انجام قاچاق شبه قانونی شکل گیری رخدادهای تجارت گریزنده از نظارت قانون است که از طریق اظهاریه گمرکی و در گمرکات و بنادر رسمی کشور در حمل رسمی از طریق کانتینر به توسط شناورهای بزرگ صنعتی و ترانزیت کالا و زمینه های ممکنه برای تخلیه بار، تأمین می‌گردد. در کنار ورودیه از طریق مبادی رسمی فوق، ورود از طریق دیگر مبادی که در نوع خود، جزء قاچاق شبه قانونی است نیز مطرح می‌گردد.

تحقیق در باره این که منظور از اینگونه مبادی، شامل چه مکان هایی می‌تواند باشد، این یافته ها تحصیل شده اند.

الف - اسکله های فاقد مجوز ساخت و نظارت سازمان بنادر و کشتیرانی.

ب - اسکله های فاقد نظارت گمرک و نیروی انتظامی.

ج - اسکله های فاقد نظارت نیروی انتظامی و گمرک در مناطق آزاد.

در خصوص گزاره ج، این اظهار نظر مطرح است که ورودیه کالا به مناطق آزاد، تحت هیچ عنوان نمی‌تواند تلقی به قاچاق شود، چه آن که به موجب قانون، منطقه آزاد تجاری - صنعتی بوده و ورود کالا به آن مجاز می‌باشد و رخدادهای بزه آنجاست که این کالای وارده، به دور از نظارت تشریفات رسمی - قانونی گمرکی وارد به سرزمین اصلی شود. به عبارتی، ورود کالا به مناطق آزاد، در حکم تجارت گریزنده از نظارت قانون و در نتیجه در شمول وقوع بزه، رقم نمی‌خورد. اما چنانچه این کالا، از منطقه آزاد تجاری، به مثابه هر منطقه دیگری که خارج از پرچم سرزمین اصلی باشد (هر کشور دیگر) وارد به سرزمین اصلی شود و تشریفات مربوط به رعایت قوانین گمرکی را پشت سر نگذارد، آن هنگام تلقی به انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون شده و مستوجب اعمال رویه قضایی در این خصوص، مشروط به تنظیم شکوائیه و ارجاع آن به مقامات قضایی می‌شود<sup>۱</sup> و جهات قانونی برای شروع به تحقیقات و رسیدگی نیز، منوط به ارجاع موضوع توسط رئیس حوزه قضایی است.<sup>۲</sup>

۱- به موجب قانون، در شرایط تنظیم شکوائیه رسمی از سوی سازمان ها و نهادهائی که قانون مشخص کرده است، تعقیب قضایی و رسیدگی قضایی صورت می‌گیرد. بنابر حکم بند (الف) ماده ۶۵ قانون آئین دادرسی کیفری و تجویز دیگر قوانین، چنانچه ادارات و سازمان های متولی وصول درآمدهای دولتی، مانند گمرک جمهوری اسلامی ایران، شرکت دخانیات، شیلات، وزارت اقتصاد و دارایی، دال بر رخدادهای بزه و ارتکاب به تخلف تجارت گریزنده از نظارت قانون شکایت ننمایند دادگاه نمی‌تواند به موضوع آن رسیدگی نماید (مجموعه کامل قوانین و مقررات راجع به قاچاق کالا و ارز، ص ۲۲۲، همچنین مجموعه قوانین و مقررات مربوط به جرائم قاچاق کالا و ارز، جعفر نوری یوشانلوئی، ص ۳۳۱). ماده ۶۵ قانون آئین دادرسی دادگاه های عمومی و انقلاب در امور کیفری مصوب ۱۳۷۸ (ر. ک شماره ۱۵۹۱۱ - ۷۸/۷/۱۸ روزنامه رسمی کشور) چنین است.

ماده ۶۵- جهات قانونی برای شروع به تحقیقات و رسیدگی به قرار زیر است:

الف) شکایت شاکی.

ب) اعلام و اخبار ضابطین دادگستری یا اشخاصی که از قولشان اطمینان حاصل شود.

ج) جرائم مشهود در صورتی که قاضی ناظر وقوع آن باشد.

د) اظهار و اقرار متهم.

تبصره: شروع به تحقیقات و رسیدگی منوط به ارجاع رئیس حوزه قضایی می‌باشد.

۲- تبصره ذیل ماده ۶۵ قانون آئین دادرسی کیفری. ر. ک. جعفر نوری یوشانلوئی. مجموعه قوانین و ..... ص ۳۳۱. ر. ک. ماده ۶۵ قانون آئین دادرسی کیفری.

لذا، در خصوص مناطق آزاد تجاری، توجه به این نکات حائز توجه است که در وهله نخست، ورود کالا، به پشتوانه قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی، مصوب ۱۳۷۲/۶/۳۰، خاصه ماده چهاردهم، از شمول مقررات صادرات و واردات مستثنی بوده و پس از آن ( وهله دوم) مبادلات بازرگانی آن، با سایر مناطق کشور، اعم از مسافری و تجاری، تابع مقررات عمومی صادرات و واردات کشور است.

در چنین وضعیتی، منطقه آزاد، به مثابه فضایی با ماهیت عملکردی خارج از سرزمین اصلی و در حکم سایرکشورها باید تلقی گردد که چنانچه، از آن فضا، بار و کالا، منوط به رعایت سقف مقرر و قوانین موضوعه واردات، و تشریفات گمرکی به سرزمین اصلی ارسال ( وارد) گردد، ضرورت اجرا و پشت سر قرار دادن تشریفات نظارت قانونی و گمرکی را خواهد داشت.<sup>۱</sup>

قرار گرفتن تعدادی از اسکله های متعلق به مناطق آزاد، به ویژه منطقه آزاد قشم، بازگشت به موضوع مجموعه ایی از اسکله ها را دارد که در چارچوب نظارتی منابع ناظر ( بندری - گمرکی - انتظامی) واقع نبوده و به نوعی در شمول حدودی از یک صد اسکله فاقد نظارت هستند.

در حال حاضر، مبادی مجاز گمرکی - بندری ( مستند به جدول شماره ۴۷)، که در بردارنده حدود یک صد و شصت گمرک به عنوان دروازه ورودی کالا است، به نوعی، با مشکلات نظارتی رو به روست، که اهم این مشکلات به شرح ذیل می باشد :

- فقدان روزآمدی مناسب، از لحاظ تجهیزات و امکانات مکانیزه.

- بهره برداری نارس و ناقص وضعیت از سیستم های فن آوری اطلاعات ( به عنوان نمونه بهره گیری در طرح

آسیکودا)<sup>۲</sup>.

۱- نظریه کارشناسی مشترکی بین کارشناسان مناطق آزاد، کارشناسان گمرکی و کارشناسان منابع انتظامی مطرح است که اذعان می دارد: حد و مرزی ( سقف ارزشی و حجمی کالای وارده به مناطق آزاد) برای واردات کالا به مناطق آزاد، مطابق رویه های معمول بین المللی، نمی توان در نظر گرفت و باید ورود به کالا به مناطق آزاد، آزاد باشد، که در خصوص مناطق آزاد تجاری - صنعتی کشور نیز چنین است. - سهمیه تعیین شده صرفاً برای واردات کالا از مناطق آزاد به سرزمین اصلی ( کشور جمهوری اسلامی ایران) می باشد. - مشکل اصلی در نحوه کنترل مبادی ورودی کالا به سرزمین اصلی است که این در حوزه کنترلی سازمان مناطق آزاد نیست. به این ترتیب بهره برداری از استعداد مناطق آزاد به مثابه بهره برداری از استعداد هر سرزمین دیگری به عنوان طرف تجاری سرزمین اصلی ( کشور جمهوری اسلامی ایران) می باشد. لذا بهره برداری از امکانات اسکله هایی چون روستای رمچاه قشم، ناز قشم، سوزا قشم، شیب دراز قشم، کارگیر قشم، لنگرگاه قدیمی باسعید و قشم، دولا ب قشم، چهو، کوران، طبل و سهیلی، اسکله های اختصاصی و اسکله کاوه، بر پایه آن ماهیت است (اسامی مستند به اعلام نظر حوزه نظارت گمرکات استان هرمزگان ۱۶۵/۳۰/۴۱/۷۹۱۸ مورخ ۸۰/۵/۲۱).

- واردات کالاهای خاص موضوع تامین نیاز منطقه، که مازاد بر آن اقدام گردد، نمونه مورد اشاره واردات شکر در سال ۱۳۸۲ که مازاد بر مصرف نیاز منطقه بوده است.

ارتباط موضوع شکر حمل شده به برخی از امکانات پهلوگیری در نوار ساحلی استان هرمزگان منحصراً نمی تواند در پیوند با جزیره قشم قرار گیرد و برپایه مطالعات میدانی در قشم و بندرلنگه، بخش هایی از شکر وارداتی، از قشم و احجام دیگر از مبادی دیگر بوده است.

۲- مطالعات میدانی مربوط به این بخش در مهر - آبان ۱۳۸۳ به پایان رسیده است، تا زمان تهیه گزارش، از مجموعه ۱۶۰ گمرک کشور فقط ۴۱ گمرک بنا به اظهار کارشناسان گمرک، مجهز به سیستم آسیکودا می باشد که وفق همان نظرات کارشناسی، تا پایان سال جاری، ۱۳۸۳ - قرار است که به پنجاه گمرک برسد.

۹۵٪ منابع کارشناسی اظهار نظر دارند که ارتقاء سطح کیفی بهره برداری از این سیستم منوط به تعمیم همکاری از این نوع با دیگر قسمت های مربوط به امور گمرکی - بندری - بانکی و سیستم پولی - نظارتی و سایر سازمان ها می باشد. نبود زیرساخت و سخت افزار ارتباطی مناسب با هدف عملیاتی کردن تمامی سیستم های ارتباطی گمرکی - بندری - نظارتی، بهره برداری از این سیستم را فقط محدود به گمرکات اجرایی و به صورت مستقل نموده است و برای تبادل اطلاعات و مدارک بین گمرکی - بندری - نظارتی و ارتباط با سایر سازمان ها، در نقطه قابل بهره وری قرار ندارد. فقدان شبکه ارتباطی و کامل نبودن شبکه ارتباطی با سیستم های پولی ( بانک ها) و سازمان های درگیر امور تجاری از عمده مشکلات است. اجرای سیستم آسیکودای بین المللی، هنوز در دستور کار گمرک کشور قرار نگرفته است.

- افزایش قابل توجه حجم فعالیت های گمرکی در دهه اخیر که همراه با خود، با افزایش ابزارهای نوین و فن آوری مناسب برای پاسخ گویی به این حجم فعالیت، همراه نبوده است.
- موجود نبودن دستگاه های کنترل و بررسی کننده (X-Ray) در مبادی ورودی بندری - گمرکی.
- خلاء موازین مقرر و قوانین منطبق با شرایط معاصر، منجمله مقررات برخورد کننده با خاطیان در امور تجاری و حمل و نقلی.
- رخداد قاچاق کالا به طریق " اظهار " نادرست و به قصد ترخیص و گذر کالای وارده به گمرک به نحوی که حقوق واقعی گمرکی و عوارض متعلقه پرداخت نشود.
- ماده ۲۹ قانون امور گمرکی، مشتمل بر ۱۱ گزاره (بند) که اظهار نادرست را مشمول قاچاق می داند و یا مواد ۲۶۵ و ۲۶۷ و ۲۶۸ و ۲۶۹ از آئین نامه اجرایی قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۱/۱/۲۰ (با اصلاحات بعدی) که موارد تخلف را در شمول تخلفات گمرکی منظور می دارد.
- ماده ۲۶۶ (در خصوص ترانزیت خارجی) طبق مفاد بند ۲ ماده ۲۹ قانون امور گمرکی، اظهار نادرست در خصوص اسناد موضوعه را، تلقی به قاچاق می داند.
- رخداد قاچاق کالا به طریق جعل اسناد و بیرون بردن کالا از گمرک با استفاده از شمول معافیت با تسلیم اسناد و اظهارنامه خلاف واقع.
- تعویض کالای ترانزیت خارجی یا برداشتن از بار ترانزیت و قرار دادن جانشین فاقد ارزش موضوع بند ۴ ماده ۲۹.
- وجود فاصله بین گمرک و مبانی نظارتی منابع انتظامی که پیشتر به آن اشاره شد.
- قاچاق در پوشش بدیلی از رعایت قانون، همچون ورود موقت های موضوع ماده ۱۲ قانون مقررات صادرات و واردات از مبادی رسمی.
- ورود موقت، موضوع بند ۷ ماده ۲۹ قانون امور گمرکی.
- تقصیر و قصور ناظران و متصدیان اجرایی امور انتظامی و گمرکی.
- در کنار شاخص فوق، گزاره دیگری از سوی مجموعه کارشناسی امور گمرکی و منابع نیروی انتظامی مطرح است که در قالب تجارت سازمان یافته بر پایه گریز از نظارت قانون استوار است.

کارشناسان،<sup>۱</sup> تاکید دارند که ارتکاب به تجارت گریزنده از نظارت قانون، بازگشت به فراهم شدن زمینه های نظری و فیزیکی دارد. این زمینه های نظری و فیزیکی می تواند از قبح موضوع کاسته و به نوعی توجیه کننده آن باشد.

انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون در پناه ترانزیت، ورود موقت، عملیات تجاری مربوط به مناطق آزاد و مبادلات مرزی، استفاده از مسامحه های قانونی خارج از نظر اولیه قانونگذار و قصور متصدیان امور اجرایی و همچنین انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون در قالب شبکه های سازمان یافته، از جمله ی این رویه هاست که بر پایه همکاری اشخاص و گروه ها و استفاده از ابزارها و امکانات زیرساختی خاص متحقق می گردد.

ابزارها و امکاناتی این چنین، به دور از نظارت متولیان امور نظارتی ( گمرکی و بندری و انتظامی) و متصل به منابع قدرت اقتصادی و یا سیاسی بوده و با بهره برداری از امتیازات در اختیار، مبادرت به تجارت گریزنده از نظارت قانون می شود.

امکانات برای تخلیه در سرزمین اصلی ( اسکله) و امکانات حمل و نقل در خشکی و انبار برای نگهداری کالا و بار و شبکه‌ات توزیع، از جمله ی عناصر تجهیزاتی و پشتیبانی برای انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون به طریق اقدام سازمان یافته است.

بر پایه تسری دادن چنین مضامینی، برآورد رقم ارزی تجارت گریزنده از نظارت قانون، خود را به مرز رسمی ۹ میلیارد دلار و مرز غیررسمی ۱۲ میلیارد دلار نزدیک می کند. به این ترتیب، تایید ۷۰٪ از مبادی رسمی و ۳۰٪ از مبادی غیر رسمی، برآوردی است که رقم ارزی ۹ میلیارد دلار را، در تایید خود قرار می دهد.

کارشناسی وزارت اقتصاد و دارایی نیز با تعمیم موضوع به ارگان های تخصصی که با مجوز رسمی اقدام به واردات کالا از مبادی خاص می کنند، سقف ارزشی کالاهای وارده از طریق تجارت گریزنده از نظارت قانون را بر پایه برخی منابع به مرز دوازده میلیارد دلار نزدیک می سازد ( ش ۳).

کارشناسی وزارت بازرگانی، بر پایه برآورد از طریق سقف نیاز جامعه و مقایسه با آن با واردات رسمی، رقم ۹ میلیارد دلار را در تایید نظر خود دارد (ش ۱-۳۵).

اختلاف موجود در مقایسه دو رقم ۱۲ میلیارد دلاری وزارت اقتصاد و دارایی و ۹ میلیارد دلاری وزارت بازرگانی بازگشت به نوع ارزش گذاری بر کالاهای وارداتی دارد که مقیاس پایه برای ارزش گذاری وزارت بازرگانی، کمتر از مقیاس ارزش گذاری در وزارت اقتصاد و دارایی است و چنانچه هر دو مقیاس به هم نزدیک شوند، رقم برآورد، دارای این اختلاف نخواهد بود.

## (جدول شماره ۴۷) فهرست مبادی مجاز گمرکی کشور بر اساس نوع وظایف گمرکی

نام گمرکات	واردات قطعی	ملوانی	ورود موقت	صادرات قطعی	تعاونی مرزنشینان
۱- گمرکات استان سیستان و بلوچستان					
گمرک زاهدان	•		•	•	•
گمرک ایرانشهر					
گمرک سراوان					
گمرک زابل					
گمرک میرجاوه				•	•
گمرک چابهار	•	•	•	•	•
گمرک میلک					
منطقه آزاد چابهار	•		•		
۲- گمرکات استان هرمزگان					
گمرک شهید رجایی	•	•	•	•	•
منطقه ویژه اقتصادی معادن و فلزات					
منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی					
منطقه ویژه اقتصادی کشتی سازی فراساحل					
گمرک کشتی سازی خلیج فارس					
گمرک پل	•	•			
گمرک خمیر	•	•		•	•
گمرک تیاب	•	•		•	•
گمرک کرگان	•	•		•	•
گمرک سپریک	•	•		•	•
گمرک جاسک	•	•		•	•
گمرک هرمز	•	•		•	•
گمرک شهید باهنر	•	•	•	•	•
گمرک بندر لنگه	•	•	•	•	•
گمرک چارک					
گمرک شیو	•	•			
گمرک لاوان	•	•		•	
گمرک سیری	•			•	
گمرک قشم	•		•	•	
گمرک لافت					
گمرک فرودگاه قشم					
گمرک کیش	•		•		



نام گمرکات	واردات قطعی	ملوانی	ورود موقت	صادرات قطعی	تعاونی مرزنشینان
<b>۳- گمرکات استان بوشهر</b>					
گمرک بوشهر	.	.	.	.	.
منطقه ویژه اقتصادی الف بوشهر	.	.	.	.	.
گمرک خارک	.	.	.	.	.
گمرک دلوار	.	.	.	.	.
گمرک بوالخیر	.	.	.	.	.
گمرک کنگان	.	.	.	.	.
گمرک دیر	.	.	.	.	.
منطقه ویژه اقتصادی عسلویه (انرژی پارس جنوبی)	.	.	.	.	.
گمرک عسلویه	.	.	.	.	.
گمرک نخل تقی	.	.	.	.	.
گمرک گناوه	.	.	.	.	.
گمرک بندر ریگ	.	.	.	.	.
گمرک دیلم	.	.	.	.	.
<b>۴- گمرکات استان خوزستان</b>					
گمرک اهواز	.	.	.	.	.
منطقه ویژه اقتصادی خوزستان	.	.	.	.	.
گمرک خرمشهر	.	.	.	.	.
منطقه ویژه اقتصادی خرمشهر	.	.	.	.	.
گمرک آبادان	.	.	.	.	.
گمرک اروند کنار	.	.	.	.	.
گمرک چوئبده	.	.	.	.	.
گمرک بندر امام خمینی	.	.	.	.	.
منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی	.	.	.	.	.
گمرک ماهشهر	.	.	.	.	.
گمرک هندیجان	.	.	.	.	.
<b>۵- گمرکات استان فارس</b>					
گمرک شیراز	.	.	.	.	.
منطقه ویژه اقتصادی الکترونیک شیراز	.	.	.	.	.
گمرک فرودگاه لار	.	.	.	.	.
گمرک لامرد	.	.	.	.	.

نام گمرکات	واردات قطعی	ملوانی	ورود موقت	صادرات قطعی	تعاونی مرزنشینان
۶- گمرکات استان خراسان					
گمرک مشهد	•		•	•	•
گمرک باجگیران			•	•	
گمرک لطف آباد	•		•		
گمرک سرخس	•		•	•	
منطقه ویژه اقتصادی سرخس	•				
گمرک دو غارون	•		•	•	
گمرک بیرجند					
۷- گمرکات استان آذربایجان غربی					
گمرک ارومیه	•		•	•	•
گمرک مرزی کلاشین	•			•	
گمرک سرو			•	•	•
گمرک خوی				•	•
گمرک رازی					
گمرک بازرگان	•		•	•	•
گمرک پلدشت					
۸- گمرکات استان کردستان					
گمرک بانه					
۹- گمرکات هم مرز با کشور عراق					
گمرک مهاباد					
گمرک پیرانشهر				•	•
گمرک ایلام				•	
گمرک مهران				•	
گمرک خرمشهر	•		•	•	•
گمرک شلمچه					
گمرک سنندج	•			•	•
گمرک مریوان					
گمرک کرمانشاه	•		•	•	•
گمرک پاوه					
گمرک خسروی	•			•	•
۱۰- گمرک استان همدان					
گمرک همدان	•		•	•	

نام گمرکات	واردات قطعی	ملوانی	ورود موقت	صادرات قطعی	تعاونی مرز نشینان
۱۱- گمرکات استان تهران					
گمرک مهرآباد	•		•	•	
گمرک تجاری مهرآباد	•		•	•	
گمرک فرودگاه پیام	•		•	•	
گمرک غرب تهران	•		•	•	•
گمرک شهریار	•		•	•	
گمرک نمایشگاه	•		•	•	
گمرک امانات پستی	•		•	•	
گمرک جنوب تهران	•		•	•	•
۱۲- گمرکات استان آذربایجان شرقی					
گمرک تبریز	•		•		•
گمرک سهلان	•		•	•	
گمرک جلفا	•		•	•	•
منطقه ویژه اقتصادی جلفا	•		•	•	
گمرک نوردوز					
گمرک مراغه				•	
۱۳- گمرکات استان اردبیل					
گمرک اردبیل	•		•	•	•
گمرک بیله سوار				•	
۱۴- گمرکات استان اصفهان					
گمرک اصفهان	•		•	•	
گمرک ذوب آهن	•		•	•	
گمرک مجتمع فولاد مبارکه	•		•	•	
۱۵- گمرکات استان چهارمحال بختیاری					
گمرک شهرکرد	•		•	•	
۱۶- گمرک استان زنجان					
گمرک زنجان	•		•	•	
۱۷- گمرک استان سمنان					
گمرک سمنان	•		•	•	
۱۸- گمرک استان قزوین					
گمرک قزوین	•		•	•	
۱۹- گمرک استان قم					
گمرک قم	•		•	•	
منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان	•		•	•	

نام گمرکات	واردات قطعی	ملوانی	ورود موقت	صادرات قطعی	تعاونی مرزنشینان
۲۰- گمرکات استان کرمان					
گمرک کرمان	•		•	•	
گمرک رفسنجان				•	
منطقه ویژه اقتصادی سیرجان	•		•	•	
منطقه ویژه اقتصادی بم	•			•	
۲۱- گمرکات استان کهگیلویه و بویراحمد					
۲۲- گمرکات استان گلستان					
گمرک اینچه برون	•		•	•	•
گمرک بندر ترکمن				•	
۲۳- گمرکات استان گیلان					
گمرک بندر انزلی	•		•	•	•
منطقه ویژه اقتصادی الف انزلی	•		•	•	
منطقه ویژه اقتصادی ب انزلی	•		•	•	
گمرک فرودگاه رشت					
گمرک آستارا	•		•	•	•
۲۴- گمرکات استان لرستان					
گمرک خرم آباد	•		•	•	
۲۵- گمرکات استان مازندران					
گمرک نوشهر	•		•	•	•
گمرک امیرآباد	•		•	•	
گمرک ساری				•	
گمرک بابلسر				•	
۲۶- گمرکات استان مرکزی					
گمرک اراک	•		•	•	
گمرک ساوه				•	

(ادامه جدول شماره ۴۷) لیست بازارچه های مرزی

نام گمرکات	واردات قطعی	ملوانی	ورود موقت	صادرات قطعی	تعاونی مرزنشینان
<b>سیستان و بلوچستان</b>					
بازارچه مرزی کوهک سراوان	•			•	
بازارچه مرزی زابل	•			•	
بازارچه مرزی میرجاوه	•			•	
بازارچه مرزی پیشین	•			•	
<b>هرمزگان</b>					
بازارچه مرزی تیاب	•			•	
بازارچه مرزی هرمز	•			•	
بازارچه مرزی کنگ	•			•	
<b>بوشهر</b>					
بازارچه مرزی بوشهر	•			•	
بازارچه مرزی کنگان	•			•	
بازارچه مرزی گناوه	•			•	
<b>خوزستان</b>					
بازارچه مرزی خرمشهر	•			•	
بازارچه مرزی آبادان	•			•	
<b>خراسان</b>					
بازارچه مرزی باجگیران	•			•	
بازارچه مرزی یزدان	•			•	
بازارچه مرزی دوغارون	•			•	
بازارچه مرزی دوکوهان	•			•	
<b>آذربایجان غربی</b>					
بازارچه مرزی سرو	•			•	
بازارچه مرزی رازی	•			•	
بازارچه مرزی ساری سو	•			•	
بازارچه مرزی صنم بلاغی پلدشت	•			•	
<b>کردستان</b>					
بازارچه مرزی سیران بند بانه	•			•	
بازارچه مرزی باشماق مریوان	•			•	
بازارچه مرزی سیف سقز	•			•	
<b>کرمانشاه</b>					
بازارچه مرزی خسروی	•			•	
بازارچه مرزی پرویز خان	•			•	
بازارچه مرزی شوشمی	•			•	
بازارچه مرزی شیخ صله	•			•	

نام گمرکات	واردات قطعی	ملوانی	ورود موقت	صادرات قطعی	تعاونی مرزنشینان
هم مرز با عراق					
بازارچه مرزی قاسم رش سردشت	•			•	
بازارچه مرزی حاج عمران تمرچین پیرانشهر	•			•	
بازارچه مرزی اشنویه					
بازارچه مرزی سیران بند	•			•	
بازارچه مرزی باشماق	•			•	
بازارچه مرزی سیف سقز	•			•	
بازارچه مرزی شیخ صله	•			•	
بازارچه مرزی شوشمی	•			•	
بازارچه مرزی پرویز خان	•			•	
آذربایجان شرقی					
بازارچه مرزی جلفا	•			•	
بازارچه مرزی نوردوز	•			•	
اردبیل					
بازارچه مرزی بیله سوار	•			•	
بازارچه مرزی پارس آباد					
بازارچه مرزی گرمی					

## ۳-۲-۸- تحلیل و استنباط از شرایط میدانی و رخدادهای (تحلیل معنایی).

۱ - در هشت ماهه سال ۱۳۸۳ ( فروردین ماه لغایت آبان ماه ۸۳)، به ارزش ۸۴۲/۱ میلیارد ریال کالای کشف شده قاچاق در مرکز آمار گمرک به ثبت رسیده است.

مقایسه ۶ ماهه اول سال ( فروردین لغایت شهریور ۸۳) با آمار هشت ماهه و مقایسه با مدت مشابه زمانی در سال ۱۳۸۲ به شرح ذیل می باشد:

## جدول شماره ۴۸ مقایسه و برآورد ۶ ماهه و ۸ ماهه سال ۱۳۸۳.

ارقام ارزش به میلیارد ریال (م. ر)

عنوان	۶ ماهه ۱۳۸۲	مقایسه با ۶ ماهه ۸۲	۸ ماهه ۱۳۸۳	مقایسه با ۸ ماهه ۱۳۸۲	مقایسه آمار ۶ و ۸ ماهه ۸۳
تعداد پرونده	۳۸۸۳۸	۳/۵ درصد افزایش	۵۲۳۱۷ فقره	۱/۶ درصد کاهش	۱۳۴۷۹ افزایش
ارزش	۶۳۵/۲ م.ر	۱۴/۱ درصد کاهش	۸۴۲/۱ م.ر	۱۸/۵ درصد کاهش	۲۰۶/۹ م.ر افزایش
پرونده های زیر ده میلیون ریال	۳۴۴۹۴	۴/۵ درصد افزایش	۴۶۳۷۷	۰/۵ درصد کاهش	۱۱۸۸۳ فقره افزایش
ارزش پرونده های زیر ده میلیون ریال	۱۲۲/۶ م.ر	۵/۳ درصد کاهش	۱۵۹/۳ م.ر	۹/۸ درصد کاهش	۳۶/۷ م.ر افزایش
درصد پرونده های زیر ده میلیون ریال	۸۸/۸ درصد		۸۸/۶ درصد		۰/۲ درصد کاهش
ارزش پرونده های زیر ده میلیون ریال	۱۹/۳ درصد		۱۸/۹ درصد		۰/۴ درصد کاهش
کل جریمه وصولی	۳/۱۲ م.ر	۴۳/۲ درصد کاهش	۱۷/۴ م.ر	۲۹/۳ درصد کاهش	۱۴/۲۸ م.ر افزایش
پرونده های تبرئه شده	۶۵۲۰ فقره	۱۷/۹ درصد کاهش			
ارزش پرونده های تبرئه شده	۳/۵۳ م.ر	۲۲/۲ درصد کاهش			
تعداد پرونده های محکوم شده	۱۰۴۵۷ فقره	۵۵/۸ درصد افزایش	۱۳۶۳۷ فقره	۵۷ درصد افزایش	۳۱۸۰ فقره افزایش
ارزش پرونده های محکوم شده	۹۲/۷ م.ر	۴/۱۱ درصد افزایش	۱۴۸/۶ م.ر	۴۸ درصد افزایش	۵۵/۹ م.ر افزایش
کل جریمه تعیین شده	۱۰۳۳/۶ م.ر	۳/۹ درصد کاهش			
تعداد پرونده به درصد: گمرک خراسان، سیستان و بلوچستان و هرمزگان	۲۷/۲ درصد سهم ۲۲/۶ درصد سهم ۱۶/۱ درصد سهم		۲۵/۷۶ درصد ۲۴/۵ درصد ۱۵/۶۸ درصد		
سهم ارزشی پرونده ها: سیستان و بلوچستان، گمرکات مستقل، خوزستان	۲۹/۷ درصد ۱۷/۳ درصد ۸/۴ درصد		۲۴/۷ درصد ۲۲/۰۹ درصد ۷/۲۷ درصد		

مقایسه ها در این جدول (جدول شماره ۴۸) و جداول ۳۶ الی ۳۹ نشان می دهد که :

در یک استنباط آماری، جایگاه استان بوشهر، با برخورداری از میانگین ۱۶۳۹ لنج باری و ۱۱۶۵ لنج صیادی به عنوان بالاترین ظرفیت حضور لنج های باری - صیادی، در جایگاه مقدمی بر گمرکات خراسان و سیستان و بلوچستان و هرمزگان قرار ندارد.<sup>۱</sup>

آمارها، نشان می دهد که عملکرد لنج های باری، علیرغم برداشتی که از فعالیت آن ها متصور است از نسبت اثرگذاری ضعیفی، بر دامنه میدانی پرونده های تشکیل شده، برخوردار هستند و با توجه به آن که بوشهر، بالاترین ظرفیت برخورداری از لنج های سنتی را در اختیار دارد اما، پس از ۶ استان دیگر قرار گرفته است، ضمن آن که، استان هرمزگان نیز با توجه به بعد مسافتی و تعداد فرزند لنج های باری، پس از دو استان خراسان و سیستان و بلوچستان، قرار دارد. مزید بر آن به دامنه نظارت سازمان بنادر و کشتیرانی و تشکل های تعاونی بر لنج های باری<sup>۲</sup> باید اشاره کرد که خود به خود، دامنه و پهنه گرایش آنان به تجارت گریزنده از نظارت قانون را محدود می سازد.

۲- با توجه به جدول شماره ۳۵ و ۳۸، از مجموع ۴۰۶۶۴ پرونده متعلق به هفت ماهه سال ۱۳۸۳، رقم ارزشی کل پرونده ها ۷۵۸ میلیارد ریال بوده است که ۱۴۰/۳ میلیارد ریال آن متعلق به پرونده هاتی زیر ده میلیون ریال می باشد. به عبارتی، با توجه به آن که ۸۸/۶۳٪ پرونده ها در تعلق ارزش پرونده های زیر ده میلیون ریال می باشد، از نظر ارزشی ۱۸/۵۱٪ را دارا هستند.

مطابق آمار سنجی نمونه ای از پرونده های تشکیلی، بین ۱۸/۵ درصد تا ۲۱/۸ درصد از پرونده ها در هرمزگان و بوشهر در خصوص لنج های باری تشکیل پرونده صورت گرفته است که با وضع جریمه، همراه بوده است و دیگر پرونده ها عملاً در نقطه ارتباط با لنج ها قرار نداشته است.

ماهیت تشکیلی کثیری از این پرونده ها، سبک کردن وزن ارزشی پرونده ها به خاطر بهره گیری از مزیت قانون بوده

است.<sup>۳</sup>

۱- استان هرمزگان دارای ۷۲۱ لنج باری و ۹۹۴ لنج صیادی و استان سیستان و بلوچستان دارای ۱۷۲ لنج باری و ۸۰۷ لنج صیادی و خوزستان، برخوردار از ۲۶۳ لنج باری و ۵۸۵ لنج صیادی، بر پایه مجموعه ثبت آماری لغایت تاریخ ۸۲/۱۲/۲۹ هستند.

۲- امکان نظارت سازمان بر لنج های باری، بیش از دامنه نظارت بر لنج های صیادی است.

۳- مزیت استفاده از حد فاصل بین الف و ب از ماده ۲ قانون مجمع تشخیص مصلحت نظام .



۳- در آمارسنجی نمونه ای از هندیجان و دیلم و گناوه، در دوره زمانی تیر و مرداد و شهریور و مهر سالجاری (۸۳)، ۸/۸٪ ایراد وارده از سوی منابع نیروی انتظامی به لنج داران، به طور کامل<sup>۱</sup> متوجه مقوله "ته لنجی"<sup>۲</sup> بوده است. نظر لنج داران، انجام فعالیت مرتبط با رویه معمول کار حمل و نقلی و نظریه نیروی انتظامی، هدایت فعالیت لنج داران به سمت قاعده مند شدن بوده است. و در نهایت مشکل فی مابین به طریق اخذ تعهد از لنج داران مبنی بر رعایت شروط وضع شده از سوی نیروی انتظامی خاتمه یافته است.

۴- عمده کالاهای حمل شده به وسیله لنج های باری سنتی، برنج، شکر، کالاهای سوپرمارکتی و روغن می باشد و از سوی دیگر پیوند و ارتباط شغلی آنان از سویی با تشکل های تعاونی لنج داران (استان) و از سوی دیگر با نظارت مستقیم ادارات بندری و گمرکی است. حاصل از ماهیتی این چنین، کاسته شدن شدید، از دامنه مانور لنج های باری سنتی است که امکان حضور خارج از فضای کار و حرفه تعریف شده را از آنان سد می کند.

مطابق آمارهای مستخرج از فضای مطالعاتی این پژوهش؛ از مجموع ۸/۸ میلیون تن صادرات غیرنفتی حمل شده توسط شناورها در سال ۱۳۸۱، معادل ۱/۲ میلیون تن، برابر با ۱۳/۶ درصد، توسط شناورهای کوچک حمل شده است. همچنین از مجموع ۲۵/۵ میلیون تن کالای وارداتی حمل شده توسط شناورها، ۰/۹ میلیون تن برابر با ۳/۵۳ درصد توسط شناورهای کوچک حمل شده است و برای سال ۱۳۸۲ از مجموع واردات ۳۰/۱ میلیون تن انواع کالا، حمل ۲/۶۸ درصد از طریق شناورهای کوچک، صورت پذیرفته است که رقمی برابر با ۸۰۶۶۸۰ تن بار خواهد بود. لذا، با مقایسه نوع کالاها و درصد حضور در حمل و نقل کالا، قابل استنباط خواهد بود که دامنه فعالیت لنج های باری، در چه محدوده ای برخوردار از قابلیت عملکردی است. این مقیاس حضور در تجارت رسمی، مصداقی برای پیمایش دامنه حضور در فعالیت تجارت گریزنده از نظارت قانون است و این مفروض به این است که تمام لنج های باری شرکت کننده در تجارت رسمی، در تجارت گریزنده از نظارت قانون نیز مشارکت جویند، فرضی که هیچگاه، حتی با ضریب ۲۵ درصد حضور، امکان پذیر نمی باشد.

۱- به میزان صد در صد

۲- در بندر لنگه، ۷۶/۲٪ متوجه ته لنجی (سردستی) و ۱۴/۲٪ فعالیت تردد خارج از اتحادیه و حمل بار فاقد پروانه حمل بوده است.

متوسط قیمت یک کیلوگرم کالای وارداتی برای سال ۱۳۸۲ برابر با ۸۸/۳ سنت<sup>۱</sup> (با ۶/۸ درصد افزایش نسبت به سال ۱۳۸۱) بوده است، به این ترتیب، سهم ارزشی کالاهای وارداتی به توسط شناورهای کوچک رقمی معادل با ۷۱۲۴۱۶۷۶۲ دلار<sup>۲</sup> شده است.

این مقدار ارزش، نسبت به کل ارزش کالاهای وارداتی برای سال ۱۳۸۲، رقمی معادل با ۲/۶۷۶ درصد خواهد بود.<sup>۳</sup> به این ترتیب، با پایه و مبنا قرار دادن فرض پذیرفته شده که طی آن، معادل همین نسبت را برای کالاهای وارداتی از مسیر تجارت گریزنده از نظارت قانون به میزان ۶ میلیارد دلار، در نظر گیریم، سهم لنج‌های سنتی (مفروض به حضور تمامی آن‌ها در انجام فعل تجارت گریزنده از نظارت قانون)، رقمی معادل ۱۶۰۵۶۰ هزار دلار خواهد بود.

۵- مفروض به فعال بودن به طور کامل ۸۲۵ فروند لنج در مقوله تجارت گریزنده از نظارت قانون، (۳۳٪ از لنج‌های فعال موجود) دو نوع برآورد را می‌توان متصور شد.

برآورد اول آن است که با پذیرش متوسط بار ۱۲۰ تن کالا (حداکثر امکان برآورد برای حمل، به طوری که کل بار لنج، بار متعلق به تجارت گریزنده از نظارت قانون باشد)، بار حمل شده برای هر سفر دریایی (برای ۸۲۵ فروند لنج) وزنی معادل با ۹۹۰۰۰ تن کالا جا به جا خواهد شد.

متوسط تعداد سفر دریایی در طول سال، با توجه به متغیرهایی چون:

- فاصله زمانی بین بنادر جنوب کشور و خورها<sup>۴</sup> و پهلوگیری‌های طبیعی با مبادی بار و کالای حمل شده.

- فصول سال از لحاظ بدی آب و هوای دریایی.

- موجود بودن بار برای حمل گریزنده از نظارت قانون.

حداکثر، ۱۰ سفر دریایی برای هر لنج می‌توان در نظر گرفت.

به این ترتیب جمع کالای حمل شده رقمی برابر با ۹۹۰۰۰۰ تن، و بر پایه ارزش هر تن کالا، ۸۸۳ دلار<sup>۵</sup>، ارزش بار حمل شده ۸۷۴/۱۷ میلیون دلار کالا خواهد بود.

با مبنا قرار دادن ورود ۵/۵ میلیارد دلار کالای گریزنده از نظارت قانون به کشور، نسبت به سهم کالای وارداتی برپایه فرض حضور ۸۲۵ فروند لنج به صورت مستقیم و برای انجام ده سفر دریایی (حداکثر امکان حضور با توجه به کیفیت

۱- منبع: مرکز آمار و اطلاعات گمرک جمهوری اسلامی ایران

۲- بر مبنای وارداتی معادل با ۸۰۶/۸۱ هزار تن کالا که توسط شناورهای کوچک حمل شده است.

۳- در سال ۱۳۸۲، مجموع واردات کشور ۳۰۱۰۵/۸ هزار تن انواع کالا به ارزش ۲۶۵۹۷/۷ میلیون دلار بوده است. منبع: مرکز آمار و اطلاعات گمرک جمهوری اسلامی ایران.

۴- ضمن در نظر گرفتن ابعاد فاصله، زمان سفر و قرار گرفتن در فصول پائیز و زمستان نیز موثر در تعداد سفرهای دریایی لنج‌ها خواهد بود، خاصه آن‌که، ماهیت این نوع تجارت، تجارتي گریزنده از نظارت قانون (قاچاق) است.

۵- برآورد ارزش کالاهای وارداتی به کشور که از طریق تجارت رسمی صورت می‌گیرد (منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران).

فعالیت لنگ‌های سنتی - تجاری - و قدرت مانور آنها (رقمی معادل با ۱۵/۹۴ درصد از مجموع ارزشی کالای وارده به شیوه‌گزینه از نظارت قانون و ۳/۲ درصد از ارزش کل واردات رسمی کشور (بر مبنای رقم ارزشی ۲۶۵۹۷/۷ میلیون دلار برای سال ۱۳۸۲) است.

برآورد دوم، محاسبه بر پایه سهم ارزشی هر مجموعه بار و کالای حمل شده بر اساس نرخ استحصال شده از میدان مورد مطالعه است. با توجه به بررسی‌های به عمل آمده هزینه حمل بار به روش تجارت‌گزینه از نظارت قانون، رقمی بین ۲۵ تا ۳۰ درصد ارزش کالا از مبداء بارگیری (در اینجا مفروض امارات متحده عربی و به صورت میانگین، با لحاظ متغیر فواصل جغرافیایی است) را شامل است.

چنانچه برای ۱۲۰ تن کالا (کران بالای حمل برای هر لنگ) کالا ۲۲۵ میلیون ریال<sup>۱</sup>، (به صورت متوسط هزینه حمل در بالاترین کرانه) را هزینه حمل منظور کنیم، رقمی معادل با ۲۸۱۲۵ دلار هزینه حمل یک لنگ با ظرفیت ۱۲۰ تن بار خواهد بود.<sup>۲</sup>

به این ترتیب، ارزش بار هر لنگ ۱۱۲۵۰۰ دلار و برای فعالیت ۸۲۵ فروند لنگ و انجام ده سفر در طول سال، ارزش بار حمل شده در لباس تجارت‌گزینه از نظارت قانون برابر با ۹۲۸/۱ میلیون دلار خواهد بود.

چنین رقمی با مبنای قرار دادن ۵۵۰۰ میلیون دلار تجارت‌گزینه از نظارت قانون ۱۶/۸ درصد و با مبنای قرار دادن مجموع کل ارزش کالاهای رسمی وارد به کشور در سال ۱۳۸۲ (۲۶۵۹۷/۷ میلیون دلار)، عددی معادل با ۳/۴ درصد است.

۱- ۲۲۵ میلیون ریال معادل ۴/۶۸ برابر حمل رسمی کالا برای ۱۲۰ تن بار است.

۲- با توجه به داده‌های فوق ارزش هر تن کالای حمل شده برای هر تن بار ۹۳۷/۵ دلار خواهد بود. این رقم ارزش برای هر تن کالای حمل شده به میزان ۵۴/۴ دلار از ارزش هر تن واردات برپایه مجموعه واردات سال ۱۳۸۲ (۸۸۳ دلار برای هر تن) و ۱۵/۵ دلار از ارزش هر تن کالاهای وارده از کشورهای عربی حوزه خلیج فارس (۹۲۲ دلار برای هر تن) بیشتر لحاظ شده است.

حاصل آن که؛ هر چند که پذیرش فعالیت ۸۲۵ فروند لنج باری و انجام ۱۰ سفر دریایی در سال برای تحقق تجارت گریزنده از نظارت قانون، پذیرشی با حداکثر احتمال است<sup>۱</sup>، لیک با قبول توصیفی این شرایط، سهم نسبی (به درصد) نسبت به پایه ۵/۵ میلیارد دلار کالای وارداتی به شیوه تجارت گریزنده از نظارت قانون بین ۱۴/۵۶ درصد تا ۱۶/۸ درصد و نسبت به کل واردات به کشور (بر پایه تجارت رسمی)، بین ۳/۲ تا ۳/۴ درصد خواهد بود.

مطابق اظهارات کارشناسی و ضریب نسبی بر معیار شاخص‌های عمومی جهانی، بین ۵ تا ۷ درصد از تجارت رسمی کشورها می‌تواند به عنوان یک ضریب نسبی بدیهی و طبیعی برای تجارت گریزنده از نظارت قانون، مورد پذیرش واقع گردد. با این توصیف فعالیت تجارت گریزنده از نظارت قانون به توسط لنج‌های باری و صیادی و در مجموعه لنج‌های سنتی، مشروط به حضور ۸۲۵ لنج، که رقمی معادل با حضور پنجاه درصد لنج‌های موجود<sup>۲</sup> است و انجام ۱۰ سفر دریایی که بین ۲۰ تا ۳۰ درصد بیش از ادوار فعالیت در سال و توامان با ملحوظ نمودن حداکثر احتمال وقوع یک رخداد است، رقمی برابر با ۳/۴ درصد انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون تحصیل می‌شود که کمتر از ۵ درصد مورد نظر (به عنوان شاخص عمومی) است.

صادرات برپایه تجارت گریزنده از نظارت قانون، متوجه کالاهای یارانه‌ای از جمله مواد و فرآورده‌های حاصل از نفت و مشتقات خاص (بنزین، گازوئیل) و آرد می‌باشد، حیوانات زنده از جمله موارد در شمول این دامنه است که تحت تاثیر متغیرهای بسیاری قرار داشته و عموماً با افت و خیزهای خاصی رو به رو بوده که مانع پیوستگی و استمرار است. با این توصیف دامنه فعالیت لنج‌ها در بزه مربوط به این بخش، فارغ و جدای از کانون پذیرش این نوع از کالاها بوده و بیشتر متوجه قبول و پذیرش مرزهای خشکی است و لذا، این پژوهش در زمینه آن نمی‌تواند به اظهار نظر پژوهشی بپردازد.

موارد خاص و استثناء در انجام حمل و نقل گریزنده از نظارت قانون در خصوص این نوع از کالا که توسط لنج‌ها صورت گیرد، از سقف قابل‌ذکر برخوردار نبوده و اساساً با توجه به مقاصد حمل، این نوع از کالاها فعالیت لنج‌ها فاقد ارتباط با آن می‌باشد.

۱- بر پایه مطالعات میدانی و پیمایش نظر جامعه آماری.

۲- لنج‌های موجود برابر با ۲۷۹۵ لنج باری که از مجموع آن ۲۴۷۳ لنج در حال فعالیت می‌باشند.

### ۳-۳ آیا انجام این نوع تجارت توسط لنگ‌ها، یک معضل اجتماعی - اقتصادی است؟

**مقدمه:** مساله اشتغال و تامین معیشت بین ۶ تا ۷ میلیون نفر جمعیت استان های ساحلی کشور در جنوب، خاصه جمعیتی که به طور مستقیم با مقوله تجارت دریایی در رابطه است، دقیقاً به موضوع فعالیت لنگ های سنتی، و مبادله متقابل بین دو نوار شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان، وابستگی دارد.

جنوب در اثر و نقش دریا، و دریا در اثر و نقش جنوب نهفته است. دریا و آنچه که با آن در رابطه است، شاکله هر جریانی از زندگی است. اقتصاد، کار و تامین معیشت، ازدواج و تشکیل خانواده، زندگی و مرگ و تولد فرزندان و جشن ها و سوگواری ها، همه از اثربخشی نقش دریا و مفهوم دریا حکایت دارد، به عبارتی دریا خاستگاه و زایشگاه ارزش های فرهنگی و شکل دهنده به بسیاری از شاخص های زندگی است.

جدا و سوای مشاغل عمومی در بازار عرضه کالا و یا اشتغال در سازمان های اداری و خدمات، از حضور بسیاری از مضامین شغلی فراگیر، خبری نیست. گستره ای دارای طبیعتی خشک که هر چه به کرانه های ساحلی نزدیک می شویم خشک تر و طبیعتی نامهربان تر پیدا می کند، همراه با لبه های صخره ای، شوره زار، ماسه ای و شنی، باتلاق و گاه نی زارها و گاه که به بندری و بندرگاه و شهرک و شهر و روستایی ساحلی می رسیم، " قصه کار و زندگی " فقط در رابطه با " قصه دریا " معنا پیدا می کند، دیگر نمی توان انتظار از مشاغل فراگیری چون دامداری و کشاورزی و باغداری و مرتع داری و تولید صنعتی و فرآورده های دیگر صنعتی همچون محصول ناشی از صنایع تبدیلی و گارگاه های صنعتی داشت.

بر این پهنه خشک، همه چیز با " تر " و " خشک " همراه است. حد میانه ای برای این سیاهی و سفیدی وجود ندارد. اگر تر است دریای شور است و اگر خشک است، پهنه خشک و تفته روستاها و واحه های بر کرانه آب و یا قدری دورتر از آن است.

در کنار این دریا، با آن همه " تری "، همه چیز " خشک و شور " است. حتی در کنار این دریای بزرگ لب های مردمان نیز تفدیده و خشکی زده است، آب شیرین در پهنه این دریا، کیمیاست و آن را باید در آب انبارها، نگهداری کرد.

سطح بزرگ آبی - دریایی، که در عنوان دریای عمان و خلیج فارس خلاصه می گردد، خود نیز واجد ویژگی های عجیب و تعجب آوری است. کمتر دریایی چون این دامنه دارای این همه تنوع در حالت و شرایط است. در آن موازنه و تعادل خاصی وجود ندارد. در آن، یا باد می وزد و طوفان می شود و یا هوا به کلی ساکت و آرام است و در حین آن، بلافاصله صخره های مضرس، دنداندار، پیچیدگی خاصی به محیط می دهند که همه چیز را، تحت تاثیر خود قرار می دهند.

فقدان بندرگاه های مناسب، کمبود سرمایه گذاری، ضعف بسیار در هدایت سرمایه ها به سمت توسعه فرهنگ و جامعه به سمت استقلال فعالیت های اقتصادی - معیشتی وابسته به دریا، خلاء سرمایه گذاری برای پرورش و تقویت سرمایه های

معنوی اجتماعی و سرمایه‌گذاری اجتماعی و توسعه صنعتی پیرامون مشاغل دریایی و بالاخره ضعف در تقویت و پرورش فرهنگ وابسته به این میدان وسیع اقتصادی - اجتماعی - فرهنگی - زیستی، همه منجر به آن شده است که اگر ارتباط جامعه انسانی این خطه، به میزان ۹۰ درصد وابسته به دریاست، اما در حدود کمتری از ده درصد، سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی - اجتماعی - فرهنگی، به ایجاد زمینه‌های مکانیکی و فنی و صنعتی این ارتباط کوشیده و توجه نموده است.<sup>۱</sup>

آب و هوای سواحل خلیج فارس خشک و سوزان است و عمده‌ی اجتماعات انسانی، در نقاطی متمرکز شده‌اند که دسترسی به آب دریا وجود داشته است. در این سواحل، بارندگی کم و زمین‌ها بی حاصل‌اند و رشته‌کوه‌های عظیم در شمال خلیج فارس، به شدت زمینه‌ساز محرومیت سواحل از بادهای ملایم شمالی شده است و به عکس بهترین امکان را برای پذیرش و قبول بادهای خشک و سوزان جنوبی که از صحاری عربستان برمی‌خیزد، فراهم داشته است.

در چنین وضعیتی، بسیار بدیهی خواهد بود که فضاهای شغلی عمومی و برخاسته از فعالیت فردی افراد، همه در ارتباط با مضمون فعالیت دریایی، پخته و پرورده شود.

محورهای عمده این شکل‌پذیری، حول صید و تجارت و مکانیزم فعالیت در مقوله لنج نهفته است. مجموعه‌ای از ۲۷۹۵ لنج باری و ۳۵۵۱ لنج صیادی و ۶۷۸۵ قایق صیادی<sup>۲</sup>، شاکله این رفتار اقتصادی است.

در این خصوص، یک سری داده‌ها وجود دارد که ماهیتاً می‌تواند بیانگر برخی علل پایه و اساسی، در شکل‌گیری مشکلات حرفه‌ای لنج‌های سنتی باشد.

- مشکلات مربوط به فعالیت لنج‌های صیادی، جامعه شغلی وابسته به این نوع فعالیت لنجی را، به شدت در معرض آسیب قرار داده است.

۱- در سال ۱۳۸۲، ۴۲٪ از کل اعتبارات بانکی، فقط جذب استان تهران شده است. در همین زمینه، سهم ۳ استان جنوبی کشور در ارزش افزوده متعلق به بخش‌های عمده اقتصادی کشور در سال ۱۳۸۰ (آخرین اعلام حساب‌های ملی ایران، حساب‌های منطقه‌ای و حساب تولید استان‌های کشور، از سوی مرکز آمار ایران - سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور) به این شرح می‌باشد.

- جمع کل برای "کشاورزی و ماهیگیری"، "صنعت و معدن، ساختمان و آب و برق و گاز"، "خدمات"؛ نسبت به ۱۰۰٪ کل کشور

۱۳۷۹	۱۳۸۰
۱/۱۰ درصد	۱/۲۸
۰/۷۴ درصد	۱/۱۸
۱/۸۱ درصد	۱/۹۶

۲- این ارقام بر پایه موجودیت آماری لنج‌ها و قایق‌ها می‌باشد، دامنه فعالیت بین ۸٪ تا ۱۲٪ برای لنج‌ها و بین ۱۲٪ تا ۱۴٪ درصد برای قایق‌های صیادی، کمتر از این آمار، قابل پیش‌بینی است به عنوان مثال، در زمان تهیه این گزارش (اسفند ۸۲ لغایت فروردین ۸۳)، از مجموع ۶۷۸۵ قایق موتوری، ۵۸۶۰ قایق موتوری فعال بوده‌اند. برخی از قایق‌ها، با تجهیز خود به موتورهای قوی، تغییر کاربری از صیادی به تجاری داده و به حمل کالا با ظرفیت تا سقف ۷-۵ تن مبادرت کرده‌اند.

اخذ عوارض متعدد و هزینه های جانبی، فقدان همکاری سازمان های مرتبط با صید آبی، محدودیت فصول صید، شرایط فروش و عرضه صید، مساله نگهداری و انجماد، رکود بازار فروش برخی از انواع آبی منجمله میگو و برخی از ماهیان دیگر که امکان تولید پرورشی آن ها در حوضچه های مصنوعی و یا طبیعی فراهم است، از جمله ی عناصر آسیب زا است.

- مشکلات در زمینه تشکل های تعاونی باری و صیادی که پوشش جامعه و کاملی را برای لنگ ها فراهم نمی سازد و از سوی دیگر به لحاظ دخالت مستقیم دیگر سازمان ها و ادارات دولتی و حتی نیروی انتظامی و منابع انسانی وابسته به آن، امور صنفی مربوط به این جامعه شغلی، عملاً جاری نمی گردد.

از مجموع ۷۲۱ لنگ باری و ۹۹۴ لنگ صیادی در استان هرمزگان، به ترتیب ۴۰۰ و ۷۰۰ فرزند در قالب ۸۴ و ۱۰۷ تشکل تعاونی باری و صیادی فعالیت می کنند که با این وصف ۳۲۱ لنگ باری و ۲۹۴ لنگ صیادی، عملاً در تشکل های تعاونی، عضویت ندارند.

در استان سیستان و بلوچستان از مجموع ۱۷۲ لنگ باری و ۸۰۷ لنگ صیادی، ۸۴ لنگ باری و ۶۳۰ لنگ صیادی به ترتیب در قالب ۳ و ۳۲ تشکل تعاونی باری و صیادی دارای فعالیت هستند. با این وصف ۸۸ لنگ باری و ۱۷۷ لنگ صیادی در هیچ نوع تشکلی حضور ندارند و این، در شرایطی است که مطابق برآورده های جمعیتی پژوهش شده، در استان هرمزگان ۱۸۷۳۳ نفر، در استان سیستان و بلوچستان ۹۲۷۷ نفر، در استان خوزستان ۸۹۹۲ نفر و در استان بوشهر ۲۷۰۹۲ نفر به صورت مستقیم با فعالیت لنگ ها، در رابطه بوده که با فرض در نظر گرفتن متوسط خانوار ۶ نفره، حدود ۳۸۴۵۶۴ نفر، فقط در ارتباط با فعالیت لنگ ها، روزگار می گذرانند.

با اضافه نمودن خانوارهای مشاغل وابسته به فعالیت لنگ ها ( منجمله گلاف ها و ساب کاران و تعمیرکاران و ... )، ۲۴۰۰۰ نفر دیگر را باید به جامعه فوق اضافه کرد که حدود جمعیتی معادل با ۴۰۸۵۶۴ نفر را شامل خواهد شد.<sup>۱</sup>

- فقدان خاستگاه ها و زمینه های شغلی، جمعیتی معادل با پنج میلیون نفر را تحت تاثیر خود دارد. جمعیتی که در حدود ۴۰۸۵۶۴ نفر آن در ارتباط مستقیم با تحرک لنگ در ارتباط بوده و معادل همین آحاد، در ارتباط مستقیم با فرآیند فعالیت لنگ ها، که تدارکات بازارها و بازارچه های بندری را از لحاظ تامین کالا عهده دارند، قرار دارند.

- از مجموع رقمی در حدود ۶۷۸۵ قایق صیادی، حدود ۵۸۶۰ قایق فعال بوده که دامنه جمعیتی قابل توجهی را نیز متوجه خود می سازد، جمعیتی که در کثیری از موقعیت ها در شرایط عدم تامین معیشتی از طریق صید قرار دارد و به همین دلیل خود را به مقوله تجارت نزدیک می سازد.

۱- این ارقام جدای از فعالیت قایق های موتوری ( قایق های صیادی ) است.

مطابق بررسی جمعیتی به عمل آمده در چهل و دو نقطه جمعیتی بندری - ساحلی<sup>۱</sup>، از هر ۵ نفر متعلق به گروه سنی ۲۵ تا ۵۰ سال، دو نفر در ارتباط مستقیم با فعالیت لنج‌های باری و صیادی و به نوعی، در رابطه با حمل و نقل دریایی لنجی و موتوری (قایق‌های تیزرو) و یا حوزه فعالیت تجاری و گردش کالا از دریافت تا عرضه به متقاضی، قرار دارند. در چنین وضعیتی، به خوبی قابل احساس است که دامنه فعالیت این چنین، دقیقاً به جریان اشتغال، تعادل و کنترل قیمت کالا و تامین نیاز بازارهای محلی و متقاضیان وابسته است.

**نتایج مستخرج از مطالعات موردی - میدانی در خصوص فعالیت لنج‌های سنتی و فرهنگ بومی :**

### ۱-۳-۳ اهمیت لنج در اقتصاد و کار و زندگی

همانطور که در فصول قبل آورده شد، ماهیت فعالیت لنج‌های سنتی، دارای ویژگی‌های است که سبب شده است تا ارتباطی عمیق و بر پایه اقتصاد و فرهنگ و جامعه، بین آن و جماعات انسانی برقرار گردد. رابطه‌ای متقابل بین فرهنگ و نوع فعالیت و عملکرد معیشتی - اقتصادی.

قضاوت از دور در باره این فرهنگ بسیار مشکل است و هیچ فرد اظهارنظر کننده‌ای، نمی‌تواند تا، جز بر پایه " فرهنگ بومی" و فرهنگ موجود در جوامع انسانی متعلق به کرانه‌های ساحلی، از خوزستان تا سیستان و بلوچستان (کرانه‌های بندری - ساحلی)، قضاوت درست و مناسبی نسبت به جریان کار و زندگی و ارتباط صاحب لنج و جاشوها و ملوانان سنتی، که با لنج و قایق موتوری، برقرار می‌سازند، داشته باشد.

در بررسی میدانی انجام شده به وسیله این پژوهش، از میدان مطالعه‌ای با یک صد و سی و سه مالک لنج و ناخدا در استان خوزستان ( ۲۰ خانوار)، استان بوشهر ( ۴۸ خانوار)، هرمزگان ( ۳۹ خانوار) سیستان و بلوچستان ( ۲۶ خانوار) و همچنین در مطالعه و بررسی از مجموع یک صد و هشتاد نفر کارکنان لنج ( به غیر از مالکان و ناخدایان) در استان‌های خوزستان، ( ۳۶ نفر)، بوشهر ( ۸۴ نفر)، هرمزگان ( ۳۲ نفر) و سیستان بلوچستان ( ۲۸ نفر)، این نتایج، در خصوص ارتباط جامعه انسانی، با لنج با تاکید بر موضوعیت فرهنگ و کار و معیشت، تحصیل شده‌اند.

۱- جزء بررسی میدانی تحقیق که در فاصله زمانی مرداد ماه لغایت شهریور ماه ۱۳۸۳ انجام شده است.



## جدول شماره ۴۹

نظر به جامعه مورد مطالعه در خصوص ارتباط لنج با جریان اقتصاد و کار و زندگی از نگاه صاحبان لنج

- گروه سنی ۴۰ تا ۶۵ سال - درصد

ردیف	شاخص	فراوانی	بسیار زیاد	زیاد	ضعیف	خیلی ضعیف
۱	تمایل نسبت به ادامه کار با لنج	۷۸	۱۶	۶	۰	
۲	تمایل برای فروش لنج و تبدیل به نوع دیگری از سرمایه گذاری	۲۴	۳۶	۲۲	۱۸	
۳	جدیت و تمایل به اقدام برای فروش لنج و تبدیل به نوع دیگری از سرمایه گذاری	۲	۸	۴۶	۴۴	
۴	میزان موافقت همسر و فرزندان برای فروش لنج	۸	۱۴	۴۸	۳۰	
۵	میزان موافقت همکاران برای فروش لنج	۰	۴	۶۶	۳۰	

## جدول شماره ۵۰

عوامل مانع در فروش لنج. از نگاه مالکان لنج - گروه سنی ۴۰ تا ۶۵ سال - درصد

عامل	تعداد	فراوانی
۱ باور و علائق فرهنگی - اجتماعی	۴۶	٪۳۴/۵
۲ فقدان زمینه مناسب برای سرمایه گذاری بعدی	۸	٪۶
۳ بیکاری کارکنان لنج و احساس مسئولیت در برابر خانواده کارکنان	۵۳	٪۳۹/۸
۴ عدم اطمینان به مشاغل دیگر	۲۶	٪۱۹/۵
جمع	۱۳۳	٪۹۹/۸

جدول شماره ۵۱، نظر کارکنان لنج‌ها (به جز مالکان) در خصوص کار در لنج - گروه سنی ۳۰ تا ۶۰ سال - N=۱۸۰

ردیف	شایخص‌ها	فراوانی		بسیار زیاد		زیاد		کم		خیلی کم	
		درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی
۱	رضایت از دستمزد دریافتی	۳/۳	۶	۱۰	۱۸	۴۷/۲	۸۵	۷۱	۳۹/۴		
۲	رضایت از امتیاز کالای همراه ملوان	۲۰/۵	۳۷	۴۱/۶	۷۵	۲۲/۷	۴۱	۲۷	۱۵		
۳	رضایت خانواده از امتیاز کالای همراه ملوان	۲۳/۸	۴۳	۵۸/۳	۱۰۵	۱۴/۴	۲۶	۶	۳/۳		
۴	تمایل برای تغییر حرفه به دلیل دستمزد کم	۲۱/۱	۳۸	۳۰/۵	۵۵	۲۸/۸	۵۲	۳۵	۱۹/۴		
۵	درجه علاقمندی به حرفه	۷۰/۵	۱۲۷	۲۱/۶	۳۹	۷/۷	۱۴	۰	۰		
۶	فقدان شغل جانشین مانع ترک حرفه است	۳۲/۲	۵۸	۳۵	۶۳	۱۵	۲۷	۳۲	۱۷/۷		
۷	رضایت از قوانین حمایتی از ملوان	۰	۰	۰	۰	۳۸/۳	۶۹	۱۱۱	۶۱/۶		
۸	حرفه نزدیک به حرفه خانوادگی است	۲,۸۲	۱۴۸	۱۷/۷	۳۲	۰	۰	۰	۰		
۹	رضایت از کار در خشکی با همان درآمد کار در لنج	۰	۰	۶/۱	۱۱	۲۰/۵	۳۷	۱۳۲	۷۳/۳		
۱۰	ضرورت افزایش سهمیه ملوانی	۸۰/۵	۱۴۵	۱۹/۴	۳۵	۰	۰	۰	۰		
۱۱	اقدام به تغییر شغل	۱/۱	۲	۲/۷	۵	۲۱/۶	۳۹	۱۳۴	۷۴/۴		
۱۲	شدت عادت به حرفه	۴۷/۲	۸۵	۴۳/۳	۷۸	۳/۸	۷	۱۰	۵/۵		

جدول شماره ۵۲ شاخص‌های تامین رضایت و عدم رضایت شغلی ملوانان لنگ‌ها - گروه سنی ۳۰ تا ۶۰ سال N=۱۸۰

ردیف	شاخص	فراوانی	بسیار زیاد	زیاد	ضعیف	خیلی ضعیف
۱	عدم رضایت از دستمزد	۳۸/۸	۴۶/۶	۱۰/۵	۳/۸	
۲	نارضایتی از سختی کار	۶/۱	۱۰/۵	۲۵	۵۸/۳	
۳	رضایت از این که به حرفه مورد علاقه اشان می پردازند	۷۲/۷	۲۱/۶	۳/۸	۱/۶	
۴	رضایت از درآمد جانبی(کالای همراه ملوان)	۲۱/۶	۴۰/۵	۲۲/۷	۱۵	
۵	رضایت از جمع همکاران	۶۷/۷	۲۶/۶	۵/۵	۰	
۶	رضایت از رفتار ناخدا نسبت به خود	۵۸/۸	۲۸/۳	۹/۴	۳/۳	
۷	رضایت از دستمزد خود در مقابل دستمزد ناخدا و درآمد لنگ	۲۷/۲	۳۱/۱	۲۵	۱۶/۶	
۸	رضایت همسر و فرزندان از حرفه ملوان لنگ	۳۳/۸	۴۰	۲۰	۶/۱	
۹	رضایت از محیط لنگ به هنگام سفر برای استراحت و خواب	۱۱/۶	۲۱/۶	۳۸/۸	۲۷/۷	
۱۰	رضایت از آینده شغلی	۶/۱	۸/۳	۲۰/۵	۶۵	

تحلیل یافته‌های مطالعاتی از جامعه نمونه آماری نشان می‌دهد که :

- با وجود عدم رضایت از دستمزد و درآمد اکتساب شده از فعالیت لنگ، اما به این دلیل که لنگ، پیوند خورده با هویت اجتماعی فرد و شخصیت شغلی او می‌باشد، پرداختن به آن حائز اهمیت و ضرورت است.
- یافته‌های مطالعاتی نشان می‌دهند که وابستگی افراد به مقوله و مضمون فعالیت لنگ، وابستگی به یک نظام اقتصادی است که در حوزه فرهنگ جامعه، برخوردار از منش و شخصیت است.
- پرداختن و توجه کردن به لنگ از سوی مالک لنگ، ناخدا و ملوانان (جاشوها)، بخش عمده زمان و زندگی آنان را تشکیل می‌دهد.
- از آنجا که جریان اشتغال و فعالیت‌های شغلی در جامعه مورد نظر، مبتنی بر جریان فرهنگ سنتی است، لذا، اکثریت نگاه مردم متوجه یک نوع فعالیت بوده که آنهم در لنگ و لنگ‌داری خلاصه و متمرکز می‌شود.
- در حوزه بنادر و سواحل و کرانه‌های جمعیتی ساحلی در جنوب، پیشه‌های گوناگون و متنوع وجود نداشته و علت اصلی این توجه به لنگ و مشاغل وابسته به آن، چه در حوزه تجاری و چه در بخش صیادی، بر این اساس است.

- شیوه زندگی مردم جنوب، با تاکید بر زندگی در حوزه های بندری و کرانه های جمعیتی ساحلی، حکایت از یک زندگی ساده، بدون تجمل و مبتنی بر جریان حال نگر و بدون توجه به هر نوع آینده نگری، دارد. بحث از ثروت و قدرت نیست. نابرابری اجتماعی از چندان نمودی برخوردار نیست و زندگی یکنواخت از ماهیتی رقابت پذیر و رقابت کننده به دور است. بخش عمده درآمد تحصیل شده در تمام سادگی صرف تغذیه می شود.

خانه و اقامتگاه، در نهایت سادگی است. این پژوهش مبتنی بر مطالعه میدانی، از خانواده لنج دار و مالک لنج تا ناخدا و جاشو را در بازدید خود داشته و از آنچه که فصل مشترک زندگی این سه قشر بوده است وجود سادگی، رضایت نسبی و قبول و پذیرش یکدیگر است.

خانه و برخی امکانات زندگی مالک لنج، هیچ گاه مورد حسرت و رشک جاشو و ملوان نیست، چه آن که جاشو، در همه حال، همکاری و همیاری مالک لنج را با خود به هنگام نیاز دیده است. به عبارتی تقسیم کار موجود در لنج و در دریا زمینه پذیرش تفاوت در نوع زندگی در خشکی را، فراهم آورده است و حسادتی نیز در کار نیست.

- در جامعه ساحلی - بندری جنوب، به ویژه در حوزه های سنتی بندری که صرفاً متکی به فعالیت لنج ها (تجاری - صیادی) هستند، داشتن حرفه و کار با لنج، به منزله حفظ عزت نفس و احترام است و به همین دلیل است که انجام فعل تجاری، برخوردار از بعد تقدس و احترام بوده و آنجا که صحبت از قاچاق، خاصه در ارتباط با فعالیت لنج ها می شود، به شدت مقاومت محلی و بومی و خانوادگی را تشدید می کند. چه آن که جامعه بومی، آن را از فرهنگ شغلی خود، به طور کامل به دور می داند و از موانع فراهم شده در مقابل فعالیت آباء و اجدادی و جریان شغلی خود، به شدت در تعجب و ناراضی و نگران و دلخور است.

- پول، تنها محور اخذ دستمزد در زندگی لنج و لنج دار و ناخدا و ملوان (جاشو) نیست. کالا نیز جزء منبع اصلی تامین درآمد است. حتی اکثریت مردم ساکن در بدنه های ساحلی - بندری، کالا را برای تامین نیازهای خود، مقدم بر پول دانسته و مورد تاکید دارند و دقیقاً به همین دلیل است که سهمیه ملوانی (ته لنجی و سردستی) برای آنان، از مقوله دستمزد که به صورت وجه نقد آن را دریافت می دارند، حائز اهمیت بیشتر است و آن را توفیق بهتری حاصل از زحمت خود می دانند.

برنج، چای، شکر و قند، شیرینی جات و انواع شربت ها، تمرهند و ادویه و شیشه های ترشی انبه و قهوه و نسکافه و شیرخشک، لباس زیر مردانه و زنانه و جوراب، از جمله ی دستمزد و حاصل از زحمت و کار در لنج تلقی شده که، در قالب سوغات برای عروس و یا داماد خانواده، برادر و خواهر، پدر و مادر، از وجاهت معناداری برخوردار است.

بافت سنتی جامعه دریایی کشور، به مقوله " ره آورد و سوغات " اهمیت ویژه ای دارد و برخاسته از همین نگرش فرهنگی است که " ارزش کالا" بیش از " ارزش پول " معنادار می شود.

- لنج، مکان مناسب و یا دقیقاً تنها مکان مناسب برای ارائه مهارت‌ها و توانایی‌هاست و بر این پایه است که اساساً قاچاق برای زندگی شغلی فرد بندری، از هیچ جایگاه تعریف شده‌ای برخوردار نیست و استوار بر این نوع نگرش است که فرد اقدام‌کننده به تجارت و مبادله کالا، فردی با شرافت خانوادگی و عاشق به کار و زندگی و در اشتغال بودن به کار شرافتمندانه تلقی می‌شود.

- کار در لنج به طور صد در صد، در تفاوت بنیادین با دیگر مشاغل از لحاظ وجود فاصله بین محیط کار با محیط خانه و خانواده و محل زندگی است. در دیگر مشاغل، فرد، در پایان وقت یک روز کار، به خانه باز می‌گردد و بیرون بودن فرد از خانه، حداکثر در دوازده ساعت بوده که گاه، در اواسط زمان آن، خاصه در مناطق گرمسیری جنوب کشور (وقت نهار و ظهر از ساعت ۱۲/۳۰ تا ساعت ۱۶)، فرد شاغل به خانه و منزل بازگشت نموده و پس از استراحت در خانه، مجدد به محیط کار باز می‌گردد. رویه‌ای که هیچ‌گاه در محیط کار لنج، قابل‌تنفیذ و اجرا نیست. کار در لنج یعنی فاصله داشتن از خانه در حداقل ۲۵ روز تا حداکثر ۹۰ و گاه ۱۲۰ روز.

این تفاوت بنیادین، خود منتهی به یک " قالب و ساختار زمانی خاص " شده که متبادر از آن، نظم و آهنگ زندگی و آهنگ کار و آهنگ دوستی و مراوده اجتماعی، سازمان یافته است.

شاید به نظر آید که چنین سازمان‌یافتگی به طور کامل تحمیلی باشد، اما، باید توجه داشت که در ساختار حسی - عاطفی فرد لنج‌دار و ناخدا و جاشو و ملوان، این عنصری از ماهیت اصلی و جزء کیفیت کار و حرفه اوست که توأم با علاقمندی بسیار به آن می‌نگرد و از جان و دل آن را دوست دارد. با آن پیوند عاطفی دارد و محیط لنج را حتی، گرمی‌تر و گرم‌تر از محیط خانه می‌داند.<sup>۱</sup>

محیط کار در لنج، محیط دوستی و تماس اجتماعی است. این شاخص‌ها همه مبتنی بر فرصت و زمینه‌های مشارکت در محیط کار شکل گرفته‌اند. لنج فضایی برآمده از موضوع فعالیت‌های مشترک است و در آن، حضور فرد در کنار حضور دیگران معنادار است. در محیط و به هنگام کار در لنج است که دایره و جمع دوستی‌ها و دوستان، گشاده و فراخ می‌شود.

محیط لنج به‌آنگونه است که مکان خواب و استراحت ندارد. محل خواب، سطح و گوشه و کناره‌های بار است. درون اتاقک یا قماره لنج، فقط محل کار ناخدا است. محیطی تنگ که سکان‌هدایت‌کشی و دیگر ملزومات قرار دارند. آشپز لنج نیز مکان مناسب ندارد. لنج‌های بزرگ پاکستانی و هندی که معمولاً تناژ بالایی تا سقف حداکثر ۱۰۰۰ - ۸۰۰ تن بار

۱- در جنوب مشکل خاصی که به هنگام توقف لنج در ساحل و اسکله آن را تهدید کند وجود ندارد. حتی گاه اتفاق افتاده است که لنج، به همراه بار در کرانه ساحل پهلو گرفته و بدون مراقب رها شده است. با این اوصاف این پژوهشگر، در میان خانواده ناخدایان ( و مالکان لنج‌ها) و یا دریوران (مکانیک کار لنج) و سکانی، و یا سرهنگ (کلمه جانشین افسر در شناورهای بزرگ صنعتی، مسئول حفظ انتظامات لنج) دیده است که برخاسته از علاقه به لنج، فرد در نیمه شب، منزل و خانه را ترک کرده و ترجیح داده است تا به جای خانه، در لنج بخوابد.

حمل می‌کنند، از چند مکان مشخص برخوردار هستند که تعداد این شناورها در بین مجموعه شناورهای موجود در استان‌های ساحلی، بسیار قلیل می‌باشد.<sup>۱</sup>

هنگام صرف غذا و چای، افراد دور هم، اما به صورت پراکنده، به نحوی که هر کس گوشه‌ای برای نشستن بیابد، اجتماع می‌کنند، گاه به سیاست و تدبیر ناخدا، سطحی از بار، صاف و تخت نگهداری می‌شود تا از آن برای خوابیدن و استراحت و غذا خوردن استفاده شود.<sup>۲</sup>

- لنج فضایی توامان از هویت شخصی و اجتماعی است. اشتغال در لنج، به منزله دسترسی به حس هویت اجتماعی، خانوادگی، جمع دوستان و ارتباط اجتماعی است. در پناه آن، عزت نفس مرد جنوبی که با رشادت و شجاعت، به کار لنج می‌پردازد حائز اهمیت است، ضمن آن که در ارتباط با نقش اقتصادی، او می‌تواند به عنوان مرد کار و زندگی تلقی شود.

کار در لنج، برخوردار از این هویت اجتماعی نیز هست که، فرد شاغل می‌تواند به هنگام بازگشت به خانه، با دستی پر از کالا، وارد شود.<sup>۳</sup>

در نگاه اقتصادی ساکنان ساحلی - بندری جنوب، کمتر نگاه آینده‌نگرانه مطرح می‌باشد، فرهنگ زیستی - اجتماعی بومی جنوب، بر پایه بسیاری شاخص‌های متعلق به جریان کار و زندگی، زیر ساخت چنین نگرشی است و این کیفیت و ماهیت فرهنگی، بابتی است تا درآمد و دستمزد تحصیل شده، بلافاصله هزینه گردد.

میهمان‌نوازی، توجه به تغذیه و در سطح دیگری از درآمد، توجه به لباس، از برجسته‌ترین نشانه‌های، نوع توجه به نحوه صرف پول است.

- با توجه به جدول شماره ۵۱، ملاحظه می‌شود که اهمیت (رضایت) کالای همراه ملوان (ردیف ۲) تا چه اندازه مهم می‌باشد، اهمیتی که ضمن آن که تامین‌کننده رضایت ملوان می‌باشد، رضایت خانواده را نیز به دنبال خود دارد (ردیف ۳).

یافته‌های مطالعاتی در دو جدول ۵۱ و ۵۲، نشان می‌دهد که امتیاز کالای همراه ملوان، تا چه اندازه حائز اهمیت و نقش آفرینی، در زندگی ملوان می‌باشد.

۱- در استان هرمزگان ۳ شناور سنتی با ظرفیت ۴۰۰ تن به بالا وجود دارد. این نوع شناور در سیستان و بلوچستان ۵ فروند می‌باشند.

۲- خاصه هنگامی که دریا آرام است و لنج بر مسیر باد شرطه به پیش می‌رود، خلق همه خوش و بنای شوخی نهاده می‌شود. در این هنگام، خوردن و آشامیدن چای و کشیدن سیگار و قلیان که فقط مخصوص ناخداست، لذتی وصف ناشدنی دارد. این لحظه‌ها را به دنیایی پول‌نمی‌فروشند (حضور پژوهشگر).

۳- و دقیقاً بر این اساس است که اهمیت عین کالا، که از طریق ته لنجی و سردستی با خود به همراه می‌آورد، از اهمیت و ارزش پول برای او بیشتر است.

۴- به ردیف‌های ۲ و ۳ و ۱۰ از جدول شماره ۵۱ و ردیف ۴ از جدول شماره ۵۲ دقت شود.

نکته قابل اهمیت دیگری که در این زمینه مطرح است، ماهیت اصلی و غرض و نیت اساسی در پرداختن به این زمینه حرفه ای - شغلی است. ماهیتی که متبادر از آن، پرداختن به حرفه تجاری و مبادله کالا به شیوه آباء و اجدادی و تجارت سنتی مرزنشینان (ساحلی - بندری)، کلام نهایی و خمیرمایه اصلی فعالیت حرفه ای - شغلی در لنج (و با لنج) است.<sup>۱</sup>

با این توصیف که ترسیم کننده جریان واقعی فرهنگ کار با لنج (و در لنج) است، به خوبی قابل استنباط خواهد بود که ماهیت فعالیت لنج های سنتی، به طور اساسی، برخوردار از ظرفیتی برای خلق و یا ایجاد معضل اجتماعی - اقتصادی نیست بلکه به عکس، کاستی در نوع توجه به جریان فعالیت لنج های سنتی و یا به کار بستن یک رویه غیرمبتنی بر چرخه واقعی فعالیت لنج داران و زندگی آنان، خود می تواند به خلق یک معضل اجتماعی - اقتصادی مبدل گردد. معضلی که دوانیدن ریشه های آن در بین حوزه های جمعیتی معادل با ۶ تا ۷ میلیون نفر، رشد نهال های بی عدالتی در توزیع ثروت، اشتغال و مزیت های اجتماعی را به دنبال خواهد داشت.

تصور نسبت به ماهیت فعالیت لنج های سنتی، که آن را در ماهیت تجارت گریزنده از نظارت قانون جستجو می کند، تا ۹۵٪ مبتنی بر نظریات فارغ از شناخت فرهنگی و میدانی، است.

پیمایش این تصور که به توسط این تحقیق انجام شده است، به روش "مقایسه ای" و سنجش از طریق تطبیق نظریات "گروه گواه" و "گروه شاهد" صورت گرفته است<sup>۲</sup> نشان می دهد که پس از آشنایی با جریان کار و زندگی در فرهنگ باشندگان ساحلی - بندری جنوب، شناخت اساسی و بنیانی و ریشه ای جریان رخدادهای تجاری - مبادلاتی منطقه ای، یک امر موکد و قطعی بوده و اجبار و ضرورت در پرهیز از تلقی های نامنطبق بر فرهنگ بومی و برداشت های سطحی، موضوعی فوق العاده جدی است.

### ۳-۲-۳ نتایج حاصل آمده از شناخت و آشنایی با جریان کار و زندگی در جامعه مورد مطالعه :

سه جدول ۴۹، ۵۰ و ۵۱ و ۵۲ با هدف شناخت از جریان کار و زندگی و محدود به ایجاد زمینه آشنایی با نحوه ارتباط کارکنان و صاحبان لنج های باری سنتی با لنج و میزان اهمیت گذاری به آن در جامعه و فرهنگ بومی، از طریق پرسشنامه شفاهی و مصاحبه (بر مبنای پرسش های از قبل طراحی شده) تحصیل شده اند.

صرف نظر از شاخص های آماری، هر یک از مفاهیم مورد "تحلیل و استنباط" و تطبیق با جامعه بومی، قرار داده شده و نتایج ذیل حاصل آمده اند.

۱- به ردیف شماره ۸ از جدول شماره ۵۱ و ردیف شماره ۱ از جدول شماره ۵۰ دقت گردد.

۲- در این روش ابتدا نظریات اولیه و پیش از آشنایی با فعالیت لنج ها اخذ و ثبت شده است. پس از آن به تشریح نحوه عملیات و فعالیت لنج ها و فرهنگ کار و زندگی آنان پرداخته شده است و دوباره از جامعه مورد نظر، نظریات اخذ و ثبت شده اند. تفاوت نظر اول و نظر دوم به میزان ۹۵٪ چرخش را نشان می دهد. به عنوان مثال در نظر اولیه، تصور جامعه نمونه آن بوده است که یک لنج در طول یک سال، حدود ۵۰ سفر دریایی را بین بوشهر و امارات (و یا بندرعباس و امارات) انجام می دهد! یا آن که این تصور وجود داشته است که لنج ها قادر هستند تا در هر نقطه ای بار خود را تخلیه کنند.

قابل توضیح آن که برخی از یافته‌ها، صرفاً از طریق مصاحبه و بازدید میدانی (بر پایه استنباط از جریان طبیعی و واقعی امور) برداشت و استنباط شده‌اند.

- در حال حاضر، به میزان ۹۵٪ صاحبان لنج‌ها، دارای یک زمینه مستقیم خانوادگی و یا غیرمستقیم (درجه ۲) با مقوله لنج و فعالیت لنج‌ها هستند.

به این ترتیب حرفه لنج‌داری و پرداختن به لنج از یک "ریشه خانوادگی" علاوه بر ریشه اجتماعی و بومی و محلی برخوردار است (ر. ک. جدول شماره ۵۱، گزاره ۸).

با توجه به آن قابل تلقی خواهد بود که، صاحبان لنج‌ها، در محیط فعالیتی - میدانی خود، افرادی شناخته شده و معرفی به جامعه دریایی - بندری - گمرکی و فضاهاى زندگى عمومى مى باشند.

کیفیت و محتوایی این چنین، عامل بازدارنده‌ای برای انجام تخلف از سوی صاحبان لنج‌هاست.

مزید بر مورد موثر فوق، باید به نوع محیط اجتماعی، که از فشردگی ضعیف تراکم جمعیتی برخوردار است و به عبارتی محیط، محیط کوچکی است که افراد متعلق به آن، به خوبی همدیگر را می‌شناسند، نیز اشاره کرد که خود به عنوان عامل بازدارنده عمل می‌کند.

به همین دلیل در تمامی بررسی انجام شده، جزء موارد قابل تأکید در جامعه مورد مطالعه، تأکید به عوامل بازدارنده اجتماعی - فرهنگی است که به عنوان یک مانع در بروز تخلف از سوی صاحبان لنج‌ها، عمل می‌کند.

و دقیقاً، مبتنی بر همین نوع نگرش و تلقی است که، عمده مشکلات در رابطه با لنج‌ها، به مقوله‌هایی چون مساله ته لنجی (سردستی) و سهمیه ملوانی و طرز تلقی از فعالیت تجاری سنتی و اختلاف نظر در نوع نگرش به آن، بازگشت می‌یابد.

- رضایت نسبت به درآمد حاصل از فعالیت لنج برای صاحبان لنج‌ها و همچنین رضایت از دستمزدهای دریافتی برای کارکنان لنج‌ها، وجود ندارد (ر. ک. جدول شماره ۵۱ گزاره ۱، جدول شماره ۵۲ گزاره ۱).

هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم بالایی که متوجه لنج‌است<sup>۱</sup> و علاوه بر آن ادوار سفرهای لنج‌ها که به صورت طبیعی و با مداخله متغیرهایی چون نوبت بارگیری و زمان بارگیری، نوبت تخلیه و زمان تخلیه و زمان در انتظار بار (در مبداء یا مقصد) به سر بردن، تعمیر و نگهداری لنج، کامل نشدن ظرفیت شناور، و مصادیق دیگری از این دست، به حداقل تعداد و نوبت می‌رسد<sup>۲</sup>، درآمد برای لنج‌دار و در نتیجه دستمزد برای ملوان و کارکنان لنج‌ها را، به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهد. البته در این خصوص باید اشاره داشت که موضوعیت عدم رضایت صرفاً تحت تأثیر رقم ریالی (عدد ریالی) قرار ندارد و به موارد و مصادیق دیگری نیز بازگشت دارد.

۱- هزینه برای حدود یک صد ساعت روشن بودن موتور لنج و حرکت، معادل با رقمی بین ۸۰۰ هزار تا یک میلیون تومان روغن و گازوئیل است.

۲- ر. ک. ۱-۵-۲ و ۲-۵-۲.



صاحبان لنگ‌ها، این عدم رضایت را در مقایسه نمودن رقم درآمد حاصله از فعالیت لنگ، با امکان به کار انداختن سرمایه خود در دیگر زمینه‌ها، بیان می‌دارند. به عبارتی سخن آنان این است که اگر، عدد ارزشی - ریالی لنگ را در بازار پول و حتی به صورت سپرده گذاری بلند مدت در بانک به کار گیرند، سود بالاتری ( و طبعاً به بدون دغدغه بودن تحصیل آن سود نیز اشاره دارند) متوجه اشان خواهد داشت.<sup>۱</sup>

منشاء دیگر این عدم رضایت، متوجه مقایسه ای است که بین زحمت خود و درآمد تحصیل شده دارند. به این ترتیب که اگر این دو را (زحمت - درآمد) در دو کفه ترازو قرار دهند، درآمد، ارزش زحمات متحمل شده را به هیچ وجه ندارد و می‌توان اقدام به فعالیت‌های دیگری کرد که با زحمت کمتر، سود بیشتری را نصیب کند.<sup>۲</sup>

وجه دیگر این عدم رضایت، روی به سمت وجود تفاوت و اختلاف در درآمد حاصله از همین نوع فعالیت در ایران و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس (امارات و دیگر کشورهای عربی منطقه که دارای لنگ هستند) دارد. مقایسه ای بین درآمد خود و درآمد همکاران خود در دیگر کشورهای منطقه، به ویژه امارات متحده، که طبعاً دارای اختلاف بالایی با درآمد حاصله آنان در ایران دارد<sup>۳</sup>، آنان این نکته را در خصوص ارزش و ارزشگذاری به شغل و حرفه خود تلقی می‌کنند که در ایران، با ارزشگذاری ضعیفی در نوع توجه به آنان، همراه است.

از جمله ی دیگر موارد اثرگذار در بروز عدم رضایت، که تحت تاثیر رقم ریالی (عدد ریالی) قرار ندارد، در نوع توجه به موضوع و موضوعیت این شغل و حرفه از لحاظ قواعد و مقررات حمایتی و پشتیبانی عمومی و اختصاصی است، مقولاتی همچون بیمه تامین اجتماعی، مسائل بازنشستگی و از کار افتادگی، بهره مندی از امتیاز حمل کالا (با اهداف تشویقی) و بهره مندی از امتیاز خرید کالا به توسط ملوانان لنگ<sup>۴</sup>، از جمله ی آن است.

۱- در همین زمینه به مصادیق دیگری نیز اشاره دارند مثل خارج کردن سرمایه خود از کشور، خرید زمین و یا مغازه در شهرها به ویژه اصفهان، شیراز، تهران و ...

۲- در این که به چه اقدام دیگری بپردازند که با زحمت کمتر، سود بیشتری را نصیب کند، به خرید و فروش ارز و سکه، طلا و نقره و یا واردات کالاهایی چون کفش و پارچه و چای و شکر اشاره دارند که می‌توانند در امارات متحده و یا کویت و اردن خریداری کرده و در کشور (تهران و یا شیراز و اصفهان) آن را تحویل گیرند.

۳- ماهیت این فعالیت و ویژگی‌های آن به طور کامل، بین ایران و دیگر کشورها، در خصوص فعالیت لنگ‌های سنتی، یکسان است اما، ویژگی‌های مربوط به شاخص‌های درونی این ماهیت، و نوع برخورد با صاحبان لنگ‌ها (و بالطبع کارکنان آن) در تفاوت و اختلاف بالاست.

۴- در امارات متحده عربی، کویت، بحرین، قطر، برای بار خریداری شده به توسط ملوان، هیچگونه عوارض عام و خاص وضع نمی‌شود. جزء بیان (بارنامه کالا - مانیفست و یا اظهاریه گمرکی که توسط ناخدا و یا مالک لنگ برای مجموعه بار لنگ تنظیم می‌شود) نیز گنجانده نمی‌شود. از سقف و سهمیه ارزی نیز دارای محدودیت نیست. به عبارتی خرید ملوان آزاد است.

با این وصف مالکان لنج، بنا به دلایل و ملاحظات، تمایل به ترک این حرفه ندارند. البته در شرایط سخت و پرشدن ظرفیت فردی آنان در برابر مشکلات عارضی، بر تمایل خود غالب آمده و به تغییر حرفه می‌پردازند<sup>۱</sup> اما، در حال حاضر (زمان تهیه گزارش میدانی و انجام تحقیق) درصد ترک حرفه قابل توجه نیست.

از جداول به شماره ۴۹ و ۵۰، قابل استنباط است که با وجود تمایل بالا نسبت به ادامه کار با لنج، تمایل برای فروش لنج و تبدیل آن به نوع دیگری از سرمایه گذاری قابل توجه (تا ۶۰٪ بسیار زیاد و زیاد) می‌باشد اما، جدیت برای انجام این کار فقط در حد ۱۰٪ قابل توجه (بسیار زیاد و زیاد) می‌باشد.

علت پائین بودن چنین جدیتی، بازگشت به عناصری دارد که در جدول شماره ۵۰ مذکور شده است. احساس مسئولیت در باره کارکنان لنج ها<sup>۲</sup> (۳۹/۸٪) و باور و علائق فرهنگی اجتماعی (۳۴/۵٪)، از جمله ی عناصر اثرگذار بر جدیت برای فروش لنج و رها نمودن این حرفه از سوی مالک لنج است.

با بررسی این تحقیق از خانواده مالکان لنج ها، میزان موافقت همسر و فرزندان، فقط تا سطح ۸٪ (بسیار زیاد) و ۱۴٪ (زیاد) است. خانواده ها، تمایل بسیار ضعیفی (۳۰٪) و ضعیفی (۴۸٪) برای فروش لنج دارند.

اثر درآمد برای مالک لنج و یا دستمزد پائین برای جاشوها و ملوانان لنج، زمینه ساز این استنباط شده است که چون سطح نیازها و هزینه ها، با درآمد تحصیل شده از طریق لنج، کفایت و تامین نمی‌شود، لاجرم، قطعی خواهد بود که مالک لنج، روی به سمت تجارت گریزنده از نظارت قانون آورد.

از دیدگاه پژوهشی، چنین استنباطی، به لحاظ آن که مبتنی بر اظهار نظر غیر مرتبط با پشتوانه تحقیقی از طریق روش های مستدل در پژوهش های اجتماعی است، لاجرم از روایی و درجه اعتبار کافی، که تا سقف قابل قبولی آن را در تایید خود داشته باشد، برخوردار نبوده و صرفاً در حد، یک نظر و فرض تحقیقی (که باید از طریق پژوهش تحلیلی و پیمایش آماری مورد رد یا اثبات قرار گیرد)، قابل طرح خواهد بود.

پژوهش پیش روی، نسبت به این مساله، طبعاً ساکت نبوده و در حد ارتباط موضوعی، با موضوع پژوهش، خاصه در خصوص مساله مطرح شده در این گزاره (آیا انجام این نوع تجارت توسط لنج ها، یک معضل اجتماعی - اقتصادی است)، به جمع آوری یافته ها، از طریق مطالعه میدانی پرداخته است.

۱- در مورد لنج های صیادی چنین اتفاقی تا سطح قابل توجهی رخداد شده است. وضع عوارض متعدد، محدودیت های عارضی در صید و عوامل بازدارنده دیگر، زمینه ساز ترک این حرفه و نوع فعالیت شده است.

۲- رابطه مالکان لنج ها و کارکنان (ملوانان - جاشوها) یک رابطه دوستانه و صمیمانه است خاصه در مواردی که مالک لنج، خود ناخدای لنج نیز باشد که در این شرایط، ناخدا (مالک لنج) حکم پدری برای کارکنان دارد. برخی از کارکنان از جمله ی فامیل محسوب می‌شوند.

- این نظریه، که چون سطح نیازها و هزینه‌ها، با درآمد تحصیل شده از طریق لنج، کفایت و تامین نمی‌شود لاجرم، قطعی خواهد بود که مالک لنج، روی به سمت تجارت گریزنده از نظارت قانون آورد، نمی‌تواند ادله تحقیقی مناسب و روایی برای جامعه مورد نظر باشد.

حاصل از تحقیقات انجام شده در جامعه آماری نمونه، استدلال فوق، به این ترتیب مورد کارشکافی واقع شده است. از ترکیب جامعه آماری مالکان لنج‌ها (N=۱۳۳) و ملوانان لنج‌های سنتی (N=۱۸۰)، این دیدگاه در سطح ۹۵/۲۰۷٪ با این نقد مواجه می‌شود که:

دلیلی نیست که، چون تامین نمی‌شوند پس، قاچاق انجام می‌دهند.

آنان در این باره، از جوامع شغلی دیگری نیز نام می‌برند که به زعم خود و سایر افراد، از حقوق کم برخوردار بوده و این در حالی است که از شغل شریفی، برخوردار هستند و امکان خطا و بزه و تخلف به منظور کسب درآمد، در حد صفر می‌باشد.

همچنین، مطرح می‌دارند که امروزه، درآمد حاصل شده از کدام شغل، تامین کننده رضایت صاحبان آن مشاغل است که لنج‌داری و ملوانی لنج، مشابه آن باشد.

از سوی جامعه آماری مورد نظر، مثالی این چنین ارائه می‌شود، دریافت حقوق و دستمزد بر اساس "ریال" است در حالی که قیمت کالاها و هزینه به "دلار" می‌باشد و این برای تمامی حقوق‌بگیران و صاحبان در آمد ثابت، موثر می‌باشد. همین جامعه نمونه آماری، اظهار نظر می‌کند:

جاشو و ملوان برای تامین درآمد بیشتر و بالا بردن سطح درآمدی خود، روی به سمت انجام اقدامات و فعالیت‌های دیگری می‌کند، که قابل دسترسی در حوزه شغلی او می‌باشند. بخش اصلی این اقدام متوجه تهیه کالای همراه (سهامیه ملوانی) و موضوع ته لنجی است.

جامعه نمونه تاکید دارد که در این خصوص، سقف مورد نظر هیچگاه رعایت نمی‌شود و جاشو و ملوان، همیشه در مساله ته لنجی با ماموران انتظامی و گمرک دچار درگیری و اختلاف می‌شود.<sup>۱</sup>

جاشو و ملوان از طریق کالای همراه به طریقی تحصیل درآمد می‌کند، حتی گاه (اظهار ۳۶/۷۴۱٪ جامعه نمونه) به سفارش دیگران، کالا خریداری کرده و همراه خود می‌آورد.<sup>۲</sup>

۱- نمونه آن می‌توان به مشکلات لنج‌داران دیلم و گناوه و چندین نقطه دیگر در مرداد لغایت مهر ماه ۱۳۸۳ اشاره کرد که به طور کامل به موضوع ته لنجی ارتباط می‌یافت (مطالعه میدانی).

۲- جامعه نمونه تاکید دارد که کالای مورد نظر، هیچگونه کالایی که دارای ممنوعیت باشد (مشروب، پاسور و...) نیست و صرفاً کالاهایی از قبیل ابزار آلات صنعتی مورد سفارش - قطعات یدکی مورد سفارش (در حد یک تا سه قلم)، شیر خشک (در حد دو کارتن)، سیگار (در حد ۵ تا ۱۰ پاکس)، چای (تا سقف حداکثر ده کیلو)، کالای سوپرمارکتی (در حد دوجین)، پارچه (بین سه تا ۵ قواره)، پوشاک (در حد دوجین عمدتاً لباس زیر مردانه - زنانه)، کالای خانگی (در حد یک یا دو دستگاه لوازم منزل کوچک و سبک وزن) می‌باشد.

صاحبان و مالکان لنج، خاصه صاحبان و مالکانی که خود، ناخدای لنج نیز می باشند، به طریقی کوشش به جبران کاستی درآمد خود را از طریق ضمیمه کردن کالا به بار بارنامه شده ( دارای مانیفست و اظهاریه) می کنند. این وزن کالای ضمیمه، در مانیفست و بارنامه و یا اظهاریه، لحاظ نشده و بالطبع در شرایط کشف به شیوه ها و روش هایی از گمرک و نیروی انتظامی پاس ( تا ۵/۳٪) و گاه به تشکیل پرونده منجر شده ( تا ۸/۵٪) و در مصادیقی کشف نمی شود (۱۷٪) و یا آن که با ارفاقات گمرکی ( تا ۲۱٪) مورد اغماض قرار می گیرد.

گاه مجموع کالای وارده به نام ناخدا خریداری شده که به هنگام برخورد با اشکال، به نام کالای همراه ملوان خرد شده و به این ترتیب، از لنج خارج می شود، در چنین وضعیتی، ناخدا، مبلغی پول و یا مقداری از کالا را به ملوان می بخشد. سهمی از کل بار لنج، بر پایه یک توافق ضمنی و تا حد ۲۵۰۰ کیلو بار ( بار وزنی)، به میزان ۵٪، ناخدا، به همراه خود بار حمل می کند که در تعلق خرید تجاری او دارد و مستقیماً از منافع تجاری آن بهره مند می شود.

دقیقاً، از همین زاویه و منظر است که در نوع نگاه به این شیوه های تحصیل درآمدی، بین نگاه محلی - منطقه ای - بومی و نگاه خارج از حوزه فرهنگی مورد نظر، اختلاف ایجاد می شود. اولی انجام چنین فعالیت هایی را، جزء انتظارات طبیعی خود بر باور فرهنگ بومی و تجارت سنتی خود می داند و نگاه دوم آن را در لباس تجارت گریزنده از نظارت قانون و قاچاق می نگرد. و این در حالی است که، حتی اگر تا ۳۰٪ بار یک لنج سنتی را ( نه تا حد ۵٪)، کالای همراه ملوان منظور کنیم، و بدون توجه به نوع کالا ( به این جهت که هر نوع کالایی در ظرفیت و طبقه حمل لنج های سنتی قرار ندارد و موجود بودن آن ها در بازار، منوط به فعالیت اسباب تجارت گریزنده از نظارت قانون دیگری است که در حیطه فعالیت لنج ها قرار ندارد)، سقف وزن را محاسبه کنیم به رقمی دست خواهیم یافت که ماهیتاً و تحقیقاً نشانگر دامنه، کیفیت و نحوه حضور لنج های سنتی باری است.

$$۲۴۷۳ = \text{مجموع لنج های سنتی فعال ( مفروض در حداکثر موجودیت)}$$

$$\times \text{تن } ۱۲۰ \text{ میانگین ظرفیت بار حمل شده}$$

$$= \text{تن } ۲۹۶۷۶۰$$

$$\times ۳۰\% \text{ برآورد احتمالی سهم بار متعلق به کالای همراه ملوان ( تلقی به تجارت گریزنده از نظارت قانون)}$$

$$= \text{تن } ۸۹۰۲۸$$

$$\times ۱۰ \text{ متوسط ادوار فعالیت در طول سال ( بالاترین سقف)}$$

$$\text{تن } ۸۹۰۲۸۰ = \text{وزن کالای همراه ملوان مشروط به مفروضات فوق ( تلقی به تجارت گریزنده از نظارت قانون)}$$

$$= ۲/۹۵۷\% \text{ سهم از کل کالاهای تجاری حمل شده به صورت رسمی ( برای سال ۱۳۸۲ بر مبنای ۳۰۱۰۵۸۰۰ تن)}$$

مجموع وزنی کالاهای وارده از کشور، به صورت رسمی و ترخیص قانونی از گمرکات، از کشورهای امارات متحده عربی، بحرین، قطر، کویت و عمان برابر با ۳۹۷۴۵۹۶ تن بوده (ر.ک. جدول شماره ۴۰) که وزن مفروض ۸۹۰۲۸۰ تن، معادل با ۲۲/۳ درصد خواهد بود.

ارزش دلاری مجموع کالای حمل شده (به وزن تحقیقی ۳۹۷۴۵۹۶ تن) برابر با ۳۶۶۸۰۳۵۳۱۲ دلار بوده که متوسط ارزش دلاری برای هر تن ۹۲۲ دلار خواهد بود.

با این وصف ارزش دلاری حجم کالای مفروض حمل شده به شیوه کالای همراه ملوان، رقمی معادل با ۸۲۰۸۳۸۱۶۰ دلار خواهد شد.<sup>۱</sup>

---

۱- متوسط ارزش دلاری برای مجموع واردات کشور در سال ۱۳۸۲، برای هر تن ۸۸۳ دلار است. این رقم صرفاً برای کشورهای امارات متحده عربی، بحرین، قطر، کویت و عمان معادل با ۹۲۲ دلار می باشد. لذا محاسبه ارزش ۸۹۰۲۸۰ تن بر پایه ارزش دلاری مجموع کالای وارده به کشور (۸۸۳ دلار) رقمی معادل با ۷۸۶۱۱۷۲۴۰ دلار خواهد بود.

**- استنباط و تحلیل:**

رقم ۸/۸۲۰ میلیون دلار، ضمن آن که به عنوان یک برآورد برای محاسبه تجارت گریزنده از نظارت قانون، در پناه کالای همراه ملوان می‌تواند تلقی گردد، به روشنی، منعکس‌کننده بالاترین نرخ تحقق کالای وارده به کشور از طریق تجارت گریزنده از نظارت قانون به توسط شناورهای سنتی نیز می‌باشد.

مفروض به آن که ۳۰٪ از بار ۲۴۷۳ لنج سنتی با وزن میانگین ۱۲۰ تن، جزء کالای گریزنده از نظارت قانون باشد، در واقع به منزله شرکت ۸۲۴ لنج (یک سوم لنج‌های به طور اسمی فعال) در حمل ۱۲۰ تن بار و برای ده بار در سال است. مفروض به قبول چنین احتمالی که از سوی لنج‌های سنتی متحقق گردد و فرض این که همین میزان لنج به صورت فعال مشارکت مستقیم در حمل کالا به روش گریزنده از نظارت قانون داشته باشند، سهم قاچاق انجام شده به وسیله آن‌ها معادل با ۹۸۸۸۰۰ تن بار و ارزشی برابر با ۸۷۳/۱ میلیون دلار خواهد شد.

این رقم ارزش، ۱۵/۸ درصد از پایه ارزشی ۵۵۰۰ میلیون دلار را تشکیل خواهد داد و قابل استنباط خواهد بود که با قبول برآورد ۵۵۰۰ میلیون دلار ورود کالای غیررسمی به کشور، ۸۴/۲ درصد آن، باید از امکانات ورودی دیگری به جز دامنه فعالیت لنج‌های سنتی باری برخوردار باشد.

وفق یک تحلیل معنایی و استنباط منطقی از فرض فوق، سهم ۸۷۳/۱ میلیون دلاری لنج‌ها، تحت هیچ شرایطی بیش از این رقم نخواهد شد و حضور ۸۲۴ لنج، سقف نهایی قبول یک حداکثر برای حضور لنج‌های تجاری سنتی است، حال چنانچه، ارزش پایه برای ورود کالاهای غیررسمی از ۵۵۰۰ میلیون دلار، رقم بالاتری در نظر گرفته شود، به عنوان مثال، ۸۵۰۰ میلیون دلار، سهم حضور لنج‌های تجاری سنتی از ۱۵/۸ درصد به ۱۰/۲۷ درصد کاهش خواهد یافت.

بهرتقدیر، محدودیت خاص برای تخلیه و بارگیری لنج‌ها و این که عملاً لنج‌ها، دامنه فعالیت تجاری اشان تحت یک جبر مکانیکی - محیطی، صرفاً در محیط خاص بندری، تعریف شده است، ضمن آن که، تحقق چنین فرضی، دال بر شرکت ۸۲۴ لنج برای انجام ده بار فعالیت تجاری گریزنده از نظارت قانون، به دور از ذهن و منطقی است، لیکن به خوبی، نشانگر ظرفیت و دامنه نقش آفرینی لنج‌هاست که ذاتاً، نمی‌توانند واجد بار منفی برای ایجاد معضل اجتماعی باشند.

- به طور کلی، بخشی از فعالیت قانونی و رسمی لنج‌های سنتی، صرف حمل و نقل کالاهایی می‌گردد که به طور عمده، معطوف به حمل و نقل کالاهای وارده ای چون برنج، شکر، روغن، کالاهای سبک خانگی، کالاها و اشیاء و عناصر و گل‌های تزئینی، کالاهای سوپرمارکتی و پوشاک و منسوجات و لباس زیر و کفش و انواعی از شربت‌ها و تنقلات برای تامین بازارهای محلی است.<sup>۱</sup> کالاهای متعلق به این مجموعه از فعالیت به طور مستقیم و به صورت انبوه برای سایر شهرهای بزرگ حمل نمی‌شود و به همین دلیل به وسائط نقلیه ای مشخص که بتوانند بار را به انبار شهرهای بزرگ (تهران، شیراز،

۱- منظور بازارهایی است که مبداء خرید برای مراجعات خانوارها و سفارش دهندگان کالا از شهرستان‌های خارج از استان‌های ساحلی جنوب است بازارهایی چون هنديجان، ديلم، گناوه، گچین، درگهان (قشم)، خمیر، بندمعلم، شناس و مغویه، میناب، نخل ناخدا، خون سرخ، لنگه، چارک، دیر و کنگان و طاهری و بندرگاه، همچنین ماه شهر و آبادان و بوشهر و بندرعباس و چابهار و کنارک از آن جمله است.  
اینگونه بازارها، مکان‌های عمده ای برای تهیه کالا به واسطه فعالان تجاری میانه (بنکدارها) و خرده‌پا (تهیه‌کنندگان سرپایی کالا) است.

اصفهان)، برسانند نیست. این بخش از کالاها پس از تحویل به تجار محلی، به واسطه اشخاص و در قالب جزء، از بنکدارهای محلی - بومی خریداری شده و به بازار دیگر شهرها، منتقل می‌شود.

- حمل انواعی از کالاها، برای لنگ‌ها مقرون به صرفه اقتصادی نیست. کالاهایی همچون لوازم خانگی بزرگ (یخچال، فریزر، تلویزیون، انواع فرگاز و ماشین لباسشویی) و صوتی - تصویری در شمول آن است. حمل لوازم خانگی کوچک و صوتی - تصویری حسب مورد، جزء بار لنگ‌ها قرار می‌گیرد که به طور کامل، مانیفست شده و به صورت رسمی، وارد بندر و گمرکات می‌شود.

عمده‌ی واردات کالا به توسط لنگ‌ها، که بالطبع جزء قطعی فعالیت قانونی و رسمی محسوب می‌شود، به طور کلی شامل برنج، شکر، چوب و تخته، لاستیک و پلاستیک، ابزار آلات صنعتی، لوازم یدکی است. موز و برخی میوه‌های دیگر، برخی از محصولات دامی - گیاهی، مواد شیمیایی و کالای سوپرمارکتی و صادرات انجام شده به توسط آن‌ها، در بالاترین تاکید، متوجه میوه و تره بار، مصالح ساختمانی، محصولات دامی - گیاهی، حبوبات و خشکبار، مواد معدنی، مواد پروتئینی و انواعی از کالاهای متفرقه دیگر<sup>۱</sup>، بوده است.

مشکلات رخداد شده در خصوص واردات، که در محدوده لنگ‌ها صورت می‌گیرد و به نوعی فراهم آورنده و زمینه ساز برای بروز مشکل است، تا ۹۵٪ در گمرک و محوطه آن متحقق می‌شود و لنگ‌ها، عملاً در ساختارهای معضل آفرین خارج از محوطه بندری، نقش و اثری، غیرقابل کنترل ندارند.

موضوع ته لنگی و کالای همراه ملوان، کسر و اضافه، اختلاف در ثبت بارنامه برای بیان نوع دقیق کالا و مشخص نبودن کشور سازنده<sup>۲</sup> که گاه در اختلاط کالاها در بارنامه، به صراحت تفکیک نشده است، از جمله‌ی مشکلات در مسیر ترخیص بار لنگ است.

حل اختلافاتی این چنین، گاه متوجه صاحب بار و برخی متوجه ناخدا و مالک لنگ است. در بسیاری موارد، مشکلات بارنامه ای و اظهار، که اساساً به مالک و ناخدای لنگ ارتباط نمی‌یابد و دقیقاً متوجه صاحب بار است، به سمت و سوی لنگ هدایت شده و باعث توقف لنگ در بندر می‌شود.

با توجه به یافته‌های حاصل از مطالعات میدانی و استنباط و تحلیل از فضای ملموس کار و زندگی ملوانان و مالکان و ناخدایان لنگ‌ها، ماهیت فعالیت لنگ‌ها، خود زاینده معضل و مشکلات اجتماعی - اقتصادی نیست، بلکه معضل و مشکل اجتماعی، آنجا پدیدار می‌شود که فضا و حس و فرهنگ و نیازهای چنین زمینه شغلی درک و فهم نشود و از فرهنگ تصمیم‌گیری مناسب و پاسداشت فعالیت آن‌ها بر مسیر توسعه خودداری گردد.

۱- سنگ گچ، گچ، نمک " از جمله‌ی دیگر کالاهایی است که به توسط لنگ‌ها به قطر، کویت، دبی، امام و بحرین حمل می‌شود.

۲- در خصوص لوازم یدکی و ابزار آلات صنعتی اثرگذار است. تفاوت در وضع عوارض برای کالاهای ساخت ژاپن یا چین متفاوت است.

تاجر و مالک لنجی که بومی زندگی می‌کند، نمی‌توان آن را محدود کرد و همچنین بر دامنه فعالیت یک جوان بومی - محلی نمی‌توان زنجیر محدودیت تردد در منطقه زد.

جوان جویای کار در آذربایجان غربی و کردستان و کرمانشاه، رو به سمت بازارهای مرزی می‌برد و در حداقلی از امکان، کالایی را خریداری کرده و به بازار شهرهای پیرامونی عرضه می‌دارد و از مابه‌التفاوت خرید و فروش، که حاصل دسترنج فعالیت اوست، امرار معاش می‌کند. همین وجه از فعالیت، جزء فعالیت جوان جویای کار در جنوب است. او نیز تفاوتی در فضای شغلی خود نمی‌بیند و دقیقاً از همین منظر است که فعالیت خود و فعالیت محدود به یک دامنه مشخص تردد او برای امرار معاش، جزیی از بدنه تجارت سنتی و عنصری از فرهنگ تجاری محلی است.

بالتبع اعمال سخت‌گیری و کنترل شدید بر این نحوه از فعالیت سنتی بومی - محلی در جنوب، که با نگاه از بیرون، حکم به انجام فعل قاچاق از سوی ملوان و لنج (در قالب ته لنجی و کالای همراه ملوان) می‌کند در حالی که از نگاه فرد جنوبی، عمل و فعل او، یک حق و حقوق بسیار طبیعی و مبتنی بر تاریخ و سنت تجاری و جزیی از رسالت او در امرار معاش تلقی می‌گردد، می‌تواند واجد اختلاف نظر و پدید آورنده معضل اجتماعی باشد که به نوعی، انرژی و توان لازم را برای مقابله قطعی با کانون‌های اصلی بزه قاچاق، که با برنامه ریزی کلان، به جا به جایی کالا از طریق دریا و خشکی و حمل و نقل دریایی - زمینی به دور از نظارت قانون می‌کنند، کاهش داده و توان فیزیکی خود را صرف مقابله با یک ظرفیت و انگیزه نهادینه شده و فرهنگی محلی می‌کند.

از نگاه جامعه‌شناسی و آسیب‌شناسی مسائل اجتماعی، هیچگاه نمی‌توان توان فیزیکی را برای مقابله با توان فرهنگی و ظرفیت‌های نهادینه شده مردمی - بومی - فرهنگی و محلی به کار گرفت و نتیجه مثبت تحصیل کرد. حاصل این مقابله چیزی جز بروز یک معضل اجتماعی، در یک برش و مقطع زمانی خاص و یک اثربخشی، بدون ثمربخشی، آن هم یک اثرگذاری برای یک مدت بسیار کوتاه، نخواهد بود.

نمونه ای از یک این چنین اقدامی، مساله دیلم و گناوه است که عملاً در یک برش زمانی، توان فیزیکی مقابله با بزه قاچاق را برای مقابله با یک منش بومی - سنتی - فرهنگی به کار گرفت. در حالی که موضوع به مساله ته لنجی و کالای همراه لنج و ملوان (که پشتوانه مادی فعالیت کادرهای انسانی لنج‌ها می‌باشد و به نوعی جبران‌کننده کسورات درآمدی آنان است)، بازگشت می‌یافت، موضوعی که جزء ذات فضای عملکردی لنج، به طور کامل نهادینه شده و جزیی از فرهنگ شغلی محسوب می‌شود و هم‌اینک نیز، پس از پشت سر گذاشتن آن دوره مقابله، مجدد در جریان است.

اقداماتی این چنین، در به کار گرفتن توان فیزیکی برای مقابله و برخورد با توان بومی - فرهنگی و یک توان برخاسته از تمایلات نهادینه شده اجتماعی، شاید بتواند برای یک دوره کوتاه " اثربخش " باشد اما با سپری شده دوره مقابله و



بازگشت از آن شرایط داغ و سخت گیرانه، دارای "ثمربخشی" نشده و "اثربخشی" آن، بدون منتهی شدن به "ثمربخشی"، از بین می‌رود.

مطابق بررسی‌های این تحقیق در میدان مطالعاتی نوار ساحلی جنوبی و شمالی خلیج فارس (از چابهار تا خرمشهر و آبادان) و با تحلیل و استنباط از ویژگی‌ها و خصوصیات متعلق به فرهنگ تجاری - سنتی بومی - محلی، با ضریب اطمینان بالای ۹۵٪ می‌توان اظهار داشت که فعالیت لنج، فعالیت توأمان و همزمان پول و کالا است. به واقع، مقوله ای اقتصادی - تجاری است که پول و کالا در گرش خود دارای معطلی و اتلاف زمان نخواهند بود.

مزیتی این چنین، دقیقاً عملکردی منطبق با فرهنگ اقتصادی کشور، که تمایل و رغبت بیشتری نسبت به اقتصاد تجاری به جای اقتصاد تولیدی دارد، می‌باشد.

تمایل عام و منش و جوهره اقتصادی کشور، رو به سمت تجارت دارد و طبیعتاً منابع تولیدی کشور، پاسخگوی نیازهای داخلی نبوده و به همین دلیل، استعدادهای مالی و منابع انسانی، گرایش به سمت نگرش‌های تجاری دارند. وجود متجاوز از سه هزار شرکت ایرانی فعال در بندر دبی و جبل علی عملاً، تقویت این فضای تجاری و مصداقی در رونق آن است.

استعداد لنج‌ها در تحقق حمل و نقل، بر سابقه ای دیرین استوار است و توجه به نحوه و دامنه فعالیت آن‌ها، روشنگر نوع عمل آنان در انجام و تحقیق فعالیت‌های تجاری، در حوزه حمل و نقل کالا است.

برای لنج‌ها، سه محدودیت هزینه‌جا به جایی کالا، خطرات پیش روی برای فعالیت لنج و ناخدا و مالک لنج و از دست رفتن آبروی فردی<sup>۱</sup>، مانع از حضور آنان در اقدامات تجاری گریزنده از نظارت قانون است، اما تاکید و ابرام آنان در تحقق این حق، که باید از امتیاز بار خارج از مانیفست و کالای همراه ملوان، که جزیی از بدنه فرهنگی - اقتصادی - تجاری آنان را تشکیل می‌دهد استفاده کنند، به طور کامل پذیرفتنی است.<sup>۲</sup>

حفظ زمینه اشتغال و بسط عدالت اجتماعی در محدوده استان‌های ساحلی، تنفیذ چنین حقی، در بهره‌مندی از کالای همراه ملوان و لنج است که مستقیماً می‌تواند در برگیرنده جامعه ای مرکب از ۲۹۶۷۶ سرپرست خانوار که مستقیماً با فعالیت لنج‌ها سرو کار دارند باشند.

با قبول ظرفیت تحقیقی فعالیت رسمی ۲۴۷۳ لنج، ۲۹۶۷۶ نفر سرپرست خانوار به نحو مستقیم و ۱۹۷۸۴ نفر به صورت غیر مستقیم، که جمعی معادل با ۴۹۴۶۰ نفر را تشکیل می‌دهند، در زمینه فعالیت لنج‌ها، در اشتغال به سر می‌برند. بر پایه

۱- در فرهنگ محلی - بومی و در جامعه لنج داران، بیان این خطر تا سقف صد در صد مورد تاکید قرار داشته است.

۲- این حق در کشورهای عربی حوزه خلیج فارس برای مالک لنج و ناخدا و ملوان به طور کامل رعایت می‌شود و مطابق مطالعات میدانی، برای خریدهای ملوان، ناخدا و خریدهای شخصی مالک لنج، هیچگونه عوارضی وضع نمی‌شود و در "بیان" که همان اظهاریه را تشکیل می‌دهد گنجانده نمی‌شود. جزء مانیفست و بارنامه نیز مذکور نمی‌گردد و از بابت آن، عوارض بلدی که طبق بیان وضع می‌شود و پس از آن مانیفست صادر می‌شود، نیز اخذ نمی‌شود. این نوع کالا به طور کامل آزاد است.

متوسط ۶ نفر برای جمعیت خانوار، دقیقاً ۲۹۶۷۶۰ نفر، منتفع کامل از فعالیت لنج‌ها هستند که حوزه آموزش و پرورش منابع انسانی، کنترل قیمت‌ها، عدالت و رفاه اجتماعی، توسعه شهرهای ساحلی و مقوله شغلی جامعه بومی، دقیقاً به آن وابسته است.

تحقیقاً می‌توان اظهار داشت که هر نوع خللی در این رابطه، می‌تواند واجد معضلات اجتماعی - اقتصادی در حوزه جغرافیایی - مکانی مورد نظر باشد.

- گرایش به سمت بهره‌گیری از استعداد قایق‌های تیزرو و ارتباط دامنه‌دار این نوع از وسایل حمل و نقل کننده کالا، هر چند که خود به عنوان یک معضل در کنترل ورود و خروج کالا است، اما ذاتاً پاسخی است که به حل مسائل و معضلات اجتماعی منطقه، می‌دهد.

این گرایش وابسته به نیازها و روشی برای پاسخ گفتن به نیازهاست. نیاز به اشتغال و کسب درآمد، که از لحاظ فرهنگ بومی، به آن، با دیده ستایشگر و احترام پذیر می‌نگرد و اقدام به آن را، فعلی شرافتمندانه تلقی می‌کند. نیاز اقتصادی سرزمین اصلی که وابسته به کالاهایی است که توسط این قایق‌ها حمل و وارد کشور می‌شود خود زمینه‌ای برای سازمان پذیر شدن این نوع از فعالیت بوده و نشانگر یک معضل اقتصادی در این خصوص، که در سرزمین اصلی موجود می‌باشد است.

عمده فعالیت این نوع از قایق‌ها، بین بندرعباس و قشم و خصب در جریان است و با توجه به زمان در حمل و نقل (بین ۳ تا ۵ ساعت)، در ابتدا، مطلوبیت ویژه‌ای را متوجه خود می‌کند. کار به نوعی تابع یک سازمان و هماهنگی و برنامه‌ریزی است و هر چند که فعالیتی بسیار سخت است اما پشتوانه معنوی (بر پایه نگرش‌های فرهنگی) و نفع مادی (پاسخی به زمینه اشتغال و کسب درآمد) کاهنده مشکلات آن است.

قایق‌های تیزرو از دامنه عمل و سازمان‌پذیری متنوعی برخوردار هستند و با ظرفیت‌های بین ۲ تا حداکثر ۵ تن که برای برخی از قایق‌ها، قابل پیش‌بینی است، به صورت مجموعه‌ای عمل کرده تا ناشی از فعالیت حداقل ۲۵ تا ۳۰ فروند از آن‌ها، مجموعه‌ای از بار و کالا تهیه و به سرزمین اصلی و بازار تقاضا وارد شود.

دقیقاً کالای این نوع از شناورها، در مبداء، مانیفست شده و به صورت سازمان یافته بار به آنان تحویل می‌شود. برخی از این قایق‌ها در اسکله‌ها و پهلوگیری‌های فاقد نظارت گمرکی - بندری و نیروی انتظامی، به صورت مجموعه‌ای پهلوگیری کرده و بار خود را تحویل می‌دهند.

بالتبع ماهیت عملکردی این چنین، قله یخی بر آمده از آب است که حکایت از معضلات اجتماعی - اقتصادی دیگری می‌کند، به واقع این نوع حضور قایق‌های تیزرو نماد و نشانه‌ای از معضلات اجتماعی - اقتصادی پنهان است که این نوع حمل و نقل، نشانه عینی آن است.

### ۳-۳-۳ مشکلات پیش روی لنج و لنج داران و ملوانان

متعاقب ادامه بررسی و مطالعات میدانی در زمینه نوع رفتارهای اداری پیرامون فعالیت لنج ها، بارگیری و تخلیه و تشریفات گمرکی و بندری و انتظامی که از جامعه آماری نمونه مالکان و ناخدایان لنج ها (۱۳۳ نفر) و ملوانان (۱۸۰ نفر) به عمل آمد، این نتایج حاصل آمده است.

- به شدت از نحوه برخورد منابع ناظر و انتظامی با ناخدایان لنج ها و مالکان و ملوانان لنج ها، عدم رضایت وجود دارد. در این خصوص این نکات مطرح است که، به واسطه عدم شناخت کادرهای ناظر و کنترل کننده از شخصیت فردی و شخصیت اجتماعی ناخدا و مالک لنج در بین جامعه بومی، به لنج دار توهین شده و با نگاه مجرمانه به آنان نگریده می شود.

به نظر می رسد که اثر عمده وجود این نوع رابطه، در بدو متوجه وجود این تصور غالب است که فعالیت لنج، فقط در رابطه با تجارت گریزنده از نظارت قانون مطرح است و لنج داران، سهم عمده ای در این بزه دارند و در مرتبه ثانی، به دلیل غیربومی، با نفس و ماهیت رابطه شغلی ناخدا و لنج، که برخاسته از یک منش اجتماعی - فرهنگی و مبتنی بر یک پیشینه تاریخی - حرفه ای است آشنایی وجود نداشته و صرفاً از دریچه " نگاه مجرمانه بین " به کار آنان نگریده می شود. نگاهی که برای لنج دار و ناخدا و کادر ملوانی آن، آزار دهنده است.

- کالاهای همراه ملوان، گاه، متجاوز از سهمیه مقرر و یا رعایت مرز نوبت مندرج در دفترچه ملوانی بوده و همین زمینه برخورد با ملوان را باعث می شود.

در باور لنج داران و مالکان و ملوانان این نکته وجود دارد که حق و حقوق ملوانان به تجار و بازرگانان داده می شود و به نوعی، از تجار جانبداری و حمایت می شود و به لنج داران فشار وارد می شود.

اسکله ها برای تخلیه بار لنج ها از قابلیت لازمه برخوردار نبوده و مشکل تخلیه بار به شدت احساس می شود. این موضوع خود بابتی است تا زمان و فرجه زمانی آزاد شدن لنج به درازا کشیده شود و اعلام آمادگی برای پذیرش و قبول بار، با تأخیر صورت گیرد.<sup>۱</sup>

- تخلیه بار لنج ها، مدت دار صورت می گیرد و این به دلیل فقدان قاعده مندی و برنامه ریزی در تخلیه بار لنج ها در محوطه های بندری است.

- در رفتارهای نظارتی، خاصه آنجا که اداره بندر وجود ندارد و کنترل با منابع نیروی انتظامی است، عدم رضایت بیشتر از دیگر نقاط است.

- در برخی از مبادی نظارتی، وظیفه نیروی انتظامی، در حد کمک کار دفتر گمرک مطرح می باشد. تداخل موضوعی وظیفه می تواند زاینده مشکلات عارضی باشد.

۱- تخلیه بار لنج ها، در بندری که برخوردار از انبار متناسب و کافی هستند (مثل بندر خرمشهر)، سریع تر و به هنگام انجام می شود.

## ۴-۱ نقاط ضعف سیاسی - اجتماعی - اقتصادی - حقوقی در ایجاد و ادامه تجارت گریزنده از نظارت قانون.

مقدمه: با نگاهی مجرد و بدون توجه به کیفیت‌ها و صرفاً در قالب یک رفتار، هر رخداد و واقعه اقتصادی - اجتماعی - دارای یک نقطه حرکت و انرژی و پتانسیل و شروع اولیه است. به این ترتیب هر تغییر و تحولی، بدون توجه به ماهیت نظری آن، یک مبداء حرکتی دارد و از نقطه‌ای که می‌تواند، در تابعیت علل پیش از خود و یا برآمده از شرایط پیرامونی باشد، آغاز گردد. چون، ویژگی‌های اجتماعی و فرهنگی هر جامعه در یک دوره زمانی مشخص، تعیین‌کننده ویژگی‌های عمده آن جامعه، در دوره‌های بعدی خواهد بود.<sup>۱</sup>

اما قبول به وجود چنین نقطه‌ای، هیچ‌گاه به منزله آن نیست تا چنانچه، این نقطه شناخته شود، پس می‌توان با اصلاح و ایجاد بهبودی در آن، به رفع مشکلات تبعی و پی‌آمدهای ناشی از آن، نائل آمد. به همین دلیل، این تصور که باید علت‌العلل را شناخت، تا به رفع مشکل برآمد، حتی اگر تصویری مرتبط با موضوع باشد، اما روش تایید شده‌ای برای جامعیت داشتن به منظور محو آثار تبعی و پی‌آمدهای ناشی شده، نیست.

به واقع شرایط محیطی و یا همان نقطه اولیه، خود زاینده نقاط دیگری می‌شود و نقاط جدید با ایجاد گره و رابطه با نقاط پیش و پس خود، واجد معانی و علت و معلول‌های تازه‌ای می‌شوند که در پیچیدگی‌های ایجاد شده، چرخه و دایره سیاهی را تشکیل می‌دهند که در آن، هر معلول، علتی برای عامل پس از خود و خود، زاینده علت دیگری است. به عبارتی، هر معلول در دور بعد، خود به علت، برای زایش معلول دیگری ظاهر می‌شود.

در علوم اجتماعی - اقتصادی به چنین وضعیتی، شکل‌گیری "دایره سیاه" گفته می‌شود. فرایندی که وابستگی علت و معلول‌ها به یکدیگر مانع تشخیص علل محوری و پایه از علل سطحی و ظاهری می‌شود. "در واقع، تبیین رفتار گروه‌های معین یا افراد، بدون توجه به استمرارهای نگرشی غیرممکن است"<sup>۲</sup>.

با این وصف، کشف و شناخت علل رخدادهای اجتماعی، نیازمند به انجام یک کار بر پایه اتخاذ یک روش علمی برای انجام آن کار است.

هر اکتشافی در این خصوص از لحاظ تجزیه و ترکیب دوجنبه دارد، بدین معنی که در مرحله‌ی تجزیه سعی مکتشف، یافتن عناصر و اجزای کار می‌باشد، لیکن در مرحله‌ی ترکیب، او اجزاء موجود را به ترتیبی بهم پیوند می‌دهد که از حدود اسكلت و طبیعت موجود، پا فراتر می‌نهد.<sup>۳</sup> بر اساس این نظر، کشف شناخت نقاط ضعف سیاسی، اجتماعی، اقتصادی،

۱- اشاره به معنی. پاتریک نولان - گرهاردلنسکی. جامعه‌های انسانی. ترجمه ناصر موفقیان - ص ۴۸۱ - ۴۸۰

۲- رونالد اینگهارت، تحول فرهنگی در جامعه پیشرفته صنعتی، ترجمه مریم وتر. ص ۱۱۸. ۱۳۷۳. نشر کویر

۳- برونوفسکی. عروج انسان. ص ۱۴۸-۱۴۷. انتشارات کاوش

حقوقی در ایجاد و ادامه این نوع تجارت ( تجارت گریزنده از نظارت قانون)، محتاج به اتخاذ یک روش علمی، برای انجام این کار است.

لذا، موضوع را ابتدا تجزیه کرده و پس از یافتن عناصر و اجزاء، آن‌ها را در یک ترکیب تازه، که تحلیل گر چیزی فراتر از طبیعت و اسکت موجود باشد، تدوین می‌داریم.

#### الف: تجزیه موضوع :

##### ۴-۱-۱ خیزش تقاضا.

گسترش جمعیت در طول سال‌های پس از انقلاب و عدم تحقق سرمایه‌گذاری‌های پایه و بنیانی به لحاظ شرایط تحمیلی جنگ (۶۸-۱۳۵۹)، همچنین تراکم و ذخیره شدن نیازهای جامعه که در طول این سال‌ها، تامین نشده بود، اقتصاد کشور با آغاز برنامه توسعه به شدت تحت تاثیر قرار گرفت.

اجرای برنامه توسعه و بازسازی، حجم پول قابل توجهی را وارد به سبد مالی جامعه کرد و بالطبع این امکان را برای جامعه فراهم ساخت تا که بتواند در وهله اول به تامین نیازهای اولیه خود بپردازد و در مرتبه پس از آن، فرصت‌ها و زمینه‌هایی را برای پرورش نیازهای نوین، در ظرفیت خود ببیند.

نیازهای اولیه در شمول آن بخش از تقاضا برای تهیه کالا داشت که در دوران جنگ به کشور وارد نشده و سیاست‌های دفاع از تولید ملی، در صدر توجهات سرمایه‌گذاری کشور بود. اما، با مناسب شدن سبد مالی جامعه و رونق گردش پول، حجم بسیاری پول تزریق به جامعه گردید و برای پاسخ گفتن به نیازها، چون تولیدات داخلی، کفایت تقاضاها را از لحاظ بعد کمی و مقداری و بعد کیفیت در برابر تولیدات خارجی، در بر نداشت، واردات کالا، شدت گرفت. به نحوی که از سال ۱۳۷۰، واردات انواع کالاها ( اتوموبیل، لباس، کفش، پوشاک، شیرینی جات، کالاهای صنعتی و کامپیوتر، لوازم بهداشتی - آرایشی و ...) افزایش چشم‌گیر یافت.

آمارها نشان می‌دهد که در سال ۱۳۷۰، ارزش کالاهای وارده، ۲۰۲۶ میلیارد ریال بوده است که در مقایسه با واردات سال ۱۳۶۷ (۵۶۸ میلیارد ریال)، ۳/۵۶۶ برابر و نسبت به سال ۱۳۶۶، سه برابر بوده است.<sup>۱</sup> همزمان با این روند، واردات کالاهای مصرفی ( اتوموبیل سواری، گیرنده تلویزیونی و تجهیزات ماهواره، یخچال، فریزر، نوار ویدئو و کاست، آلات موسیقی - عمدتاً ارگ، گیتار - و ...) افزایش می‌یابد.

در سال ۱۳۶۵ ارزش اتوموبیل‌های وارداتی کمتر از یک میلیارد ریال ( هفتصد میلیون ریال ) بوده است، رقمی که در سال ۱۳۷۲ به ۲۷۰ میلیارد ریال، می‌رسد<sup>۱</sup> که با وصف تفاوت نسبت قیمت دلار / ریال، رقم قابل توجهی را نشان می‌دهد. در سال ۱۳۷۰ تعداد مسافریان ایرانی به خارج از کشور ۱۱۷۴۰۲۵ نفر ذکر شده است که ۵۸/۷ میلیارد ریال واردات کالای مجاز مسافری داشته‌اند، رقمی که تا بیش از سال ۶۸، کمتر از یک میلیارد ریال بوده است.

ارزش کالای قاچاق کشف شده در سال ۱۳۶۵ حدود ۱/۴ میلیارد ریال و در سال ۱۳۷۲ حدود ۱۹/۲ میلیارد ریال بوده است در حالی که این رقم، در برابر مقدار واقعی قاچاق کالا، جزء خردی را تشکیل می‌دهد، به ویژه آن‌که، از سال ۱۳۶۸ به بعد، تقاضای جامعه تقاضایی روزافزون بر اثر ظهور و توسعه روزافزون تبلیغات، که تا پیش از سال ۱۳۶۸، وجود نمی‌داشته است گردیده و همچنین پیامدهای با ارزش شدن ثروت که تغییر در ارزش‌ها را به دنبال داشته است، سبب می‌شود تا میل به خرید کالا، خاصه کالاهای خارجی، رونق و گسترش یابد.

بعد از سال ۱۳۶۸، روند نیاز آفرینی از طریق تبلیغات به شدت گسترش می‌یابد. شرکت‌های متخصص تبلیغاتی، که تا پیش از سال ۱۳۶۸، هیچگونه حضوری در جامعه، در فاصله سال‌های ۱۳۵۷ تا ۱۳۶۸ نداشته‌اند، ظهور یافته و یکی پس از دیگری، به فعالیت می‌پردازند. حجم تقاضا برای فعالیت چنین موسساتی بسیار بالاست<sup>۲</sup> و از سوی دیگر نیز با اوج گرفتن فعالیت بازرگانی بسیاری از شرکت‌های خارجی ( گلداستار، سامسونگ، هیتاچی، سونی، فیلیپس، کنوود، بوش، ... ) و نمایندگی‌های مربوط به کالاهای مصرفی کوتاه مدت، پای رادیو و تلویزیون ( که تا قبل از سال ۶۷-۱۳۶۶، هیچگونه تبلیغی ندارد ) و روزنامه‌ها و حتی شرکت اتوبوسرانی واحد به فضای تبلیغات کالا گشوده می‌شود.

شرکت کارپی، وابسته به شهرداری تهران، برای یک تابلوی تبلیغاتی فلزی<sup>۳</sup> ۵ متر در سر چهارراه‌های مهم و تقاطع‌های پررفت و شد، برای مدت سه ماه ( در سال ۱۳۷۱ ) مبلغ ۱۰۶۰۰ هزار ریال دریافت می‌کند.<sup>۴</sup> این شرکت در سال ۱۳۷۵ ( با تغییر نام از کارپی به کامکار ) رقم فوق را به ۱۵۰۰۰ هزار ریال افزایش و مدت را از سه ماه به دو ماه کاهش می‌دهد.<sup>۵</sup>

ملاحظه می‌گردد که هزینه تبلیغ در سال ۱۳۷۱ برای هر ماه حدود ۳۵۳ هزار تومان و در سال ۱۳۷۵، به دو برابر می‌رسد.

در سال‌های فوق از ۲۳ مشتری این شرکت با بررسی ۷۵ تابلو ۷۸٪ خارجی<sup>۶</sup> بوده است.

۱- سال‌نامه آمار بازرگانی خارجی ایران سال ۱۳۶۵ و ۱۳۷۲

۲- جزء اولین شرکت‌ها، شرکت Radpay and katouzian است که به نام شرکت کارپی به فعالیت می‌پردازد.

۳- کارپی. ۱۳۷۱. اطلاعات مربوط به تابلوهای فلزی ۳\*۵ متر

۴- کامکار - اطلاعات تابلوهای فلزی ۳\*۵ متر تاریخ تنظیم ۷۵/۲/۲۲

۵- از آن جمله تبلیغ برای موز چیکیتا می‌باشد.

تبلیغ از طریق تابلوهای الکترونیکی نیز وارد جریان بازار تبلیغات می شود. یک شرکت تبلیغاتی برای تبلیغ در تقاطع بزرگراه مدرس و بزرگراه افریقا که طی آن مشخصات یک کالا ۶۷۵ بار در روز و ۲۰۲۵۰ بار در ماه، بر روی تابلو ظاهر گردد، برای سه ماه مبلغ ۲۹۷۰۰ هزار ریال ( تقریباً یک میلیون تومان در ماه ) دریافت کرده است.<sup>۱</sup>

شرکت واحد اتوبوسرانی نیز در سال ۱۳۷۱ برای تبلیغ کالا بر بدنه اتوبوس، نرخ ۴۸۰۰ ریال روزانه دارد که در سال ۱۳۷۵ برای ترسیم یک تابلوی ۶۰×۵۰ سانتی متر برای یک ماه در مسیر خیابان های پر اهمیت ( خیابان های متعلق به گروه الف)، برای ماه اول مبلغ ۵۰۰/۰۰۰ ریال دریافت می دارد و مشتری باید حداقل ۲۰ تابلو را ( برای یک ماه) درخواست کند.<sup>۲</sup>

تلویزیون نیز در تبلیغات سهم موثری را بر عهده دارد. در سال ۱۳۷۱ برای تبلیغ در شبکه اول سراسری، قبل از ساعت ۲۱ و قبل از نمایش فیلم و سریال، مبلغ ۱/۸ میلیون ریال در هر دقیقه دریافت می کند<sup>۳</sup> و در سال ۱۳۷۴، به دقیقه ای ۳/۶، یعنی به میزان دو برابر افزایش می دهد.<sup>۴</sup>

به این ترتیب، مقوله اقتصادی بازسازی که حجم پول قابل توجهی را از طریق سرمایه گذاری ها ( بازسازی مناطق جنگزده، اجرای برنامه توسعه، ارائه ارز با حذف محدودیت های مربوط به سال های قبل از ۱۳۶۸، سرمایه گذاری در صنایع نفت، مخابرات و رایانه، پتروشیمی، گاز، تلفن همراه، مسکن، اتوموبیل، جاده سازی و...) وارد جامعه می کند، با ارائه تبلیغات برای فروش کالا، به جمع آوری پول های وارده به جامعه توسط شرکت های تجاری، پرداخته می شود و اقشار و طبقات متوسط و ضعیف جامعه، برای دسترسی به کالاهای نو و رفع نیازهای پرورش یافته در بین خود، به خرید کالا روی می آورند.

ماشین های لوکس<sup>۵</sup> (تویوتا، هیوندای کره، دوو، هوندا، میتسوبیشی، بنزهای تشریفات و ...) اجناس و لباس های منطبق با مد و انواع کالاهای مصرفی جدید و لوازم خانگی، اقشار مختلف جامعه، خاصه طبقات متوسط قشر شهری را، هدف قرار می دهد.

۲- سال ۳-۱۳۷۲

۳- روابط عمومی شرکت واحد، سازمان آگهی ها، ۱۳۷۵، تعرفه نمایش آگهی.

۴- صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران، مقررات عمومی ساعات، طبقات نرخ ها، تخفیف ها و سایر اطلاعات پخش پیام های بازرگانی ۱۳۷۱.ص ۸

۵- تعرفه پخش پیام های بازرگانی ۷۴/۷/۱ .

۶- اول بار به توسط ایرانیان متواری از کویت و سپس از طریق واردات، به کشور آورده می شود.

رویه ای این چنین، بسیاری از گروه‌ها و ترکیبات و نهادهای غیراقتصادی (تجاری - تولیدی) را وارد به ارائه فعالیت‌های اقتصادی می‌کند.<sup>۱</sup>

در سال‌های ۷۳-۱۳۷۰، بنیاد جانبازان، به میزان قابل توجهی شکر، کفش چینی، کولرگازی، پیراهن مردانه، روغن، ... وارد کشور می‌کند و کالاهای وارداتی (منجمله شکر) را با نرخ پائین تر از بازار، در اختیار جانبازان قرار می‌دهد. هر جانباز با فروش شکر واگذار شده به میزان ۱۵۰ هزار تومان سود تحصیل خواهد کرد، اما به دلیل در اختیار نداشتن پول اولیه برای تهیه حواله، با دریافت پول از دلان، حواله را در ازاء پنجاه هزار تومان به آنان می‌فروشند.

**نتیجه آن که:** سطح گسترده ای از نیازهای جامعه که به یکباره و در پناه تزریق پول به جامعه شکوفا گردیده و بر ساختار تقاضای بازار و تقاضای خانوار اثرگذار شده است، همچنین عدم توازن تولید داخلی با نیازهای رو به گسترش سال‌های پس از ۱۳۶۸ و کیفیت ضعیف تولیدات داخل (در برابر کالاهای وارداتی خارجی) که آن‌ها را با عدم درخواست مصرف کننده داخلی مواجه می‌کند، تفکر **عرضه محوری**، به جای **تفکر تقاضا محوری** پیش روی اقتصاد جامعه گشایش می‌یابد.

در این عرضه محوری، از سوی تولیدات داخلی، کالاهای با کیفیت اندک و یا بدون کیفیت و گران تر از مشابه خارجی خود که بالطبع از کیفیت مطلوبی نیز برخوردار است، وارد بازار می‌شود و از آنجا که، چون تولیدات داخلی کشور، پاسخگوی نیاز بازار تقاضا نیست، جانب **تجارت قوی** انگاشته شده و چون پرداختن به صنایع تولیدی، زمان و طول مدت سرمایه گذاری خاص خود را طلب می‌کند، تکیه بر **مقوله تجارت آرام**، آرام معنا پیدا می‌کند.<sup>۲</sup> در طول سال‌های ۱۳۶۹ به بعد و رشد تدریجی تقاضاها و تغییر در نحوه فروش و واگذاری ارز به بازار که در این زمان، سهم بیشتری را به متقاضیان می‌دهد، عرضه محوری، شدت بیشتری یافته و در کنار ورود کالا از طریق نمایندگی‌های رسمی، که در تهران و مراکز استان‌ها فعال هستند، تهیه کالا از طریق مناطق آزاد تجاری (کیش) به نحو بهره‌گیری از امتیاز شناسنامه مسافر، که توسط افراد سازماندهی می‌شود، رونق می‌گیرد.<sup>۳</sup> فرایندی که سبب می‌شود تا به اصل موضوعیت مناطق آزاد که **تجاری - صنعتی** هستند، به جانب **تجاری** آن، بیش از جانب **صنعتی** آن توجه گردد.

۱- از آن جمله ورود نهاد سپاه پاسداران انقلاب اسلامی به انجام فعالیت‌های اقتصادی و ... ر. ک به روزنامه سلام ۷۳/۱۱/۵ ص ۲ با عنوان حمایت از فعالیت‌های عمرانی و اقتصادی سپاه پاسداران .

۲- در مورد پارچه، سیگار، چای و لوازم و کالاهای خانگی همراه مسافر از کیش و قشم و دیگر مناطق آزاد و بازارچه‌های مرزی، دقیقاً صادق است.

۳- افراد حقیقی با پرداخت هزینه سفر به کیش، از امتیاز شناسنامه فرد استفاده کرده و به این ترتیب، از منطقه آزاد، کالا وارد کشور می‌کنند. این نحوه عمل که به پدیده چتر بازی یا اسیر بری معروف است، سبب می‌شود تا ماهیت فعالیت مناطق آزاد، از بعد صنعتی و انتظارات پیش بینی شده در نظر قانونگذار که اهداف توسعه صنعتی کشور را تعقیب می‌کرده است، دوری حاصل شود.



نیازهای رو به توسعه جامعه و مساله عرضه محوری از سویی و از سوی دیگر ورود حجم عظیمی از سرمایه های مالی و پولی که در طول سال های قبل از ۱۳۶۸، فرصت حضور نمی داشت، اینک به صورت تجمیع شده به فرایند تجارت، رونق می بخشد و سرمایه گذاری های مستقیم دولت در حوزه جامعه و سرمایه گذاری های بخش خصوصی در بخش مسکن و تجارت که متکی به تسهیلات بانکی و منابع مالی خصوصی است، بخش هایی از این حجم ورود پول به جامعه را تشکیل می دهند که شرایطی از رونق متکی به تورم را در مقابل اقتصاد ایران می گشایند.

شرایطی که طی آن از سویی، اقتصاد در وضعیت رونق قرار دارد (به لحاظ سرمایه گذاری و ورود پول به جریان جامعه و افزایش قدرت خرید به لحاظ رونق اشتغال و افزایش درآمدهای موقت) و از سویی دیگر، جامعه مخاطب این اقتصاد قرار دارد که شرایط تورم را در وضعیتی شتابنده تر از سال های قبل از ۱۳۶۸ تجربه می کند.

در این وضعیت توأمان رونق و تورم، که تقاضای جامعه رو به افزایش است و از آنجا که تولید داخلی پاسخگوی تقاضاها نیست و ضمن آن نیز، دسترسی به شرایط توسعه صنعتی کشور، احتیاج بسیار به زمان و دیگر جوانب اطمینان بخش حقوقی و روانی دارد، تمامی حرکات و فعالیت های اقتصادی رو به سمت تجارت آورده و در حوزه صنایع داخلی کشور در بخش تولید کالاهای بلند مدت مصرفی (اتوموبیل و لوازم حجیم خانگی) نیز با نگاه تجاری و بهره گیری از فرصت های سود آور حاصل از فروش کالاهای بلند مدت مصرفی<sup>۱</sup> به تولید نگاه شده و به صنایع مونتاژ، بهاء و اهمیت داده می شود.<sup>۲</sup>

حاصل از وضعیتی این چنین، توسعه تجارت بر پایه عرضه محوری با هدف تامین تقاضاهای رو به رشد جامعه است، وضعیتی که شرایط روانی جامعه، به شدت تقاضاها افزوده و چرخه رشد جمعیت در آینده، رشد تقاضاهای بیشتر و فزاینده تری را پیش روی قرار می دهد.

#### ۴-۱-۲- خیزش عرضه و دامنه آن

در برابر تقاضای رو به رشد دهه هفتاد، که به طور عمده و بر پایه نظریات اقتصادی، برخاسته از عوامل درون زای اقتصاد کشور و در ادامه شرایط قبل از ۱۳۵۷ است<sup>۳</sup> و خیزش تقاضاهای نوحاسته که در ذات خود، محرومیت تقاضاهای

مناطق آزاد، بر اساس طرح قانونی، منطقه ای تجاری - صنعتی می باشند. نحوه جریان و فرایند امور به نحوی آغاز شد که به طور کامل، به ظرفیت تجاری آن توجه گردید و همین توجه، از ظرفیت صنعتی آن کاسته و این بخش مورد بی توجهی واقع گشت. فرایندی که در حال حاضر (زمان انجام این تحقیق ۱۳۸۳) شاهد تکیه در آمد این مناطق بر محور تجارت هستیم، به طوری که در جریان مصوبه استقرار گمرک در مبادی ورودی کالا (۱۴ مرداد ماه ۸۳)، علاوه بر کنترل مبادی خروجی، و ممنوعیت ورود ۵ قلم کالای حجیم همراه مسافر، بنا به اظهار نظر مدیریت منطقه آزاد قشم، به ۸۰ درصد درآمد قانونی آن که از محل عوارض بازرگانی ورود و خروج کالا تامین می شود آسیب می رساند (ماهنامه قشم، سال دهم، مهرماه ۸۳).

۱- اتوموبیل و لوازم خانگی حجیم مثل یخچال و تلویزیون و فریزر و فر و...

۲- مونتاژ پژو و رنو ۲۱ و پس از آن دو نمونه آن است. پروسه ای که تا عرضه پژو پرشیا و پراید، ادامه پیدا کرده است و در تولید لوازم خانگی نیز عرضه محصولات شرکت های خارجی با نام ایرانی که در قالب مونتاژ کالا متحقق می شود، از آن جمله است. در این زمینه به تبلیغات کالاهایی چون محصولات پارس خزر دقت شود که عناصر محصولات خود را ساخت کشورهای آلمان و ژاپن و ایتالیا و فرانسه معرفی می کند. همچنین سایر شرکت های تولید کننده لوازم منزل که موتور و تجهیزات اصلی تولیدات خود را ساخت کشورهای صنعتی پیشرفته معرفی می کنند.

۱- در حوزه تجارت، تکیه بر واردات کالا به منظور تامین نیازهای داخلی و کسب تراز منفی بازرگانی و در حوزه تولید، تولید کالاهای و خدمات فاقد پتانسیل و انرژی صادراتی و مقبول نبودن کالاهای تولیدی در بازارهای داخلی (خاصه در مقایسه با مشابه خارجی و وجود امکان این مقایسه)

مربوط به سال‌های ۶۷-۱۳۵۹ را نیز به همراه دارد و مزید بر آن، مواجه شدن دولت و جامعه با تجربه برخوردار شدن از یک جامعه جوان بیست میلیون نفری (تا سال ۱۳۷۰) است، تنها راه دسترسی برای پاسخگویی به نیاز جامعه از سوی دولت (که خود را در یک تجارت دولتی، تامین کننده نیاز جامعه می بیند)، تکیه بر واردات و از سوی سرمایه‌های پولی و مالی جامعه (که خود را در مقابل یک بازار گشاده می بیند)، به گردش انداختن سرمایه‌های نقدی، در این بستر پرفایده است. فایده مندی این بازار از نظر بخش خصوصی به این ترتیب است<sup>۱</sup>:

جدول شماره ۵۳: فایده مندی بازار تقاضا از نظر بخش خصوصی. به درصد

۱۵	- اطمینان به جمع آوری اصل سرمایه نقدی و سود حاصله در کمترین زمان
۱۷	- کم در دسر بودن دامنه این نوع فعالیت در مقایسه با سایر سرمایه‌گذاری‌ها (مسکن و فعالیت‌های تولیدی) و زمان تحصیل سود
۱۲	- امکان گریز از پرداخت مالیات و ثبت دفتری
۱۴/۵	- عدم نیاز به فراهم آوردن زیرساخت برای انجام فعالیت
۱۴	- امکان گریز از پرداخت عوارض گمرکی و تعرفه‌های وارداتی
۱۵	- امکان مناسب برای مانور سرمایه نقدی و تغییر مسیر در انتخاب نوع کالای تجاری با توجه به شرایط بازار
۱۲/۵	- امکان انتقال سود حاصله و اصل سرمایه به خارج از کشور
۱۰۰	جمع

در دهه ۷۰، دولت از طریق فعالیت شرکت‌های بازرگانی متعلق به خود که در چارچوب "شرکت‌های نیمه دولتی" - نیمه خصوصی به ثبت می‌رسند اقدام به تامین نیاز بازار می‌کند و گستردگی دستگاه‌های دولتی و نهادهای نوپا که به طور عمده رو به سمت این نوع از فعالیت‌های اقتصادی (تکیه بر تجارت کالا و خدمات از طریق واردات) دارند، به حوزه تجارت، رونق خاص می‌بخشند.

و بین‌المللی و در حوزه صادرات، تکیه بر خام‌فروشی و صادرات مواد اولیه و یا مواد صنعتی واسطه (محصولات پتروشیمی، آلومینیوم، فولاد، مس و...) و محصولات محدود و سنتی (فرش و پسته و خاویار و زعفران و حدودی چرم و پوست) و در حوزه واردات، تکیه بر واردات کالاهای مصرفی کوتاه مدت (خوراکی، پوشاک، دارو، لوازم آرایشی و بهداشتی) و میان مدت (لوازم خانگی و اتومبیل و قطعات و ملزومات صنعتی برای خودرو و ماشین‌آلات کشاورزی و نساجی و...)، از مظاهر اصلی آن است.

۲- جامعه نمونه آماری مرکب از: کارشناس مسائل بازرگانی، مطالعات بازرگانی - اقتصادی، حق‌العمل‌کاران و بنکداران، اساتید دانشگاه، تجار واسطه‌ای و شرکت‌های بازرگانی می‌باشد.

در این رونق، شرکت های نیمه دولتی - نیمه خصوصی که در قالب شرکت های بازرگانی فعال هستند، با هدف خودگردانی و تامین هزینه های سازمانی از طریق فعالیت های اقتصادی، به نحو متناوب، رنگ و بوی تجاری می یابند و در این میدان، با نگاه تجاری، به تمام فعالیت های دولتی، نگرسته می شود.

جامعه آماری نمونه تاکید دارد که در این فاصله زمانی، اصطلاح "شرکتی" و "شرکت شد"، توجیهی برای تمامی افزایش نرخ ها و دلیلی برای ضروری انگاشتن فعالیت مبتنی بر قواعد شرکت های خصوصی از سوی آنان است. دستگاه های قدرتمند حکومتی - دولتی، با استفاده از امکانات انحصاری و زیرساخت هایی که در اختیار دارند، به روش های رائج خاص شرکت های خصوصی به کسب درآمد می پردازند و با تکیه بر واردات شبه قانونی و استفاده از رانت ها و مجوزها و یا موضوعیت ماده ۴ قانون محاسبات عمومی کشور و اصلاحات بعدی و موسسات غیرانتفاعی وابسته به دولت و شرکت هایی که بیش از ۵۰ درصد سرمایه و یا سهام آن به صورت منفرد و یا مشترک متعلق به وزارتخانه ها، موسسات دولتی، شرکت های دولتی و شرکت های خاص و موسسات غیرانتفاعی می باشد، اقدام به واردات کالا می کنند.<sup>۲</sup>

خیزش عرضه کالا (و خدمات) در توامانی از وظیفه سازمانی (چون دولت خود را موظف به ادامه تجارت دولتی و تامین نیازهای جامعه می بیند) و منافع سازمانی (به لحاظ خودکفا بودن در تامین درآمد برای پوشش هزینه های درون سازمانی)، به گسترش تشکیلات دولتی و نهادسازی نامتعارف و همچنین به وجود آوردن شرکت های بازرگانی دولتی با پوشش شخصیت خصوصی منتهی می شود.

### نتیجه آن که :

وضعیتی این چنین، نه تنها به رشد ضابطه ها و قانون مداری کمکی نمی کند، بلکه در عمل به دلیل دست و پاگیری همان بخش متعلق به نظارت دولتی و هزینه بری آن و از سوی دیگر، تمایل به بالا بردن سود ویژه (و گاه تظاهر به آن) به این دلیل که توجیه کننده حضور چنین موسساتی باشد تا در مقایسه با موسسات به طور کامل دولتی، سود آور و با عملکرد مثبت نشان داده شوند، زمینه های ضابطه گریزی و فرار از قانون، فراهم می شود.

وجود تقاضاهای روزافزون و شرایط نوزایی این نوع از اقدامات تجاری - بازرگانی، زمینه را برای دامنه ای وسیع از این دست فعالیت ها فراهم می کند، دامنه ای که کمتر مبتنی بر سیاست های راهبردی در اقتصاد دولتی بوده و با تکیه بر یک

۱- در گزاره ۳-۲-۱ به آن اشاره شده است.

۲- شرکت های ایجاد شده که به نوعی بنا به ماهیت وجودی باید دولتی باشند، اما به لحاظ آن که ضوابط دولتی مانع فعالیت باز آنان نباشد و دست آنان را در انجام معاملات و ارتباطات تجاری نبندد، با شخصیت شرکت های خصوصی، به اقدام تجاری و فعالیت اقتصادی می پردازند و به این ترتیب بستری برای ادغام فعالیت و توامان منافع خصوصی با منافع دولتی می شوند که همین، زمینه را برای انجام معاملات و مبادلات تجاری دیگری با استفاده از امتیازات دولتی برای منافع خصوصی فراهم می سازد، رویه ای که در پناه دولت، بدون نظارت دولت، عمل می کند.

فضای غیر رقابتی و به دور از نظارت همه جانبه قانون، تحصیل ثروت و در آمد، به هر نوع و به هر شکل، ماهیت اصلی فعالیت بنگاه‌ها (چه دولتی و چه خصوصی) می‌شود.

دولت که عهده دار تنظیم سیاست‌های کلان و خرد اقتصادی و تدوین گر روش‌های راهبردی و تنظیم بازار است، به لحاظ دخالت مستقیم خود در امور بازار تجاری که از زاویه تامین کالا، به عنوان یک مکلف و مجری ظاهر می‌شود، قادر به انجام رسالت اصلی خود در تنظیم بازار بر مبنای سیاست‌های کلان اقتصادی و قواعد نظارتی و تصدی گرایانه نشده و حتی، در آن بخش که باید بازار را از طریق تدابیر و راه کارهای تجاری خود، در حالت تعادل و تامین شدگی و اشتغال نگه دارد، به لحاظ کاستن از بار هزینه‌ها و به نوعی تامین درآمد و یا برای دسترسی به هر نوع هدف دیگر (مثل افزایش درآمد به منظور پاسخگویی به نیازهای مالی سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه که در حوزه بودجه ریزی دولتی، تخصیص اعتبار نمی‌شوند)، به طور مستقیم و خود به عنوان یک تاجر<sup>۱</sup> در فضای اقتصاد تجاری وارد فعالیت‌های اقتصادی، از طریق عرضه کالا می‌شود، رویه‌ای که منجر به کاهش تصدی‌گری آن و افزایش نقش عملکردی اش می‌گردد.

حاصل از دو گزاره ۴-۱-۱ و ۴-۱-۲ منتهی به ساختاری می‌شود که طی آن:

- گستره وسیعی از فعالیت‌های تجاری، دستگاه‌های دولتی و نهادهای نوپا را در شمول خود قرار می‌دهد. پروسه‌ای که حاصل آن یکدست شدن رفتار دولت و رفتار بخش خصوصی است. فرآیندی که امتیازات رانت‌های دولتی مورد بهره برداری بخش خصوصی و یا بخش‌های وابسته به دولت و نهادها، واقع می‌شود.

- دامنه دار شدن و گستردگی بسیاری از نهادها و سازمان‌های دولتی از سویی و بالا رفتن نیازهای نوین این سازمان‌ها از سویی دیگر، آنچنان پر شاخ و برگ و ریشه می‌شود که در وهله اول، بودجه‌های رسمی و دولتی، قادر به تامین نیازهای مالی آنان نشده و به این ترتیب، اتکاء دولت را به درآمد حاصل از فعالیت‌های شرکت‌های اقماری دولتی (نیمه دولتی - نیمه خصوصی که دارای بودجه مستقلی هستند)، جدی می‌کند و در وهله دوم، این نوع از سازمان‌ها و شرکت‌ها و نهادهای اقتصادی، بر پایه فعالیت‌های مستقل تجاری و کسب درآمد، خود به جریانی مستقل تبدیل می‌شوند که بر پایه این استقلال به دست آمده خود را جدای از نظارت دولت تصور کرده و به این ترتیب با اتکاء به پشتوانه اقتصادی و روابط برقرار شده به توسط آن با سایر حوزه‌های اقتصادی - و گاه سیاسی - به اتخاذ مواضع سیاسی (که می‌تواند گاه له و گاه علیه دولت‌ها باشند) بپردازند.

۱- به مفهوم تجارت کننده مورد نظر است.

- تمایل به واردات و کسب درآمد از طریق فعالیت های تجاری، رویه ای معمول در دسترسی به درآمدهای اتفاقی است، خاصه آن که، بازار تقاضا، بازاری مطالبه کننده با ضریب بالا، به ویژه برای مصرف کالاهای خارجی است.<sup>۱</sup> به همین دلیل، " موضوع تجارت " به بدیهی ترین مقوله کسب درآمد برای سازمان ها و نهادها تبدیل می شود.

بدهات موضوع، چنان تقویت یافته می شود که این نوع از سازمان و نهادها و شرکت ها با استفاده از بسیاری مجوزهای صادره و یا رانت ها و امتیازات، مبادرت به ورود کالا، بدون انجام تشریفات قانونی می کنند. رویه ای که در گذر از مسایل سیاسی و یا در گذر از مسائل حمایتی، قبح و نکوهیدگی آن، حسن دیده شده و به عملکرد آن به مثابه عملکردی صحیح نگریسته می شود. رویه ای که ورود بسیاری از موسسات دولتی و شبه دولتی و نهادها و ارگان ها را به فضای تجاری، ترغیب می کند.<sup>۲</sup>

مطابق بررسی های کارشناسی و نظر جامعه آماری نمونه، پدیده پرورش یافته " خود مختاری " که در فضای عملکردی نهادها و سازمان ها و ارگان های مختلف زیر نظر دولت و مستقل از دولت، پدیدار می گردد، باعث می شود تا ظرف سال های ۱۳۶۹ به بعد، هر ارگان، یا نهاد و سازمان با تفسیر خود از قانون، یا استفاده از راه کارهای قانونی و استثنای فرآوانی که در ذات و معنای قوانین مستقر است، و یا با بهره گیری از حمایت های معمول در جامعه و شاکله های سیاسی، مبادرت به واردات کالا، بیش از نیاز سازمانی و یا حجم مشخص شده نماید و مازاد آن را به صورت تجاری به بازار تقاضا و بازار مصرف، عرضه کند.

در برخی موارد، نیت اولیه ای، دال بر همیاری و همکاری با افراد و گروه ها و نهاد و سازمان ها وجود می داشته که در فرایند کار، تبدیل به یک حق گردیده است و منجر به تشدید آن خود مختاری مورد نظر، شده است.

- به وجود آمدن رابطان و عاملان تجاری در پوشش شرکت های خصوصی تجاری، که واسط بین بازار تقاضا و سازمان ها و نهادها و شرکت های نیمه دولتی - نیمه خصوصی در طی سال های ۱۳۶۹ الی ۱۳۷۷-۸ بوده اند، در برخی موارد، نقش سرمایه گذار را نیز عهده دار بوده که اثر فرآوانی در تعمیم این نوع از رفتارهای اقتصادی در جامعه داشته اند.

۱- عدم ورود کالای خارجی در طول سال های ۶۷-۱۳۵۹ سبب می شود تا تولیدات داخلی، با هر کیفیت و قابلیتی و بر پایه توزیع دولتی و سهمیه بندی شده به متقاضیان واگذار گردد. اطمینان تولید کننده به فروش کالای خود و اتکاء آن به یک بازار غیر رقابتی و منحصر که از ماه ها قبل از تولید، کالای خود را فروخته است، توجه به کیفیت کالا را به حداقل می رساند. به همین دلیل پس از سال ۱۳۶۷، که آرام آرام، ورود کالاهای خارجی به کشور آزاد می گردد، سیل تقاضا به سمت این نوع از کالاها روانه می شود.

۲- لوازم خانگی، پارچه، کولرگازی، لوازم صوتی و تصویری، چای، شکر، روغن، برنج، خوراک طیور و دام، گندم و جو، ماشین آلات صنعتی و کشاورزی و کامپیوتر و لوازم الکترونیک و لاستیک، آهن آلات و ملزومات ساختمانی از عمده کالاهای تجاری را تشکیل می دهد. در خصوص ماشین آلات صنعتی و کشاورزی گاه مبادله تجاری به آنگونه است که افراد برخوردار از امتیاز عملاً به آن دستگاه وارداتی نیاز نداشته و در بازار، کالا و یا حواله مربوطه را گاه تا دو برابر قیمت، به فروش می رسانند.

اثری که با به کار انداختن سرمایه نقدی و یا در قالب فعالیت دلالی و واسطه‌گری، به سود و درآمدهای قابل توجه دست یافته‌اند.

این نوع از شرکت‌ها (و بعضاً حتی افراد حقیقی) واسطی برای مبادله کالاهایی چون روغن، شکر، چای، لاستیک، لوازم یدکی اتوموبیل بوده‌اند.

- فرایند چنین زنجیره‌ای از عملیات به هم وابسته، منجر به شکل‌گیری قاچاق شبه قانونی می‌گردد. فرایندی که علاوه بر اثرگذاری اقتصادی، بر ابعاد روانی جامعه نیز اثرگذار می‌شود.

مطالعه میدانی از حوزه‌های نظارتی گمرکی نشان می‌دهد که ماموران گمرک، از مشاهده رویه‌های تجاری ورود کالا به کشور که بر اساس مجوزهای خاص و اختیارات موردی و رانت جویی صورت می‌پذیرد، به شدت ناراحت و آن را اثرگذار بر روحیه کاری پرسنل ناظر گمرکی و در مجموع اثرگذار بر ماهیت معنوی قانون می‌دانند.

دوره زمانی مورد نظر آنان<sup>۱</sup>، از سال‌های ۸-۱۳۶۷ به بعد را در تاکید خود دارد. اشاره به موارد قبل از این تاریخ نیز وجود دارد اما آن‌ها را در حد بسیار کم و موردی (که به لحاظ وجود روحیه بالای مقابله‌کنندگی در بین کارگزاران گمرک، به احقاق حق دولت کوشش می‌شده است) معرفی می‌کنند.<sup>۲</sup> اما، سالیان پس از آن را، به طور فزاینده و افزایشی معرفی می‌کنند.

در بین اظهارات مطرح شده، این نکته وجود دارد که تعمیم رویه‌هایی این چنین در ورود کالا که بر اساس اختیارات خاص و رانت جویی صورت می‌گیرد، باعث تضعیف روحیه و کاهش جدیت کارکنان گمرکی می‌شود و در نهایت زمینه‌ساز ناظران گمرکی و مراقبان را با وارد کنندگان کالا فراهم می‌سازد، چه آن‌که، کارکنان گمرکی، ممانعت و جدیت و تلاش خود را، فاقد پشتوانه و بدون اهمیت در برابر حجم بسیاری از کالا که از طریق مجوز و یا امتیازات خاص وارد کشور می‌شود، می‌بینند و به عبارتی رعایت قانون گمرکی و جدیت در معمول و جاری شدن آن را به توسط خود، در برابر حجم انبوه مواردی از ورود کالا که بر پایه امتیازات و گذاری صورت می‌گیرد، ناچیز و ضعیف می‌پندارند.

اثرات و پی‌آمدهای چنین رخدادهایی در حوزه اقتصاد تجاری که شکل دهنده به تجارت غیررسمی در قالب قاچاق شبه قانونی معنی دار است، جدای از اثرگذاری بر پیکره اقتصاد و تامین درآمدهای قانونی دولت از طریق عوارض وصولی گمرکی، بر بدنه و پیکره معنوی اقتصاد و جامعه نیز، اثرگذار می‌شود.

۱- جامعه آماری خاص، کارشناسی امور گمرکی. ارزیابان و بازرسی از بار و مسافر

۲- مورد مثال آنان ورود برخی از کالاها همچون ویدئو، تلویزیون با اینچ بالا، پارچه، عطریات و لوازم آرایشی و لباس دوخته شده، می‌باشد.

ناشی از این اثرگذاری است که، بی‌عدالتی اقتصادی در توزیع ثروت و کاهش روحیه کادریهای نظارت‌کننده و ناظران و بازرسان گمرکی و انتظامی فراهم شده و به کلام روشن و تصریح شده قانون، بی‌توجهی می‌شود.

به این ترتیب، با توجه به آن که یکی از عوامل موثر در افزایش ریسک قاچاق را جدیت و سلامت منابع درگیر و متعامل با تجارت‌گریزنده از نظارت قانون تشکیل می‌دهد، در شرایطی که این افراد به دلایل روانی و معنوی، موضوعی که در فوق به آن اشاره رفت، این سلامت و جدیت را نشان ندهند و به عکس، نقطه‌ی مقابل آن، یعنی اخذ رشوه و به مسامحه برگزار کردن ماجرا را معمول کنند، متاثر از آن و به نحو بدیهی، شرایط واردات قاچاق تدارک‌گرفته و با فراهم شدن و زمینه کاهش ریسک قاچاق، ابعاد آن، به کلیه‌ی دامنه اقتصادی - اجتماعی، تسری پیدا می‌کند و مرکبی از جسم و روان جامعه را تحت الشعاع خود قرار می‌دهد.

- تسری و سرایت چنین وضعیتی به بافت‌های اجتماعی، سبب می‌شود تا کانون‌های مترصد فرصت در جامعه، با الهام از رویکردهای جاری سازمان‌ها و شرکت‌های مستقل و یا وابسته به دولت، یا به صورت مستقل و یا به صورت برقراری ارتباط با این نوع از شرکت‌ها و سازمان‌ها و جذب حمایت‌های موثر و تسهیل‌کننده و بر پایه توجیه رفتارهای خود که مشابه فعالیت‌های جاریه است، اقدام به انجام فعل تجارت‌گریزنده از نظارت قانون کنند.

این دسته از فعالان، از بدنه نهادها و سازمان‌ها و شرکت‌های دولتی نبوده، اما، رفتارهای متعلق به آن‌ها را، به عنوان الگوی کار خود تلقی می‌کنند و بعضاً در ارتباط با آنان نیز قرار دارند. وضعیتی این‌چنین، که به سازمان‌یافتگی و نهادینه شدن پدیده تجارت‌گریزنده از نظارت قانون منتهی می‌شود، بر پایه دیگر شرایط اقتصادی - اجتماعی، که به نوعی، زمینه ساز فعالیت آنان است<sup>۱</sup>، خود به یک سازمان غیررسمی تبدیل شده و قدرت مدارانه، به ورود کالا اقدام می‌کنند.

#### ۴-۱-۳ بررسی تکاملی و فرآیند این نحوه از فعالیت تجاری‌گریزنده از نظارت قانون .

ناشی از تسری و سرایت چنین وضعیتی از تجارت‌گریزنده از نظارت، که در پناه قانون (قاچاق شبه قانونی)، وارد به بافت‌های اقتصادی جامعه می‌شود، به تدریج، باعث کاسته شدن از قبح موضوع شده و با آمیخته شدن به مسائل قدرتی و مسائل سیاسی، به عنوان یک حق، قابل توجیه می‌شود.

۱- کیفیت ضعیف کالاهای تولید داخل، قیمت بالای تولیدات داخلی در برابر قیمت مشابه کالای خارجی، سختی انجام تشریفات ورود رسمی کالا و پیچیدگی خاص آن و وجود تعرفه‌های بالا برای انجام واردات رسمی، از جمله‌ی زمینه‌های مورد نظر است که در این خصوص حجم عظیم تقاضا و به تبع آن خیزش عرضه از سوی عرضه‌کنندگان را باید به آن افزود.

با این توجیه، افراد و گروه‌ها، با بهره‌گیری از هر نوع امکانی که در اختیار دارند و با هدف تامین درآمد و تامین قدرت که از طریق تحصیل منافع اقتصادی قابل دسترسی می‌شود، از گریزگاه‌های مکانی، قانونی، زمانی و نقاط ضعف نظارتی استفاده کرده و باعث بلوغ چنین نوع تجارتي می‌شوند.

کیفیت این بلوغ به آن گونه است که به لحاظ پیچیدگی روابط و در هم ادغام شدن عناصر علت و معلولی، حتی طریق استفاده از محورهای قانونی به وجهی کاملاً عادی و ساده متداول گردیده و مراکز و بنگاه‌های اقتصادی، با استفاده از مجوزهای رسمی، اقدام به واردات کالا از مبادی خاص می‌کنند.<sup>۱</sup>

مرزهای آبی - ساحلی کشور در جنوب که برخوردار از اهمیت ویژه‌ای برای اقتصاد کشور و بالطبع، برای مرزنشینان است، در این چنین فرآیندی تکاملی، خود به نقطه پرچالشی تبدیل می‌شوند که عملاً راه کارهای مقابله‌کننده با پدیده تجارت گریزنده از نظارت قانون را با مشکل مواجه می‌سازد.

امکان بهره‌گیری از فضای مناطق آزاد تجاری و اسکله‌هایی که با کاربری دیگری غیر از کاربری تجاری تعریف شده‌اند و یا اسکله‌هایی که تحت نظارت گمرک قرار ندارند، همچنین فضای بین محدوده منطقه آزاد و محدوده سنتی شهری (قشم و چابهار) که امکان تردد و جا به جایی ورود کالا به سرزمین اصلی را فراهم می‌آورند<sup>۲</sup>، از جمله‌ی این چرخه تکاملی رخدادهای مربوط به تجارت گریزنده از نظارت قانون است.

از جمله‌ی این فرآیند تکاملی و بلوغ کیفی این نوع تجارت، می‌توان از ورود سفارشی کالا که به شیوه خرید از مبداء و دریافت در مقصد صورت می‌گیرد نام برد که هر چند از ظاهر ساده‌ای برخوردار است اما عمق یک پروسه عملیاتی منسجم را نشان می‌دهد.<sup>۳</sup>

۱- جزئیات ورود کالای چای به صورت تجاری گریزنده از نظارت قانون بر پایه کشفیات شامل نمونه‌هایی چون، کشف دو محموله ۵۰۰ و ۲۰۰ تنی کالای چای قاچاق در گزارشات ۱۵ و ۱۷ مهر ماه ۱۳۸۲ و کشف بیش از ده تن شیرخشک از مرزهای غربی کشور در گزارش آذرماه ۱۳۸۳، کشف چند گروه در گمرک بازرگان و دو غارون و لطف آباد و بيله سوار و جلفا که با سوء استفاده از امتیاز ترانزیت کالا و جعل اسناد گمرکی مبادرت به قاچاق کالا می‌کرده‌اند (در گزارش تیرماه ۱۳۸۳) و طی آن کشف بار مکشوفه به ارزش ۵ میلیارد و ۱۰۴ میلیون ریال، همچنین کشف پنج کامیون به ارزش ۲۰ میلیارد ریال از مبداء ترکیه که با اسناد جعلی در حال ترانزیت بوده که درون کشور بار خود را تخلیه و کالا را تعویض کرده‌اند (سال ۱۳۸۳)، ورود غیررسمی و غیرمجاز ۱۳۰ دستگاه سواری بنز، با ارزشی بیش از ارزش اعلامی دو میلیون و ششصد هزار دلار، مربوط به گزارش آبان و آذر ۱۳۸۳ و ورود بیش از ۷۰۰ دستگاه ماشین آلات سنگین مربوط به گزارش آذرماه ۸۳، و همچنین موضوع فرودگاه پیام و به تبع آن کشف انبارهای در رابطه با آن در تهران در گزارش ۲۲ و ۲۵ آذرماه و آبان ماه ۸۳، از جمله مواردی است که نمایی از آن فرایند تکاملی را نشان می‌دهد.

۲- موضوعی که به نظر کارشناسان در خصوص ورود اتوموبیل، شکر، قطعات یدکی خودرو و قطعات آماده برای مونتاژ اتوموبیل موثر بوده است.

۳- مطابق بررسی‌های میدانی، در امارات متحده عربی، با تاکید بر دبی، کالا به شرط دریافت در مقصد، فروخته می‌شود و به طور قابل رویت و مشاهده، مراکز خاص چنین سفارشات را دریافت می‌کنند و کالاهای خریداری شده در دبی را، در مقصد مورد نظر (تهران - اصفهان - شیراز) تحویل می‌دهند.



از دیگر موارد قابل ذکر در این فرآیند تکاملی، از موضوعیت ورود کالای چای به کشور می‌توان نام برد که در قالب یک فرآیند سازمان‌پذیر و در چارچوب فعالیت نهادهای رسمی متحقق شده است.<sup>۱</sup>

ناشی از این روند تکاملی و تحلیل چرخه و فرآیند آن، بخشنامه صادره در هفتم تیرماه ۸۳ است، که طی آن کلیه دستگاه‌ها و شرکت‌های دولتی و نهادهای عمومی غیردولتی را موظف به رعایت تشریفات کامل گمرکی می‌کند، این بخشنامه از آن‌که واجد بار اجرایی با هدف تقویت قانون باشد، منعکس‌کننده ضرائب بالای شکنندگی قانون در پرتو فعالیت دستگاه‌ها و نهادهای رسمی کشور در خصوص واردات شبه قانونی دارد.

تحلیل محتوایی چنین بخشنامه‌ای، متبادرکننده این واقعیت است که پس از زمینه‌های شکل‌گرفته در خیزش تقاضا و خیزش عرضه، خاصه با عملکرد متعلق به فاصله سال‌های ۸-۱۳۶۷ به بعد و مقوله خودگردانی موسسات و سازمان‌های دولتی و ساختارهای مشابه، همچنین، توسعه و گسترش تشکیلات دولتی که منجر به افزایش هزینه‌های دولتی و ناتوانی اعتبارات و بودجه دولتی در تامین هزینه‌های آنان می‌شود، به نحو بسیار بدیهی و طی یک فرآیند تکاملی، این راه کار پیش روی تصویر می‌شود که با تکیه بر مقوله خودگردانی، دستگاه‌های قدرتمند، بتوانند با استفاده از امکانات در اختیار<sup>۲</sup>، به کسب درآمد بپردازند که واردات با استفاده از گریزهای قانونی، از جمله‌ی نمونه‌های آن است، اقدامی که فرآیند تکاملی رخداده‌ها و توجیهات، مانع تقبیح چنین عملکردی است.

**دنباله گزاره الف، تجزیه موضوع، بررسی عناصر اثرگذار بر شکل‌گیری پدیده تجارت گریزنده از نظارت قانون**

#### ۴-۱-۲ پائین بودن ریسک قاچاق کالا

از دو جدول شماره ۳۳ و ۳۴ قابل استنباط است که ارقام ارزشی کالاهای قاچاق کشف شده در گمرکات کشور برای سال ۱۳۷۸، معادل ۷۴/۵ میلیون دلار و برای سال ۷۹، ۷۸/۳ میلیون دلار بوده است.

همچنین آمار هفت ماهه ابتدای سال ۸۲ برابر ۱۱۹/۰۷ میلیون دلار و برای سال ۸۳ در طول همین مدت (هفت ماهه ابتدای سال) معادل ۹۴/۷ میلیون دلار<sup>۳</sup> بوده است.

از مجموع پرونده‌های سال ۱۳۸۳ (فروردین ماه لغایت مهرماه)، ۷/۸۳ میلیون دلار تبرئه شده که این رقم ارزشی پرونده‌های تبرئه شده برای سال ۸۲، رقمی معادل ۱۰/۴۷ میلیون دلار بوده است.

۲- به استناد مطالعات کتابخانه‌ای، گزارش کمیسیون تحقیق و تفحص در باره ورود چای خارجی به کشور.

۳- در قبل به تشریح این امکانات در اختیار، اشاره شده است.

۱- ر.ک به جدول شماره ۳۵

با این توصیف با فرض مبنای ۵/۵ میلیارد دلار قاچاق کالا در سال<sup>۱</sup> و تعمیم ۱۱۹/۰۷ میلیون دلار<sup>۲</sup> برای ۱۲ ماهه سال ۱۳۸۲، می‌توان نتیجه گرفت که صرفاً معادل ۳/۷۱ درصد از حجم ارزشی کالا در سال ۱۳۸۲، کشف قاچاق شده است.<sup>۳</sup> این نسبت برای سال ۱۳۸۳ و با مبنا قرار دادن ۵/۵ میلیارد دلار ارزش کالای قاچاق، نسبتی معادل ۲/۹ درصد خواهد بود. بنابراین قابل استنباط است که احتمال موفقیت تجارت گریزنده از نظارت قانون در خوشبینانه‌ترین وضعیت از نظر اکتشاف موارد تخلف، بین ۹۰ تا ۹۵ درصد است.

معنی گزاره فوق آن است که فقط ضریبی معادل ۵ تا ۱۰ درصد از موارد بزه، مورد کشف واقع می‌شوند. مطالعات این پژوهش نشان می‌دهد که عناصری مشتمل بر موارد ذیل، باعث افزایش ضریب موفقیت و کاهش درجه ریسک است.

- گستردگی مرزهای جغرافیایی، مشتمل بر مصادیق راه‌های زمینی، کریدورهای هوایی و مسیرهای دریایی.  
مراجعه به نقشه خلیج فارس و دریای عمان، سطحی گسترده و مسیری طولانی از راه ساحلی دریایی را نشان می‌دهد. همچنین مرزهای خشکی از سمت مشرق در مجاورت با پاکستان و افغانستان و از سمت غرب، ترکیه و عراق را با استعداد فراوانی (خاصه برای عراق) منعکس می‌دارد.

#### مطابق بررسی میدانی از سواحل جنوب قابل اشعار است که :

- بین منابع انسانی نیروی انتظامی با سایر نیروهای مسلح، هماهنگی قابل توجهی در مبارزه با قاچاق کالا به چشم نمی‌خورد.

- همانطور که پیشتر نیز آورده شد، منابع انسانی نیروی انتظامی، خاصه در فضای دریایی و رودخانه‌ای، که اصل و بن‌مایه مقابله با تجارت گریزنده از نظارت قانون را تشکیل می‌دهند، از تجهیزات کافی و مناسب برای مقابله با قاچاق کالا برخوردار نیستند.

- وفق بررسی میدانی، عمده‌ی توان و انرژی منابع انسانی نیروی انتظامی، به دلیل فقدان امکانات و تجهیزات، قابل بهره‌برداری فرماندهی نیست.

- بازارچه‌های مرزی فاقد نظارت انتظامی است.

۲- حداقل مبنای مورد اشراف سازمان‌های مرتبط با تجارت گریزنده از نظارت قانون.

۳- بدون در نظر گرفتن پرونده‌های تیرئه شده.

۴- بر مبنای ۴ میلیارد دلار قاچاق کالا، این نسبت برای سال ۷۸ برابر ۱/۸ درصد و برای سال ۷۹ بر مبنای ۴ میلیارد دلار، برابر ۱/۹۵ درصد می‌باشد.

- منابع انسانی نیروی انتظامی به عنوان مرزبان عمل می‌کنند که وظیفه کنترل در سطح دریا و مسیرهای آبی، با آنان است. همچنین در بنادر کوچک که برخوردار از اداره بندر به عنوان نماینده قانونی سازمان بنادر و کشتیرانی نیستند، نیروی انتظامی، منبع کنترل کننده است، و در مبادی ورودی که دارای اداره بندر و گمرک هستند، مسئولیت متوجه آنان است که به نحو جاری، گمرک، کنترل را به اداره بندر سپرده است.

اداره بندر بر پایه حضور گارد ساحلی عمل و اقدام می‌کند که این مجموعه فعالیت کاشف تخلف از شناور های وارده به محوطه گمرکی - بندری هستند و تعقیب در دریا نسبت به موارد تخلف، متوجه آنان نیست.

گارد ساحلی ( زیر مجموعه اداره بندر) ورودی هر شناور را ثبت کرده و یک بازدید سطحی انجام می‌دهد و ارزیابی گمرکی، مکمل اصلی در بررسی مانیفست کالا با عین بار محسوب می‌شود.

به این ترتیب، قابل استنباط است که عامل بزه، هیچ‌گاه وارد به فضای محصور در نظارت گمرکی و بندری نمی‌شود و بالطبع از تجهیزات و امکانات حمل و تخلیه و بارگیری متناسب با موضوع در فضای دریایی - آبی و فضای خشکی در سرزمین اصلی، بهره برداری کرده و کالا را به مقصد مورد نظر ( در سرزمین اصلی) می‌رساند. لذا، با توجه به عدم بهره مندی نیروهای انتظامی از امکانات و تجهیزات کنترل در دریا، بار گریزنده از نظارت قانون، وارد به فضاهای پهلوگیری مورد نظر شده و بدون نظارت ماموران گمرکی - بندری، با بهره مندی از امکانات حمل کالا در خشکی، که باعث تحریک نگاه نیروهای انتظامی در خشکی نشود، بار را به مقاصد مورد نظر در سرزمین اصلی می‌رسانند.

#### ۴-۱-۵- گسترده‌گی و دامنه مبادی مرزی کشور.

- امکان انجام فعل تجارت گریزنده از نظارت قانون، از طریق بسیاری از نواحی مرزی فراهم است.

موضوع کشفیات قاچاق کالا که در جداول شماره ۳۳ و ۳۴ آمده است، موید این موضوع است.

در مرز شمالی کشور، برخی از کالاهای یارانه ای نظیر آرد و نان، فرآورده های نفتی، همچنین چوب به صورت قاچاق از کشور صادر می‌شود. مضمونی که برای پاکستان ( قاچاق فرآورده های نفتی) و افغانستان ( برای صدور فرآورده های نفتی ) متحقق است.

در حوزه مرزی غرب، چای، لوازم آرایشی ( نامرغوب و متعلق به تولیدات کشورهای عربی)، شیرخشک، لوازم یدکی و قطعات اتوموبیل، ظروف و پارچه از سمت کردستان عراق وارد به کشور می‌شود.

در حوزه شرقی، پارچه و لباس از طریق پاکستان وارد کشور می‌شود.

بر پایه مطالعات میدانی این پژوهش، ورود کالاهای استوک و دست دوم که به صورت عدل به ایران وارد می‌شود، به طور عمده از ناحیه ی شرقی (کشور پاکستان) است.<sup>۱</sup>

#### ۴-۱-۶- فقدان هماهنگی و خلاء ارتباط قانونی با کشورهای همسایه برای مقابله با تجارت گریزنده از نظارت قانون.

در تمامی مراحل مطالعات میدانی این پژوهش و انجام مصاحبه‌های کارشناسی، به هیچ نوع مقاوله‌نامه، مذاکره و ضمانت خواهی، بین منابع انتظامی و بندری و گمرکی ایران با کشورهای همسایه، به طور عمده کشورهای عربی حوزه خلیج فارس - دریای عمان، اشاره ای صورت نگرفته است و این در حالی است که ظرفیت بار قابل توجهی از موضوعیت تجارت گریزنده از نظارت قانون، از طریق امارات متحده و عمان، به کشور صورت می‌گیرد.

به نظر می‌رسد که در این رابطه، عناصر بازدارنده از جوانب مبارزه با قاچاق کالا، مانع تحقق چنین رویه سیاسی در سطح منطقه می‌باشند و این در حالی است که ضرورت مشارکت فعال در امر توسعه منطقه‌گرایی و ارتقاء سطح روابط با کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان مورد تاکید کارشناسان اقتصادی - کارشناسان حمل و نقل دریایی و منابع نیروهای انتظامی است.

#### ۴-۱-۷- ضعف در کنترل کالاهای ترانزیت و عبور موقت کالا و همچنین ورود موقت کالا به کشور، از جمله ی نقاط

ضعف کنترلی برای دستگاه‌های ناظر و نقطه قوت برای مبادرت کنندگان به انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون است.

کالای ترانزیت خارجی که مسیر عبوری آن از ایران است. بنابر علی که ناشی از ساختار درونی اقتصاد جامعه است و وجود برخی از محدودیت‌ها و یا گرایش‌های داخلی (نوع مصرف کالای خاص و یا تمایل برای تهیه کالاهای مرغوب و یا تهیه کالاهایی که مشابه داخلی ندارد اما تعرفه بالایی برای آن‌ها وضع شده است) و همچنین منفعت طلبی، کالا در داخل کشور تخلیه و یا تعویض می‌شود.

#### ۴-۱-۸- وجود نقاط ضعف در حوزه ساختاری اقتصاد و بازار تقاضا و الگوی مصرف

شرایط معاصر در چرخه اقتصاد و تجارت جهانی به نحوی که زمینه یکپارچه سازی بازارهای جهانی را فراهم ساخته است و همچنین وجود سخت‌گیری‌های سازمان تجارت جهانی در خصوص رفع و حذف موانع تجاری و وجود نوعی تقسیم کار در تولید کالاهای با مزیت اقتصادی برای کشورها که متأثر از سطح توسعه صنعتی کشورها می‌باشد، وضعیت تجارت و مبادله را به نحوی رقم زده است که دیگر، هیچ کشوری نمی‌تواند بازار خود را بر عبور کالا (ورود و صدور) چه در موضوعیت تجارت گریزنده از نظارت قانون و چه در شکل مبادله رسمی، سد کند. بر این اساس موارد ذیل، در حوزه ساختار اقتصاد و الگوی مصرف، می‌تواند، بستری برای تقویت تجارت گریزنده از نظارت قانون باشد.

<sup>۱</sup> - مجموعه ای این چنین، مورد مشاهده پژوهشگر بوده است. کنارک و چند نقطه دیگر، مقصد بدوی - مرحله ای، محسوب می‌شوند.

- تفاوت قیمت کالا در ایران در مقام مقایسه با قیمت کالاها در کشورهای همسایه .

- مشکلات ساختاری در حوزه تولید، که کالای با کیفیت ضعیف و قیمت بالا را، به بازار مصرف عرضه می‌دارد.

- الگوی مصرف در بازار ایران، که رغبت و میل نهایی بالایی، برای مصرف کالاهای خارجی دارد. وضعیتی که سبب شده است تا حتی تولیدکنندگان داخلی، عناصر اصلی کالاهای تولیدی خود را، ساخت کشورهای صنعتی پیشرفته معرفی کنند.<sup>۱</sup>

#### ۹-۱-۴ نحوه فعالیت سازمان‌ها و نهادهای اقتصادی کشور.

این مضمون بازگشت به عدم رعایت قانون و مقررات مربوط به صادرات و واردات و قانون امور گمرکی از سوی برخی نهادها و دسترسی به ورود کالا از مبادی خاص در اختیار دارد.

#### ۱۰-۱-۴ مشکلات ساختاری تولید به علت هزینه‌های ناشی از نرخ بهره و تورم موجود در جامعه

نرخ بهره به اضافه تورم سالانه و ثابت ماندن قیمت دلار، سبب شده است تا سال به سال، به قیمت کالاهای داخلی افزوده گردد و این در حالی است که تولیدکنندگان خارجی کماکان بر پایه هزینه‌های قبلی مبادرت به تولید دارند و ای بسا در برخی موارد برای کالاهای مصرفی، به ویژه برای محصولات چینی، هندی، پاکستانی، قیمت‌ها تنزل نیز داشته است که همین سبب افزایش سود واسطه‌ها شده است ولی، برای تولیدکننده داخلی، هزینه‌های مربوط به بهره بالا در دریافت تسهیلات بانکی به شیوه مضاربه و یا جعاله و یا استفاده از پول سودی بازار و همچنین تحمل آثار تورمی بر نرخ دستمزد و مواد مصرفی، سبب شده است تا کالاهای تولیدی داخل کشور، گرانتر حاصل آمده و تاب تحمل نرخ رقابتی مشابه خارجی را نداشته باشد و از گردونه رقابت خارج شود.

حاصل فرآیندی این چنین، استقبال خریدار و مصرف‌کننده داخلی از محصول ارزان خارجی و عدم فروش کالای داخلی به دلیل گران بودن و در نهایت تعطیلی کارگاه‌های تولیدی داخلی است. فرآیندی که برای صنایع نساجی (در نقطه مقابل واردات پارچه) و کفش (در نقطه مقابل واردات کفش از چین و هندوستان و کره) و پیراهن و لباس زیر (در نقطه مقابل واردات از هند و پاکستان و ترکیه و چین) برای تولیدکنندگان ایرانی معنادار و اثربخش شده است.

از سوی دیگر ثبات نرخ ارز باعث خروج ارز به مقدار فزاینده از کشور شده است.

بر مبنای اصول و تعاریف بنیانی اقتصادی، زمانی ثبات نرخ ارز دارای ارزش و مزیت است که سایر کالاهای سرمایه‌ای قابل تبدیل به پول ملی و یا ارز نیز دارای ثبات قیمت باشند. در غیر این صورت، چنانچه ارزش کالاهای سرمایه‌ای قابل تبدیل به پول، متأثر از نرخ تورمی، افزایش یابند، سبب می‌شود تا صاحبان کالاهای سرمایه‌ای (زمین، مسکن، طلا و

۱- به طور مثال، شرکت پارس خزر، پلویز و یا ماشین لباسشویی خود را، با بهره‌گیری از قطعات ژاپنی، آلمانی و ... معرفی می‌کند. همچنین است محصولات تولیدی دیگری که استفاده از موتورهای آلمانی و ایتالیایی را برای ساخت ماشین لباسشویی و ... به عنوان مزیت کالای تولیدی خود معرفی می‌کنند. این مساله، بیانگر نحوه اقدامی است که به موجب آن سعی در تامین رغبت و میل نهایی بازار مصرف ایرانی، از طریق کالاهای خارجی دارد.

مسکوکات، سهام و اوراق بهاء دار، ماشین آلات صنعتی و تاسیسات) با فروش کالای خود، قادر به تهیه مقدار ارز بیشتری در مقایسه با سال‌های قبل باشند. این زمینه سبب می‌شود تا با این اقدام، ارز بیشتری از کشور خارج و وارد به فعالیت تجاری (خواه رسمی و خواه غیررسمی) شود و از چرخه تولید داخلی خارج گردد.<sup>۱</sup>

#### ۱-۱-۱۱- گران بودن و سنگین بودن عملیات تجاری واردات رسمی.

با توجه به مصاحبه‌های انجام شده در حوزه کارشناسی با جامعه نمونه آماری<sup>۲</sup>، با تاکید ۱۰۰ درصد از جامعه آماری اظهار می‌شود که تعرفه‌های ورودی کالا بر کالاهای وارداتی از جمله ی عناصر اثربخش در بروز پدیده تجارت گریزنده از نظارت قانون است.

اخذ تعرفه‌های بالا، به منظور حمایت از تولیدات داخلی و با ۷۵٪ نگاه جدی، به موضوعیت کسب درآمد برای دولت، بر این محتوا، که نرخ این تعرفه‌ها، از هزینه ریسک تجارت گریزنده از نظارت قانون بیشتر است، لاجرم، تمایل و رغبت به انجام بزه تجارت گریزنده از نظارت قانون را، موجه می‌سازد.

جامعه آماری نمونه، با انجام محاسبات محیطی (مربوط به نرخ‌های درون کشور) و محاطی (مربوط به نرخ‌های کشورهای پیرامونی حوزه خلیج فارس که اصولاً فاقد نرخ تعرفه ای هستند) به این نتیجه می‌رسد که نرخ کارشناسی تعرفه ای می‌باید رقمی بین ۱۰ تا حداکثر ۱۵ درصد باشد و این در حالی است که متوسط نرخ تعرفه کالاهای مصرفی، فوق‌العاده بیش از این مقدار است.

جدول شماره ۵۴، نشانگر حدودی از نرخ تعرفه‌ها (شامل نرخ پایه و سود بازرگانی است).

جامعه آماری نمونه تاکید دارد که در شرایط الحاق کشور جمهوری اسلامی ایران به W.T.O، به نحو بالفعل، اثر تعرفه‌ها، به صفر نزدیک می‌گردد که آن وضعیت، منعکس کننده دامنه رقابت در حوزه اقتصاد ملی با اقتصاد فراملی است.

۱- به عنوان مثال در سال ۱۳۷۸، نرخ یک متر مربع زمین در شمال شهر تهران، معادل دو میلیون ریال بوده است با فروش آن، فروشنده می‌توانسته است تا ۲۵۰ دلار به دست آورد. به این زمان (دیماه ۱۳۸۳)، همان زمین با متر مربعی ۲۰ میلیون ریال در گردش معاملاتی قرار دارد که فروشنده با فروش آن (ولو با نرخ ۱۶ میلیون ریال) موفق می‌شود بین ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ دلار تحصیل ارز کند. به این ترتیب ثبات نرخ ارز، در مقابل افزایش نرخ تورمی کالاهای سرمایه‌ای، باعث خروج ارز از کشور شده که با توجه به تمایل این نوع از خروج ارز، تا ۹۵٪، در حوزه تجارت به کار گرفته می‌شود و به ساختار تولید داخلی ضربه وارد می‌سازد.

۲- جامعه آماری نمونه مرکب از کارشناسان مسائل بازرگانی، مطالعات بازرگانی - اقتصادی، حق العمل کاران و بانکداران، اساتید دانشگاه، تجار واسطه ای و شرکت‌های بازرگانی می‌باشد.

جدول شماره ۵۴. تعرفه و حقوق ورودی برخی از کالاهایی که از جاذبه لازم برای تجارت گریزنده از نظارت قانون برخوردار هستند،<sup>۱</sup> نشان می‌دهد.

ردیف	شماره تعرفه	نام کالا	حقوق ورودی (به درصد) بر پایه ارزش سیف و معاملاتی پذیرفته شده شامل ۴٪ حقوق گمرکی پایه و بقیه سود بازرگانی
۱	۱۷۰۱/۱۱	قند و شکر (غیردولتی) قند و شکر (غیردولتی)	۷۰ درصد ۹۶ درصد در صورت برخوردار بودن از افزودنی رنگ و یا خوشبو کننده
۲	۸۵۱۶/۴۰	فر ماکروویو	۶۰ درصد
۳	۶۴۰۱/۱۰	کفش	۱۰۰ درصد
۴	۶۶۰۱/۱	چتر	۷۰ درصد
۵	۹۵۰۱	اسباب بازی	۵۰ درصد
۶	۶۹۱۴/۹۰	چینی آلات و کریستال	۱۰۰ درصد
۷	۶۳۰۱/۹۰	پتو ساده	۵۰ درصد
۸	۶۶۰۱/۱۰	پتو برقی	۷۰ درصد
۹	۱۵۱۶/۲۰	روغن نباتی	۵۰ درصد (تصفیه شده)
۱۰	۰۹۰۲/۱۰۰	چای (کیسه ای)	۴۰ درصد (به همراه کسب مجوز)
۱۱	۸۸۰۷/۱۰۱۰	قطعات اتوموبیل	۴۰ درصد (نسبت به برخی قطعات ۲۵٪)
۱۲	۸۴۷۳/۳۰۹۰	کامپیوتر	کیس ۵۰ درصد موشواره ۱۵ درصد کی بورد ۶۰ درصد
۱۳	۸۴۳۲/۸۰	ماشین آلات کشاورزی	۱۵ درصد
۱۴		چرخ خیاطی	۵۰ درصد
۱۵	۵۸۰۱/۹۰	پارچه	۲۰ درصد
۱۶	۸۵۰۷/۱۰۹۰	باطری (بزرگ)	۴۰ درصد
۱۷	۸۵۰۶/۸۰	باطری (قلمی)	۲۰ درصد

- لوازم خانگی به طور نسبی نسبت به انواع بین ۲۰ درصد تا ۵۰ درصد. - لوازم خانگی به طور کلی و نسبی بین ۵۰٪ تا ۶۰٪. - لوازم آرایشی و بهداشتی بین ۴۰٪ تا ۵۰٪. - جوراب ۵۰٪. - جارو برقی ۶۰٪. - آب میوه گیر ۶۰٪. - سشوار ۳۰٪. - آب سرد کن خانگی ۶۰٪. - ریش تراش ۲۰٪. - دست خشک کن برقی ۴۰٪. - اطو ۶۰٪. - تلفن ۶۰٪.

گروه کارشناسی مسائل گمرکی در جامعه آماری نمونه، به میزان ۹۵ درصد معتقد است که منطقی کردن تعرفه‌ها، رابطه مستقیمی با کاهش واردات از مجاری غیررسمی دارد و تعرفه‌های بالا، باعث افزایش هزینه واردات شده و همین، عامل مهمی است که عدم پرداخت حقوق دولتی، مترادف با رخداده بزه برای ورود کالا بر پایه تجارت گریزنده از نظارت قانون تلقی نشود.<sup>۱</sup>

۵ درصد از جامعه آماری نمونه، بر این باور قرار دارند که گاه اثر کاهش تعرفه‌ها، مانع تجارت گریزنده از نظارت قانون نیست<sup>۲</sup>، لذا، این موضوع مورد بررسی این پژوهش و تعمق کارشناسی - پژوهشی قرار گرفت، نتیجه حاصل نشان می‌دهد که:

- این نوع از عدم ثمربخشی، محدود به نوع خاصی از کالاها می‌گردد (نمونه سیگار).
- مبادرت به انجام تجارت این نوع خاص از کالا، از نظر عاملان، قاچاق تلقی نشده و در حکم انجام یک شغل و پرداختن به یک مبادله درون مرزی و درون منطقه ای معنی دار بوده است.
- اقدام کنندگان به تجارت این نوع از کالا (سیگار) تا ۹۵٪، در حوزه جمعیتی مرزنشین (خشکی و دریایی) ساکن و استقرار داشته و با هدف تامین نیازهای خانوار، اهتمام به آن دارند.
- سقف عمل بین ۴ تا حداکثر ۶ کارتن است (گاه با دو کارتن سیگار نیز خلاصه می‌شود) و قایق‌های تیزرو (تبدیلی صیادی به موتورهای قوی) به عنوان یک حرفه به آن می‌نگرند.
- جامعه آماری تاکید دارد که در کنار کاهش تعرفه‌ها تا مرحله ی نُرْم و مقیاس منطبق بر طبیعت موضوع (۱۰ تا ۱۵ درصد) ضرورت دارد تا در کنار آن، به دیگر عوامل کاهنده نیز دقت گردد و همچنین به عناصر انگیزه‌زا برای تشویق تجارت گریزنده از نظارت قانون و یا تمایلات حرفه ای - اقتصادی منطقه ای که بازگشت به شرایط فرهنگ بومی - محلی و زمینه های شغلی آباء و اجدادی و سنتی دارد، توجه عمیق و کارشناسی متحقق گردد.

#### ۴-۱-۱۲ اختلاف بر تعریف بزه تجارت گریزنده از نظارت قانون و شمول آن

با توجه به گزاره های بررسی شده در قبل (گزاره ۳ از فاز اول مطالعاتی، ص ۹۹ الی ۱۰۸)، مشخص گردید که در شرایط حاضر، سه قانون مجزا، مبنای رسیدگی به جرائم بزه تجارت گریزنده از نظارت قانون را تشکیل می‌دهد.

۱- در خصوص عملکرد فرودگاه پیام، اعتراض مخالفان نسبت به عملکرد کشف، آن بود که کالاهای وارده (عمدتاً لوازم خانگی و بهداشتی و کالاهای صوتی و تصویری) کالای ممنوع ورود نبوده و فقط عوارض دولتی پرداخت نشده است و در ضمن مسئولین نیز در جریان این حجم از ورودی کالا قرار نگرفته اند. به این ترتیب ملاحظه می‌شود که، عدم پرداخت حقوق دولتی، متبادر کننده معنی بزه مربوط به تجارت گریزنده از نظارت قانون تلقی نشده است و به اعتراض، آن را یک گریز صحیح تلقی می‌کند.

۲- در این خصوص کالای سیگار مثال آورده می‌شود.



اول، قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۱۳۱۲/۱۲/۲۹ و اصلاحات پس از آن

دوم، قانون تخلفات و قاچاق امور گمرکی مندرج در قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۰/۳/۲۰.

در ماده ۲۹ قانون مذکور ( به شرح صفحه ۷۶ و ۷۷ متن پژوهش ) در یازده بند موارد قاچاق گمرکی تعریف شده اند. سوم، قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز مصوب ۱۳۷۴/۳/۱۲ مجمع تشخیص مصلحت نظام. از جمله ی مشکلات بنیانی، عدم تعریف مانع و جامع از بزه تجارت گریزنده از نظارت قانون و وجود ابهام در تفسیر و استنتاج از قوانین موجود است.

به عنوان مثال، در حالی که بر اساس ماده ۴۵ قانون مجازات مرتکبین قاچاق، در هر کجای کشور که کالای قاچاق به دست آید آن را مشمول حکم قوانین موضوعه قاچاق می داند، لیکن، بر پایه ماده ۸ قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی، برخی از محاکم، به لحاظ نوع استنباط از قانون، مرتکبان قاچاق کالا در خارج از مبادی ورودی و خروجی کشور را تبرئه و کالای مکشوفه را، مسترد می نمایند.

در ضمن، بر اساس قوانین فوق، رخداده بزه تعریف شده است اما، کیفیت مناسب برای برخورد، پیش بینی و تنفیذ نشده است ( نمونه، خارج نکردن کالا در مهلت مقرر کالاهایی که به صورت ورود موقت وارد کشور شده اند).

عدم وجود وحدت رویه در محاکم قضایی، که بر اساس اختلاف در تعریف بزه تجارت گریزنده از نظارت قانون حادث می شود، منجر به آن شده است، در حالی که برای کشف بسیاری از محموله های قاچاق منابع قابل ملاحظه ای صرف شده، اما، برای این پرونده ها، حکم تبرئه جاری گردیده است. موضوعی که در خصوص کالاهای قاچاق فاسد شدنی که به طور معمول تا پیش از صدور رای معدوم و یا فروخته می شوند، مشکلات طرز تلقی از مضمون و محتوای قانون، تشدید می شود.

با توجه به جدول شماره ۵۵ ملاحظه می شود که در سال ۷۹، ۲۷ درصد و در سال ۸۰، ۳۵ درصد از پرونده های

تشکیل شده، حکم برائت، دریافت کرده اند.

جدول شماره ۵۵ آمار مقایسه‌ای پرونده‌های تشکیلی برای سال‌های ۸۲-۱۳۷۹

ردیف	شرح	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲
۱	تعداد پرونده‌های تشکیل شده	۴۶۶۷۵	۳۷۵۴۷	۵۷۷۱۶	۴۵۴۱۹
۲	ارزش کل پرونده‌ها (به میلیارد ریال)	۶۲۶/۴	۱۶۸۷	۱۷۴۳/۸	۹۵۲/۶
۳	تعداد پرونده‌های زیر ده میلیون ریال	۳۹۹۹۹	۲۹۰۷۷	۴۷۵۸۳	۳۹۷۱۷
۴	ارزش پرونده‌های زیر ده میلیون ریال	۲۴۹/۸	۴۹	۲۳۷/۲	۱۵۴/۵
۵	سهم پرونده‌های زیر ده میلیون ریال	%۸۶	%۷۷	%۸۲	%۸۷
۶	تعداد پرونده‌های بیش از ده میلیون ریال	۶۶۷۶	۸۴۷۰	۱۰۱۳۳	۵۷۰۱
۷	ارزش پرونده‌های بیش از ده میلیون ریال (به میلیارد ریال)	۳۷۴/۷	۱۶۳۸	۱۰۵۶/۶	۷۹۸
۸	سهم پرونده‌های بیش از ده میلیون ریال	%۱۴	%۲۳	%۱۸	%۱۳
۹	تعداد پرونده‌های برائت یافته	۱۲۸۱۵	۱۳۲۹۶		۹۲۲۹
۱۰	ارزش پرونده‌های برائت یافته (به میلیارد ریال)	۱۱۳/۶	۱۴۱		۸۳/۸
۱۱	سهم پرونده‌های برائت یافته	%۲۷	%۳۵		۲۰/۳
	برای سال ۱۳۸۲، مربوط به هفت ماهه سال (فروردین لغایت مهرماه) می باشد. منابع: سال‌های ۷۹ و ۸۰ ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا سال ۱۳۸۱ و ۸۲، گمرک جمهوری اسلامی ایران				

#### ۴-۱۳ نوع و نحوه رویکرد با تجارت گریزنده از نظارت قانون .

هر چند که خرد و شکسته شدن عامدی ارزش بار محموله ی تجارت گریزنده از نظارت قانون برای فرار از مجازات، ماهیتی بر خلاف نظریه قانونگذار دارد<sup>۱</sup> و با توجه به آن که در ماده ۱ قانون مجازات مرتکبین قاچاق<sup>۲</sup>، متناسب با شدت جرم برای آن مجازات تعیین شده بود و در آن، سقفی برای بهای مال، زمینه ای به منظور تفکیک مجازات نشده بود و از این رو با عدالت کیفی انطباق کامل می داشت، لیکن مطابق بند الف ماده ۲ قانون فوق ( قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز - مصوب ۱۳۷۴/۲/۱۲)، چنانچه بهای مال یا ارز قاچاق، تا ده میلیون ریال باشد، فقط به ضبط آن اکتفا می شود.<sup>۳</sup> این وظیفه و مقرر قانون، موجبی برای حيله به منظور تقسیم محمول قاچاق به سقف ظاهری تا حد معین ده میلیون ریال شده و با تعلق دادن آن به افراد صوری، باعث فرار از مجازات شده است.

بررسی پرونده های تشکیلی، تحت عنوان بند الف ماده ۲ و مقایسه آن ها با پرونده های بند ب که بهای کالا یا ارز قاچاق بیش از ده میلیون ریال را در ماهیت نظری خود دارد، نشان می دهد که حيله بکار رفته توسط عاملان، ضمن آن که موجب ورود خسارات بر مبادله سالم می شود، به لحاظ اکتشاف و تشخیص و تشکیل پرونده و انجام مراسم و تشریفات گمرکی و دادرسی و ... هزینه و زمان زیادی را، که از طرف سازمان های درگیر، مصروف این روند می شود، صرف برخورد با قاچاق جزیی می کند.

با مروری بر این دسته از پرونده ها و همانگونه که در گزاره ۴-۱-۴ مورد تجزیه و تحلیل قرار داده شد، بیشتر این پرونده ها، ( ۸۶٪ درصد سال ۱۳۷۹، ۷۷٪ سال ۱۳۸۰ و ۸۲٪ سال ۱۳۸۱ و ۸۷٪ سال ۱۳۸۲ - هفت ماهه ) ارزشی کمتر از ده میلیون ریال را برخوردار هستند و در طبقه بندی مربوط به قاچاق جزیی تلقی می شوند، لیکن، با توجه به قبول مبنای ۵/۵ میلیارد دلار کالای قاچاق شده در سال، به خوبی قابل استنتاج و نتیجه گیری است که این حجم از قاچاق کالا ( در شمول پرونده های مکشوفه زیر و یا بالای ده میلیون ریال) نمی تواند بیانگر عملکرد قابل توجه در حوزه نظارتی گمرکی و یا نیروی انتظامی باشد.

روی دیگر این یافته پژوهشی آن است که با توجه به قبول مبنای ۵/۵ میلیارد دلار برای رقم ارزشی تجارت گریزنده از نظارت قانون، تحت هیچ عنوان ( و با توجه به ارزیابی های به عمل آمده در گزاره استنباط و تحلیل صفحه ۳۴۰ الی ۳۴۴ این تحقیق) نمی توان تصور کرد که این حجم از قاچاق کالا، توسط لنگ های سنتی و به شکل انفرادی و یا با استفاده از چارپایان، متحقق شده است.

بالتبع رویکردی این چنین، نمی تواند به افزایش ریسک قاچاق منجر و باعث بازدارندگی آن شود.

#### ۴-۱۳ مشکلات ناشی از بوروکراسی ناظر در فرایند واردات رسمی

۱- با توجه به موضوعیت ماده ۲ قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز مصوب ۱۳۷۴/۲/۱۲ مجمع تشخیص مصلحت نظام

۲- قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۱۳۱۲/۱۲/۲۹، اصلاحی ماده ۱ مورخ ۷۳/۱۱/۹

۳- بدون حبس و جزای نقدی.

بوروکراسی ناظر در دو پروسه‌ی "انجام و سپری کردن مراحل قانونی واردات کالا" و "تشریفات در خصوص ترخیص کالای وارده"، واجد مکانیزمی طولانی (برای طی مراحل قانونی واردات کالا) و گردش پیچیده از طریق سیستم اداری (برای انجام تشریفات در خصوص ترخیص کالای وارده) و مراتب اداری متناسب به آن است. با توجه به مطالعات میدانی و اسنادی این پژوهش، در خصوص چرخه‌ی اول (انجام و سپری کردن مراحل قانونی واردات کالا) در مجموع و طی دو مرحله عمل، به شرح مرحله لازم برای اخذ کارت بازرگانی و کد اقتصادی<sup>۱</sup> و مرحله‌ی ثبت سفارش در وزارت بازرگانی و گشایش اعتبار در بانک، ۴۹ اقدام مترتب بر موضوع باید صورت گیرد. متعاقب آن، ۱۶ مورد اقدام جهت ترخیص کالا از گمرک صورت می‌پذیرد.

### مرحله اول: اخذ کارت بازرگانی و کد اقتصادی

- مراجعه به اتاق بازرگانی و دریافت فرم
- مراجعه به اداره ثبت و دریافت فرم اظهارنامه ثبت با پرداخت وجه
- مراجعه به اتاق بازرگانی و دریافت فرم عدم سوء پیشینه
- مراجعه به اداره تشخیص هویت
- در انتظار فرصت تا زمان دریافت گواهی عدم سوء پیشینه
- تکمیل پرونده و مراجعه مجدد به اتاق بازرگانی و ارائه مدارک
- اخذ کارت بازرگانی
- ارائه درخواست به اداره دارایی به منظور دریافت کد اقتصادی
- در انتظار فرصت و دریافت کد اقتصادی
- مراجعه به وزارت بازرگانی، حوزه معاونت توسعه روابط اقتصادی خارجی به منظور دریافت کارت ثبت نام با ارائه مدارک.
- دریافت کارت ثبت نام
- افتتاح حساب در یکی از شعب ارزی
- درخواست پروفرما از فروشنده
- مراجعه به وزارت بازرگانی (معاونت توسعه روابط اقتصادی خارجی) و دریافت فرم ثبت سفارش.
- اقدام برای اخذ مجوز با توجه به نوع کالا و کدینگ مربوط به آن

۱- این اقدام یکبار صورت می‌گیرد، لیکن در نظر گرفته شود که شخصی قصد اقدام به اخذ کارت بازرگانی و کد اقتصادی داشته باشد.

- انجام اقدامات لازم با توجه به کد مربوطه، گاه ممکن است شامل چند کد گردد.
- مراجعه به کارشناس
- مراجعه به مسئول واحد بازرگانی.
- مراجعه به دبیرخانه.
- مراجعه به دبیرخانه مرکزی.
- مراجعه به کارشناس مربوطه
- مراجعه به قسمت مربوطه
- در صورت موافقت، اقدام به مراجعات بعدی برای دریافت صدور مجوز برای واردات کالا.
- مراجعه به دبیرخانه و ارائه مدارک.
- در صورت موافقت، مترصد فرصت تا دریافت مجوز
- انجام مراحل مربوط به مراجعه به آزمایشگاه، تحویل نمونه کالا، دریافت جوابیه
- انجام سایر تشریفات مربوط صدور مجوز برای واردات کالا
- مراجعه به وزارت بازرگانی و در صورت موافقت نهایی، دریافت مجوز.

#### مرحله ی دوم، ثبت سفارش در وزارت بازرگانی و گشایش اعتبار در بانک

- با در اختیار داشتن کارت بازرگانی و کد اقتصادی و کارت ثبت نام و پروفرما و مجوزهای لازم و فرم تکمیل شده ثبت سفارش.
- مراجعه به معاونت توسعه روابط اقتصادی خارجی و تحویل مدارک و دریافت قبض رسید ثبت سفارش
- مراجعه به کارشناسی و در صورت موافقت مراجعه به
- واحد مهر و کارمزد و پرداخت کارمزد
- مراجعه به قسمت تحویل ثبت سفارش
- دریافت مجوز بازرگانی
- مراجعه به بانک
- مراجعه به شرکت بیمه
- گشایش اعتبار در بانک کارگزار

- تنظیم وکالت نامه خرید ارز از بورس<sup>۱</sup>
- خرید گواهی مربوط به سپرده ارزی<sup>۲</sup>
- تحویل گواهی ارزی به بانک گشاینده اعتبار<sup>۳</sup>
- مراجعه به اداره بین الملل بانک
- اعلام گشایش اعتبار و تامین ارز از طرف بانک گشاینده اعتبار به بانک فروشنده
- ارسال مدارک از طرف بانک فروشنده
- اقدام به حمل کالا
- رسیدن کالا به گمرک
- اعلام ورود توسط شرکت حمل و نقل
- مراجعه به بانک و اقدام نسبت به تسویه اعتبار و دریافت اسناد
- پشت (ظهر) نویسی و تحویل اسناد به صاحب کالا
- مراجعه صاحب کالا یا نماینده قانونی وی به گمرک

#### مرحله ی سوم، ترخیص کالا از گمرک، بر پایه طرح عبور از کانال قرمز و سیستم آسیکودا

- مراجعه به گمرک و ارائه اسناد و مدارک لازم شامل فاکتور فروش، گواهی مبداء، تصویر پروفورم، اعلامیه فروش ارز، بارنامه، ترخیصیه، قبض انبار، تصویر فرم ثبت سفارش، کارت بازرگانی و کد اقتصادی، وکالتنامه رسمی.
- مراجعه به قسمت ورود اطلاعات و تکمیل اظهارنامه
- مراجعه به دایره احراز هویت و دریافت شماره
- مراجعه به کارشناس مربوطه در سرویس ارزیابی
- تعیین ارزیاب و مراجعه به ارزیاب
- انجام تشریفات مربوط به ارزیابی کالا
- در صورت نیاز، استعمال از آزمایشگاه
- مراجعه به دایره ارزش.
- مراجعه به ارزیاب مربوطه.

۱- این مورد تا قبل از سال ۸۲ مطرح بوده است و در حال حاضر، لزومی به انجام نیست.

۲- همچنین

۳- همچنین

- مراجعه به کارشناس.
- مراجعه به بانک و پرداخت وجوه گمرکی.
- چاپ و حک پروانه گمرکی.
- مراجعه به کارشناس مربوطه
- مراجعه به رئیس سرویس ارزیابی و صدور پروانه

#### مرحله ی چهارم مراجعه به وزارت اقتصاد و دارایی به منظور پرداخت مالیات

به این ترتیب قابل ملاحظه است که سپری نمودن چنین چرخه طولانی نیازمند یک بررسی عمیق بر پایه محوریت بخشاندن به اصل فعالیت تجاری با هدف غنا بخشاندن به جوانب رفاه اجتماعی و سلامت روابط تجاری است.

#### جامعه کارشناسی، معتقد است:

- کاهش تشریفات ورود و ترخیص کالا، از حجم واردات کالا به شیوه تجارت گریزنده از نظارت قانون می‌کاهد.
- کاهش تعرفه‌ها، در کنار کاهش تشریفات ورود و ترخیص کالا، از اثربخشی بیشتری برخوردار است.
- یک تجربه در خصوص واردات چای نشان می‌دهد که با وجود آزاد سازی واردات چای (رفع ممنوعیت ورود) بر پایه تعرفه ۷۰۰ تومان برای هر کیلو، پس از سپری شدن پنج ماه (بر پایه زمان ۳۱ شهریور ماه ۱۳۸۳)، از مجموع ۱۸ هزار تن ثبت سفارش فقط ۴۵۰۰ تن کالای چای وارد به کشور می‌شود و این در حالی است که تحقق ۵۷ هزار تن چای وارده برای سال ۱۳۸۳، به منظور تحصیل درآمدی معادل با ۳۹/۹ میلیارد تومان، مورد انتظار است.

ب: ترکیب موضوع با توجه به یافته‌های مطالعاتی

#### ۴-۱-۱۵ لزوم تدوین استراتژی کلان اقتصادی

وجود یک استراتژی کلان اقتصادی که امکانات و استعداد‌های بالقوه منابع انسانی و منابع ثروت را بر آن مسیر به حرکت‌های خود جوش و مبتنی بر اهداف، به پوییش و تحرک وادار نماید، نیاز طبیعی و اولیه هر جامعه است، به عبارتی این استراتژی کلان اقتصادی، مجموعه نهادینه شده‌ای از پاسخ‌هایی است که در مقابل پرسش‌های مربوط به این که سیاست و سیاست‌های اقتصادی به کدام سو در حرکت هستند، بیان می‌شود.

پاسخ به این پرسش‌های نهادینه شده، همچون، سرمایه‌های مالی چگونه باید به کار گرفته شوند؟ الگوی اقتصادی جامعه بر چه مبنای استراتژیک استوار است؟ و شاکله‌های اقتصاد بر ماهیت چگونه نگرشی به مالکیت، بانک و پول، زمین و منابع ثروت قرار دارند؟ مشخص‌کننده رویه‌های پیشگیرانه از ترسیم و اجرای روش‌های قوسی و مارپیچ است. شرایط دوگانه و چندگانه اقتصادی، از جمله‌ی عناصر آسیب‌رسان به استراتژی‌های مشخص اقتصادی است، چه آن که به تبع خود و به هر زمان انرژی‌های جامعه را صرف آزمون نوعی از راهبردها می‌کند.

به نظر می‌رسد که در این خصوص لازم است تا مرز بین اتکاء به واردات و اتکاء به تولیدات به دقت روشن گردد. پس از آن، در حوزه تولید، ترجیح نسبی کالاهای قابل تولید در کشور که از توان رقابتی و ظرفیت تامین نظر متقاضیان داخلی و کیفیت منطبق با شاخص‌های بین‌المللی که شرایط پذیرش صادراتی، آن را معین می‌سازد، مشخص شوند.

تدوین این استراتژی که برای چگونه مصرفی متکی به تولیدات و برای چگونه مصرفی متکی به واردات باشیم، در پیشبرد پیرامنه تقسیم کار و توزیع امکانات شغلی و حرفه‌ای موثر بوده و به جریان استفاده از منابع ثروت جامعه یاری و کمک می‌رساند.

در حال حاضر، به نظر می‌رسد که شاخص‌های این تفکیک در جامعه وجود ندارد و تراز بازرگانی منفی (بدون در نظر گرفتن صادرات فرآورده‌های کانی و نفت و گاز خام) حاصلی از سبقت واردات بر صادرات کشور است. این وضعیت در نگاه نخست بیان‌کننده این نکته است که تولید کالاها و خدمات فاقد قدرت صادرات است.

لزوم تدوین این استراتژی که نقش دولت به صورت قطعی کدام نقش خواهد بود و نقش بخش خصوصی چگونه، با پرهیز از اختلاط معنایی در عملکردها، که گاه دولت در نقش بنگاه اقتصادی و بخش خصوصی در نقش نیازمند به یارانه و کمک دولتی، حضور نیابند و هر یک از آنان به نحو معین و تعریف شده، حضور داشته باشند گام اولیه تدوین این استراتژی است.

بینابین و گاه این و گاه آن عمل کردن مانع تحقق اهداف بلند مدت در حوزه فعالیت‌های اقتصادی - اجتماعی است.



گام دوم، ضرورت تقویت بن مایه های اقتصادی جامعه است، در هر جامعه ای شرایط حال و آینده در گرو یکدیگر هستند و ناشی از این ارتباط متقابل است که بلافاصله موضوع اقتصاد تحت تاثیر قرار می گیرد.

شرایط اشتغال کامل، ارتقاء سطح ایمنی سرمایه گذاری، بسترسازی برای فعالیت و جوشش منابع انسانی جامعه، ارتقاء سطح رفاه اجتماعی، توسعه منطقه گرایی و افزایش تمایلات اقتصادی با هدف حضور در رقابت کامل بازار بین المللی، از جمله ی تاکیدات جامعه نمونه آماری در حوزه کارشناسی است.

تاجری که بومی زندگی می کند، نمی توان او را محدود کرد. از نظر این تاجر، بوم عبارت از بستر و دامنه فعالیت تجاری - اقتصادی است که در آن، هر کشوری، عضوی از آن مجموعه است و او خود را واسطی بین پول و کالا و تهیه و فروش کالا از یک مبداء به یک مقصد می داند.<sup>۱</sup> به این ترتیب این بن مایه های اقتصادی جامعه هستند که می توانند بر عملکرد او اثر بخش و او برای بن مایه های اقتصاد جامعه، ثمربخش باشد.

در شهریور ماه سال جاری (۱۳۸۳) با اعلام وزارت بازرگانی نسبت به آغاز عملیات جدید برای مقابله با تجارت گریزنده از نظارت قانون، بلافاصله، متوسط قیمت کالاها تا بیست درصد افزایش می یابد.

چرخه و جریان این افزایش قیمت نشانگر شرایط اقتصادی این نوع از کالاها در فرآیند روابط اقتصادی جامعه است. متاثر از این اعلام خبر، کالاهای خانگی همچون ماشین لباسشویی به میزان ۳۰ تا ۴۰ درصد، انواع کالاهای سبک خانگی با مارک های اصلی تا ۳۰ درصد، لوازم آرایشی و بهداشتی تا ۳۵ درصد لاستیک خارجی خودرو بین ۱۵ تا ۲۰ درصد، قطعات کامپیوتر بین ۱۵ تا ۲۰ درصد افزایش قیمت می یابند.

دامنه عمل اعلام شده برای مبارزه با کالاهای وارده به کشور از طریق تجارت گریزنده از نظارت قانون شامل سیگار، پارچه، چای، لوازم خانگی و صوتی و تصویری، قطعات رایانه و لوازم یدکی خودرو و خودرو، دارو و تجهیزات پزشکی، شکر، برنج و لوازم آرایشی و بهداشتی می باشد.

عناصر و کالاهای این سبد، همچنین، مبتادر شدن چنین ماهیتی از عملکرد تصمیمات اقتصادی در جامعه، نشان می دهد که:

- تجارت گریزنده از نظارت قانون محصولی از یک فرآیند است که در آن مجموعه ای از عوامل مرتبط با منابع ثروت جامعه در تعامل با آن می باشند. در این ارتباط، فضا، مکان، زمان، شرایط تولید و اقتصاد جامعه، تدابیر و سیاست ها دخالت محض دارند.

- تحت تاثیر قرار گرفتن قیمت ها، نشانگر اثر سیاست های اقتضایی بر روند و جریان اقتصاد است و این نشان دهنده اثر تصمیمات اقتضایی ( خواه سیاسی و خواه قضایی و انتظامی) بر شرایط اقتصادی است و بنا به اظهار نظر کارشناسی،

۱- حاصل از مطالعه میدانی و گفتگو با تجار بومی بوشهر، لنگه، بندرعباس .

چون راه کارهای اقتصادی تحت تاثیر تصمیمات اقتضایی قرار دارند، لزوماً، این نوع از راه کارهای اقتصادی، در خصوص تجارت گریزنده از نظارت قانون، درمان گر نمی باشند.

- همانطور که ملاحظه می شود، ضمن آن که بنا به اظهار نظر کارشناسی، وجود مجوزهای رسمی برای ورود کالا، بخش قابل توجهی از کالاهای متعلق به تجارت گریزنده از نظارت قانون را در پوشش شبه قانونی تشکیل می دهد، قسمت دیگری از دامنه کالاهای مربوط به این نحوه از تجارت به طور عمده متوجه کالاهای مصرفی است، کالاهایی که عملاً نظارت عرضه و توزیع آن (مثل سیگار، شکر، چای، برنج) با تولی و تصدی گری دولت صورت می گیرد و نبض جریان آن در اختیار دولت است.

- نوع توجه و ویژگی برخورد با تجارت گریزنده از نظارت قانون، به لحاظ اثر سیاست های اقتضایی، بلافاصله با بدیهی ترین نوع رویکرد خود را در تعامل قرار می دهد و در این رویکرد لنج های باری سنتی را می بیند و این در حالی است که: اولاً؛ حوزه و دامنه فعالیت آنان، مستقیماً با عرصه بندرگاهی مرتبط است و امکان انجام بزه قاچاق در ظرفیت فعالیت آنان نیست.

ثانیاً؛ ظرفیت حضور آنان در فعالیت تجاری گریزنده از نظارت قانون، منوط به همراه بودن کلیدی از متغیرهای در ارتباط با فعالیت آنان و همچنین حضور ۸۲۵ لنج باری و با قبول بالاترین میانگین حمل کالا، رقمی بین ۱۴/۵۶ تا ۱۶/۸ درصد نسبت به پایه ۵/۵ میلیارد ریال کالای وارداتی به شیوه تجارت گریزنده از نظارت قانون و نسبت به کل واردات کشور بر پایه تجارت رسمی، بین ۳/۰۱ تا ۳/۴ درصد خواهد بود.<sup>۱</sup> به زعم نظرات، کارشناسان امور اجتماعی استان های ساحلی، نشانه رفتن انگشت به سمت لنج های باری سنتی، اقدامی بر پایه، ساده دیدن موضوع است.

تحلیل معنایی از عملکرد، در برابر لنج های باری سنتی که در تیر و مرداد ماه ۸۳ با هدف مقابله با تجارت گریزنده از نظارت قانون صورت گرفت، محدود به دو منطقه هندیجان و دیلم، خلاصه گردید که بازخوانی آن، تاکید بر اعمال روش های اقتضایی را در برابر اعمال روش های فرایند محور نشان می دهد.

#### ۴-۱-۱۶ شرایط میدانی عملکردها و رخدادها

نیاز جدی به شناختی جامع از فرهنگ زیستی باشندگان استان های ساحلی، دسترسی به مجموعه ای از مطالعات فرهنگی - اجتماعی را طلب می کند که در حوزه آسیب شناسی معنی دار و قابل تحصیل می باشد.

از جمله ی نقاط ضعف در حوزه مسائل اجتماعی، بی توجهی عمیق به مساله فرهنگ اجتماعی و زمینه های وابسته به آن است.

عملاً و به نحو چشمگیری، در حوزه فعالیت های اجتماعی - فرهنگی، با نسبت های بسیار ضعیفی در خصوص مقولاتی چون اشتغال و کارآفرینی، ایجاد انگیزه های حرفه ای - شغلی در حوزه های مرتبط با زمینه های شغلی باشندگان جنوب و سرمایه گذاری اجتماعی با هدف توسعه فضاهای زندگی شهری و امکانات و تسهیلات رفاهی اجتماعی، اقدامات قابل تاکید و توجه صورت گرفته است.

نسبت به روند اساسی فرهنگ و جامعه و اشتغال متناسب با جغرافیا و محیط زیست، همچنین مقابله با نابرابری های اجتماعی با هدف تقویت پایگاه های اجتماعی، اقدامات قابل توجهی صورت نگرفته است.

به دنبال ضعف پایگاه های اجتماعی، فرصت های مطلوب برای بروز استعداد های محلی - فردی به هدر و اتلاف رفته است و ناشی از آن و به دلیل غیرفعال بودن توان های بالقوه، لاجرم، فرصت های مشارکت در فرایند تصمیم گیری اجتماعی - شغلی - حرفه ای و سیاسی و اقتصادی، محو و نابود شده است.

متاثر از شرایط فوق، صاحبان سرمایه مالی، ضمن داشتن دلبستگی به زادگاه خود در جنوب، بر حسب تمایل و کشش سرمایه که مسیر سرمایه گذاری ایمن را می جوید، مایل به سرمایه گذاری در کشورهای عربی شده و یا آن که مسیر تجارت را آنگونه انتخاب می کنند که حفظ سرمایه های خود را در جایی، بیمه شده ببینند.

وضعیتی این چنین سبب شده است تا رویه اقتصادی تجارت محلی، در کنش و واکنشی اقتصادی - اجتماعی - فرهنگی، دارای معنای خاصی باشد معنایی که در آن، " دریا" محیطی برای همه ی اهالی و بدون مرز و " پول"، وسیله ای برای انجام مبادله و " کالا"، زمینه ای برای برخورداری از رزق و روزی است.

طی این چنین شرایطی، فعالیت دریایی در قالب لنج های سنتی، با هدف تجارت، برخوردار از صبغه و ریشه ای قومی - بومی و آدابی مبتنی بر فرهنگ محلی است که حتی باعث اتحاد عشایر با همدگر می شود.

نقطه ی ضعف در سیاستگذاری اجتماعی، بی توجهی و یا کم توجهی مفرط به این داشته های اجتماعی است.

سطح کلی نابرابری اجتماعی و نیازهای محلی - بومی، دو مقوله به هم پیوسته ای هستند که از جمله ی مشکلات و معضلات میدانی محسوب می شوند که ضرورت توجه به آن، باید در سطح ابعاد ملی و فراملی، مطرح باشد.

اهالی و باشندگان ساحلی، با کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان رابطه سببی و نسبی و حتی قبیله ای و عشایری دارند و عدم توجه به شاخص های تامین کننده سطح مناسب رفاه اجتماعی، انرژی پنهانی است که به گسترده تر شدن سطح نابرابری اجتماعی دامن می زند.

با توجه به چنین شرایطی<sup>۱</sup>، وضع قواعد و مقررات برخاسته از فضای کار و زندگی و یا وضع قواعد و مقرراتی که متأثر از ویژگی‌های محیطی باشد، می‌تواند ایجادکننده‌ی سطوحی بنیادی‌تر در ابعاد توجه به شاخص‌های اقتصادی، با در نظر گرفتن فرهنگ بومی - محلی باشد و به این ترتیب به بالا رفتن درجه‌ی اشتغال و توسعه تجارت از طریق دریا و ایجاد بهبودی در سیستم و ناوگان حمل و نقل محلی، یاری رساند، مقوله‌ای که عدم دسترسی به آن، جزء نقاط ضعف در رسیدگی اجتماعی به این جامعه‌ی پویانده است.

#### ۴-۱-۱۷ خلاء زمینه‌های بهره‌برداری مطلوب از توان‌های بالقوه .

از جمله‌ی عناصر اثرگذار بر جمعیت و جامعه جوان، در حوزه نقاط ضعف اجتماعی، عدم وجود زمینه‌های بهره‌برداری کننده از توان‌های بالقوه است. خلاء و کاستی چشمگیری که به هدایت منابع انسانی جوان و توان‌های بالقوه به سمت مسیرهای نامنتظر بر شاخص‌های محلی و زندگی اجتماعی می‌شود.

#### ۴-۱-۱۸ وجود امکانات و تاسیسات فارغ از نظارت ناظران و مجریان قانونی از هر نوع و زمینه‌ای که باشند و

با هر نوع کیفیتی و نیتی که مورد بهره‌برداری واقع شوند، به عنوان نقطه ضعفی هستند که راهبردها و سیاستگذاری‌های منسجم در حوزه اقتصاد تجاری را در سطح کلان، دچار اختلال می‌کند، این چنین رویه‌ای در فرایند عملکرد خود، اقتصاد را از چارچوب تصمیم‌گیری‌های اقتصادی، خارج و به حوزه‌ای از تصمیم‌گیری‌ها می‌کشاند که به جای اثر و ثمربخشی اقتصادی، بازتاب و اثری بدون ارزش افزوده اقتصادی برای جامعه خواهند داشت. در چنین وضعیتی، بیکاری و فقدان سرمایه‌گذاری، پوسته‌ای از سطوح زیرین هستند که در آن‌ها، فعالیت‌های اقتصادی، بدون ثمربخشی اجتماعی و بدون هیچ ارزش افزوده‌ای، در جریان است.

#### ۴-۱-۱۹ نقاط ضعف در حوزه آنوتومی اقتصادی، بازگشت به مصادیقی از جمله کیفیت کالاهای تولیدی و

مرغوبیت دارد.

به زعم بررسی‌های کارشناسی، دفاع از تولید، به جای دفاع از تولیدکننده، سبب می‌شود تا به مشخصه‌های کیفی کالاهای تولیدی توجه گردد، پروسه‌ای که در ادامه آن، به ارتقاء سطوح کیفی کالاهای تولیدی برای حضور در بازارهای رقابتی می‌افزاید.

در حال حاضر در جامعه اقتصادی ما، به جای دفاع از تولید، به زعم ۸۸ درصد از جامعه آماری نمونه، از تولیدکننده حمایت می‌شود. روی این اصل، نمی‌توان انتظار داشت که مصرف‌کننده داخلی، در یک فضای رقابتی، به انتخاب کالایی بپردازد که از سطح کیفی ضعیفی برخوردار باشد.

۱- برآمده از مطالعه میدانی و حضور در محیط زندگی و اجتماعی جامعه و باشندگان ساحلی در استان‌های هرمزگان، بوشهر، سیستان و بلوچستان و خوزستان.

۴-۱-۲۰ از دیگر نقاط ضعف در حوزه آنوتومی اقتصادی، موضوع و مشخصه قیمت مطرح می‌گردد. در دانش اقتصاد معاصر، "قیمت" فقط یک موضوع در محدوده تعیین بهاء و ارزش مادی کالا نیست بلکه در ذات خود، برخوردار از ماهیتی در حوزه ارزش معنایی تولید اقتصادی و وسیله‌ای برای هدایت برنامه ریزی با هدف تصرف بازارهاست.

موضوعیت فوق در دامن اقتصاد کشور ما، زمینه‌ای ترغیب کننده و شتاب دهنده به جریان بزه تجارت گریزنده از نظارت قانون است.

کالاهایی چون قطعات الکترونیکی و کامپیوتر، کفش و پارچه و پوشاک و حتی لوازم خانگی و مصرفی همچون شکر، برنج، به شدت تحت تاثیر چنین قیمت گذاری های رقابتی است.

۴-۱-۲۱ خلاء بهره برداری هدفمند و منطبق با اهداف اولیه ایجاد مناطق آزاد، در چرخه علت معلولی، شرایط را به گونه‌ای رقم زده است تا از بخشی از فضاها و مناطق<sup>۱</sup> آزاد در مسیر تجارت گریزنده از نظارت قانون بهره برداری شود.

مجموعه تسهیلات فراهم شده با هدف دسترسی به اهداف مورد نظر، چون در فضای عملکردی پیش بینی شده در قانون، مورد بهره برداری واقع نمی‌شوند، لاجرم برای تحصیل درآمد، به اقدامات تجاری می‌پردازند و یا آن که امکانات موجود آن‌ها، مورد بهره برداری فارغ از نظارت قانون قرار می‌گیرد.

برپایه اطلاعات کارشناسی، ممنوعیت ورود اقلامی کالای حجیم همراه مسافر تا حدود ۸۰ درصد، درآمد قانونی سازمان منطقه آزاد قشم را از محل عوارض بازرگانی، تحت شعاع قرار داده است.

تحلیل یافته مطالعاتی - کارشناسی فوق، به دقت و به روشنی، درجه‌ی فاصله از "اهداف" و "عملکردهای جاریه" را می‌تواند ترسیم کند.

#### نتیجه آن که :

رخدادهایی چون تجارت گریزنده از نظارت قانون، در زنجیره‌ای از ضعف‌های اقتصادی - اجتماعی - فرهنگی و حقوقی و سیاسی، به وجود آمده و بر چرخه‌ی روابط علت و معلولی رشد و نمو یافته است. در چنین وضعیتی، هر اندازه سطح تصمیم‌گیری در حوزه نظارت بر عملکردهای مرتبط با تجارت گریزنده از نظارت قانون افزایش یابد، به همان نسبت، دقت و نشانه‌گیری درست، با ضعف و کاهش مواجه می‌شود.

لزوماً راه کار مناسب در چنین شرایطی، توزیع سطوح تصمیم‌گیری در حوزه عناصر نظارتی است.

به این ترتیب، مسئولیت تمامی ارگان‌های انتظامی، نظامی، قضائیه و مجریه و مقننه و سازمان بنادر و کشتیرانی، گمرک، مناطق آزاد، تعاونی‌های لنگ داران و مرزنشینان، و همکاری‌های منطقه‌ای - فراملی، مورد تاکید و سفارش این پژوهش است.

۱- هر چند که باید بین بخش در کنترل سازمان و بخش‌های خارج از کنترل، تفکیک قایل شد اما، کلیت مساله، مجموعه چنین مناطقی را در شمول خود قرار می‌دهد.

#### ۲-۴ راه کارهای مقابله با این نوع تجارت کدامند؟

**مقدمه:** شرایط اقتصاد معاصر، در عین حالی که در چارچوب تجارت جهانی، اسلوب‌های مشخصی را در طراحی تجارت منطقه ای و فرا منطقه ای در دستور کار قرار داده است، لیکن علل و عوامل منطقه ای، زمینه ساز حدودی از راه کارهای تجاری شده است که ویژگی‌هایی متفاوت با آداب عمومی تجاری دارد.

جدای از این تفاوت که در سطح فراملی مطرح است، در سطوح ملی نیز، رویه‌های تجاری متفاوتی با رویه‌های قانونی و رسمی کشورها، در جریان روابط تجارت ملی قرار می‌گیرد که گاهاً، بر دوش فرهنگ تجارت و اقتصاد ملی، سنگینی می‌کند. وجود رویه‌های متفاوت و مغایر با رویه‌های رسمی و قانونی، امری بدیهی است. به عبارتی، چنانچه تجارت گریزنده از نظارت قانون را، به عنوان یکی از پر جلوه‌ترین رویه‌های متفاوت با تجارت رسمی، بدانیم، این نحوه از تجارت زیرزمینی و یا تجارت گریزنده از نظارت قانون و یا قاچاق شبه قانونی، تا درصدی، از سوی اقتصاد جامعه پذیرفتنی است.

به طور اساسی، در اقتصاد، بسیاری شاخص‌ها، ولو آن‌که در معنای کلی معارض با سلامت اقتصاد و یا تهدید کننده آن هستند، اما، همیشه تا درصدی، از سوی اقتصاد جامعه پذیرفته می‌شوند.

بحث و نکته اصلی در این مفهوم نهفته است که اقتصاد جامعه، باید به‌آنگونه قوی، به سامان و منظم و برنامه‌پذیر و با ظرفیت باشد که به راحتی، پدیده‌هایی همچون تجارت گریزنده از نظارت قانون، تورم‌انگیزی، رکود موضعی، پدیده مد و بیکاری پنهان و حتی بیکاری آشکار را به راحتی پذیرا باشد.

از سوی دیگر، طبع و طبیعت رشته‌ها و شاخه‌های اقتصادی، همیشه در معرض چالش‌های گوناگونی می‌باشند. عواملی چون ریسک، رکود، تورم، بیکاری و برهم خوردن شرایط اشتغال کامل و تزلزل در رقابت کامل زمینه ساز این چالش‌هاست.

با این وصف، اولاً این انتظار که تمامی روابط تجاری - اقتصادی جامعه، باب میل قواعد اخلاقی و قانونی ناظر باشد، انتظاری به دور از واقعیت و جریان واقعی امور است و در مرتبه ثانی، برای بررسی راه کارهای مقابله کننده، نمی‌توان، اثر عوامل مثبت را بدون مداخله و تاثیر عوامل و متغیرهای دیگر که همزمان مانع اثر بخشی عوامل مثبت می‌شوند جلوگیری کرد و یا لاقلاً این گونه عوامل منفی را ثابت نگه داشت.

در مصاحبه‌های کارشناسی، نسبت به سطح قابل پذیرش تجارت گریزنده از نظارت قانون تا سطح ۵ درصد از تجارت رسمی، نسبتی طبیعی منظور می‌شود. سهمی که به هر حال، کشورهای مختلف، به دلایل خاصی، همیشه در حال تجربه آن هستند. اما، در این تجربه اندوزی کوشش آن است تا خود را از لحاظ دانشی و توانایی‌های نظری، قواعد و قوانین گمرکی و قضایی و بندری و کشتیرانی و انتظامی، همیشه در سطوح بالاتری از فعالیت گروه‌های تجاری گریزنده از نظارت قانون و یا فعالیت گروه‌های وابسته به اقتصاد زیرزمینی، قرار دهند.

بر این اساس؛ ضروری می‌نماید تا:

- برخاسته از یافته‌های مطالعاتی که متبادر شده از محیط مورد نظر باشد، محیط مرتبط با موضوع شناسایی گردد.
- نیازهای دانشی و علمی روزآمد، تحقیق شوند.
- ضرورت‌های قانونی و اصلاحیه‌ها، کارشناسی گردند.
- بررسی به منظور شناخت راه کارهای پیشگیرانه، صورت پذیرد.
- بررسی و مطالعه به منظور شناسایی انگیزه‌های گرایش دهنده به پدیده تجارت گریزنده از نظارت قانون انجام شود.
- به توسعه تجهیزات فنی، الکترونیکی و مهندسی اهتمام شود.
- توسعه و ارتقاء سطح روش‌ها و تشکیلات، در دستور کار مستمر قضایی، سیستم مالیاتی، گمرکی، انتظامی و اطلاعاتی و سازمان بنادر و کشتیرانی قرار گیرد.
- شناخت ساختارهای اداری، منطبق با سیستم‌های بین‌المللی، مطالعه و بررسی شود.
- شناخت فرهنگ و روابط اجتماعی با تاکید بر شاخص‌های منطقه‌ای، متحقق شود.
- ارزیابی و پیمایش از طریق تبادل تجربه در سطوح بین‌المللی و فرا منطقه‌ای، انجام شود.
- بررسی ساختارهای نوین حقوقی و بازرندگی، با هدف افزایش نرخ ریسک، کارشناسی گردد.

بر محور شاخص‌های کلان فوق به زیر مجموعه‌ها پرداخته می‌شود.<sup>۱</sup>

#### ۱-۲-۴ شناخت محیطی

ضرورت شناخت جامعه شناسانه محیط‌های مرتبط با تجارت گریزنده از نظارت قانون به شدت احساس می‌شود. این شناخت، قواعد و منابع انسانی ناظر و مجریان قانون را با شرایط زیست اجتماعی و طبیعت رفتارهای بومی و ویژگی‌های فرهنگی آشنا می‌سازد.

#### ۲-۲-۴ نیازهای علمی و دانشی روز آمد.

مطابق بررسی‌های میدانی و کتابخانه‌ای، این واقعیتی بدیهی است که بین بزه و فاعلان آن، رابطه‌ای پویایی برقرار است و به همان نسبت که منابع ناظر و انتظامی جامعه به تقویت دانش خود می‌پردازند، شیوه‌های رخداد بزه نیز، به نوعی و بر پایه یک دانش نانوشته تجربی به افزایش دانش خود می‌پردازد. لذا، ضرورت دارد تا نسبت به نیازهای علمی، بررسی همه جانبه صورت گرفته و مبتنی بر دانش روزآمد، راه کارهای مقابله اکتشاف گردند.

ارائه آموزش‌های لازم به نیروهای مرزبانی و ارتقاء آگاهی کارکنان گمرک از شگردهای مربوط به انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون از مجاری رسمی، مورد تاکید است.

۱- یافته‌ها، حاصل از مطالعات اسنادی و مصاحبه‌های تخصصی با جامعه آماری نمونه می‌باشد.

#### ۳-۲-۴ ضرورت‌های قانونی

با توجه به متن یافته‌های پژوهشی به نظر می‌رسد که:

- احیای قانون مجازات مرتکبین قاچاق، مصوب ۱۳۱۲/۱۲/۲۹، با اصلاحات بعدی، صورت پذیرد و نسبت به قانون مصوب مجمع تشخیص مصلحت نظام، مصوب ۷۴/۲/۱۲، با توجه به فرآیند حاصل شده، بازنگری صورت گیرد.
- اصلاح ماده ۱۲ قانون مقررات صادرات و واردات، در باره ورود موقت کالا به نحوی تحصیل شود که صرفاً برای واحدهای تولیدی و متناسب با پروانه تولیدی، قابل اعمال و تنفیذ باشد.
- لزوم بازنگری جدی در قانون مناطق آزاد تجاری - صنعتی و اعمال نظارت و کنترل گمرکی، صورت پذیرد.
- در خصوص منطقه آزاد قشم، با توجه به مطالعات کارشناسی انجام شده و شرایط جغرافیایی منطقه و نحوه ارتباط با سرزمین اصلی، ضرورت دارد یا کل منطقه در کنترل سازمان منطقه آزاد قشم درآید و یا آن که، به طور کلی، از وضعیت منطقه آزاد، خارج شود.
- برای کالاهایی که انگیزه‌زا برای مبادرت به تجارت گریزنده از نظارت قانون هستند، با رعایت سایر متغیرهای جانبی (اقلیمی، فرهنگی، بومی، مقوله اشتغال و تجارت منطقه ای) موانع تعرفه ای لغو گردند.
- توسعه ارتباط و هماهنگی‌های منطقه ای و وضع قوانین ملی با رعایت ضوابط بین المللی به لحاظ امضاء همکاری‌های حقوقی منطقه ای و اجرای معاهدات، کوشش شود.
- رویه واحد رفتاری حقوقی، انتظامی و نظارتی بر مبنای قبول تعریف واحد از جرم قاچاق، اتخاذ گردد.
- ضرورت بررسی حقوقی با هدف رفع خلاء‌های قوانین فعلی و رفع نقص از قوانین، به شدت احساس می‌شود.

#### ۴-۲-۴ بررسی به منظور شناخت راه کارهای پیشگیرانه

- انجام مطالعات پیوسته علمی و کارشناسی با تاکید بر مشابهات منطقه ای بین ایران و دیگر کشورها.
- بازدیدهای مستمر، با هدف کنترل و نظارت قانونی از اسکله‌ها و پهلوگیرهای فاقد نظارت سازمان بنادر و کشتیرانی و نیروی انتظامی، به نحو مرتب و تنظیم صورتجلسه بازدید (بازرسی).
- تهیه شناسنامه رسمی از کلیه اسکله‌های اختصاصی، تجاری و مسافری و صیادی. درج فعالیت، درج ارتباط حقوقی، مشخص نمودن کاربری و ساماندهی در قالب ماهیت عملکردی بر پایه تقسیم بندی به شرح اسکله‌های تخصصی، اسکله‌های تجاری، اسکله‌های صیادی و اسکله‌های چند منظوره که قادر به جذب فعالیت‌های توامان صیادی، تجاری و دیگر موارد هستند.
- تدوین طرح، زیر نظر سازمان بنادر و کشتیرانی، با هدف هدایت اسکله‌ها، به سمت و سوی تخصصی شدن.



- تدوین طرح، زیر نظر سازمان بنادر و کشتیرانی، با هدف تعیین تکلیف نظارتی، برای اسکله‌هایی که فاقد نظارت هستند.  
- انجام مطالعات در حوزه جامعه شغلی، معیشت، کارآفرینی و مقابله با فقر پنهان و آشکار با هدف رسیدگی به وضعیت معیشتی باشندگان استان‌های ساحلی و مرزنشینان.

- تقویت نگرش‌های پیشگیرانه و بازدارنده از طریق توسعه سیستم اطلاع‌رسانی، تمرکز نظارتی در گلوگاه‌های مبادی ورودی کالا به سرزمین اصلی، حذف مراکز متعدد تصمیم‌گیرنده در خصوص روابط تجاری و ارائه فرصت و زمینه و تامین برای حضور سرمایه و سرمایه‌گذاری با هدف جلوگیری از تمایل سرمایه به خروج و یا نقش‌آفرینی در تجارت گریزنده از نظارت قانون.

- توسعه دامنه نظارتی نیروی انتظامی در دریا و در اختیار قرار دادن امکانات و ملزومات لازمه<sup>۱</sup>.

۴-۲-۵ بررسی و مطالعه به منظور شناسایی انگیزه‌های گرایش دهنده به پدیده تجارت گریزنده از نظارت قانون.  
- کاهش تشریفات مربوط به ثبت سفارش و ترخیص کالا و کوتاه نمودن مراحل ارزیابی با اتکاء به روش‌های نوین در ارزیابی گمرکی.

- منطقی نمودن تعرفه‌ها تا دسترسی به نقطه اعتدال تعرفه ای (و حذف) با هدف تقویت جوانب رقابت.

- کاهش بهره بانکی، اصلاح قانون کار خاصه در خصوص مناسبات شغلی - حرفه ای دریایی.

در حال حاضر، نرخ‌های تعرفه در ایران، به میزان قابل توجهی، بالاتر از کشورهای همسایه است، لذا، ضروری می‌نماید تا این تفاوت‌ها به حداقل رسانده شود.

۴-۲-۶ توسعه تجهیزات فنی، الکترونیکی و مهندسی.

- مجهز نمودن نیروهای مرزبانی به تجهیزات الکترونیکی پیشرفته.

- نصب ردیاب‌های الکترونیکی بر تمامی شناورهای فعال و ایجاد ایستگاه‌های کنترل کننده.

- استفاده از دستگاه‌های پیشرفته X-Ray برای محموله‌های ترانزیت.

- استفاده از سیستم Integrated Catgo Systems یا سیستم محموله‌های ترکیبی.

- به کارگیری این سیستم، اعمال مدیریت ریسک را در گمرکات مرزی افزایش خواهد داد و به گمرکات و ادارات ناظر در جابه‌جایی محموله‌ها، از طریق کامیون در حمل ترانزیت، به ویژه برای برخی کشورها، که نیاز به کنترل بیشتری دارند، یاری می‌رساند.

۱- با توجه به یافته‌های پژوهش، این نکته در تاکید جامعه آماری (به نحو مطلق) قرار داشته است که اصل نظارت، در دریا معنی دار است. محوطه خشکی و بندری، صرفاً برخوردار از اصول نظارتی بندری - گمرکی است.

مدیریت ریسک بر مبنای طرح سلکتیویتهی در مبارزه با قاچاق کالا، با هدف کنترل کالاهای ترانزیت، ماموران گمرک را کمک خواهد کرد تا کامیون‌ها را مورد بازبینی دقیق‌تر قرار دهند.

این سیستم اطلاعات گمرکی CIS از یک پایگاه مرکزی تشکیل می‌شود و بر پایه تحرک و فعالیت یک واحد، پراکنش اطلاعات (پایانه اطلاعات) در همه حال و برای هر کشور و هر گمرک عضو قابل دسترسی خواهد بود.

موضوعات مختلفی در قالب این سیستم می‌توان ذخیره کرد که از جمله‌ی آن می‌توان به موارد ذیل اشاره داشت.

- وسایل حامل و دفعات ورودی و خروجی.

- اشخاص و بار و وزن بار و دفعات.

- نوع کالا، وزن و ارزش.

- رخدادهای بزه و تقلب و پوشش‌های قانون و دفعات تکرار جرم.

- مکانیزم‌های کنترل‌کننده.

- دسترسی به اسناد کامل بار.

- استفاده از تجارب کشورهای پیشرفته از طریق رسیدن به تحولات تجاری در درازمدت با استفاده همه‌جانبه از فن‌آوری و ایجاد یک زیربنای قوی برای پاسخگویی سریع و گسترده به نیازهای روزآمد.

- مکانیزه نمودن سیستم گمرکی کشور و توسعه جامعه طرح آسیکودا به نحوی که تمامی گمرکات کشور را در شمول خود قرار دهد، همچنین افزایش قابلیت سیستم از طریق ارتباط با سیستم آسیکودای جهانی.

#### ۷-۲-۴ ارتقاء سطح روش‌ها و تشکیلات.

- تدوین شناسنامه از کیفیت و شیوه‌ها و شگردهای مبادرت به تجارت‌گریزنده از نظارت قانون

- تدوین شناسنامه از ماهیت و نوع و کمیت و ارزش کالاهای مربوط به تجارت‌گریزنده از نظارت قانون و ترسیم آماری فراوانی کالاها.

- توسعه آموزش‌ها برای کارکنان گمرکی و بندری، نیروهای مرزبانی و انتظامی.

- نسبت به تدوین و تهیه ارزش پایه کالاها، از طریق گمرک، اقدام شود. روش‌های مربوط به عملیاتی شدن آن، بررسی و تحقیق شوند.

- نسبت به ثبت دقیق شرکت‌های تجاری واردکننده کالا اقدام و مستمراً نظارت بر نحوه ارائه خدمات فنی و تهیه لوازم جانبی و یدکی، ادامه یابد.

۴-۲-۸ شناخت ساختارهای اداری، منطبق با سیستم های بین المللی، مطالعه و بررسی شود.

- اجراء سیستم مکانیزه آسیکودا، با همکاری برنامه عمران سازمان ملل متحد ( آنکتاد) با هدف توسعه سیستم های میان برد، دنبال شود.

- ضرورت شناسایی کامل و ساماندهی انبارهای مخصوص نگهداری کالاهای مجاز ترانزیتی در دستور کار قرار گیرد.

- به نحو مستمر انبارها کنترل و به روش های الکترونیک مورد بازرسی قرار گیرند.

۴-۲-۹ شناخت فرهنگ و روابط اجتماعی با تاکید بر شاخص های منطقه ای و ملی.

- شناخت ماهیت مشاغل دریایی برای باشندگان نوار ساحلی و ساکنان بنادر که از طریق حمل و نقل کالا متحقق می شود.

- تحت پوشش قرار دادن فعالان تجاری منطقه ای که از طریق لنج های بومی - تجاری، تامین معیشت دارند.

۴-۲-۱۰ ارزیابی و پیمایش از طریق تبادل تجربه در سطوح بین المللی و فرامنطقه ای.

- حوزه ریاستی گمرک و بندر، به پشتوانه تطابق و همخوانی و یک کاسه شدن قوانین، در یک شخصیت تجمیع گردد.

- نسبت به انعقاد معاهدات دوجانبه با کشورهای همسایه برای برخورد با شاکله های تجارت گریزنده با نظارت قانون و عاملان آن، اهتمام شود.

- استفاده از فن آوری اطلاعات و EC در تجارت خارجی و تعیین یک واحد مشخص که به تجار امکان دهد با مراجعه به آن و تسلیم مدارک، تمامی مجوزهای لازمه را دریافت نمایند.

این رویه سبب خواهد شد تا از طی مراحل وقت گیر جلوگیری به عمل آورده شود.

- با حمایت وزارت صنایع و معادن از مناطق آزاد، امکان تولید تحت امتیاز کالاهایی که به صورت تجارت گریزنده از نظارت قانون وارد کشور می شوند، فراهم آید.

قشم، کیش و چابهار، فرصت مکانی مناسبی برای این منظور هستند.

۴-۲-۱۱ بررسی ساختارهای نوین حقوقی و بازاریابی با هدف افزایش نرخ ریسک.

- نمایندگی های مربوط به شرکت های تولیدی غیر ایرانی، که به صورت رسمی، کالا وارد کشور می کنند، موظف شوند

تا به طریق مناسب مثل ارائه ضمانت نامه، ارائه فاکتور رسمی و نصب هالوگرام کالاهای خود را از کالاهایی که به نام همان محصول، لیکن به صورت قاچاق وارد بازار می کنند، تفکیک نمایند.

- حضور و پوشش کافی نیروهای مرزبانی در نواحی مرزی و توسعه دامنه حضور نیروهای انتظامی در خورها و اسکله های فاقد نظارت بندری و گمرکی.

- پیش بینی مجازات<sup>۱</sup> برای مصادیقی از عدم خروج کالاهای ورود موقت و ترانزیتی در مهلت مقرر و همچنین مجازات مامورینی که با آگاهی، از تعقیب فاعلان تجارت گریزنده از نظارت قانون، خودداری می ورزند.

- پیش بینی<sup>۲</sup> مجازات و محرومیت برای شرکت های تجاری، حمل و نقل و حق العمل کاری، که در انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون، همکاری و یا مستقیماً مبادرت به آن کنند.

#### ۴-۲-۱۲ انجام اقدامات ریشه ای و بنیانی .

- به بسیاری از تقاضاهای جامعه ( در ابعاد کیفی و کمی و انواع)، از سوی تولیدات داخلی پاسخ داده نمی شود. متغیرهایی چون کیفیت کالاها و قیمت و در مراتب پس از آن، شاخص های دیگری چون خدمات پس از فروش، از جمله عوامل دیگر در عدم تامین تقاضای جامعه هستند که مصرف کننده داخلی را، متمایل به مصرف کالاهای خارجی می کند.

لذا ضمن مقابله با روساخت های محرک و انگیزه زا در انجام تجارت گریزنده از نظارت قانون، که سعی در بهره برداری از این تمایل و کشش دارد، ضرورت دارد تا به ارتقاء سطوح کیفی ( همچنین قیمت و دیگر عوامل وابسته به تولیدات با ارزش از نظر جامعه و اقتصاد) تولید نیز که حمایتی ریشه ای در مقابله با پدیده های عارضی در تجارت گریزنده از نظارت قانون است، توجه گردد.

- بوروکراسی اداری، مضمونی گسترده در سیستم های اداری ناظر بر فعالیت های تجاری در کشور است<sup>۳</sup>، به طوری که در برخی موارد از انواع کالاها، که تعرفه آن ها نیز پائین است، انجام تشریفات اداری - گمرکی، بسیار طولانی شده و نفع اقتصادی را بر اثر خواب سرمایه مالی، کاهش می دهد.

کوشش در روزآمد نمودن رویه اداری به نحوی که در آن به " مهندسی زمان " برای تقاضا و سرمایه و عرضه دقت شود، ضرورت دارد.

۱- نیاز به مقرر و تکلیف قانون دارد.

۲- نیاز به مقرر و تکلیف قانون دارد.

۳- اظهار نظر قطعی بالای ۹۰٪ جامعه آماری نمونه در حوزه کارشناسی گمرک، بندری تجار و بانکداران.

- تقویت زیرساخت های نظری و سیاستگذاری در اقتصاد تولیدی و اقتصاد تجاری و اقتصاد پول و بانک و بیمه و مالیه، به نحوی که صرفاً در قالب شاکله های اقتصاد و قواعد بازی آن، اتخاذ و اجراء گردد، نیازی جدی است. به همین دلیل کاهش اثر متغیرهایی چون نگرش های سیاسی، نگرش های اقتضایی، نرخ ریسک سرمایه گذاری و تهدیدات و افزایش اثر متغیرهایی چون ضریب امنیت سرمایه گذاری، ضریب حمایت بیمه ای و خدمات بانکی و روش و سیستم مالیاتی مناسب، نیاز جدی است.

- موانع جدی<sup>۱</sup> پیش روی صادرات غیرنفتی محتاج به یک بررسی پژوهشی است این بررسی باید شامل موارد و متغیرهای قانونی، اجتماعی و فرهنگی، نوع سیاستگذاری بازاریابی، کیفیت تولید ( رعایت استاندارد، مخاطب شناسی، بسته بندی، کنترل کیفیت و ....) باشد.

- ارتقاء سطوح خدمات بانکی و بیمه ای، خاصه با تاکید بر اهمیت حضور بخش خصوصی، از جمله ی تاکیدات کارشناسی به ویژه، از سوی تجار و کارشناسان حوزه تجاری است.

بررسی های پژوهشی نشان می دهد که در زمینه های بسیاری از نوع خدمات بانکی معاصر (به روز) بانک های داخل فعال نیستند و ضمن آن، ماهیت عملکردی دولتی بانک ها و بیمه، منجر به پدیدار شدن محدودیت هایی شده است که به توسعه دامنه تجارت و رشد آن آسیب می رساند.

همپا نمودن جریان بانک و بیمه با جریان تجارت ملی - بین المللی و سیستم های نوین بانکی، از گزاره های مورد تاکید است.

- اجرای برنامه های نظارتی بر مبادی ورودی و یا حذف موانع غیر تعرفه ای، نوعاً برخاسته از نگرش به مظاهر و نمایه های سطحی است. بستر مساعدت کننده برای تجارت گریزنده از نظارت قانون، متشکل از علل اقتصادی و علل غیراقتصادی ( اجتماعی، فرهنگی، سیاسی) است.

لذا، توجه به اعمال مجازات های قانونی و یا کوشش در حذف موانع، نیازمند توجه به عوامل دیگری چون فقر، بیکاری، انسان ایزاری، عدالت اقتصادی - اجتماعی، گردش ثروت و سرمایه ..... می باشد.

توجه دوم، از نوع توجهات بنیانی و ریشه ای است که به نحو مستمر باید تداوم یابد.

#### ۳-۴ نقش سازمان بنادر و کشتیرانی و سایر سازمان‌ها و ارگان‌های دیگر در این باره چیست؟

تاکید بر نقش هر سازمان (شخصیت حقوقی)، در شرایطی، ضمن "اثر بخشی" همراه با "ثمر بخشی" خواهد بود که از دو منظر، تامین‌گر و فراهم‌آورنده انتظارات باشد.

منظر اول آن است که به دقت، انتظار تعریف شده مبتنی بر شرح وظایف آن سازمان (ارگان، نهاد) باشد و در منظر دوم، نسبت به موضوع مورد نظر (در اینجا تجارت‌گريزنده از نظارت قانون)، اقدامات آن، مکمل (نه موازی و نه مقابله‌کننده) با دیگر سازمان‌ها باشد.

در یک نگاه خلاصه شده سازمان بنادر و کشتیرانی، ناظر بر تنظیم رفتار - عملکرد در حوزه دریانوردی، حمل و نقل دریایی و کشتیرانی و امور بندری و بندرداری و نظارت کارشناسی - دانشی بر ساخت و تجهیز بندر و پهلوگیرها (اسکله‌ها) است. لذا، چنانچه، عناصر و علل مرتبط با فعالیت تجارت‌گريزنده از نظارت قانون، طی یک فرآیند تصویر گردد، آنچه که در این فرآیند، انتظار تعریف شده، قلمداد می‌گردد (مربوط به منظر اول) باید به طور کامل و بدون مداخله سایر سازمان‌ها و ارگان‌ها و یا سیاست‌های موردی و اقتضایی، از سوی سازمان بنادر و کشتیرانی اعمال گردد.

و در آن بخش، که اقدام سازمان بنادر و کشتیرانی، می‌تواند مکمل اقدام دیگر سازمان‌ها و یا اقدام دیگر سازمان‌ها، مکمل اقدام سازمان بنادر و کشتیرانی باشد (مربوط به منظر دوم)، ضرورت دارد تا دامنه و حدود این تعامل و ارتباط، به دقت در آن فرآیند مورد نظر، تعریف گردد.

- به این ترتیب، ساخت اسکله و پهلوگیرها و اشراف سازمان بنادر و کشتیرانی بر آن‌ها و کیفیت بهره‌برداری، مضمونی است که نمی‌تواند جدای از نظارت مدیریتی - کارشناسی سازمان بنادر و کشتیرانی باشد. لذا اعمال این گزاره مورد تاکید این پژوهش است که خود نیازمند تلفیق اجرایی دو منظر مورد اشاره در فوق است.

- ضرورت ادغام مدیریت بندری و مدیریت گمرکی بر پایه "تعریف بندر" مورد تاکید این پژوهش است. به عبارتی، در فرآیند مورد نظر، با اتکاء به منظر اول، سازمان‌هایی چون گمرک و نیروی انتظامی، عضوی از سازمان‌های همکار با سازمان بنادر و کشتیرانی تعریف می‌شوند.

- تجدید نظر در ساختار تشکیلات سازمان بنادر و کشتیرانی، به نحوی که از لحاظ محتوایی، منابع کارشناسی و مدیریتی ناظر بر مصادیقی چون: مشارکت با انرژی و فعال در منطقه‌گرایی تجاری، با هدف توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و ارتقاء آن تا سطح همکاری‌های بین‌المللی در زمینه تجارت و حمل و نقل دریایی و ترکیبی، عرضه خدمات پشتیبانی

دریایی ( تحویل سوخت به کشتی ها، ترانزیت، سرویس و نگهداری شناور و ...)، نظارت بر هرگونه فعالیت بندری که به حوزه حمل و نقل کالا و بار و مسافر ارتباط یابد را شامل شود، در تاکید این پژوهش است.

- سازمان بنادر و کشتیرانی، بدنه ای از زنجیره عناصر مرتبط با تجارت و حمل و نقل دریایی است. زنجیره ای که حلقه های دیگری چون نیروی انتظامی، گمرک، مرزبانی و ... را نیز شامل است. ضمن آن که در حوزه اجتماعی، نحوه عمل سازمان های مرتبط با این حوزه ( حوزه اجتماعی) نیز بر عملکرد مجموعه اول موثر می باشد، لذا، ضرورت دارد تا در هر مقطع و برش زمانی، این نوع از اثرگذاری ها بررسی و نسبت به آن ها گزارش تهیه شود تا به این وسیله، عوامل اثرگذار بر فعالیت سازمان بنادر و کشتیرانی، نیروی انتظامی و گمرک که از سوی حوزه های اجتماعی، عملکرد آنان را تحت تاثیر قرار می دهد، بررسی و تحلیل شوند<sup>۱</sup> تا با ایجاد بهبودی در نقاط آسیب زا، از اثرات منفی و خاستگاه آنان کاسته شود.

- جامعیت بخشی و فرانگری مدیریتی در نظارت و کنترل شناورها که تمامی انواع را (صیادی، باری، تجاری، قایق های تیزرو، مسافری) شامل گردد.

ایجاد شناسنامه، تعیین رنگ شناوری با هدف تشخیص هوایی، کاربری، طول عمر، مالکیت، حوزه فعالیت، بخشی از سند این نظارت را تشکیل می دهد.

- توسعه اقدامات اجتماعی - فرهنگی با هدف پرورش زیر ساخت های اجتماعی - فرهنگی با تاکید بر شهرهای بندری، در تعاملی منسجم و برنامه ریزی شده با وزارت کشور و وزارت کار و امور اجتماعی و تمامی سازمان و موسسات و نهادها، که دارای فعالیت در بنادر و شهرهای بندری هستند.

- کوشش در رفع ابهامات قانونی نسبت به توسعه نظارتی سازمان بنادر و کشتیرانی در امور بندری و کشتیرانی.

- کوشش در امضاء معاهده نامه های منطقه ای با هدف مشارکت درون منطقه ای در حوزه خلیج فارس و دریای عمان با هدف کنترل همه سویه تجارت گریزنده از نظارت قانون، با تاکید بر حفظ اقتدار کشور جمهوری اسلامی ایران در این خصوص.

۱- مضامینی چون فقر، بیکاری، ناآشنایی با فعالیت های دریایی و جامعه ی انسانی وابسته به آن برخی از مصادیق مرتبط با این حوزه است.

- کوشش در شناخت راه کارهای نوین تجاری و بسط تمایل نسبت به قبول روش های مدرن تجاری و تسری دادن آن به درون سازمان های مرتبط با حوزه تجارت و بازرگانی، گمرکی و انتظامی.
- کوشش در ایجاد همپایی و هم عرضی بین شاکله های تجارت و حمل و نقل دریایی در کشور با سایر کشورها ( منطقه ای و فرا منطقه ای).
- کوشش پیوسته و مستمر در نوسازی و ارتقاء سطوح کیفی شناورها، مراقبت و کنترل دریایی و تجهیز به وسایل مدرن الکترونیکی.

دیماه ۱۳۸۳. تهران

اداره کل تحقیقات سازمان بنادر و کشتیرانی