

فصلنامه تخصصی علوم سیاسی

سال شانزدهم، شماره پنجاهم، بهار ۱۳۹۹

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۸/۲۳

تاریخ تصویب: ۱۳۹۹/۰۲/۱۸

صفحات: ۱۲۷-۱۵۰

نقش نیروی انتظامی در مبارزه با قاچاق سوخت و بهبود آن

محمد رئیسی

دانشجوی دکتری علوم سیاسی گرایش سیاست‌گذاری عمومی، واحد شهرضا، دانشگاه آزاد اسلامی، شهرضا، ایران

مسعود جعفری نژاد*

استادیار گروه علوم سیاسی و روابط بین‌الملل، واحد شهرضا، دانشگاه آزاد اسلامی، شهرضا، ایران

اسماعیل شفیعی سروستانی

استادیار گروه علوم سیاسی و روابط بین‌الملل، واحد شهرضا، دانشگاه آزاد اسلامی، شهرضا، ایران

چکیده

قاچاق به‌عنوان یک پدیده نامطلوب اقتصادی و معضلی ملی ابعاد مختلفی به خود گرفته، عوامل متعددی در شکل‌گیری آن دخیل‌اند و بی‌تردید گام نخست در رفع و مبارزه با این عوامل شناسایی آن‌ها هست. در کشور ما به موجب بند ۵ اصل ۱۵۶ قانون اساسی و بند ۸ ماده ۴ قانون نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، قوه قضاییه و نیروی انتظامی به‌عنوان نهادهای متولی پیشگیری از وقوع جرم معین شده‌اند. تحقیق حاضر باهدف بررسی نقش نیروی انتظامی در مبارزه با قاچاق سوخت و بهبود آن انجام شد. این تحقیق به لحاظ هدف از نوع تحقیقات کاربردی و از منظر روش، کیفی است. روش نمونه‌گیری غیرتصادفی تعداد نمونه آماری این پژوهش را پانزده نفر از مدیران و صاحب‌نظران سازمان نیروی انتظامی بود. روش جمع‌آوری داده پرسشنامه محقق ساخته بود و روش تجزیه و تحلیل آماری روش تاپسیس فازی است. بعد از مصاحبه با افراد و صاحب‌نظران سیاست‌هایی که منجر به بهبود شرایط مبارزه با قاچاق سوخت توسط نیروی انتظامی ارائه به ۱۵ آیت خلاصه شد که براساس نتایج روش تاپسیس، اجرای سیاست‌های تشویقی مالی برای نیروی‌هایی که کشف انجام می‌دهند (A۱۲) رتبه اول را کسب کرده است. برخورد شدید با نیروها و عواملی که در نیروی انتظامی با قاچاقچیان همکاری می‌کنند (A۱۰) و اصلاح قوانین (A۱۳) به ترتیب رتبه‌های دوم و سوم را کسب کرده است.

واژگان کلیدی: قاچاق، قاچاق سوخت، جمهوری اسلامی ایران، نیروی انتظامی، روش

تاپسیس فازی.

پدیده قاچاق یکی از پیچیده‌ترین و پر مسئله‌ترین رفتارهای مجرمانه است. قاچاق به مجموعه اقدامات و فعل‌وانفعالات مخفیانه و غیرقانونی و در بسیاری موارد سازمان‌دهی شده گفته می‌شود که در آن افراد به‌دوراز نظارت و کنترل نهادهای مجری قانون در هر کشوری اقدام به جابجایی، ورود و خروج کالا و در مواردی انسان و حیوان می‌نمایند. ازجمله مصادیق مهم قاچاق، صادرات و واردات مخفیانه و غیرقانونی کالاهای ممنوع و انحصاری مانند سوخت، نفت، گازوئیل، بنزین و ده‌ها کالای دیگر است که درعلم اقتصاد به آن اقتصاد پنهان یا اقتصاد زیرزمینی و در مراجع قضایی و انتظامی بدان قاچاق کالا اطلاق می‌شود. یکی از انواع پراهمیت قاچاق، قاچاق سوخت هست پدیده قاچاق سوخت قاچاق سرمایه ملی و خروج آن از کشور و هرز رفتن توان اقتصادی و یارانه‌های دولت برای ماده حیاتی توسعه که تولید، صنعت و خدمات جامعه توسط این انرژی به حرکت درمی‌آید و باعث کندی توسعه کشور از لحاظ اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، جمعیتی و جغرافیایی شود و ناموزونی آن گردد (ازکیا و رهنما، ۱۳۸۷: ۳۶).

قاچاق سوخت در ایران به دلیل سود ناشی از آن از شکل پراکنده به یک پدیده سازمان‌یافته تبدیل شده است. بدون شک زمینه آن ریشه در تفاوت قیمت فرآورده‌های نفتی در دو سوی مرز دارد و این عمل موجب شده است تا دلالتان و سودجویان با خریدوفروش و انتقال این سرمایه ملی، سودهای کلانی به دست آورند. چنانچه بخواهیم به تأثیرات اقتصادی و اجتماعی قاچاق سوخت اشاره نماییم، باید تأکید کنیم که اگرچه قاچاق سوخت باعث اشتغال کاذب تعداد کثیری از مرزنشینان می‌شود ولی این امر وارد آمدن خسارات بسیار سنگینی به واردات و اختصاص یارانه‌ها را به دنبال دارد و خروج منابع عظیمی از ارز کشور را سبب می‌شود که باعث نابودی فعالیت‌های سالم مرزنشینان ازجمله کشاورزی و دامداری می‌گردد و نیز گاهی اوقات تعدادی از حاملان این فرآورده‌ها در تصادفات، آتش‌سوزی‌ها و... بنا به دلایلی جان خود را از دست می‌دهند. چنانچه این موارد محاسبه عددی شود، به‌هیچ‌عنوان منافع آن با مضار ناشی از این قابل‌مقایسه نیست (بیابانی و رستمی، ۱۳۸۸: ۱۵۷).

گسترش قاچاق سوخت و دسترسی به ثروت‌های بادآورده، جامعه را با افزایش رو به رشد نقدینگی متأثر از قاچاق مواجه ساخته و بسترهای لازم را برای سیر صعودی معاملات غیر مشروع (ربا، معاملات زنجیره‌های مسکن و ...) فراهم می‌سازد و قله‌های ثروت فرصت‌طلبان اقتصادی افزایش می‌یابد. در چنین شرایطی افراد قاچاقچی در سایه ثروت بادآورده، از بهترین امکانات زندگی و در عین ناشایستگی بهره‌مند می‌شوند و تحصیل‌کردگان و متخصصان در عین لیاقت و شایستگی برای بهره‌مندی از نعمات زندگی آبرومندان در رنج‌اند. بالا بودن رفاه بخشی از جامعه باعث می‌شود که دیگر اقشار هم برای رسیدن به درآمد بالا را هدف خود قرار دهند، اما

از آنجایی که اقتصاد ابزارهای لازم را برای رسیدن رفاه بالا در اختیار همه افراد قرار نمی‌دهد باعث ظهور ناهنجاری در جامعه می‌شود، جرائمی مانند سرقت، فحشا ارتباط نزدیکی با نابرابری دارند علاوه بر این رسیدن طبقات قاچاقچی به ثروت‌های هنگفت روند فقیرتر شدن طبقات پایین جامعه را در برابر آن‌ها سرعت می‌بخشد و این امر باعث طبقاتی شدن افراد در جامعه می‌شود، یک قشر خیلی پولدار در مقابل قشر خیلی فقیر شکل می‌گیرد. عده‌ای که به دلایل مختلف از جمله ریسک بالای قاچاق سوخت، دلایل شرعی و غیره به این پدیده روی نیاوردن در مقابل ثروت این طبقه قاچاقچی فقیر به حساب می‌آیند. پدیده قاچاق فرصت را برای اشتغال مشروع در جامعه محدود می‌کند.

از سوی دیگر قاچاق سوخت دارای اثرات مخرب زیست‌محیطی فراوانی است به‌عنوان مثال معاون محیط‌زیست دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست کشور از رهاسازی ۷۰۰ هزار لیتر گازوئیل قاچاق توسط قاچاقچیان در آب‌های خلیج فارس خبر می‌دهد که این اقدام شرایط آزیان منطقه را به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهد (بهرامی، ۱۳۹۴: ۵).

جمهوری اسلامی ایران از گذشته تاکنون بامعضل قاچاق سوخت روبرو بوده و این پدیده به‌عنوان یک معضل اجتماعی و اقتصادی، سال‌هاست که ذهن مسئولان اجرائی و کارشناسان اقتصادی کشورمان را به خود معطوف ساخته است. متأسفانه علیرغم مبارزاتی که در راستای مقابله با آن به عمل آمده نتایج مطلوب و مورد انتظاری نداشته است. این پدیده زشت سال‌هاست که در عرصه ایجاد رانت‌های اقتصادی و درآمدهای بادآورده نقش بسزایی دارد و یکی از عوامل عمده برهم زنده تعادلات اجتماعی و درآمدی است.

براساس برآوردهای صورت گرفته قاچاق فرآورده‌های سوختی در ایران در رتبه اول قرار دارد به طوری که ۳۱ درصد از قاچاق خروجی کشور مربوط به بنزین و ۹۰ درصد مربوط به گازوئیل است (لطف‌الهی، ۱۳۹۲: ۱۳). بیکاری و عدم اشتغال پایدار یکی از مهم‌ترین علل گرایش قاچاقچیان خرده‌پا به قاچاق است گرچه انگیزه اصلی قاچاقچیان بزرگ و باندهای قاچاق سود کلان اقتصادی است اما قاچاقچیان خرده‌پا از روی بیکاری، فقر و اجبار به این وادی کشیده می‌شوند. (بهرامی، ۱۳۹۴: ۳). باندهای بزرگ و قاچاقچیان کلان بدون همکاری قاچاقچیان خرده‌کاری از پیش نمی‌برند. با ایجاد اشتغال پایدار و به طبع آن کاهش فقر و فشار اقتصادی می‌توان قاچاقچیان خرده‌پا را این‌کار بازداشت؛ و به‌طور کلی هزینه قاچاق را برای قاچاقچیان افزایش و قاچاق را کاهش داد. وقتی که مبارزه با قاچاق سوخت مطرح می‌شود اولین چیزی که به ذهن متبادر می‌شود پلیس است. مسئولیت مبارزه با اخلال‌گران نظم و امنیت عمومی در همه جوامع بر عهده پلیس و نیروی انتظامی است؛ و از مهم‌ترین وظایف نیروی انتظامی برابر بند ۸ ماده ۴ قانون ناجا (مصوب ۲۷ تیرماه ۱۳۶۹) وظیفه پیشگیری است که در بند ماده فوق آمده

۵ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال شانزدهم، شماره پنجاهم، بهار ۱۳۹۹

است «بر طبق قانون وظایفی بر عهده نیروی انتظامی، به عنوان ضابط قوه قضائیه شامل: (۱) مبارزه با مواد مخدر (۲) مبارزه با قاچاق (۳) مبارزه با منکرات و فساد (۴) پیشگیری از وقوع جرم (۵) حفظ آثار و دلایل جرم (۶) دستگیری متهمین و مجرمین و جلوگیری از فرار و اختفای آنان (۷) اجرا و ابلاغ احکام قضایی محول شده است. لذا نیروی انتظامی اصلی ترین سازمان مبارزه کننده با قاچاق سوخت به شمار می رود و انتظارات مردم و مسئولین از پلیس در این حوزه زیاد است و بر طبق ردیف ب بند ۸ ماده ۴ قانون «مبارزه با قاچاق» از وظایف نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران است (حسینیان و همکاران، ۱۳۸۸: ۵۳).

بنابراین با توجه به نقش و اهمیت و وظیفه ای که نیروی انتظامی در حل این معضل اجتماعی دارد باید عملکرد ۳۸ ساله گذشته دستگاه های اجرایی درگیر با این موضوع مورد نقد و بررسی قرار گیرد تا بر همین اساس و با تلفیق علم و تجربه راه کارهای کارآمد و هدفمندی مبتنی بر پشته های علمی و نظری تعریف شده و استراتژی نوینی در قالب ساختاری نوین در کشور اتخاذ شود. همچنین یافته های تحقیق می تواند مسئولین و سیاست گذاران نیروی انتظامی و سازمان های دخیل را نسبت به شناخت آسیب ها و نقش پلیس در مقابله با قاچاق سوخت در خصوص نواقص، معایب، رفع مشکلات موجود، اقدامات عملیاتی، برنامه ریزی ها و تناسب بین کشف و میزان قاچاق سوخت، کاهش هزینه های مقابله را برای یگان های مبارزه کننده و... را یاری و کمک نمایند. لذا انجام پژوهشی در این حوزه به شدت احساس می شود، چرا که یافته های این پژوهش می تواند مسئولان مبارزه با قاچاق سوخت در کشور و نیروی انتظامی را با اتخاذ تصمیم های درست و ترمیم نقاط ضعف و راه های مبارزه با قاچاق سوخت کمک کند.

با توجه به مطالب گفته شده و وضعیت مسئله خیز در مبارزه با قاچاق سوخت در ایران امروز، محقق در صدد است نقش نیروی انتظامی در مبارزه با قاچاق سوخت را در بهبود آن مورد بررسی قرار دهد. پس به منظور اجرای مطلوب وظایف ذاتی نیروی انتظامی و برآورد انتظارات مسئولین از پلیس، شناخت سیاست های مناسب در مبارزه با قاچاق سوخت و همچنین آسیب های آن ضرورت داشته و یکی از دغدغه اصلی محقق بوده تا به استناد به نتایج به دست آمده نسبت به اتخاذ سیاست های مناسب سازمانی گام های مثبت برداشت.

اهمیت و ضرورت:

مبارزه با قاچاق سوخت در کشور از اهمیت بالایی برخوردار است و پژوهش در رابطه با آن به دلایل زیادی ضروری به نظر می رسد، از جمله این دلایل می توان حجم زیاد قاچاق سوخت در کشور و آثار زیانباری که از خود بر جای گذاشته که در ادامه به بخشی از آن ها اشاره خواهیم کرد.

نقش نیروی انتظامی در مبارزه با قاچاق سوخت و بهبود آن ۵

۱: قاچاق در کوتاه مدت با ایجاد شغل کاذب راهکاری برای فرار از فقر و بیکاری تلقی می‌شود، اما از آنجایی که این فعالیت به تولید منجر نخواهد شد بنابراین در درازمدت قاچاق با تضعیف بنیادهای تولیدی فقر را تشدید خواهد کرد؛

۲: واقعیت این است که اگرچه قاچاق سوخت باعث اشتغال کاذب تعدادی از مرزنشینان می‌شود ولی مضرات آن بسیار سنگین تر بوده و علاوه بر خروج منابع عظیمی از کشور باعث نابودی تدریجی فعالیت‌های سالم مرزنشینان از جمله کشاورزی، دامداری و به دلیل نشت سوخت به داخل آب موجب صدمه به صنعت ماهیگیری در نواحی جنوبی کشور می‌گردد. علاوه بر آن موجب صدمه جدی به سلامت اداری و افزایش رشوه و سوءاستفاده از امکانات دولتی و ارائه خدمات به قاچاقچیان می‌شود.

۳: درگیری با قاچاقچیان همه ساله خسارت‌های مادی و معنوی زیادی را به همراه دارد که لزوم و ضرورت توجه به این موضوع را آشکار می‌سازد. شرایط حاکم بر محیط اقتصادی و نیز شرایط سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و جغرافیایی، ویژگی نهادها و محدودیت‌های رسمی موجود مجموعه عواملی است که بستر تصمیم‌گیری آحاد جامعه را در انتخاب فعالیت اقتصادی غیرقانونی قاچاق شکل می‌دهد طبیعی است که بررسی همه عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت و پیامدهای ناشی از آن به خصوص تأثیر آن در زمینه‌های مختلف و راه‌های مقابله با چنین معضل فراگیری دغدغه مسئولان و آسیب دیدگان باشد؛ بنابراین از بعد کاربردی، شناسایی و بررسی دقیق عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت تأثیر بسزایی در مبارزه ریشه‌ای با آثار سوء اقتصادی - اجتماعی و پیامدهای سوء دیگر آن دارد. اگر علل و عوامل ایجادکننده قاچاق شناسایی و ارزیابی شوند، چه بسا مبارزه فیزیکی با عوامل قاچاق و حتی با صرف هزینه‌های کلان موفقیتی به دست ندهد در سایه شناخت و معرفی مهم‌ترین عوامل و انگیزه‌های قاچاق سوخت راه‌حل‌های مؤثر در محورهای پیشگیری و مقابله و یاری‌رساندن و یا حداقل توجه محققان را به ادامه تحقیقات همه‌جانبه پیرامون این عارضه مزمن جلب نمود موضوع قاچاق سوخت و گستردگی آن به گونه‌ای است که بخش وسیعی از توان نیروی انتظامی صرف مبارزه با قاچاق و توقیف آن‌ها می‌گردد.

تعریف مفاهیم:

قاچاق^۱:

قاچاق در همه کشورها یک فعالیت غیرقانونی است و قاچاقچی همیشه با ریسک‌های مالی و جانی روبرو است. نکته قابل توجه این این است که تاکنون این ریسک‌های شگرف و

^۱ . smuggling/Contraband

۵ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال شانزدهم، شماره پنجاهم، بهار ۱۳۹۹
برخوردهای قانونی، بازدارنده قاچاق نبوده است و همچنان قاچاق کالا، یک تهدیدگر مهم برای اقتصاد است.

در فرهنگ لغات، تعاریف متعددی برای قاچاق آورده شده که عبارت‌اند از:
قاچاق: برده، ربوده (فرهنگ نظام) آنچه ورود آن به کشور و یا معامله آن از طرف دولت ممنوع است (دهخدا، ۱۳۳۹: ج ۱۸/۳۸). قاچاق: کاری برخلاف قانون که پنهانی انجام شود یا متاعی که معامله یا ورود آن به کشور ممنوع است قاچاق گفته می‌شود (معین، ۱۳۷۳: ج ۲۶۷/۲).
در فرهنگ‌نامه عمید، مقابل مدخل قاچاق آمده است: «مأخوذ از ترکی، تردستی، کاری که پنهانی و با تردستی انجام شود، خریدوفروش کالاهایی که در انحصار دولت و یا معامله آن‌ها ممنوع باشد، واردکردن یا صادر کردن کالاهایی که ورود یا صدور آن‌ها ممنوع است» (عمید، ۱۳۵۵: ۷۸۴).

همچنین در برخی کتاب‌های مأخذ سعی شده است در کنار ارائه‌ی تعریف نسبتاً جامع از قاچاق، آن را واجد پیشینه‌ی عمیق تاریخی نیز ذکر کنند. «قاچاق یعنی متاعی که معامله یا ورود آن به کشور ممنوع باشد و عملی است برخلاف قانون که پنهانی انجام می‌شود؛ به‌طور کلی هر نوع معامله یا مبادله‌ی کالا با پول یا کالای دیگر که محدودیت و یا ممنوعیتی به‌وسیله‌ی دولت برای آن ایجادشده باشد قاچاق محسوب می‌شود این موضوع برمی‌گردد به تجارت و مبادله‌ی کالا که قدمتی به قدمت تاریخ دارد» (شهیدی و فرشاد گهر، ۱۳۷۵: ۲۴۳).

کلمه قاچاق از واژه ترکی «قاچماق» به معنی فرار و زیرکی گرفته‌شده و به‌مرور در زبان فارسی به مفهوم فرار از قوانین و مقررات متداول گردیده است (عیسی آبادی و شاه قلعه، ۱۳۹۲: ۵۳). در علم اقتصاد به‌صورت مشخص به ورود و خروج کالا که به‌صورت مخفیانه از مرزهای کشور وارد و یا خارج شود، قاچاق می‌گویند. کالای اقتصادی که مورد قاچاق قرار می‌گیرد را کالای قاچاق می‌نامند. صادرات و یا واردات کالاهای ممنوعه و انحصاری، مثل انسان، مواد مخدر، زنان و کودکان، سوخت، نفت، گازوئیل، بنزین، اعضای بدن، دارو، ارز، اسلحه، خاویار، مشروبات الکلی و ده‌ها مورد دیگر را می‌توان از مصادیق قاچاق نامید (بهرامی، ۱۳۹۴: ۱۳).

قاچاق سوخت:

امروزه، قاچاق مواد نفتی در کشورهای خاورمیانه، که دارای مهم‌ترین منابع نفتی جهان هستند، به شدت در حال فزونی است. دفتر بازرسی اداره نفت کشور عراق پژوهش گسترده‌ای در زمینه قاچاق فرآورده‌های نفتی انجام داده است. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که سود سالیانه قاچاق فرآورده‌های نفتی کشور عراق در بازار سیاه در حدود ۸۰۰ میلیون دلار است (سلیمی فرد و همکاران، ۱۳۸۹: ۶). به بیانی دیگر قاچاق کالا یا تجارت زیرزمینی به نقل و انتقال کالا بدون پرداخت عوارض گمرکی و سود بازرگانی، که در این مسئله قاچاق سوخت مد

پلیس:

پلیس^۱ واژه‌ای فرانسوی است که از پولی تی^۲، به معنای «شکلی از حکومت یا یک هیئت سیاسی» گرفته شده است. کلمه «پلیس» به لحاظ لغوی از ریشه یونانی «پولی تیا^۳» به معنای «شهر و اداره امور شهر» مشتق شده و در قرن چهاردهم میلادی به «پلیسی» و سپس در قرن پانزدهم به «پلیس» تغییر نام یافت که مفهوم آن «قاعده و قانون اداره شهر و مقررات لازم برای استقرار نظم در شهرها» است برخی نیز معتقدند واژه پلیس که از کلمه پولیس گرفته شده، به زمان اسکندر مقدونی و جانشینان آن برمی‌گردد (احمدی، ۱۳۸۸: ۴).

در فرهنگ فارسی، پلیس در معنای «شهربانی، نظمیه، پاسبان» (حق شناس، ۱۳۸۵: ۲۶۷). بکار رفته است. همچنین گاهی به «اداره شهربان^۴» نیز پلیس اطلاق می‌شود.

علمای حقوق در بیان تعریف پلیس تعاریف مختلفی را ارائه داده‌اند. پروفیسور فارلیک^۵، بیان داشته‌اند که پلیس عبارت است از: «یک سازمان دولتی که مأموریتش حمایت از قانون اساسی، جلوگیری از تخطی، تأمین نظم عمومی و حفظ مال و جان اشخاص می‌باشد» (رجبی پور، ۱۳۸۷: ۱۱۵).

با توجه به تشکیلات جدید پلیس در ایران، تعریف زیر از پلیس قابل ارائه است: «نیروی انتظامی سازمانی است مسلح که در تابعیت فرماندهی کل قوا و وابسته به وزارت کشور بوده و هدف از تشکیل آن استقرار نظم و امنیت و تأمین آسایش عمومی و فردی و نگهبانی و پاسداری از دستاوردهای انقلاب اسلامی در قلمرو کشور جمهوری اسلامی ایران است» (این تعریف از مواد ۲ و ۳ قانون نیروی انتظامی مصوب ۱۳۶۹/۰۴/۲۷ اقتباس شده است). به بیانی دیگر پلیس یک سازمان اجتماعی است که عهده‌دار اجرای مقررات امنیت داخلی یک کشور و اعمال قدرت قانونی برای حفظ امنیت و آرامش است.

نقش نیروی انتظامی (پلیس) در امر پیشگیری:

هر نقش اجتماعی با توجه به عرف، سنت‌ها، عقاید، رفتارها و نیازهای اجتماعی شکل

۱. Police
۲. Polity
۳. Politia
۴. Office of the Shahrban
۵. Ferliak

۵ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال شانزدهم، شماره پنجاهم، بهار ۱۳۹۹

می‌گیرد. نقش پلیس نیز به همین اساس شکل گرفته و البته ویژگی نظامندی و سازماندهی بدان افزوده است. پلیس به حکم وظیفه خود امر جلوگیری از ارتکاب جرائم، دستگیری مجرمان جلوگیری از امحای آثار جرم و حمایت‌های مقدماتی از بزه دیدگان را بر عهده دارد. اقدامات این ارگان بیشتر جنبه فیزیکی و محسوس دارد و سال‌هاست که مردم با وظایف و نحوه فعالیت آن خو گرفته‌اند. پلیس سازمان امنیتی - انتظامی است که در تمام کشورها از جمله وظیفه پیشگیری از جرائم را بر عهده دارد و بیشتر اولین نماینده عدالت کیفری است که با شهروندان در ارتباط می‌باشد. به همین دلیل نوع برخورد پلیس با مردم در شکل‌گیری طرز تلقی صحیح یا اشتباه از نظام امنیت شهری واجد اهمیت سیاسی است. اعضای پلیس افراد آموزش دیده و ورزیده‌ای هستند که پیشگیری از جرائم می‌نمایند.

البته در کشورهای مختلف اختیارات پلیس دارای محدودیت‌های معین و گسترده‌تر از نهاد مشابه آن در سایر کشورها می‌باشد. همین امر منجر به آن شده تا تفاسیر متعددی از مفهوم پلیس ارائه شده و گاه بتوان آن را به مفهوم مجموعه سازمانی مقابله و مبارزه با جرائم محسوب داشت که در این صورت شامل سازمان قضایی و دادگستری نیز خواهد بود.

در میان عوامل اجرایی دولت، نیروی انتظامی بیشترین نقش را به ویژه در زمینه پیشگیری وضعی در جرم بر عهده دارد. علت این امر آن است که نیروی انتظامی در برخورد و تقابل مستقیم با اعمال مجرمانه قرار دارد و بدیهی است که به واسطه لمس موضوع، از راهکارهای پیشگیرانه، بهتر و بیشتر از سایر مراجع باید مطلع باشد.

روش نیروی انتظامی مبارزه با قاچاق کالا (سوخت):

به کارگیری آشکار مجموعه یا بخشی از منابع و امکانات سخت‌افزاری (تجهیزات، جنگ‌افزار، منابع انسانی) توسط پلیس تخصصی مبارزه با قاچاق کالا و ارز و یگان‌های انتظامی اعم از پاسگاه‌ها و کلانتری‌ها و قرارگاه‌های عملیاتی و هنگ‌های پلیس (هنگ‌های مرزی) و سایر یگان‌های رزمی به وسیله عملیات گشت زنی با وسیله نقلیه سازمانی (زمینی، هوایی و دریایی)، ایست و بازرسی (ثابت و موقت)، عملیات رزمی در سطوح مختلف (گروه، دسته، گروهان، گردان و تیپ) علیه قاچاق انواع مواد نفتی را روش انتظامی مبارزه با قاچاق سوخت می‌گویند (آقا گل زاده، ۱۳۹۰: ۱۳).

روش تاپسیس TOPSIS:

روش تاپسیس ابتدای سال ۱۹۸۱ به وسیله هانگ و یون ارائه گردید. بر طبق این مدل هر عامل انتخابی باید کمترین فاصله را با عامل ایده‌آل مثبت و بیشترین فاصله را با عامل ایده‌آل

نقش نیروی انتظامی در مبارزه با قاچاق سوخت و بهبود آن ۵

منفی داشته باشد. به عبارت دیگر در این روش میزان فاصله یک عامل با عامل ایده‌آل مثبت و ایده‌آل منفی مورد سنجش قرار می‌گیرد. و این خود معیار ارزیابی و اولویت بندی عوامل می باشد. بهترین گزینه یا عامل بادی نزدیک‌ترین عامل به ایده‌آل مثبت و دورترین عامل به ایده‌آل منفی باشد (وانگ و الهاگ^۱، ۲۰۰۶: ۳۱۹-۳۰۹).

تکنیک تاپسیس فازی با در نظر گرفتن داده های غیر قطعی و مبهم و یا فازی در فرآیند تصمیم گیری گروهی، از متغیرهای زبانی برای ارزیابی وزن ها و معیارهای هر گزینه استفاده می کند (رحیمی، ۱۳۹۲: ۱۰).

الگوی تصمیم گیری چند معیاره تاپسیس فازی بصورت زیر می باشد:

مرحله اول: تشکیل کمیته تصمیم گیرندگان و سپس تعیین معیارهای ارزیابی؛

مرحله دوم: انتخاب متغیرهای زبانی مناسب برای وزن دهی به معیارها و رتبه بندی گزینه ها بر اساس معیارها؛

مرحله سوم: محاسبه وزن تجمعی فازی برای هر معیار و رتبه بندی تجمعی فازی برای هر گزینه نسبت به معیار؛

مرحله چهارم: تعیین ماتریس تصمیم گیری فازی و ماتریس تصمیم گیری فازی نرمال؛

مرحله پنجم: تعیین ماتریس تصمیم گیری فازی نرمال وزین؛

مرحله ششم: محاسبه راه حل ایده آل مثبت و ایده آل منفی؛

مرحله هفتم: محاسبه فاصله هر گزینه به ترتیب از راه حل ایده آل مثبت و راه حل ایده آل منفی؛

مرحله هشتم: محاسبه ضریب نزدیکی هر گزینه؛

مرحله نهم: رتبه بندی گزینه ها با توجه به ضریب نزدیکی محاسبه شده در مرحله قبل.

وقتی ضریب CC_i به یک نزدیک می شود گزینه A_i به A نزدیک تر است و از $-A$ دورتر است. بنابراین بر مبنای ضریب نزدیکی، ابتدا می توان همه گزینه ها را رتبه بندی و سپس از میان آنها بهترین گزینه را انتخاب نمود

تئوری فازی:

تئوری مجموعه‌های فازی اولین بار توسط پروفیسور لطفی زاده در سال ۱۹۶۵ مطرح گردید. لطفی زاده با این تئوری، عدم قطعیت ناشی از ابهامات تفکرات انسان را بیان نمود. اصلی‌ترین حسن این تئوری توانایی ارائه داده‌هایی است که غیرقطعی هستند. همچنین این روش قادر به

^۱. Wang and Elhag

۵ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال شانزدهم، شماره پنجاهم، بهار ۱۳۹۹
به کارگیری عملگرهای ریاضی در حوزه داده‌های فازی نیز هست (صنّعی منفرد و فیض، ۱۳۸۰:
۸۷).

کاربرد مجموعه‌های فازی در مسائل تصمیم‌گیری یکی از مهم‌ترین و کارآمدترین کاربردهای این تئوری در مقایسه با تئوری مجموعه‌های کلاسیک می‌باشد. در واقع تئوری تصمیم‌گیری فازی تلاش می‌کند که ابهام و عدم قطعیت‌های ذاتی موجود در ترجیحات، اهداف و محدودیت‌های موجود در مسائل تصمیم‌گیری را مدل کند (رحیمی، ۱۳۹۲: ۱۰).

پیشینه تحقیق:

در جستجوی پیشینه این پژوهش، پژوهشگر به مراکز متعدد پژوهشی و مطالعاتی در داخل و خارج از ناچا مراجعه و به بررسی سوابق پژوهشی و مطالعاتی و شناسایی و جمع‌آوری برخی منابع مرتبط با موضوع و مصاحبه با برخی عوامل دست‌اندرکار مبارزه با قاچاق سوخت پرداخته که در نتیجه هیچ‌گونه کار پژوهشی، با موضوع مشابه شناسایی نگردید. البته در زمینه قاچاق سوخت از دیدگاه‌های اقتصادی و تجاری برخی آثار در این مراکز موجود بود که مطالعه و خلاصه برداری از آن‌ها در انجام این پژوهش مفید فایده قرار گرفت، بنابراین تعدادی از مرتبط‌ترین پژوهش‌های انجام شده برای آگاهی خوانندگان به شرح زیر بیان می‌گردد:

۱. بیابانی و رستمی (۱۳۸۸)، در تحقیقی تحت عنوان قاچاق سوخت و اقدامات مقابله‌ای استان‌های مرزی با این پدیده، نتیجه می‌گیرد که مضرات قاچاق کالا بر پیکره اقتصادی هر کشور آن چنان قابل توجه است که اتخاذ تدابیر مناسب برای کنترل آن را ضروری می‌سازد.

۲. تاری و باغی (۱۳۸۹)، در پژوهش خود تحت عنوان تأثیر متقابل فرهنگ و قاچاق کالا، عوامل فرهنگی ایجاد قاچاق کالا و آثار مخرب آن بر بخش فرهنگ تحلیل شده است و با شناسایی دستگاه‌های متولی مبارزه با قاچاق به این نکته توجه می‌شود که کدام دستگاه‌ها نسبت به مبارزه با عوامل فرهنگی ایجادکننده قاچاق اقدام می‌کنند.

۳. نینا کنعانی (۱۳۹۴)، در پژوهشی تحت عنوان بررسی وضعیت قاچاق کالا در استان کردستان و تأثیر آن بر توسعه اقتصادی استان نتیجه می‌گیرد که نوار مرزی کشور از ویژگی‌های خاصی برخوردار بوده و همواره موجب شکل‌گیری چالش‌های جدی امنیتی و اقتصادی بوده است. مرزنشینان بیش از سایر اقشار مردم در نقاط دیگر کشور از نظر اقتصادی آسیب‌پذیر می‌باشند. اگر به لحاظ اقتصادی مردم این منطقه دلگرم باشند تأثیرات مخرب سیاسی و امنیتی به‌طور چشم‌گیری کاهش می‌یابد.

۴. جادری وهمکاران (۱۳۹۴) در مطالعه‌ای تحت عنوان اهمیت و ضرورت مقابله با قاچاق کالا و سوخت در خلیج فارس بارویکرد پیشگیرانه نتیجه می‌گیرد، یکی از دلایل اصلی قاچاق

کالادرمزهای دریایی می‌توان به گستردگی مرزهای دریایی و کوتاهی مسیر از سواحل کشورهای عربی حوزه خلیج فارس و سواحل ایران، وسعت منطقه و متعدد بودن مسیر قاچاقچیان و وجود جزایر و سکوه‌های نفتی بسیار در خلیج فارس از عوامل تسهیل‌کننده قاچاق در ایران می‌باشند.

۵. حسینیان؛ مجیدی و مختار رضایی (۱۳۸۸)، در مقاله‌ای تحت عنوان عوامل سازمانی مؤثر بر عملکرد کارکنان مبارزه با قاچاق کالای فرماندهی انتظامی استان هرمزگان به‌منظور شناسایی و تبیین علمی برخی از عوامل سازمانی مؤثر بر عملکرد کارکنان مبارزه با قاچاق کالا فرماندهی انتظامی استان هرمزگان انجام شده است. این عوامل شامل: ساختار سازمانی، امکانات و تجهیزات سازمانی، حمایت سازمانی، مهارت شغلی، سبک رهبری آمرانه در قالب پنج فرضیه پژوهشی موردبررسی قرار گرفته‌اند و نتایج پژوهش نشان می‌دهد که بین پنج متغیر ساختار سازمانی، امکانات و تجهیزات سازمانی، حمایت سازمانی، مهارت شغلی، سبک رهبری آمرانه با عملکرد کارکنان مبارزه با قاچاق کالا رابطه معناداری وجود دارد.

۶. وطن پور (۱۳۸۵)، در تحقیقی تحت عنوان قاچاق کالا و تأثیر آن بر امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر نقش نیروی انتظامی در مبارزه با آن نتیجه می‌گیرد که قاچاق کالا چگونه می‌تواند در کاهش اشتغال ملی، لطمه به تولید داخلی، تضعیف امنیت سرمایه‌گذاری، تنزیل درآمدهای دولت، افزایش فقر کم اثر کردن سیاست‌های تجاری، تغییر الگوی مصرف، تهدید سلامتی و حقوق جامعه، افزایش فساد اداری، کمرنگ کردن اعتماد عمومی به‌نظام، نفوذپذیری مرزها، تضعیف اقتدار دولت ایفای نقش کند.

۷. تحقیقی که در سال ۱۹۷۳ توسط بهاگواتی^۱ و هانسن^۲ انجام شده است. نتایج تحقیقات این دو نشان می‌دهد که در «حالت عدم هم‌زمانی قاچاق و تجارت قانونی، قاچاق کالا به کاهش رفاه منجر می‌شود». البته تحت شرایط خاصی امکان افزایش رفاه نیز وجود دارد، این در حالی است که به هنگام وقوع توأمان تجارت قانونی و قاچاق، قاچاق لزوماً رفاه اجتماعی را کاهش می‌دهد.

۸. پژوهشی که توسط الدجی^۳ و متیو^۴ با عنوان «درک مردم از قاچاق در جنوب غربی نیجریه» انجام شده است. قاچاق به‌عنوان یک جنایت در قانون نیجریه تعریف شده است. این پروژه تحقیقاتی در میان مردم این منطقه انجام شده است تا تعیین کند که مردم چگونه قاچاق را

۱. Bahagwati

۲. Hancin

۳. oldeji

۴. Matthew

۵ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال شانزدهم، شماره پنجاهم، بهار ۱۳۹۹

درک می‌کنند و بررسی اینکه چه ارتباطی بین قاچاقچیان و ساکنان شهر مرزی و عوامل اجرای قانون وجود دارد و همچنین بررسی ارتباط بین سطح تحصیلات مردم و درک آنان از قاچاق. نتایج حاصل از این تحقیق نشان داده است که ارتباط مثبتی بین سطح تحصیلات و درک قاچاق در بین مردم مورد مطالعه در منطقه وجود دارد. اکثر ساکنان قاچاق را امر بدی تلقی نکرده‌اند و بیشتر افراد شرکت‌کننده در قاچاق از افراد عادی در جامعه به حساب می‌آیند (oldeji & Matthew, ۲۰۱۰).

خلاصه‌ای از تحقیقات انجام شده در زمینه‌ی موانع اجرای موفق سیاست‌ها در جدول ۱ آورده شده است:

جدول ۱: موانع اجرای موفق سیاست‌ها در تحقیقات پیشین داخلی و خارجی

<p>موانع اجرای سیاست:</p> <p>هدف‌گذاری مبهم و غیرواقعی، نادرستی نظریه سیاست، کمبود تعهد سیاست‌گذاران به اجرا، نبود توافق همگانی بر سیاست، حوادث غیرمترقبه، کمبود زمان و منابع، کمبود حمایت عمومی، ناسازگاری فناوری، تعارض سیاست‌ها با هنجارها و ارزش‌های اجتماعی، نبود استقلال نسبی در ارکان اجرایی، مشخص نبودن وظایف بخش‌های اجرایی، نبود ارتباط و همکاری دستگاه‌های اجرایی، نبود نظام ارزیابی مناسب</p>	<p>۱</p> <p>رجب‌بیگی / ۱۳۸۷</p>	
<p>موانع اجرای سیاست:</p> <p>موانع معنایی، موانع ساختاری، موانع رفتاری و موانع زمینه‌ای</p>	<p>۲</p> <p>امیری / ۱۳۸۵</p>	
<p>موانع اجرای سیاست:</p> <p>تدوین غیرعلمی و غیرتعاملی سیاست، ضعف در تعریف مسائل، کمبود وفاق درونی مراجع سیاست‌گذاری و اجرا، بی‌اعتقادی مجریان به سیاست‌ها، عدم گفت‌وگو برای سیاست‌ها، اجرای غیر عقلایی سیاست‌ها، فقدان تخصص‌گرایی، کمبود نیروی انسانی شایسته، ملاحظات سیاسی کوتاه‌مدت در اجرا، نابسامانی کارکردی دستگاه‌ها، فراهم نیامدن زمینه‌های مشارکت جامعه در اجرا، بی‌ثباتی در اجرا، ارزیابی ناکامل سیاست‌ها، نبود نهاد مرکزی انسجام بخش، فقدان انسجام و هماهنگی در سطح کلان</p>	<p>۳</p> <p>شیرین زاده و همکاران / ۱۳۹۲</p>	

روش تحقیق:

تحقیق حاضر به لحاظ هدف از نوع تحقیقات کاربردی و از منظر روش کیفی با روش

نقش نیروی انتظامی در مبارزه با قاچاق سوخت و بهبود آن ۵

تاپسیس فازی است. روش نمونه گیری غیرتصادفی است تعدادنمونه آماری این پژوهش را ۱۵ نفر از مدیران و صاحب نظران سازمانهای ذیربط بود. روش جمع آوری داده پرسشنامه محقق ساخته و روش تجزیه و تحلیل آماری روش تاپسیس فازی است .

سوالات پژوهش:

۱. سیاست‌هایی که منجر به بهبود شرایط مبارزه با قاچاق سوخت توسط نیروی انتظامی اجرا شوند کدامند؟
۲. مهمترین راهکارهای بهبود شرایط مبارزه با قاچاق سوخت که توسط متخصصین نیروی انتظامی ارائه شده است کدامند؟

یافته های تحقیق:

در این مرحله پس از بحث و گفتگو با خبرگان و اساتید نیروی انتظامی سیاست‌هایی که منجر به بهبود شرایط مبارزه با قاچاق سوخت توسط نیروی انتظامی ارائه گردید به شرح زیر است که به روش تاپسیس فازی برای رتبه‌بندی گزینه‌های پژوهش که ۱۵ مورد دسته بندی شده اند

۱. برخورد قاطع با خاطیان و قاچیان سوخت توسط نیروی انتظامی (A۱)
۲. کاهش یارانه‌های سوخت و تطبیق و همسان‌سازی قیمت‌ها با بازارهای منطقه‌ای و جهانی (A۲)
۳. بهره‌گیری از راهکارهای اطلاعاتی به‌جای شیوه‌های صرفاً پلیسی و شناسایی مسیرهای پر تردد قاچاق (A۳)
۴. ایجاد بستری مناسب جهت عرضه سوخت توسط افراد حقیقی و حقوقی به خریداران (A۴)
۵. شناسایی پتانسیل‌های مناطق مرزی و برنامه‌ریزی عملیاتی جهت بهره‌برداری از آنها (A۵)
۶. اطلاع‌رسانی و تشریح عوارض قاچاق بر جامعه و روند زندگی مردم توسط رسانه‌های گروهی (A۶)
۷. ایجاد پایانه‌های مرزی صادرات فرآورده‌های نفتی در مقادیر خرد (A۷)
۸. تعامل میان یگان‌های دریایی و زمینی ناجا ، ارتش و سپاه در بعضی از استان‌های ساحلی و مرزی در امر مبارزه با قاچاق سوخت (A۸)
۹. بهبود وضعیت معیشتی و شرایط اقتصادی مرزنشینان و تغییر در نگرش و فرهنگ آنها (A۹)

۵ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال شانزدهم، شماره پنجاهم، بهار ۱۳۹۹
 ۱۰. برخورد شدید با نیروها و عواملی که در نیروی انتظامی با قاچاقچیان همکاری می‌کنند
 (A۱۰)

۱۱. اجرای سیاست‌های مالی هنگام کشف کالاهای قاچاق (A۱۱)
 ۱۲. قرار دادن وسایل و امکانات و تجهیزات فیزیکی توسط نیروی انتظامی در محل و بهره‌گیری از تجهیزات مدرن (روش‌های الکترونیکی، اپتیکی و غیره) برای کنترل مرزها. (A۱۲)

۱۳. اصلاح قوانین (A۱۳)
 ۱۴. مدیریت تردد ناوگان حمل‌ونقل عمومی و ایجاد سیستم نظارتی الکترونیکی بر عملکرد آن‌ها (A۱۴)

۱۵. اجرای سیاست‌های غیرمالی هنگام کشف کالاهای قاچاق (A۱۵)
 اولین گام در روش تاپسیس، تشکیل ماتریس تصمیم است. ماتریس در تاپسیس شامل ارزیابی ۱۵ راهکار پژوهش بر اساس نظرات ۱۵ پاسخ‌دهنده است که از E۱ تا E۱۵ مشخص شده‌اند.

جدول ماتریس تصمیم تاپسیس فازی

	E ۱	E ۲	E ۳	E ۴	E ۵	E ۶	E ۷	E ۸	E ۹	E ۱۰	E ۱۱	E ۱۲	E ۱۳	E ۱۴	E ۱۵
A۱	(۱۱٫۹۶۸)	(۰٫۱۰۱۰۵)	(۰٫۱۰۱۰۵)	(۱۱٫۹۶۸)	(۱۱٫۹۶۸)	(۱۱٫۹۶۸)	(۱۱٫۹۶۸)	(۷٫۹۶۸)	(۷٫۹۶۸)	(۰٫۱۰۱۰۵)	(۰٫۱۰۱۰۵)	(۰٫۱۰۱۰۵)	(۰٫۱۰۱۰۵)	(۱۱٫۹۶۸)	(۰٫۱۰۱۰۵)
A۲	(۸٫۵۳)	(۸٫۵۳)	(۸٫۵۳)	(۸٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۸٫۵۳)	(۱۱٫۹۶۸)
A۳	(۵٫۷۵)	(۸٫۵۳)	(۸٫۵۳)	(۸٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۵٫۷۵)	(۳٫۵۳)
A۴	(۸٫۵۳)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۵٫۷۵)	(۸٫۵۳)	(۵٫۷۵)
A۵	(۸٫۵۳)	(۸٫۵۳)	(۸٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)	(۳٫۵۳)

تعیین ایده آل‌های مثبت و منفی:

در این گام با استفاده از روابط ایده آل‌های مثبت و منفی محاسبه می‌شود. ایده آل مثبت بزرگ‌ترین عدد درایه سوم ستون معیار و ایده آل منفی کوچکترین درایه اول ستون معیارها است

	E _۱	E _۲	E _۳	E _۴	E _۵	E _۶	E _۷	E _۸	E _۹	E _{۱۰}	E _{۱۱}	E _{۱۲}	E _{۱۳}	E _{۱۴}	E _{۱۵}
A+	(۱۰۱۰)	(۱۰۱۰)	(۱۰۱۰)	(۱۰۱۰)	(۱۰۱۰)	(۱۰۱۰)	(۱۰۱۰)	(۱۰۱۰)	(۱۰۱۰)	(۱۰۱۰)	(۱۰۱۰)	(۱۰۱۰)	(۱۰۱۰)	(۱۰۱۰)	(۱۰۱۰)
A-	(۱۵۰۰۰۰۹۱۰۰۹۱۰۰۰۰)	(۱۵۰۰۰۰۹۱۰۰۹۱۰۰۰۰)	(۸۸۱۰۰۳۷۳۰۰۳۷۳۰۰۰۰)	(۸۸۱۰۰۳۷۳۰۰۳۷۳۰۰۰۰)	(۱۵۰۰۰۰۹۱۰۰۹۱۰۰۰۰)	(۱۵۰۰۰۰۹۱۰۰۹۱۰۰۰۰)	(۸۸۱۰۰۳۷۳۰۰۳۷۳۰۰۰۰)	(۸۸۱۰۰۳۷۳۰۰۳۷۳۰۰۰۰)	(۱۵۰۰۰۰۹۱۰۰۹۱۰۰۰۰)	(۱۵۰۰۰۰۹۱۰۰۹۱۰۰۰۰)	(۸۸۱۰۰۳۷۳۰۰۳۷۳۰۰۰۰)	(۸۸۱۰۰۳۷۳۰۰۳۷۳۰۰۰۰)	(۸۸۱۰۰۳۷۳۰۰۳۷۳۰۰۰۰)	(۱۵۰۰۰۰۹۱۰۰۹۱۰۰۰۰)	(۱۵۰۰۰۰۹۱۰۰۹۱۰۰۰۰)

محاسبه فاصله گزینه‌ها از ایده آل مثبت و منفی

در این گام از طریق روابط فاصله گزینه‌ها از ایده‌آل مثبت (d+) و ایده‌آل منفی (d-) را محاسبه می‌شود

- محاسبه شاخص شباهت (CCI) و رتبه‌بندی گزینه‌ها:

با استفاده از شاخص شباهت هرگزینه را محاسبه می‌کنیم و بر اساس آن گزینه‌ها را رتبه‌بندی می‌کنیم.

جدول: رتبه‌بندی نهایی گزینه‌ها

رتبه	CCI	d-	d+	نام گزینه
۴	۰,۷۸۰	۹,۸۴۶	۲,۷۷۸	A _۱
۱۰	۰,۴۳۵	۵,۶۰۹	۷,۲۸۶	A _۲
۱۳	۰,۳۷۲	۴,۸۱۴	۸,۱۳۴	A _۳
۸	۰,۵۱۳	۶,۵۸۲	۶,۲۳۷	A _۴
۱۵	۰,۳۴۵	۴,۴۶۹	۸,۴۷۹	A _۵
۱۳	۰,۳۷۲	۴,۸۱۴	۸,۱۳۴	A _۶
۸	۰,۵۱۳	۶,۵۸۲	۶,۲۳۷	A _۷

◊ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال شانزدهم، شماره پنجاهم، بهار ۱۳۹۹

۱۱	۰,۳۹۸	۵,۱۶۸	۷,۸۱۸	A۸
۵	۰,۷۴۴	۹,۶۳۵	۳,۳۰۹	A۹
۲	۰,۸۳۳	۱۰,۱۵۶	۲,۰۳۵	A۱۰
۵	۰,۷۴۴	۹,۶۳۵	۳,۳۰۹	A۱۱
۱	۰,۸۴۱	۱۰,۲۰۲	۱,۹۲۸	A۱۲
۳	۰,۸۲۵	۱۰,۱۰۹	۲,۱۴۱	A۱۳
۷	۰,۵۴۸	۶,۹۲۶	۵,۷۱۴	A۱۴
۱۲	۰,۳۸۹	۵,۰۲۹	۷,۹۰۲	A۱۵

براساس نتایج روش تاپسیس، اجرای سیاست‌های تشویقی مالی برای نیروی‌هایی که کشف انجام می‌دهند (A۱۲) رتبه اول را کسب کرده است. برخورد شدید بانیه‌ها و عواملی که در نیروی انتظامی با قاچاقچیان همکاری می‌کنند (A۱۰) و اصلاح قوانین (A۱۳) به ترتیب رتبه‌های دوم و سوم را کسب کرده است.

نتیجه گیری

آمار قاچاق سوخت در سال‌های اخیر بسیار نگران کننده شده است. آمار نشان می‌دهد که بخش عمده ای از گازوئیل و بنزین کشور به کشورهای همسایه قاچاق می‌شود. اظهارات مسئولان مبارزه با قاچاق کالا نشان می‌دهد که هم اکنون با وجود سهمیه بندی بنزین روزانه حداقل ۱۰ میلیون لیتر سوخت در کشور قاچاق می‌شود و در برخی از مناطق مرزی قاچاقچیان با کیلومترها لوله کشی تا نقطه مرزی به قاچاق سوخت اقدام کرده اند. از طرف دیگر در کشور روزانه حدود ۲۳۰ میلیون لیتر بنزین، گازوئیل، نفت سفید و نفت کوره تولید می‌شود که در این صورت قاچاق ۱۰ میلیون لیتر رقم بسیار قابل ملاحظه ای است متأسفانه در رابطه با قاچاق فرآورده‌های نفتی در قانون پیش بینی نشده به عبارتی قاچاق مواد نفتی را صرفاً در هنگام خروج این سرمایه‌های ملی به خارج از کشور اطلاق می‌شود از طرفی در تدوین مقررات و آئین نامه‌های اجرایی مربوطه فقدان قانون مدون کاملاً محسوس بوده و به عبارتی در واقع خلأ قانونی وجود دارد هم‌اکنون از طرف مقامات قضایی اعم از تعزیرات و دادگاه‌های صالحه افرادی که مبادرت به این امر می‌نمایند به عنوان تخلف فروش خارج از شبکه تلقی نموده و احکام صادره از طریق مقامات قضایی مبنی بر فروش خارج از شبکه بوده و قاچاق تلقی نمی‌گردد. در گذشته ملاک برخورد با قاچاق سوخت، جریمه بر اساس دوبرابری قیمت سوخت یارانه‌ای محاسبه می‌شد، در حالی که وقتی قاچاقچیان، سوخت را از شبکه توزیع مصرفی مردم خارج می

نقش نیروی انتظامی در مبارزه با قاچاق سوخت و بهبود آن

کردند، آن را در داخل استان های مرزی لیتری چند برابر می فروختند. بنابراین جریمه دو برابری نه تنها بازدارنده نبود، بلکه خطر پذیری قاچاق رابه شدت کاهش می داداز عواملی که میتواند قاچاق موادسوختی راکاهش دهدنقش پررنگ نیروی انتظامی درمبارزه باقاچاق است. چنانچه نتایج تحقیق نشان دادبرای بهبودتوانمندی نیروی انتظامی اجرای سیاست های تشویقی مالی برای نیروی های که کشف انجام می دهند (A۱۲) رتبه اول راکسب کرده است. برخوردشدیدبانیروهائوعواملی که درنیروی انتظامی باقاچاقچیان همکاری می کنند (A۱۰) و اصلاح قوانین (A۱۳) میتواند نقش آنها را پررنگ کند. با توجه به نتایج تحقیق راهکارهای زیر پیشنهاد میشود

- ایجاد آگاهی همگانی و اطلاع رسانی دقیق در زمینه اهمیت مبارزه با قاچاق سوخت توسط پلیس
- ایجاد ساختار و تشکیلات منسجم و منعطف واحد مبارزه با قاچاق در سطوح مختلف ناجا
- ایجاد تعامل بین واحدهای ناجا، ادارات کل در ستاد، مدیریت ها در استان ها و ...
- تقویت و اهمیت داده به عملیات اطلاعاتی مبارزه با قاچاق قبل از هر گونه عملیات انتظامی
- اتخاذ راه کارهای مناسب برای جلوگیری و کاهش فساد در مأموریت مبارزه با قاچاق
- تقویت تجهیز یگان های دریابانی نیروی انتظامی
- تقویت و تجهیز پاسگاه های مرزی و ساحلی نیروی انتظامی
- حمایت و تقویت سازمان های کاشف
- اقدام در مورد آموزش نیروهای اجرایی مبارزه با قاچاق
- ایجاد وحدت رویه در امر مبارزه با قاچاق سوخت
- برخورد شدید با عوامل قاچاق دولتی و حامیان آن ها
- تقویت بنیه اعتقادی و مالی کارکنان انتظامی
- مشارکت و همکاری مردم و نیروی انتظامی در زمینه مبارزه با قاچاق سوخت
- حمایت و پشتیبانی همه جانبه دولت، مجلس و قوه قضائیه از فعالیت ها و مبارزات نیروی انتظامی با این پدیده
- استفاده از تجربیات و تکنولوژی های پلیس دیگر کشورها در زمینه مبارزه با قاچاق سوخت
- گسترش همکاری با پلیس کشورهای همسایه در زمینه مبارزه با قاچاق سوخت
- به کارگیری نیروهای بومی مناطق مرزی در امر مبارزه با قاچاق سوخت

- ◊ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال شانزدهم، شماره پنجاهم، بهار ۱۳۹۹
- همکاری بیشتر با نیروهای نظامی کشور در زمینه مهار قاچاق سوخت
 - برخورد شدیدتر با قاچاقچیان سوخت و تشدید مبارزه در این بخش
 - بهره‌گیری از راهکارهای اطلاعاتی به جای شیوه‌های صرفاً پلیسی و شناسایی مسیرهای پرتردد قاچاق
 - بهره‌گیری از تجهیزات مدرن (روشهای الکترونیکی، اپتیکی و غیره) برای کنترل مرزها

منابع

- آفاکل زاده، غلامحسین (۱۳۸۹). **بررسی میزان کارایی و اثر بخشی پاسگاه‌های ایست و بازرسی مبادی ورودی شرق کشور در مبارزه با مواد مخدر**، تهران: انتشارات پلیس مبارزه با مواد مخدر ناجا.
- احمدی، محمدحسین (۱۳۸۸). **سازمان و وظایف یگان‌های انتظامی**، تهران: انتشارات جام جم.
- ازکیا، مصطفی و راهنما، یوسف (۱۳۸۷). «بررسی عوامل اجتماعی موثر بر قاچاق سوخت مطالعه موردی: باغ شایگان مهلبا»، **پژوهش نامه علوم اجتماعی**، سال دوم، شماره دوم.
- بهرامی، سمیره. (۱۳۹۴). «بررسی و تحلیل کیفی دلایل اجتماعی - اقتصادی پدیده قاچاق سوخت در شهرستان میناب»، **پایان نامه کارشناسی ارشد**، دانشگاه هرمزگان.
- بیابانی، غلامحسین؛ رستمی، بهمن (۱۳۸۸). «قاچاق سوخت و اقدامات مقابله‌ای استان‌های مرزی با این پدیده»، **فصلنامه علمی ترویجی کارآگاه**، دوره دوم، سال سوم، ش ۹.
- تاری، فتح‌الله و غلامی باغی، سعید (۱۳۸۹). «تأثیر متقابل فرهنگ و قاچاق کالا»، **ماهنامه مهندسی فرهنگی**، سال چهارم، ش ۴۱ و ۴۲.
- حسینیان، شهامت؛ مجیدی، عبدالله و مختار رضایی، رجبعلی (۱۳۸۸). «عوامل سازمانی مؤثر بر عملکرد کارکنان مبارزه با قاچاق کالای فرماندهی انتظامی استان هرمزگان»، **فصلنامه مطالعات مدیریت انتظامی**، سال چهارم، شماره اول.
- حق‌شناس، علی‌محمد؛ سامعی، حسین و انتخابی، نرگس (۱۳۸۵). **فرهنگ معاصر هزاره**، تهران: انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- جادری، سهاد؛ سعدون زاده، جواد و دهداری، فراس (۱۳۹۴). «اهمیت و ضرورت مقابله با قاچاق کالا و سوخت در خلیج فارس با رویکرد پیشگیرانه»، **هفدهمین همایش صنایع دریایی**، کیش.
- دهخدا، علی‌اکبر (۱۳۳۹). **لغت‌نامه دهخدا**، ۵۰ جلدی، جلد ۳۸، تهران، چاپ سیروس.
- رجبی پور، محمود (۱۳۸۷). **مبانی پیشگیری اجتماعی از بزهکاری اطفال و نوجوانان**، آموزش و پرورش و پیشگیری اجتماعی پلیس، تهران: نشر منتهی.
- رحیمی، ابراهیم (۱۳۹۲). «بررسی عوامل مرتبط با اجرای موفق مدیریت ارتباط با مشتری با رویکرد فازی (مورد مطالعه: فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره))»، **پایان‌نامه کارشناسی ارشد**، دانشگاه آزاد اسلامی واحد الکترونیکی.
- شهیدی، محمدحسن؛ فرهاد گهر، ناصر (۱۳۷۵). **روش تحقیق و مأخذ شناس در علوم اجتماع**، چاپ اول، تهران: دانشکده امور اقتصادی.
- صنیعی منفرد، محمدعلی و فیض مهدوی، سحر (۱۳۸۰). **اندازه‌گیری کیفیت دانشکده‌های یک دانشگاه با استفاده از روش‌های MADM**، دانشکده فنی مهندسی دانشگاه الزهراء.

◊ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال شانزدهم، شماره پنجاهم، بهار ۱۳۹۹

- عمید، حسن (۱۳۵۵). **فرهنگ عمید**، چاپ اول، تهران: انتشارات امیر کبیر.
- عیسی آبادی، ابوالفضل؛ شاه قلعه، صفی الله (۱۳۹۲). «ژئوپلیتیک ایران و تأثیر آن بر قاچاق کالا»، **فصلنامه تحقیقات جغرافیایی**، سال ۲۸، شماره دوم، شماره پیاپی.
- فصیحی، حبیب الله (۱۳۹۱). «پیامدهای امنیتی قاچاق کالا در مناطق مرزی»، **مجموعه مقالات همایش ملی شهرهای مرزی و امنیت چالش ها و راهبردها**، دانشگاه سیستان و بلوچستان.
- لطف الهی، نازنین (۱۳۹۲). «قاچاق سوخت معضل یا مانع»، **روزنامه صنعت**، سال دهم، ش ۲۷۷۶.
- معین، محمد (۱۳۷۳). **فرهنگ فارسی**، ج دوم، چاپ پنجم، تهران: انتشارات امیرکبیر.
- نوروزی، نادر (۱۳۸۵). **طرح پژوهشی تدوین سیاست کنترل جرم در ناجا با تکیه بر پیشگیری در رسته راهور**، دفتر تحقیقات کاربردی معاونت طرح و برنامه و بودجه ناجا.
- وطن پور، علی رضا (۱۳۸۵). «قاچاق کالا و تأثیر آن بر امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر نقش نیروی انتظامی در مبارزه با آن»، **پایان نامه کارشناسی ارشد**، دانشگاه امام حسین (ع).
- Bhagwati, J. and Hansen, B. (۱۹۷۱). A Theoretical Analysis of Smuggling. Massachusetts institute of technology.
- Wang, Y., and Elhag, T. (۲۰۰۶). "Fuzzy Topsis method based on alpha level sets with an application to bridge risk assessment". Expert systems with applications.
- Oladeji, Matthew Olaniyi (۲۰۱۰), perception of smuggling among the Yoruba of Oke – Ogun of south western Nigeria, Internet journal of Criminology.