

قاچان در شهرهای ساحلی

غلامحسین بیابانی

www.ketab.ir

سرشناسه	: بیابانی، غلامحسین، ۱۳۴۴ -
عنوان و نام پدیدآور	: قاجاق کالا در شهرهای ساحلی / تألیف غلامحسین بیابانی؛ ابه سفارش / فرماندهی نیروی انتظامی استان هرمزگان.
مشخصات نشر	: تهران: رهروان پویش، ۱۳۹۰.
مشخصات ظاهری	: ۲۸۸ ص. : مصور، جدول.
شابک	: ۹۷۸-۹۶۴-۲۷۷۴-۲۶-۵
وضعیت فهرست نویسی	: فیبا
یادداشت	: عنوان دیگر: قاجاق در شهرهای ساحلی.
عنوان دیگر	: قاجاق در شهرهای ساحلی.
موضوع	: قاجاق -- ایران
موضوع	: قاجاق -- پیشگیری
موضوع	: قاجاق -- ایران -- پیشگیری
شناسه افزوده	: نیروی انتظامی جمهوری اسلامی. فرماندهی نیروی انتظامی استان هرمزگان
رده بندی کنگره	: ۱۳۹۰ ۸۸۵ب۵/۳۹/۲۱ HJ۷۰
رده بندی دیویی	: ۳۴۶/۱۳۳۰۹۵۵
شماره کتابشناسی ملی	: ۲۵۳۳۵۹۶



نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران
فرماندهی انتظامی استان هرمزگان

انتشارات رهروان پویش

عنوان:	قاجاق در شهرهای ساحلی
مؤلف:	غلامحسین بیابانی
ویراستار علمی:	محمدرضا باباپور
ویراستار ادبی:	سیدبابک موسویان
طرح جلد:	حسن عظیم‌لو
صفحه‌آرا:	فرهنگ گرافیک ارشیا
ناشر:	نشر رهروان پویش
شمارگان:	۱۰۰ نسخه
قطع:	وزیری
نوبت چاپ:	چاپ اول - ۱۳۹۱
شماره مجوز سازمانی:	۱۰/۹۱/۹۱۱۲۱۳
شابک:	۹۷۸-۹۶۴-۲۷۷۴-۲۶-۵

تهران: خیابان شریعتی، بالاتر از میرداماد، نبش زرین، برج مینا، طبقه پنجم، واحد ۴

تلفن: ۲۲۸۹۴۵۵۰ نمابر: ۲۲۸۹۴۵۵۱

لیتوگرافی، چاپ و صحافی: مرکز چاپ و نشر سانس ناجا (چاپ ایمان)

فهرست مطالب

عنوان	صفحه
پیشگفتار	۸
مقدمه	۱۴
فصل اول: کلیات	۱۹
مقدمه	۱۹
تعریف و حجم قاچاق کالا	۲۷
نگاهی به سیر تاریخی پدیده قاچاق	۲۷
مروری بر ادبیات قاچاق	۳۰
قاچاق کالا در ایران	۳۴
قاچاقچیان کالا چه کسانی هستند؟	۳۵
عوامل مؤثر بر پدیده قاچاق کالا	۳۶
نشانه‌های قاچاق	۴۲
ابزارهای قاچاقچیان	۴۴
تفاوت قاچاق در دریا و خشکی	۴۶
انواع قاچاق کالا	۴۸
مناطق قاچاق خیز	۵۰
رایج‌ترین شیوه‌های قاچاق تکنیکی	۵۰
قاچاقگاه ملی	۵۴
ارزش ساحل	۵۵
عواقب قاچاق کالاها	۵۶
ابعاد منفی قاچاق کالا	۵۹
ابهامات مفهوم قاچاق از نظر مقامات قضائی	۶۰
گذری بر مبارزه با قاچاق کالا و ارز و نتایج آن از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۷	۶۱
فصل دوم: قاچاق گمرکی	۶۵
مقدمه	۶۵
شیوه‌های قاچاق از گمرکات اجرایی کشور	۶۶

۷۴	مبادی ویژه.....
۷۵	ورود کالای قاچاق از طریق گمرکات مستقر در فرودگاه‌های کشور.....
۷۹	شیوه‌های ورود کالای قاچاق به کشور.....
۸۱	مبادی و شیوه‌های انجام قاچاق در کشور.....
۸۳	اسکله‌های غیرمجاز.....
۸۳	ورود موقت کالا.....
۸۴	ته‌لنجی (کالاهای ملوانی).....
۸۷	روند قانونی ورود کالای همراه مسافر.....
۹۰	امکان ورود مجدد کالاهای صادراتی به صورت کالای همراه مسافر.....
۹۱	مقابله اداری - اجرایی با جرائم قاچاق گمرکی.....
۹۱	رویارویی قضایی با جرائم قاچاق گمرکی.....
۹۳	کیفرهای جرم قاچاق گمرکی.....
۹۴	قاچاق و تخلفات گمرکی.....
۹۵	راه‌حل برای کاهش بروز جرم قاچاق کالا.....
۹۷	مقررات (شرایط) عمومی ترخیص.....
۹۷	عملیات گمرکی.....
۹۸	اظهار نامه.....
۱۰۱	ارزیابی کالا.....
۱۰۳	عوامل تخلف‌زا در ارزیابی.....
۱۰۴	تخلفات حق‌العمل کاران و مجازات آنها.....
۱۰۵	تأثیر تعرفه‌ها بر قاچاق کالا.....
۱۰۸	قاچاق دارو.....
۱۰۹	علل گرایش به مصرف کالاهای خارجی «قاچاق».....
۱۱۱	فصل سوم: قاچاق در اقتصاد و سایه
۱۱۱	مقدمه.....
۱۱۳	روش‌های اندازه‌گیری اقتصاد سایه‌ای.....
۱۱۴	پیشینه اندازه‌گیری اقتصاد سایه.....
۱۱۷	عوامل‌های اصلی اقتصادی در قاچاق.....
۱۱۸	قاچاق پنهان و قاچاق آشکار.....

۱۱۹	چرایی قاچاق.....
۱۲۱	برآورد حجم قاچاق در اقتصاد ایران.....
۱۲۱	شاخص‌های اندازه‌گیری حجم قاچاق کالا در ایران.....
۱۲۲	روش درصد کشفیات.....
۱۲۴	روش تجارت بین کشوری.....
۱۲۵	روش شکاف عرضه و تقاضا: مصرف ظاهری.....
۱۲۶	برآورد حجم قاچاق استان هرمزگان.....
۱۲۷	محاسبه حجم قاچاق کالا به روش تجارت بین کشوری.....
۱۲۷	محاسبه حجم قاچاق به روش مصرف ظاهری.....
۱۲۹	محاسبه حجم قاچاق به روش درصد کشفیات.....
۱۳۰	مقایسه نتایج به دست آمده از روش مصرف ظاهری و تجارت بین کشوری.....
۱۳۰	برآورد حجم قاچاق کالا با استفاده از روش میدانی.....
۱۳۱	مروری بر روش‌های محاسبه اقتصاد پنهان و ابعاد آن.....
۱۳۴	مروری بر روش‌های محاسبه اقتصاد پنهان و ابعاد آن.....
۱۳۴	شاخص‌های اندازه‌گیری قاچاق.....
۱۳۵	سایر روش‌ها.....
۱۳۹	دسته‌بندی دلایل ناکارایی مبارزه با قاچاق کالا.....
۱۴۵	فصل چهارم: راه‌های مبارزه با قاچاق در برخی کشورها
۱۴۵	مقدمه.....
۱۴۸	مبارزات اتحادیه اروپا بر ضد قاچاق کالا.....
۱۴۹	مبارزه با قاچاق کالا در انگلیس.....
۱۵۱	مبارزه با قاچاق کالا در ترکیه.....
۱۵۳	مبارزه با قاچاق کالا در آفریقای جنوبی.....
۱۵۵	مبارزه با قاچاق کالا در لتونی.....
۱۵۶	مبارزه با قاچاق کالا در هند.....
۱۵۸	مبارزه با قاچاق کالا در چین.....
۱۵۹	مبارزه با قاچاق کالا در بلغارستان.....
۱۶۱	تغییر ساختار جنایات سازمان یافته در بلغارستان.....
۱۶۲	بررسی تطبیقی قوانین مبارزه با قاچاق کالا در ایران و چین و چند کشور دیگر.....

۱۶۴	مصادیق قاچاق در قوانین کشور ایتالیا
۱۶۸	پاداش برای کاشفین و مخبرین قاچاق کالا در قوانین ایران و چین
۱۷۰	پاداش برای کاشفین و مخبرین قاچاق کالا در قوانین ترکیه
۱۷۲	پاداش برای کاشفین و مخبرین قاچاق کالا در قوانین ایتالیا
۱۷۳	پاداش برای کاشفین و مخبرین قاچاق کالا در قوانین هند
۱۷۳	مراجع قضایی رسیدگی‌کننده به جرائم قضایی ایران و ترکیه
۱۷۴	مراجع قضایی رسیدگی‌کننده به جرائم قضایی هند
۱۷۷	فصل پنجم: قوانین و مقررات
۱۷۷	مقدمه
۱۷۸	پیشنادهای کارشناسی در قانون مبارزه با قاچاق کالا
۱۸۶	بررسی سازمان‌های مبارزه کتبه و کنترل‌کننده قاچاق در ایران
۱۸۹	نهادهای اداری مسئول اعمال واکنش‌های کیفری اداری (سازمان‌های شاکی)
۱۹۲	ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز
۱۹۹	قوانین و مقررات مبارزه با قاچاق کالا
۲۰۲	مأموریت کلان ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز
۲۰۳	وظایف اصلی ستاد
۲۰۴	وظایف ارکان ستاد
۲۰۴	وظایف دبیر ستاد
۲۰۵	مأموریت اصلی کمیسیون‌ها
۲۰۷	کمیته‌های تخصصی کمیسیون مبارزه با قاچاق کالا و ارز استان‌ها
۲۰۹	فصل ششم: قاچاق سوخت
۲۰۹	مقدمه
۲۱۰	علت قاچاق سوخت
۲۱۲	شیوه‌ها و شگردهای قاچاقچیان
۲۱۳	مشخصات قاچاقچیان سوخت
۲۱۳	مراحل قاچاق سوخت توسط قاچاقچیان
۲۱۴	محل‌های خروج سوخت از شبکه
۲۱۴	نحوه انتقال سوخت
۲۱۴	نحوه جاسازی‌ها در انواع خودروها

۲۱۵	پیامدهای قاچاق سوخت بر اقتصاد.....
۲۱۶	چگونگی برخورد قانونی با متخلفان فرآورده‌های نفتی.....
۲۱۷	موانع مبارزه با قاچاق سوخت.....
۲۱۸	همکاری با شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی.....
۲۱۹	کاهش سوخت قاچاق.....
۲۲۱	فصل هفتم: نتیجه‌گیری.....
۲۲۱	مقدمه.....
۲۲۵	قاچاق، مانع توسعه اقتصادی.....
۲۲۷	ساختار قاچاق.....
۲۲۸	ساختار شبکه‌ای قاچاق.....
۲۲۹	جرایم سازمان‌یافته و قاچاق کالا.....
۲۲۹	قاچاق کالاها و جرایم سازمان‌یافته.....
۲۳۰	انواع ساختار در سازمان قاچاق.....
۲۳۱	سنخ‌شناسی جرایم سازمان‌یافته.....
۲۳۲	ضرورت کاربرد تحلیل شبکه‌ای.....
۲۳۴	ساماندهی ترافیک دریایی.....
۲۳۵	ساماندهی و کنترل انبارهای نگهداری کالا.....
۲۴۳	پدیده قاچاق در کلام حضرت امام و مقام معظم رهبری.....
۲۴۴	مشکلات در زمینه مبارزه با قاچاق.....
۲۴۵	راهکارهای مبارزه با قاچاق کالا.....
۲۴۹	فهرست منابع.....
۲۵۷	لایحه پیشنهادی مبارزه با قاچاق کالا.....

پیشگفتار

قاچاق کالا دارای ابعاد چندگانه است که از یک طرف به اقتصاد پنهان^۱ و اقتصاد زیر زمینی ارتباط می‌یابد و از سوی دیگر به نظم اجتماعی خرد و کلان و به فرهنگ‌ها و نگرش‌ها مربوط می‌شود. زیرا قاچاق کالا نشانگر بی‌نظمی اجتماعی موجود در یک منطقه و عدم حاکمیت قانون و قانون‌پذیری است. گرچه در ابعاد فضایی و مکانی سراسر قلمرو سرزمین کشور و در ابعاد اجتماعی نیز تمامی اقشار و گروه‌های اجتماع به گونه‌ای مستقیم و غیر مستقیم از پدیده قاچاق متاثر می‌گردند و خواسته یا ناخواسته در آن سهم دارند (یعقوبی، ۱۳۸۸). وجود و گسترش قاچاق، عملکرد اقتصادی کشور را تحت تأثیر قرار خواهد داد. از این میان اولین اثر قاچاق، تأثیر منفی آن بر درآمدهای دولت است که قاچاق کالا بخشی از درآمدهای دولت را تحت تأثیر قرار داده و موجب کاهش آن می‌شود. کاهش درآمدهای دولت نیز کمیت و کیفیت عرضه کالاها و خدمات عمومی را در جامعه پایین می‌آورد. این کارکرد می‌تواند سیاست‌های تولیدی و توزیعی دولت را در عمل با مشکلات جدی مواجه سازد. (مداح، ۱۳۸۴)

قاچاق کالا در کشور ما هم‌اکنون ذهن بسیاری از مدیران را به خود مشغول داشته و بسیاری دستگاه‌ها را نیز درگیر کرده است. گستردگی مرزها و نیز وجود مبادی و شیوه‌های متنوع قاچاق، مقابله با این پدیده را دشوارتر ساخته است. قاچاق کالا تقریباً در تمام کشورهای جهان با شدت و ضعف متفاوت وجود دارد. گستردگی آن موجب فساد در سطح کلان اقتصاد و ریشه بسیاری از قانون شکنی‌ها و فساد اداری است. با توجه به اینکه قاچاق معضل بزرگ کشور در چند دهه اخیر بوده و هست، نیروی انتظامی با هدف استفاده از تجارب دیگر کشورها در مقابله با این پدیده شوم و اتخاذ تدابیری مبتنی بر کار کارشناسی و علمی، تالیف این کتاب را در دستور کار خود قرار داده است.

قاچاق کالا آثار مختلف و مخربی در همه زمینه‌ها بر مناطق جنوب دارد: در بعد اقتصادی، تعطیلی کارخانه‌ها و بیکاری جوانان و اتلاف سرمایه‌ها را به دنبال دارد. در بعد سیاسی، از آنجا که جنوب کشور بواسطه سرمایه‌گذاری‌های عظیم در بخش نفت و گاز و تشکیل بخشی از اقتصاد ملی و نیز قرار گرفتن در منطقه راهبردی خلیج فارس، امنیت سیاسی آن از اهمیت بالایی برخوردار است، لذا قاچاق کالا می‌تواند این امنیت را بر هم زده، چالشی ملی ایجاد نماید (خلیفه و موسوی، ۱۳۸۸). از طرف دیگر یکی از جرایمی که امنیت کشور را آشکارا و به صورت غیر مستقیم مورد هدف قرار داده قاچاق کالا است. به گونه‌ای که در طی سالهای گذشته این پدیده به صورت یک معضل جدی و تهدید کننده اقتصاد کشور در آمده و در حال حاضر نیز از جمله موانع اصلی رسیدن به اهداف برنامه توسعه اقتصادی می‌باشد، متأسفانه در هر سه بخش دولتی، خصوصی و تعاونی کشور، قاچاق کالا مسبوق به سابقه بوده و این امر مبارزه جدی با این پدیده شوم را دشوار و پیچیده نموده است.

حجم واردات کالای قاچاق در سال حکایت از آن دارد که این قبیل کالاهای قاچاق بخشی از مبادی غیررسمی نظیر خوردها، اسکله‌های غیرمجاز و مناطق مخروبه و بدون نظارت، کوره‌راه‌های مرزی روستاها و ... انجام می‌شود و بخشی دیگر، از مبادی رسمی وارد کشور می‌شود که مبین این مطلب است که الزاماً دستگاه‌های کنترلی و نظارتی کشور نظیر گمرک، پایانه‌ها، سازمان بنادر و ... در آن مستقر می‌باشند انجام می‌شود مواردی نظیر:

- خلاءهای کنترلی و نظارتی
- کمبود نیروی انسانی جهت اعمال دقیق قوانین و مقررات
- کمبود امکانات و تجهیزات مورد نیاز جهت نظارت و کنترل
- تعدد مدیریت‌ها در این مبادی
- تعدد مبادی ورود کالاها به کشور و ... باعث گردیده که قاچاقچیان کالا از این منافذ نهایت بهره را برده و با شگردهایی نظیر جعل و سوء استفاده از اسناد و مدارک گمرکی که حاکی از انجام تشریفات گمرکی باشد نظیر پروانه و پته گمرکی، اظهار خلاف واقع در خصوص کالاها، سوء استفاده از تسهیلات و معافیت‌های قانونی، سوء استفاده از برخی رویه‌های گمرکی نظیر ترانزیت خارجی و جاسازی کالاها اقدام به ورود و خروج غیرقانونی کالاها در مبادی رسمی می‌نمایند.

سردار حسن بتولی رئیس پلیس آگاهی ناجا در همایش قاچاق کالا در کردستان اعلام داشته: ما سالانه حدود ۱۹ میلیارد دلار حجم واردات و صادرات قاچاق داشته‌ایم که ۱۶ میلیارد دلار قاچاق وارداتی، ۳ میلیارد دلار قاچاق صادراتی، که از مجموع قاچاق کالاهای وارداتی غیرممنوع ۱۲ میلیارد دلار، قاچاق کالاهای وارداتی ممنوع ۴ میلیارد دلار، که از این حجم ۷/۱۳ میلیارد دلار از مبادی غیررسمی و ۳/۲ میلیارد نیز از معابر رسمی وارد می‌گردد. از جمله مهم‌ترین کالای قاچاق ورودی به کشور می‌توان به مشروبات الکلی، تجهیزات ماهواره‌ای و اقلام ضدفرهنگی، مواد محترقه، گوشی تلفن همراه، لوازم آرایشی و بهداشتی، لوازم خانگی، پارچه و ملبوسات، تجهیزات پزشکی، دارو و سلاح و مهمات اشاره کرد. مهم‌ترین کالاهای قاچاقی خروجی از کشور نیز فرآورده‌های نفتی به‌ویژه گازوئیل، احشام، آثار فرهنگی، زعفران، برخی فرآورده‌های شیلاتی است. وی همچنین در ارتباط با عوامل مؤثر بر بروز قاچاق کالا اعلام داشته: خیلی محورها مطرح است که هر یک جای بحث دارد و اگر بخواهیم به طور اجمالی بیان کنیم در همه تحقیقات و پروژه‌ها درباره قاچاق چندین عامل وجود دارد که مشترک است. یکی از آنها بحث نیاز هست که تا وقتی نیاز در کشور وجود داشته باشد اقدامات کنترلی جوابگو نخواهد بود. سه نکته اساسی در قاچاق وجود دارد که در کنار نیاز قابل طرح هستند یکی بحث صرفه است. ما تا وقتی که ورود کالاهای قاچاق به صرفه باشد، موانع و مشکلات سر راه وجود نداشته باشد، در داخل بازار خوبی داشته باشد قاچاق نیز وجود خواهد داشت. بحث سهولت، تا وقتی که تأمین جنس قاچاق در بازار و ورودش به کشور و توزیع در سطح کشور راحت باشد بحث قاچاق وجود خواهد داشت. بحث سرعت، به طور میانگین، ترخیص کالا در بنادر ما تا ۵۰ روز می‌رسد و تقریباً ۲۸ نوع تعرفه و واگذاری باید صورت گیرد. در بحث واردات به شکل رسمی این مشکلات را داشته باشیم و با توجه به نیازمندی داخلی طبیعتاً بحث قاچاق را خواهیم داشت. در مجموع باید گفت که رویکرد باید ایجابی باشد و زیرساخت‌ها و بسترهای مناسب اقتصادی و فرهنگی و اجتماعی باید ایجاد شود و در مبادی ورودی باید مشکلات حل شود. مشکل اصلی که در قاچاق وجود دارد بازار و تولید داخلی است. مشکل قاچاقچیان در ورود کالا به کشور اول در ورود از مرز هست سپس در

مسیر و در نهایت در بازار که مشکل در بازار و عرضه آن به مراتب آسان‌تر از دو مورد اول است زیرا جنس وارد شده به بازار مشخص نیست که قاچاق است و نیاز مردم نیز به استفاده از آن وجود دارد پس به راحتی در بازار به فروش می‌رسد و این یکی از اصلی‌ترین مشکلات در مبارزه با قاچاق کالا است (بتولی، ۱۳۸۹).

سردار بتولی اشاره می‌کند: در سال ۸۸ که با مقایسه با سال قبل نشان داده می‌شود که در دستگیری کالای قاچاق ۱۷ درصد مشروبات الکلی، ۲۵۸ درصد مواد محترقه، ۱۲ درصد رسیور، ۱۱۵ درصد لوازم آرایشی و بهداشتی، ۲۶۰ درصد دارو، ۱۵ درصد لوازم خانگی، ۵۷ درصد سیگار، ۱۷۸ درصد میراث فرهنگی افزایش داشته است. در مجموع این پرسش اساسی مطرح است که چرا با وجود صرف هزینه‌های کلان، تلفات زیاد نیروی انسانی و در نتیجه کمک به تشدید واکرایی جمعیت سواحل و بنادر جنوب، صرف ماه‌ها وقت، هزاران ساعت جلسه و تشکیل ده‌ها هزار نفر و ایجاد زمینه‌های گسترش فضای بدبینی‌ها، کند شدن حرکت شبکه حمل و نقل ترانزیتی به آسیای میانه و قفقاز و نارضایتی رانندگان و مسافران و... هنوز قاچاق کالا به حیات خود ادامه می‌دهد و روند کلی آن همواره فزاینده بوده است. راز و رمز استمرار این پدیده در چیست؟!

کتاب حاضر در هفت فصل به رشته تحریر درآمده که مهمترین موضوعات فصل اول عبارتند از: تعریف و حجم قاچاق کالا، نگاهی به سیر تاریخی پدیده قاچاق، مروری بر ادبیات قاچاق، قاچاق کالا در ایران، قاچاقچیان کالا چه کسانی هستند، عوامل مؤثر بر پدیده قاچاق کالا، نشانگرهای قاچاق، ابزارهای قاچاقچیان، تفاوت قاچاق در دریا و خشکی، انواع قاچاق کالا، قاچاق کالاهای (وارداتی)، مناطق قاچاق‌خیز، رایجترین شیوه‌های قاچاق تکنیکی، قاچاقگاه ملی، ارزش ساحل، عواقب قاچاق کالاهای ابعاد منفی قاچاق کالا، ابهامات مفهوم قاچاق از نظر مقامات قضائی و گذری بر مبارزه با قاچاق کالا و ارز و نتایج آن از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۷. در فصل دوم این کتاب مربوط به قاچاق گمرکی است و مهمترین موضوعات این فصل عبارتند از: شیوه‌های قاچاق از گمرکات اجرایی کشور، مبادی ویژه، ورود کالای قاچاق از طریق گمرکات مستقر در فرودگاه‌های کشور، ته‌لنجی (کالاهای ملوانی)، کالای همراه مسافر، روند قانونی ورود کالای همراه مسافر، امکان ورود مجدد کالاهای صدور به صورت کالای همراه مسافر، مقابله اداری - اجرایی

با جرائم قاچاق گمرکی، رویارویی قضایی با جرائم قاچاق گمرکی، کیفرهای جرم قاچاق گمرکی، قاچاق و تخلفات گمرکی، مقررات (شرایط) عمومی ترخیص، عملیات گمرکی، اظهار نامه، ارزیابی کالا، عوامل تخلف‌زا در ارزیابی، تخلفات حق العمل کاران و مجازات آنها، تأثیر تعرفه‌ها بر قاچاق کالا، قاچاق دارو و علل گرایش به مصرف کالاهای خارجی «قاچاق». فصل سوم این کتاب تحت عنوان قاچاق در اقتصاد و سایه آمده که مهمترین عناوین این فصل عبارتند از: روش‌های اندازه‌گیری اقتصاد سایه‌ای، پیشینه اندازه‌گیری اقتصاد سایه، عامل‌های اصلی اقتصادی در قاچاق، قاچاق پنهان و قاچاق آشکار، جرایم قاچاق، برآورد حجم قاچاق در اقتصاد ایران، شاخص‌های اندازه‌گیری حجم قاچاق کالا در ایران، روش درصد کشفیات، روش تجارت بین کشوری، روش شکاف عرضه و تقاضا: مصرف ظاهری، برآورد حجم قاچاق استان هرمزگان، محاسبه حجم قاچاق کالا به روش تجارت بین کشوری، محاسبه حجم قاچاق به روش مصرف ظاهری، محاسبه حجم قاچاق به روش درصد کشفیات، مقایسه نتایج به دست آمده از دو روش مصرف ظاهری و تجارت بین کشوری، برآورد حجم قاچاق کالا با استفاده از روش میدانی، مروری بر روش‌های محاسبه اقتصاد پنهان و ابعاد آن، مروری بر روش‌های محاسبه اقتصاد پنهان و ابعاد آن، شاخص‌های اندازه‌گیری قاچاق و دسته‌بندی دلایل ناکارایی مبارزه با قاچاق کالا.

فصل چهارم این کتاب تحت عنوان راههای مبارزه با قاچاق در برخی کشورها آمده است که مهمترین موارد این فصل عبارتند از: مبارزات اتحادیه اروپا بر ضد قاچاق کالا، مبارزه با قاچاق کالا در انگلیس، مبارزه با قاچاق کالا در ترکیه، مبارزه با قاچاق کالا در آفریقای جنوبی، مبارزه با قاچاق کالا در لتونی، مبارزه با قاچاق کالا در هند، مبارزه با قاچاق کالا در چین، مبارزه با قاچاق کالا در بلغارستان، تغییر ساختار جنایات سازمان یافته در بلغارستان، بررسی تطبیقی قوانین مبارزه با قاچاق کالا در ایران و چین و چند کشور دیگر، مصادیق قاچاق در قوانین کشور ایتالیا، پاداش برای کاشفین و مخبرین قاچاق کالا در قوانین ایران و چین، پاداش برای کاشفین و مخبرین قاچاق کالا در قوانین ترکیه، پاداش برای کاشفین و مخبرین قاچاق کالا در قوانین ایتالیا، پاداش برای کاشفین و مخبرین قاچاق کالا در قوانین هند، مراجع قضایی رسیدگی‌کننده به جرائم قضایی ایران و ترکیه و مراجع قضایی رسیدگی‌کننده به جرائم قضایی هند. فصل پنجم تحت قوانین و مقررات آمده که

عناوین کلی آن مربوط می‌شود: معایب قانون قبلی مبارزه با قاچاق، مبارزه با قاچاق کالا، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، قوانین و مقررات مبارزه با قاچاق کالا، مأموریت کلان ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مأموریت اصلی کمیسیون‌ها، کمیته‌های تخصصی کمیسیون مبارزه با قاچاق کالا و ارز استان‌ها. فصل ششم این کتاب اختصاص دارد به قاچاق سوخت که مهمترین موضوعات آن عبارت است از: علت قاچاق سوخت، شیوه‌ها و شگردهای قاچاقچیان، مشخصات قاچاقچیان سوخت، مراحل قاچاق سوخت توسط قاچاقچیان، محل‌های خروج سوخت از شبکه، نحوه انتقال سوخت، نحوه جاسازی‌ها در انواع خودروها، پیامدهای قاچاق سوخت بر اقتصاد، چگونه می‌توان محموله را شناسایی کرد، چگونگی برخورد قانونی با متخلفان فرآورده‌های نفتی، موانع مبارزه با قاچاق سوخت، همکاری با شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، کاهش سوخت قاچاق، فصل هفتم این کتاب اختصاص دارد به بحث نتیجه‌گیری که مهمترین موضوعات آن عبارت است از: قاچاق، مانع توسعه اقتصادی، ساختار قاچاق، ساختار شبکه‌ای قاچاق، جرائم سازمان‌یافته و قاچاق کالا، انواع ساختار در سازمان قاچاق، ضرورت کاربرد تحلیل شبکه‌ای، ساماندهی ترافیک دریایی، ساماندهی و کنترل انبارهای نگهداری کالا، پدیده قاچاق در کلام حضرت امام و مقام معظم رهبری، مشکلات در زمینه مبارزه با قاچاق و راهکارهای مبارزه با قاچاق کالا.

در خاتمه وظیفه خود می‌دانم از کلیه عزیزانی که به انجای مختلف اینجانب را در تهیه و تدوین این کتاب یاری دادند از: جمله سردار محمد علی آخوندی فرمانده انتظامی استان هرمزگان، جناب سرهنگ محمدرضا باباپور رییس دفتر تحقیقات کاربردی هرمزگان و جناب مرادی مدیر کل امنیتی و انتظامی هرمزگان جناب سروان سیداحمد موسوی رییس دفتر تحقیقات کاربردی بوشهر و جناب سروان اسلام توحیدی پور جمعی دریابانی هرمزگان، نهایت سپاسگزاری را می‌نمایم.

غلامحسین بیابانی

زمستان ۱۳۹۰

مقدمه

قاچاق کالا یکی از چالش‌هایی است که امنیت اقتصادی را تحت تأثیر قرار داده است. از آنجایی که امنیت اقتصادی حق سرمایه‌گذاران داخلی است؛ در نتیجه فرهنگ‌سازی در جهت اطلاع‌رسانی به تجار و بازرگانان و مصرف‌کنندگان در خصوص قوانین و مقررات و آثار زیانبار قاچاق کالا و تلاش در جهت رفع موانع و مشکلات فراروی رشد و توسعه پایدار اقتصاد ملی و منطقه‌ای است. بنابراین امنیت به عنوان مهم‌ترین کالا و مهم‌ترین تقاضا می‌باشد؛ که طبعاً بابت تأمین امنیت می‌باید هزینه کرد. از این‌رو، بین هزینه‌های بیشتر و امنیت بیشتر رابطه مستقیمی وجود دارد. به عقیده برخی صاحب‌نظران، قاچاق کالا موجب از بین رفتن صنایع و منابع ملی می‌شود و به صورت جدی در برنامه‌ریزی‌های اقتصادی تأثیرات بسیار منفی بر جای می‌گذارد و از طرف دیگر روند رو به گسترش قاچاق در دو دهه اخیر اثرات سویی بر قیمت ارز گذاشته است و عرضه آن را به سطحی که مورد تأیید سیاست‌های دولت باشد سوق نمی‌دهد و کشور را برای خارجی‌ان به ارزان‌ترین بازار دنیا تبدیل می‌کند و بالاخره قاچاق کالا، با انحراف سرمایه‌گذاری، فرار سرمایه‌ها، افزایش بیکاری، کاهش ارزش پول ملی، توزیع نابرابر درآمدها در جامعه، سایه شوم فقر را در جامعه می‌گستراند (ارمغان، ۱۳۹۰).

قاچاق، پدیده‌ای پیچیده و تأثیر گذار در امنیت است زیرا به واسطه ماهیت پنهانی خود در ارکان اقتصاد و فرهنگ جامعه رسوخ می‌کند. امروزه قاچاق کالا در کشور یک «مسئله امنیت ملی» می‌تواند باشد بطوری که مقام معظم رهبری از آن به عنوان معضل امنیتی، اقتصادی و منطق با خواست دشمن یاد کرده‌اند و بارها بر لزوم مبارزه‌ای بی‌امان با آن را تأکید کرده است. به طور کلی قاچاق باعث کاهش تقاضا بر روی محصولات داخلی، پایین

آمدن سودآوری اجناس ایرانی، افت تولید داخلی، نزول سرمایه گذاری، کاهش اشتغال، گسترش بیکاری، افزایش ناامنی اقتصادی و صدمه به رشد و توسعه اقتصادی و سرانجام توسعه ملی خواهد شد. قاچاق به افزایش فقر، کاهش رفاه، پیدایش انحصار، کاهش درآمدهای سرانه و عایدات دولتی، اختلال در سیاست‌های تجاری و اقتصادی، ایجاد مشکلات پولی و ارزی و تسلط محصولات خارجی بر بازار اجناس داخلی منتهی خواهد شد. بنابراین قاچاق بر پیکر اقتصاد و ظرفیت‌های اقتصادی صدمه می‌زند. عرصه را بر روی فعالیت‌های سالم تنگ می‌کند منابع را به سمت و سوی بخش‌های زیر زمینی، که دور از چشم مقامات مسئول است سوق می‌دهد (خلعتیری، ۱۳۶۹: ۳).

یکی از چالش‌های کشورهای در حال توسعه، مخاطرات و تبعات ناشی از اقتصاد زیرزمینی است که مصداق بارز آن قاچاق کالا می‌باشد. قاچاق کالا به عنوان پدیده‌ای تقریباً جهان شمول و فراگیر که در تمامی کشورها نیز مشهود است و سالیان درازی است که دستگاه‌های تصمیم‌گیری و اجرایی کشور را در مبارزه با آن به خود معطوف داشته است. امروزه به دلیل تأثیر انکارناپذیر قاچاق کالا در ایجاد اختلال در نظم اقتصادی کشور و آثار زیانبار اجتماعی و فرهنگی مربوط، تردیدی در مقابله با آن وجود ندارد و عزمی استوار و اراده‌ای راسخ در دستگاه‌ها، برای مهار این پدیده افسارگسیخته دیده می‌شود. (ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، ۱۳۸۸: ۹). پیوستن به اقتصاد آزاد یا جهانی شدن پدیده‌هایی نیستند که بشود از آنها صرف نظر کرد هر چند مسیر طبیعی کشورهای در حال رشد به این سمت و سو متمایل است ولی نه به هر قیمتی. تا زمانی که محدودیتهای قانونی برای ورود و خروج کالا در کشور وجود دارد پدیده قاچاق کالا هم از تبعات آن است. افراد سودجو و حتی معارض از این حربه همیشه استفاده کرده و بر پیکر اقتصاد جامعه و دولت ضربه وارد می‌سازند. البته این به معنی طبیعی فرض کردن پدیده قاچاق در کشورهای در حال رشد است و زمانی که حجم آن بالا رود توسط شبکه‌های مافیای سازمان یافته صورت می‌گیرد و از حالت طبیعی خارج می‌شود. (ساکي، ۱۳۸۱، ۳۲).

قاچاق دارای ابعاد مختلفی است که بر حسب شرایط جغرافیای کشور ایران، برخی از ابعاد آن بیشتر جلب توجه می‌کنند. هر چند که مرز نشینان به عنوان بانیان اصلی این پدیده

شناخته می‌شوند اما قاچاق زنجیره‌ای است که متصدیان هم خارج از مرزنشینان در آن دخالت دارند. نوع نیاز کشورهای همسایه و ساختار اقتصادی داخل ایران شرایط را برای قاچاق فراهم کرده است. اما امروزه کشورها به نحو فزاینده‌ای با اقتصاد جهانی ادغام شده که مشخصه آن گسترش جابه جایی افراد، کالاها، سرمایه، اطلاعات و فناوری می‌باشد. شگفت‌انگیز است که این ارتباط داخلی فرصت‌هایی را برای رشد اقتصادی رو به افزایش فراهم آورده و از طریق افزایش تجارت بین المللی باعث توسعه این کشور گردیده است. ولی جهانی شدن باعث به وجود آمدن چالش‌های امنیتی و اجتماعی و اقتصادی جدیدی گردیده که گمرکات باید با این چالش‌ها و تهدیدات کنار آیند. گمرکات باعث ایجاد تقابلی فی مابین اقتصاد داخلی و درصد گسترده تر، جهانی گردیده و دارای نقش کلیدی در تسهیل تجارت قانونی می‌باشد و از طریق کاهش شیوه‌های تجاری غیر قانونی و ناعادلانه از اقتصاد و جامعه حمایت می‌کند.

در نهایت می‌توان اصلی‌ترین نتیجه داد و ستدهای غیر قانونی کالاها (قاچاق) را این گونه برشمرد:

۱. کاهش در آمد سالانه دولت
۲. بدتر شدن اوضاع کلی وابستگی اقتصادی که باعث کاهش توانایی دولت در تصمیم گیری‌های منطقی و پیش بینی نتایج این تصمیمات می‌شود.
۳. دقت ناکافی در حمایت اجتماعی دولت، زیرا به دلیل این عدم دقت کسانی که از طریق فعالیت‌های غیر قانونی درآمد زیادی کسب می‌کنند نیز از چنین حمایت‌های دولتی برخوردار می‌شود.
۴. اشخاص حقیقی و حقوقی تمایل پیدا می‌کنند که قوانین جاری را رعایت نکنند و این عدم رعایت قوانین تبدیل به یک عادت و هنجار می‌شود.

در ایران قاچاق جرم بوده و قانون مجازات اسلامی ایران، قاچاق را جرمی مشمول تعزیرات حکومتی می‌داند. در قوانین واردات و صادرات ایران، قاچاق کالا عبارت از ورود و خروج کالاهای موضوع درآمد دولت (مجاز یا مشروط)، بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و همراه با عدم رعایت ضوابط کالاهای ممنوع (ممنوع قانونی و ممنوع

توسط دولت) در قلمرو حاکمیت جمهوری اسلامی ایران، که طبق قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی در خصوص قاچاق کالا و ارز، مصوب ۱۲ اردیبهشت ۱۳۸۴ مجمع تشخیص مصلحت نظام، جرم محسوب و برای آن مجازات تعیین شده است. فاصله سال‌های ۱۳۴۳ تا ۱۳۷۵ سه موج اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی، موجب افزایش مصرف ملی و گسترش تقاضای کالاهای خارجی شده و زمینه قاچاق را در منطقه ساحل خلیج فارس مهیا کردند، سه موج مذکور عبارت بودند از:

۱. بین سال‌های ۴۶-۱۳۳۴ میانگین سالانه درآمد ارزی ایران بالغ بر ۱۷ درصد درآمد ملی بوده است. این پدیدار باید به منزله راه رسیدن به بهشت دنیوی تلقی می‌شد اما این موقعیت نه تنها به عنوان موتور رشد و توسعه اقتصادی قرار نگرفت که حتی موجب شد در سال ۱۳۳۹ کشور ورشکسته شده و میزان واردات کشور از سال ۱۳۳۳ تا ۱۳۳۸ شش برابر شد.

۲. انفجار درآمدهای ناشی از صادرات نفت در سال ۱۳۵۲ باعث افزایش انگیزه مصرف ملی و بالا رفتن تقاضای ملی برای مصرف کالاهای خارجی شد، طوری که ارزش واردات کالا از ۵۶۱ میلیون دلار در سال ۱۳۴۱ به ۱۸۴۰۰ میلیون دلار در سال ۱۳۵۶ رسید.

۳. موج سوم دگرگونی الگوی مصرف ملی در دهه ۷۰ اتفاق افتاد و موجب همه‌گیری مصرف کالاهای خارجی در کشور شد. پس از پایان جنگ تحمیلی و از سال ۱۳۶۸ موج جدید مصرف کالاهای خارجی به صورت فراگیر پدیدار شد و نتیجه آن شد که هیچ طبقه‌ای از هجوم مصرف‌گرایی در امان نماند. محصول این امر آن بود که مهاجرین بیکار، کم سواد، بدون تخصص، فاقد دانش تجاری و تولیدی، کم سرمایه و یا بدون سرمایه از یک سو و از سوی دیگر؛ فقدان خط مشی شفاف اقتصادی و بازاریابی به همراه برخورد چندگانه بازار در مقیاس ملی مجموعاً دست به دست هم دادند تا سیل عظیم نیروی کار ملی به سوی بندر شهرها و قاچاق کالا و مواد هدایت شوند. (سبحانی‌نژاد و افشار، ۱۳۹۰: ۲۰)