

پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی

سال ششم، شماره پیاپی ۱۹، شماره چهارم، زمستان ۱۳۹۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۳/۳۰ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۳/۱۷

صص ۱۹-۳۴

تحلیل کیفی پیامدهای اجتماعی اقتصادی پدیده قاچاق سوخت در شهرستان میناب

مصطفی ظهیری نیا، دانشیار، گروه علوم اجتماعی دانشگاه هرمزگان، ایران*

یاسر رستگار، استادیار، گروه علوم اجتماعی دانشگاه هرمزگان، ایران

هدایت‌الله نیکخواه، استادیار، گروه علوم اجتماعی دانشگاه هرمزگان، ایران

سمیره بهرامی، دانشجوی کارشناسی ارشد پژوهش علوم اجتماعی، دانشگاه هرمزگان، ایران

چکیده

قاچاق فرآورده‌های نفتی پدیده‌ای است که مسائل متعددی را با خود به همراه دارد؛ به طوری که بی‌شک شناسایی این پدیده، به شکل میدانی و مواجهه واقعی و طبیعی با آن، ابعاد و سویه‌های ناپیدای دیگری را آشکار می‌کند. طی چند سال گذشته، مردم شهرستان میناب در استان هرمزگان پدیده قاچاق سوخت را تجربه کرده‌اند؛ به همین دلیل، هدف مقاله حاضر این است که پیامدها و لایه‌های ناپیدای این پدیده را برای ساکنان منطقه مدنظر، از نظر خود این افراد شناسایی و واکاوی کند. برای گردآوری داده‌ها از تکنیک مصاحبه نیمه‌ساختاریافته و برای تجزیه و تحلیل اطلاعات از نظریه زمینه‌ای استفاده شده است. همچنین، براساس روش نمونه‌گیری هدفمند و معیار اشباع نظری در این منطقه با ۱۸ نفر از قاچاقچیان و افراد مطلع مصاحبه شده است. پس از تحلیل مصاحبه‌ها این مقوله‌ها استخراج شده‌اند: رونق کسب و کار در منطقه، ناامنی ترافیکی، تجمل‌گرایی و رفاه‌طلبی، شکاف درآمدی، مخاطرات زیست‌محیطی، از بین رفتن اعتماد سازمانی، تضعیف فرهنگ کار و تلاش، فساد مالی و کلاهبرداری، قانون‌گریزی و کاهش آسیب‌های اجتماعی. این اطلاعات، تصویری روشن از پیامدهای پدیده قاچاق سوخت ارائه می‌دهند.

واژه‌های کلیدی: قاچاق، قاچاق سوخت، پیامدهای اجتماعی اقتصادی، شهرستان میناب، استان هرمزگان.

مقدمه و بیان مسأله

امروزه، توسعه فناوری و گسترش ارتباطات و مناسبات اقتصادی میان کشورها تحولات چشمگیری را در آنها ایجاد کرده و در امر صادرات و واردات، وجود مرزها به صورت معیاری برای اعمال سیاست‌های اقتصادی متأثر از حاکمیت دولت‌ها به پیدایش و رشد پدیده‌ای به نام قاچاق منجر شده است.

قاچاق، به معنای وارد و خارج کردن کالا از کشور، بدون مجوز و بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی است (Fehresti, 2010: 12). این کلمه از واژه ترکی «قاچماق» مشتق شده و به معنی «ربوده» یا «برده» است و در لغت‌نامه دهخدا قاچاق، امری است که وارد کردن آن به کشور یا معامله کردنش از طرف دولت ممنوع است (لغت‌نامه دهخدا، ۱۳۷۳: ۴۹۰). در علم اقتصاد به صورت مشخص، به ورود و خروج مخفیانه کالا از مرزهای کشور، قاچاق می‌گویند (Tamura, 2010: 9). دانشمندان علم اقتصاد، از پدیده قاچاق به شکل اقتصاد پنهان نیز یاد کرده‌اند. بر طبق قوانین سازمان جهانی گمرک (WCO) قاچاق، تخلفی گمرکی است که به این ترتیب انجام می‌شود: جابه‌جایی مخفیانه کالا در طول مرز، برای فرار از نظارت گمرکی (نوری، ۱۳۸۲: ۱۵۰). در وضعیت فعلی تعریف قاچاق صرفاً قوانین ورودی و خروجی و مرزهای جغرافیایی را در بر نمی‌گیرد؛ بلکه در داخل کشور نیز نگهداری، توزیع و حمل کالای بدون مجوز قانونی شامل قاچاق محسوب می‌شود (کهنه‌پوشی، ۱۳۹۱: ۱۰۵۹).

پدیده قاچاق مختص ایران نیست و در بسیاری از کشورها حتی در کشورهای توسعه‌یافته‌ای چون آمریکا، انگلستان و ایتالیا و به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه روند فزاینده و روبه‌رشدی دارد (شکیبایی و احمدی، ۱۳۷۹: ۲۱). بیشتر پژوهش‌های انجام‌شده در ایران، دیدگاهی پوزیتیویستی دارند و بر این اساس، سویه‌ها و لایه‌های منفی این پدیده را ارزیابی کرده‌اند. به‌طور مثال، برخی بر این عقیده‌اند که قاچاق پدیده‌ای پیچیده و چندوجهی است و آثار مخرب آن، در بُعد

اقتصادی خلاصه نمی‌شود؛ بلکه طیف وسیعی از آثار مخرب سیاسی، اجتماعی و فرهنگی را در بر می‌گیرد (عطار، ۱۳۹۱: ۱۲). این پدیده، از بُعد اجتماعی و فرهنگی به کم‌رنگ شدن تعلقات ملی، بر هم خوردن تعادل اجتماعی و کم‌ارزش شدن ارزش‌های اخلاقی می‌انجامد (سیف‌الله، ۱۳۸۷: ۵). همچنین، از بعد سیاسی هم ارتباطات بین کشورها و هم سیاست‌های داخلی کشور را تضعیف می‌کند (Fehresti, 2010: 12) باین حال، قاچاق بیشتر از آن که به افراد قاچاقچی ضرر برساند، بیشترین آسیب را به تولیدات داخلی وارد می‌کند (Horvath et al., 2008: 85).

در ادبیات مربوط به این مسئله، پدیده قاچاق به کالای خاصی اختصاص ندارد. درحقیقت، طیف کالایی قاچاق بسیار گسترده است و قاچاق انسان، مواد مخدر، نفت، گازوئیل، اسلحه، دارو و مشروبات الکلی از مصادیق آن هستند؛ بنابراین، در هر جامعه انواع مختلفی از قاچاق وجود دارد که امروزه، یکی از انواع پر اهمیت آن، در برخی از نقاط کشور ما هم دیده می‌شود و آن، قاچاق سوخت است. پدیده قاچاق سوخت به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص کشور، تقریباً در تمام مرزهای آن وجود دارد (حضرزاده و همکاران، ۱۳۸۹: ۶۹). در ایران، قاچاق کالاهای سوختی در رتبه نخست قرار دارد (علی‌اکبری، ۱۳۹۳: ۷) به طوری که ۹۰ درصد از قاچاق خروجی کشور مربوط به آن است. بیکاری و نداشتن شغل دائمی یکی از مهم‌ترین علل گرایش قاچاقچیان خرده‌پا به این موضوع است (میرمحمدی، ۱۳۸۲: ۷۹). انگیزه اصلی قاچاقچیان بزرگ و باندهای قاچاق، سود کلان اقتصادی است؛ اما قاچاقچیان خرده‌پا به دلیل بیکاری، فقر و اجبار به این وادی کشیده می‌شوند. باندهای بزرگ و قاچاقچیان کلان، بدون همکاری قاچاقچیان خرده‌پا کاری از پیش نمی‌برند؛ بنابراین، با ایجاد اشتغال پایدار و به تبع آن، کاهش فقر و فشار اقتصادی قاچاقچیان خرده‌پا از این کار بازداشته می‌شوند و به‌طور کلی هزینه قاچاق برای قاچاقچیان افزایش و میزان آن کاهش می‌یابد.

سؤال تحقیق

در بیشتر تحقیقات کمی انجام شده، پدیده قاچاق را با نگاهی بیرونی و تعیین شده ارزیابی کرده‌اند؛ درحالی که به درک و تفسیر افراد درگیر و بومیان این مناطق از این پدیده، کمتر توجه شده است. پژوهش حاضر براساس پارادایم تفسیری است؛ بنابراین، قصد دارد پیامدهای پدیده مذکور را از نظر سوزدهای منطقه مدنظر کشف و شناسایی کند. باتوجه به این مطالب، سؤال اساسی ما این است که افراد درگیر در این محدوده، به صورت فعالانی خلاق، پدیده قاچاق سوخت و پیامدهای اجتماعی اقتصادی آن را چگونه درک و تفسیر می‌کنند.

پیشینه تحقیق

مروری مختصر بر مطالعات قاچاق در ایران نشان می‌دهد در این خصوص، پژوهش‌های متعددی انجام شده است.

کلانتری (۱۳۹۵) الگوهای فضایی قاچاق ارزاق عمومی را در استان بوشهر تحلیل کرده است. این پژوهش به صورت میدانی انجام شده و شیوع و پراکندگی این پدیده را در شهرستان‌های استان بوشهر اندازه‌گیری کرده است. همچنین، مطابق نتایج این تحقیق، قاچاق بیشتر در روزهای میانی هفته و همچنین، در ساعت‌های میانی روز انجام شده است. پژوهش کهنه‌پوشی و عنابستانی (۱۳۹۱) نشان می‌دهد فاصله داشتن از مرز، به شدت با قاچاق کالا در ارتباط است؛ به طوری که در روستاهای چسبیده به مرز، تعداد افراد مشغول به قاچاق، به ۱۰۰ درصد نیز می‌رسد و با فاصله گرفتن از مرز، میزان فعالیت افراد نیز به طور معناداری کم می‌شود. این نتیجه میدانی در شهرستان مریوان، اهمیت نقش جغرافیا را تأیید می‌کند. طبق پژوهش پیشگاهی فرد و همکاران (۱۳۹۳) با عنوان «بسترهای ژئوپولیتیک قاچاق کالا و ارز» مجموعه عوامل ژئوپولیتیکی نامناسب مناطق مرزی و همچنین، بی‌ثباتی، نبودن امنیت اقتصادی و بی‌توجهی به رفع بیکاری زمینه قاچاق کالاها را فراهم کرده است. کهنه‌پوشی و شایان (۱۳۹۲)

در استان هرمزگان و به‌ویژه شهرستان میناب، قاچاق سوخت پدیده‌ای فراگیر و به‌نوعی جزئی از شیوه‌های تأمین معیشت مردم شده است. در مناطق ساحلی شهرستان میناب، به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و نزدیکی به مراکز اقتصادی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس، بیشترین میزان قاچاق سوخت وجود دارد؛ چنان‌که براساس آمار و اطلاعات فرماندهی دریابانی و انتظامی استان، در نیمه نخست سال ۱۳۹۳ بیش از ۱۸ میلیون لیتر گازوئیل در آن کشف شده که بیشتر آنها روی دریا و کنار ساحل بوده است. آمار نشان می‌دهد در ۶ ماه نخست سال ۱۳۹۳ ماهانه ۳ میلیون و ۲۳ هزار و ۵۰۰ لیتر سوخت در استان هرمزگان قاچاق می‌شود که این میزان، بخشی از کشفیات قاچاق سوخت در آنجا بوده و بخش چشمگیری از این کشفیات نیز مربوط به شهرستان میناب است (خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۳: ۱). قاچاقچیان، به‌وسیله کارت سوخت و حتی از طریق آزاد، سوخت را از جایگاه‌ها خریداری می‌کنند و با مهارتی خاص، آن را در سواحل و دریاها ۱۰ برابر بیشتر از قیمت حقیقی، به کشتی‌های خارجی می‌فروشند (ازکیا و راهنا، ۱۳۸۷: ۱۴).

براین اساس، در استان هرمزگان و به‌ویژه شهرستان میناب، حجم زیادی از سوخت قاچاق می‌شود و این مسئله پیامدهای اقتصادی و اجتماعی مختلف و همچنین، چالش‌های مهمی را برای استان و کشور به دنبال داشته است. طی سال‌های اخیر، رشد سریع قاچاق سوخت در استان هرمزگان و به‌ویژه شهرستان میناب، نشان می‌دهد پیامدهای این پدیده به اوضاع اقتصادی و اجتماعی وارد و با زندگی روزمره بسیاری از مردم منطقه، ادغام شده است. باتوجه به این مسائل و همچنین، براساس تجارب زیسته پژوهشگر درباره پیامدهای قاچاق سوخت بر اوضاع اجتماعی و اقتصادی استان، انجام دادن چنین پژوهشی درباره آثار و پیامدهای این مسئله، بسیار ضروری و حائز اهمیت است؛ به طوری که نتایج آن، در برنامه‌ریزی‌های اقتصادی و اجتماعی بسیار مفید و اثرگذار خواهد بود.

در این مقاله نیز با همین رویکرد بر اصالت انسان و خلاقیت‌ها و فعالیت‌های او تأکید شده و به همین دلیل است که انسان در مقابل محدودیت‌های محیطی و بیرونی سازوکارهای مناسب با وضعیت خود را سامان می‌دهد. باتوجه به این مطالب، ساکنان این منطقه نیز با وجود همه محدودیت‌ها و تبعیض‌ها در زمینه سرمایه‌گذاری برای اشتغال، امور معیشتی خود را به گونه‌ای مطلوب سازمان می‌دهند.

از لحاظ جامعه‌شناسی کاربردی پدیده قاچاق یا کنش قاچاقچی فعالیت اجتماعی و انحراف از قانون است؛ به این ترتیب، صاحب‌نظرانی مانند نیزبت و مرتن، ریشه این انحراف را در ناهماهنگی میان فرهنگ و جامعه یا به عبارت دیگر، ناشی از ناهماهنگی میان اهداف پذیرفته‌شده و وسایل سازمانی می‌دانند. در جامعه بر رسیدن به آسایش، رفاه و تجملات تأکید می‌شود؛ اما وسایل و راه‌های رسیدن به آن محدود است (به دلیل نبود بسترهای توسعه، ضعف ساختارهای صنعت و کشاورزی در منطقه و...). مردم این منطقه نیز از راه بدعت (قاچاق) می‌خواهند به این هدف برسند؛ اما در نظریه‌های جدید جامعه‌شناسی افراد مانند کنشگرانی فعال و بازانندیش قلمداد می‌شوند که خود و روابط پیرامون خود را بازنگری می‌کنند (قادرزاده و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۷۶). در این گونه نظریات تلفیقی نابودکننده ستیز عاملیت و ساختار، متفکران معتقدند که افراد، عاملیت‌های بازانندیش و تفسیرگر هستند که به محرک‌های پیرامون خود به صورت صرفاً واکنشی پاسخ نمی‌دهند (ریتزر، ۱۳۷۴: ۱۵۱). در این دیدگاه‌ها فرد قاچاقچی کنشگری است که با در نظر گرفتن وضعیت معیشتی خود و وضعیت اقتصادی و موقعیت اکولوژیک و ژئوپولیتیک منطقه، به گونه‌ای بازانندیشانه عمل می‌کند و تا زمانی که وضعیت ساختاری منطقه عوض نشود، این نوع فعالیت‌ها و متعاقباً این پدیده (قاچاق سوخت) بازتولید خواهد شد (قادرزاده و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۷۹).

آثار اقتصادی قاچاق کالا را در شهر مریوان بررسی کرده‌اند. نتیجه این مطالعه نیز نشان می‌دهد قاچاق کالا بر میزان اشتغال و درآمد ساکنان شهر مریوان تأثیر دارد.

قلی‌زاده و همکاران (۱۳۸۹) در مطالعه‌ای با عنوان «علل و پیامدهای قاچاق کالا در ایران پس از انقلاب اسلامی» عواملی از جمله تعرفه زیاد کالاها، بیکاری و خطرپذیری کم قاچاق را در شکل‌گیری این پدیده مؤثر دانسته‌اند. همچنین محققان برخی از مهم‌ترین پیامدهای قاچاق را این موارد می‌دانند: رانت‌خواری، تعادل‌نداشتن قیمت‌ها، از بین رفتن بازار کار و ناکارآمد بودن نظام اطلاعات اقتصادی کشور.

همین مرور کوتاه نشان می‌دهد بیشتر پژوهش‌ها در وهله نخست، در حوزه کمی انجام شده‌اند و در مرحله دوم، موضوع اصلی آنها قاچاق کالا بوده است؛ بنابراین، از این نظر، پژوهشگران به مسئله قاچاق سوخت، به صورت پدیده‌ای خاص کمتر توجه کرده‌اند.

چارچوب مفهومی

چارچوب مفهومی پژوهش مبتنی بر پارادایم تفسیری و رویکرد برساخت‌گرایی است. هدف اصلی رویکرد برساختی و پارادایم تفسیری کشف و فهم شیوه‌هایی است که افراد، به وسیله آنها خود را خلق و آن را تجربه می‌کنند (ایمان، ۱۳۸۸: ۵۳). از نظر این پارادایم، هر محیطی برای سازندگان همان محیط معنادار است و قانون عام حاکم بر محیط اجتماعی معنایی ندارد. از نگاه پارادایم تفسیری انسان‌ها براساس سیستم معنایی تقسیم‌شده بین خود، رویدادها و تجربیاتی را تفسیر می‌کنند که نتیجه آنها موضع‌گیری اجتماعی است. در پارادایم تفسیری انسان خالق محیط خویش است و به طور فعال با آن مواجه می‌شود (ایمان، ۱۳۸۸، ۸۵ و ۸۴).

به تعبیر اووه فلیک، در این رویکرد شرکت‌کنندگان از طریق معانی متناسب به رویدادها واقعیت‌ها و ابژه‌ها را فعالانه خلق می‌کنند (فلیک، ۱۳۸۷: ۹۴).

روش‌شناسی تحقیق

جدول ۱- مشخصات زمینه‌ای مشارکت‌کنندگان

شغل	وضعیت تأهل	تحصیلات	سن	کد
ملوان	متأهل	دیپلم	۳۰	کد ۱
حسابدار	متأهل	دیپلم	۲۵	کد ۲
ملوان	مجرد	دیپلم	۲۵	کد ۳
حسابدار	مجرد	دیپلم	۱۹	کد ۴
راننده	متأهل	سیکل	۴۰	کد ۵
حسابدار	مجرد	سیکل	۲۵	کد ۶
ملوان	مجرد	دیپلم	۱۹	کد ۷
ملوان	مجرد	لیسانس	۲۷	کد ۸
مالک لنج	متأهل	سیکل	۲۸	کد ۹
مالک لنج	مجرد	دیپلم	۲۲	کد ۱۰
مالک لنج	متأهل	فوق دیپلم	۳۲	کد ۱۱
حسابدار	مجرد	سوم دبیرستان	۱۷	کد ۱۲
نگهبان	مجرد	پیش دانشگاهی	۱۸	کد ۱۳
دلال سوخت	متأهل	بی سواد	۲۹	کد ۱۴
راننده	متأهل	دیپلم	۳۶	کد ۱۵
جاشو	متأهل	فوق دیپلم	۲۷	کد ۱۶
نگهبان	متأهل	لیسانس	۳۰	کد ۱۷
نگهبان	مجرد	سوم راهنمایی	۱۵	کد ۱۸

تحقیق براساس روش نظریه زمینه‌ای^۱ انجام شده است و این نظریه، مانند یک تکنیک تحلیل داده نیز به کار می‌رود که در این صورت، هدف اصلی آن دیگر نظریه‌سازی نیست؛ بلکه راهبردهای کدگذاری متن اهمیت دارند (Hollway & Jefferson, 2000: 93 and Burgess, 2006: 47). در این مطالعه نیز برای ارزیابی میزان تکنیک تحلیل اطلاعات، از نظریه زمینه‌ای استفاده شده است و مشارکت‌کنندگان آن، افرادی هستند که در شهرستان میناب، در زمینه قاچاق مواد سوختی فعالیت می‌کنند. انتخاب مشارکت‌کنندگان با روش نمونه‌گیری هدفمند و با استفاده از تکنیک گلوله برفی انجام شده است و افرادی برگزیده شده‌اند که از لحاظ اطلاعات مدنظر نمونه‌های غنی بودند و به‌طور مشخص، در این زمینه آگاهی داشته‌اند. در نهایت، پس از مصاحبه با ۱۸ نفر از این افراد، داده‌ها از لحاظ نظری اشباع شده‌اند. برای گردآوری اطلاعات نیز از مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته استفاده شده است.

نتایج تحقیق

براساس سازه‌های نظری مدنظر، کنشگران قاچاق سوخت را فعالیتی ویژه می‌دانند که در پاسخ به وضعیت محیطی خود آن را انجام داده‌اند. مجموعه این کنش‌ها کلیتی به نام پدیده قاچاق سوخت را به وجود آورده است که همانند امری تاریخی و بسترمند، محصول فعالیت و تعاملات گسترده و متنوع کنشگران منطقه است. فعالان، به‌صورت کنشگران خلاق و بازانديش، در گستره زندگی روزمره مدام همه فعالیت‌ها و نیازهای خود را واری کرده‌اند و دوباره آنها را مطابق با نظام معنایی و ارزش‌های موقعیتی خود سازمان داده‌اند. پس از تجزیه و تحلیل اطلاعات، این مضامین اصلی به دست آمده است.

¹ Grounded Theory

جدول ۲- استخراج مفاهیم و مضامین اصلی

مقولات عمده	مفاهیم اولیه	گزیده‌ای از نقل قول‌ها
رونق کسب‌وکار	رونق حمل‌ونقل افزایش سوپرمارکت‌های بزرگ افزایش مغازه‌های شیک	در این مدت، چند سوپر مارکت بزرگ، میوه‌فروشی، آجیل‌فروشی‌های شیک و بوتیک ساخته شدن.
ناامنی ترافیکی و سوانح	لغزنده‌شدن جاده به‌دلیل ریختن گازوئیل برخورد با گالن‌های پرت‌شده در جاده سرعت بسیار زیاد گِل مالیدن روی پلاک خودروهای حمل سوخت	- به بار از بس با سرعت می‌رفتم، به یه دیوار خونه خوردم و آن دیوار کلاً خراب شد. - به دلیل سرعت ماشین‌های نیشان، تصادفات زیادی اتفاق افتاده که غیرقابل شمارشه.
تجمّل‌گرایی و رفاه‌طلبی	خرید لوازم خانگی از دبی ساخت خانه‌های جدید با معماری مد روز خرید طلا برای همسر تعویض وسایل منزل	خانوم همه لوازم خونگی رو عوض کرده و به‌جای آنها وسایل جدید و لوکس خریده.
از بین رفتن اعتماد سازمانی	مقصردانستن دولت در محرومیت‌ها مقصردانستن پلیس در درگیری با قاچاقچیان برخورد شدید پلیس و نفرت پیدا کردن از آنها قاچاق را حق خود دانستن	وقتی نیروهای انتظامی اومدن و بی‌رحمانه بهمون حمله کردن، از همشون متنفر شدم. مگه ما چه گناهی کردیم که اونا فکر می‌کنن ما قاتل و آدم‌کش هستیم.
مخاطرات زیست‌محیطی	ریختن مواد سوختی به دریا هنگام برخورد با مأموران شست‌وشوی قایق‌های آغشته به مواد سوختی در دریا	وقتی می‌خوایم برای بارگیری بریم، خیلی وقتا با پمپ برقی سیار، گازوئیل رو به داخل لنج انتقال می‌دیم و برای همین، مقدار زیادیش تو دریا می‌ریزه.
شکاف درآمدی	سرریز شدن پول به جانب سران قاچاق پول بیشتر برابر با سود بیشتر از قاچاق	همه سختی‌های کار و بدبختی‌ها واسه ما خرده‌پاهاست؛ اما پول اصلی تو جیب یه عده دیگه میره.
تضعیف فرهنگ کار و تلاش	ترجیح دادن کار کم‌زحمت با سود بیشتر دست‌کشیدن از کارهای کشاورزی	وقتی دیدم بقیه در مدت کم، پول خوبی در میارن و کارش هم چندان سختی نداره، مغازه رو ول کردم.
فساد مالی و کلاهبرداری	خیانت‌های مالی شراکت‌های تقلبی	یه دفعه یکی از اونا می‌خواست به بقیه خیانت کنه و بهم پیشنهاد کرد که شبانه طوری بار از تو بشکه‌ها ببرم که کسی نفهمه؛ ولی من قبول نکردم.
قانون‌گریزی	رانندگی بدون گواهی‌نامه رعایت نکردن قوانین دریایی رشوه‌گرفتن مأموران	بیشتر بچه‌هایی که قاچاق می‌برن، مأمورا رو می‌شناسن؛ برا همین شبایی بار می‌برن که از قبل هماهنگ کردن.
کاهش آسیب‌های اجتماعی	کاهش نزاع جمعی در خیابان‌ها کاهش سرقت کاهش بیکاری	الان دیگه جوانای بیکار تو خیابونا پرسه نمی‌زنن و برای مسائل بی‌خود دعوا و درگیری نمیشه.

رونق کسب و کار

باتوجه به مقوله مذکور، یکی از پیامدهای مثبت شروع قاچاق سوخت در شهرستان میناب، رونق گرفتن کسب و کار و ایجاد مشاغل جدید در کنار آن است. بنا بر اظهارات مصاحبه‌شوندگان و همچنین، مشاهدات انجام شده در منطقه مدنظر، در این ناحیه قبل از شکل‌گیری این پدیده، مشاغل موجود چندان رونقی نداشته‌اند و میزان توان خرید و فروش مردم خیلی کم به نظر می‌رسیده و علت این امر، کمبود نقدینگی و وضعیت دشوار اقتصادی بوده است. بعد از شکل‌گیری و گسترش پدیده قاچاق سوخت، نقدینگی مردم نیز افزایش یافته است و به همین میزان، نیازهای جدیدی در آنها پدیدار شده و همین عامل باعث شده است این مسائل به وجود بیایند: مغازه‌های گوناگونی با اجناس مختلف ایجاد شوند، فعالیت‌های اقتصادی رونق بگیرند و رفت و آمد به بازارها بیشتر شود. وقتی اجزای مختلف جامعه، به‌طور مستقیم باهم ارتباط داشته باشند، شکوفایی اقتصادی یک بخش، به رونق گرفتن بقیه ابعاد منجر می‌شود. مصطفی ۲۹ سال دارد و دلال سوخت است. او می‌گوید:

«الان که بیشتر مردم منطقه به اندازه نیاز خود پول دارن، هر چیز دلخواه خودشون رو می‌خرن و برای رفع نیازهای اونا تو این مدت چند تا سوپر مارکت بزرگ، میوه‌فروشی، آجیل‌فروشی‌های شیک و بوتیک ساخته شدن و چند تا جوون هم از بیکاری در اومدن و تو این مغازه‌های مختلف سود می‌کنن».

کاظم ۳۰ سال سن دارد و نگهبان مخازن نگهداری

گازوئیل در لنج است. او می‌گوید:

«قبلاً که درآمد به میزان رفع نیازهای ضروری بود، موقع عید و ایام خاص خانم می‌رفت بازار و به لباسی می‌خرید؛ اما حالا خیلی زودبه‌زود می‌ره و چیزهای جدید می‌خره و تلافی اون همه مدت رو در میاره».

بنابراین، به باور مصاحبه‌شوندگان، یکی از پیامدهای

مثبت شکل‌گرفتن قاچاق، رونق کسب و کار و شکوفایی اقتصادی در بخش‌های مختلف شهرستان میناب است و این

رونق هم درباره افراد شاغل در عرصه قاچاق و هم درباره سایر افراد صدق می‌کند.

ناامنی ترافیکی و سوانح

خودروهای حامل سوخت، برای رهایی از چنگ قانون، در هنگام مواجهه با نیروهای امنیتی و انتظامی گالن‌های حاوی سوخت را پرتاب یا در زمان تنگ‌شدن عرصه، مشک‌های پلاستیکی مواد سوختی را پاره می‌کنند و مواد سوختی را در جاده‌ها می‌ریزند که این امر، سطح معابر را لغزنده می‌کند و به تصادفات مختلف منجر می‌شود. قاچاقچیان بی‌بندوبار و بدون رعایت قوانین و مقررات رانندگی می‌کنند و به‌دلیل عبور و مرور فراوان آنها بیشتر معابر و جاده‌های منطقه برای ساکنان آن، به مسیری ناامن و وحشتناک و دالان بالقوه مرگ تبدیل شده است. تردد خودروهای وانت، بدون پلاک و بدون رعایت کردن قوانین، حوادث و تصادفات جاده‌ای را به وجود آورده است و راننده‌های خودروهای حامل سوخت قاچاق، با پوشاندن پلاک خودرو (گل‌زدن و کارتن‌کشیدن) و بدون مدارک قانونی به‌طور عجیبی رانندگی و در یک روز، دو الی سه سرویس سوخت را جابه‌جا می‌کنند. یکی از ده‌ها پیامد ناگوار اجتماعی این مسئله، مرگ ده‌ها تن از اقشار مختلف این شهرستان در جاده‌ها به‌دلیل حادثه‌آفرینی خودروهای حامل قاچاق سوخت است. مسعود ۳۶ سال دارد و راننده وانت نیسان حمل مواد سوختی است. او در این زمینه می‌گوید:

«موقعی که ما می‌خوایم سوخت قاچاق رو جابه‌جا کنیم، معمولاً حدود ۳۰ تا ماشین نیسان، به‌صورت گله‌ای باهم حرکت می‌کنیم و برای اینکه زودتر به مقصد برسیم و پلیس تو راه ما رو نبینه، با سرعت تمام تو جاده‌ها حرکت می‌کنیم. مردم با دیدن ما می‌ترسن و راه را واسمون باز می‌کنند».

عبدالله، یکی از مشارکت‌کنندگان دیگر، ۴۰ ساله و راننده

وانت نیسان حامل سوخت قاچاق است. او چنین می‌گوید:

براین اساس، به باور مصاحبه‌شوندگان، یکی از پیامدهای اصلی پدیده قاچاق مواد سوختی در این منطقه، تصادفات جاده‌ای، سوانح، مرگ‌ومیرها و آتش‌سوزی‌ها هستند که متأسفانه بیشتر جوانان را قربانی می‌کنند.

تجمل‌گرایی و رفاه‌طلبی

قاچاق برای عده‌ای از افراد، به‌ویژه افراد اصلی درگیر در این فعالیت، سود سرشاری دارد و این دسته از افراد نیز به شیوه‌های مختلف، سعی می‌کنند از این درآمدها استفاده کنند. به گفته بیشتر مصاحبه‌شوندگان، یکی از این روش‌ها روی آوردن به مصرف کالاهای لوکس و تجملی یا به عبارت دیگر رفاه‌طلبی است؛ چنان‌که طبق اظهارات این افراد و همچنین، مشاهدات انجام‌شده، این اشخاص به این مسائل گرایش پیدا می‌کنند: به دلیل داشتن توانایی مالی خانه‌هایی به سبک جدید می‌سازند، به تجمل‌گرایی روی می‌آورند و از لوازم خانگی لوکس، ماشین‌های گران‌قیمت و لباس‌های مارک‌دار استفاده می‌کنند.

محمد ۲۸ ساله مالک لنج و یکی از اعضای اصلی یک

گروه قاچاق مواد سوختی است. او می‌گوید:

«واسه ساختن خونه جدیدم کلی هزینه کردم و چند تا معمار از شهرستان آوردم تا خونه قشنگی بشه و هیچ‌کسی مثل اون رو تو این اطراف نداشته باشه. ماشین هم چند وقت پیش از دبی برام آوردن که ۴۰۰ میلیون قیمت داره. دیگه خرید لوازم خونگی رو هم می‌خوام از دبی انجام بدم».

یکی دیگر از مشارکت‌کنندگان، مصطفی ۳۲ ساله و مالک

لنج است. او نیز در این زمینه چنین می‌گوید:

«خانوم همه لوازم خونگی رو عوض کرده و به‌جاش وسایل جدید و لوکس خریده تا تو فامیل کم نیاره. خودم دیگه الان که پولدار شدم، از ادکلن و لباس‌های مارک‌دار استفاده می‌کنم».

مطابق عقیده مصاحبه‌شوندگان، به دنبال قاچاق، ممکن

است قدرت اقتصادی بلافاصله افزایش پیدا کند و این مسئله،

«خیلی از دوستانم که باهم کار می‌کنیم، بدون گواهی (گواهینامه) هستن و هر کی زرنگ‌تر باشه و محموله رو زودتر به مقصد برسونه، سود بیشتری گیرش میاد. یه بار از بس با سرعت می‌رفتم، به یه دیوار خونه زدم و دیوار کلاً خراب شد».

محمد ۲۸ ساله مالک لنج است. او می‌گوید:

«یکی از دوستانم یه بار تو راه برای سرعت زیادش با یه ماشین پنج نفر از معلمان ابتدایی تصادف کرد و همشون کشته شدن. این فقط یه مورد. تصادفات زیادی برای سرعت ماشین‌های نیشان اتفاق افتاده که همیشه شمردشون».

سجاد ۲۵ ساله حسابدار است. او نیز در این زمینه چنین

می‌گوید:

«همسایمون که متأهل بود و دو تا بچه هم داشت، به امید اینکه تو این راه ثروتی گیرش بیاد، جاشو^۱ لنج شد و چند سرویس کار کرد؛ اما از شانس بدش لنج آتش گرفت و اون نجات پیدا نکرد و زنده سوخت. بیچاره خانوادش بی‌سرپرست شدن و هیچ حامی‌ای ندارن».

میلا ۱۸ ساله نگهبان گازوئیل‌های قاچاق در لنج است. او

هم در این خصوص می‌گوید:

«تو همین سه سال که قاچاق سوخت به وجود اومده، خیلی از مردم کشته یا زخمی شدن. پارسال یه پسر ۱۸ ساله برای بارگیری تو قایق بود و چون شب بود و همه‌جا هم تاریک، با یه قایق دیگه برخورد کرد و سرش زیر موتور قایق رفت و از بدنش جدا شد. بیچاره خیلی وحشتناک مرد. یه خانم دیگه که می‌خواست از جاده رد بشه، یه نیشان حامل سوخت قاچاق بهش زد و درجا کشته شد و موارد زیادی که شمرده نمی‌شن».

هر فرد تیزبینی با توقف چند لحظه‌ای در کنار جاده‌های

اصلی یا فرعی تردد وانت‌های نیشان بدون پلاک و با سرعت

زیادی را می‌بیند که در آنها مخزن‌های سوخت جاسازی

شده‌اند. این محموله‌های قاچاق، بیشتر از شهرستان‌های دیگر

وارد می‌شوند و به این صورت، این خودروها به تهدیدی

برای جان مردم، عابران پیاده و دیگر رانندگان تبدیل شده‌اند.

^۱ کسی که به‌صورت خدمه در کشتی یا لنج کار می‌کند.

مخاطرات زیست محیطی

قاچاق مواد سوختی و جابه‌جایی غیراصولی آنها از طریق شناورهای غیرمجاز، به نشت مواد سوختی در دریا منجر می‌شود. قاچاقچیان در مواردی که با نیروهای انتظامی یا دریابانی مواجه شوند، قبل از دستگیری، برای اینکه از تخلفات و میزان جریمه خود کم کنند یا به دلایل دیگری، از جمله حفظ تعادل کشتی و فرار از مجازات‌های بعدی مواد نفتی مانند گازوئیل را به کمک پمپ‌های قوی به دریا می‌ریزند که این امر، مخاطرات زیست محیطی بسیاری از جمله اتلاف گونه‌های مختلف ماهیان و گیاهان دریایی را در پی دارد. همچنین، استفاده از آبزیان آلوده به مشتقات نفتی در انسان به بروز برخی بیماری‌ها منجر می‌شود. آلودگی آب‌های ساحلی و دریا در مجامع عمومی و گردشگری نگرانی به وجود می‌آورد و استفاده از آب‌های پاکیزه، برای پرورش آبزیان، شست‌وشو و فعالیت‌هایی مانند قایق‌سواری، شنا و غواصی، به‌طور اجتناب‌ناپذیری ضرورت دارد. بدیهی است منافع حاصل از قاچاق مواد نفتی مانع از آن می‌شود که قاچاقچیان به مسائل زیست محیطی توجه کنند. اصغر ۲۷ سال دارد و ملوان است. او در این زمینه می‌گوید:

«وقتی می‌خوایم بارگیری کنیم، کسی به آلوده شدن دریا اهمیتی نمی‌دهد؛ چون می‌خوایم زودتر کارمون انجام بشه. خیلی وقتا با پمپ برقی سیار، گازوئیل رو به داخل لنج انتقال می‌دیم که با این کار، مقدار زیادی از اون تو دریا می‌ریزه. بعضی وقتا که میریم دریا خیلی از ماهی رو می‌بینم که بی‌جون رو ساحل افتادن. صید و صیادی خیلی کم شده و کسی از اینجا ماهی نمی‌گیره».

محمد ۱۹ ساله ملوان است. او نیز در این خصوص

می‌گوید:

«یه بار که نیروهای دریابانی تعقیمون کردن، از ترس جریمه شدن، سریع همه گازوئیل‌های تو لنج رو ریختیم تو دریا تا آثار جرم از بین بره؛ چون این‌جوری لنج هم سبک‌تر میشه و از دست مأمورا فرار می‌کنیم».

امید ۲۵ ساله نیز ملوان است. او هم در این باره چنین

می‌گوید:

به افزایش تجمل‌گرایی می‌انجامد که این موضوع، در زندگی برخی از قاچاقچیان به اشکال گوناگونی دیده می‌شود.

از بین رفتن اعتماد سازمانی

براساس دیدگاه مصاحبه‌شوندگان، مردم شهرستان میناب پدیده قاچاق سوخت را امری عادی می‌پندارند و در زمان بحران و بیکاری آن را فرصتی برای کسب درآمد می‌دانند و این کار برایشان به صورت فعلیتی اقتصادی و مقبول است و آن را جرم یا تخلف تلقی نمی‌کنند. درحقیقت، آنها به‌نوعی درآمد حاصل از فعالیت قاچاق مواد سوختی را حق خودشان می‌دانند که آن را با زحمت کسب می‌کنند؛ بنابراین، زمانی که دولت و نیروهای انتظامی با آنها مقابله می‌کنند و درصدد از بین بردن این پدیده هستند، مردم این حرکت آنها را نوعی بی‌عدالتی و ظلم در حق خود می‌دانند و در نتیجه، احساس بدبینی نسبت به نهادهای دولتی و انتظامی در آنها تقویت می‌شود و آنها را دشمنی می‌دانند که می‌خواهد آنها را از بین ببرد. در این رابطه، علی ۳۰ ساله و ملوان، چنین می‌گوید:

«وقتی نیروهای انتظامی اومدن و بی‌رحمانه بهمون حمله می‌کردن، از همشون متنفر شدم. مگه ما چه گناهی کردیم که اونا فکر می‌کنن ما قاتل و آدم‌کش هستیم. ما به کسی آسیب نزدیم که اونا این‌جوری برخورد می‌کنن و هدفمون اینه که زن و بچه‌هامون یه لقمه نون بخورن. با زحمت یه ماشین نیسان خریدم که تو یکی از درگیری‌ها سربازا بردنش؛ برای همین همیشه نفرینشون می‌کنم».

مشارکت‌کننده دیگر، عبدالله ۴۰ ساله و مالک لنج است. او

در این زمینه می‌گوید:

«مگه دولت خودش به کشورهای خارجی سوخت نمی‌فروشه؟ چرا کسی به اونا حرفی نمی‌زنه.... پولایی که با فروش سوخت در میاریم حق خودمونه و به هر کی بخوایم اون رو می‌فروشیم. چرا مأمورا جوانا رو بی‌گناه می‌کشن؟ تو همین اطراف چند تا خانواده بی‌سرپرست شدن. آخه چرا کسی به حرفای ما توجه نمی‌کنه؟»

عده، واسه خودش کسی شده؛ به طوری که آگه جایی منو ببینه، به زور یه سلامی می‌کنه».

تضعیف فرهنگ کار و تلاش

مشاغلی نظیر قاچاق سوخت، به خودی خود در جامعه ضد ارزش محسوب می‌شوند؛ زیرا در دیدگاه عمومی در برابر هر تلاش جسمی و فکری باید درآمد مناسبی وجود داشته باشد و چنانچه گروهی در زمان اندک، درآمدی غیرمتعارف و بیش از حد معمول داشته باشند، با واکنش اجتماعی روبه‌رو می‌شوند. از لحاظ فرهنگی وجود چنین مشاغلی تلاش و کوشش برای دستیابی به زندگی ارجمند و مرفه را با رکود و ناامیدی روبه‌رو می‌کند؛ زیرا در چنین وضعیتی در فرهنگ عمومی جامعه، طرز تفکری غلبه خواهد یافت که سودآوری از هر طریق ممکن را ترویج می‌کند. در چنین اوضاعی انجام کار مفید و خدمتگزاری به جامعه و عموم مردم، ارزشمند نخواهد بود و انگیزه کافی برای انجام کار مفید و صحیح ایجاد نخواهد شد (سیف، ۱۳۸۷: ۱۰۸). مسعود ۳۶ ساله راننده وانت نیسان حامل گازوئیل است. او در این رابطه چنین می‌گوید:

«قبل از اینکه در کار قاچاق فعالیت داشته باشم، با حقوق کم کارگر یه مغازه بودم؛ اما وقتی دیدم بقیه در مدت کم، پول خوبی در میارن و کارش هم چندان سختی نداره، مغازه رو ول کردم و الان راننده نیسانم و برام بیشتر نفع داره».

یکی از مشارکت‌کنندگان دیگر، محمد ۱۹ ساله و حسابدار است. او می‌گوید:

«اول که کار قاچاق تو منطقه شروع شد، تعداد کسانی که سوخت قاچاق می‌کردن خیلی کم بود؛ اما بعد از اینکه مردم دیدن قاچاقچی‌ها پیشرفت دارن، حتی اونایی که کار خوب داشتن، به امید سود بیشتر کارشون رو ول کردن و کار قاچاق رو شروع کردن».

فساد مالی و کلاهبرداری

مطابق سخنان مصاحبه‌شوندگان و همچنین، مشاهدات انجام‌شده، از جمله پیامدهای دیگر قاچاق سوخت، افزایش

«این چند مدت که قاچاق سوخت شروع شده، ساحل بیش از حد آلوده و کثیفه و جنگل‌های حرا هم برای این بی‌احتیاطی‌ها آسیب دیده. یه بار که می‌رفتم اونجا چند تا مرغ دریایی و یه لاک‌پشت رو ساحل مرده بودن. با این وضع دیگه کسی جرأت نداره واسه تفریح بیاد ساحل».

شکاف درآمدی

قاچاق سوخت به دلیل سودآور بودن، درآمدهای هنگفتی را به جیب دلالتان مواد سوختی سرازیر کرده است. به عبارتی بخش کوچکی از جامعه در مدتی بسیار محدود، درآمدهای کلانی را کسب می‌کنند و در مقابل، عده بیشتری از افراد از این گردش مالی بهره‌ای نمی‌برند. درآمدهای هنگفت قاچاقچیان، به تدریج به فقیرتر شدن سایر اقشار جامعه منجر خواهد شد «زیرا با افزایش تقاضای کاذب و فشارهای تورمی میزان رفاه اجتماعی کم می‌شود و طبقات فقیر در تنگناهای بیشتری قرار می‌گیرند و فاصله آنها با طبقات غنی بیشتر می‌شود» (ازکیا و راهنما، ۱۳۸۷: ۴۴). در جامعه مدنظر، دست‌اندرکاران قاچاق مواد سوختی با کسب درآمدهای هنگفت، از لحاظ درآمد در مقابل بیشتر افراد جامعه قرار گرفته‌اند و در این وضعیت طبقه‌ای ثروتمند در برابر طبقه‌ای فقیر شکل گرفته است. این فاصله درآمدی نارضایتی بسیاری از اقشار جامعه را در پی دارد. مسعود ۱۷ ساله برای یکی از باندهای قاچاق سوخت، کار حسابداری را انجام می‌دهد. او می‌گوید:

«الان که یه عده از قاچاقچیان فوق‌العاده ثروتمند شدن، رفتارشون خیلی عوض شده. اونا با ماشین‌های لوکسشون، کلی کلاس می‌زارن و به بقیه به یه چشم دیگه نگاه می‌کنن. بعضیا ظرفیت پولدار شدن رو ندارن و دیگه به اطرافیان فقیرشون، محل نمی‌دن».

محسن ۱۵ ساله نگهبان گازوئیل‌ها در لنج است. او

می‌گوید:

«همه سختی‌های کار و بدبختی‌ها واسه ما خرده‌پاهاست؛ اما پول اصلی میره تو جیب یه عده دیگه. یکی از اقوام نزدیکم قبل از این کار هیچی نداشت؛ اما حالا با پول قاچاق و کلاه‌گذاستن سر یه

و تخلفات خود را توجیه می‌کند. درحقیقت، قاچاق مانند قانون‌گریزی و قانون‌شکنی است و خود نیز به رواج این پدیده در جامعه منجر می‌شود. همچنین، همین نابهنجاری مقدمه و زمینه لازم را برای انجام نابهنجاری اجتماعی دیگری مانند سرقت، قانون‌شکنی، شکستن حرمت‌ها و جرائمی از این دست فراهم می‌کند (سیف، ۱۳۸۷: ۱۰۳). بیشتر رانندگانی حمل‌کننده سوخت قاچاق، قوانین راهنمایی‌وراندگی را رعایت نمی‌کنند و این‌گونه رفتارها به مرور زمان برایشان نهادینه می‌شود. حسین ۲۵ ساله کارهای حسابداری یک گروه از قاچاقچیان را انجام می‌دهد. او می‌گوید:

«خیلی از قاچاقچی‌ها بدون داشتن گواهینامه رانندگی تو جاده‌های اصلی شهر با سرعت زیادی حرکت می‌کنند و قوانین راهنمایی‌وراندگی برایشون هیچ اهمیتی نداره؛ چون می‌خوان زودتر به مقصد برسند».

شرکت‌کننده دیگر مصطفی ۲۹ ساله و دلال سوخت است.

او می‌گوید:

«یکی از اقوام ما که کشاورزی داره، چند وقت پیش تمام سهمیه گازوئیلی رو که بهش داده بودن، ازش دزدیدن. این روزا مردم دیگه گازوئیل دزد شدن و چون کسی نیست رسیدگی کنه که کی دزده گازوئیله، پول بدی مشکل حلّه. بعضیا هم خودشون گازوئیل کشاورزی را می‌فروشند، برایشون بهتره».

کاهش آسیب‌های اجتماعی (نزاع، چاقوکشی، سرقت و...)

قبل از اینکه قاچاق در شهرستان میناب رونق پیدا کند، تعدادی از جوانان و افراد بیکار در هر گوشه‌ای از خیابان، دور هم جمع می‌شدند و تا پاسی از شب را بیرون سپری می‌کردند. براساس مشاهدات انجام‌شده و همچنین، حرف‌های مصاحبه‌شوندگان، در گذشته‌ای نه چندان دور، در بیشتر مواقع شاهد درگیری‌های خیابانی و چاقوکشی‌هایی بودیم که بعضاً حتی به مرگ هم ختم می‌شد یا افراد معتاد و... که هیچ راهی برای کسب درآمد نداشتند، در بعضی از نقاط دزدی می‌کردند. با شروع کار قاچاق، بیشتر این افراد در دسته‌های مختلف قاچاق جذب شدند و در گوشه‌ای به فعالیت سرگرم شدند و

فساد مالی و کلاهبرداری است. بیشتر قاچاقچیان در ابتدا سرمایه کافی و لازم را برای قاچاق کردن سوخت نداشتند و به صورت مشارکتی آن را تهیه می‌کردند؛ اما به دلیل اینکه در کار قاچاق، قاعده و قانونی وجود ندارد، هرکس به فکر بردن سهم بیشتر است و با هر ترفندی سعی می‌کند سهم خود را از درآمد قاچاق افزایش دهد. دسته‌ای از افراد سعی می‌کنند به شیوه‌ها و ترفندهای گوناگون سر بقیه کلاه بگذارند و چون بیشتر افرادی که شراکتی کار می‌کنند، از یک خانواده یا اقوام و بستگان نزدیک هستند، با این‌گونه اقدامات، زمینه اختلافات خانوادگی و فامیلی گسترش می‌یابد. مجتبی ۲۲ ساله مالک لنج حامل سوخت است و به صورت مشارکتی قاچاق را شروع کرده است. او می‌گوید:

«موقعی که کار قاچاق سوخت شروع شد، هر کی پول داشت به لنج می‌خرید و حسابی سود می‌کرد. یه روز تو جمع پسرای فامیل قرار شد هرکدوم پول رو هم بزاریم و لنج بخریم. پنج نفر شریک شدیم و حساب و کتاب افتاد دست پسر خالم. بعد از چند سرویس، سرمون کلاه گذاشت و بهمون خیانت کرد. بعد جوری شد که دعوای سختی تو فامیل شد و تا حالا ازش متنفرم».

عبدالله ۴۰ ساله راننده وانت نیشان است. او در این زمینه

چنین می‌گوید:

«یه جایی کار می‌کردم که چند تا شریک بودن و من با ماشین برایشون بار می‌بردم. یه دفعه یکی از اونا می‌خواست به بقیه خیانت کنه و بهم پیشنهاد کرد که شبانه برم از تو بشکه‌ها بار ببرم که کسی نفهمه؛ اما من قبول نکردم. از این کلاهبرداری‌ها خیلی زیاد شده، به قول معروف دزد از شاه دزد می‌دزده».

قانون‌گریزی

قاچاق سوخت یکی از برجسته‌ترین تخلفات بشر و به شدت از چگونگی وضع و اجرای قوانین در جامعه متأثر است. قطعاً بیشتر مردم تمایلی به ارتکاب تخلف ندارند؛ اما در امر قاچاق، قاچاقچی قوانین مربوط به مبادلات تجاری را ناعادلانه می‌داند

جدول ۳- دسته‌بندی پیامدهای قاچاق سوخت

پیامدهای اجتماعی فرهنگی	نامنی ترافیکی و افزایش سوانح از بین رفتن اعتماد سازمانی قانون‌گریزی تضعیف فرهنگ کار و تلاش کاهش آسیب‌های اجتماعی
پیامدهای اقتصادی	رونق کسب و کار در منطقه فساد مالی و کلاهبرداری رفاه‌طلبی و تجمل‌گرایی شکاف درآمدی
پیامدهای زیست‌محیطی	آلودگی سواحل مخاطرات زیست‌محیطی

طبق نتایج پژوهش، قاچاق سوخت در شهرستان میناب، در ابعاد مختلف فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و زیستی پیامدهای مثبت و منفی زیادی داشته است. از لحاظ اقتصادی تأمین و ارتقاء معیشت افراد قاچاقچی و همچنین، شکوفایی اقتصادی منطقه و سایر بخش‌های اقتصادی را در پی داشته و چرخه اقتصاد را در این منطقه فعال کرده است. از نظر افراد فعال، این مسئله پیامد مثبتی تلقی می‌شود و به دلیل بهبود اوضاع اقتصادی به افزایش قدرت خرید، افزایش امیدواری و ایجاد حس رضایتمندی منجر می‌شود. این یافته، نتیجه پژوهش انجام‌شده در شهر مریوان را تأیید می‌کند، زیرا در آنجا نیز پدیده قاچاق برای ساکنان روستاهای مرزی مریوان، ارتقاء وضعیت معیشتی و کاهش بیکاری را در پی داشته است (کهنه‌پوشی و شایان، ۱۳۹۲: ۶۹).

از لحاظ بُعد اجتماعی پیامد این موضوع، رشد و شیوع روحیه تجمل‌گرایی در برخی از افراد سرکرده فعال در قاچاق سوخت است.

محققان دیگری نیز به‌طور خاص به الگوی مصرف تجمل‌گرایانه‌ای اشاره کرده‌اند که در میان شهرهای مرزی و

دیگر مجاللی برای نزاع‌ها و درگیری‌ها نمانده است. طبق اظهارات شرکت‌کنندگان و همچنین، افراد آگاه محلی دزدی‌ها و درگیری‌ها نسبت به گذشته خیلی کمتر شده است و کمتر کسی در گوشه‌ای از خیابان دیده می‌شود که بیکار باشد. عباس ۳۰ ساله یکی از مصاحبه‌شوندگان و نگهبان مخازن گازوئیل در لنج است. او چنین می‌گوید:

«خدا رو شکر الان تو شهرمون دزدی خیلی نسبت به قبل کمتر شده؛ چون همه دیگه کار دارن و به‌اندازه کافی بهشون پول می‌رسه و نیازی به دزدی کردن ندارن».

علی ۳۰ ساله و ملوان لنج است. او نیز در این رابطه می‌گوید:

«الان دیگه جوونا بیکار تو خیابونا پرسه نمی‌زنن و برای مسائل بی‌خودی دعوا و درگیری نمی‌شه؛ چون همه رفتن پی یه لقمه نون و عرصه براشون مهیا شده. شهر خیلی آرام شده».

بنابراین، از جمله پیامدهای ثانویه و پنهان پدیده قاچاق سوخت در این ناحیه، کاهش برخی از آسیب‌های اجتماعی و به‌ویژه کاهش درگیری‌های خیابانی و سرقت است. طبق حرف‌های مصاحبه‌شوندگان، کاهش آسیب‌های اجتماعی نیز به نوبه خود، به افزایش آرامش عمومی و رضایت مردم منجر می‌شود.

نتیجه

مقوله‌های شرح‌داده‌شده، پیامدهایی هستند که شرکت‌کنندگان در این مطالعه، آنها را درک و تفسیر و بر ابعاد مختلفشان تأکید کرده‌اند؛ بنابراین، با توجه به اطلاعات به‌دست‌آمده از مصاحبه‌های انجام‌شده در زمینه قاچاق سوخت، براساس دیدگاه فعالان و همچنین، واقعیت موجود در جامعه، این پدیده پیامدهای مختلفی دارد که در دسته‌های مختلف تقسیم‌بندی می‌شوند. این دسته‌ها در جدول (۳) نوشته شده‌اند.

به نظر می‌رسد تصور و درک پدیده قاچاق سوخت در شکل رسمی و از منظری بیرونی و عینی با تفسیر و درک سوژه‌های مدنظر و افراد درگیر با آن، کاملاً متفاوت و گاه متناقض است؛ به طوری که از نظر آنان، قاچاق سوخت در کنار عوارض و پیامدهای منفی برای بومیان آن منطقه، آثار مثبت و مفیدی نیز به همراه داشته است! درحقیقت، پژوهش حاضر بار دیگر بر پیچیدگی و چندوجهی بودن چنین پدیده‌هایی تأکید کرده است و این نکته را گوشزد می‌کند که مواجهه با چنین مسائلی مستلزم کنار گذاشتن نگاه تک‌بعدی، اقتدارگرایانه و غیرمردم‌محور به این پدیده‌هاست. در این خصوص، پژوهش کریمی‌پور و محمدی بر اهمیت نگاه متفاوت بومیان منطقه به قاچاق تأکید کرده است و این مسئله، مهم‌ترین دستاورد این تحقیق نیز هست.

آنها به فرهنگ قاچاق در هرمزگان اشاره کرده‌اند و مطابق دیدگاه آنان، آنچه دولت آن را قاچاق می‌خواند، برای بسیاری از جمعیت ساحل‌نشین عملی مشروع و رزقی حلال و پسندیده است؛ زیرا بدنه اصلی جامعه قاچاق را ضد ارزش نمی‌داند و به همین دلیل، نظارت اجتماعی برای جلوگیری از این پدیده منفی است. درحقیقت، نظارت عمومی در این منطقه، بیشتر به کارآمدتر کردن قاچاق، از طریق آگاه‌کردن همسایگان و آشنایان نسبت به مانور نیروهای انتظامی برای جلوگیری از این پدیده معطوف است (کریمی‌پور و محمدی، ۱۳۸۳: ۲۲۲).

درنهایت، مواجهه با پدیده قاچاق، از جانب دولت و ساختارهای انتظامی بدون در نظر گرفتن نقش، جایگاه و فرهنگ بومیان منطقه، چندان مؤثر نخواهد بود و چه بسا به تقویت قاچاق نیز منجر شود. پدیده‌های حساس و پیچیده‌ای چون قاچاق، بیش‌ازپیش به نگاهی مردم‌مدار، غیرتحکمی و سوژه‌محور نیاز دارند و با مشارکت مردم محلی ساماندهی می‌شوند.

به‌ویژه، در استان هرمزگان در حال گسترش است. آنها تب یک شبه پولدار شدن را خصیصه‌ای در میان بومیان آن منطقه می‌دانند (کریمی‌پور و محمدی، ۱۳۸۳: ۲۱۴). بدیهی است هرچه تمایل به سبک زندگی مصرف‌گرایانه تشدید شود، افراد هم به مشاغل کوچک و کم‌درآمد قانع نمی‌شوند و برای کسب درآمد بیشتر به دنبال سازوکارهای دیگری خواهند رفت.

همچنین، تحلیل اطلاعات میدانی این پژوهش، اصالت یافتن ثروت و سرمایه و نوعی فرهنگ مادی را در زندگی روزمره بومیان این منطقه نشان می‌دهد و طبقه متوسط شهری چندسالی است که به این معضل دچار شده‌اند. طبق نتایج پژوهش، فرایند اهمیت یافتن نشانه‌های منزلتی مادی و سرمایه‌محور، در این مناطق نیز تسری یافته است. در واقع، توصیف میدان مطالعه، گرایش افراد شاغل و حتی افراد صاحب کار اداری و رسمی را به فعالیت در زمینه قاچاق نشان می‌دهد؛ بنابراین، تصور از بین رفتن قاچاق با ایجاد مشاغل کوچک و کم‌درآمد، تصویری ساده‌انگارانه است. براساس این داده‌ها برخی از افراد درگیر در این پدیده، با هدف تحقق رویای زندگی لوکس و تجملی از شغل آبرومند خود دست کشیده‌اند و این امر، با استفاده از به کار بردن کالاهای مادی و کسب منزلت و پرستیژ را نشان می‌دهد.

این یافته در پژوهش‌های میدانی دیگری نیز نشان داده شده است. محققان در پژوهشی دقیقاً به همین امر اشاره کرده‌اند که حرمت و قبح فعل قاچاق کالا در نواحی مرزی از بین رفته است و به دلیل آسان و زیاد بودن درآمدهای حاصل از قاچاق، حتی برخی از کشاورزان هم شغل خود را رها کرده‌اند و به قاچاق روی آورده‌اند (صمدیان و همکاران، ۱۳۹۳: ۳۲).

همچنین، رشد روحیه قانون‌گریزی، تضعیف فرهنگ کار، افزایش ناامنی ترافیکی و افزایش مرگ‌ومیرها از دیگر پیامدهای تأمل برانگیز اجتماعی این موضوع است. با مرگ یکی از اعضای خانواده که نان‌آور آن است، ضربه سخت و جبران‌ناپذیری بر پیکره خانواده وارد می‌شود که در طی گذشت زمان، این خسارت بیشتر نیز خواهد شد.

منابع

- ازکیا، م و راهنما، ی. (۱۳۸۷). «بررسی عوامل اجتماعی مؤثر بر قاچاق سوخت (مطالعه موردی باغ شایگان مهاباد)»، پژوهشنامه علوم اجتماعی، س ۲، ش ۲، ص ۳۵-۴۸.
- ایمان، م ت. (۱۳۸۸). *مبانی پارادایم‌شناسی روش‌های تحقیق کمی و کیفی در علوم انسانی*، قم: پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.
- پیشگاهی فرد، ز؛ قالیباف، م ب.؛ حیدری فر، م ر. و حیدری، ش. (۱۳۹۳). «بسترهای ژئوپلیتیکی قاچاق کالا و ارز با تأکید بر بازارچه‌های مرزی مطالعه استان کرمانشاه»، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، دوره ۴۶، ش ۳، ص ۴۸۴-۴۶۵.
- خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران، ۹۳/۷/۱۲، کد خبر ۸۱۳۳۷۰۰۹ (۴۲۶۸۵۷۱): ۱.
- حضرزاده، ا؛ سلیمانی، م. و رضویان، م ت. (۱۳۸۹). «بررسی قاچاق کالا از مرزهای دریایی جنوب ایران»، *نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی*، دوره ۱۵، ش ۱۸، ص ۸۴-۶۷.
- دهخدا، ع ا. (۱۳۷۳). *لغتنامه دهخدا*، تهران: مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- ریتزر، ج. (۱۳۷۴). *نظریه‌های جامعه‌شناسی در دوران معاصر*، ترجمه: محسن ثلاثی، تهران: نشر نی.
- سیف، ا م. (۱۳۸۷). *قاچاق کالا در ایران*، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی ایران، تهران: مرکز پژوهش‌ها.
- شکیبایی، ع ر. و احمدی، ع. (۱۳۷۹). «قاچاق کالا، عوامل، آثار و شاخص‌های اندازه‌گیری آن»، *مجموعه مقالات سومین همایش ملی بررسی پدیده قاچاق کالا و راه‌های پیشگیری از آن*، تهران: دانشگاه تربیت مدرس، پژوهشکده اقتصاد، ص ۱۷۹-۱۶۳.
- صمدیان، م؛ کلاکی، ح. و براتی‌مصلح، م س. (۱۳۹۳). «پیامدهای قاچاق کالا از نظر امنیت اجتماعی»، *فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی*، س ۱۰، ش ۳۸، ص ۳۰-۱۳.
- عطار، م. (۱۳۹۱). «بررسی عوامل ساختاری و زمینه‌ای قاچاق کالا»، *فصلنامه پژوهشی اقتصاد پنهان*، س ۶، ش ۱۲، ص ۸۴۱-۸۳۱.
- علی‌اکبری، م ح. (۱۳۹۳). *قاچاق سوخت*، روزنامه جام جم، تهران، ش ۴۱۸۹.
- فلیک، ا. (۱۳۸۷). *درآمدی بر تحقیق کیفی*، ترجمه: هادی جلیلی، تهران: نشر نی.
- قادرزاده، ا؛ محمدپور، ا. و قادری، ا. (۱۳۹۲). «مطالعه کیفی تأثیرات بازارچه‌های مرزی بر تداوم پدیده قاچاق»، *جامعه‌شناسی کاربردی*، س ۲۴، ش ۳، ص ۱۹۴-۱۷۵.
- قلی‌زاده، ا؛ علی‌پور، ع. و ذوقی‌بارانی، ک. (۱۳۸۹). «علل و پیامدهای قاچاق کالا در ایران پس از انقلاب اسلامی»، *فصلنامه دانش انتظامی*، دوره ۱۲، ش ۴، ص ۱۴۲-۱۰۹.
- کریمی‌پور، ی. و محمدی، ح ر. (۱۳۸۳). «سد نفوذ قاچاق کالا، از واقعیت تا رؤیا (پژوهش میدانی در محدوده استان هرمزگان)»، *فصلنامه تحقیقات جغرافیایی*، س ۱۹، ش ۷۳، ص ۲۲۴-۲۱۲.
- کلانتری، م. (۱۳۹۵). «تحلیل الگوهای فضایی و دامنه برد قاچاق کالا در مناطق مرزی کشور، مطالعه موردی قاچاق ارزاق عمومی در استان بوشهر»، *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، دوره ۴۸، ش ۱، ص ۱۷۵-۱۵۹.
- کهنه‌پوشی، ه. و عنابستانی، ع ا. (۱۳۹۱). «بررسی رابطه بین فاصله از مرز و میزان درآمد و اشتغال در قاچاق کالا»، *مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای*، س ۴، ش ۱۵، ص ۲۰-۱.

- کهنه پوشی، ه. و شایان، ح. (۱۳۹۲). «بررسی تأثیرات اقتصادی قاچاق کالا در شهرهای مرزی مطالعه موردی مریوان»، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، س ۱۳، ش ۲۹، ص ۵۱-۷۳.
- کهنه پوشی، ه. (۱۳۹۱). «بررسی تأثیرات اقتصادی قاچاق کالا بر شهرهای مرزی (مطالعه موردی: شهر مریوان، استان کردستان)»، مجموعه مقالات همایش شهرهای مرزی و امنیت، چالش‌ها و راهبردها، سیستان و بلوچستان: دانشگاه سیستان و بلوچستان، ص ۶۱-۷۴.
- میرمحمدی، م. (۱۳۸۲). «تأثیر متقابل اقتصاد زیرزمینی و امنیت اقتصادی، تهران: انتشارات دانشگاه مالی دفاع ملی».
- نوری، ج. (۱۳۸۲). «گسترش قاچاق در بستر نابسامان و سیاست جنایی مقابله با آن»، مجله الهیات و حقوق دانشگاه رضوی (آموزه‌های حقوقی)، س ۳، ش (۹ و ۱۰) ۳ و ۴، ص ۱۴۹-۱۷۴.
- Burgess, R. (2006) *In the Field*, London and New York: Routledge.
- Fehrest, Z. (2010) "Legislative Approaches towards Human Trafficking in Pre-versus Post-Islamic Revolution Iran". *Iran and Caucasus*. 14 (2): 431- 447.
- Hollway, W. & Jefferson, T. (2000) *Doing Qualitative Research Differently*, London: Sage.
- Horvath, J. Ratfai, A. and Botond, D. (2008) "The Border Effect in Small Open Economies". *Journal of Economic Systems*, (32): 33-45.
- Tamura, Y. (2010) "Migrant Smuggling". *Journal of Public Economics*, (94): 540-548.

