

بازتولید نظام تجاری در مناطق مرزی استان سیستان و بلوچستان ذیل راهبرد احیای جاده ابریشم و دلالت‌های آن برای مبارزه با قاچاق کالا

مهران اسدیان^۱ mehran.asadian@yahoo.com

حمیدرضا مقصودی^۲ hr.maghsoodi@qom.ac.i

چکیده:

تجارت همواره به عنوان رکنی اصلی در نظام اقتصادی ایران مطرح بوده است. موقعیت جغرافیایی ممتاز و عبور شاهراه-های بازرگانی مهمی همچون جاده ابریشم از خاک ایران را می‌توان از جمله دلایل رونق فعالیت‌های تجاری و بازرگانی در این مناطق عنوان نمود. منطقه سیستان و بلوچستان نیز به دلیل برخورداری از موقعیت جغرافیایی ویژه و قرارگیری در مسیرهای تجاری مهم روزگار گذشته، از رونق تجاری قابل توجهی برخوردار بود. اما در سده‌های اخیر و با گردش تجارت از مسیرهای خشکی به دریا، این مناطق به تدریج در انزوا قرار گرفت. عدم توسعه اقتصادی و نبود فرصت شغلی مناسب، قاچاق و ناامنی را برای سیستان و بلوچستان به همراه داشته است. در نتیجه، با گسترش قاچاق و افزایش ناامنی‌ها، رویکرد امنیتی محض در مناطق مرزی استان حاکم گردید. پژوهش حاضر در راستای توسعه اقتصادی استان و مرتفع نمودن معضل قاچاق و کاهش ناامنی‌ها، ایده بازتولید نظام تجاری ذیل راهبرد احیای جاده ابریشم و تغییر رویکرد امنیتی به رویکرد تجاری را مورد مطالعه قرار داده است. در این پژوهش کاربردی که رویکردی توصیفی دارد، از منابع کتابخانه‌ای، مقاله‌ها و مصاحبه نیمه ساختار یافته برای جمع‌آوری اطلاعات و داده‌ها استفاده گردید. جامعه آماری این پژوهش متخصصان اقتصاد پنهان و خبرگان دانشگاهی بوده و برای تحلیل داده‌های حاصل از مصاحبه نیز از روش نظریه زمینه‌ای (گراندد تئوری) استفاده شده است. نتایج تحلیل مصاحبه ۱ بیانگر آن است که متصل شدن به کریدورهای اقتصادی بین‌المللی باعث ایجاد اشتغال و کاهش قاچاق در منطقه خواهد شد. همچنین تسهیل و تسریع امور تجاری و دستیابی به امنیتی درونزا از

۱. کارشناس ارشد علوم اقتصادی گرایش بانکداری

۲. عضو هیئت علمی دانشگاه قم

جمله نتایج حاصل از اتخاذ رویکردی تجاری در منطقه سیستان و بلوچستان خواهد بود که می‌توان با اتخاذ دیپلماسی فعال در زمینه‌های راه و اقتصاد و نیز بهبود و گسترش زیرساخت‌های ارتباطی استان ذیل راهبرد احیای جاده ابریشم و یا طرح‌هایی از این قبیل، بدان دست یافت.

کلمات کلیدی:

قاچاق کالا، سیستان و بلوچستان، رویکرد تجاری، رویکرد امنیتی و احیای جاده ابریشم.

۱- مقدمه

تجارت همواره به عنوان رکنی اصلی در نظام اقتصادی ایران مطرح بوده است. با مطالعه‌ی تاریخچه اقتصاد ایران این موضوع آشکار می‌شود که بخش قابل توجهی از ایرانیان در گذشته به فعالیت‌های تجاری و بازرگانی مشغول بوده‌اند. موقعیت جغرافیایی ممتاز و عبور شاهراه‌های بازرگانی مهمی همچون جاده ابریشم و جاده ادویه از خاک ایران را می‌توان از جمله دلایل رونق فعالیت‌های تجاری و بازرگانی در این کشور برشمرد (محمدقاسمی، ۱۳۹۱: ۳۰). فعالیت‌های بازرگانی و تجاری در مناطق مرزی سیستان و بلوچستان نیز به دلیل برخوردار بودن از موقعیت جغرافیایی ویژه و قرارگیری در مسیرهای تجاری مهم روزگار گذشته، از رونق قابل توجهی برخوردار بوده است. اما در سده‌های اخیر و با گردش تجارت از مسیرهای خشکی به دریا، منطقه سیستان و بلوچستان به تدریج در انزوا قرار گرفت (بریمانی، ۱۳۸۳: ۹۴). عدم توسعه اقتصادی و به دنبال آن، با از بین رفتن فرصت‌های شغلی در بخش تجارت و همچنین افول بخش کشاورزی در این مناطق، که ریشه در سیاست‌های استعماری گذشته داشته است، بخش قابل توجهی از ساکنان مناطق مرزی از سکونتگاه‌های خود مهاجرت نموده و بخش زیادی از مرزنشینان نیز برای امرار معاش و گذران زندگی به فعالیت‌های غیررسمی روی آوردند.

قاچاق کالا یکی از مصادیق فعالیت‌های غیررسمی به شمار می‌آید که در کیفیت زندگی روستاهای مرزی دارای جایگاه ویژه‌ای بوده و این مناطق به دلیل ضعف ساختارهای اقتصادی، وابستگی بسیاری به قاچاق کالا دارند. (شرفی و دیگران، ۱۳۹۹: ۶۴).

علاوه بر گسترش فعالیت‌های قاچاق، ناامنی‌های حاصل از عدم وجود رفاه، نبود

فرصت های شغلی مناسب و وجود نابرابری در توسعه، یکی دیگر از مشکلات مناطق مرزی استان سیستان و بلوچستان می باشد که نتیجه ای جز حاکم شدن رویکردی امنیتی در این مناطق نداشته است.

در نتیجه برای فائق آمدن بر مشکلات مذکور ضروریست با اهتمام به توسعه اقتصادی و ایجاد اشتغال پایدار در نواحی مرزی استان، بسترهای وجود آورنده این قبیل مشکلات را خشکاند. در این راستا و با توجه به ظرفیت های جغرافیایی ویژه استان سیستان و بلوچستان، پژوهش حاضر به مطالعه ایده بازتولید نظام تجاری در مناطق مرزی استان سیستان و بلوچستان ذیل راهبرد احیای جاده ابریشم و تغییر رویکرد امنیتی به رویکرد تجاری در این مناطق می پردازد.

۲- مبانی نظری

۲-۱ جایگاه تجارت در نظام اقتصادی ایران

تجارت از دیرباز در توسعه اقتصادی کشورهای جهان نقش ویژه ای داشته است (محسنی و میرزایی، ۱۳۹۷: ۴۹). برای یک نظام اقتصادی، تجارت و بازرگانی مانند گردش خون در بدن و راه های ارتباطی شریان های آن به حساب می آیند. (جاودان، ۱۳۹۴: ۶۷). در کشور ایران نیز از گذشته تا به حال عالیت های تجاری و بازرگانی در کنار فعالیت های کشاورزی و دامپروری یکی از ارکان اصلی نظام اقتصادی این کشور را تشکیل داده است. هر چند در طول تاریخ بر اثر عواملی مختلف گاهی فعالیت های تجاری رو به افول می نهاد و گاهی نیز دوباره رونق می گرفت، ولی همواره به عنوان رکنی اصلی در نظام اقتصادی ایران مطرح بوده است.

تاریخ تجاری ایران بر پایه دو عامل اساسی موقعیت جغرافیایی و ظرفیت تجاری تکوین یافته است. موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیک^۱ و ایران در طول قرون متمادی گذشته همراه از اهمیتی ویژه برخوردار بوده است. این سرزمین به علت قرار گرفتن در

1. geopolitics

۲. شاخه ای از دانش جغرافیای سیاسی که با موضوع قدرت و ارتباط آن با جغرافیا و سیاست سر و کار دارد و روابط متقابل این سه عنصر را مطالعه می کند.

مصوب دریای مدیترانه، دریای سیاه و خلیج فارس به صورت شاهراه اتصالی آسیا، اروپا و آفریقا سالیان متمادی نقش ممتازی در مبادلات تجاری بین الملل ایفا نموده است. بازرگانان ایرانی و غیر ایرانی نیز از طریق شاهراه‌های بین‌المللی و محلی آن روزگار با دیگر شهرها و کشورها به داد و ستد می‌پرداختند (گنجی، ۱۳۸۰: ۱۸۶).

۲-۲ نقش راه در ایجاد توسعه

راه نخستین و طبیعی‌ترین وسیله ارتباط انسان‌ها بوده است که بدون آن گردش اجتماعی و اقتصاد میسر نمی‌شد. آغاز راه-سازی با پیدایش تمدن بشر شروع و با تغییرات زندگی و نیازهای انسان و جوامع دست خوش تغییر گردیده است (شفیعی گنجه، ۱۳۸۱: ۴-۵).

بدون هیچ تردیدی می‌توان وجود راه را یکی از مهمترین عوامل توسعه و ترقی یک ناحیه به حساب آورد. در صورت عدم وجود این زیرساخت ارتباطی، آنچه را که می‌توان در این مناطق مشاهده نمود چیزی جز عقب ماندگی نخواهد بود (دلبری، ۱۳۸۸: ۳۸). در واقع در عالم اقتصاد، راه و حمل و نقل در کنار عوامل مهمی چون مواد اولیه و نیروی کار از ارکان توسعه اقتصادی و خلق ثروت به حساب می‌آید (باستانی پاریزی، ۱۳۷۰: ۴۳).

در نتیجه زیرساخت‌های ارتباطی و حمل و نقل جاده‌ای از گذشته تا به امروز یکی از مهم‌ترین عوامل توسعه اقتصادی هر منطقه بوده است و عملاً ایجاد توسعه در یک منطقه جز از طریق افزایش ارتباطات با سایر نقاط حاصل نمی‌گردد. (شهرکی مقدم و دیگران، ۱۳۹۹: ۱۱۵).

به تدریج و با گسترش این ارتباطات بین شهری به ارتباطات بین کشوری، راه‌های ارتباطی که در ابتدا با ماهیت نظامی و در جهت دسترسی به نواحی مرزی شکل گرفته بود به یکدیگر متصل شده و حمل و نقل اهمیت و ماهیت نوینی به خود می‌گیرد (متقی و دیگران، ۱۳۹۳: ۵).

ارتباطات وسیع بین کشور سبب می‌گردد تا امپراطوری‌های بزرگ دوران باستان در راستای مقاصد نظامی خود سعی در تسلط بر شاهراه‌های حیاتی در خشکی و تنگه‌ها و آبراه‌های دریایی داشته تا در مواقع لزوم با بهره‌گیری از این امتیاز بر دشمنان خود فائق آیند.

علاوه بر مقاصد نظامی و سیاسی می‌توان از دلایل اقتصاد نیز به عنوان عاملی تاثیر گذار در جریان رقابت دولت‌های باستان با یکدیگر برای تسلط بر راه‌های خشکی و دریایی نام برد. تلاش برای بدست آوردن نقشی موثر در تعیین بهای کالاها، نمونه‌ای از انگیزه‌های اقتصادی امپراطور های باستان برای تسلط بر شریان‌های ارتباطی در دریاها و خشکی بوده است (فاضلی، ۱۳۹۰: ۱۲۱).

۲-۳ جاده ابریشم باستان

جاده ابریشم که از مهم‌ترین و پرکاربردترین راه‌های تجاری و بازرگانی تاریخ بشر است (حاتمی، ۱۳۹۶: ۷)، به صورت یک مسیر واحد از غرب به شرق طی نمی‌شد (فلدباخر^۱، ۲۰۲۱: ۶۵۰)؛ بلکه شبکه‌ای از مسیرهای تجاری بود که چین و مدیترانه را به هم متصل می‌کرد. این مسیرها به عنوان پلی ارتباطی بین شرق و غرب دنیای باستان ایفای نقش نموده و زمینه‌ساز تبادل اقتصادی و فرهنگی بین تمدن‌های آن روزگار بودند (اسکیگل^۲، ۲۰۱۸: ۱۷).

هرچند پیشینه شبکه بازرگانی در جاده ابریشم به هزاره‌ی دوم قبل از میلاد می‌رسد، اما برخی از مورخین سده اول قبل از میلاد مسیح را تاریخ گشایش این جاده می‌دانند (عبدلی مسینان و گرکنی، ۱۳۹۱: ۲۷).

نقش و اهمیت جاده ابریشم در روزگار باستان به اندازه‌ای بوده است که به جرات توان از آن به عنوان مهم‌ترین زیرساخت ارتباطی و حمل و نقل جاده‌ای موجود در آن دوران نام برد. این جاده به عنوان پلی ارتباطی میان سه امپراطوری بزرگ چین، ایران و روم همواره بستر داد و ستد کالا میان این سه امپراطوری و سرز های مابین آن‌ها بوده است. کالاهای مورد نیاز مردم سرزمین‌های مختلف نیز از طریق جاده اصلی ابریشم و شبکه‌های فرعی آن، که بیشتر شهرهای مهم آن روزگار را به هم مرتبط می‌نمود، در دسترس آنان قرار می‌گرفت (روشنی، ۱۳۹۱: ۵۸).

همچنین این شریان حیاتی اقتصادی، درآمدهای سرشاری را با عبور کاروانیان تجاری برای کشورهای پیرامون خود در طول تاریخ به همراه داشته و از طریق تسهیل حمل و

1. Rainer Feldbacher

2. Peter Sczigel

نقل و ایجاد رونق تجاری سبب توسعه خطی شهرهای مجاور خود گردیده بود (متقی و دیگران، ۱۳۹۳: ۱).

تجارت در امتداد جاده ابریشم موجب رشد بسیاری از شهرهایی شده بود که در آن بازرگانان به خرید و فروش پرداخته و یا اینکه برای خود تامین آذوقه می کردند. موقعیت خوب یک شهر در جاده ابریشم می توانست مزایای زیادی دربر داشته باشد. مالیاتی که برای کالاهای وارداتی در نظر گرفته می شد، توانست حکومت آن شهر را ثروتمند سازد. درآمد بسیاری از ساکنین شهرهای مسیر جاده ابریشم به تجارت وابسته بود. برخی از ساکنان آن شهرها بازرگان بودند و برخی دیگر به امور مالی و حمل و نقل سامان می دادند. تجارت همچنین به تولیدکنندگان کمک می کرد تا کالاهای تولیدی خود را به فروش برسانند. (استرون رید، ۱۳۷۵: ۱۸).

ایران دوران باستان نیز به دلیل موقعیت سوق الجیشی که حاصل از قرارگیری بین قاره های آسیا، اروپا و آفریقا بوده، پلی ارتباطی بین شرق و غرب در مسیر خاکی و آبی به حساب آمده و به گواهی تاریخ، سرزمین ایران و تجار و بازرگانان ایرانی یقیناً در احداث، رونق، بسط و توسعه این جاده بین المللی بیش از سایر ملل نقش داشته و از سود مادی و معنوی آن بهره مند گردیده اند (عبدلی و گرکنی، ۱۳۹۱: ۸۶).

موقعیت جغرافیایی ممتاز ایران علاوه بر آنکه منافع اقتصادی سرشاری برای این کشور به همراه داشت، از لحاظ سیاسی نیز جایگاه ویژه ای به ایران می بخشید. دو امپراطوری بزرگ چین و روم در دوران باستان جهت پیشبرد اهداف اقتصادی خود وابسته به ایران بوده و بدون گذر از مسیر امپراطوری ایران روابط تجاری آنان با دشواری های بسیاری همراه بود. بنابراین این امپراطوری های بزرگ شرق و غرب باستان که در بسیاری از موارد توان غلبه نظامی بر امپراطوری ایران را در راستای تسلط بر شاهراه حیاتی تجارت نداشتند، جهت تحقق اهداف تجاری خود مجبور به تعامل با دولت ایران بودند. هرچند در برخی مواقع برای تسلط بر جاده ابریشم جنگ هایی نیز بین امپراطور های آن روزگار اتفاق می افتاد و بر طبق اسناد تاریخی سرداران بزرگی مانند کوروش و اسکندر مقدونی جان خود را در راستای سلطه بر این شاهراه حیاتی از دست دادند (شفیعی، ۱۳۹۵: ۱۶۴-۱۶۳).

جاده ابریشم نه تنها راه بازرگانی و داد و ستد اقتصادی، بلکه این جاده برای بیش از هفده سده و تا سده شانزدهم میلادی شاهراگ و مکان داد و ستد، برخوردها، کنش‌ها و واکنش‌های سیاسی، نظامی، فرهنگی و دینی جهان پیشامدرن بوده است. تنها پس از کشف قاره آمریکا و چرخش مسیرهای نوین و پرسود بازرگانی از درون آسیا به اقیانوس اطلس و انتقال تجارت جهانی به راه‌های دریایی است که جاده ابریشم اندک اندک از یادها رفت (عیسوی^۱، ۱۳۶۲: ۵).

۲-۴ جاده ادویه

در کنار جاده ابریشم، جاده ادویه نیز از راه‌های ارتباطی مهم روزگار باستان در سطح بین‌الملل حساب می‌آید. این جاده به مجموعه‌ای از راه‌های بازرگانی دریایی و زمینی اشاره دارد که در روزگار باستان مرتبط کننده دنیای شرق با غرب بوده است (تویسرکانی، ۱۳۹۸: ۵).

جاده ادویه که از جنوب شرق آسیا و هند آغاز می‌شد؛ از سند و نواحی پنجاب و با گذر از ناحیه مکران و سیستان و بلوچستان کنونی، از بخش جنوبی ایران به سمت بین‌النهرین و سرانجام دریای مدیترانه امتداد می‌یافت. از این مسیر قسمت عمده‌ای از ادویه هند به اروپا صادر می‌شد. این جاده که با انشعابات جاده ابریشم در نواحی جنوبی ایران مرتبط بوده است؛ چین، آسیای مرکزی، هندوستان و اروپا را با یکدیگر مرتبط می‌ساخت. گاه به سبب حادث شدن برخی از مخاطرات امنیتی در جاده ابریشم، عده‌ای از بازرگانان جاده ادویه را برای تجارت انتخاب می‌نمودند. در واقع جاده ادویه را می‌توان المثنای جاده ابریشم نامید که در سده‌های متمادی برای تجارت مورد استفاده قرار می‌گرفت (دلبری، ۱۳۸۸: ۴۱-۴۰).

۲-۵ احیای جاده ابریشم

همانطور که در بخش‌های گذشته نیز بیان گردید؛ جاده ابریشم از سده دوم قبل از میلاد تا حدود قرن شانزدهم میلادی به عنوان شاهراگ بازرگانی جهان مطرح بوده و نقش و جایگاه ویژه‌ای در رونق و تسهیل تجارت بین‌المللی داشته است. اما رفته رفته از قرن شانزدهم میلادی با گسترش تجارت در بستر دریا و چرخش مسیر پرسود بازرگانی

از درون آسیا به اقیانوس اطلس و قاره تازه کشف شده آمریکا، شاهد کم فروغ شدن این جاده بینا مللی می‌باشیم.

با گذشت پنج سده از آغاز افول جاده ابریشم، اما امروزه شاهد آن می‌باشیم که بار دیگر احیای این جاده بین‌المللی در کانون توجهات اقتصادی، سیاسی و فرهنگی ملل مختلف قرار گرفته است.

ابتکار کمربند و راه چین یکی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین طرح‌ها در راستای احیای این جاده باستانی می‌باشد. این ابتکار اولین بار در سال ۲۰۱۳ میلادی توسط شی جین پینگ^۱، رئیس‌جمهوری چین، در سفر به قزاقستان مطرح گردید (وونگ^۲ و فوک^۳، ۲۰۱۴: ۶).

ابتکار کمربند و راه چین مجموعه‌ای گسترده از پروژه‌های شبکه ارتباطی و مسیرهای ترانزیتی، لوله‌های نفت و گاز، بنادر، فرودگاه‌ها، خطوط راه‌آهن و سازه‌های زیربنایی می‌باشد. این طرح شامل ۷۲ کشور می‌شود و در حال حاضر حدود نیمی از تولید ناخالص داخلی جهانی و حدود ۷۰ درصد از جمعیت جهان را پوشش می‌دهد. عنصر اصلی طرح کمربند و راه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها است که باعث بهبود ارتباطات، گسترش تجارت و سرمایه‌گذاری در کشورهای عضو می‌شود (چن^۴ و لین^۵، ۲۰۱۸: ۲).

دولت چین معتقد است که تداوم رونق و شکوفایی اقتصاد آسیا نیازمند گسترش سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها است. در این راستا بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا، که به منظور تامین مالی پروژه‌های ابتکار کمربند و راه تاسیس گردید، تواند در تجهیز و انتقال سرمایه‌ها به پروژه‌های زیرساختی که عمدتاً دیربازده‌تر نیز می‌باشند، نقش موثری ایفا نماید (تقی‌زاده انصاری، ۱۳۹۵: ۱۴۹).

بنابراین چین در ابتکار کمربند و راه وعده توسعه زیرساخت گسترده‌ای را می‌دهد که

1. Xi Jinping

2. John Wong

3. Lye Liang Fook

4. Maggie Xiaoyang Chen

5. Chuanhao Lin

ز ساز رونق اقتصادی و صنعتی در منطقه می‌باشد (خلیل خان^۱ و دیگران، ۲۰۱۸: ۴). برآوردها حاکی از آن است که دالان‌های شش‌گانه ابتکار کمربند و راه به کاهش زمان سفر و افزایش تجارت و سرمایه‌گذاری کمک شایان توجهی خواهند نمود. بر طبق این برآوردها در صورت اجرای کامل طرح، زمان سفر در امتداد دالان‌ها تا ۱۲ درصد کاهش خواهد یافت که این موضوع سبب کاهش هزینه‌های تجارت خواهد شد. همچنین زمان سفر به سایر کشورهای جهان نیز به طور متوسط ۳ درصد کاهش خواهد یافت. در نتیجه علاوه بر کشورهای شرکت‌کننده در طرح، سایر کشورهای جهان نیز از منافع طرح کمربند و راه چین بهره خواهند شد (بانک جهانی، ۲۰۱۹: ۱۴).

همچنین تخمین زده می‌شود که در صورت تحقق پروژه‌های ابتکار کمربند و راه میزان تجارت برای اقتصادهای شرکت‌کننده در طرح بین ۲,۸ تا ۹,۷ درصد افزایش یابد. همچنین برآورد می‌شود که ذیل این طرح بین ۱,۷ تا ۶,۲ درصد تجارت جهانی افزایش یابد. با افزایش تجارت پیش‌بینی می‌شود که بدون احتساب هزینه‌های سرمایه‌گذاری، درآمد واقعی جهانی بین ۰,۷ تا ۲,۹ درصد افزایش یابد. این میزان برای کشورهای شرکت‌کننده در طرح بین ۱,۲ تا ۳,۴ درصد می‌باشد. در کل انتظار می‌رود پروژه‌های ابتکار کمربند و راه چین سبب رهایی ۷,۶ میلیون نفر از فقر شدید و ۳۲ میلیون نفر از فقر متوسط گردد (بانک جهانی، ۲۰۱۹: ۱۴). از این میزان کاهش فقر سهم کشورهای شرکت‌کننده در ابتکار کمربند و راه بیشتر خواهد بود. برآورد می‌شود در این کشورها ۴,۳ میلیون نفر از فقر شدید و ۲۶,۷ میلیون نفر از فقر متوسط رهایی یابند (مالیسوزکا و منسبروگ، ۲۰۱۹: ۱۰).

در اجرای ابتکار کمربند و راه، از منظر اقتصادی کشور چین در تلاش است با توسعه مسیرهای تجاری، بازارها و منابع انرژی، رشد مستمر اقتصادی خود را تداوم بخشد. از منظر سیاسی ابتکار کمربند و راه سبب کاهش وابستگی این کشور به تنگه مالاکا خواهد شد و این موضوع یکی از مهمترین اهرم‌های فشار آمریکا بر چین را از بین خواهد برد. از لحاظ سیاست داخلی چین امیدوار است که اجرای ابتکار کمربند و راه سبب ایجاد ثبات در استان بی‌پکن به‌ویژه استان ناآرام سین-کیانگ و کشورهای در دسر ساز پاکستان

و افغانستان گردد. رهبران پکن معتقدند که ایجاد توسعه در منطقه و همکاری تنگاتنگ با کشورهای همسایه راه حلی مناسب برای مقابله با تروریسم در استان سین کیانگ است و می توان با توسعه زیرساخت ها در این منطقه کمتر توسعه یافته تنش های داخلی چین را کاهش داد (عبدی و رجب نژاد، ۱۳۹۶: ۱۹۵).

در یک مقایسه کلی بین ایران و کشور چین می توان بیان نمود که هرچند ایران بر خلاف کشور چین سرشار از منابع انرژی می باشد و از این منظر به کشورهای دیگر وابسته نیست؛ و به مانند کشور چین برای صادرات محصولات تولیدی خود به بازارهای مصرف سایر کشورها نیازمند است.

در صورت بهبود زیرساخت های ارتباطی ایران، به ویژه بهبود این زیرساخت ها در مناطق جنوب شرقی کشور، توجه به ظرفیت های داخلی اقتصاد و جایگاه ایران در منطقه، در مرحله ابتدا امکان گسترش تجارت و افزایش صادرات به کشورهای پاکستان و افغانستان فراهم خواهد شد. همچنین گسترش تجارت با سایر کشورهای آسیای میانه و شبه قاره هند نیز از دیگر منافع بهبود و توسعه زیرساخت های ارتباطی ایران در منطقه جنوب شرق خواهد بود.

مناطق جنوب شرقی و به ویژه استان سیستان و بلوچستان به دلیل برخورداری از موقعیت خاص جغرافیایی، این ظرفیت را دارا می باشد که به قطب تجاری کشور تبدیل گردیده و از این طریق عمده مسائل اقتصادی این مناطق از جمله مشکلات ناشی از بیکاری و فقر مرتفع گردد.

یکی از مهمترین کردورهایی که می توان از ظرفیت های آن در راستای توسعه استان سیستان و بلوچستان بهره مند شد، کریدور قراقروم- زاگرس ذیل دالان اقتصادی چین- پاکستان است. این کریدور از چین آغاز شده و با گذر از پاکستان وارد استان سیستان و بلوچستان و خاک ایران می شود. در صورت اجرایی شدن، کریدور قراقروم- زاگرس علاوه بر منافی که برای کل کشور به همراه خواهد داشت، سبب فعال شدن ظرفیت های تجاری و ترانزیتی استان سیستان و بلوچستان نیز خواهد شد.

متأسفانه تا به امروز تلاش چندانی در راستای اجرایی شدن کریدور مذکور از جانب ایران صورت نپذیرفته و این کریدور به عنوان طرحی بالقوه باقی مانده است. در نتیجه

جمهوری اسلامی ایران باید با بهره‌گیری از ظرفیت‌های خود در منطقه و فعال نمودن دیپلماسی راه، تمام تلاش خود را در راستای اجرایی نمودن کریدور قراقروم- زاگرس مصروف دارد. هرچند با وجود رقیبی چون پاکستان و کریدوری چون قراقروم-گوادر، تحقق طرح کریدور قراقروم-زاگرس کمی سخت به نظر می‌آید. در این زمینه، تکمیل و راه اندازی کریدور ریلی اسلام آباد- تهران- استانبول (ITI) می‌تواند گامی موثر در جهت تحقق کریدور قراقروم- زاگرس باشد.

تصویر شماره ۱-۲: کریدور ریلی اسلام آباد-تهران- استانبول



منبع: www.bazarnews.ir/fa/news/96948

در کنار کریدور مذکور، می‌توان به کریدور تعریف شده ذیل راهبرد احیای جاده کتان (ادویه) هند اشاره نمود که این کریدور نیز از استان سیستان و بلوچستان عبور می‌نماید. در سال‌های اخیر طرح‌هایی در راستای اجرایی شدن این کریدور در استان سیستان و بلوچستان و منطقه چابهار برنامه‌ریزی و اجرایی شده است که از جمله آن می‌توان به طرح تکمیل خطوط ریلی استان اشاره نمود.

تصویر شماره ۲-۲: مسیر ریلی منطقه شرق



منبع: یافته‌های تحقیق

۲-۶ قاچاق کالا و دلایل آن در استان سیستان و بلوچستان

همزمان با شکل‌گیری جوامع انسانی، شاهد به وجود آمدن تبادل و داد و ستد کالا بین این جوامع می‌باشیم. با گذشت زمان و ایجاد تنوع در تولیدات، داد و ستد کالاها گسترده‌تر و بطن‌مندتر شده است. وضع مالیات و عوارض بر کالاها از جمله ضوابطی بوده است که با ایجاد قلمروهای سیاسی بین دولت‌ها مطرح گردیده است. شاید از همان زمان‌ها بوده است که برخی از افراد سودجو برای فرار از پرداخت مالیات‌ها و عوارض وضع شده، سعی می‌نمودند کالاهای خود را با دور زدن قوانین و مقررات مبادله نمایند. (شرفی و دیگران، ۱۳۹۹: ۶۴-۶۵).

امروزه نیز بخش قابل توجهی از فعالیت‌های اقتصادی در اکثر کشورهای جهان به خاطر گریز از محدودی‌های قانونی وضع شده به صورت غیررسمی و پنهان انجام می‌شود. قاچاق یکی از مصادیق این الیت‌های غیررسمی یا زیرزمینی در اقتصاد می‌باشد (حیدرزاده، ۱۳۹۸: ۴).

به طور کلی با دسته‌بندی اقتصاد کشورها به دو دسته اقتصاد رسمی و اقتصاد زیرزمینی، قاچاق کالا در حوزه اقتصاد زیرزمینی قرار می‌گیرد؛ اقتصادی که به تمامی ت‌های مالی و تجاری خارج از دید و نظارت دولت‌ها اشاره دارد.

هرچند قاچاق کالا کم و بیش در تمام کشورهای دنیا وجود دارد، ولی وسعت و عمق آن در کشورهای درحال توسعه بیشتر می‌باشد و بخش مهمی از فعالیت‌های اقتصادی این کشورها را شامل می‌شود. بر طبق گزارش صندوق بین‌المللی پول در سال ۲۰۱۸، در فاصله سال‌های ۱۹۹۱ تا ۲۰۱۵ میانگین حجم اقتصاد زیرزمینی ۱۵۸ کشور جهان ۳۱٫۹ درصد تولید ناخالص داخلی بوده است. در بین کشورهای جهان زیمبابوه و بولیوی به ترتیب با ۶۰٫۶ و ۶۲٫۳ درصد بزرگترین حجم و استرالیا و سوئیس به ترتیب با ۸٫۹ و ۷٫۲ درصد کمترین حجم اقتصاد زیرزمینی را به خود اختصاص دادند. همچنین میزان حجم اقتصاد زیرزمینی کشور ایران ۱۷٫۸ درصد تولید ناخالص داخلی بوده است. این رقم برای ترکیه ۳۱٫۸ درصد، عربستان ۱۶٫۶ درصد و پاکستان ۳۳٫۱۰ درصد می‌باشد (کاردان، ۱۳۹۹: ۵۸).

قاچاق آیب‌های فراوانی را بر اقتصاد یک کشور وارد نموده و سبب اختلال در برنامه‌ها و یاست‌های توسعه اقتصادی آن کشور می‌شود. همچنین قاچاق کالا منجر به کاهش تولیدات داخلی، افزایش بیکاری و مشکلاتی از این قبیل شده که این امر برای تولید ناخالص داخلی آثار نامطلوبی به همراه خواهد داشت. سودآوری بالای قاچاق در جوامع مختلف و به خصوص در مناطق مرزی سبب از بین رفتن زمینه‌های ایجاد اشتغال سالم و پایدار گردیده است، به طوری که ساکنین این مناطق جهت کسب درآمد بیشتر به فعالیت‌های غیرقانونی و قاچاق روی می‌آورند (کریمی، ۱۳۹۷: ۱۲۷-۱۲۶).

قاچاق کالا علاوه بر آثار سوئی که برای اقتصاد یک کشور به همراه دارد، بر سایر بخش‌های غیراقتصادی آن کشور نیز تاثیرگذار است. معضل قاچاق کالا از بعد اجتماعی سبب برهم خوردن تعادل درآمدی و اجتماعی افراد جامعه می‌شود. در بعد فرهنگی نیز قاچاق کالا زمینه ساز ورود انواع و اقسام ابزارهای تهاجم فرهنگی به کشور می‌باشد. همچنین ورود غیرقانونی و قاچاق لوازم بهداشتی و آرایشی و سایر کالاهای ناسالم به کشور سلامت جامعه را تهدید می‌کند (رستمی و مومنی، ۱۳۹۷: ۸۷).

در کل می‌توان بیان نمود که قاچاق کالا به عنوان یک عامل بازدارنده توسعه، سبب اختلال در اعمال و اجرای برنامه‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی دولت می‌شود. قاچاق کالا با تضعیف بنیادهای تولیدی یک کشور، اشتغال را تحت تاثیر قرار داده و با از بین بردن فرصت‌های شغلی، فقر و بیکاری را تشدید می‌نماید (حیدرزاده، ۱۳۹۸: ۵). فقر

و بیکاری خود از عوامل اصلی فعالیت‌های غیررسمی و قاچاق کالا در مناطق مرزی است (جان پرور و قصری، ۱۳۹۳: ۶۵؛ رستمی و مومنی، ۱۳۹۷: ۸۶). در نتیجه یک دور باطل شکل گرفته که دامنه آن رو به گسترش می‌باشد.

بر اساس آمار مرکز پژوهش‌های مجلس در سال ۱۳۹۵، نرخ فقر در استان سیستان و بلوچستان برابر با ۳۸,۳۱ درصد بوده است. این میزان بالاترین نرخ فقر در بین سایر استان‌های کشور می‌باشد.

این در حالی است که سیستان و بلوچستان دارای ظرفیت‌های بالقوه اقتصادی فراوانی است که با بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها می‌توان شاهد رشد و توسعه اقتصادی و در نتیجه کاهش فقر و فعالیت‌های غیررسمی در این نواحی بود. علاوه بر ظرفیت‌های بخش گردشگری، صنایع و معادن استان، موقعیت جغرافیایی ویژه استان از جمله ظرفیت‌های بالقوه اقتصادی می‌باشد که تا کنون کمتر بدان توجه شده است. این ویژگی ممتاز منطقه سیستان و بلوچستان در کنار بخش کشاورزی از جمله عوامل اصلی رونق و آبادانی این مناطق به حساب می‌آید. در واقع سیستان از گذشته و تا سده‌های ۱۳ و ۱۴ میلادی همچنان سرزمینی آباد در نیمه شرقی فلات ایران بوده و از آن به عنوان انبار غله ایران نام برده می‌شد. وجود منابع آبی هیرمند به فعالیت‌های کشاورزی در این نواحی رونق می‌بخشید. این مناطق در سال ۱۸۷۲ با حاکمیت گلداسمیت در منازعه مصنوعی که مسبب آن خود دولت انگلستان جهت تحقق اهدافش در منطقه بوده است، به دو بخش تقسیم گردید. این تقسیم به گونه‌ای انجام شد که هیچ یک از این دو بخش نتوانستند ادامه دهنده حرکت رو به رشد گذشته خود باشند. در نتیجه این تقسیم، بخشی از سیستان که جزء خاک ایران باقی مانده از نظر تامین آب مورد نیاز برای کشاورزی با چالش بسیار بزرگی مواجه گردید (ابراهیم‌زاده، ۱۳۸۰: ۲۵۰-۲۴۹). بحران خشکسالی که هر ساله ابعاد آن گسترده‌تر می‌شود، موجب از بین رفتن بسیاری از فرصت‌های شغلی در استان سیستان و بلوچستان گردیده است. کاهش سهم اشتغال در بخش کشاورزی استان از ۵۶ درصد سال ۱۳۵۵ به کمتر از ۲۲ درصد در سال ۱۳۹۳ گواهی می‌دهد (گزارش وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، ۱۳۹۵: ۷).

در کنار بخش کشاورزی، تعامل و مبادلات با حوزه ی تمدنی پیرامون را می‌توان از عمده‌ترین دلایل رشد و توسعه مناطق سیستان در گذشته به حساب آورد (بریمانی،

۱۳۸۳: ۸۱). در حقیقت مبادله کالا و تجارت در کنار عواملی طبیعی همچون آب و خاک حاصلخیز در شکوفایی حوزه تمدنی سیستان نقش قابل توجهی داشته است. سطح بالای مبادلات کالا در سیستان و یا از طریق سیستان مرهون موقعیت ویژه جغرافیایی این مناطق بوده است؛ چرا که این مناطق و بطور کلی فلات ایران به عنوان پل ارتباطی بین تمدن ای شرق و غرب و حتی تمدن مصر مطرح بوده‌اند (بریمانی، ۱۳۸۳: ۸۴).

قرارگیری بر مسیرهای تجاری روزگار گذشته، رونق تجارت را برای این نواحی به همراه داشت. اما با چرخش تجارت از مسیر خشکی به دریا و بی‌توجهی برخی از حاکمان به توسعه این مناطق و ادامه استفاده از شبکه ارتباطی سنتی برای حمل و نقل کالا و عدم وجود امنیت مناسب در راه‌های تجاری در سده‌های اخیر سبب عدم رشد تجارت و توسعه بازارها در منطقه سیستان گردیده است. در نتیجه نامناسب بودن ارتباطات جاده‌ای و فاصله طولانی منطقه سیستان در ساختار مبادلات سنتی رفته رفته سبب انزوای این نواحی شد (احمدزاده، ۱۳۹۰: ۳). این موضوع سبب گردید تا بخش قابل توجهی از ساکنان این مناطق شغل‌هایی که در گذشته بدان مشغول بودند را از دست بدهند.

در نتیجه آنچه که امروزه در استان سیستان و بلوچستان شاهد آن می‌باشیم نبود اشتغال مناسب جهت تامین مخارج ضروری زندگی است. نرخ بالای بیکاری در استان سبب گردیده است تا بخشی از ساکنان مناطق مرزی به امید یافتن شغلی مناسب از سکونتگاه‌های خود مهاجرت نمایند. همچنین بخش قابل توجهی از افراد باقیمانده در مناطق مرزی نیز برای گذران زندگی به ناچار جذب فعالیت‌هایی همچون قاچاق کالا و سایر فعالیت‌های غیر قانونی دیگر شده‌اند (شرفی و دیگران، ۱۳۹۹: ۶۴). مهاجرت در راستای یافتن شغلی مناسب برای گذران زندگی و کاهش تراکم جمعیت در مناطق مرزی استان از یک سو و توسعه مشاغل کاذب از سوی دیگر، در سال‌های اخیر مخاطرات امنیتی فراوانی را برای این مناطق و کشور با خود به همراه داشته است. متأسفانه سیستان و بلوچستان در سال‌های اخیر به دلیل حوادث امنیتی اتفاق افتاده در این استان در فهرست مناطق ناامن کشور قرار گرفته است. هرچند مجاورت با دو کشور ناامن پاکستان و افغانستان در بوجود آمدن این شرایط بی‌اثر نمی‌باشد، اما برطبق نظر بسیاری از کارشناسان ارتباط معناداری بین بیکاری و رشد ناامنی در استان سیستان و بلوچستان وجود دارد (سینی‌نیا و زراعتکن، ۱۳۹۷: ۱۲۶).

از لحاظ وضعیت اشتغال استان سیستان و بلوچستان با دارا بودن ۴۹۳,۱۹۵ نفر جمعیت شاغل و ۵۶,۷۱۷ نفر جمعیت بیکار و نرخ بیکاری ۱۱,۵ درصدی در رتبه ۱۶ کشور قرار گرفته است. نرخ بیکاری در مناطق شهری این استان ۱۴ درصد، در مناطق روستایی ۸,۵ درصد و نرخ بیکاری جوانان بین سنین ۱۵ الی ۲۴ سال بالغ بر ۲۶ درصد برآورد می‌شود (گزارش وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، ۱۳۹۵: ۶-۵).

البته آمارهای غیررسمی و مشاهدات میدانی نرخ بیکاری جوانان استان را تا ۳۰ و حتی ۴۰ درصد نیز گزارش کرده‌اند (رمضان خواه و دیگران ۱۳۹۵: ۲).

علاوه بر بیکاری می‌توان از نابرابری فضایی، فقر و تنگدستی، وجود فاصله اقتصادی بین ایران و دو کشور افغانستان و پاکستان و در نهایت توسعه نیافتگی منطقه سیستان و بلوچستان به عنوان عوامل اقتصاد شکل‌گیری و گسترش قاچاق کالا در این مناطق نام برد. (جان‌پرور و قصری، ۱۳۹۳: ۶۴-۶۳).

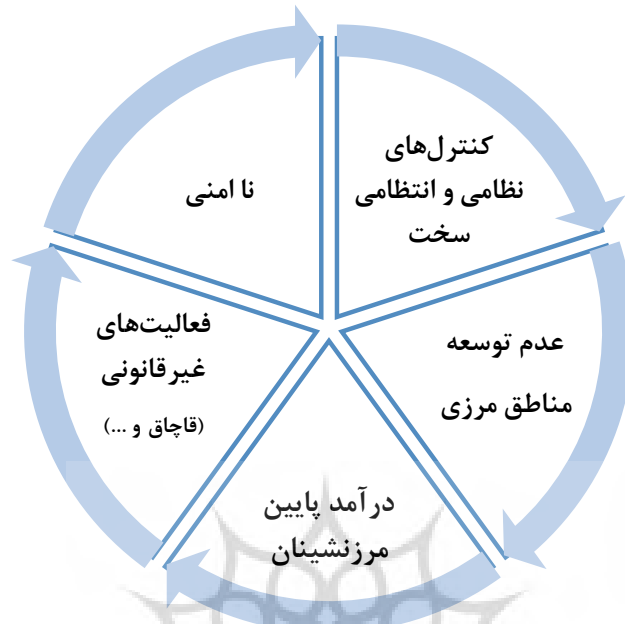
به‌طور کلی می‌توان بیان داشت که عدم توسعه مناطق مرزی سبب کاهش درآمد مرزنشینان خواهد شد. همچنین توسعه نیافتگی در مناطق مرز چالش‌های گسترده‌ای همچون قانون شکنی‌ها و قانون‌گریزی‌هایی را به دنبال خواهد داشت (شاطریان و گنجی‌پور، ۱۳۹۲: ۱۶۲).

در نتیجه مرزنشینان برای امرار معاش و گذران زندگی جذب فعالیت‌های غیرقانونی همچون قاچاق می‌شوند. این موضوع سبب افزایش ناامنی در منطقه خواهد شد. در راستای کنترل این ناامنی‌ها شاهد اقدامات نظامی و انتظامی گسترده‌تر در این مناطق خواهیم بود و بخش قابل توجهی از توان نیروهای انتظامی صرف مبارزه با فعالیت‌های مجرمانه از جمله قاچاق کالا در این نواحی می‌گردد (شرفی و دیگران، ۱۳۹۹: ۶۴).

با توجه به وجود همبستگی مستقیم و دوسویه بین امنیت و توسعه در مناطق مرزی، هر چه از میزان امنیت در این نقاط کاسته شود فرآیند توسعه نیز تحت تاثیر قرار گرفته و روند آن کاهش می‌شود و بالعکس (شاطریان و گنجی‌پور، ۱۳۹۲: ۱۶۳؛ موسوی، ۱۳۹۲: ۵۷).

در نتیجه شاهد شکل گرفتن یک چرخه مخرب در این مناطق می‌باشیم که آثار بسیار نامطلوبی برای مناطق مرزی و حتی کل کشور به همراه خواهد داشت.

مدل شماره ۲-۱: دور باطل در راهبرد امنیتی



منبع: کردان، ۱۳۹۹، ص ۱۲۰

۲-۷ طرح‌های حمایتی دولت از مرزنشینان

در د های اخیر به منظور حضور مرزنشینان در مناطق مرزی که یکی از موارد مهم و ضروری در راستای حفاظت از مرزهای کشور می‌باشد، سعی دولتمردان بر آن بوده است که با ایجاد تسهیلاتی برای این افراد، از مهاجرت آنان از مناطق مرزی جلوگیری نمایند (حیدری، ۱۳۸۶: ۸).

در این راستا سیاست‌های حمایتی و معافیتی متعددی از طرف دولت در طول سالیان گذشته در مناطق مرزی کشور از جمله مرزهای استان سیستان و بلوچستان به اجرا درآمده است. یکی از آخرین سیاست‌های حمایتی، طرح رزاق بوده است که در مناطق مرزی استان سیستان و بلوچستان اجرا شد.

بازارچه‌های مرزی یکی دیگر از طرح‌هایی بوده است که در گذشته با اهدافی مشخص و در راستای حمایت و بهبود وضعیت معیشتی مرزنشینان ایجاد شد. از جمله این اهداف می‌توان به کاهش بحران بیکاری منطقه از طریق ایجاد اشتغال سالم، تقویت نظارت دولت

در جریان تردد کالا، ساماندهی مبادلات غیررسمی، تقلیل هزینه های امنیتی دولت در منطقه از طریق کاهش تنش های اقتصادی - اجتماعی و کاهش هزینه های توزیع از طریق واگذاری تامین بخشی از مایحتاج مرزنشینان به خودشان اشاره نمود (حیدری، ۱۳۸۶: ۱۰).

ایجاد این بازارچه ها در مناطق مرزی سبب گسترش ت های تولیدی و تجاری در این مناطق شده و از این طریق توانسته است تا حدودی رفاه حاصل از تجارت را در این مناطق فراهم نماید. همچنین کاهش بحران های منطقه ای و ایجاد ثبات از دیگر دستاوردهای ایجاد بازارچه های مرزی در این مناطق بوده است. البته موانعی نیز در جهت اثر بخشی کامل این قبیل طرح ها وجود دارد که یک نمونه آن، نبود زیرساخت های حمل و نقل مناسب در مناطق مرزی و نقاط پیرامونی آن است (موسوی، ۱۳۹۲: ۵۸). در نتیجه می توان با ایجاد و توسعه امکانات زیرساختی و رفاهی نظیر خطوط ارتباطی مناسب و امکانات زیربنایی، بسیاری از این موانع را در جهت کارایی حداکثری این بازارچه ها برطرف نمود (حیدری، ۱۳۸۶: ۱۰).

علاوه بر طرح های مذکور، طرح های دیگری نیز در گذشته برای بهبود زندگی مرزنشینان اتخاذ شده است که از جمله آن می توان به برخی از معافیت های گمرکی مرزنشینان، های تهلنجی و ملوانی و حرکت های تعاونی مرزنشینان اشاره نمود.

اگرچه هر یک از طرح های مذکور تا حدودی سبب بهبود نسبی وضعیت زندگی مرزنشینان شده است، ولی متأسفانه برخی از این طرح ها از اهداف اصلی خود که همان افزایش درآمد و رفاه زندگی ساکنان مناطق مرزی بوده است، دور شدند. بسیاری از این طرح ها در عمل بیش از آنکه تامین کننده منافع مرزنشینان باشد، به سود تجار و قاچاقچی اصلی تمام شده است. برای مثال به دلیل عدم برخورداری از منابع مالی، بیشتر مرزنشینان کارت های بازرگانی خود را در قبال دریافت مبلغی در اختیار تجار اصلی و یا قاچاقچیان، که لزوماً نیز ساکن مناطق مرز نمی باشند، قرار می دهند یا در بحث کوله بری، سهم ی کوله بر از حمل یک کالا به داخل کشور فقط دستمزد حاصل از جا به جایی آن کالا می باشد و سود اصلی نصیب آن تاجر و یا آن قاچاقچی صاحب کالا می شود.

۲-۸ نقش بهبود زیرساخت ها و رونق تجارت در کاهش فعالیت های غیررسمی

در حال حاضر عمده یتهای بخش اقتصادی در استان سیستان و بلوچستان بازرگانی و تجارت می باشد. ولی متأسفانه بخش زیادی از این فعالیت ها به صورت غیررسمی و در قالب قاچاق صورت می گیرد. علاوه بر ساکنان محلی که به دلیل فقر و نبود فرصت های شغلی سالم در طقه به فعالیت های غیر رسمی و قاچاق روی می آورند؛ مهمترین دلیل ورود تجار و بازرگانان به بخش غیررسمی در استان سیستان و بلوچستان، علاوه بر بازدهی بالای این بخش نسبت به بخش رسمی، زمان-بر بودن ترخیص کالا از گمرکات است. بدین جهت برخی از بازرگانان و تجار به منظور ورود سریع تر کالاهای خود به کشور و جلوگیری از خواب سرمایه، ترجیح می دهند به صورت قاچاق اقدام به ورود کالاهای خود نمایند (گزارش وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، ۱۳۹۵: ۹-۸).

در کل یکی از عوامل اثرگذار بر توسعه اقتصادی منطقه و در نتیجه کاهش حجم قاچاق، گسترش هدفمند تجارت خارجی از مجرای تسهیل فرآیند تجاری است. در فرآیند تسهیل تجاری، دو عامل از عواملی که می تواند به طور قابل ملاحظه ای موجب افزایش حجم تجارت قانونی شوند عبارتند از: ۱- کاهش هزینه ها و ۲- افزایش سرعت مبادلات تجاری (کاردان، ۱۳۹۹: ۵۹).

بهبود و گسترش زیرساخت های ارتباطی استان سیستان و بلوچستان تامین کننده هر دو شرط مذکور در جهت افزایش تجارت قانونی در منطقه است و تحقق این امر به معنای کاهش تجارت غیررسمی در منطقه خواهد بود.

۲-۹ پیشینه پژوهش

در این بخش جهت رعایت اختصار تنها به تعدادی از مهمترین و به روزترین پژوهش های صورت گرفته در زمینه موضوع پژوهش حاضر اشاره می گردد.

پژوهش حاضر اشاره می‌گردد.

نام محقق	سال انتشار	موضوع
شهرکی مقدم و دیگران	۱۳۹۹	ترانزیت جاده‌ای و اثرات آن بر توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان
شرفی و دیگران	۱۳۹۹	تحلیلی بر قاچاق کالا و عوامل مؤثر بر آن در روستاهای شهرستان مرزی سراوان
شاطریان و دیگران	۱۳۹۸	تاثیر حاشیه نشینی بر قاچاق کالا و ارز، مطالعه موردی: استان‌های کردستان و سیستان و بلوچستان
کریمی	۱۳۹۷	استراتژی‌های متناسب برای جلوگیری از قاچاق کالا در کشور
رستمی و مومنی	۱۳۹۷	علل و آثار قاچاق کالا و راهکارهای مبارزه با آن در جهت تحقق اقتصاد مقاومتی
شریعتی‌نیا و عزیزی	۱۳۹۶	همکاری ایران و چین در کمر بند اقتصادی جاده ابریشم
دشتبانی و دیگران	۱۳۹۶	ارزیابی اثر فعالیت بازارچه‌های مرزی استان سیستان و بلوچستان بر امنیت و اقتصاد استان و ارائه راهکارهای تقویت آن
امیراحمدیان و صالحی دولت آباد	۱۳۹۵	ابتکار جاده ابریشم جدید چین؛ اهداف، موانع و چالش‌ها
کمان‌باز و دیگران	۱۳۹۴	تحلیل اثرات اقتصادی - اجتماعی قاچاق کالا بر روستاهای مرزی منطقه سیستان
کای	۲۰۱۷	شناخت طرح کمر بند و جاده چین
سرور	۲۰۱۷	جاده ابریشم قدیم و جاده ابریشم جدید؛ تجزیه و تحلیل گفتمان تغییر یافته
بویه و شریفی‌کیا	۱۳۸۹	موقعیت ترانزیتی و ژئوپلیتیکی سیستان و بلوچستان و استراتژی‌های نوین اقتصادی کشورهای حوزه خلیج فارس
دلبری	۱۳۸۸	نقش اقتصادی سیستان در قرون اسلامی

۳- روش شناسی تحقیق

تحقیق حاضر از نظر هدف، کاربردی و با رویکردی توصیفی بوده و برای جمع آوری اطلاعات و داده‌ها از منابع کتابخانه‌ای، مقاله‌ها و مصاحبه نیمه ساختار یافته استفاده شده است. جامعه آماری این تحقیق شامل متخصصان اقتصاد پنهان و خبرگان دانشگاهی می‌باشد. ابزار گردآوری داده‌ها نیز استفاده از مصاحبه نیمه ساختار یافته می‌باشد. همچنین برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از روش گراند تئوری (نظریه زمینه‌ای) استفاده می‌شود. روش گراند تئوری^۱ یا نظریه داده بنیاد یک روش تحقیق کیفی است که برای شناسایی مقوله‌های زیربنایی پدیده مورد مطالعه استفاده می‌شود. در روش این روش به جای آن که با استناد بر یک نظریه به تفسیر و تحلیل اطلاعات پرداخته شود، با تمرکز بر داده‌های جمع‌آوری شده و بر اساس محتوای آن‌ها نظریه^۱ تنظیم می‌شود (رستمی و مومنی، ۱۳۹۷: ۹۱-۹۰).

همچنین سؤال‌هایی که در قالب مصاحبه از مصاحبه شوندگان پرسیده شد، عبارتند

از:

۱. Grounded theory

۱- لطفاً تحلیلی از شرایط حاکم بر تجارت خارجی ایران در مناطق مرزی استان سیستان و بلوچستان ارائه فرمایید.

۲- چه نسبت تحلیلی بین قاچاق و تجارت در مرزهای استان سیستان و بلوچستان وجود دارد؟ عوامل انگیزشی در این مناطق به سمت تجارت می‌باشد، یا قاچاق؟ چرا؟

۳- با توجه به اینکه مرزنشینان ما به لحاظ تاریخی تاجر بوده‌اند؛ ما چگونه می‌توانیم از این ظرفیت برای برون‌رفت از بحران تجاری فعلی کشور استفاده نماییم؟ (لطفاً این مسئله را به صورت خاص در مورد استان سیستان و بلوچستان توضیح دهید).

۴- به نظر شما جایگزینی رویکرد تجاری به جای رویکرد امنیتی در مناطق مرزی استان سیستان و بلوچستان می‌تواند به توسعه اقتصادی و نیز امنیتی و کاهش قاچاق در این مناطق کمک نماید؟ (لطفاً در چند سطر توضیح دهید).

۵- احیای جاده ابریشم و ادویه (کتان) چگونه می‌تواند به توسعه اقتصادی کشور (مخصوصاً استان سیستان و بلوچستان) کمک نماید؟

۴- تحلیل داده‌ها

در این بخش از پژوهش داده‌های حاصل از مصاحبه با متخصصان اقتصاد پنهان و خبرگان دانشگاهی بر اساس روش گراند تئوری در چندین مرحله مورد تحلیل قرار گرفته و سرانجام مقوله هسته از بطن این مراحل استخراج می‌گردد. جهت رعایت اختصار جداول مرتبط با استخراج مفاهیم از گزاره‌ها بیان نگردید.

۴-۱ شرایط یا بسترها

شرایط یا بسترها؛ بیانگر آن دسته از شرایط، موقعیت‌ها و زمینه‌هایی هستند که به ظهور پدیده مورد مطالعه منتهی شده‌اند.

در این قسمت به بررسی وضعیت و شرایط استان سیستان و بلوچستان پرداخته می‌شود و از بطن مصاحبه‌ها، بسترهای این محیط ارائه می‌گردد.

جدول ۴-۱: جدول استخراج مقوله‌ها از مفاهیم و مشخص کردن نوع مقوله (شرایطی)

ردیف	مفهوم	مقوله
۱	وجود رانت در بخش تجارت رسمی، اثرگذاری عدم وجود سازوکارهای شفاف تجاری بر میزان قاچاق، غالب بودن رویکرد امنیتی بر نگاه تجاری در مناطق مرزی و تاثیر پذیری تجارت از آن، روابط تجاری نامناسب با همسایه‌ها، سلطه دلالی بر تجارت به دلیل عدم استفاده از ظرفیت‌های منطقه.	شفاف نبودن رویه‌های قانونی حاکم بر تجارت رسمی
۲	فعال نبودن برخی از بازارچه‌های غیررسمی، وجود مالیات و تعرفه‌های زیاد مانعی برای گسترش تجارت رسمی، عدم برخورداری مرزنشینان از دانش کافی برای تجارت، فقدان برخی از صلاحیت‌های قانونی لازم برای تجارت در مرزنشینان، غیر فعال بودن برخی از بازارچه‌ها - فراهم نبودن زیر ساخت های حمل و نقلی مناسب جهت بهره‌مندی از ظرفیت‌های تجاری منطقه، مغفول ماندن برخی از ظرفیت‌های تولیدی، فرهنگی و اجتماعی در مناطق مرزی، گسترش تجارت غیررسمی به دلیل عدم استفاده از ظرفیت‌های تجاری مناطق مرزی جهت توسعه.	مناسب و به روز نبودن لوازم و زیر ساخت‌های تجارت رسمی در منطقه
۳	وجود قاچاق ورودی و خروجی در سیستان و بلوچستان، قاچاق اقلامی همچون سوخت، مواد غذایی، میوه، ادویه و پوشاک، غالب بودن انگیزه قاچاق بر تجارت به دلایل سود زیاد و نبود اشتغال، بالا بودن انگیزه قاچاق در برابر تجارت رسمی به دلیل عدم استفاده از ظرفیت‌ها و تامین نشدن منافع، وجود موانع در بخش تجارت رسمی مرزنشینان، انگیزه زیاد در قاچاق کالاهای یارانه‌ای، درآمد بالای قاچاق کالا به ویژه قاچاق سوخت برای مرزنشینان و عدم سخت‌گیری دولت در این زمینه، جذابیت قاچاق سوخت و کالاهای اساسی در زمان افزایش نرخ ارز، آلوده بودن شبکه های توزیع و نبود نظارت کافی در حوزه استفاده از کالاهای یارانه ای، تمایل به قاچاق به دلیل نبود فرصت‌های شغلی.	سلطه قاچاق کالا بر فعالیت‌های تجاری رسمی
۴	انتقال منابع مالی حاصل از تجارت رسمی و غیر رسمی به شهرهای دیگر، منتفع نشدن مردم بومی از منافع تجارت منطقه.	انتقال منابع مالی حاصل از تجارت به مناطق دیگر
۵	فقر و نبود امنیت در منطقه، پایین بودن بودجه عمرانی استان سیستان و بلوچستان نسبت به استان‌های دیگر، اجرا نشدن مصوبات دولت در امور تجاری بدلیل کمبود منابع مالی.	فقر و محرومیت منطقه
۶	وجود پایانه‌های تجاری رسمی، جریان تجارت نیمه رسمی از طریق بازارچه‌های مرزی، وجود ظرفیت‌های طبیعی برای گسترش تجارت، وجود ظرفیت‌های اجتماعی و فرهنگی برای گسترش تجارت، سودآوری بالای فعالیت‌های تجاری در مناطق مرزی نسبت به تجارت داخلی، اختلاف قوانین بین دو کشور فراهم آورنده بستری برای گسترش تجارت، وجود ظرفیت‌هایی همچون بندر چابهار و مناطق آزاد تجاری در منطقه.	وجود ظرفیت‌های بالقوه برای گسترش تجارت در منطقه

در این بخش ۶ مقوله اصلی، بعد از بررسی و مقایسه مفاهیم به دست آمد. در این مرحله به تشریح مقوله‌ها خواهیم پرداخت. هدف از تشریح کردن مقوله‌ها، توضیح دادن دامنه معنایی است که ای به‌ها می‌توانند پوشش دهند.

۴-۱-۱ شفاف نبودن رویه قانونی حاکم بر تجارت رسمی

رویه‌های قانونی حاکم بر تجارت رسمی در مناطق مرزی سیستان و بلوچستان از شفافیت لازم برخوردار نیستند و این تعارض قوانین گاه باعث ناهماهنگی با کشورهای همسایه نیز می‌شود. نگاه حاکم بر این منطقه، به دلایل تاریخی، سیاسی و حضور برخی از گروه‌های تروریستی در این مناطق، باعث شده است که اقتصاد و تجارت در این استان مساله‌ای جدا از سیاست و امنیت تلقی نشود و نگاه کنترل‌گرا و نظارتی بر تمامی

عالیتهای اقتصادی منطقه حاکم باشد. منافع اقتصادی و استفاده از موقعیت مرزی این مناطق جهت تجارت با کشورهای همسایه نیز قربانی این نگاه امنیتی شده است و در خیلی از موارد قوانین و دستورالعمل های کارشناسی و صادر شده از سوی نهادهای دولتی نیز نادیده گرفته می شود.

۴-۱-۲ مناسب و به روز نبودن لوازم و زیرساخت های تجارت رسمی در منطقه

عدم توسعه یافتگی مناطق سیستان و بلوچستان در نبود زیرساخت های ریلی و حمل و نقلی مناسب و نیز دیگر امکانات جهت تسهیل مراودات تجاری بروز و نمود می یابد. توسعه و بهبود زیرساخت های ریلی و حمل و نقلی یکی از پیش نیازهای اصلی توسعه اقتصاد می باشد. رونق گمرک و گسترش تجارت با دیگر کشورها نیازمند توسعه زیرساخت های لازم برای بارگیری، دریافت کالا و حمل آن می باشد که متأسفانه این نقیصه در برخی از مناطق استان سیستان و بلوچستان به شدت احساس می شود.

همچنین لازم است مرزنشینان استان را به عنوان یکی از عوامل دخیل در فرآیند تجاری، آموزش داده تا توانایی های لازم جهت انجام امور تجاری را کسب نمایند. در حال حاضر این افراد به دلیل عدم برخورداری از سواد لازم جهت تجارت، قادر به انجام امور تجاری رسمی نیستند.

۴-۱-۳ سلطه قاچاق کالا بر فعالیت های تجاری رسمی

بخش وسیعی از فعالیت تجاری و بازرگانی در منطقه سیستان و بلوچستان به صورت غیر قانونی و قاچاق انجام می شود. این فعالیت ها در جایی ثبت نمی شود و از مراودات قانونی هم پیرو می کند. قاچاق فرآورده های نفتی و سوخت، که در زمره کالاهای یاراه ای می باشند، بخش عمده ای از قاچاق خروجی در استان را به خود اختصاص دادند. این قبیل کالاها در کشور مقصد با قیمت بالاتری نسبت به قیمت داخلی مبادله خواهند شد. گردش مالی و سود بالایی که از این طریق به دست می آید در کنار نبود فرصت های شغلی باعث شده است که تجارت و مبادله کالا از مبادی قانونی و گمرکی کمتر باشد و ریسک پذیری قاچاقچی برای به دست آوردن سود مالی بیشتر، افزایش یابد.

۴-۱-۴ انتقال منابع مالی حاصل از تجارت به مناطق دیگر

متأسفانه بخش زیادی از منابع مالی حاصل از تجارت در منطقه سیستان و بلوچستان

در مناطقی غیر از استان سیستان و بلوچستان سرمایه‌گذاری می‌شود. حتی افرادی که به فعالیت‌های قاچاق می‌پردازند، سود حاصل از معاملات خود را در مناطق دیگر سرمایه‌گذار می‌کنند. این انتقال سرمایه به مناطق دیگر، به توسعه نیافتگی سیستان و بلوچستان نیز مرتبط است که باعث می‌شود انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری در این مناطق وجود نداشته باشد.

۴-۱-۵ فقر و محرومیت منطقه

توسعه نیافتگی و عدم استفاده از ظرفیت‌های بالقوه استان سیستان و بلوچستان باعث شده است که تجارت به صورت رویه‌ای غیرقانونی در این منطقه انجام پذیرد. زیرساخت‌ها و بودجه‌های عمرانی برای توسعه منطقه به دلایل مختلف دارای کمبودهای می‌باشد و در نبود حمایت‌های دولتی و توسعه زیرساخت‌های لازم که باعث رونق اقتصادی و آبادانی منطقه شود، همچنان معضل وجود قاچاق در این مناطق ادامه دارد خواهد بود.

۴-۱-۶ وجود ظرفیت‌های بالقوه برای گسترش تجارت در منطقه

استان سیستان و بلوچستان دارای ظرفیت‌های بالقوه اقتصادی، اجتماعی و جغرافیایی فراوانی است که می‌توان از این ظرفیت‌ها در جهت گسترش تجارت در مناطق مرزی این استان استفاده نمود؛ ولی متأسفانه نسبت به بسیاری از این ظرفیت‌های غفلت شده است. وجود مردمانی از یک قوم و نژاد در دو طرف مرز، موقعیت ویژه جغرافیایی، دسترسی به آب‌های آزاد، همجواری با دو کشور پاکستان و افغانستان، همجواری با بازار ۲۳۰ میلیون نفری پاکستان، وجود معادن استان، وجود جاذبه‌های گردشگری استان و ... همه و همه ظرفیت‌هایی است که مغفول مانده‌اند. در واقع استان سیستان و بلوچستان استان ثروتمندی است که از این ثروت‌های استان در جهت توسعه این مناطق یا استفاده نشده و یا کمتر استفاده شده است.

۴-۲ تعامل‌ها، راهبردها یا فرآیندها

تعامل‌ها، راهبردها یا فرآیندها؛ بیانگر آن دسته از ها و کنش‌هایی است که کنشگران در قبال آن شرایط از خود بروز داده‌اند. در این بخش ما به بررسی واکنش‌ها و کنش‌های تجار و افرادی که به دنبال امور تجاری در این منطقه هستند، تا گذران زندگی و اشتغال مبتنی بر تجارت را پیش ببرند، و وضعیتی که بر آنها به نوعی تحمیل شده

است، می پردازیم.

جدول ۴-۲: جدول استخراج مقوله ها از مفاهیم و مشخص کردن نوع مقوله (تعاملی)

مقوله	مفهوم	ردیف
اتخاذ دیپلماسی اقتصادی با کشورهای همسایه در جهت رونق تجارت	بهبود تجارت با تغییر و تحولات در پاکستان، به رسمیت شناختن مرادوات مرزی توسط پاکستان، توسعه دیپلماسی اقتصادی با کشورهای همسایه، تقویت تجارت رسمی به واسطه رایزنی با کشورهای همسایه، استفاده از ظرفیت تهاتر کالا با کشورهای همسایه جهت دور زدن تحریمها.	۱
کاهش قاچاق و ایجاد اشتغال با حمایت از تجارت رسمی	کاستن از هزینه های تجارت رسمی، بالا بردن هزینه قاچاق برای قاچاقچیان، کاهش قاچاق با حرکت از تجارت غیررسمی به سمت تجارت نیمه رسمی و رسمی، کاهش قاچاق به واسطه اشتغال زایی در منطقه، حمایت از تجارت رسمی با افزایش ریسک قاچاق، کسب درآمد به واسطه اشتغال به امور تجاری.	۲
اتخاذ رویکرد امنیتی مبتنی بر تجارت	وابسته بودن برقراری امنیت به تجارت، دخالت دادن مردم بومی در برقراری امنیت با ایجاد اشتغال، ایجاد امنیت مبتنی بر توسعه اقتصاد و کاهش قاچاق، گره زدن امنیت به منافع تجاری مردم	۳

اتخاذ دیپلماسی اقتصادی با کشورهای همسایه در جهت رونق تجارت

۴-۲-۱ اتخاذ دیپلماسی اقتصادی با کشورهای همسایه در جهت رونق تجارت

رونق اقتصادی بر پایه تجارت در مرزها نیازمند همکاری و پیوندهای مبتنی بر منافع دو طرف می باشد که می بایستی با توافق های حقوقی و همچنین حمایت ها و نظارت انجام شود. متأسفانه در سال ی اخیر دیپلماسی اقتصادی و نیز حمایت دولتی و قانونی ایران از مرادوات تجاری با کشورهای همسایه ضعیف بوده است. در نتیجه باید در این زمینه اقداماتی موثر از طرف دولت ایران صورت پذیرد.

۴-۲-۲ کاهش قاچاق و ایجاد اشتغال با حمایت از تجارت رسمی

اشتغال در سیستان و بلوچستان تا حد زیاد به فعالیت های قاچاق و مسائل مرتبط با آن مبتنی است. کمبود فرصت های شغلی مناسب در این مناطق باعث شده است تا افراد بسیاری یا مجبور به مهاجرت به شهرهای دیگر شوند و یا بخش زیادی از افراد فاقد شغل باقیمانده در این مناطق، برای امرار معاش به ناچار به فعالیت در زمینه قاچاق روی آوردند. سیستان و بلوچستان به اعتقاد بسیاری از کارشناسان، صاحب نظران و افراد بومی، توانایی و ظرفیت های بسیاری در رابطه با تجارت با همسایه های دور و نزدیک دارد. لذا با بهره گیری از این ظرفیت ها و حمایت از تجارت رسمی می توان علاوه بر ایجاد اشتغال برای افراد فاقد شغل در این مناطق، تجارت قانونی را گسترش داد و از میزان فعالیت های

قاچاق در منطقه کاست.

۴-۲-۳ اتخاذ رویکرد امنیتی مبتنی بر تجارت

رویکرد امنیتی حاکم بر منطقه سیستان و بلوچستان نشات گرفته از ناامنی‌ها و عالیت‌های مخربانه‌ای است که علیه مردم منطقه و حاکمیت صورت می‌گیرد. متأسفانه این رویکرد بر تمامی مناسبات اجتماعی و اقتصادی منطقه حکمفرماست. رویکرد امنیتی حاکم بر منطقه سیستان و بلوچستان باعث شده است تا توسعه این مناطق با اما و اگرهای زیادی مواجه شود. این موضوع باعث گرایش مردم منطقه به قاچاق و نیز بی‌اعتمادی به مبادی رسمی و قانونی شده است. تقویت اقتصاد مبتنی بر تجارت و حل و فصل مسائل و مشکلات مرتبط با توسعه استان و اشتغال مردم، با بهبود زیرساخت‌های تجاری و بازرگانی، می‌تواند راه حلی مناسب برای این قبیل مسائل در منطقه باشد. این امر باعث درگیر شدن مردم بومی در امور مرتبط به مناطق مرزی شده و خود این افراد پاسدار و حافظ وضعیت جدیدی می‌شوند که تامین‌کننده منافع آنها است. بدین طریق شاهد شکل‌گیری امنیتی مبتنی بر تجارت در منطقه خواهیم بود که هم تضمین‌کننده امنیت منطقه و هم تسهیل‌کننده فرآیند توسعه اقتصادی این مناطق خواهد بود.

۴-۳ پیامدها

بیانگر نتایج تعامل‌ها و تحت تاثیر شرایط مربوط به آنها می‌باشد. در این قسمت مقوله هسته که قوام بخش تمامی مفاهیم و در برگیرنده تمامی مراحل است، ارائه می‌شود. جدول ۴-۳: جدول استخراج مقوله‌ها از مفاهیم و مشخص کردن نوع مقوله (پیامدها)

ردیف	مفهوم	مقوله
۱	تضمین امنیت اقتصادی از طریق متصل شدن به جاده ابریشم و طرح‌هایی از این قبیل، ایجاد اشتغال برای ساکنان منطقه با پیوستن به طرح احیای جاده ابریشم، استفاده از مزیت ترانزیتی کریدورهای اقتصادی مطرح در منطقه، بهره‌برداری تجاری از محور ژئوپلیتیکی ایران، چین و پاکستان، بهره‌برداری از ظرفیت محور انتقال انرژی بین ایران، پاکستان و چین، استفاده از ظرفیت ارتباطی چابهار برای توسعه اقتصادی، استفاده از ظرفیت‌های جاده ابریشم برای جذب منابع اقتصادی و توسعه منطقه، جذب سرمایه‌گذاری خارجی از طریق پیوستن به طرح احیای جاده ابریشم، استفاده از ظرفیت‌های تجاری جاده ابریشم برای اشتغال‌زایی و کم کردن قاچاق در منطقه	ایجاد اشتغال و کاهش فعالیت‌های قاچاق با متصل شدن به کریدورهای اقتصادی بین‌المللی

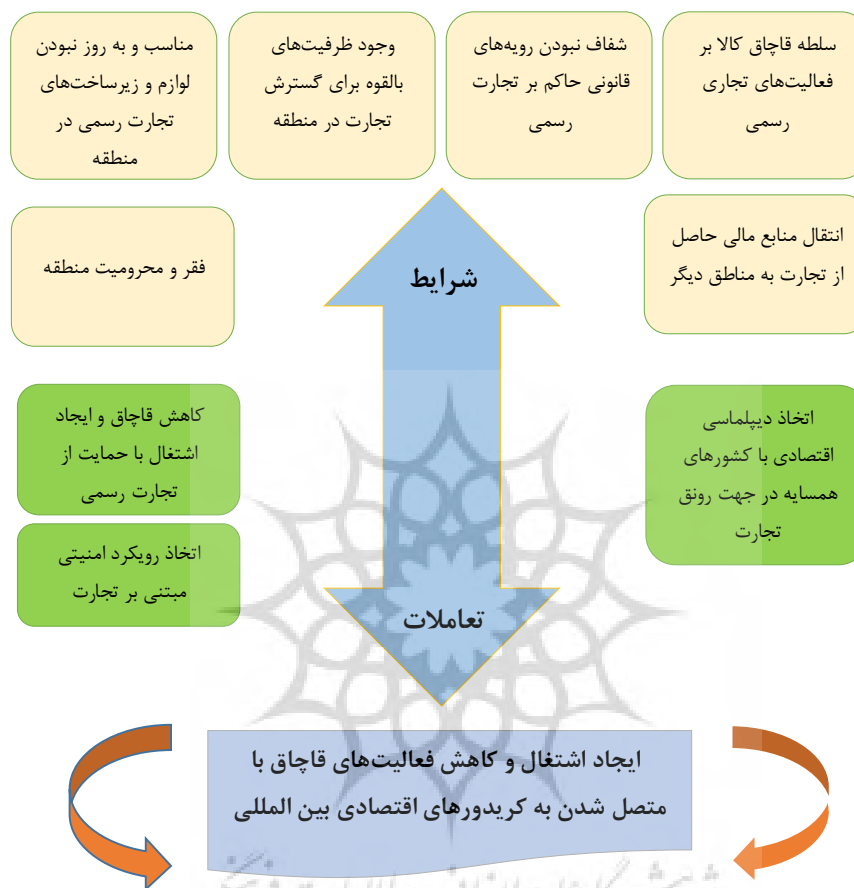
۴-۳-۱ مقوله هسته

مقوله هسته دربرگیرنده چکیده و بجه‌ای است که از بررسی‌های پژوهش به دست می‌آید و در مصاحبه‌های انجام شده خود را به عنوان جان مایه پژوهش نشان می‌دهد. مقوله هسته‌ای که برای این پژوهش و با توجه به توضیحات ارائه شده، پیشنهاد می‌شود، مقوله «ایجاد اشتغال و کاهش فعالیت‌های قاچاق با متصل شدن به کریدورهای اقتصادی بین‌المللی» است.

این مقوله بیانگر آن است که ایران می‌تواند با متصل شدن به کریدورهای تجاری بین‌المللی از جمله طرح احیای جاده ابریشم، که توسط چین طراحی شده است، دو معضل حال حاضر منطقه سیستان و بلوچستان در حوزه اشتغال و قاچاق را تا حد قابل قبولی مرتفع نماید.

این کریدورهای بین‌المللی می‌توانند با اصلاح زیرساخت‌ها و ایجاد همگرایی اقتصادی در کشورهای مسیر، زمینه توسعه و اشتغال را برای جمعیت ساکن در استان سیستان و بلوچستان فراهم نمایند. با ایجاد فرصت‌های شغلی و شاغل نمودن افراد بومی ساکن در مرزهای استان سیستان و بلوچستان، شاهد ایجاد امنیتی درون‌زا توسط افراد بومی این مناطق، در راستای حراست از منافع اقتصادی خود، خواهیم بود. ایجاد امنیت مبتنی بر تجارت باعث سرعت گرفتن توسعه اقتصادی این مناطق خواهد شد و از این طریق تجارت غیررسمی و قاچاق در منطقه کاهش خواهد یافت.

مدل ۴-۱: مدل پارادایمی بازتولید نظام تجاری در مناطق مرزی استان سیستان و بلوچستان ذیل راهبرد احیای جاده ابریشم و دلالت‌های آن برای مبارزه با قاچاق کالا



۵- نتیجه‌گیری و پیشنهادها

در پژوهش حاضر بر اساس تحلیل مصاحبه‌های صورت گرفته با متخصصان حوزه اقتصاد پنهان و خبرگان دانشگاهی، این نتیجه حاصل گردیده است که اتصال به کریدورهای اقتصادی بین‌المللی سبب ایجاد فرصت‌های شغلی و کاهش قاچاق در منطقه سیستان و بلوچستان خواهد شد.

علاوه بر نتیجه مذکور، مصالعات انجام شده و مصاحبه‌های صورت گرفته بر موضوع‌های

دیگری نیز تاکید داشته‌اند. در ادامه به تعدادی از مهم‌ترین موضوع‌ها اشاره خواهد شد.

۵-۱ لزوم رفع موانع موجود در بخش تجارت رسمی

تعدد قوانین و مقررات از جمله موانع موجود در بخش تجارت رسمی می‌باشد که وجود و تغییرات مکرر این حجم از قوانین و مقررات نه تنها برطرف کننده مسائل و مشکلات بخش تجارت رسمی نیست، بلکه خود مشکل آفرین نیز خواهند بود. قوانین و بخش‌نامه‌های متعدد و گاهی متضاد با هم، فرآیند طبیعی تجارت رسمی را مختل نموده و سبب انحراف تجارت از مسیر قانونی به سمت تجارت غیررسمی و قاچاق می‌شود. لذا با رفع موانع از جمله حذف قوانین و مقررات دست و پا گیر و زائد و تصویب قوانین حمایتی، شاهد حرکت از تجارت غیررسمی و قاچاق به سمت تجارت رسمی خواهیم بود.

۵-۲ لزوم به کارگیری دیپلماسی اقتصادی

متأسفانه در سال‌های اخیر از ظرفیت‌های دیپلماسی برای پیشبرد اهداف اقتصادی، آن‌گونه که لازم بود، استفاده نگردید. برای مثال در منطقه سیستان و بلوچستان می‌توانستیم با شناسایی نیازهای دو کشور پاکستان و افغانستان و انجام رای‌هایی در جهت تسهیل صادرات به این کشورها، خود تامین کننده عمده نیازهای این دو کشور در مناطق سیستان و بلوچستان باشیم و از این طریق با رونق بازارچه‌های مرزی، فرصت‌های شغلی بسیاری را برای مرزنشینان فراهم آوریم.

۵-۳ لزوم توانمندسازی مرزنشینان برای انجام فعالیت‌های تجاری

متأسفانه بخش بزرگی از مرزنشینان استان سیستان و بلوچستان در امور کلان تجاری استان نقش چندانی ندارند. در واقع تجار بزرگی که در منطقه به تجارت مشغول می‌باشند، افرادی غیربومی هستند. همچنین عمده درآمد حاصل از تجارت در این مناطق نیز در شهرهای دیگر سرمایه‌گذاری شده و استان از این منابع محروم است. بخش اندکی از بومیان نیز که به تجارت اشتغال دارند، در حقیقت کارگزار تجار بزرگ هستند. نبود دانش و سرمایه لازم برای پرداختن به امور تجاری از جمله مشکلات مرزنشینان ما در این زمینه است. همچنین عدم بازاریابی برای محصولات تولیدی استان نیز از دیگر مسائل مغفول مانده در منطقه می‌باشد.

لذا ضروریست علاوه بر آموزش لازم در زمینه تجارت و بازاریابی، منابعی در قالب

تسهیلات در اختیار مرزنشینان قرار گرفته تا خود به فعالیت‌های تجاری پرداخته و از منافع حاصل از تجارت بهره‌مند گردند. این موضوع سبب می‌گردد که مرزنشینان در راستای حراست از منافع اقتصادی خود به امنیت مرزها اهمیت داده و در جهت حفظ آن کوشا باشند.

۵-۴ لزوم بهبود زیرساخت‌های ارتباطی استان

یکی از عوامل توسعه اقتصادی و گسترش تجارت، بهبود زیرساخت‌های ارتباطی باشد. همان‌گونه که در بخش‌های گذشته نیز بدان پرداخته شد، زیرساخت‌های ارتباطی از جمله عوامل مهم رونق اقتصادی یک منطقه بوده و هست. متأسفانه زیرساخت‌های ارتباطی در برخی از مناطق استان سیستان و بلوچستان وضع مطلوبی ندارد. این مشکل در کشورهای همسایه نیز وجود دارد. برای مثال در مرز میرجاوه وضعیت زیرساخت‌های ریلی کشور پاکستان نامطلوب بوده و سرعت سیر قطارها و حمل بار در این مناطق بسیار پایین است. این موضوع یکی از موانع اصلی گسترش تجارت و ترانزیت کالا در منطقه سیستان و بلوچستان می‌باشد. در نتیجه برای گسترش تجارت و ترانزیت در منطقه، باید زیرساخت‌های ارتباطی استان بهبود یابد. در این رابطه تکمیل خطوط ریلی چابهار به زاهدان در اولویت قرار دارد. همچنین باید با بهره‌گیری از ظرفیت‌های دیپلماسی منطقه‌ای، رای‌هایی در راستای بهبود زیرساخت‌های ارتباطی کشورهای همسایه نیز صورت پذیرد تا شاهد رونق تجارت در این مناطق باشیم.

۵-۵ لزوم استفاده از ظرفیت‌های بالقوه استان

استان سیستان و بلوچستان دارا ظرفیت‌های بالقوه اقتصادی فراوانی می‌باشد. گردشگری، وجود معادن و مزیت‌های ژئوپلیتیکی از جمله مهم‌ترین ظرفیت‌های بالقوه استان است که متأسفانه مغفول واقع شدند. با بهره‌گیری از هر یک از این ظرفیت‌ها می‌توان فرصت‌های شغلی بسیاری را در منطقه ایجاد و سرمایه‌های کلانی را جذب نمود. در حقیقت می‌توان استان سیستان و بلوچستان را استانی ثروتمندی معرفی نمود که به دلیل عدم بهره‌برداری از ثروت‌های خود، همواره از فقر و محرومیت رنج می‌برد.

موقعیت جغرافیایی استان سیستان و بلوچستان گنج پنهانی است که با بهره‌برداری از آن شاهد رونق اقتصادی و گسترش تجارت در این مناطق خواهیم بود. البته همان‌گونه

که ذکر آن گذشت، بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها نیازمند پیش-نیازهایی است که از جمله آن می‌توان به بهبود زیرساخت‌های ارتباطی، تسهیل و تغییر برخی از قوانین مرتبط با تجارت و اتخاذ دیپلماسی فعال در زمینه‌های اقتصادی و راه اشاره نمود.

۵-۶ پیشنهادهای کاربردی

با توجه به نتایج به دست آمده، پیشنهادهای زیر در راستای بهبود وضعیت اقتصادی استان سیستان و بلوچستان و کاهش قاچاق در این مناطق ارائه می‌شود.

۱. پیشنهاد می‌شود رویکرد امنیتی حاکم بر منطقه به رویکرد امنیتی مبتنی بر تجارت تغییر یابد.

۲. پیشنهاد می‌شود برنامه پیوستن ایران به کریدورهای اقتصادی بین‌المللی در منطقه سیستان و بلوچستان با اتخاذ دیپلماسی فعال ری‌پیگیری شود.

۳. پیشنهاد می‌شود با اتخاذ دیپلماسی فعال اقتصادی در منطقه، روابط تجاری ایران با کشورهای همسایه بیش از پیش گسترش یابد.

۴. پیشنهاد می‌شود بخشی از درآمدهای حاصل از تجارت در منطقه سیستان و بلوچستان، با در نظر گرفتن اولویت‌های استان، در این مناطق سرمایه‌گذاری شود.

۵. پیشنهاد می‌شود موانع موجود در بخش تجارت رسمی در استان سیستان و بلوچستان برطرف و ری‌فعالیت‌های قاچاق در منطقه افزایش یابد.

۶. پیشنهاد می‌شود برنامه آموزش و توانمندسازی مرزنشینان برای انجام لیت‌های تجاری با اهتمام بیشتری دنبال شود.

۷. پیشنهاد می‌شود در راستای توسعه اقتصادی استان از تمام ظرفیت‌ها، از جمله پتانسیل‌های جغرافیایی و ترانزیتی، پتانسیل‌های بخش گردشگری، ظرفیت‌های بخش صنایع و معادن و ظرفیت‌های فرهنگی و اجتماعی استان به بهترین نحو استفاده شود.

منابع فارسی

- استرون رید (۱۳۷۵). راه‌های ابریشم و ادویه: فرهنگ‌ها و تمدن ترجمه عباس ملکی. تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی.
- باستانی پاریزی، محمد ابراهیم (۱۳۷۰). از سیر تا پیاز. تهران: انتشارات مهتاب.
- عبدلی مسینان، محمد؛ گرکنی، راضیه (۱۳۹۱). تجارت و انتقال فنون در جاده ابریشم. تهران: انتشارات جمال هنر.
- عیسوی، چارلز (۱۳۶۲). تاریخ اقتصادی ایران. ترجمه یعقوب آژند. تهران: نشر گستره.
- کاردان، عباس (۱۳۹۹). گفتارهایی در باب قاچاق کالا و ارز و امنیت ملی. تهران: انتشارات ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز.
- گنجی، یوسف (۱۳۸۰). سیاست‌های تجاری و توسعه اقتصادی. تهران: ناشر موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- ابراهیم‌زاده، عیسی (۱۳۸۰). «سیستان و موقعیت ژئوپلیتیک آن در توسعه منطقه‌ای». دوماهنامه اطلاعات سیاسی. بهمن و اسفند ۱۳۸۰. شماره ۱۷۳ و ۱۷۴. صص. ۲۵۳-۲۴۴.
- احمدزاده، میر حواس (۱۳۹۰). «بررسی مسائل اقتصاد سنتی در سیستان و بلوچستان دوره قاجار». جستارهای تاریخی، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی. بهار و تابستان ۱۳۹۰. سال دوم. شماره اول. صص. ۱-۱۳.
- بریمانی، فرامرز (۱۳۸۳). «تحلیل هرمنوتیکی از فراز و فرود سیستان بزرگ». نشریه جغرافیا و توسعه. پاییز و زمستان ۱۳۸۳. شماره ۴. صص. ۱۰۰-۸۱.
- تقی‌زاده انصاری، محمد (۱۳۹۵). «چالش بانک سرمایه گذاری زیرساخت آسیا و هژمونی مالی اقتصادی آمریکا». فصلنامه علمی پژوهشی سیاست جهانی. تابستان ۱۳۹۵. شماره ۱۶. صص. ۱۷۶-۱۴۷.
- تویسرکانی، مجتبی (۱۳۹۸). «راه ادویه جدید، رقیب منطقه‌ای راه ابریشم جدید». فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز. بهار ۱۳۹۸. شماره ۱۰۵. صص. ۱-۳۸.
- جان پرور، محسن؛ قصری، محمد (۱۳۹۳). «تبیین عوامل اثرگذار بر قاچاق کالا در

طول مرزها راهبرد اولیه مدیریت مرزهای ایران». پژوهشنامه جغرافیای انتظامی. پاییز ۱۳۹۳. شماره ۷. صص. ۸۶-۵۵.

حسینی نیا، غلامحسین؛ زراعتکن، حامد (۱۳۹۷). «شناسایی فرصت‌های کارآفرینی در مناطق مرزی استان سیستان و بلوچستان». پژوهش‌نامه مطالعات مرزی. پاییز ۱۳۹۷. سال ششم. شماره ۳. صص. ۱۳۸-۱۲۵.

حاتمی، امیرحسین (۱۳۹۶). «تحلیل و بررسی نام‌گذاری جاده ابریشم با تکیه بر جغرافیای اقتصادی». دوفصلنامه علمی-پژوهشی مطالعات تاریخی جهان اسلام. پاییز و زمستان ۱۳۹۶. شماره ۱۰. صص. ۳۲-۷.

دلبری، شهربانو (۱۳۸۸). «نقش اقتصادی سیستان در قرون نخستین اسلامی». فصلنامه تخصصی فقه و تاریخ تمدن. پاییز ۱۳۸۸. شماره ۲۱. صص. ۵۰-۳۳.

رستمی، محمدزمان؛ مومنی، الهام (۱۳۹۷). «علل و آثار قاچاق کالا و راهکارهای مبارزه با آن در جهت تحقق اقتصاد مقاومتی». دوماهنامه اقتصاد پنهان. شماره ۱۲ و ۱۳. صص. ۱۰۵-۷۵.

شاطریان، محسن؛ گنجی‌پور، محمود (۱۳۹۲). «تاثیر وضعیت اجتماعی-اقتصادی مرزنشینان بر قاچاق کالا (مطالعه موردی: استان‌های سیستان و بلوچستان، بوشهر و کردستان)». فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای انسانی. تابستان ۱۳۹۲. شماره ۸۴. صص. ۱۷۸-۱۵۷.

شرفی، حجت‌اله؛ شکور، علی؛ درازهی، یاسمین (۱۳۹۹). «تحلیلی بر قاچاق کالا و عوامل موثر بر آن در روستاهای مرزی سراوان». فصلنامه علمی برنامه‌ریزی منطقه‌ای. بهار ۱۳۹۹. شماره ۳۷. صص. ۷۶-۶۳.

شهرکی مقدم، حامد؛ کریمیان بستانی، مریم؛ انوری، محمود رضا (۱۳۹۹). «ترانزیت جاده‌ای و اثرات آن بر توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان». فصلنامه اقتصاد فضا و توسعه روستایی. بهار ۱۳۹۹. شماره ۳۱. صص. ۱۳۰-۱۱۳.

عبدی، عطاءالله؛ رجب‌نژاد، ناصر (۱۳۹۶). «تبیین پیامدهای ژئوپلیتیکی سرمایه‌گذاری چین، در گوادر بر بندر چابهار». فصلنامه جغرافیا و توسعه. بهار ۱۳۹۶. سال

پانزدهم. شماره ۴۶. صص. ۲۰۶-۱۸۵.

فاضلی، محمدتقی (۱۳۹۰). «جاده ابریشم و نقش ایران به عنوان عامل ارتباط غرب و شرق در دوران باستان». پژوهش نامه تاریخ. زمستان ۱۳۹۰. شماره ۲۵. صص. ۱۲۹-۱۱۵.

کریمی، جعفر (۱۳۹۷). «استرا های متناسب برای جلوگیری از قاچاق کالا در کشور». دوماهنامه اقتصاد پنهان. شماره ۱۲ و ۱۳. صص. ۱۴۷-۱۲۴.

متقی، افشین؛ کرمی، مهرداد؛ قره بیگی، مصیب (۱۳۹۳). «راه‌ها به عنوان شریان حیاتی توسعه در دنیای باستان؛ (مطالعه موردی؛ راه ابریشم)». فصلنامه تاریخ پژوهی. پاییز ۱۳۹۳. شماره ۶۰. صص. ۲۰-۱.

محسنی، رضا؛ میرزایی، مصطفی (۱۳۹۷). «تاثیر ترانزیت کالا بر صادرات غیرنفتی در ایران: یک رویکرد هم جمعی سیستمی». نشریه پژوهشنامه بازرگانی. پاییز ۱۳۹۷. شماره ۸۸. صص. ۷۵-۴۷.

موسوی، میرنجف (۱۳۹۲). «ارزیابی نقش بازارچه‌های مشترک مرزی در توسعه و رفاه مناطق مرزنشین: بازارچه‌ی مرزی تمرچین پیرانشهر». فصلنامه جغرافیا و توسعه. سال یازدهم. زمستان ۱۳۹۲. شماره ۳۳. صص. ۷۰-۵۵.

جاودان، محمد (۱۳۹۴). «تاثیر نظام اقتصادی عصر اول عباسی بر گسترش تمدن اسلامی». پایان نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه معارف اسلامی.

حیدرزاده، سحر (۱۳۹۸). «بررسی رابطه بین قاچاق کالا و اشتغال در ایران». پایان نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه مازندران. دانشکده علوم اقتصادی و اداری.

حیدری، ابوالفضل (۱۳۸۶). «بازارچه مرزی میلک سیستان». پایان نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه یزد.

روشنی، میترا (۱۳۹۱). «زندگی اقتصادی ایرانیان در عهد سامانیان و نقش جاده ابریشم بر آن». پایان نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه لرستان.

شفیعی، آرین (۱۳۹۵). «نتایج و تاثیرات رت‌های سیاسی- اقتصادی ایران و روم شرقی (بیزانس) در دریای سرخ، اقیانوس هند و خلیج فارس در عصر ساسانی». پایان نامه

کارشناسی ارشد. دانشگاه شهید چمران اهواز. دانشکده ادبیات و علوم انسانی.
 شفیع گنجه، ناهید (۱۳۸۱). «احیای جاده ابریشم و نقش آن در توسعه اقتصادی
 ایران». پایان‌نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه آزاد اسلامی. واحد تهران مرکزی.
 محمداقاسمی، راضیه (۱۳۹۱). «ارزیابی و تبیین نظام تجاری عصر صفوی از دیدگاه
 سفرنامه نویسان اروپایی». پایان‌نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه اصفهان. دانشکده ادبیات
 و علوم انسانی.
 وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی (۱۳۹۵). «گزارش خلاصه مدیریتی مطالعات استانی
 طرح توسعه کسب و کار و اشتغال پایدار (تکاپو)»- استان سیستان و بلوچستان. معاونت
 توسعه کارآفرینی و اشتغال- دبیرخانه تکاپو. کد گزارش: ۹۵۰۱۰-۲.

منابع لاتین

Chen, Maggie Xiaoyang; Lin, Chuanhao (2018). «Foreign Investment across the Belt and Road: Patterns, Determinants and Effects». World Bank Group. Macroeconomics, Trade and Global Practice. October 2018. P. 1-75.

Feldbacher, Rainer (2021). «The Sitan-countries: History as lence along the Silk Road». Technium Social Sciences Journal. April. Vol. 18. P. 648-659.

Khalil Khan, Muhammad; Sandano, Imran Ali; B. Pratt, Cornelius; Farid, Tahir (2018). «China's Belt and Road Initiative: A Global Model for an Evolving Approach to Sustainable Regional Development». Sustainability. Vol. 10. P. 1-20.

Maliszewska, Maryla; Mensbrugghe, Dominique van der (2019). «The Belt and Road Initiative: Economic, Poverty and Environmental Impacts». Macroeconomics, Trade and Investment Global Practice April 2019. World Bank Group.

Wong, John; Liang Fook, Lye (2014). «Reviving the Ancient Silk Road: china's New Diplomatic Initiative». East Asian Policy. P. 5-15.

World Bank (2019). «Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. Advance Edition». World Bank, Washington, DC. P. 1-142.

Sczigel, Peter (2018). «The Belt and Road Initiative and its implications for China's global aspirations in the 21st century». Master Thesis. Master of Advanced International Studies (M.A.I.S). Wien / Vienna.

