نشریه علمی آفاق اطلاعات

واکاوی تهدیدهای ناشی از حذف قاچاق کالا بر تغییرات زیست‌پذیری مناطق مرزی موردمطالعه :حاشیه‌نشینان شهر مرزی زابل

مهدی رحمانیان[۱] | حمیدرضا صادقی[۲]

۵
سال دوم
بهار ۱٤۰٤
مقاله پژوهشی
تاریخ دریافت:
۱٤۰٤/۰۵/۰۶
تاریخ پذیرش:
۱٤۰٤/۰۶/۰۸
صص: ۱٤۸-۱۱۷

چکیده

امروزه یکی از مهم‌ترین آسیب‌ها در جهت تضعیف و خدشه‌دار نمودن امنیت کشور ایران، وجود پدیدهٔ قاچاق در مناطق مرزی است. این پدیده به عنوان فعالیّتی غیررسمی در زیست‌پذیری مناطق مرزی که به دلیل حاشیه‌ای بودن در نظام برنامه-ریزی مرکز ـ پیرامون در رنج و فشار هستند، جایگاه ویژه‌ای دارد. قطعاً کاهش و حذف این فعالیّت غیررسمی به‌صورت یک‌باره و بدون برنامه‌ریزی جهت تدارک راهکارهای جایگزین از مناطق مرزی به‌ویژه شهرهای مرزی که به دلیل ضعف ساختارهای اقتصادی وابستگی بسیاری به قاچاق کالا دارند، تغییرات عمده‌ای را در زیست پذیری ساکنان مرزنشین به همراه خواهد داشت. بر این اساس، پژوهش حاضر با هدف واکاوی تهدیدهای ناشی از حذف قاچاق کالا بر تغییرات زیست-پذیری مناطق مرزی در نقاط حاشیه‌نشین شهر زابل پرداخته تا از این طرق بتواند با توجّه به وضعیت موجود، راهکارهای کاربردی به‌منظور بهبود زیست‌پذیری افراد ساکن در این مناطق به دنبال حذف قاچاق کالا ارائه نماید. رویکرد غالب تحقیق، کمّی و روش آن مبتنی بر پیمایش بود. جامعهٔ آماری پژوهش حاضر بر اساس نتایج سرشماری سال ۱۳۹۰ مرکز آمار ایران، شامل ۱۰۵۰۰ خانوار ساکن در نقاط حاشیه‌نشین شهر زابل (۱۴ محله) می‌باشد (N=۱۰۵۰۰). حجم نمونه با استفاده از جدول بارتلت و همکاران، ۱۵۷ خانوار به دست آمد. همچنین روایی صوری و محتوایی پرسش‌نامه با نظر متخصصان مورد تائید قرار گرفت و برای تعیین میزان پایایی بخش‌های مختلف از ضرایب آلفای کرونباخ استفاده شد که مقدار آن برابر ۰/۸۳۹ برآورد گردید. نتایج آزمون t زوجی در خصوص بُعد اقتصادی و اجتماعی زیست‌پذیری مناطق حاشیه‌نشین، مؤید آن است که میانگین‌ها (قبل و بعد از حذف قاچاق کالا) تفاوت معنی‌داری در سطح یک‌صدم و در بُعد محیطی در سطح پنج‌صدم دارند و زیست‌پذیری ساکنان در این سه بُعد، در دورهٔ قبل و بعد از حذف قاچاق کالا کاهش یافته است. همچنین بر اساس بخش دیگری از یافته‌های تحقیق، اختلاف معنی‌داری در خصوص بُعد کالبدی ساکنان در قبل و بعد از حذف قاچاق کالا مشاهده نگردید. نتایج حاصله از رگرسیون چند متغیرهٔ هم‌زمان نشان داد که ابعاد اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و محیطی به ترتیب به‌عنوان مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار، درمجموع توانایی تبیین ۷۳/۶ درصد از تغییرات تهدیدات حذف قاچاق کالا در این مناطق را بر عهده داشته‌اند. بیشترین تغییرات از حذف قاچاق کالا با مقدار بتای به‌دست‌آمدهٔ ۰/۴۵۸ مربوط به بُعد اقتصادی در این مناطق می‌باشد. در پایان، بر اساس نتایج به‌دست‌آمده، پیشنهادهایی ارائه گردید.

کلید واژه‌ها: زیست‌پذیری، قاچاق کالا، مرز، حاشیه‌نشینی، شهر زابل.

۱ . مربی ارشد گروه جغرافیا، دانشگاه افسری و تربیت پاسداری امام حسین(ع)، تهران، ایران.
۲ . دانشجوی دکتری اقلیم شناسی – پژوهشگر دانشگاه رازی ،کرمانشاه، ایران.

مقدمه

امروزه نیمی از جمعیّت کرۀ زمین در مراکز شهری زندگی می‌کنند و این روند رشد شتابان شهرنشینی چالش‌های کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی همچون ناامنی، بیکاری، کاهش منابع طبیعی، آلودگی‌ها، تسهیلات شهری نامناسب و توزیع نامتعادل خدمات شهری را به دنبال داشته و منجر به اُفت زیست‌پذیری شده است (ساسان‌پور و همکاران، ۱۳۹۷: ۲۴۲). به‌گونه‌ای که امروزه، مطالعات محققان شهری بر دستیابی به تعادل بین حفظ نوآوری شهری و توسعۀ اجتماعی – اقتصادی و جلوگیری از تأثیرات منفی آن متمرکز است (Susanti et al. 2016: ۱۹۷). حال آن‌که نگاهی گذرا به شهرهای مرزی در کشور به لحاظ مدیریت شهری، حکایت از آن دارد که این مناطق هم‌زمان از بار فشار دوگانۀ توسعه‌نیافتگی و حاشیه‌ای بودن در رنج‌اند؛ به‌گونه‌ای که مسئله اصلی در برخی از این مناطق، تلاش برای بقا است. ازاین‌رو، یکی از راه‌حل‌های مرزنشینان برای رفع این معضلات و تحقق زیست‌پذیری مطلوب، روی آوردن به قاچاق کالا است.

قاچاق کالا، به‌عنوان فعالیّت اقتصادی غیرقانونی در این مناطق از زمان‌های دور وجود داشته و تا به امروز ادامه دارد و به‌عنوان فعالیتی سودآور تأثیرات فراوانی بر زیست‌پذیری و کیفیت زندگی ساکنان این مناطق داشته است (امان‌پور و همکاران، ۱۳۹۶: ۹۴). حال‌آنکه، مبارزه با پدیدۀ شوم قاچاق کالا یکی از مصادیق جهاد اقتصادی قلمداد شده و برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری جهت پیشگیری و مبارزه با آن، امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر می‌باشد. لذا، حذف و کاهش آن نیازمند تمهیدات خاص و جایگزینی آن با فعالیّت‌های سودآور اقتصادی رسمی (بازارچه‌ها و گمرکات) به‌صورت علمی و برنامه‌ریزی‌شده می‌باشد. چنان چه این اصل رعایت نگردد، حذف و کاهش قاچاق بدون اعمال راهکارهای مطلوب جایگزین، با توجّه به اهمیّت اقتصاد در این مناطق و شکننده بودن محیط‌های مرزی می‌تواند تأثیرات نامطلوبی بر زیست‌پذیری این مناطق داشته باشد. به‌گونه‌ای که مشاهدات محققین در این خصوص (حذف قاچاق کالا)، از گسترش حاشیه‌نشینی در شهر مرزی زابل به‌عنوان مادر شهر سیستان حکایت دارد. از این رو، در سال‌های اخیر، باز بودن مرز ایران با افغانستان امکان فعالیّت حاشیه‌نشینان در مشاغل غیررسمی و انگلی به‌خصوص قاچاق سوخت و فرآورده‌های نفتی و ورود غیرمجاز کالا را از مرز فراهم آورده بود. انسداد مرز باعث

شد که بیشتر افرادی که در این زمینه اشتغال داشتند، شغل خود را از دست بدهند و باعث به وجود آمدن پیامدهای منفی اجتماعی (اعتیاد، خریدوفروش مواد مخدر، سرقت و تکدی‌گری)، اقتصادی (بیکاری، درآمد کم و غیره)، محیطی (خشک‌سالی، استفادهٔ بی‌رویه از منابع طبیعی) و کالبدی (وضع مسکن نامناسب، ورود فاضلاب‌های سطحی به کوچه‌ها، کوچه‌های باریک و خاکی) در این مناطق گردد. به‌بیان‌دیگر، در همین راستا وجود بی‌عدالتی‌های محیطی و توسعهٔ نامتوازن فضاهای جغرافیایی کشور و به‌ویژه در نواحی مرزی جنوب شرق، موجب گسست وحدت و همبستگی ملی و واکنش تحریکات واگرایانه در این مناطق قومی شده و به‌رغم تلاش‌هایی که پس از انقلاب اسلامی در جهت رفع محرومیت از نواحی کمتر توسعه‌یافته و نواحی مرزی جنوب شرق انجام‌شده است؛ باز به دلایلی از قبیل انزوای جغرافیایی، افزایش احساس تبعیض و فاصلهٔ طبقاتی، وضع نامناسب اشتغال و بحران بیکاری، قاچاق مواد مخدر و کالا، مهاجرت و عوامل محدودکنندهٔ امنیت سرمایه‌گذاری، باعث شده که این مناطق از چرخهٔ توسعه بازمانده و شاخص‌های توسعه در آن‌ها در سطح مطلوبی قرار نگیرد. از سوی دیگر، مباحث مطرح‌شده و نیز همسایگی زابل با کشورهای نابسامان ازلحاظ امنیتی و اقتصادی (کشور افغانستان)، اهمیّت بررسی و تبیین عوامل تهدیدکنندهٔ برون‌مرزی را در منطقهٔ موردمطالعه دوچندان می‌نماید. علاوه بر موضوعات اشاره‌شده، ایجاد مرز فیزیکی در این مناطق، تحولات جدیدتری در شرایط زندگی و فضای امنیتی این مناطق به وجود آورده است. بنابراین مسئلهٔ اصلی این پژوهش، ضمن نفی قاچاق افسارگسیخته، بُعد دیگر قضیه یعنی سنجش و ارزیابی تأثیر تهدیدات حذف قاچاق کالا و راهکاری جایگزین بر زیست‌پذیری افراد در این مناطق می‌باشد؛ که به ارزیابی سیاست‌ها، تدوین استراتژی مدیریت و برنامه‌ریزی شهری کمک می‌نماید. در این ارتباط، سوألاتی به شرح ذیل مطرح هستند:

۱. آیا بین میزان زیست‌پذیری در دورهٔ قبل و بعد از حذف قاچاق کالا، اختلاف معنی‌داری وجود دارد؟

۲. ابعاد زیست‌پذیری چه میزان تأثیرات را از حذف قاچاق کالا پذیرفته‌اند؟

۳. کدام‌یک از ابعاد زیست‌پذیری بیشترین تغییر را از حذف قاچاق کالا داشته‌اند؟

مبانی نظری و پیشینهٔ پژوهش

هرچند جایگاه ضرورت ارتقاء زیست‌پذیری در مناطق دورافتاده جای بحث بسیار دارد و از زوایای گوناگون قابل‌بررسی و تبیین است؛ لیکن چون مجال مباحثه و موشکافی این مهم فراهم نیست؛ بنابراین تلاش خواهد شد تا به فراخور اهمیّت موضوع موردمطالعه، هرچند به‌صورت اجمالی مفاهیم کلیدی (زیست‌پذیری، قاچاق کالا، حاشیه‌نشینی و مرز)، تعریف و مهم‌ترین نظریه-های هر حوزه مطرح گردند.

زیست‌پذیری

نظریهٔ زیست پذیری در حوزهٔ برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، مهم تلقی می‌گردد و در این راستا دیوید گادشالک (۲۰۰۴) زیست پذیری را یکی از بزرگ‌ترین ایده‌های برنامه‌ریزی شهری در دوران معاصر می‌داند (ساسان‌پور و همکاران، ۱۳۹۴: ۲۸). این نظریه در حوزهٔ مباحث کیفیت زندگی به‌طورکلی توسط «وینهوون» توسعه پیدا کرده است. «احساس عمومی[1]» مردم زمانی که در اجتماعات بهتر و زیست‌پذیرتری زندگی کنند؛ منجر به زندگی بهتری برای آن‌ها می‌شود (خراسانی، ۱۳۹۷: ۲۶۵). وی معتقد است، این‌که دقیقاً چه اجتماعی زیست‌پذیرتر است کاملاً روشن نیست؛ لیکن قدر مسلّم این است که مردم در اجتماعاتی که نیازهایشان بهتر برآورده شود، شادتر و راضی‌تر هستند (Radcliff, ۲۰۰۱: ۹٤۰). در واقع، مجموعه ویژگی‌های عینی و ذهنی که جذابیت و مطلوبیت مکان را عرضه می‌کنند، زیست‌پذیری تلقی شده است. با توجّه به تعاریف ذکر شده، می‌توان گفت «زیست‌پذیری»، زیرمجموعه‌ای از پایداری است که مستقیماً بر ابعاد فیزیکی، اجتماعی ـ اقتصادی و روانی زندگی مردم تأثیرگذار بوده و دربرگیرندهٔ مجموعه‌ای از ویژگی‌های اکتسابی محیط است که آن را به مکانی مطلوب، مناسب و جذاب برای زندگی، کار و بازدید همهٔ مردم تبدیل می‌کند (رزاقی‌اصل، ۱۳۹۷: ۱۳۸).

به‌طورکلی تعاریف زیست‌پذیری و اجتماع زیست‌پذیر، شامل مجموعهٔ متنوّعی از موضوعات مختلف است که به‌وسیلهٔ یک سری اصول راهنما بیان می‌شوند که عبارت‌اند از: دسترسی، برابری و مشارکت که مفاهیم مربوط به زیست‌پذیری بر مبنای آن‌ها شکل‌گرفته است. کیفیت زندگی شهروندان، به میزان دسترسی آن‌ها به زیرساخت‌ها (حمل‌ونقل، ارتباطات، آب و بهداشت)، غذا،

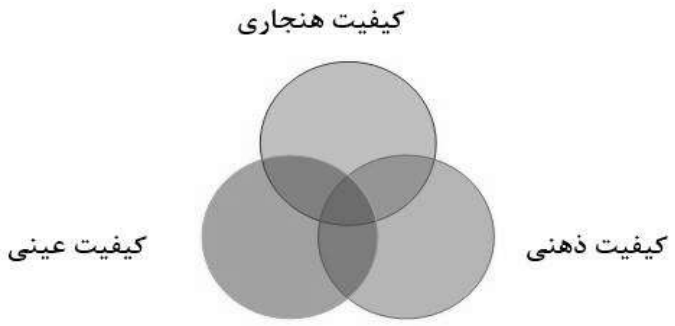
1. Common Sense

هوای پاک، مسکن مناسب، شغل راضی‌کننده و فضای سبز و پارک‌ها بستگی دارد. زیست‌پذیری یک سکونت‌گاه به میزان دسترسی ساکنان آن به مشارکت در فرآیند تصمیم‌گیری در جهت تأمین نیازهایشان بستگی دارد (Timmer and Seymour, ۲۰۰۵: ۱۰). لذا، قلمرو و رویکردهای زیست‌پذیری را با توجّه به دورهٔ زمانی می‌توان در سه بخش به شرح ذیل عنوان کرد:

۱. رویکرد تجربی: این رویکرد به تعریف یک مکان خوب از طریق به‌کارگیری تحقیقات تجربی تکیه دارد؛

۲. رویکرد ادراک‌های فردی و مطالعات بهزیستی ذهنی: این رویکرد بر رضایت و ارجحیت افراد تأکید دارد؛

۳. رویکرد کیفیت زندگی (رویکرد معیارهای اجتماعی برای کیفیت زندگی): محققانی که به بهبود زیست‌پذیری در مکان تمایل دارند؛ رویکردهای مکان‌محور را با ارزیابی کیفیت زندگی تلفیق می‌کنند (شماعی و همکاران، ۱۳۹۵: ۸۰-۷۹). ازاین‌رو بین کیفیت هنجاری، کیفیت عینی و کیفیت ذهنی زندگی، یک نوع رابطهٔ همپوشانی وجود دارد (شکل ۱). کیفیت هنجاری زندگی به وضعیت عالی (مطلوب)، کیفیت عینی زندگی به کیفیت استاندارد جهانی مانند سرانهٔ تولید ناخالص داخلی و کیفیت ذهنی زندگی، به رضایت به لحاظ سکونت اشاره دارد (Bajunid et al. 2011:47 به نقل از ساسان‌پور و همکاران، ۱۳۹۷: ۲۴۸-۲۴۷). ازاین‌رو، محدودهٔ مشترک کیفیت ذهنی، عینی و هنجاری با هم می‌توانند قلمرو زیست‌پذیری را تعریف کنند (شکل ۱).



شکل ۱: مؤلفه‌های زیست‌پذیری **Source: City Life: Rankings (Livability), 2011**

مؤسسهٔ مرسر، هرسال یک‌بار مطالعه‌ای دربارهٔ کیفیت زیست بیش از ۳۸۰ شهر جهان بر اساس ارزیابی‌هایی از ۱۰ طبقه‌بندی اصلی و ۳۹ معیار و شاخص انجام می‌دهد. شیوهٔ امتیازبندی شهرها نسبت به شهر نیویورک در ایالات‌متحده انجام می‌شود. بدین ترتیب که امتیاز ۱۰۰ برای این شهر به عنوان مبنا در نظر گرفته شده و دیگر شهرها نسبت به این عدد امتیازبندی و رده‌بندی می‌شوند. از دیدگاه مرسر اصطلاح «کیفیت زیست[1]» با اصطلاح «کیفیت زندگی[2]» متفاوت است (خراسانی، ۱۳۹۷: ۲۶۷). در واقع منظور مرسر، کیفیت زیست بوده و این شاخص‌ها به‌صورت عینی، خنثی و بدون تعصب بیان شده‌اند. کیفیت زندگی دربارهٔ حالت احساس یک شخص و زندگی شخصی اوست. حال ان که یک شخص ممکن است در شهری که دارای بالاترین ردهٔ کیفیت زیست می‌باشد، زندگی کند؛ ولی کیفیت زندگی پائینی را به لحاظ زندگی فردی داشته باشد (بیماری، تنهایی، بیکاری و غیره). در جدول ۱، شاخص‌های کیفیت زیست مرسر به تفصیل آمده است. در این مطالعه، زیست‌پذیری را به‌عنوان یکی از جنبه‌هایی که موجب افزایش کیفیت زندگی می‌شود، می‌توان تعریف نمود؛ چراکه کیفیت بالای زندگی بر سلامت شهروندان و پایداری در عرصه‌های زندگی را نشان داده و اساس اصول اساسی این مفهوم شامل دسترسی، برابری و مشارکت است و سطح رضایت ساکنان را بالا می‌برد. تا جایی که مهاجرت بین‌شهری کاهش‌یافته و به خواست‌های اقتصادی، روانی و اجتماعی شهروندان پاسخ داده می‌شود.

1. Quality of Living
2. Quality of Life

جدول ۱: شاخص‌های کیفیت زیست مرسر

طبقات اصلی	شاخص‌ها
محیط اقتصادی	قوانین تبدیل پول رایج، خدمات بانکی
محیط سیاسی و اجتماعی	ثبات داخلی، روابط با کشورهای دیگر، اجرای قانون، سهولت ورود و خروج
کالاهای مصرفی	گوشت و ماهی، سبزیجات و میوه تازه، کالاهای مصرفی و روزانه، خودرو
تفریح و سرگرمی	تنوّع رستوران‌ها، اجراهای تئاتری و موسیقی، سینما، ورزش و اوقات فراغت
ملاحظات پزشکی و سلامت	خدمات بیمارستانی، خدمات پزشکی، بیماری‌های عفونی، قابلیت شرب آب، فاضلاب، آلودگی هوا، حیوانات و حشرات مخرب و مشکل-ساز
محیط فرهنگی و اجتماعی	محدودیت آزادی‌های فردی، رسانه و سانسور
مدارس و آموزش	مدارس
مسکن	مسکن، لوازم‌خانگی و مبلمان، تعمیر و نگهداری لوازم
محیط طبیعی	آب‌وهوا، میزان بلایای طبیعی
خدمات عمومی و حمل‌ونقل	برق، دسترسی به آب، تلفن، پست، حمل‌ونقل عمومی، ازدحام ترافیکی، فرودگاه

Source: http://www.mercer.com/qualityofliving#city-rating-tables

قاچاق کالا

تبادل و دادوستد کالا در بین ممالک مختلف از گذشته‌های دور وجود داشته است. با پیشرفت زمان و ایجاد تنوّع در تولیدات و تحکیم مرزهای بین کشورها، مسأله مالیات بر کالاهای ورودی مطرح گشت. شاید از همان زمان‌ها افراد سودجویی بودند که برای گریز از مالیات به روش‌های غیرقانونی متاع و کالای خویش را وارد می‌کردند. امروزه تحولات عظیم حمل‌ونقل و ارتباطات به این پدیده کمک شایان توجّهی کرده است. درواقع، معضل قاچاق کالا نه‌فقط سیستم اقتصادی

یک کشور را متأثر می‌سازد و گاه ضربات سنگینی به آن وارد می‌آورد؛ بلکه تأثیرات فراوانی بر پیکرهٔ فرهنگی ـ اجتماعی یک جامعه دارد. افزایش بیکاری و مشکلات ناشی از آن، تغییرات الگوی مصرف و حتّی در برخی موارد سیستم ارزشی اجتماع، از مواردی است که می‌توان به‌وضوح تأثیر این پدیده را بر آن‌ها دید (کهنه‌پوشی و شایان، ۱۳۹۲: ۵۹).

کلمهٔ قاچاق از کلمهٔ ترکی "قاچماق" مشتق شده و به معنای "ربوده" یا "برده" است (دهخدا، ۱۳۳۹، ج ۲۸: ۱۸). در لغت‌نامهٔ دهخدا، این کلمه "آنچه ورود آن به کشور و یا معاملهٔ آن از طرف دولت ممنوع است" معنا شده است. برخی نویسندگان قاچاق را "ورود مخفی کالاها" در نظر می‌گیرند (Deflem and Henry-Turner, 2001: 37) و عده‌ای نیز آن را فرار از پرداخت مالیات‌ها به‌وسیلهٔ فریب کنترل‌های مرزی تعریف کرده‌اند (Merriman, 2003: 26). طبق تعریف سازمان جهانی گمرک (WCO) "قاچاق تخلف گمرکی است که شامل جابه‌جایی کالا در طول مرز گمرکی به روش مخفیانه و به‌منظور فرار از نظارت گمرکی" بیان می‌گردد (نوری، ۱۳۸۲: ۱۵۰). در بررسی مطالب بیان‌شده، می‌توان دریافت که هرچند قاچاق به‌عنوان یک «پدیدهٔ اقتصادی» یا به‌طور خاص تجاری نگریسته شده است؛ لیکن در یک بررسی عمیق‌تر ملاحظه می‌شود که نه‌تنها ابعاد و پیامدهای قاچاق منحصر به عرصهٔ اقتصاد و تجارت نیست، بلکه این پدیده در عرصه‌های دیگری همچون «امنیت»، حضور جدی و شاید فراگیر دارد. قاچاق در عرصهٔ اقتصاد با محروم ساختن دولت از بخشی از درآمدهای خود به لطمه دیدن «سود» حاصله از تجارت خارجی می‌انجامد. حال‌آنکه در عرصهٔ امنیت، با تهدید «موجودیت و هویت» یک جامعه، «اصل سرمایه» را در معرض خطر قرار می‌دهد و طبیعی است که اگر بشود از «سود» گذشت، به‌هیچ‌عنوان نمی‌توان از «اصل سرمایه» چشم‌پوشی کرد (میرشکاران و صادقی، ۱۳۹۴: ۷۴).

قاچاق کالا پدیده‌ای است که با توجّه به شرایط خاص یک کشور با عوامل متعدّدی ارتباط دارد که این عوامل به سه دستهٔ کلی قابل‌تقسیم است: ۱. عوامل ساختاری: این عوامل عبارت‌اند از کلیهٔ عوامل غیرانسانی مانند قوانین و مقرّرات سیستم‌ها و روش‌های انجام امر، تکنولوژی، سیاست‌ها و استراتژی‌ها و نظایر آن‌ها که نامناسب بودن این عوامل به امر قاچاق منجر می‌شود. از مصادیق این عوامل می‌توان به نبود هماهنگی بین دستگاه‌های دولتی یا سیاست‌های اقتصادی، تجاری و ارزی، تعرفهٔ گمرکی و سود بازرگانی بالا برای کالاهای وارداتی، نامناسب بودن حقوق و مزایای

کارکنان، نبود امنیت شغلی و سیستم نامناسب ارتقای کارکنان، وجود یارانه‌های دولتی برای کالاهای مصرفی و قیمت‌گذاری دولتی اشاره نمود؛ ۲. عوامل رفتاری: این عوامل مربوط است به نیروی انسانی که مبادرت به قاچاق کالا می‌کنند و یا کسانی که با این امر درگیر هستند؛ بنابراین این عوامل خود به دو گروه تقسیم می‌شوند: گروه اول: قاچاقچیان دارای روحیهٔ قانون‌شکنی و قانون‌گریزی، تمایل به کسب درآمد در زمان کمتر، رشد اجتماعی پائین، روحیهٔ خطرپذیری بالا و تحصیلات پائین و عدم آگاهی از اثرات قاچاق در اقتصاد کشور را شامل می‌شود. گروه دوم، خصوصیات و عوامل رفتاری مربوط به کارکنان سازمان‌های متولی و ذی‌ربط است که مواردی مانند نبود انگیزهٔ کاری و احساس مسئولیت کارکنان، عدم شایستگی بعضی از سرپرستان و مدیران، عدم ارتقای شغلی بر اساس نظام شایسته‌سالاری و توانمندی کارکنان و نظایر آن‌ها را شامل می‌گردد؛ ۳. عوامل زمینه‌ای: این عوامل عبارت‌اند از کلیهٔ عواملی که خارج از حیطهٔ اختیارات هر یک از سازمان‌های ذی‌ربط بوده و زمینه‌ساز بروز عوامل ساختاری و رفتاری هستند. ازجمله نرخ بالای بیکاری، کمبود امکانات و زیرساخت‌های اساسی جهت تولید و افزایش اشتغال و نبود امنیت لازم برای سرمایه‌گذاری در استان‌های مرزی، درآمد پائین مردم و نابرابری اجتماعی و فقر عمومی در مناطق مرزی، گستردگی مرزهای آبی و خاکی و کنترل ناکافی مرزها، وجود تفاوت قیمت در دو سوی مرزها و فضای مناسب قاچاق در کشورهای همسایه، حاکمیت فرهنگ دلالی و واسطه‌گری، کیفیت نامطلوب کالاهای تولید داخلی در مقایسه با کالاهای قاچاق وارداتی و حاکمیت فرهنگ مصرفی. بدیهی است اگر بستر و شرایط لازم جهت ایجاد یک پدیده (قاچاق) فراهم نشود، آن پدیده (قاچاق) قابل تحقق نخواهد بود و بر این اساس تا بستر مناسب برای تجارت سالم و قانونمند فراهم نشود، زمینهٔ رشد قاچاق کماکان در کشور، خصوصاً در استان‌های مرزی فراهم خواهد بود (آقازاده، ۱۳۸۵: ۲۷-۲۶). چنان‌که ملاحظه می‌شود، ابعاد منفی قاچاق کالا را از جنبه‌های متفاوت اقتصادی، سیاسی و اجتماعی می‌توان موردبررسی قرار داد. با توجّه به گستردگی آثار منفی قاچاق در جوامع، مبارزه با این پدیده همواره مورد توجّه دولت‌ها بوده است. لذا، به‌طورکلی راهکارهای مبارزه با قاچاق کالا عبارت‌اند از: ۱. راهکارهای امنیتی ـ انتظامی (برخورد و مقابله با قاچاقچیان)؛ ۲. راهکارهای فرهنگی (فرهنگ‌سازی برای مقابله با مصرف کالاهای قاچاق)؛ ۳. تقویت زیرساخت‌های تجاری میان کشورهای همسایه (توسعه و تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل،

ترانزیت و غیره)؛ ۴. راهکار توسعهٔ تجارت مرزی از طریق ایجاد بازارچه‌های مرزی، ایجاد مناطق آزاد تجاری (نورمحمدی، ۱۳۷۱: ۴۷).

حاشیه‌نشینی

مناطق حاشیه‌نشین یک پدیدهٔ جهانی می‌باشند. دلایل شکل‌گیری این پدیده، متنوّع و متعدّد بوده که ممکن است از مکانی به مکان دیگر متفاوت باشد (Akhtar and Toran, 2000: ۲). سکونتگاه‌های حاشیه‌نشین، نواحی مسکونی هستند که در زمین‌هایی بدون مالکیت قانونی ساخته می‌شوند یا به‌طور غیرقانونی مورد سکونت قرار می‌گیرند (Bego, 2003: 11). در ایران، محله‌های حاشیه‌نشین، فضاهای زندگی غیررسمی و فضاهای نامتعارف شهری، همگی بازتاب فضایی اقتصاد بیمارگونه و مدیریت ناتوان برنامه‌ریزی فضایی و در واقع معلول بی‌عدالتی‌های اجتماعی و اقتصادی در سطوح ملی، منطقه‌ای و محلی می‌باشد (پورآقایی، ۱۳۸۵: ۴۶). در مورد علل پیدایش اسکان غیررسمی به‌ویژه با توجّه به وضعیت کشور ما، سطوح تحلیلی سه‌گانهٔ کلان، میانی و خرد مطرح می‌باشد (بزی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۹ به نقل از صادقی و اکبری، ۱۳۸۹). سطح کلان به علل ساختاری جامعه بر می‌گردد. بر پایهٔ این دیدگاه، گسترش شهرنشینی از دههٔ ۱۳۴۰ با افزایش سرمایه‌گذاری‌های دولت در شهرها و آغاز بورس‌بازی زمین و ساختمان در شهرهای بزرگ، یکی از عمده‌ترین علل مهاجرت نیروی کار روستایی به شهر را رقم زد و مشکلات شهری ازجمله پیدایش حاشیه‌نشینی در حومهٔ کلان‌شهرها را پدید آورد (ایمانی جاجرمی، ۱۳۸۱: ۴۴۹). در تحلیل سطح میانه، مهاجرت فزآینده و نبود تمهیدات لازم در تأمین نیازها ازجمله مسکن در شهرها، عامل اصلی اسکان غیررسمی و نابهنجاری مسکن دانسته می‌شود. درواقع، مهاجرت گسترده به شهرها و رشد فزاینده و سریع جمعیّت شهری موجب پیشی گرفتن رشد شهر از مدیریت شهری می‌شود و عامل اصلی شکل‌گیری اسکان غیررسمی است (ایراندوست، ۱۳۸۹: ۱۶۴). در سطح خُرد، شکل‌گیری و توسعهٔ سکونتگاه‌های غیررسمی، تابعی از فرآیند درونی اجتماع مانند مذهب، نژاد، مکان، شغل، سطح درآمد، آموزش و فرآیند بیرونی مانند مالکیت و تصرف و سیاست‌های دولتی و ضوابط و مقرّرات و ازاین‌دست موارد دانسته و در نظر گرفته می‌شود (شیخی، ۱۳۸۱: ۳۶-۵۱).

رشد شتابان و ناموزون شهرها، به‌زودی کرهٔ زمین را به یک کرهٔ شهری تبدیل می‌کند؛ به‌طوری‌که پیش‌بینی می‌شود که جمعیت جهان تا سال ۲۰۵۰ به حدود ۱۰ میلیارد نفر برسد. این

پیش‌بینی در شرایطی مطرح می‌شود که در بسیاری از کشورهای جهان به‌ویژه کشورهای توسعه‌یافته، رشد شهرنشینی ثبات یافته است؛ لیکن در کشورهای درحال‌توسعه‌ای مانند ایران، شهرنشینی و شهرسازی سیر صعودی و شتابانی را طی می‌نماید و شهرها چه قدیمی و چه جدید به سبب کمبودهایی مانند مسکن، توانایی فراهم نمودن زیست شایسته را برای ساکنان خود ندارند؛ ازاین‌رو ساکنان برای بقاء، چاره‌ای جزء روی آوردن به سکونتگاه‌های غیررسمی و حاشیه‌نشینی ندارند (برادران و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۱۰).

برخی از صاحب‌نظران مسئلهٔ حاشیه‌نشینی را شاید تهدیدکننده‌ترین مسئله‌ای می‌دانند که شهرهای درحال‌توسعه با آن مواجه‌اند (صدیق سروستانی، ۱۳۷۶: ۲). مطالعات نشان می‌دهد که برای کاهش حاشیه‌نشینی، سیاست‌های مسکن در ایران از دوران قبل از انقلاب در برنامه‌های عمرانی گنجانده شده‌اند که به‌زعم کارشناسان، این سیاست‌ها را نمی‌توان سیاست‌های جامع و فراگیر اجتماعی قلمداد کرد؛ بلکه مجموعه‌ای از طرح‌ها و پروژه‌هایی هستند که در قالب برنامه-ریزی شهری و آمایش سرزمین مطرح‌شده‌اند؛ اما هم‌زمان با شکل‌گیری انقلاب اسلامی و تدوین قانون اساسی و اشارهٔ صریح به تأمین مسکن گروه‌های کم‌درآمد توسط دولت و شکل‌گیری نهادهای انقلابی که خود را ملزم به رفع مشکل مسکن می‌دانند، می‌توان شکل‌گیری سیاست‌های اجتماعی و رفاهی مسکن در ایران را با تمام ویژگی‌هایش محصول این دوره دانست (برادران و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۱۱). خصوصاً این‌که انقلاب اسلامی با شعار حمایت از مستضعفین تداوم‌یافته بود، برنامه‌های رفاهی در همهٔ بخش‌ها و ازجمله مسکن به این سمت سوق پیدا کرد و داعیهٔ حمایت از مستضعفین و خانواده‌های نیازمند همواره در کانون توجّه قرار داشته است (شیرعلی، ۱۳۹۲: ۱۸). درنتیجه پس از انقلاب اسلامی، تأمین مسکن مناسب برای مردم ازجمله خواسته‌های مؤکد نظام شد و به قانون جمهوری اسلامی راه یافت و طبق اصل ۳۱، دولت موظف به تأمین مسکن مناسب برای مردم شد و ازاین‌رو نهادی انقلابی به نام «بنیاد مسکن انقلاب اسلامی» به‌فرمان رهبر فقید انقلاب در فروردین ۱۳۵۸ تأسیس شد. همچنین مأموریت بنیاد مستضعفان و جانبازان نیز تأمین مسکن عنوان‌شده است. به‌علاوه جدیت در این امر به‌گونه‌ای بود که علاوه بر مصوبات شورای انقلاب، به‌منظور تأمین زمین لازم برای ساخت مسکن نیازمندان، با استفاده از اصل «ضرورت» و «احکام ثانویه»، قانون زمین شهری برای تحدید مالکیت خصوصی بر زمین شهری در

سال ۱۳۶۰ به تصویب شورای اسلامی رسید؛ اما به جزء در دهۀ اول انقلاب که بهبود چشمگیری در وضعیت مسکن کم‌درآمدها حاصل شد، به‌رغم هزینه‌های بسیار، برنامۀ مسکن شهری تاکنون از چنان سنجیدگی و کارآیی لازم برخوردار نبوده است که کم‌درآمدها را به‌حق خود درزمینۀ برخورداری از مسکن مناسب برساند. درنتیجه اسکان غیررسمی و حاشیه‌نشینی در ایران رو به گسترش نهاده که نشانۀ عدم توفیق دولت در برنامه‌ریزی رسمی برای اسکان کم‌درآمدهاست که در عمل به «شهروند زدایی» آنان انجامیده است (اطهاری، ۱۳۹۰: ۸۳). چنین سناریویی در مورد حاشیه‌نشینی در شهرهای استان سیستان و بلوچستان به‌ویژه مناطق مرزی مشاهده می‌گردد. به‌گونه‌ای که شهر زابل با توجّه به مرکزیت منطقۀ سیستان و هم‌مرز بودن با کشور افغانستان، بلایای طبیعی مانند خشک‌سالی‌های دوره‌ای و طولانی، از بین رفتن کشاورزی، دامداری و وجود بیکاری در مناطق روستایی و عشایری (مزید بر علّت حذف قاچاق کالا) با مهاجرت بی‌رویۀ منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای مواجه بوده است. همچنین، الحاق روستاهای اطراف به شهر باعث رشد محله‌های حاشیه-ای شده است؛ به‌طوری‌که تعداد محله‌های حاشیۀ آن در سال ۱۳۵۰ که ۲ تا ۳ محلۀ کوچک بوده، به بیش از ۱۴ محلۀ حاشیه‌ای در سال ۱۳۶۵ رسیده و در حال حاضر نیز با رشد نامعقول، این تعداد محله‌ها در حال افزایش می‌باشند (بزی، ۱۳۸۶: ۲۴).

مناطق مرزی

مرز به‌عنوان یک مقوله کاربردی در تمامی ابعاد (بسته به ابعاد اعم از سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، طبیعی و غیره) از بار معنایی متفاوتی برخوردار است. درگذشته و تا چند دهۀ پیش و حدوداً تا پایان دوران جنگ سرد، مرز؛ نشانگر اقتدار ملی، محدودۀ اعمال حاکمیت و حفظ امنیّت ملی از تجاوزات خارجی بود. افزون بر این، چون مرز به‌عنوان خطی است که سرزمین کشور را محدود می‌کند و آن را از خارج جدا می‌سازد؛ مناطق داخلی، مرکزی و مناطق خارجی پیرامونی به‌حساب می‌آیند.

در فرایند انزوا و به حاشیه کشیده شدن مناطق پیرامونی، مناطق مرزی خصوصیات مناطق پیرامونی را پیدا می‌کنند. بنابراین، در شرایطی که مناطق مرزی دور از مرکز یک کشور باشد، مناطق پیرامونی به‌حساب می‌آیند. بنابراین، مناطق مرزی را می‌توان محل تلاقی دو پدیده ناامنی و توسعه‌نیافتگی در مناطق پیرامونی به‌حساب آورد (عزتی و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۸۴). به‌بیان‌دیگر،

مناطق مرزی از نقاط حساس و استراتژیک کشور به شمار می‌روند. اهمیت و حفظ امنیت مناطق مرزی در مناطق کوهستانی و بیابانی به دلیل فقدان رفاه و نبوده انگیزه‌های لازم برای زندگی، زمینه‌ساز مشکلات سیاسی، اقتصادی و امنیتی برای دولت‌های وقت بیشتر بوده است. کمبودهای بالقوه در تولید، فقدان اشتغال، پائین بودن درآمد و عدم دسترسی به نیازهای اولیه، عمده‌ترین مشخصه‌های اقتصادی ـ اجتماعی مناطق مرزی است که زمینه را برای معضلات و نابسامانی‌هایی چون مهاجرت، قاچاق کالا، شورش و ناامنی در این مناطق فراهم آورده است (سعیدی و همکاران، ۱۳۸۸: ۹۵).

مناطق مرزی به دلیل این‌که دورترین مناطق پیرامونی از مناطق مرکزی می‌باشند، عقب‌مانده‌ترین و محروم‌ترین مناطق هستند که توسعه در آن‌ها به شکل امواج سلسله مراتبی و با محوریت مرکز رشد تا دورترین نواحی (مرزها) گسترش می‌یابد. ازنظر ساختار فضایی، مناطق مرزی علاوه بر ویژگی دوری از مرکز، دارای ویژگی‌های کالبدی خاصی می‌باشند که درمجموع باعث تشدید گسستگی فضایی و درنتیجه توسعه‌نیافتگی آن‌ها می‌شوند (عندلیب، ۱۳۸۰: ۴۱). ازآنجاکه حدود ۵۰ درصد از مساحت و ۵۰/۷ درصد جمعیت کشور در مناطق مرزی کشور بسر می‌برند (ابراهیم‌زاده و همکاران، ۱۳۹۱: ۲۱۷). و همچنین فضای خاص حاکم بر این مناطق، به نظر می‌رسد تبیین چالش‌های متعدّد مناطق مرزی امری لازم و بایسته است که این بررسی تلاش دارد تا به مقولهٔ مهم حذف قاچاق کالا و حاشیه‌نشینی در این مناطق بپردازد.

پیشینهٔ پژوهش

در این قسمت از مطالعه، با توجّه به این‌که مطالعات متعدّدی در داخل و خارج از کشور در خصوص قاچاق کالا صورت گرفته و به‌منظور مرور منسجم‌تر نتایج این مطالعات و استخراج متغیرهای تحقیق مرتبط با تهدیدهای ناشی از حذف قاچاق کالا، یافته‌های پژوهش‌های کلیدی به‌صورت خلاصه بیان گردیده است. ازاین‌رو، با توجّه به مطالب ذکرشده در بخش‌های پیشین و سوأل اصلی پژوهش، تحقیق حاضر باهدف واکاوی تهدیدهای ناشی از حذف قاچاق کالا بر تغییرات زیست‌پذیری مناطق مرزی انجام پذیرفته است. در قالب هدف کلی اشاره‌شده، بر مبنای ادبیات نظری و مطالعات تجربی انجام‌گرفته در داخل و خارج که به خلاصهٔ برخی از مهم‌ترین

آن‌ها اشاره می‌نماییم. به‌عنوان نمونه در مطالعات داخلی، ساسان‌پور و همکاران (۱۳۹۷) در مقاله‌ای تحت عنوان "قابلیت سنجی زیست‌پذیری مناطق شهری ارومیه با مدل RALSPI" به این نتیجه دست یافتند که طبق این مدل، مناطق شهر اردبیل را به لحاظ زیست پذیری می‌توان در دامنهٔ بسیار زیست‌پذیر تا غیرقابل تحمّل جای داد؛ به‌طوری‌که منطقهٔ ۱ با امتیاز ۰/۳۱ زیست‌پذیرترین و منطقهٔ ۲ با امتیاز ۰/۰۰۷ به‌عنوان منطقهٔ غیرقابل تحمّل شناخته شد. این نتایج تفاوت عمیق قابلیت زیست-پذیری میان مناطق شهر ارومیه و درنهایت عدم زیست‌پذیری شهر ارومیه را نشان می‌دهد و به این امر معطوف می‌گردد که در صورت عدم دستیابی به زیست‌پذیری در کوتاه‌مدت، دستیابی به پایداری شهر ارومیه در بلندمدت با چالش مواجه خواهد شد. همچنین در مطالعهٔ دیگری بریمانی و همکاران (۱۳۹۷) در مقالهٔ خود تحت عنوان تحلیل رابطهٔ سرمایهٔ اجتماعی و عوامل تهدیدکنندهٔ امنیت در سکونتگاه‌های مرزی استان سیستان و بلوچستان پرداختند. مطابق با یافته‌های به‌دست‌آمده حاکی از میزان نسبتاً بالای سرمایهٔ اجتماعی و میزان متوسط تهدیدکننده‌های امنیت به ترتیب با درجهٔ (۰/۶۲۸) و (۰/۵۹۳) و نیز همبستگی بالا و معکوس بین سرمایهٔ اجتماعی و تهدیدکننده‌های امنیت (۰/۸۳۸-) است. همچنین یافته‌ها بیانگر وجود تفاوت معنادار مکانی ازنظر موقعیت سیاسی ـ جغرافیایی و نبود آن ازنظر نوع سکونتگاه (روستایی و شهری بودن) است؛ لذا نتایج پژوهش نشانگر فقدان مدیریت کارآمد مناطق مرزی در منطقه و فقدان نگاه فرصت‌زا و فرصت‌ساز به مرز و مناطق مرزی است که معیشت و سایر ابعاد زندگی مرزنشینان را در پیوند با امنیت و توسعهٔ منطقه‌ای و ملی تأکید کند.

در مطالعهٔ دیگری، بزی و همکاران (۱۳۹۶)، تحت عنوان بررسی علل شکل‌گیری و راهکار مقابلهٔ حاشیه‌نشینی شهر زابل با تأکید بر توانمندسازی دریافتند که از دلایل مهم حاشیه‌نشینی زابل می‌توان به مهاجرت گسترده از روستاها و شهرهای کوچک منطقه به دلیل کمی درآمد، خشک‌سالی، حذف قاچاق کالا و بیکاری اشاره کرد. درعین‌حال، ساکنان مناطق حاشیه‌ای معتقدند که دادن وام‌های اشتغال درزمینهٔ مهارت‌های آموخته‌شده، کارآفرینی توسط دولت و آموزش مهارت‌های فنی، زمینهٔ اشتغال ساکنان حاشیه‌ای را با توجّه به وضعیت موجود فراهم خواهد آورد و قادر خواهد بود اشتغال توانمندسازی حاشیه‌نشینان را نیز افزایش دهد.

صادقی و دهقان (۱۳۹۵) در کار مطالعاتی خود تحت عنوان "قاچاق کالا و ارتباط آن با ویژگی‌های اجتماعی و اقتصادی مناطق مرزی" که به‌صورت مطالعهٔ موردی در شهرستان میناب صورت پذیرفته بود، به این نتیجه دست یافتند که ارتباط معنی‌داری بین اشتغال و بیکاری، فقر، محرومیت منطقه و سطح تحصیلات با ارتکاب به قاچاق کالا است. به‌بیان‌دیگر، هر چه نرخ بیکاری بالاتر، وضعیت فقر بدتر و به‌طورکلی محرومیت منطقه بیشتر زمینهٔ ارتکاب به قاچاق در این منطقه بیشتر می‌شود. در پایان، مهم‌ترین راهکارهای اساسی ریشه‌کنی پدیدهٔ قاچاق به‌ویژه قاچاق کالا در این شهرستان را محرومیت‌زدایی از طریق ایجاد فرصت‌های اشتغال پایدار و مبارزه با فقر می‌دانند. همچنین، امان پور و همکاران (۱۳۹۴) در مطالعه‌ای مشابه با این مطالعه تحت عنوان " تحلیلی بر تأثیرات حذف قاچاق کالا بر تغییرات سطح کیفیت زندگی روستائیان؛ مطالعه موردی: روستاهای مرزی شهرستان مریوان" دریافتند که قاچاق کالا به‌عنوان پدیده‌ای غیرقابل‌قبول از منطقه حذف‌شده است اما در مقابل کیفیت زندگی روستائیان در ابعاد اجتماعی و اقتصادی کاهش‌یافته است و تنها در بُعد کالبدی شاهد ارتقای سطح کیفیت زندگی روستائیان هستیم. همچنین بین میزان رضایت افراد از کیفیت زندگی‌شان با فاصله از مرز و وابستگی شغلی به قاچاق ارتباط معنی‌داری وجود دارد و درنهایت این‌که بازارچه‌های مرزی تأسیس‌شده نیز به‌عنوان راهکارهای جایگزین، توانایی ارتقای سطح کیفیت زندگی روستائیان را به‌مانند قاچاق کالا نداشته‌اند.

کهنه پوشی و شایان (۱۳۹۲) در مطالعه‌ای به بررسی اثرات قاچاق کالا بر شهر مرزی مریوان که در مرز غربی استان کردستان و هم‌مرز با کشور عراق است، می‌پردازند. نتایج تحقیق در این مطالعه، حاکی از تأثیرات مثبت و زیاد قاچاق کالا بر میزان اشتغال و درآمد ساکنین شهر "مریوان" و نیز تأثیر قاچاق کالا بر سایر بخش‌های اقتصادی منطقه می‌باشد.

در مطالعات برون‌مرزی، بردبری (۲۰۱۰) در مطالعه‌ای تحت عنوان " ارزیابی برنامه تجارت آزاد و امن (FAST) در طول مرز کانادا و آمریکا" دریافتند که بر اساس ارزیابی‌ها، این برنامه موجب کاهش میانگین زمان انتظار در ۴ نقطه از ۵ نقطه در طول این مرز و نیز موجب افزایش سود و کاهش هزینه‌ها گردیده است. همچنین در مطالعهٔ دیگر، هورواث و همکاران (۲۰۰۸)، اهمیّت مرزهای ملی را در ارزش مربوط به تغییرپذیری در دو اقتصاد نسبتاً باز که در همسایگی هم قرار

دارند (سیاتل در امریکا و ونکوور کانادا) مورد آزمون قرار داده‌اند. نتایج این تحقیق حاکی از تأثیر بسیار مهم مرز (تعیین‌کنندهٔ غالب) در میزان تغییرپذیری است.

روش پژوهش

روش پژوهش حاضر از نظر روش تحقیق، کاربردی و از نظر ماهیت توصیفی ـ تحلیلی است. روش گردآوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای (فیش‌برداری از کتاب، مقاله و منابع اینترنتی) و میدانی (پرسشنامه و مشاهده مستقیم) می‌باشد. جامعهٔ آماری پژوهش حاضر بر اساس نتایج سرشماری سال ۱۳۹۰ مرکز آمار ایران، شامل ۱۰۵۰۰ خانوار ساکن در نقاط حاشیه‌نشین شهر زابل (۱۴ محله) می‌باشد (N=۱۰۵۰۰). حجم نمونه با استفاده از جدول بارتلت و همکاران، ۱۵۷ خانوار به دست آمد. پس از تعیین حجم نمونه، برای انتخاب نمونه‌ها از روش نمونه‌گیری لایه‌بندی شده (بر اساس محلات حاشیه‌نشین) و تصادفی ساده استفاده شد. به‌منظور گردآوری اطلاعات، پس از بررسی جامع ادبیات موضوع، پرسش‌نامه‌ای دربردارندهٔ سه بخش ویژگی فردی و حرفه‌ای سرپرستان خانوار در ۵ متغیر، سنجش تغییرات زیست‌پذیری ساکنین به‌واسطهٔ کاهش و حذف قاچاق کالا (در چهار بُعد اقتصادی، اجتماعی، محیطی و کالبدی) و سنجش جهت بررسی تهدیدهای ناشی از حذف قاچاق کالا بهره گرفته شد (جدول ۲).

روایی محتوایی پرسش‌نامه نیز با استفاده از پانلی از کارشناسان در دانشکدهٔ شهید مطهری بسیج و نظرها و پیشنهادهای تعدادی از اساتید دانشگاهی تائید شد. پایایی ابزار تحقیق نیز با انجام آزمون مقدماتی از طریق یک نمونهٔ ۳۴ نفری خارج از نمونهٔ اصلی (سرپرستان خانوار در شهر مرزی سراوان) با محاسبهٔ آزمون آلفای کرونباخ (α=۰/۸۳۹) محاسبه گردید که نشان می‌دهد پرسشنامه از پایایی مناسبی برخوردار بوده است. تجزیه‌وتحلیل داده‌های پژوهش حاضر در دو بخش آمار توصیفی و استنباطی و با استفاده از نرم‌افزار SPSSwin21 انجام‌شده است. در پایان جهت تجزیه‌وتحلیل اطلاعات، از آماره‌های توصیفی (میانگین) و آمار استنباطی (آزمون t زوجی و رگرسیون چندگانه) بهره گرفته شد.

جدول ۲: تعداد متغیرهای مشهود در هریک از مؤلفه‌ها

بخش	زیر بخش	متغیرهای نشانگر (نمادها)	مقیاس سنجش
دیدگاه ساکنین محلی در خصوص زیست‌پذیری	بُعداجتماعی	میزان رضایت از موقعیت اجتماعی؛ توانایی تأمین نیازهای اساسی خانوار؛ رضایت از موقعیت اجتماعی؛ میزان لذّت و معنی‌داری در زندگی؛ وجود امکانات فرهنگی و هنری "کتابخانه"؛ توان انجام مسافرت سالانه به همراه خانواده؛ بهره‌مندی از خدمات بهداشتی درمانی؛ دارا بودن مدارس نوساز و با کیفیت؛ مصرف مواد پروتئینی (گوشت و ماهی) در برنامه‌ریزی غذایی؛ دسترسی آسان با زمان کم کودکان و نوجوانان به مدرسه.	طیف لیکرت ۵ سطحی (خیلی ناراضی‌ام=۱ تا خیلی راضی‌ام=۵)
	بُعد اقتصادی	رضایت از میزان درآمد و پس‌انداز؛ رضایت شغلی؛ داشتن سلامت جسمانی برای انجام فعالیّت؛ کاهش نابرابری‌های اقتصادی؛ دسترسی به خدمات اعتباری و مالی مناسب؛ امنیت شغلی؛ فرصت‌های شغلی برابر؛ امنیت شغلی.	
	بُعدمحیطی	میزان تولیدات کشاورزی در هکتار؛ تمایل افراد به کار در محیط‌های کشاورزی؛ اتلاف و آلودگی منابع آب؛ استفاده از روش‌های بهداشتی دفع زباله؛ تخریب و فرسایش خاک؛ وجود جایگاه دفن زباله؛ توجّه مدیران و ساکنین به محیط‌زیست روستا.	
	بعدکالبدی	وجود تسهیلات مناسب در واحدهای مسکونی "گرمایشی و سرمایشی"؛ راه ارتباطی مناسب؛ به‌کارگیری مواد و مصالح مقاوم در ساخت واحد مسکونی؛ طی کردن فاصلهٔ زمانی کم برای دسترسی به شهر؛ برخورداری از آب آشامیدنی سالم؛ حمل‌ونقل مناسب؛ نظارت بهتر بر ساخت‌وسازها؛ کیفیت بهداشت شبکهٔ معابر.	

تبیین‌های ناشی از قاچاق کالا	عوامل زمینه‌ای	فقدان زیرساخت‌های خدماتی و رفاهی در مناطق مرزی؛ فقدان امنیت سرمایه‌گذاری؛ درآمد کم؛ کنترل ناکافی مرزها؛ کیفیت نامطلوب کالاهای تولید داخل؛ وجود فرهنگ دلالی و مصرفی در جامعه؛ نرخ بالای بیکاری.	طیف لیکرت ۵ سطحی (کاملاً مخالفم=۱ تا کاملاً موافقم=۵)
	عوامل ساختاری	گسیختگی اقتصادی ـ اجتماعی بین نواحی مرزی و مرکزی؛ تعرفهٔ گمرکی بالا؛ وجود یارانه‌های دولتی برای کالاهای مصرفی؛ نبود امنیت شغلی؛ نبود هماهنگی بین دستگاه‌های دولتی.	
	عوامل رفتاری	وجود روحیهٔ قانون‌شکنی و قانون‌گریزی؛ رشد اجتماعی پائین؛ عدم آگاهی از تأثیرات منفی قاچاق؛ فقدان انگیزهٔ کاری و احساس مسئولیت کارکنان.	

موقعیت جغرافیایی منطقهٔ موردمطالعه

محدودهٔ جغرافیایی و مکانی پژوهش، شهر زابل مرکز شهرستان زابل با مختصات جغرافیایی ۳۱ درجه و ۲۹ دقیقه عرض شمالی و ۶۱ درجه و ۵۰ دقیقه طول شرقی است (شکل شماره ۲). وسعت شهر زابل برابر با ۲۰۸۴ هکتار است که ۰/۱۳ درصد از وسعت شهرستان را در برمی‌گیرد (بزی و همکاران، ۱۳۹۶: ۱۳۵). زابل در فاصلهٔ زمینی ۲۱۰ کیلومتری از زاهدان، مرکز استان سیستان و بلوچستان قرار دارد. طبق آخرین سرشماری رسمی سال ۱۳۹۰ جمعیت آن ۱۳۷۷۲۲ نفر بوده است (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۰).

محله‌های حاشیه‌ای شهر زابل با توجّه به قدمت آن‌ها و نحوهٔ شکل‌گیری‌شان متفاوت است. به‌طورکلی، می‌توان دلایل شکل‌گیری این محله‌ها را به‌صورت زیر تقسیم کرد:

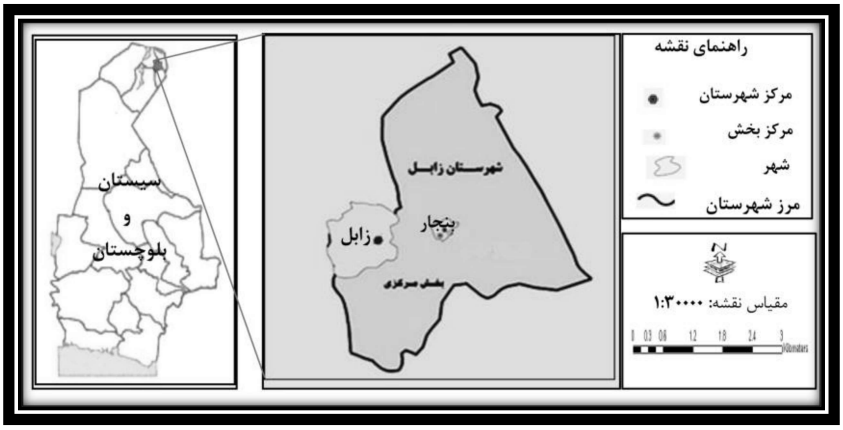
۱. محله‌های ناشی از رشد شهر زابل مانند قاسم‌آباد، ورقه، القورآباد، باقرآباد، شهید پیری و حاجی‌آباد؛

۲. محله‌های ناشی از اثرات مرزی و قاچاق سوخت مانند اسلامی، قسمتی از محلهٔ قاسم‌آباد در اطراف فلکهٔ رستم، انتهای محلهٔ القورآباد روبروی محلهٔ اسلامی و شهید حسینی در اطراف گاراژها؛

۳. محله‌های ناشی از اتصال روستا به شهر مانند شهید سراوانی و علی افشار؛

۴. محله‌های ناشی از خشک‌سالی و مهاجرت روستائیان و عشایر منطقهٔ سیستان به شهر زابل مانند اسلام‌آباد، حسین‌آباد، شاهرودی و طباطبایی و شهید حسینی؛ و

۵. محله‌های ناشی از کارهای عمرانی و زیربنایی به‌خصوص دانشگاه‌های ملی و آزاد مانند شرق سام شرقی.



شکل ۲: موقعیت شهرستان و شهر زابل در استان سیستان و بلوچستان

(منبع: استانداری سیستان و بلوچستان، واحد تهیّه نقشه و **GIS**، ۱۳۹۶)

بحث و یافته‌ها

یافته‌های توصیفی

مطابق با یافته‌های به‌دست‌آمده از ویژگی‌های فردی و حرفه‌ای پاسخگویان در جدول ۳، توزیع فراوانی افراد خانوار بر اساس سن بیان‌کنندهٔ آن است که حداقل سن پاسخگویان ۲۴ سال و حداکثر سن آن‌ها ۷۲ سال می‌باشد. میانگین سن پاسخگویان ۴۲/۴ سال بود. از سوی دیگر میانگین بُعد خانوار افراد، تقریباً ۷ نفر می‌باشد. همچنین توزیع فراوانی برحسب تحصیلات حکایت از آن

دارد که ۴۱/۳ درصد از نمونه‌ها دارای تحصیلات ابتدایی و بی‌سواد، ۱۸/۵ درصد راهنمایی، ۱۹/۱ درصد دیپلم و فوق‌دیپلم و مابقی یعنی ۲۱/۱ درصد دارای تحصیلات لیسانس و بالاتر بوده‌اند. قریب به ۷۳ درصد پاسخ‌دهندگان نیز اصالتاً اهل محل زندگی که در آن سکونت داشته‌اند، نبوده‌اند (جدول ۳).

جدول ۳: ویژگی‌های فردی و حرفه‌ای پاسخگویان (n=۱۵۷)

ویژگی‌های فردی و حرفه‌ای خانوار طبقات		فراوانی	درصد معتبر
سن (سال)†	۳۰ سال و کمتر	۱۴	۸/۹
	۳۵-۳۰ سال	۹۲	۵۸/۶
	۴۰-۳۵ سال	۳۹	۲۴/۹
	۴۰ سال و بیشتر	۱۲	۷/۶
	مجموع	۱۵۷	۱۰۰
بعد خانوار††	۴ نفر و کمتر	۳۴	۲۱/۷
	۷-۴ نفر	۹۶	۶۱/۱
	۷ نفر و بیشتر	۲۷	۱۷/۲
	مجموع	۱۵۷	۱۰۰
میزان تحصیلات	بی‌سواد و ابتدایی	۶۵	۴۱/۳
	راهنمایی	۲۹	۱۸/۵
	دیپلم و فوق‌دیپلم	۳۰	۱۹/۱
	لیسانس و بالاتر	۳۳	۲۱/۱
	مجموع	۱۵۷	۱۰۰
اقامت	اصیل	۱۱۲	۷۲/۷
	غیر اصیل	۴۲	۲۷/۳
	مجموع	۱۵۴	۱۰۰

†: میانگین سن ۴۲/۴ سال و انحراف معیار ۷/۷۱ ††: میانگین بعد خانوار ۶/۷ و انحراف معیار ۲/۴۷

(حداقل سن: ۲۴ حداکثر سن:۷۲) (حداقل بُعد خانوار: ۲ حداکثر بُعد خانوار:۱۱)

یافته‌های استنباطی

در ادامه، در بخش یافته‌های استنباطی جهت سنجش و مقایسهٔ میانگین ابعاد زیست‌پذیری افراد ساکن در مناطق مرزی در دو دورهٔ رواج قاچاق کالا و بعد از حذف قاچاق کالا از آزمون t زوجی بهره گرفته شد. مطابق با یافته‌های به‌دست‌آمده از جدول ۴، نتایج آزمون t زوجی در خصوص بُعد اقتصادی، اجتماعی زیست‌پذیری مناطق حاشیه‌نشین، مؤید آن است که میانگین‌ها (قبل و بعد از حذف قاچاق کالا) تفاوت معنی‌داری در سطح یک‌صدم و در بُعد محیطی در سطح پنج‌صدم دارند و زیست‌پذیری ساکنان در این سه بُعد (اقتصادی، اجتماعی و محیطی)، در دورهٔ قبل و بعد از حذف قاچاق کالا کاهش‌یافته است. به‌بیان‌دیگر، با حذف قاچاق کالا در این مناطق، میزان زیست پذیری ساکنان در ابعاد اقتصادی، اجتماعی و محیطی به‌شدت کاهش‌یافته است. همچنین بر اساس بخش دیگری از یافته‌های تحقیق، اختلاف معنی‌داری در خصوص بُعد کالبدی ساکنان در قبل و بعد از حذف قاچاق کالا مشاهده نگردید؛ که این یافته نشان از آن دارد که این بُعد (کالبدی) چه در زمان رواج و حذف قاچاق کالا، تغییراتی در زیست‌پذیری ساکنین در این مناطق نداشته است. بی‌شک همان‌گونه که نتایج آزمون نشان می‌دهد، میانگین دو دوره قبل و بعد از حذف قاچاق کالا در خصوص بُعد اقتصادی در مناطق حاشیه‌نشین شهر زابل با ۰/۸۷۰ بیشترین اختلاف و کاهش را نشان می‌دهد (جدول ۴).

جدول ۴: مقایسهٔ میانگین ابعاد زیست‌پذیری مناطق مرزی در دوره‌های قبل و بعد از حذف قاچاق کالا

ابعاد زیست-پذیری	سطوح متغیر	میانگین	خطای استاندارد میانگین	میزان T	Sig. T
بُعد اقتصادی	قبل	۲/۷۴	۰/۰۶۸۲	۳/۰۱**	۰/۰۰۲
	بعد	۱/۸۷			
	تفاوت میانگین‌ها	-۰/۸۷۰			
بُعد اجتماعی	قبل	۲/۳۸	۰/۰۳۵۱	۲/۷۳**	۰/۰۰۴
	بعد	۱/۹۴			
	تفاوت میانگین‌ها	-۰/۴۴۰			
بُعد محیطی	قبل	۲/۵۸	۰/۰۲۳۸	۲/۰۳*	۰/۰۱۱
	بعد	۲/۳۲			
	تفاوت میانگین‌ها	-۰/۲۶۰			
بُعد کالبدی	قبل	۱/۱۷			
	بعد	۱/۰۶	۰/۰۰۱۸	n.s ۱/۵۹	۰/۱۸۱
	تفاوت میانگین‌ها	-۰/۱۱۰			

**: معناداری در سطح یک درصد*: معناداری در سطح پنج درصد n.s: عدم معنی‌داری

در پایان، به‌منظور پیش‌بینی ابعاد زیست‌پذیری مؤثر بر حذف قاچاق کالا در مناطق حاشیه‌نشین مرزی، اقدام به تحلیل و تخمین معادلهٔ رگرسیون چند متغیره گردید. همان‌گونه که جدول ۵ نشان می‌دهد، چهار بعد زیست‌پذیری (اقتصادی، اجتماعی، محیطی و کالبدی) به ترتیب وارد معادله شدند. این متغیرها درمجموع ۷۳/۶ درصد از تغییرات در تهدیدهای ناشی از حذف قاچاق کالا را در منطقهٔ موردمطالعه در سطح معنی‌داری یک درصد توضیح می‌دهند ($F_{,}$=۳۷/۳۱۶ $Sig_{,}$=۰/۰۰۱ R^2_{Adj}=۰/۷۳۶). به‌عبارت‌دیگر، این چهار متغیر قادر به تبیین ۷۳/۶ درصد از تغییرات تهدیدهای ناشی از حذف قاچاق کالا در مناطق حاشیه‌نشین شهر مرزی زابل می‌باشند. مقدار Beta به‌دست‌آمده نشان می‌دهد، افزایش یک انحراف استاندارد در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و محیطی به ترتیب ۰/۴۵۸، ۰/۳۴۸، ۰/۳۳۳ و ۰/۱۷۷ کاهش در انحراف معیار استاندارد تهدیدهای ناشی از حذف قاچاق کالا را به دنبال داشته است. با توجه به معنی‌دار بودن t در کلیهٔ ابعاد مذکور، تأثیر این متغیرها در توضیح تهدیدهای ناشی از حذف قاچاق کالا معنی‌داری می‌باشد. به‌عبارت‌دیگر، بیشترین ابعادی که از تهدیدات ناشی از حذف قاچاق کالا در منطقهٔ موردنظر تأثیر می‌پذیرد، بُعد اقتصادی می‌باشد.

با توجه به نتایج جدول ۵، معادلهٔ رگرسیونی برای تهدیدهای ناشی از حذف قاچاق کالا بر تغییرات زیست‌پذیری مناطق مرزی به شرح ذیل می‌باشد:

$$Y=۸/۸۱-۰/۳۹۰X_1-۰/۵۶۵X_2-۰/۲۱۷X_3-۰/۱۰۱X_4$$

که در این معادله X_1، بُعد اقتصادی، X_2، بُعد اجتماعی $X3$، بُعد کالبدی، X_4 بُعد محیطی و Y تهدیدهای ناشی از حذف قاچاق کالا می‌باشند.

جدول ۵: رگرسیون چند متغیره به‌منظور تبیین ابعاد پیش‌بینی کنندهٔ تهدیدهای ناشی از حذف قاچاق کالا

متغیرها	B	S.E.B	β	Sig. T
بُعد اقتصادی	-۰/۳۹۰	۰/۰۷۳	۰/۴۵۸	۰/۰۰۱
بُعد اجتماعی	-۰/۵۶۵	۰/۱۰۵	۰/۳۴۸	۰/۰۰۱
بُعد کالبدی	-۰/۲۱۷	۰/۰۸۰	۰/۳۳۳	۰/۰۰۷
بُعد محیطی	-۰/۱۰۱	۰/۰۶۲	۰/۱۷۷	۰/۰۰۹
	Sig=۰/۰۰۱	F=۳۷/۳۱۶	Constants=۸/۸۱۳	
متغیرها	**Multiple R**	**R^2**	**R^2Adjust**	**R^2 Change**
بُعد اقتصادی	۰/۴۲۷	۰/۳۳۸	۰/۳۳۳	۰/۳۳۸
بُعد اجتماعی	۰/۵۸۳	۰/۵۳۷	۰/۵۳۳	۰/۱۹۹
بُعد کالبدی	۰/۶۰۶	۰/۶۶۱	۰/۶۵۹	۰/۱۲۴
بُعد محیطی	۰/۶۵۱	۰/۷۴۱	۰/۷۳۶	۰/۰۸۰

نتیجه‌گیری و ارائهٔ پیشنهادها

ارتقای زیست‌پذیری مردم در مناطق شهری را می‌توان سیاستی مبتنی بر توسعهٔ پایدار شهری فرض کرد که ما را به یک نوع برنامه‌ریزی و توسعهٔ هدفمند رهنمون می‌سازد و درنهایت، به تغییر در زیست‌پذیری افراد بر اساس دیدگاه توانمندسازی می‌انجامد که در آن، ابعاد مختلف زیست‌پذیری اقتصادی، اجتماعی، محیطی و کالبدی و دیدگاه‌های موجود به مثابهٔ قمرها و اجزای اصلی نمود می‌یابد.

متأسفانه امروزه در نواحی شهرهای مرزی کشور نیز که به‌واسطهٔ وجود رابطهٔ مرکز ـ پیرامون و حاشیه بودنشان به لحاظ زیست پذیری در رنج‌اند؛ حال‌آنکه قاچاق کالا به‌عنوان فعالیت غیررسمی اقتصادی، تأثیرات غیرقابل‌انکاری در پایداری زیست‌پذیری‌شان دارد. ازاین‌رو، می‌بایست با توجّه

به‌ضرورت حذف قاچاق، تأثیرات حذف این فعالیت غیررسمی در زیست‌پذیری نواحی شهرهای مرزی موردسنجش قرار گیرد و برنامه‌های کاربردی متناسب جهت پایداری زیست‌پذیری در این مناطق، به دنبال حذف این فعالیّت اتخاذ گردد. در این راستا پژوهش حاضر به بررسی تهدیدات ناشی از حذف قاچاق کالا در مناطق حاشیه‌نشینی شهر زابل پرداخته است. مطابق با یافته‌های به‌دست‌آمده از نتایج آزمون t، می‌توان دریافت در خصوص ابعاد اقتصادی، اجتماعی زیست-پذیری مناطق حاشیه‌نشین، میانگین‌ها (قبل و بعد از حذف قاچاق کالا) تفاوت معنی‌داری در سطح یک‌صدم و در بُعد محیطی در سطح پنج‌صدم دارند. در میان ابعاد زیست‌پذیری نیز، تنها بُعد کالبدی قبل و بعد از حذف قاچاق کالا تفاوت معنی‌داری در آن مشاهده نگردیده است. از سوی دیگر، به دنبال اقداماتی که در راستای انسداد مرزهای منطقه انجام‌گرفته است، قاچاق به‌گونه‌ای چشمگیر کاهش‌یافته است. لیکن در مقابل، ایجاد فعالیّت اقتصادی رسمی که بتواند جایگزینی مطلوب باشد انجام نگرفته است؛ لذا در ظرف مدت کوتاهی بسیاری از افراد که به قاچاق کالا مشغول بوده‌اند بیکار شده و کاهش درآمد و بیکاری به‌عنوان دو مانع بزرگ ارتقای زیست‌پذیری نمود بیشتری در سطح منطقه پیداکرده که بازتاب آن را می‌توان در افزایش مهاجرت، حاشیه-نشینی، تخلیهٔ روستاهای مرزی و افزایش جمعیت و زاغه‌نشینی در شهر زابل مشاهده نمود. به‌بیان‌دیگر، اقتصاد محلی در منطقه با ضعف‌ها و چالش‌های اساسی مواجه است (چنان‌که اشاره گردید بیکاری بالا و مشکلات عدیدهٔ پولی و مالی که عمدتاً در اثر کم‌آبی و چالش‌های بخش کشاورزی و فقدان توجّه به زیرساخت‌های تولیدی کشاورزی و صنایع مکمل آن به وقوع پیوسته، گریبان‌گیر مردم مرزنشین شده است)؛ زیرا ضمن این‌که اقتصاد کشاورزی ساماندهی نشده و معیشت جایگزینی برای مردم تعریف‌نشده است و فرصت‌های تجاری مرز برای معیشت مردم محلی کارساز نبوده و عموم مردم از فعالیت‌های رسمی و قانونی مرز سهم چندانی نمی‌برد.همچنین بر اساس بخش دیگری از یافته‌های تحقیق حاصل از رگرسیون چند متغیره، نتایج حکایت از تغییر در ابعاد مختلف زیست‌پذیری (اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و محیطی) با درصد تبیین شدهٔ ۷۳/۶ درصد داشته است. بیشترین تغییرات مربوط به پیامدهای اقتصادی است؛ چراکه در اثر خشک‌سالی‌های بعد از سال ۱۳۷۷ بسیاری از ساکنان این منطقه معیشت اصلی خود یعنی کشاورزی و دامداری را از دست داده‌اند. در پی آن عدّه‌ای دست به مهاجرت زده‌اند و عدهٔ

بیشتری از راه تولید تجارت غیررسمی و قاچاق به معاش پرداخته‌اند. لیکن از سال ۱۳۸۴ که احداث دیوار مرزی آغاز شد تا سال ۱۳۹۰ که به اتمام رسید، دست این عده از تجارت غیررسمی کوتاه شده و هیچ راه معاش جایگزینی برایشان تعریف و تعیین نگردیده است. لذا، چنان چه این مسائل همراه با تحوّل مثبت در عرصه‌های اقتصادی و اجتماعی مرزنشینان همراه نباشد؛ بی‌شک پیامدهای منفی اجتماعی (اعتیاد، خریدوفروش مواد مخدر، سرقت و تکدی‌گری)، اقتصادی (بیکاری، درآمد کم و غیره)، محیطی (خشک‌سالی، استفادهٔ بی‌رویه از منابع طبیعی) و کالبدی (مسکن نامناسب، ورود فاضلاب‌های سطحی به کوچه‌ها، کوچه‌های باریک و خاکی) با هزینه‌های گزاف در این مناطق را دارد. درنتیجه، چنان چه انسداد مرزها همراه با تحوّل مثبت در عرصه‌ها و ابعاد زیست پذیری مرزنشینان همراه نباشد، بی‌شک هزینه‌ای گزاف با نتیجه‌ای اندک حاصل می‌آید.

در پایان لازم به ذکر است که رسمی نمودن تجارت از طریق بازارچه‌های مرزی در نواحی مرزی عملی اندیشمندانه و راهکاری مطلوب می‌باشد؛ لیکن شرایط وضع موجود به‌گونه‌ای رقم خورده است که بازارچه‌های تأسیس‌شده در منطقه با نارسایی‌های بسیاری روبرو هستند. لذا به‌منظور وضع موجود زیست‌پذیری منطقهٔ موردمطالعه به دنبال حذف قاچاق و بهبود وضع موجود، راهکارهای زیر می‌تواند راهگشای ارتقای زیست‌پذیری و پایداری اقتصادی و اجتماعی ساکنان در این مناطق گردد:

– ایجاد تعاونی‌های تجاری و تقویت آن به‌منظور رونق تجارت از طریق بازارچه‌ها؛

– آموزش مشاغل فنی و حرفه‌ای به‌خصوص در زمینهٔ مشاغل بومی منطقه؛

– اعطای وام‌های بلندمدت در زمینهٔ ایجاد اشتغال پایدار به‌خصوص واحدهای تولیدی بومی منطقه؛

– تشکیل گروه‌های اجتماعی برای اجرای طرح‌های بهسازی و توانمندسازی در این محله‌ها از ساکنان محله‌های حاشیه‌ای؛

– تخصیص سهمیه‌ای از ورود کالاهای خارجی برای حاشیه‌نشینان مرزی همراه با ایجاد بازارچه‌های فروش با توجّه به پتانسیل‌های منطقه؛

– تخصیص منابع و امکانات خدماتی و رفاهی با تأکید بر نواحی مرزی و حاشیه‌نشین.

منابع و مراجع

۱. آقازاده، علیرضا. ۱۳۸۵. قاچاق کالا. انتشارات آثار اندیشه، تهران: ایران.

۲. ابراهیم‌زاده، عیسی. موسوی، میر نجف و کاظمی‌زاد، شمس‌اله...۱۳۹۱. تحلیل فضایی نابرابری‌های منطقه‌ای میان مناطق مرزی و مرکزی ایران، فصلنامه ژئوپلتیک، سال هشتم، شماره ۱، صص ۲۳۵-۲۱۴.

۳. اطهاری، کمال. ۱۳۹۰. مسکن در گزارش وضعیت اجتماعی ایران. مؤسسه رحمان، مدیر پروژه: سعید مدنی قهفرخی.

۴. امان پور، سعید. منوچهری، سوران. اکبری، مهناز؛ و عباسی، زهرا. ۱۳۹۴. تحلیلی بر تأثیرات حذف قاچاق کالا بر تغییرات سطح کیفیت زندگی روستاییان؛ مطالعهٔ موردی: روستاهای مرزی شهرستان سراوان، فصلنامه اطلاعات جغرافیایی (سپهر)، سال بیست و چهارم، شماره ۹۶، صص ۱۲۱-۱۳۴.

۵. ایراندوست، کیوان. ۱۳۸۹. مرور تجربهٔ کوتاه توانمندسازی سکونتگاه‌های غیررسمی (نمونه: شهر کرمانشاه)، فصلنامه جغرافیا و توسعه، شماره ۲۰، صص ۷۸-۵۹.

۶. ایمانی‌جاجرمی، حسین. ۱۳۸۱. حاشیه‌نشینان حرم نگاهی به مسئله اسکان غیررسمی در مشهد، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۱۰، صص ۵۱-۴۴.

۷. برادران، مراد. غفاری، غلامرضا. زاهدی، محمدجواد؛ و ربیعی، علی. ۱۳۹۶. حاشیه‌نشینی: تحلیل جامعه‌شناختی مسائل اجتماعی سیاست‌های مسکن و پدیدهٔ غیررسمیت (بررسی نمونهٔ میان‌آباد، اسلامشهر، تهران)، فصلنامه بررسی مسائل اجتماعی ایران، سال هشتم، شماره ۱، صص ۲۰۹-۲۳۱.

۸. بزی، خدارحم. کیانی، اکبر؛ و صفرزائی، عبدالغنی. ۱۳۹۵. بررسی علل شکل‌گیری و راهکار مقابله حاشیه‌نشینی شهر زابل با تأکید بر توانمندسازی، فصلنامه مطالعات شهری، شماره ۲۱، صص ۲۸-۱۷.

۹. بزی، خدارحم. ۱۳۸۶. تحلیلی بر روند شهرنشینی و توسعهٔ فیزیکی شهر زابل، مجله فضای جغرافیایی، شماره ۱۸، صص ۳۰-۱.

۱۰. پورآقایی، عبدالله. ۱۳۸۵. علل شکل‌گیری اسکان غیررسمی در شهر رشت و راهکارهای ساماندهی آن، مجلهٔ چشم‌انداز جغرافیایی، شماره ۲، صص ۶۶-۴۵.

۱۱. خراسانی، محمدامین. ۱۳۹۷. تحلیل و ارزیابی تطبیقی دیدگاه ساکنان و مدیران محلی در رابطه با زیست‌پذیری روستاهای پیرامون شهری در شهرستان ورامین، فصلنامه جغرافیا و توسعه، شماره ۵۱، صص ۲۸۰-۲۶۱.

۱۱. دهخدا، علی اکبر. ۱۳۳۹. لغت‌نامه، جلد ۳۸، تهران: ایران.

۱۲. رزاقی‌اصل، سینا. خاتمی، متین؛ و امتی، مصطفی. ۱۳۹۷. بازشناسی مؤلفه‌های مؤثر در زیست‌پذیری فضاهای امن زیرسطحی مبتنی بر رویکرد نظریهٔ مبنایی، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۵۰، صص ۱۴۴-۱۳۷.

۱۳. ساسان‌پور، فرزانه. علیزاده، سارا؛ و اعرابی مقدم، حوریه. ۱۳۹۷. قابلیت‌سنجی زیست‌پذیری مناطق شهری ارومیه با مدل RALSPI، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، سال هجدهم، شماره ۴۸، صص ۲۵۸-۲۴۱.

۱۴. ساسان‌پور، فرزانه. تولایی، سیمین؛ و جعفراسدآبادی، حمزه. ۱۳۹۴. سنجش و ارزیابی زیست‌پذیری شهری در مناطق بیست و دوگانهٔ کلان شهر تهران، فصلنامهٔ برنامه‌ریزی منطقه‌ای، شماره ۱۸، صص ۴۲-۲۷.

۱۵. سعیدی، علی‌اصغر. اسماعیل‌زاده، خالد؛ و عبدالله پور، جمال. ۱۳۸۸. بررسی جامعه‌شناختی اقتصادی بازارچهٔ مشترک مرزی؛ مطالعه موردی: بازارچه‌های مرزی سردشت و پیرانشهر، فصلنامه علوم اجتماعی، شماره ۴۵، صص ۱۳۳-۹۳.

۱۶. شماعی، علی. ساسان‌پور، فرزانه. سلیمانی، محمد. احدنژاد روشتی، محسن؛ و حیدری، تقی. ۱۳۹۵. تحلیل زیست‌پذیری بافت‌های فرسودهٔ شهری؛ مطالعهٔ موردی: بافت فرسوده شهر زنجان، فصلنامه جغرافیای انسانی، سال چهل و هشتم، شماره ۴، صص ۷۹۹-۷۸۳.

۱۷. شیخی، محمد. ۱۳۸۱. فرایند شکل‌گیری و دگرگونی سکونتگاه‌های خودرو پیرامون کلان شهر تهران (نمونهٔ مطالعاتی: اسلام‌شهر، نسیم شهر و گلستان)، نشریه هفت شهر، سال سوم، شماره ۸، صص ۵۱-۳۶.

۱۸. شیرعلی، ابراهیم. ۱۳۹۲. مطالعات تحول مسکن در ایران بعد از انقلاب اسلامی. پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه تهران: دانشکده علوم اجتماعی.

۱۹. صدیق سروستانی، رحمت‌الله. ۱۳۷۶. حاشیه‌نشینی و امنیت، مجموعه مقالات همایش توسعه و امنیت عمومی، معاونت امنیتی و انتظامی، جلد دوم، تهران: وزارت کشور.

۲۰. عزتی، نصرالله. حیدری‌پور، اسفندیار و اقبالی، ناصر. ۱۳۹۰. نقش و جایگاه آمایش مناطق مرزی در نظام برنامه‌ریزی (مطالعه موردی: مناطق مرزی ایران)، فصلنامه نگرش‌های نو در جغرافیایی انسانی، سال سوم، شماره ۴، صص ۱۹۷-۱۷۹.

۲۱. عندلیب، علیرضا. ۱۳۸۰. نظریه پایه و اصول آمایش مناطق مرزی جمهوری اسلامی ایران، تهران: انتشارات دانشکده فرماندهی ستاد سپاه.

۲۲. کهنه‌پوشی، سیدهادی؛ و شایان، حمید. ۱۳۹۲. بررسی تأثیرات اقتصادی قاچاق کالا بر شهرهای مرزی؛ موردمطالعه: شهر مریوان، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، سال سیزدهم، شماره ۲۹، صص ۷۳-۵۱.

۲۳. میرشکاران، یحیی؛ و صادقی، علی. ۱۳۹۴. تحلیلی بر پدیدهٔ قاچاق در مناطق مرزی ایران و پیامدهای امنیتی آن، فصلنامه دانشکده علوم و فنون مرز، سال ششم، شماره ۲، صص ۹۴-۷۱.

۲۴. نورمحمدی، خسرو. ۱۳۷۱. بررسی طرح ایجاد مناطق ویژه تجارت مرزی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی.

۲۵. نوری، جعفر. ۱۳۸۲. گسترش قاچاق در بستر نابسامان و سیاست جنایی مقابله با آن، مجله تخصصی الهیات و حقوق، سال سوم، شماره ۱۰، صص ۱۷۴-۱۴۹.

26. Akhtar, A. and Toran, K. 2000. Migration, Slums and Urban Squalor at WWW.YORKU.CA/Bunchmi/ICEH.

27. Bego, E. 2003. Assessing Feasibility Study of informal Settlement Upgrading: Are there GI policy and Management Implications? Case Study of Windhoek Namibia, International Institute for Geo-information Science and Earth Observation Enscheda, The Netherland. Pp: 1-24.

۲۸. □□□□□□□□□, □, □, ۲۰۱۰.□□ □□□□□□□□□□□ □□ □□□ □□□□ □□□ □□□□□□□ trade(FAST) program along the Canada-US border. Journal of TransportPolicy, 17, pp. 367-380.

29. Deflem, M and Henry-Turner, K, 2001. Smuggling. In: Lukenbill,D. Peck, D.L. (Eds.), Encyclopedia of Criminology and DeviantBehavior. Brunner- Rutledge, Philadelphia, PA, pp. 473–475.
30. Merriman, D. 2003. Understanding, Measure, and Combat Tobacco Smuggling. Toolkit No.7. World Bank. Available at:http://www.worldbank.org/tobacco/pdf/Smuggl ing.pdf (Access: 06.02.09).
31. Radcliff, B. 2001. Politics, markets andlife satisfaction: The Political economy of humanhappiness, American Political Science Review,95(4), PP: 939-955.
32.Susanti, R. Soetomo, S. Buchori, I. and Brotosunaryo, P. M. 2016. Smart Growth, Smart City and Density: In Search of the Appropriate Indicator for Residential Density in Indonesia, Procedia - Social and Behavioral Sciences, 227, pp. 194–201.
33. Timmer, V. and Seymoar, N.K. 2005. The World Urban Forum 2006 Vancouver Working Group Discussion Paper, International Centre for Sustainable Cities.