

تحلیل سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی

مقاله علمی - پژوهشی

سجاد امیری، دانش آموخته دکتری، گروه علوم پایه و مهندسی، دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران
*مجید حق شناس (نویسنده مسئول)، استادیار، گروه عملیات ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران
داوود شکیبایی، استادیار، گروه عملیات ترافیک، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران
*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: haghshenas.6967@gmail.com

دریافت: ۱۴۰۴/۰۶/۱۰ - پذیرش: ۱۴۰۴/۱۱/۰۲

صفحه ۳۰۵-۳۲۸

چکیده

همواره پدیده قاچاق به علل مختلف از جمله وجود خلاءهای قانونی، وضعیت اقتصادی، موقعیت جغرافیایی و عوامل دیگر در کشور وجود داشته و بخشی از حمل و نقل انواع قاچاق توسط وسایل نقلیه و از طریق جاده‌های کشور صورت می‌پذیرد. رانندگان این از گروه وسایل نقلیه بدون توجه به قوانین و مقررات اقدام به رانندگی تهاجمی نموده و این رفتار پرخطر سالیانه مرگ و میر تعداد زیادی از افراد جامعه خصوصاً افراد بی‌گناه که در معرض حرکت خودروهای حامل قاچاق قرار می‌گیرند، می‌شود. بنابراین، تحقیق حاضر با هدف تحلیل سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی انجام شده است. این پژوهش از حیث هدف کاربردی و از منظر اجرا و شیوه گردآوری مطالب توصیفی و از نوع کیفی است. جامعه آماری مصاحبه با خبرگان که شامل مدیران کل ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، هیئت رئیسه پلیس راهور و پلیس امنیت اقتصادی فرابا به روش نمونه‌گیری غیرتصادفی گلوله‌برفی بود. برای انجام این پژوهش با هدف شناسایی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید؛ از روش مدل‌سازی SWOT استفاده شد. به‌منظور پاسخگویی به سؤالات برای متغیرها از طیف پنج‌گزینه‌ای لیکرت از خیلی زیاد تا خیلی کم استفاده شده و برای تعیین اعتبار محتوا پس از تنظیم و طراحی گویه‌های لازم برای اندازه‌گیری متغیرهای پژوهش، اعتبار آن از طریق روایی محتوایی با استفاده از نظر خبرگان ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز و هیئت رئیسه پلیس راهور مورد ارزیابی و تأیید قرار گرفت. بر اساس یافته‌های تحقیق بالاترین نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدیدهای تحلیل سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به ترتیب وجود قوانین جامع و بازدارنده، ضعف در اجرای قوانین، استفاده از فناوری‌های نوین و توسعه شبکه‌های قاچاق سازمان یافته می‌باشد. در سال‌های اخیر تلاش‌هایی برای بهبود سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی انجام شده، لذا برای دستیابی به نتایج مطلوب‌تر و کاهش سوانح ناشی از این خودروها، باید رویکردی جامع شامل پیشگیری، فرهنگ‌سازی، نظارت، اعمال قانون دقیق و بهبود زیرساخت‌ها اتخاذ شود. این تحقیق می‌تواند به عنوان پایه‌ای برای تحقیقات بیشتر و ارائه راهکارهای علمی و عملی در این حوزه مورد استفاده قرار گیرد.

واژه‌های کلیدی: سیاست جنائی ایران، تحلیل، خودروهای شوتی، سوانح ترافیکی

1-مقدمه

کالا، سوخت و حمل و نقل و جابجایی اتباع بیگانه می‌باشد. توسط قانونگذار هم این عمل جرم انگاری شده و برای مرتکبین مجازات قانونی از جمله ضبط خودروی حامل کالای قاچاق مقرر شده است. امروزه در بسیاری از نقاط کشور به خصوص استان‌های مرزی شاهد روی آوردن بسیاری از شهروندان به شغل کاذب قاچاق کالا و سوخت و انسان بوده به نحوی قاچاق کالا و انسان از خارج به داخل کشور و قاچاق سوخت

یکی از مهمترین دغدغه‌های اساسی و روزمره شهروندان در طول زندگی تأمین معیشت و گذران زندگی خانواده است. دولت موظف به برقراری عدالت اجتماعی، ایجاد اشتغال و رفع بیکاری است، مشکلات اقتصادی و فقر باعث گرایش افراد به بزهکاری می‌گردد. امروزه به خصوص در مناطق مرزی کشور یکی از راه‌های قانون‌گریزی و ارتکاب جرم برای تأمین معیشت و اقتصاد خانواده، روی آوردن بسیاری از جوانان به حمل قاچاق

حامل انسان تعداد ۱۳ فقره با ۳۸ نفر مجروح بوده است (مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک پلیس راهور فراجا، ۱۴۰۳). لازم به گفتنی است پدیده قاچاق به کالایی خاصی اختصاص نداشته و درحقیقت، طیف کالای 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 می شود و آن، قاچاق سوخت، کالا و انسان است. پدیده قاچاق سوخت به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص کشور، تقریباً در تمام مرزهای آن وجود دارد (خضرزاده و همکاران، ۱۳۸۹). تصادفات خودروهای شوتی و معمولاً فرسوده که اغلب برای حمل و نقل غیررسمی یا قاچاق استفاده می شوند از جمله مسائل مهمی است که در بسیاری از کشورهای، به ویژه در مناطق کمتر توسعه یافته، توجه زیادی را به خود جلب کرده است. اهمیت این موضوع از جنبه های مختلفی از جمله تلفات جانی و آسیب های انسانی به دلیل پایین بودن سطح استاندارد خودروها و ایجاد تغییرات ظاهری و فنی در این گروه از خودروها، هزینه های اقتصادی، هزینه های درمانی، کاهش اعتماد به سیستم حمل و نقل، هزینه های تعمیر و بازسازی زیرساخت های عمومی مانند جاده ها و علائم راهنمایی و رانندگی، افزایش پرونده های قضایی، ایجاد مشکلات امنیتی و بهداشتی، افزایش ناامنی روانی سایر رانندگان، مرگ یا ناتوانی افراد در سن کار به دلیل تصادفات، باعث کاهش نیروی کار مولد و در نتیجه کاهش رشد اقتصادی می شود. تصادفات خودروهای شوتی نه تنها تلفات جانی و آسیب های انسانی زیادی به همراه دارد، بلکه هزینه های اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی قابل توجهی را نیز بر کشور تحمیل می کند. برای کاهش این پیامدها، نیاز به برنامه ریزی جامع و همکاری بین نهادهای مختلف است. با عنایت به مطالب فوق، بررسی تصادفات خودروهای شوتی در کشور از جنبه های مختلفی ضروری است، زیرا این تصادفات نه تنها بر زندگی افراد تأثیر مستقیم می گذارند، بلکه پیامدهای گسترده ای برای اقتصاد، جامعه، محیط زیست و سیستم حمل و نقل کشور از جمله حفظ جان و سلامت شهروندان به دلیل اینکه خودروهای شوتی معمولاً فاقد استانداردهای ایمنی لازم هستند و تصادفات آنها اغلب به دلیل شدت بالا منجر به مرگ و آسیب های جدی می شود، دارند. از طرفی کاهش تصادفات خودروهای شوتی در کشور باعث کاهش هزینه های اقتصادی، جلوگیری از اتلاف منابع، کاهش بار مالی بر دولت و ارتقای نظم و امنیت اجتماعی خواهد شد. در مجموع بررسی تصادفات

برعکس از داخل به خارج انجام می پذیرد (سایبانی، جرجندی مقدم، عدالتی، ۱۴۰۳). تصادفات خودروهای شوتی یا به اصطلاح خودروهای حامل قاچاق کالا، انسان و سوخت یکی از مسائل پیچیده و چندوجهی در حوزه ایمنی ترافیک و حمل و نقل است. تصادفات این گروه از خودروها نه تنها به دلیل ماهیت خطرناک خود، بلکه به دلیل محموله های غیرقانونی که حمل می کنند، می توانند پیامدهای جدی برای جامعه و اقتصاد داشته باشند. این نوع خودروها به دلیل قدرت موتور بالا، شتاب زیاد و ایجاد تغییر در طراحی و تجهیزات، اغلب برای سرعت های بالا ساخته شده اند. با این حال، همین ویژگی ها می توانند خطرات ترافیکی برای سایر کاربران راه به همراه داشته باشند. برخی از جنبه های این مسئله شامل سرعت غیرمجاز و عدم توانایی در کنترل وسیله نقلیه، تصادفات با شدت بالا، ارتکاب انواع تخلفات رانندگی به ویژه تخلفات حادثه ساز، عدم توجه به زیرساخت ها، محدودیت های جاده ای و شرایط محیطی در هنگام رانندگی و مسائل قانونی می باشد. پدیده شوتی علاوه بر قانون گریزی، پدیده ای اجتماعی - اقتصادی در ایران است که در آن افراد به حمل سوخت، کالا یا انسان به صورت قاچاق با وسیله خودرو با سرعت های غیرمجاز می پردازند. بررسی آمارهای جهانی نشان می دهد میزان تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آن در کشورمان از میانگین جهانی بیشتر است، تصادفات خودروهای شوتی بخشی از این آمار را شامل می شود که به دلیل ارتکاب تخلفات رانندگی به صورت مکرر، رفتارهای تهاجمی و مخاطره آمیز صورت می پذیرد (پورغلامی و همکاران، ۱۴۰۱).

با بررسی تصادفات خودروهای شوتی حامل سوخت، کالای قاچاق و انسان در یازده ماهه سال ۱۴۰۳ براساس گزارش مرفوک (مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک پلیس راهور فراجا) پلیس راهور فراجا مشخص گردید که تعداد ۳۰۴ فقره تصادف فوتی با تعداد ۴۴۹ جانبختگان بوده است. گفتنی است بر اساس آمارهای استخراجی سهم خودروهای شوتی حامل سوخت تعداد ۱۵۶ فقره با تعداد ۲۴۰ متوفی و سهم خودروهای شوتی حامل کالا تعداد ۱۳۴ فقره با ۱۶۷ نفر متوفی و همچنین سهم خودروهای شوتی حامل انسان، تعداد ۱۴ فقره با ۴۲ نفر متوفی بوده است. تصادفات جرحی خودروهای موصوف در بازه زمانی ده ماهه سال ۱۴۰۳ تعداد ۳۵۶ فقره بوده که تعداد ۵۶۰ نفر در این رابطه مجروح گردیده که بر اساس آمارهای استخراجی سهم خودروهای شوتی حامل سوخت تعداد ۱۱۰ فقره با تعداد ۲۰۶ مجروح و سهم خودروهای شوتی حامل کالا تعداد ۲۳۳ فقره با ۳۱۶ نفر مجروح و همچنین سهم خودروهای شوتی

مقررات و نظارت، اطلاع‌رسانی و حمایتی؛ مقوله کلی پیشگیری وضعی شامل مقوله‌های فرعی نظارتی مراقبتی، اطلاع‌رسانی و مشاوره‌ای؛ مقوله کلی پیشگیری اجتماعی رشد مدار شامل مقوله‌های فرعی نظارتی و مراقبتی و آموزشی و مقوله کلی پیشگیری اجتماعی جامعه مدار شامل مقوله‌های فرعی آموزشی، اطلاع‌رسانی و تبلیغی و نظارتی و مراقبتی می‌باشد. ضمن اینکه به منظور موفقیت هرچه بیشتر در زمینه پیشگیری از تخلفات رانندگی بایستی ابعاد، مؤلفه‌ها و شاخص‌های مبتنی بر سیاست جنایی مشارکتی مورد توجه مسئولان و دست‌اندرکاران مربوط قرار گیرد.

تباشیر، پارسای، مومنی و باقری (۱۴۰۲) در تحقیقی با عنوان شناسایی عوامل مؤثر بر تصادفات خودروهای حامل کالای قاچاق به این نتایج دست یافتند که ۵۰ درصد استان‌های کشور با پدیده سوانح خودروهای شوتی مواجه اند و ۲/۶ درصد از کل تصادفات فوتی و ۳/۹ درصد متوفیان سوانح مربوط به خودروهای شوتی بوده است. بیشترین فراوانی مربوط به سرعت‌های بسیار زیاد (۱۷ مورد) رانندگان شوتی و کمترین فراوانی مربوط به استفاده از خودروهای خارجی و پرسرعت می‌باشد (۵ مورد). نتایج این تحقیق نشان داد که ۵۳ کد حاصل از مصاحبه در قالب ۹ مقوله عوامل شخصیتی، عوامل آموزشی، تجربه و مهارت، نبود حمایت، مشکلات محیطی، محرک‌های محیطی، ناآگاهی نسبت قانون، ضعف در قانون و ضوابط کمبود امکانات حفاظتی، عواملی هستند که بر تصادفات خودروهای شوتی تأثیرگذار هستند.

رسولی، زمانی و کیقبادی (۱۴۰۰) در تحقیقی با عنوان نقش خودروهای شوتی در قاچاق لوازم خانگی به این نتیجه رسیدند که قاچاق کالا یکی از پدیده‌های ناهنجار در کشورهای در حال رشد و معضل محسوب می‌شود و در کشورهای در حال رشد مانع توسعه اقتصادی می‌باشد. وجود خودروهای شوتی و استفاده از آن در جهت قاچاق لوازم خانگی (کالا و ارز) و دستمزدهای چند میلیونی برای حمل بارهای قاچاق موجب رونق گرفتن این شغل در برخی مناطق در کشور شده است. حل مشکل قاچاق از طرق شوتی سوارها، مستلزم آن است که ضمن بازنگری در قوانین و مقررات جاری با رفع مشکلات و نابسامانی‌های موجود در صنعت و کشاورزی به اصلاح نگرش نسبت به تولید داخلی و محصولات خارجی تغییر فرهنگ و زمینه‌های ذهنی غلط به برتری‌های کالای خارجی پرداخته شود که این مهم جزء با افزایش دانش و توانایی تولید کالاهای با کیفیت و همچنین ایجاد نظام تعرفه‌ای مناسب و نهایتاً مبارزه‌ی قاطع و قانونمند

خودروهای شوتی در کشور نه تنها برای کاهش تلفات جانی و آسیب‌های انسانی ضروری است، بلکه به بهبود اقتصاد، حفظ محیط زیست، ارتقای ایمنی جاده‌ها و تقویت حاکمیت قانون کمک می‌کند. لذا ضروری است این بررسی‌ها به صورت جامع و با مشارکت نهادهای دولتی و غیردولتی انجام شود تا بتوان به سیاست‌های جامع و هماهنگ و راه‌حل‌های پایدار و مؤثر دست یافت. با عنایت به موارد فوق محققان به دنبال پاسخ به سوال اصلی تحقیق با عنوان تحلیل سیاست جنایی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی هستند.

۲- پیشینه تحقیق

احسانپور و حق شناس (۱۴۰۳) در تحقیقی با عنوان آسیب‌شناسی سیاست جنایی اجرایی پلیس راهور در پیشگیری از تصادفات عابرین پیاده دریافتند که بیشترین تأثیر آسیب‌شناسی سیاست جنایی اجرایی پلیس راهور در پیشگیری از تصادفات عابرین پیاده به ترتیب مربوط به آسیب‌های ساختاری با مقدار ۷۳/۴۹۵ و آسیب‌های زمینه‌ای با مقدار ۱۶/۶۸۱، و کمترین تأثیر مربوط به آسیب‌های محتوایی با مقدار ۱۶/۳۹۱ می‌باشد. ضمن اینکه آسیب‌های سیاست جنایی اجرایی پلیس راهور در پیشگیری از تصادفات عابرین پیاده، نسبت به هم ارتباط تنگاتنگ و پیوسته‌ای دارند. همچنین پیشگیری از تصادفات عابرین پیاده با تدوین سیاست جنایی تقنینی مناسب و سپس اهتمام ویژه بر سیاست جنایی اجرایی کارآمد و اثربخش توسط پلیس راهنمایی و رانندگی میسر است. امیری، شایگان و پیرا (۱۴۰۳) در تحقیقی با عنوان بررسی تأثیر سیاست جنایی تقنینی ایران با رویکرد پیشگیری وضعی در کاهش تصادفات دریافتند که بر اساس خروجی نرم‌افزار بین متغیرهای مستقل و وابسته تأثیر مثبت و معناداری وجود دارد به این ترتیب که از بین بردن معاذیر (حذف بهانه‌ها) بیشترین تأثیر و سپس مولفه کاهش مزایای حاصل از جرم در رتبه بعدی میزان تأثیر بوده و در نهایت کاهش تحریک کمترین تأثیر را بر کاهش تصادفات داشته است. ضمن اینکه راه‌کارهای پیشگیری وضعی در کاهش تصادفات شامل: شناسایی و اصلاح نقاط دارای فراوانی تخلفات، استفاده از تجهیزات الکترونیکی ثبت تخلفات، تشدید مجازات‌های تخلفات رانندگی، استفاده از همه ابزارهای ممکن برای تبلیغات مقررات رانندگی می‌تواند در کاهش تصادفات تأثیرگذار باشد. معصومی، بارانی، مقیمی و عبادی نژاد (۱۴۰۳) در تحقیقی با عنوان پیشگیری از تخلفات رانندگی مبتنی بر سیاست جنایی مشارکتی دریافتند که مقوله کلی پیشگیری کیفری شامل مقوله‌های فرعی اعمال

حقوقی برای شهروندانی که قربانی حوادث رانندگی جاده‌ای شده‌اند می‌باشد. از طریق سیاست جنایی انتظار می‌رود نظم، روان، امنیت در تردد جاده‌ها و اطمینان و حمایت قانونی از تمامی کاربران ترافیک برقرار شود. نتایج تحقیق ویکتوریا و آریانا (۲۰۲۰) با عنوان تحلیل سیاست جنایی در حوادث رانندگی دریافتند بسیاری از تصادفات رانندگی ناشی از ارتکاب تخلفات رانندگی و خطای انسانی به علت قصور و کوتاهی در امر رانندگی صحیح بود که منجر به از دست دادن جان افراد شده است می‌باشد. این مطالعه با هدف تعیین ملاحظات قانونی رسمی در تصمیم‌گیری در مورد جرایم رانندگی که منجر به از دست دادن جان یک فرد و منجر به مرگ شخص دیگری می‌شود و تحلیل سیاست در مورد سیستم جنایی تصادفات رانندگی که منجر به از دست دادن جان یک فرد می‌شود، می‌باشد. گفتنی است کیفر خواست تهیه شده توسط مدعی العموم واجد شرایط شکلی و مادی متناسب با جرم در امر رانندگی بوده و ملاحظات حقوقی هیأت‌های تجدیدنظر در اعمال مجازات‌های کیفری علیه متهم به دلیل احراز ارتکاب جرم به دلیل قصور و بی‌مبالاتی در رانندگی که موجب مرگ افراد شده است محکوم به مجازات حبس تعزیری می‌شود.

اخلاص (۲۰۲۲) در تحقیقی با عنوان سیاست حقوق جزایی در حل و فصل حوادث رانندگی قربانیان مرگ در منطقه موآرو جامبی دریافت که تصادفات رانندگی اغلب باعث می‌شود رانندگان و کاربران جاده دچار جراحات جزئی یا مرگ شوند. بر اساس قانون، پرونده‌های تخلفات و تصادفات رانندگی باید از مجاری قانونی حل و فصل شده و در صلاحیت مأموران پلیس ترافیک نبوده و بایستی این گروه از پرونده‌ها به تناسب اهمیت و نوع رفتار مجرمانه در امر رانندگی در مراجع قضایی رسیدگی شود. علت اصلی افزایش تعداد تصادفات و افزایش تعداد جانباختگان ناشی از ارتکاب تخلفات رانندگی بوده است. مانزانو، نانو و فاجدا (۲۰۱۵) در تحقیقی با عنوان آیا متخلفان راهنمایی و رانندگی مجرم هستند؟ جستجوی پاسخ در تجربیات کشورهای اروپایی، دریافتند که ارتباط بین جرم و ایمنی جاده موضوعی نسبتاً جدید در تحقیقات دانشگاهی است، اگرچه بیشتر مطالعات بر ارتباط بین رفتار مجرمانه و جرایم رانندگی متمرکز شده‌اند و تنها تعداد کمی از نویسندگان در مورد ارتباط احتمالی با تلفات تصادفات رانندگی بحث می‌کنند. شواهد در سراسر جهان نشان می‌دهد که افرادی که مرتکب تخلفات رانندگی می‌شوند بیشتر در معرض تصادفات جاده‌ای و نقض قوانین راهنمایی و رانندگی و رفتارهای ناهنجار اجتماعی هستند.

مراجع رسیدگی کننده امکان پذیر نیست. بوزیج (۲۰۲۳) در تحقیقی با عنوان جرایم کیفری علیه ایمنی ترافیک با بررسی انتقادی و تحلیل سیاست‌های قضایی در صربستان دریافت که جرایم جنایی علیه ایمنی ترافیک در سیاست‌های قضایی آن کشور تحت عنوان جرایم جنایی علیه ایمنی ترافیک در بخش عمومی به شرح به خطر انداختن انضباط ترافیکی، رانندگی پرخطر و تهاجمی، وسایل نقلیه خطرناک، ضعف در مدیریت و نظارت بر حمل و نقل عمومی و قوانین پس رویدادی (عدم ارائه کمک به فرد مجروح در یک حادثه رانندگی) می‌باشد. نتایج تحقیق حاکی از احکام بسیار خفیف برای مرتکبین جرایم جنایی علیه ایمنی در ترافیک است که مجازات‌های تعلیقی در آن غالب است، در حالی که مجازات خفیف حبس تنها در ۷/۸۷ درصد موارد صادر شده است. در بخش دیگر از تحقیقات نشان می‌دهد که رانندگان و سرنشینان وسایل نقلیه سواری با توجه به اینکه بیشترین تعداد مرگ و میر در حوادث رانندگی را به خود اختصاص می‌دهند، آسیب پذیرترین رده هستند. کاظمی، رضایی، خانی فر و رازی (۲۰۲۳) در تحقیقی با عنوان تحلیل جایگاه پلیس و رونق اقتصادی در پیشگیری وضعی از جرایم رانندگی دریافتند که با توجه به ماهیت عوامل خطر در وقوع جرایم رانندگی (راه، شرایط محیطی، وسیله نقلیه و کاربران ترافیک) تحقق پیشگیری وضعی در این حوزه منوط به منابع و رونق اقتصادی است. جدای از نقش محوری فعلی پلیس در حوزه پیشگیری از جرایم ترافیکی (بزه، جنحه، کیفری)، به نظر می‌رسد با اعطای اختیارات قانونی و منابع مالی مناسب به این سازمان، شاهد موفقیت‌های بیشتری در این حوزه باشیم. از طرفی اقتصاد و رونق آن ابزاری در خدمت پیشگیری از جرایم رانندگی و پیامدهای آن است و گاه به خودی خود تبدیل به هدف می‌شود. نتایج تحقیق پامونگکاس، باکری، جاتمیکا، و صفائات (۲۰۲۰) سیاست جنایی در مدیریت حوادث ترافیکی جاده‌ای نشان داد که نوع زندگی دنیای امروزی و مدرن نیاز به شتاب دارد، عجله و شتاب در انجام امورات روزمره و کاری افراد جامعه با سرعت غیرمجاز در حین رانندگی و بروز رفتارهای تهاجمی تضاد منفی را ایجاد می‌کند که به ضرر مادی یا تلفات جانی رانندگان و سایر کاربران ترافیک ختم می‌شود. بسیاری از کاربران ترافیک متوجه نیستند که عواقب قانونی سهل‌انگاری در امر رانندگی و آسیب به دیگران به عنوان اعمال مجرمانه در سیاست‌های جنایی در هر کشوری طبقه بندی می‌شود. زیرا باعث می‌شود. سیاست‌های حقوقی قوانین مرتبط با ترافیک به عنوان تجسمی از سیاست جنایی برای ایجاد حمایت و اطمینان

همگی مفهوم مشابهی را بیان می‌کنند. (الوانی و شریف زاده ۱۳۹۳). این تعریف از ارزیابی همان قرائت سنتی از ارزیابی در چرخه سیاست گذاری عمومی به عنوان آخرین مرحله آن است. به نظر ویز، ارزیابی سنجش آثار با اهداف یک برنامه ابزاری برای تصمیم‌گیری‌های بعدی راجع به سیاست و بهبود برنامه‌ریزی‌های آینده است. در این تعریف‌ها مهمترین مسئله، آثار و نتایج برنامه است (هارگی و مک کویی، ۲۰۰۱). ضرورت ارزیابی سیاست‌ها چندان بدیهی است که بحث از مبانی و چرایی آن چه بسا بی فایده جلوه نماید. با این حال در ایران دست کم ارزیابی سیاست جنایی که موضوع این نوشتار است جایگاه شایسته ای ندارد به رغم ادبیات پر بار سیاست جنایی شمار نگاشته‌ها درباره ارزیابی اندک است. اخیراً برخی نوشته‌ها ضمن تأکید بر اهمیت ارزیابی سیاست جنایی مدل‌های گوناگون آن را بررسی کرده و عناصر ضروری ارزیابی سودمند را شرح داده‌اند (نوبهار و تقی‌زاده، ۱۳۹۸). اما پرداختن به بنیادهایی که ارزیابی را نه امری تحسینی که الزامی نماید. همچنان ضروری است؛ به لحاظ عملی هم تصمیم‌گیری‌های عمومی در موارد زیادی زیر فشارهای مختلف مقطعی یا تبلیغات سیاسی و بدون اتکا بر اطلاعات حاصل از پژوهش‌های تجربی و ارزیابی علمی از وضعیت و سیاست‌های موجود یا بر اساس برخی آمارهای ارائه شده بدون انجام فرایند ارزیابی وضعیت و سیاست‌های موجود یا بر اساس برخی آمارهای ارائه شده بدون انجام فرایند تحلیل و ارزیابی صورت می‌گیرد؛ بنابراین تبیین مبانی ارزیابی و تحلیل سیاست‌ها به ویژه سیاست جنایی با توجه به اهمیت آن برای توجیه و ترغیب سیاست‌گذاران به انجام پروژه‌های ارزیابی پیش از طراحی، اجرا، تغییر اصلاح یا حذف سیاست‌ها ضروری به نظر می‌رسد. در مبانی بحث از چرایی انجام یا عدم انجام کار یا امری مطرح است. در مبانی ارزیابی و تحلیل سیاست جنایی سخن بر سر این است که با توجه به هدف سیاست جنایی و لزوم توجه به کارکرد برنامه‌ها و سیاست‌های آن چگونه می‌توان از انواع ارزیابی برای حفظ نظام عدالت کیفری، افزایش اثر بخشی سیاست‌های کنترل جرم و اقدامات پیشگیری از بزهکاری استفاده کرد. به گفته شرایون بدون فرض‌های نظری مبنایی نمی‌توان و نباید مهارت‌های ارزیابی عملی برنامه را طراحی و اجرا کرد یا بر آنها نظارت نمود یا به دیگران آموزش داد (هارگی و مک کویی، ۲۰۰۱). اینکه بسیاری از برنامه‌های سیاست جنایی فاقد مبانی تجربی بوده و مبتنی بر ادله و شواهد محکم علمی نیستند ناشی از این است که تحقیقات ارزیابی و تحلیل در سیاست گذاری‌های جنایی نهادینه نشده و جایگاه مطلوب خود

سوابق ۲۸ کشور عضو فعلی اتحادیه اروپا نشان داد که نرخ جرم و جرایم مرتبط با وسایل نقلیه موتوری را می‌توان به عنوان پیش بینی‌کننده تصادفات رانندگی منجر به فوت در نظر گرفت. تأثیر شدت سیاست‌های جنایی قانونی و قضایی اعمال شده بر جرایم رانندگی نشان می‌دهد که نرخ مرگ و میر ناشی از سوانح ترافیکی در کشورهایی که رفتار ساکنان آن تهاجمی‌تر است، بالاتر است، در حالی که این نرخ در کشورهایی با قوانین و مقررات کیفری شدیدتر کمتر است. سیاست گذاری عمومی یکی از شاخه‌های نسبتاً جدید علوم سیاسی از نیمه دوم قرن بیستم میلادی به بعد و پاسخی است به نیاز جامعه برای حل مسائل و مشکلات عینی و روزمره آن در حوزه‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و عدالت کیفری جرم و کیج روی پاسخ‌ها و مجازات‌ها. در میان سیاست گذاری‌های عمومی سیاست جنایی به عنوان دانشی که پیوند جدی با اساسی‌ترین حقوق انسانی دارد از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. سیاست جنایی بنا به تعریف رایج شامل مجموعه تدابیری است که برای اداره و مدیریت بزه و انحراف توسط دولت و جامعه اتخاذ می‌شود و مانند هر بخشی از سیاست عمومی از عوامل سیاسی اقتصادی، فرهنگی، فلسفی انسان شناختی تأثیر می‌پذیرد (دل‌ماس مارتی، ۱۳۹۳). این قلمرو از سیاست گذاری نیز از جهات مختلف تابع اصول باید‌ها و قواعد تعیین شده برای سیاست گذاری‌های عمومی است.

سیاست‌گذاری‌ها تابع مجموعه‌ای از بایسته‌ها در دو سطح مفاهیم و ساختار می‌باشند. از نظر ساختاری نظام سیاست‌گذار پایبند به الزاماتی است. این الزام‌ها بدون توجه به ماهیت سیاست‌گذاری‌ها جنایی، اقتصادی، فرهنگی و خارجی و مبانی عقیدتی آن‌ها، شرایط شکلی و ساختار معینی را به منظور کسب اطمینان از رعایت عقلانیت در فرایند شکل‌گیری سیاست‌ها ارائه می‌دهند. به عبارتی این بایسته‌های ساختاری سازوکارهایی عقلانی اند که روند منطقی دستیابی به سیاست‌های مدنظر را تعیین می‌کنند رعایت این قواعد که داخلی و گاه بین‌المللی است، مانع شخصی شدن سیاست‌ها، نفوذ تمایلات منفعت طلبانه و اقدامات شتاب زده و بعضاً عوام فریبانه سیاست‌گذاران می‌شود این الزامات از جمله شروط مبنایی آگاهانه شدن سیاست گذاری و قرار دادن آنها در روندی پیش بینی پذیر، پیوسته، کلان نگر، باثبات و نظام مند می‌باشد (ایروانیا، ۱۳۹۲). از جمله این الزامات شکلی، لزوم ارزیابی سیاست‌ها به عنوان یکی از ارکان فرایند نظام‌مند سیاست‌گذاری است. بنابراین ارزیابی سیاست‌ها به عنوان یکی از عناصر اصلی علوم سیاست‌گذاری همواره در خور توجه می‌باشد. از ارزیابی‌ها، تعریف‌های بسیاری ارائه شده است که

روش‌هایی است مبارزه مؤثر علیه جرم را میسر می‌سازد. وی در مقام توضیح بیشتر پیرامون دیدگاه خود می‌گوید: سیاست جنایی شامل همه شیوه‌هایی نمی‌شود که دولت ممکن است در اختیار داشته باشد و علیه بزهکاری به اجرا گذارد؛ سیاست جنایی پیشگیری را در بر نمی‌گیرد البته امر پیشگیری از وظایف دولت است ولی پیشگیری به هر اندازه مؤثر واقع شود موجب محو پدیده مجرمانه نمی‌شود و زمانی که این پدیده ظاهر گردد. وظیفه دوم دولت که شامل دقیقاً سیاست جنایی آن می‌شود اعمال می‌گردد واکنش تنبیهی و سرکوبگرانه علیه جرم بدین سان مفهوم مضیق سیاست جنایی یعنی سیاست کیفری. عمدتاً شامل اعمال حقوق کیفری علیه جرم و مجرم می‌شود و بنابراین تدابیر و اقدام‌های ماهیتاً پیشگیرانه از بزهکاری را از قلمرو خود خارج می‌کند این طرز تفکر تا اواسط سده بیستم بر اندیشه اندیشمندان علوم جنایی حاکم بوده است (لازرژ، ۱۳۸۳).

بنابراین سیاست جنایی امروزه مجموعه از تدابیر کیفری و غیر کیفری است که حاصل تعامل نظام عدالت کیفری بین دولت و جامعه مدنی برای مبارزه با انحراف و بزهکاری است همانطور که مشاهده می‌گردد. اگر سیاست جنایی را شاخه‌ای از علوم جنایی بدانیم در این صورت باید بپذیریم که با این تعریف پا را از محدوده علوم جنایی فراتر گذارده و به مباحث دیگر علوم وارد شده است که این امر برای نظام اجتماعی فواید و ثمرات زیادی از جمله نظم و انسجام و هماهنگی را به دنبال دارد بنابراین ورود به هر موضوع و معضل اجتماعی از جمله بحث قاچاق از نگاه سیاست جنایی در حقیقت طرح مطالب میان رشته‌ای را اقتضا دارد که به نوعی محل تلاقی دیدگاه‌های مختلف و همگرایی آنها است.

قانونگذاری از نخستین لایه‌های سیاست جنایی است و عبارت از تدبیر و چاره‌اندیشی قانونگذار در مبارزه با جرم و تعیین پاسخ‌های متناسب است که در نظام‌های حقوقی مختلف این تدابیر متفاوت خواهد بود (نجفی ابرنآبادی، ۱۳۸۴). سیاست جنایی تقنینی رویکرد مقنن در جرم‌انگاری و پاسخ‌های متناسب با آن را در ضمن قوانین ماهوی و شکلی به تصویر می‌کشد. در هر جامعه‌ای بر حسب پیروی از ایدئولوژی و نظام حاکم، ارزشهایی مورد حمایت کیفری قرار می‌گیرد و نقض آن ارزشها با پیش‌بینی تدابیر مختلف پاسخ داده می‌شود. گام نخستین در سیاست جنایی تقنینی از مسیر جرم‌انگاری طی می‌شود و به جهت اینکه سیاست جنایی انتخاب روش‌هاست و در این انتخاب، عوامل مختلف بخصوص مبانی و اصول ایدئولوژیک تاثیرگذار است (حسینی، ۱۳۸۳). از این رو سیاست جنایی تقنینی

را نیافته‌اند از این رو متون بسیاری باید به زبان فارسی نگاشته شود تا ضمن تبیین مبانی و ضرورت انجام پژوهش‌های ارزیابی نشان دهند که چگونه تحقیقات ارزیابی را می‌توان برای پاسخ گویی بیشتر سیاست‌گذاران و بهبود سیاست‌های جنایی و افزایش اثر بخشی و کارایی آنها به کار گرفت. اگر تحقیقات ارزیابی و تحلیل در سیاست‌گذاری‌ها از جمله تصمیم‌های اتخاذی در نظام عدالت کیفری نهادینه شوند یک بستر حیاتی برای آگاهی، اطلاع رسانی و بهبود تصمیم‌گیری‌های دولتی فراهم می‌کند (سگونی، ۲۰۰۸).

مفهوم سیاست جنایی در سیر تاریخی خود دچار تغییر و تحولاتی شده است. در این جا در مقام تعریف و تکرار تاریخچه آن یا تبیین روش‌های آن نبوده بلکه به اقتضای موضوع بحث به بر گرفتن نکاتی از مطالب مرتبط با آن بسنده می‌شود. در این مبحث ابتدا به بررسی مفهوم این واژه پرداخته؛ سپس به بررسی مدل‌ها و انواع آن پرداخته خواهد شد. با این توضیح که با توجه به تفاوت نظام‌های حقوقی رومی-ژرمنی (نظام‌های حقوقی مدون) با نظام‌های حقوقی کامن‌لا، برداشت مفهومی از این اصطلاح متفاوت به نظر می‌رسد و در نظام‌های حقوقی غیرمدون از این واژه، معانی سیاست کیفری برداشت می‌شود (جمشیدی، ۱۳۹۰، ۱۱۲).

اصطلاح سیاست جنایی به عنوان یک رشته مطالعاتی اولین بار توسط دانشمند آلمانی آنسلم فون فوئر باخ در کتاب حقوق کیفری او که در سال ۱۸۰۳ میلادی چاپ و منتشر شده است. استفاده گردید. وی سیاست جنایی را اینگونه تعریف می‌کند سیاست جنایی مجموعه شیوه‌های سرکوبگرانه‌ای است که دولت با توسل به آنها علیه جرم واکنش نشان می‌دهد. تعریف فوئر باخ نشانگر مفهوم مضیقی از سیاست جنایی بوده و در حقوق بیانگر همان سیاست کیفری است. فون لیست دانشمند دیگر آلمانی که یکی از بنیانگذاران اتحادیه بین‌المللی حقوق کیفری به سال ۱۸۸۹ بوده است. سیاست جنایی را اینگونه تعریف می‌کند: سیاست جنایی عبارت است از مجموعه منظم اصولی که دولت و جامعه با توسل به آنها مبارزه علیه بزه و بزهکاری را سازماندهی می‌نمایند. به نظر فون لیست برای تشخیص سیاست جنایی دو نکته را می‌توان مد نظر قرار داد از یک سو پیشگیری اجتماعی با هدف حذف کامل یا محدود ساختن شرایط اجتماعی جرم و از سوی دیگر مبارزه علیه بزهکار خاصی که مرتکب جرم شده است. دون دیو دووایر دانشمند فرانسوی است که در کتاب سیاست جنایی دولت‌های اقتدارگرا - اتوریتر معتقد است که سیاست جنایی یک هنر و فن است که موضوع آن کشف

ترافیک بود و با تصویب این قانون، آیین نامه مربوطه نیز، اصلاح شد. در کنار این مزایا، افزایش ظرفیت و توان پلیس در برخورد با تخلفات رانندگی، افزایش بازدارندگی در مجازات‌ها، تجمیع قوانین و مقررات مرتبط در این قانون، توجه به مسئولیت‌ها و تکالیف سازمان‌های مسئول در ترافیک، توجه به حقوق شهروندی و توجه به موضوع ارتقای فرهنگ ترافیک با تخصیص منابع مالی از دیگر ویژگی‌های این قانون است. قانون جدید هم به لحاظ مادی و هم از نظر حفظ جان شهروندان دارای اهمیت اساسی است. بررسی قوانین راهنمایی و رانندگی در کشورهای مختلف به ویژه کشورهای توسعه یافته که از آمار تصادفات جاده‌ای پایینی برخوردارند نشان می‌دهد سختگیری درباره تخلفات رانندگی بسیار شدید است. این سختگیری در کنار فرهنگ سازی در این زمینه اعمال می‌شود و این تجربه ای است که می‌تواند ما را از وضعیت بسیار نامطلوب تصادفات جاده‌ای بیرون بیاورد. در حال حاضر، نرخ رشد روند نزولی دارد و به نظر می‌رسد برای تثبیت آثار آن باید منتظر بود و به نظاره نشست و دید که خط سیر نزولی میزان تلفات جانی ناشی تصادفات تا چه زمانی ادامه پیدا خواهد کرد (مؤمنی، ولیزاده، ۱۳۳۹).

سیاست جنایی قضایی از حیث رتبه زمانی بعد از سیاست جنایی تقنینی مطرح می‌شود چرا که در نظام‌های حقوقی مدون، قضات محاکم در تطبیق مصادیق با متون قانونی مربوط به یک رفتار، به تفسیر متون قانونی می‌پردازند و از اینرو برداشتی یکسان از سیاست جنایی تقنینی در میان قضات وجود نخواهد داشت. بنابراین سیاست جنایی قضایی عبارت از استنباط و برداشت قضات از مواد قانونی که بر اساس سیاست جنایی تقنینی توین یافته است. بر پایه مبانی فقهی نسبت به تشخیص قاضی و تطبیق آن با مصادیق نقش اساسی وجود دارد. در فلسفه فقه یکی از نهادهایی که نقش و مرجعیت آن در تشخیص عرف مورد پذیرش همگان است مرجعیت قاضی در اصدار حکم قضایی است به این بیان که قاضی در تشخیص موضوع، متعلق و مصادق تنها مرجع است و برای تشخیص مردم و عرف و عادت آن‌ها طرفین دعوا سهمی وود ندارد چرا که در منصب قضا احقاق حق و فصل خصومت مورد نظر است و احکام قضایی به واقعیت‌ها و عینیت‌های خارجی ناظر است، بنابراین قاضی نمی‌تواند از تعیین مصادق و موضوع فاصله بگیرد (علیدوست، ۱۳۸۴). سیاست جنای قضایی یعنی نحوه‌ی استنباط و برداشت دستگاه قضایی از سیاست جنایی تقنینی و نحوه‌ی اعمال قوانین و مقررات مربوطه، که از اصل

تحت تاثیر مبانی حاکم بر یک کشور شکل می‌گیرد. نظام کیفری در هر کشور، هسته اصلی سیاست جنایی آن را تشکیل می‌دهد و این امر نشانگر اهمیت و نقش قوانین کیفری در سیاست جنایی آن کشور است. مجموعه قواعد و مقررات و به طور کلی قانون به عنوان نماینده و نمودی از تدابیر و تفکرات، تبیین کننده اصول و مبانی و اهداف سیاست جنایی می‌باشد و البته قانون مهمترین منبع یک سیاست جنایی مطلوب نیز محسوب می‌شود. مجموعه تدابیر مبارزه با بزهکاری که در قانون متجلی شده است و ضمانت اجرای مطمئنی همچون ضمانت اجرای قانونی دارد.

بنابراین، می‌توان گفت که این نوع از سیاست جنایی ضمن آنکه صلاحیت قانونی دارد معیار و مبنای انواع دیگر آن بوده و بیانگر اصول کلی حاکم بر نظام کیفری یک جامعه می‌باشد. منظور از قانون در سیاست جنایی تقنینی، مفهومی اعم از متون کیفری و غیر کیفری است و همچنین شامل آئین‌نامه‌ها، بخشنامه‌ها، مصوبات هیأت وزیران می‌باشد. اما قوانین و مقرراتی که به مسایل کیفری پرداخته به طور مستقیم و سایر قوانین و مقررات به طور غیر مستقیم از منابع سیاست جنایی محسوب می‌شوند. سیاست جنایی تقنینی نیز به طور کلی خود بر دو گونه است. در سیاست جنایی تقنینی یا نظام اتهامات گاه تکیه بر عمل مجرمانه یا عمل منحرفانه است و گاهی هم تکیه بر شخصیت مباشر و مرتکب آن عمل مجرمانه یا منحرفانه، یعنی شخصیت مجرم یا منحرف (نجفی ابرندآبادی، ۱۳۷۵). سیاست جنایی تقنینی گاه بر عمل منحرفانه یا مجرمانه تکیه دارد و بعضاً نیز بر شخصیت مباشر و مرتکب آن فعل مجرمانه یا منحرفانه تأکید می‌کند. قانون، زمانی مبتنی بر سیاست جنایی است که با فردی کردن ضمانت اجرای کیفری، کنترل اجتماعی را برای مساعد و تسهیل نمودن راه بازگشت بزهکاران و هنجارشکنان به جامعه، میسر سازد. در این حالت ممکن است مجازات و به طور کلی ضمانت اجرا، حتمی و قطعی نبوده و با جرم ارتكابی نیز تناسب نداشته باشد؛ چراکه آنچه مهم است، شخصیت مجرم یا منحرف می‌باشد، نه عمل ارتكابی او (لازرژ، ۱۳۹۶).

در قلمرو سیاست جنایی تقنینی ایران قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵ و قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ مهمترین نصوص قانونی موجود می‌باشند. قطعاً یکی از مهمترین و اثربخش‌ترین ابتکارات پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا در مهار رشد و کاهش تلفات جانی ناشی از حوادث رانندگی در ایران، تصویب قانون جدید راهنمایی و رانندگی بوده است. این قانون گام نخست ساماندهی به امر

- نقش پلیس در مقام ضابط قضایی که به عنوان پلیس قضایی پس از وقوع جرم در جهت کشف آن و دستگیری مجرم یا مجرمان و گردآوری دلایل وارد عمل می‌شود در واقع پلیس قضایی بازوی قهرآمیز فنی دستگاه قضایی در سرکوب بزهکاران به شمار می‌آید پس از انقلاب این بازوی اجرایی به تشکیلات قضایی افزوده شده بود، که جای خود را به نهاد جدیدی به نام نیروی انتظامی داد.

- نقش پلیس در مقام پلیس اداری است که وظیفه‌ی حفظ نظم و پیشگیری از وقوع جرم را بر عهده دارد و در قانون نیروی انتظامی به آن اشاره شده است با در نظر گرفتن تفکیک پلیس قضایی و پلیس اداری نقش پلیس اداری را از منظر سیاست جنایی اجرایی می‌توان این چنین ارزیابی کرد که پلیس اداری با بر عهده داشتن وظیفه‌ی حفظ نظم و امنیت، به مقوله‌ی (پیشگیری از جرایم) جامه‌ی عمل می‌پوشاند پلیس قضایی هم با تدابیری که پس از وقوع جرایم در جهت کشف جرم و شناسایی مجرمان و گردآوری دلایل اتخاذ می‌کند و در اجرای حکم نیز مشارکت دارد، نقش مهمی در چگونگی اجرای قوانین داخلی و نیز همکاری با دستگاه قضایی بر عهده دارد.

یکی دیگر از ابعاد کاربردی سیاست جنایی، سیاست جنایی مشارکتی است. سیاست جنایی مشارکتی با عنایت به تعریف موسع از سیاست جنایی مشارکت نهادهای غیر دولتی در اتخاذ تدابیر در قبال پدیده مجرمانه است. لازرژ مفهوم آن را سیاست جنایی همراه با مشارکت وسیع جامعه مدنی دانسته که در آن افزون بر پلیس قضایی و اداری، اهرم‌های تقویتی و نهادهای واسطه‌های دیگری دخالت دارند بگونه‌ای که مشارکت در طراحی‌ها و تدوین سیاست جنایی از سوی قوای مجریه و قضائیه و نیز در فراهم‌سازی بسترهای اجرایی آن، استفاده از فرهنگ سازی قدرت رسانه‌ها، انجمن‌ها و دیگر شهروندان در ایجاد یک سیاست جنایی منسجم ضرورت دارد (لازرژ، ۱۳۹۲). سیاست جنایی مشارکتی، یعنی یک سیاست جنایی همراه با مشارکت جامعه‌ی مدنی که در چارچوب آن اهرم‌ها و نهادهای دیگر در کنار پلیس و دستگاه قضایی پاسخ به پدیده مجرمانه را سازمان می‌بخشند سیاست جنایی مشارکتی باعث می‌شود که در زمینه‌ی مقابله با بزهکاری روند بهتر، کم هزینه‌تر و سریع‌تری را تجربه کنیم این همکاری و مشارکت ضامن اعتبار بخشیدن به طرح تنظیم شده‌ی قوای مقننه و مجریه در زمینه‌ی سیاست جنایی، یا همان شرکت دادن مردم در مقابل با پدیدگی مجرمانه است سیاست جنایی مشارکتی، یعنی پیشگیری در کنار سرکوبی، از امور اجتماعی متعلق به همه‌ی افراد جامعه محسوس می‌شود. یکی از هدف‌های مهم سیاست جنایی

متغیر بودن تفسیر قواعد حقوق کیفری سرچشمه می‌گیرد اگر بخواهیم به معنای مضیق سیاست جنایی قضایی توجه کنیم، بایستی بیان کنیم که سیاست جنایی قضایی در تصمیم‌ها و عملکرد دادگاه‌ها منعکس است (عظیم زاده و حسابی، ۱۳۹۰). به بیان دیگر سیاست جنایی قضایی یعنی سیاست جنایی تقنینی، آن طور که مورد برداشت، تفسیر و عمل قضات قرار می‌گیرد (قیاسی، ۱۳۹۸). اما نکته‌ی مهم اینجاست که گفتمان سیاست جنایی تقنینی در همه‌ی زمینه‌ها و ابعاد در قوه قضائیه، دادسراها و دادگاه‌ها یکسان دریافت و اجرا نمی‌شود، بلکه مراجع قضایی هر یک ممکن است درک و برداشت متنوع و گوناگونی از آن داشته باشد از این منظر می‌توان، نسبی بودن سیاست جنایی تقنینی در زمان را در برابر نسبی بودن سیاست‌های جنایی قضایی در زمان و مکان قرارداد (لازرژ، ۱۳۷۶).

یکی دیگر از جلوه‌های عملی سیاست جنایی در هر کشوری سیاست جنایی اجرایی است که توسط قوه مجریه به اجرا در می‌آید. در تعریف آن گفته شده که «سیاست قویه مجریه در زمینه کنترل جرم را که ناظر بر چگونگی اجرای قوانین و رویه‌ی قضایی موجود است، سیاست جنایی اجرایی را تشکیل می‌دهد» (نجفی ابرنآبادی، ۱۳۸۴).

بنابراین تعریف، سیاست جنایی اجرایی منحصر در نقش پلیس در مقابله با جرم بوده و در جهت مطرح است: پلیس در مقام قضایی و تحت عنوان «پلیس قضایی» به ایفای نقش خود می‌پردازد که مربوط به وظیفه وی پس از ارتکاب جرم از قبیل کشف جرم و جمع آوری دلیل و یا دستگیری مجرم می‌باشد. پلیس در مقام «پلیس اداری» دارای نقش اساسی است که مربوط به پیش از ارتکاب جرم بوده و لذا وظیفه پلیس مربوط به حفظ نظم و پیشگیری از وقوع جرم است. استقلال و تفکیک قوای سه گانه در نظام‌هایی که از اصل تفکیک روا پیروی می‌کنند، تعامل میان این قوا را نفی نمی‌کند چرا که هر حکومتی برای اجرای درست قوانین خود از قوه مجریه بهره می‌برد سیاست قوه مجریه در زمینه کنترل جرم که ناظر بر چگونگی اجرای قوانین و رویه‌ی قضایی موجود است، سیاست جنایی اجرایی را تشکیل می‌دهد که نقش پلیس (در معنای گسترده‌ی آن، شامل همه‌ی ضابطان دادگستری)، در آن اهمیت ویژه‌ای دارد؛ نقشی که در سطح کلان به وظیفه‌ی پلیس در تأمین امنیت داخلی کشور باز می‌گردد از آنجا که بزهکاری یکی از مؤلفه‌های امنیت داخلی به شمار می‌رود، نقش پلیس در این زمینه از دو جهت قابل ارزیابی است.

لحظه‌ای و انواع ناهنجاری‌ها می‌شود ارکان و عناصر بنیادین نظام اجتماعی را سست می‌کند (ازکیا و راهنما، ۱۳۸۷)

قاچاق کالا را از ابعاد مختلف می‌توان کارشناسانه مطالعه و بررسی کرد. قاچاق کالا از بعد سیاسی تضعیف‌کننده‌ی ارتباطات کشورها از بعد اجتماعی به هم زنده‌ی تعادل اجتماعی و درآمد در میان اقشار و از بعد اقتصادی ویران‌کننده است. تأثیر قاچاق کالا بر اشتغال داخلی منفی است؛ زیرا با ورود کالاهای قاچاق با قیمت پایین تولید ملی ضربه می‌خورد و از میزان تقاضا برای محصولات داخلی کاسته می‌شود و پایین آمدن تقاضا موجب کاهش سودآوری و در نهایت کاهش سرمایه‌گذاری در بخش تولید داخلی و از آن طریق کاهش اشتغال خواهد شد که هم زمان بیکاری افزایش یافته و بحران‌های اجتماعی ناشی از آن گسترش خواهد یافت و در نهایت امنیت ملی را به خطر خواهد افکند (دستور و ملکی، ۱۳۹۶). قاچاق کالا به عنوان یکی از چالش‌های عمده اقتصادی و اجتماعی در ایران، سالانه خسارات مالی و جانی قابل توجهی به کشور وارد می‌کند. خودروهای حامل قاچاق کالا، به‌ویژه در مناطق مرزی و جاده‌های فرعی، با سرعت بالا و به صورت غیرقانونی تردد می‌کنند تا از دسترسی مأموران فرار کنند. این خودروها اغلب با بارگیری بیش از حد، سرعت غیرمجاز و عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، نه تنها امنیت اقتصادی کشور را تهدید می‌کنند، بلکه تأثیرات منفی جدی بر ایمنی جاده‌ها و جان شهروندان دارند. بر اساس گزارش‌های سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ایران، تصادفات ناشی از خودروهای حامل قاچاق کالا در سال‌های اخیر افزایش یافته است. این تصادفات اغلب به دلیل سرعت بالا، بارگیری نامتعادل و استفاده از جاده‌های فرعی غیراستاندارد رخ می‌دهند. علاوه بر این، فعالیت این خودروها باعث افزایش ناامنی در جاده‌ها و کاهش اعتماد عمومی به سیستم حمل و نقل جاده‌ای شده است (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ایران، ۱۴۰۱).

با توجه به این مسائل، بررسی تأثیر خودروهای حامل قاچاق کالا بر ایمنی جاده‌ها و ارائه راهکارهای مؤثر برای مقابله با این پدیده، از اهمیت بالایی برخوردار است. این موضوع نه تنها از جنبه اقتصادی و امنیتی، بلکه از منظر اجتماعی و انسانی نیز حائز اهمیت است. قاچاق کالا سالانه میلیاردها تومان به اقتصاد کشور خسارت وارد می‌کند. علاوه بر این، تصادفات ناشی از این خودروها هزینه‌های زیادی را بر سیستم بهداشت و درمان و بیمه تحمیل می‌کنند. بررسی این موضوع می‌تواند به کاهش این خسارات کمک کند. فعالیت خودروهای حامل قاچاق کالا نشان‌دهنده ضعف در اجرای قوانین و مقررات است. بررسی این موضوع و ارائه راهکارهای نظارتی می‌تواند به تقویت حاکمیت قانون و افزایش اعتماد عمومی کمک کند.

مشارکتی، تضمین حق امنیت با ترکیب هوشمندانه‌ی پیشگیری و سرکوبی (مجازات) و باز پذیرسازی اجتماعی بزهکاران است. اهمیت مشارکت شهروندان در سیاست جنایی بدان لحاظ است که قوانین و تدابیری که دولت برای سرکوبی و یا پیشگیری از جرم اتخاذ می‌کند.

در صورتی که از سوی مردم حمایت نشود، در معرض عدم اجراء، عدم استقرار و عدم کارآمدی قرار می‌گیرد؛ شرکت دادن مردم در نظام عدالت کیفری و پیشگیری از بزهکاری، در واقع براساس همبستگی جامعه رسمی- دولت - و جامعه غیر رسمی- مردم وانجمن‌های مردمی شکل می‌گیرد این همبستگی سبب جرم زدایی از نظام قضایی و هم زمان، افزایش کارایی و سرعت بخشی به عملکرد این نظام از طریق واگذار کردن برخی از وظایف نظام عدالت کیفری به مردم می‌شود، این امر تقلیل بودجه‌ی دادگستری را نیز به دنبال دارد زیرا بدیهی است که پیشگیری از وقوع جرم و بزهکاری بدون کمک و مشارکت مردم نمی‌تواند نتایج مطلوبی حاصل نماید و حرکت‌های دولتی به تنهایی کافی نیست چون جرم معضلی است اجتماعی و کنترل آن وظیفه هر شهروند است (جمشیدی، ۱۳۹۰).

کلمه قاچاق کلمه ترکی است و به معنای گریزانیدن می‌باشد و از مجموع قوانین و مقررات مربوط چنین استنباط می‌شود که قاچاق عبارت است از فرار دادن مال خواه آن مال مربوط به درآمد دولت بوده یا ورود و خروج تولید و نقل و انتقال و خرید و فروش آن طبق قوانین و مقررات مربوط ممنوع و غیر مجاز گردیده باشد. در اصطلاح گمرک و سایر دستگاه‌های وصولی دولت منظور از قاچاق گریزانیدن کالا از پرداخت مالیات و عوارض به دولت یا فرار دادن کالا از شمول مقررات دولتی و نقل و انتقال و خرید و فروش آن به طور غیر مجاز و ممنوع است (دهخدا، ۱۳۷۳).

قاچاق لوازم خانگی معلول عوامل مختلفی است که مبارزه با آن، نیازمند عزم ملی و توجه دقیق به شاخص‌های علمی است. تجربه‌های قبلی نشان داده که در مبارزه با قاچاق لوازم خانگی برخورد قضایی چندان مؤثر نبوده و توجه به راهکارهای فرهنگی پیشگیرانه و ایجاد شغل نقش مؤثرتری در کاهش قاچاق خواهد داشت. بدیهی است تدوین قوانین حمایت از تجارت و تولید داخلی و توجه به ارزش‌های انسانی و اخلاقی، موجب تأمین امنیت عمومی به ویژه در مناطق مرزی خواهد شد. (دالوند و محمدنسل، ۱۳۹۶)

با توجه به این که قاچاق باعث ایجاد تورم در جامعه فساد اداری و کارکنان اداری هرز رفتن منابع انرژی کشور از بین رفتن صنایع محدود داخلی، توقف چرخه‌ی خدمات و صنعت و ناوگان‌های حمل و نقل داخل شهری و برون شهری ایجاد گران بهای

بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل

کشورهای همسایه، مقابله با قاچاق کالا و بهبود ایمنی جاده‌ها از اهمیت ملی و منطقه‌ای برخوردار است. این موضوع می‌تواند به افزایش امنیت مرزها و کاهش قاچاق کالا کمک کند.

خودروهای حامل قاچاق کالا اغلب از جاده‌های فرعی و غیراستاندارد استفاده می‌کنند. بررسی این موضوع می‌تواند به شناسایی نقاط ضعف زیرساختی و بهبود ایمنی جاده‌ها کمک کند. با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران و مرزهای طولانی با شیوه‌های ورود کالای قاچاق متنوع بوده و عبارتند از:

از طریق قایق‌های موتوری به صورت گله ای و لنج‌ها و شناورهای تجاری در قالب ترانزیت خارجی و داخلی با اظهار خلاف ورود موقت کالاها

ته لنجی که بخش قابل توجهی از حجم کالای قاچاق را تشکیل می‌دهد.

اظهار خلاف و کم نمایی در ارزش در بدو ورود

جعل مدارک و پلمپ گمرکی

تحت عنوان کالای مسافر مناطق آزاد

-در قالب جاسازی‌های مختلف در کامیون‌ها و اتوبوس‌های مسافری

-به صورت چتربازی

-به صورت خودروهای شوتی

-از طریق گذرهای مرزی ایجاد شده در نوار مرزی

-از طریق بازارچه‌های مرزی و سوء استفاده از مدارک تعاونی مرزنشینان

-از طریق مناطق آزاد به صورت کالای سردستی و همراه مسافر

-کوله باری با استفاده از دواب از نقاط دیگر مرز

خودروهای شوتی و شوتی سوار

خاصی دارد. مهارت بالا در رانندگی به‌خصوص با سرعت زیاد، اولین و مهم‌ترین ویژگی شوتی سوار است. این فرد باید آماده باشد که فاصله طولانی بین شهرهای مرزی و مرکزی ایران را در کوتاه‌ترین زمان ممکن طی کند. بی‌باک بودن دومین خصوصیت راننده ماشین شوتی است. این فرد باید هر لحظه آماده اتفاقات گوناگون مانند تصادفات سنگین و تعقیب و گریز از سوی پلیس باشد. مخدوش کردن پلاک ماشین شوتی یا استفاده از پلاک خودروهای سرقتی یکی از اقدامات رایج شوتی سوارهاست. قبل از حرکت معمولاً شوتی سوار سلامت فنی خودرو را چک می‌کند. معمولاً صندلی‌های خودرو را نیز در می‌آورند که بار بیشتری در آن جای بگیرد. همچنین باک بنزین را به‌صورت کامل پر کرده و در بین راه خبری از توقف برای صرف غذا، استراحت یا رفتن به سرویس بهداشتی نیست. شوتی سوارها برای افزایش شانس موفقیت و جلوگیری از دستگیر شدن توسط پلیس، به‌صورت گروهی مأموریت‌های خود را انجام می‌دهند. یک

شوتی؛ پدیده ای است که در آن افراد با استفاده از خودروی سواری و وانت با سرعت غیرمجاز و رفتارهای مخاطره آفرین در جاده‌های مواصلاتی به قاچاق سوخت، کالا تا انسان می‌پردازند، خودروهای سبک سواری و وانت که از آنها برای قاچاق استفاده می‌شود، خودروهای شوتی نام دارند. اصطلاح شوتی برای مردم استان‌های جنوبی، جنوب غربی و شرق کشور، استان‌هایی مانند بوشهر، خوزستان، لرستان، سیستان و بلوچستان، ایلام، هرمزگان، کرمان، خراسان جنوبی، نواحی مرکزی و دیگر نقاط مرزی کشور اصطلاحی آشنا است (سایبانی، جرجندی مقدم، عدالتی، ۱۴۰۳). به راننده خودروهای شوتی در اصطلاح رایج شوتی سوار گفته می‌شود. متأسفانه در شهرهای مرزی، شوتی سواری به‌عنوان یک شغل بین بسیاری از مردم شناخته می‌شود. هرکس که از پیدا کردن شغلی پایدار و با درآمد مناسب در شهرهای مرزی ناامید می‌شود، ممکن است که روی به این کار پرخطر بیاورد. شوتی سواری نیاز به ویژگی‌های شخصیتی

راننده به عنوان راه پاک کن جلوتر از بقیه در مسیر حرکت می کند. این فرد وظیفه دارد که حضور پلیس در جاده را به اطلاع سایر رانندگان گروه رساننده و برای این کار معمولاً از بی سیم برای ارتباط بین اعضای گروه استفاده می شود.

۳- روش تحقیق

این پژوهش از حیث هدف کاربردی و از منظر اجرا و شیوه گردآوری مطالب توصیفی و از نوع کیفی است. برای انجام این پژوهش از روش مدل سازی SWOT استفاده شده است. این روش نخستین گام برای استفاده از تحلیل SWOT این است که نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید؛ هر یک به صورت جداگانه و دقیق، فهرست می شود. این روش شناسی به ایجاد و جهت دادن به روابط پیچیده میان عناصر یک سیستم کمک می کند. تحلیلی که با استفاده از این روش به دست می آید، ساختاری از یک مسئله یا موضوع پیچیده، یک سیستم یا حوزه مطالعاتی را نشان می دهد که الگویی به دقت طراحی شده می باشد. در این پژوهش نظرات خبرگان که شامل مدیران کل ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، هیئت رئیسه پلیس راهور و پلیس امنیت اقتصادی فراجا به قصد ارزیابی نقاط قوت، ضعف، فرصت ها و تهدیدها مورد بررسی قرار گرفت.

در پژوهش حاضر از روش نمونه گیری غیرتصادفی گلوله برفی استفاده شده و با توجه به اهمیت بحث و نظرات گرفته شده در نتیجه پرسش نامه بین ۱۵ نفر از خبرگان این حوزه توزیع شد. روش گردآوری داده ها به صورت کتابخانه ای و میدانی بوده است. در تحقیق حاضر شاخص ها در پرسش نامه تدوین و نظر خبرگان به روش دلفی گرفته شد و معیارهای نهایی مشخص گردید و پرسش نامه نهایی توزیع گردید. در پرسش نامه پژوهش حاضر، به منظور پاسخگویی به سؤالات برای متغیرها از طیف پنج گزینه ای لیکرت از خیلی زیاد تا خیلی کم استفاده شده است. برای تعیین اعتبار محتوا پس از تنظیم و طراحی گویه های لازم برای اندازه گیری متغیرهای پژوهش، پژوهشگران اعتبار آن از طریق روایی محتوایی با استفاده از نظر خبرگان ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز و هیئت رئیسه پلیس راهور فراجا تأیید و محققین پس از اعمال نمودن تغییرات لازم برای بالابردن اعتبار صوری وسیله اندازه گیری، اقدام به تنظیم پرسش نامه نهایی نموده و پایایی پرسش نامه خبرگان تحقیق، با محاسبه شاخص سازگاری بررسی گردید. از طرفی با توجه به اینکه پرسش نامه بر اساس

تحلیل سلسله مراتبی می باشد؛ برای بررسی پرسش نامه از شاخصی به نام شاخص ناسازگاری استفاده می گردد. این شاخص ها بیان می کند که اگر میزان ناسازگاری مقایسات زوجی بیشتر از ۰٫۱ باشد بهتر است در مقایسات تجدیدنظر گردد. به دلیل اینکه در پرسش نامه تمامی عوامل تحلیلی در نظر گرفته شده و با یکدیگر مقایسه می گردند بنابراین تمام احتمالات مرتبط با در نظر نگرفتن یک متغیر از بین خواهد رفت. از آنجایی که در روش فرآیند تحلیل سلسله مراتبی، نرخ ناسازگاری محاسبه می شود، پایایی سؤالات توسط این نرخ سنجیده می شود. شرط لازم برای قبولی مقایسه ها کسب مقدار کمتر از ۰٫۱ برای نرخ ناسازگاری است که در صورت بیشتر شدن این مقدار می بایست مقایسه ها مجدد انجام گردد. در تحقیق حاضر با تلفیق ماتریس SWOT و فرآیند تحلیل سلسله مراتبی که جزء روش های تصمیم گیری چند معیاره می باشند. فرصت ها و تهدیدهای سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی بررسی و اولویت بندی می شود. برای این منظور ابتدا با استفاده از نظر خبرگان قوت ها (S)، ضعف ها (W)، فرصت ها (O) و تهدیدها (T) سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی شناسایی شده و سپس با استفاده از فرآیند تحلیل سلسله مراتبی اولویت بندی می شوند.

تکنیک دلفی

روش دلفی فرآیندی است که در آن جمعی از متخصصان و خبرگان با ابراز نظرات خود درباره موضوع مشخصی و بحث و شنیدن نظرات یکدیگر به یک جمع بندی و اجماع گروهی دست پیدا می کنند این اجماع گروهی به نظر معتبرتر از اظهارات شخصی هر یک از متخصصین می باشد. همان گونه که لینستون و تاروف (۲۰۰۲) معتقدند دلفی را می توان روشی جهت یکپارچگی و ساختاری بندی یک فرآیند ارتباط گروهی دانست، به طوری که این فرآیند، به افراد گروه، به عنوان یک کل اجازه می دهد به گونه مؤثرتری یک مشکل پیچیده را حل کنند (لینستون و تاروف، ۲۰۰۲). همچنین هدف روش دلفی را می توان دسترسی به مطمئن ترین اجماع گروهی در مورد یک موضوع مشخص دانست که با توجه به پرسشنامه و نظرخواهی مکرر از خبرگان و متخصصین و بررسی بازخورد آن و عودت آن به گروه و اخذ نظر تا رسیدن به اجماع و اشباع در مورد آن دانست.

تحلیل SWOT

مرحله قبل شناسایی شده و نوشتن آنها در سلول‌های مربوطه به خود بر حسب ترتیب امتیاز وزن دار از محل تلاقی هر یک از آنها راهبردهای مورد نظر حاصل می‌گردد. بنابراین، همواره این ماتریس منجر به چهار دسته استراتژی ST، WT، WO و SO می‌شود. در جدول (۱) ماتریس تجزیه و تحلیل SWOT نشان داده شده است.

روش تجزیه و تحلیل SWOT به شکل نظام‌یافته هر یک از عوامل قوت، ضعف، فرصت و تهدیدها را که در مرحله قبل شناسایی شده اند مورد تحلیل قرار داده و راهبردهای متناسب با موقعیت را منعکس می‌سازد. در مدل SWOT پس از فهرست نمودن هر یک از عوامل قوت، ضعف، فرصت و تهدید که در

جدول ۱. ماتریس تجزیه و تحلیل SWOT

عوامل راهبردی	فهرست قوت‌ها (S)	فهرست ضعف‌ها (W)
فهرست فرصت‌ها (O)	راهبردهای SO	راهبردهای WO
فهرست تهدیدها (T)	راهبردهای ST	راهبردهای TW

فرآیند تحلیل سلسله مراتبی

در تصمیم را نشان می‌دهد. در نهایت منطق فرآیند تحلیل سلسله مراتبی به گونه‌ای ماتریس‌های حاصل از مقایسات زوجی را با یکدیگر تلفیق می‌سازد که تصمیم پهنه حاصل آید (قدسی‌پور، ۱۳۸۱).

در برخی از مسایل تصمیم‌گیری که در آن انتخاب یک گزینه از بین چند گزینه موجود با در نظر گرفتن اولویت‌های مورد نظر است از روش MADM استفاده می‌گردد. از تکنیک سلسله مراتبی به دلیل پوشش نواقص و کاستی‌های سایر تکنیک‌های دیگر بیشتر مورد استفاده قرار می‌گیرد. این تکنیک در مسایلی که چند گزینه و معیار تصمیم‌گیری در آن وجود داشته مورد استفاده قرار می‌گیرد که با مقایسه زوجی معیارها و گزینه‌ها و اثرات متقابل آنها بر یکدیگر به کاربران در تصمیم‌گیری کمک می‌نماید. تصمیم‌گیرنده با فراهم آوردن درخت سلسله مراتبی تصمیم آغاز می‌کند. درخت سلسله مراتب تصمیم، عوامل مورد مقایسه و گزینه‌های رقیب مورد ارزیابی در تصمیم را نشان می‌دهد. سپس یک سری مقایسات زوجی انجام می‌گیرد. این مقایسات وزن هر یک از فاکتورها را در راستای گزینه‌های رقیب مورد ارزیابی

یافته‌ها

الف) یافته‌های بخش توصیفی

مشخصات جمعیت شناختی مشارکت‌کنندگان در تحلیل سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی شامل متغیرهای توصیفی شامل سن، جنس، تحصیلات و سابقه کار طبق جدول (۲) مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

جدول ۲. ویژگی‌های جمعیت شناختی خبرگان

متغیر	طبقه	فراوانی	درصد
سابقه کار	زیر ۲۰ سال	۵	۳۳٪
	بالای ۲۰ سال	۱۰	۶۷٪
تحصیلات	کارشناسی	۳	۲۰٪
	کارشناسی ارشد	۴	۲۶٪
	دکتری	۸	۵۴٪
محدوده سنی	۳۱ تا ۴۰ سال	۵	۳۳٪
	۴۱ سال به بالا	۱۰	۶۷٪
مجموع متغیرها	جمع کل	۱۵	۱۰۰٪

سابقه دارای سن ۳۱ تا ۴۰ سال (۳۳ درصد) و ۱۰ نفر سن ۴۱ سال به بالا (۶۷ درصد) داشتند. بیشترین مشارکت‌کننده از نظر تحصیلات دکتری (۵۴٪) و محدوده سنی بالای ۴۱ سال معادل ۶۷ درصد و دارای سابقه کار بالای ۲۰ سال ۶۷٪ بودند.

بر اساس یافته‌های توصیفی پژوهش از نظر میزان تحصیلات تعداد ۳ نفر دارای مدرک تحصیلی کارشناسی (۲۰ درصد) و ۴ نفر دارای مدرک کارشناسی ارشد (۲۶ درصد) و تعداد ۸ نفر دارای مدرک تحصیلی دکتری (۵۴ درصد) بودند. از نظر سابقه کار تعداد ۵ نفر سابقه دارای زیر ۲۰ سال (۳۳ درصد) و ۱۰ نفر بالای ۲۰ سال (۶۷ درصد) و از نظر محدوده سنی تعداد ۵ نفر

ب: یافته‌های بخش کیفی

خبرگان ابعاد ماتریس SWOT نقاط ضعف، قوت‌ها، فرصت‌ها و چالش‌های آن به وسیله تکنیک دلفی مشخص شد.

همانطور که پیشتر گفته شد، در این بخش به منظور بررسی و اولویت بندی معیارهای سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی از ماتریس SWOT و فرآیند تحلیل سلسله مراتبی استفاده می‌شود. شناسایی ابعاد SWOT توسعه معیارهای سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به وسیله تکنیک دلفی در این تحقیق با استفاده از نظرات

(۱) نتایج شناسایی نقاط قوت سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به وسیله تکنیک دلفی جدول زیر نتایج شناسایی نقاط قوت (S) سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به وسیله تکنیک دلفی و بکارگیری نظرات خبرگان مورد نظر را نشان می‌دهد.

جدول ۳. ماتریس عوامل داخلی (نقاط قوت)

نقاط قوت
وجود قوانین جامع و بازدارنده
حضور فعال نیروهای امنیتی و انتظامی
افزایش آگاهی عمومی
همکاری و تعاملات بین سازمانی
مجازات‌های سنگین برای رانندگان متخلف

(۲) نتایج شناسایی نقاط ضعف سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به وسیله تکنیک دلفی جدول زیر نتایج شناسایی نقاط ضعف (W) سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی بوسیله تکنیک دلفی و بکارگیری نظرات خبرگان مورد نظر را نشان می‌دهد.

یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که در میان نقاط قوت سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به ترتیب: ۱- وجود قوانین جامع و بازدارنده ۲- مجازات‌های سنگین برای رانندگان متخلف ۳- حضور نیروهای امنیتی و انتظامی ۴- افزایش آگاهی عمومی ۵- همکاری و تعاملات بین سازمانی دارای بیشترین امتیاز می‌باشند.

جدول ۴. ماتریس عوامل داخلی (نقاط ضعف)

ردیف	نقاط ضعف	میانگین امتیاز	رتبه
W1	ضعف در اجرای قوانین	۴/۶۳	۱
W2	فقدان سیستم نظارتی یکپارچه و هوشمند	۴/۴۳	۲
W3	کمبود آموزش تخصصی برای نیروهای اجرایی	۴/۱۴	۴
W4	فساد اداری و رشوه خواری	۳/۹۱	۵
W5	بودجه و منابع مالی	۴/۳۱	۳

یکپارچه و هوشمند ۳- کمبود بودجه و منابع مالی ۴- کمبود آموزش تخصصی برای نیروهای اجرایی ۵- فساد اداری و رشوه خواری دارای بیشترین امتیاز می‌باشند.

یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که در میان نقاط ضعف سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به ترتیب: ۱- ضعف در اجرای قوانین ۲- فقدان سیستم نظارتی

۳) نتایج شناسایی نقاط فرصت سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به وسیله تکنیک دلفی

جدول زیر نتایج شناسایی فرصت‌های (O) سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی بوسیله تکنیک دلفی و به کارگیری نظرات خبرگان مورد نظر را نشان می‌دهد.

جدول ۵. ماتریس عوامل خارجی (فرصت‌ها)

ردیف	نقاط فرصت‌ها	میانگین امتیاز	رتبه
O1	استفاده از فناوری‌های نوین	۴/۵۲	۱
O2	تقویت همکاری‌های بین‌المللی	۴/۲۴	۳
O3	تقویت قوانین و مقررات	۴/۳۷	۲
O4	توسعه زیرساخت جاده‌ها	۴/۰۶	۴
O5	استفاده از ظرفیت رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی	۳/۹۸	۵

یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که در میان فرصت‌های سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به ترتیب: ۱- استفاده از فناوری‌های نوین ۲- تقویت قوانین و مقررات ۳- تقویت همکاری‌های بین‌المللی ۴- توسعه زیرساخت جاده‌ها و ۵- استفاده از ظرفیت رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی به ترتیب دارای بیشترین امتیاز می‌باشند.

۴) نتایج شناسایی تهدیدهای سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به وسیله تکنیک دلفی

جدول زیر نتایج شناسایی تهدیدهای (T) سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی بوسیله تکنیک دلفی و بکارگیری نظرات خبرگان مورد نظر را نشان می‌دهد.

جدول ۶. ماتریس عوامل خارجی (تهدیدها)

ردیف	تهدیدها	میانگین امتیاز	رتبه
T1	افزایش حجم قاچاق و فعالیت‌های غیرقانونی	۴/۱۷	۲
T2	توسعه شبکه‌های قاچاق سازمان یافته	۴/۰۵	۱
T3	تغییرات سیاسی و اقتصادی	۳/۹۱	۵
T4	توسعه فناوری‌های فرار از قانون توسط قاچاقچیان	۳/۴۸	۴
T5	تأثیرات منفی تحریم‌های بین‌المللی	۴/۶۱	۳

یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که در میان چالش‌های سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به ترتیب: ۱- توسعه شبکه‌های قاچاق سازمان یافته ۲- افزایش حجم قاچاق و فعالیت‌های غیرقانونی ۳- تأثیرات منفی تحریم‌های بین‌المللی ۴- توسعه فناوری‌های فرار از قانون توسط قاچاقچیان ۵- تغییرات سیاسی و اقتصادی به ترتیب دارای بیشترین امتیاز می‌باشند. پس از شناسایی نقاط ضعف، نقاط قوت، فرصت‌ها و چالش‌های سیاست جنائی ایران در

سوانح ترافیکی خودروهای شوتی، راهبردهای توسعه این سیاست (راهبرد تهاجمی، راهبرد تنوع، راهبرد رقابتی و راهبرد تدافعی) با در نظر گرفتن نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای شناسایی شده از طریق تکنیک دلفی و بکارگیری نظرات خبرگان مشخص شد. جدول زیر راهبردهای مختلف سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی را نشان می‌دهد.

جدول ۷. راهبردهای سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی بر اساس ماتریس SWOT

توضیحات	راهبردها
تقویت قوانین و مقررات و حضور فعال نیروهای امنیتی و انتظامی	تهاجمی (S2O3)
همکاری و تعاملات بین سازمانی و تأثیرات منفی تحریم های بین المللی	تنوع (S4T5)
بودجه و منابع مالی و استفاده از فناوری های نوین	رقابتی (W5O1)
کمبود آموزش تخصصی برای نیروهای اجرایی و توسعه فناوری های فرار از قانون توسط قاچاقچیان	تدافعی (W3T4)

تهدیدها تعیین شد. به جهت سهولت در محاسبات و نگارش (S4T5=ST, W5O1=WO, W3T4=WT, S2O3=SO) در نظر گرفته شده است. جداول زیر نتایج رتبه بندی هر یک از راهبردهای سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی را نشان می دهند.

رتبه بندی استراتژی سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی با استفاده از AHP با استفاده از نرم افزار Super decision و بکارگیری مدل AHP، وزن هر یک از راهبردهای سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی با توجه به نقاط ضعف، قوت، فرصت ها و

الف) رتبه بندی تحلیل سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی با در نظر گرفتن نقاط قوت

یافته های فوق نشان می دهد با در نظر گرفتن نقاط قوت عوامل راهبردی سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی، راهبردهای تهاجمی یا تقویت قوانین و مقررات و حضور فعال نیروهای امنیتی و انتظامی دارای بیشترین اولویت می باشد.

یافته های فوق نشان می دهد که با در نظر گرفتن S1، راهبرد SO، با در نظر گرفتن S2، راهبرد SO، با در نظر گرفتن S3، راهبرد SO، در نظر گرفتن S4، راهبرد SO و با در نظر گرفتن S5، راهبرد WO دارای بیشترین اولویت می باشد. به طور کلی،

جدول ۸. مقایسه زوجی استراتژی ها با در نظر گرفتن نقاط قوت

وزن	WT	WO	ST	SO	S1
۰/۳۴۴	۰/۸۵۷	۰/۸۱۱	۰/۷۱۲	۱/۰۰۰	SO
۰/۳۰۷	۱/۲۸۶	۱/۳۱۶	۱/۰۰۰	۱/۴۰۴	ST
۰/۲۵۲	۱/۱۴۳	۱/۰۰۰	۰/۷۶۰	۱/۲۳۳	WO
۰/۲۳۴	۱/۰۰۰	۰/۸۵۷	۰/۷۷۸	۱/۱۶۷	WT
		IR=۰/۰۰۱۳	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	S2
۰/۴۰۳	۱/۵۶۸	۳/۱۹۰	۱/۹۵۰	۱/۰۰۰	SO
۰/۲۰۲	۰/۷۱۴	۱/۶۶۷	۱/۰۰۰	۰/۵۱۳	ST
۰/۱۲۲	۰/۴۲۹	۱/۰۰۰	۰/۶۰۰	۰/۳۱۳	WO
۰/۲۷۴	۱/۰۰۰	۲/۳۳۳	۱/۴۰۰	۰/۶۳۸	WT
		IR=۰/۰۰۱۳	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	S3
۰/۳۸۴	۳/۱۹۰	۱/۹۶۰	۱/۳۳۳	۱/۰۰۰	SO
۰/۲۹۹	۲/۵۶۳	۱/۴۶۰	۱/۰۰۰	۰/۷۵۰	ST
۰/۲۰۰	۱/۸۱۷	۱/۰۰۰	۰/۶۴۱	۰/۵۱۰	WO

۰/۱۱۶	۱/۰۰۰	۰/۵۵۰	۰/۳۹۰	۰/۳۱۳	WT
		IR=۰/۰۰۰۷	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	S4
۰/۳۸۶	۱/۳۱۹	۳/۱۱۴	۱/۹۳۳	۱/۰۰۰	SO
۰/۲۱۶	۰/۸۷۵	۱/۷۱۸	۱/۰۰۰	۰/۵۱۷	ST
۰/۱۲۲	۰/۴۲۹	۱/۰۰۰	۰/۵۸۲	۰/۳۲۱	WO
۰/۲۷۵	۱/۰۰۰	۲/۳۳۳	۰/۱۴۳	۰/۷۵۸	WT
		IR=۰/۰۰۲۲	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	S5
۰/۲۷۲	۱/۱۴۳	۰/۹۲۹	۱/۳۶۶	۱/۰۰۰	SO
۰/۲۰۹	۰/۹۱۶	۰/۷۵۳	۱/۰۰۰	۰/۷۳۲	ST
۰/۲۹۳	۱/۳۶۳	۱/۰۰۰	۱/۳۲۸	۱/۰۷۶	WO
۰/۲۲۷	۱/۰۰۰	۰/۷۳۴	۱/۰۹۲	۰/۸۷۵	WT
		IR=۰/۰۰۱۰	نرخ ناسازگاری		

ب) رتبه بندی راهبردهای سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی با در نظر گرفتن نقاط ضعف

جدول ۹. مقایسه زوجی راهبردها با در نظر گرفتن نقاط ضعف

وزن	WT	WO	ST	SO	W1
۰/۲۰۵	۰/۷۸۱	۰/۸۵۷	۰/۷۵۰	۱/۰۰۰	SO
۰/۳۰۸	۱/۳۱۶	۱/۲۸۶	۱/۰۰۰	۱/۴۱۸	ST
۰/۲۳۳	۰/۸۷۵	۱/۰۰۰	۰/۷۷۸	۱/۱۶۷	WO
۰/۲۵۴	۱/۰۰۰	۱/۱۴۳	۰/۷۶۰	۱/۲۸۰	WT
		IR=۰/۰۰۱۴	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	W2
۰/۲۰۴	۰/۸۵۷	۰/۸۱۲	۰/۶۶۷	۱/۰۰۰	SO
۰/۳۱۲	۱/۲۸۶	۱/۳۱۶	۱/۰۰۰	۱/۵۰۰	ST
۰/۲۵۱	۱/۱۴۳	۱/۰۰۰	۰/۷۶۰	۱/۲۳۲	WO
۰/۲۳۳	۱/۰۰۰	۰/۸۷۵	۰/۷۷۸	۱/۱۶۷	WT
		IR=۰/۰۰۰۹	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	W3
۰/۲۰۸	۰/۷۶۶	۰/۹۱۸	۰/۷۱۲	۱/۰۰۰	SO
۰/۳۰۱	۱/۱۳۶	۱/۳۶۲	۱/۰۰۰	۱/۴۰۴	ST
۰/۲۲۹	۰/۹۱۳	۱/۰۰۰	۰/۷۳۴	۱/۰۸۹	WO
۰/۲۶۲	۱/۰۰۰	۱/۰۹۵	۰/۸۸۰	۱/۳۰۵	WT
		IR=۰/۰۰۱۲	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	W4

۰/۳۱۱	۱/۵۱۱	۱/۲۸۶	۱/۳۱۲	۱/۰۰۰	SO
۰/۲۶۰	۱/۴۱۷	۱/۱۴۳	۱/۰۰۰	۰/۷۶۲	ST
۰/۲۳۳	۱/۱۶۷	۱/۰۰۰	۰/۸۷۵	۰/۷۷۸	WO
۰/۱۹۶	۱/۰۰۰	۰/۸۵۷	۰/۷۰۶	۰/۶۶۲	WT
		IR=۰/۰۰۱۵	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	W5
۰/۲۱۲	۰/۷۱۳	۰/۸۰۹	۰/۹۱۶	۱/۰۰۰	SO
۰/۲۴۴	۰/۹۰۱	۰/۹۳۵	۱/۰۰۰	۱/۰۹۲	ST
۰/۲۸۲	۰/۹۴۴	۱/۰۰۰	۱/۰۷۰	۱/۲۳۶	WO
۰/۲۶۳	۱/۰۰۰	۱/۰۵۹	۱/۱۱۰	۱/۴۰۳	WT
		IR=۰/۰۰۰۹	نرخ ناسازگاری		

نقاط ضعف عوامل راهبردی سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی، همکاری و تعاملات بین سازمانی و تأثیرات منفی تحریم‌های بین المللی دارای بیشترین اولویت می‌باشد.

یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که با در نظر گرفتن W1، راهبرد ST، با در نظر گرفتن W2، راهبرد ST، با در نظر گرفتن W3، راهبرد ST، با در نظر گرفتن W4، راهبرد SO و با در نظر گرفتن W5، راهبرد WO دارای بیشترین اولویت می‌باشد. بطورکلی، یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که با در نظر گرفتن

ج) رتبه بندی راهبردهای سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی با در نظر گرفتن فرصت‌ها

جدول ۱۰. مقایسه زوجی راهبردها با در نظر گرفتن فرصت‌ها

وزن	WT	WO	ST	SO	O1
۰/۳۱۶	۱/۶۰۲	۱/۲۸۶	۱/۳۱۷	۱/۰۰۰	SO
۰/۲۵۸	۱/۴۰۱	۱/۱۴۳	۱/۰۰۰	۰/۷۵۹	ST
۰/۲۳۲	۱/۱۶۷	۱/۰۰۰	۰/۸۷۵	۰/۷۷۸	WO
۰/۱۹۳	۱/۰۰۰	۰/۸۵۷	۰/۷۱۴	۰/۶۲۴	WT
		IR=۰/۰۰۱۲	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	O2
۰/۲۷۲	۱/۱۴۳	۰/۹۲۹	۱/۳۶۶	۱/۰۰۰	SO
۰/۲۰۹	۰/۹۱۶	۰/۷۵۳	۱/۰۰۰	۰/۷۳۲	ST
۰/۲۹۳	۱/۳۶۳	۱/۰۰۰	۱/۳۲۸	۱/۰۷۶	WO
۰/۲۲۷	۱/۰۰۰	۰/۷۳۴	۱/۰۹۲	۰/۸۵۷	WT
		IR=۰/۰۰۱۰	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	O3
۰/۳۸۷	۱/۳۱۹	۳/۱۱۴	۱/۹۳۳	۱/۰۰۰	SO
۰/۲۱۶	۰/۸۷۵	۱/۷۱۸	۱/۰۰۰	۰/۵۱۷	ST
۰/۱۲۲	۰/۴۲۹	۱/۰۰۰	۰/۵۸۲	۰/۳۲۱	WO

۰/۲۷۵	۱/۰۰۰	۲/۳۳۳	۱/۱۴۳	۰/۷۵۸	WT
		IR=۰/۰۰۲۱	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	O4
۰/۲۰۶	۰/۹۰۰	۰/۸۵۲	۰/۷۴۸	۱/۰۰۰	SO
۰/۳۰۷	۱/۳۵۰	۱/۳۸۲	۱/۰۰۰	۱/۴۷۴	ST
۰/۲۵۳	۱/۲۰۰	۱/۰۰۰	۰/۷۹۸	۱/۲۹۵	WO
۰/۲۳۴	۱/۰۰۰	۰/۹۱۹	۰/۸۱۷	۱/۲۲۵	WT
		IR=۰/۰۰۱۱	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	O5
۰/۲۰۷	۰/۷۴۶	۰/۷۰۶	۰/۶۱۹	۱/۰۰۰	SO
۰/۳۰۷	۱/۱۱۹	۱/۱۴۵	۱/۰۰۰	۱/۲۲۱	ST
۰/۲۵۳	۰/۹۹۴	۱/۰۰۰	۰/۶۶۱	۱/۰۷۳	WO
۰/۲۳۴	۱/۰۰۰	۰/۷۶۱	۰/۶۷۷	۱/۰۱۵	WT
		IR=۰/۰۰۱۷	نرخ ناسازگاری		

بیشترین اولویت می‌باشد. علاوه براین، با در نظر گرفتن O5، راهبرد ST دارای بیشترین اولویت می‌باشد. به‌طور کلی، یافته‌های فوق نشان می‌دهد که با در نظر گرفتن فرصت‌های عوامل راهبردی سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی، بودجه و منابع مالی و استفاده از فناوری‌های نوین دارای بیشترین اولویت می‌باشد.

یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که با در نظر گرفتن O3، راهبرد SO دارای بیشترین اولویت می‌باشد. همچنین، با در نظر گرفتن O2، راهبرد WO دارای بیشترین اولویت می‌باشد. علاوه براین، با در نظر گرفتن O3، راهبرد SO دارای بیشترین اولویت می‌باشد. همچنین، با در نظر گرفتن O4، راهبرد ST دارای

د) رتبه بندی عوامل راهبردی سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی با در نظر گرفتن تهدیدها

جدول ۱۱. مقایسه زوجی راهبردها با در نظر گرفتن تهدیدها

وزن	WT	WO	ST	SO	T1
0/271	0/994	0/808	1/188	1/000	SO
0/210	0/797	0/655	1/000	0/637	ST
0/291	1/186	1/000	1/155	0/936	WO
0/228	1/000	0/639	0/950	0/761	WT
		IR= 0/0019	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	T2
0/206	0/702	0/857	0/811	1/000	SO
0/284	0/922	1/522	1/000	1/233	ST
0/219	0/801	1/000	0/657	1/167	WO
0/291	1/000	1/248	1/085	1/425	WT
		IR= 0/0050	نرخ ناسازگاری		

وزن	WT	WO	ST	SO	T3
0/207	0/611	0/746	0/706	1/000	SO
0/283	0/802	1/324	1/000	1/073	ST
0/222	0/697	1/000	0/572	1/015	WO
0/288	1/000	1/086	0/944	1/240	WT
		IR= 0/0011	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	T4
0/206	0/649	0/579	0/532	1/000	SO
0/304	0/974	1/015	1/000	1/079	ST
0/255	0/865	1/000	0/565	0/987	WO
0/234	1/000	0/662	0/589	0/883	WT
		IR= 0/0031	نرخ ناسازگاری		
وزن	WT	WO	ST	SO	T5
0/208	0/532	0/649	0/614	1/000	SO
0/282	0/698	1/152	1/000	0/934	ST
0/223	0/606	1/000	0/498	0/883	WO
0/287	1/000	0/945	0/821	1/079	WT
		IR= 0/0017	نرخ ناسازگاری		

T5، راهبرد WT دارای بیشترین اولویت می‌باشد. به طور کلی، یافته‌های فوق نشان می‌دهد که با در نظر گرفتن تهدیدهای عوامل راهبردی سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی، کمبود آموزش تخصصی برای نیروهای اجرایی و توسعه فناوری‌های فرار از قانون توسط قاچاقچیان دارای بیشترین اولویت می‌باشد.

ترافیکی خودروهای شوتی بود. نتایج شناسایی ابعاد SWOT تحلیل سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به وسیله تکنیک دلفی نشان داد که در میان نقاط قوت تحلیل سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به ترتیب وجود قوانین جامع و بازدارنده و مجازات‌های سنگین برای رانندگان متخلف به ترتیب دارای بیشترین امتیاز می‌باشند. همچنین، در میان نقاط ضعف تحلیل سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به ترتیب ضعف در اجرای قوانین و فقدان سیستم نظارتی یکپارچه و هوشمند به ترتیب دارای بیشترین امتیاز می‌باشند. علاوه بر این، در میان فرصت‌های

یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که با در نظر گرفتن T1، راهبرد WO دارای بیشترین اولویت می‌باشد. همچنین، با در نظر گرفتن T2، راهبرد WT دارای بیشترین اولویت می‌باشد. علاوه بر این، با در نظر گرفتن T3، استراتژی WT دارای بیشترین اولویت می‌باشد. از طرف دیگر، با در نظر گرفتن T4، راهبرد ST دارای بیشترین اولویت می‌باشد. همچنین، با در نظر گرفتن

۵- نتیجه‌گیری

تحلیل SWOT یک مدل پایه از انواع مدل‌های مدیریت راهبردی است که مخفف نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها می‌باشد. این تکنیک در تعیین راهبردهای رشد و ارتقاء حوزه‌های مختلف سازمان بسیار مفید است. با سنجش فرصت‌های موجود و رفع نقاط ضعف، سازمان‌های مختلف در تصمیم‌سازی و سیاست‌های کاری می‌توانند از نقاط قوت استفاده کرده و تهدیدها را تبدیل به فرصت نموده و آن‌ها را دور بزنند. گفتنی است با استفاده از این مدل در مدیریت راهبردی، سازمان‌ها می‌توانند مزیت رقابتی نسبت به سایرین کسب کنند. هدف از این مطالعه تحلیل سیاست جنائی ایران در سوانح

تهدیدها، راهبرد تهاجمی تقویت قوانین و مقررات و حضور فعال نیروهای امنیتی و انتظامی (SO) می‌باشد.

در این تحقیق پس از تجزیه و تحلیل بر اساس مدل راهبردی SWOT نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها تعیین شدند. بنابراین با توجه به نتایج بدست آمده می‌توان گفت که اتخاذ راهبردهای تهاجمی، مناسب‌ترین قابلیت را در پاسخ به سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی خواهد داشت تا سازمان‌ها و نهادهای متولی دارای تکالیف قانونی در این حوزه اعم از دولتی و نیروهای مسلح بتوانند با استفاده از فرصت‌های به دست آمده و بر اساس نقاط قوت خود، سبب ارتقای سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی گردند.

گفتنی است اگرچه کانون توجه پژوهش حاضر، تدوین راهبرد و پیشنهادهاى جذاب در سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی بود؛ اما باید توجه داشت که صرفاً تدوین راهبردهای سیاست جنائی ایران در خصوص سوانح ترافیکی خودروهای شوتی، به تنهایی قادر به ایجاد تحول نمی‌باشد و آنچه حائز اهمیت است، اتخاذ برنامه‌های اجرایی برای پیاده سازی هر یک از این راهبردها با در نظر گرفتن اولویت اجرایی آنها است.

تحقیقات در این خصوص نشان می‌دهد که دلیل شکست بسیاری از سازمان‌ها به دلیل ناتوانی آنها در اجرای راهبردهای تعیین شده خود بوده است؛ بنابراین ضروری به نظر می‌رسد که سازمان‌ها و نهادهای متولی دارای تکالیف قانونی اعم از دولتی و نیروهای مسلح با بستر سازی مناسب، زمینه‌های لازم برای اجرا و نهادینه سازی راهبردهای سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی پیشنهادی را فراهم آورد.

نکته حائز اهمیت دیگر آن است که به دلیل اثرات بازدارنده رویدادهای غیر قابل پیش‌بینی، راهبردها هر قدر هم با دقت و ظرافت تهیه و تدوین شود، ممکن است مطابق انتظارات مدیران، دستیابی به اهداف سازمانی را به همراه نداشته باشند. بنابراین لازم است آثار مورد انتظار از اجرای راهبردهای تحلیل سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی، مفروضات بنیادی که راهبردها بر اساس آنها تدوین گردیده‌اند و همچنین تغییرات و رویدادهای محیطی به طور مداوم تحت بررسی قرار گیرند. از این رو لازم است سازمان‌های متولی، بعد از تدوین راهبردهای سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی، سازوکارهای استقرار، نظارت و کنترل بر اجرای راهبردها را نیز فراهم آورد.

تحلیل سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به ترتیب استفاده از فناوری‌های نوین و تقویت قوانین و مقررات دارای بیشترین امتیاز می‌باشند. از طرف دیگر، در میان تهدیدهای تحلیل سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به ترتیب توسعه شبکه‌های قاچاق سازمان یافته و افزایش حجم قاچاق و فعالیت‌های غیرقانونی دارای بیشترین امتیاز می‌باشند. نتایج شناسایی راهبردهای تحلیل سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی با توجه به ابعاد ماتریس SWOT نشان داد که این راهبردها عبارت هستند از:

تهاجمی: (SO) تقویت قوانین و مقررات و حضور فعال نیروهای امنیتی و انتظامی

تنوع: (ST) همکاری و تعاملات بین سازمانی و تأثیرات منفی تحریم‌های بین‌المللی

رقابتی: (WO) بودجه و منابع مالی و استفاده از فناوری‌های نوین

تدافعی: (WT) کمبود آموزش تخصصی برای نیروهای اجرایی و توسعه فناوری‌های فرار از قانون توسط قاچاقچیان

نتایج رتبه‌بندی راهبردهای سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی با در نظر گرفتن ابعاد ماتریس SWOT نشان داد که با در نظر گرفتن نقاط قوت عوامل راهبردی سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی، تقویت قوانین و مقررات و حضور فعال نیروهای امنیتی و انتظامی (SO) دارای بیشترین اولویت می‌باشد.

همچنین، با در نظر گرفتن نقاط ضعف سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی، راهبرد همکاری و تعاملات بین سازمانی و تأثیرات منفی تحریم‌های بین‌المللی (ST) دارای بیشترین اولویت می‌باشد. علاوه بر آن، با در نظر گرفتن فرصت‌های عوامل راهبردی سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی، راهبرد رقابتی کمبود بودجه و منابع مالی و استفاده از فناوری‌های نوین (WO) دارای بیشترین اولویت می‌باشد.

از طرف دیگر، با در نظر گرفتن تهدیدهای عوامل راهبردی سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی، راهبرد تدافعی کمبود آموزش تخصصی برای نیروهای اجرایی و توسعه فناوری‌های فرار از قانون توسط قاچاقچیان (WT) دارای بیشترین اولویت می‌باشد. در نهایت، بهترین استراتژی جهت عوامل راهبردی سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی با توجه به نقاط ضعف، قوت، فرصت‌ها و

پیشنهادها

از آنجاکه نتایج اولویت‌بندی سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی با استفاده از فرآیند تحلیل سلسله مراتبی نشان داد که بهترین استراتژی جهت بهبود و ارتقاء سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی با توجه به نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها راهبرد تهاجمی تقویت قوانین و مقررات و حضور فعال نیروهای امنیتی و انتظامی (SO) می‌باشد. به مسئولان، تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران سازمان‌ها و نهادهای متولی پیشنهاد می‌شود، برنامه‌های عملیاتی جهت پیاده‌سازی استراتژی مذکور را با در نظر گرفتن نقاط ضعف، قوت، فرصت‌ها و تهدیدهای شناسایی شده بر اساس تحقیق حاضر تدوین نمایند.

بر اساس یافته‌های تحقیق با توجه به نتایج حاصل از تکنیک دلفی، سیاست جنائی ایران در مواجهه با سوانح ترافیکی ناشی از خودروهای شوتی دارای نقاط قوت قابل توجهی است، از جمله وجود قوانین و مقررات مشخص و حضور فعال نیروهای امنیتی و انتظامی می‌باشد. با این حال، برای افزایش اثربخشی این سیاست‌ها، نیازمند تقویت قوانین، افزایش همکاری بین‌سازمانی، فرهنگ‌سازی و آموزش عمومی، و بهبود زیرساخت‌ها هستیم. تنها با رویکردی جامع و مشارکتی می‌توان به کاهش سوانح ترافیکی ناشی از خودروهای شوتی و افزایش ایمنی راه‌ها کمک کرد. بر اساس یافته‌های پژوهش با توجه به نتایج حاصل از تکنیک دلفی جهت شناسایی نقاط ضعف سیاست جنائی ایران در سوانح ترافیکی خودروهای شوتی به مسئولان این حوزه پیشنهاد می‌شود ضعف در همکاری و تعاملات بین‌سازمانی در ایران، همراه با تأثیرات منفی تحریم‌های بین‌المللی، چالش‌های جدی برای ایجاد کرده است. برای غلبه بر این چالش‌ها، نیازمند اصلاح ساختارهای مدیریتی، تقویت مکانیزم‌های هماهنگی، افزایش شفافیت و اعتماد، و توسعه منابع داخلی هستیم. همچنین، دیپلماسی فعال و همکاری با کشورهای منطقه می‌تواند به کاهش

تأثیرات تحریم‌ها و بهبود وضعیت کمک کند. تنها با رویکردی جامع و مشارکتی می‌توان بر این مشکلات غلبه کرد و زمینه را برای توسعه پایدار فراهم نمود.

بر اساس یافته‌های حاصل از تحقیق با توجه به نتایج حاصل از تکنیک دلفی سیاست جنائی ایران در مواجهه با سوانح ترافیکی ناشی از خودروهای شوتی می‌تواند از فرصت‌های راهبردی مانند بودجه و منابع مالی و استفاده از فناوری‌های نوین بهره‌برداری کند. این فرصت‌ها می‌توانند به بهبود اثربخشی سیاست‌های جنائی و کاهش سوانح ترافیکی کمک کنند. برای تحقق این هدف، نیازمند همکاری و تعاملات بین‌سازمانی، و انجام تکالیف قانونی سازمان‌های متولی بوده و با رویکردی جامع و مشارکتی می‌توان از این فرصت‌ها به‌طور مؤثر استفاده کرد.

بر اساس یافته‌های حاصل از تحقیق با توجه به نتایج حاصل از تکنیک دلفی جهت شناسایی تهدیدهای سیاست جنائی ایران در مواجهه با سوانح ترافیکی ناشی از خودروهای شوتی، دو تهدید جدی در مقابله با جرایم سازمان‌یافته و قاچاق کمبود آموزش تخصصی برای نیروهای اجرایی و توسعه فناوری‌های فرار از قانون توسط قاچاقچیان می‌باشد. لذا برای غلبه بر این چالش‌ها، نیازمند سرمایه‌گذاری در آموزش نیروهای اجرایی، به‌روزرسانی تجهیزات و فناوری‌ها، و افزایش همکاری‌های بین‌المللی بوده و با رویکردی جامع و پیشگیرانه می‌توان به کاهش جرایم و افزایش امنیت عمومی کمک کرد.

۶- سپاسگزاری

نگارندگان این مقاله، از پژوهشگرانی که مقالات و کتاب‌هایشان در این پژوهش مورد مطالعه و استناد قرار گرفته و از خبرگان ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، هیئت رئیسه پلیس راهور و پلیس امنیت اقتصادی فراجا که با دیدگاه‌های ارزشمند خود بر غنای این تحقیق افزوده‌اند قدردانی می‌نمایند.

۷- مراجع

-امیری، سجاد، شایگان، فریبا و پیرا، ولی الله (۱۴۰۳). بررسی تأثیر سیاست جنایی تقنینی ایران با رویکرد پیشگیری وضعی در کاهش تصادفات. *فصلنامه علمی مطالعات مدیریت ترافیک*، ۱۹(۱)، ۴۰-۱.

-احسانپور، اسماعیل و حق شناس، مجید (۱۴۰۳). آسیب‌شناسی سیاست جنائی اجرایی پلیس راهور در پیشگیری از تصادفات عابرین پیاده. *فصلنامه علمی مطالعات مدیریت ترافیک*.

-ازکیا، مصطفی و راهنما یوسف (۱۳۸۷). بررسی عوامل اجتماعی مؤثر بر قاچاق سوخت، مطالعه موردی باغ شایگان مهاباد. *پژوهشنامه ی علوم اجتماعی*، سال دوم، شماره دوم.

-Božić, V. B. (2023). Criminal offenses against road traffic safety: A critical review through the analysis of court practice. *Baština*, (60) 193-205.

-Ikhlas, M. (2022). Criminal law policy in the settlement of traffic accidents of death victims in Muaro Jambi Regency. *International Journal of Social Science*, 2(2), 1497-1506.

-Kazemi, S. S., Rezai, M., Khanifar, M., & Razi, A. (2021). Analyzing the Position of the Police and Economic Prosperity in the Situational Prevention of Traffic Crimes. *Turkish Online Journal of Qualitative Inquiry*, 12(7).

-Victoria, O. A., & Ariyana, A. R. (2020). Policy Analysis Study of the Traffic Accident Of Criminal System Which Make Loss Of Life. *International Journal of Law Reconstruction*, 4(2), 136-144.

-Pamungkas, Y. H., Bakri, M., Djatmika, P., & Safa'at, R. (2020). Criminal policy in the management of road traffic accidents. *Italian Review of Legal History*, (6), 377-387.

-Castillo-Manzano, J. I., Castro-Nuño, M., & Fageda, X. (2015). Are traffic violators criminals? Searching for answers in the experiences of European countries. *Transport Policy*, 38, 86-94.

-تابشیر، اسفندیار، پارسای، رضا، مومنی، حسن و باقری، عبدالرضا (۱۴۰۲). شناسایی عوامل مؤثر بر تصادفات خودروهای حامل کالای قاچاق، فصلنامه علمی راهور، ۱۴۰۲ (۴۶)، ۴۷-۷.

doi:10.22034/talar.2024.1275023.1286

-سایبانی، علیرضا، جرجندی مقدم، رضا و عدالتی، ساره (۱۴۰۳). نگرشی بر جرم انگاری تغییر وضعیت و ضبط خودروی فاقد کالای قاچاق از منظر حقوق شهروندی. پژوهش‌های حقوقی.

-خضرزاده، اسعد؛ سلیمانی، منصور و رضویان، محمدتقی. (۱۳۸۹). بررسی قاچاق کالا از مرزهای دریایی جنوب ایران، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی.

-لکی، عزیزاله (۱۳۹۸). آسیب شناسی مبارزه با قاچاق در کشور (مطالعه موردی: استان هرمزگان). فصلنامه علمی دانش انتظامی هرمزگان، ۷(۲۳)، ۳۷-۵۴.

-دهخدا، علی اکبر (۱۳۷۳). لغت نامه دهخدا، موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه، جلد دهم، بهار.

-رسولی، غلامرضا، زمانی، عزت‌الله و کی قبادی، یدالله (۱۴۰۰). نقش خودروهای شوتی در قاچاق لوازم خانگی و راهکارهای رفع آن. فصلنامه علمی دانش انتظامی گلستان، (۴۶).

-سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ایران (۱۴۰۱). گزارش سالانه تصادفات جاده‌ای ایران. تهران، انتشارات سازمان راهداری.

-مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۴۰۰). بررسی تأثیر قاچاق کالا بر اقتصاد و امنیت ملی ایران. تهران، انتشارات مرکز پژوهش‌های مجلس.

-وزارت کشور (۱۳۹۹). گزارش عملکرد نیروی انتظامی در مقابله با قاچاق کالا. تهران، انتشارات وزارت کشور.

-پژوهشکده حمل و نقل (۱۴۰۰). تحلیل ایمنی جاده‌ها و نقش قاچاق کالا در تصادفات جاده‌ای. تهران، انتشارات پژوهشکده حمل و نقل.

-ملکی، عزیزاله، نسل، محمد و دالوند، سیروس (۱۳۹۸). راهکارهای پیشگیری از قاچاق لوازم خانگی (مطالعه موردی استان هرمزگان در سال ۱۳۹۵). فصلنامه علمی دانش انتظامی هرمزگان، ۸(۲۵)، ۱۰۷-۷۳.

-معصومی، مصطفی، بارانی، محمد، مقیمی، مهدی و عبادی نژاد، سیدعلی (۱۴۰۳). پیشگیری از تخلفات رانندگی مبتنی بر سیاست جنایی مشارکتی. فصلنامه علمی مطالعات مدیریت ترافیک، ۱۹(۳)، ۱۴۱-۱۷۰.

Analysis of Iran's Criminal Policy in Traffic Accidents Involving Shoot Cars

*Sajad Amiri, Ph.D., Grad., Faculty of Command and Headquarters of Amin Faraja
University of Police Sciences, Tehran, Iran.*

*Majid Haghshenas, Assistant Professor, Faculty of Command and Headquarters
of Amin Faraja University of Police Sciences, Tehran, Iran.*

*Davood Shakibaei, Assistant Professor, Faculty of Command and Headquarters
of Amin Faraja University of Police Sciences, Tehran, Iran.*

E-mail: haghshenas.6967@gmail.com

Received: September 2025- Accepted: February 2026

ABSTRACT

The phenomenon of smuggling has always existed in the country for various reasons, including the existence of legal gaps, economic situation, geographical location and other factors, and part of the transportation of all types of smuggling is carried out by vehicles and through the country's roads. The present study was conducted aim of analyzing Iran's criminal policy in traffic accidents involving stolen vehicles. This study is applied terms of its purpose and descriptive terms of its implementation qualitative nature. The statistical population was interviews experts, which included general managers of the Central Headquarters for Combating Smuggling of Goods Currency, Board of Directors Road Police and the Faraja Economic Security Police, using a non-random snowball sampling method. To conduct this study, the SWOT modeling method was used to identify strengths, weaknesses, opportunities and threats. Based on the findings of the study, the highest strengths, weaknesses, opportunities and threats of the analysis of Iran's criminal policy in traffic accidents involving stolen vehicles are, respectively, the existence of comprehensive and deterrent laws, weakness in implementing laws, use of new technologies and the development of organized smuggling networks. Results: In recent years, efforts have been made to improve Iran's criminal policy traffic accidents involving speeding vehicles. Therefore, achieve more favorable results and reduce accidents caused by these vehicles, a comprehensive approach including prevention, culture building, monitoring, strict law enforcement, infrastructure improvement should be adopted. research can be used as a basis for further research provide scientific and practical solutions area.

Keywords: Iran's Criminal Policy, Analysis, Shot Cars, Traffic Accidents