

جغرافیا (نشریه علمی - پژوهشی انجمن جغرافیایی ایران)  
دوره جدید، سال پنجم، شماره ۱۲ و ۱۳ بهار و تابستان ۱۳۸۶

## مدیریت شهری و بخش غیر رسمی مطالعه موردی: وانت باری‌های عرضه کننده میوه و تره‌بار کلانشهر مشهد

دکتر نفیسه مرصوصی<sup>۱</sup>  
محمد صالحی فرد<sup>۲</sup>

### چکیده

فعالیت غیر رسمی که بازتابی از تحولات عصر سرمایه‌داری و تغییرات اقتصادی - اجتماعی مربوط به آن می باشد، امروزه در کلانشهرها نمود بارزی دارد. ورود آزاد و آسان به این فعالیتها، بازار نامنظم، سرمایه کم، مهارت کم و ... سبب شده است تا در طی سالهای اخیر فعالیتهای موسوم به «شغل‌های کاذب و انگلی» و یا «فعالیت‌های غیر تولیدی و غیر موثر» از رشد چشمگیری برخوردار بوده و معضلات و مشکلات فراوانی را پیش روی مسئولان شهری بگذارد. فعالیت دستفروشان و دوره گردان، وانت باری‌ها و گاری‌دارها که از جمله فعالیتهای موسوم به فعالیت‌های غیر رسمی است، در حال افزایش می باشد. بدون شک، ساماندهی و سازماندهی این گروه، نیازمند شناختی عمیق از ویژگیهای اجتماعی - فرهنگی، اقتصادی و معیشتی آنهاست. این مقاله قصد دارد تا ابعاد و زوایای گوناگون فعالیت وانت باری‌های عرضه کننده میوه و تره‌بار شهر مشهد را مورد بررسی قرار دهد و از این طریق به افزایش آگاهی و دانش مدیران شهری و کارشناسان حوزه‌های گوناگون مدیریتی و برنامه ریزی در خصوص شاغلان بخش غیر رسمی بویژه وانت باری‌ها کمک کرده و امکان اتخاذ استراتژی و الگوی مناسب را جهت بهره‌مندی از پتانسیلها و قابلیت‌های این افراد فراهم آورد، با این هدف که تحولات مناسبی در ساختارهای اقتصادی - اجتماعی کلانشهرها بوجود آمده و زمینه‌های هدایت بخش غیر رسمی به بخشهای رسمی و تولیدی فراهم آید.

کلیدواژه‌ها: بخش غیر رسمی - مدیریت شهری - مشهد - وانت بارها - شهرداری - میوه و تره‌بار

۱. استادیار دانشگاه پیام نور - مرکز تهران

۲. دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری - دانشگاه پیام نور

## مقدمه

از جمله بخش هایی که با وجود تاثیرگذاری بر ساختار فضایی، اجتماعی و اقتصادی کلانشهرها، اغلب در برنامه ریزی و طراحی فضاهای شهری نادیده گرفته شده و یا برخوردهای ناقص و غیر کارآمد با آنها شده، فعالیتهایی موسوم به فعالیتهای غیر رسمی است (ترابی، ۱۳۸۰، ص ۱۳). برای واژه غیر رسمی، واژه هایی از قبیل زیر زمینی، پنهان، مخفی، غیر قانونی، خاکستری (کبود)، سایه ای، نامرئی، مشاهده نشده، ثبت نشده، گزارش نشده، ثانوی، موازی، نامنظم و سیاه برخورد می کنیم که با پیشوند اقتصاد یا بخش یا فعالیت های اقتصادی به کار می رود (عرب مازیار یزدی، ۱۳۸۴، ص ۱۸). کارشناسان مسائل شهری معتقدند، وجود نهادهای اقتصادی سرمایه داری و ماقبل سرمایه داری و رواج اقتصاد غیر رسمی در کشورهای در حال توسعه سازمان دادن به توسعه شهری و برنامه ریزی فضایی را بسیار دشوار و گاه غیر ممکن ساخته است (مهدیزاده، ۱۳۸۵، ص ۲۲۹) بنابراین فعالیتهای غیر رسمی از جمله فعالیت وانت باری های عرضه کننده میوه و تره بار، آثار و تبعاتی نامطلوبی بر ساختار شهرها و مدیریت شهری دارد از جمله:

اشغال فضاهای شهری و ایجاد سد معبر، ایجاد مشکلات ترافیکی (برای سواره ها و پیاده ها)، ایجاد انواع آلودگیهای زیست محیطی (بویژه تلنبار ضایعات میوه و تره بار در فضاهای باز و عمومی)، شکل دهی چشم اندازها و سیمای شهری نامناسب، کاهش انگیزه تحصیل بویژه در میان جوانان، نارضایتی شهروندان از عملکرد مدیریت شهری، صرف انرژی و هزینه های گزاف توسط مدیریت شهری برای رفع چالشهای ناشی از فعالیت شاغلان بخش غیر رسمی و.... از سوی دیگر نمی توان منکر برخی اثرات مطلوب فعالیتی (عوامل تداوم و ماندگاری این فعالیتهای) بخش غیر رسمی شد، عواملی چون:

رفع بیکاری به شکل موقتی و ایجاد اشتغالهای موقت، توزیع کالاهای ارزان در بین شهروندان کم درآمد و کم بضاعت، رهایی خانوارهای تحت پوشش از گرسنگی، فقر مزمن و تدریجی، زمینه سازی جهت تأمین سرمایه لازم برای راه اندازی مشاغل رسمی و... پس باید با رویکردی نوین به فعالیت شاغلان غیررسمی نگاه کرد. ایجاد تحول در اندیشه ها و باورهای برنامه ریزان و مسئولان مدیریت شهری، مستلزم کسب آگاهی در مورد ابعاد گوناگون

بخش غیررسمی است و این مقاله قصد دارد ابعاد پنهان و ناشناخته یکی از مشاغل کاذب و غیر رسمی به نام «وانت باری‌ها» را مورد بررسی قرار دهد.

### طرح مسئله :

یکی از پیامدهای عمده شهرنشینی شتابان، رشد حجم نیروی کار در هر دو بخش رسمی و غیر رسمی اقتصاد شهری است. (Todaro, 1995) بهمین خاطر عدم توانایی در به دست آوردن شغل رسمی لزوماً به معنی اتکا بر حمایت درآمدی دولت نیست زیرا در دنیای اقتصاد غیر رسمی فرصتهای اندکی وجود دارد. این فرصتها در بخش غیررسمی به دلیل محدودیت دسترسی به منابع، دارای مقیاسی کوچک تر، تکنیک های کاربر، سطح پایین درآمد و مالکیت خانوادگی است (توماس و دیگران، ۱۳۷۶، ص ۸۷). فعالیت وانت باری ها نیز یکی از همین فرصتهاست . در شرایط کنونی نه تنها در سطح شهر مشهد بلکه در کلانشهرهایی چون تهران، اصفهان، تبریز، شیراز و... شاهد فعالیت برخی افراد در قالب وانت‌باری‌های عرضه کننده میوه و تره بار هستیم که در اکثریت شهرها، هنوز طرح و برنامه مشخصی برای ساماندهی آنها و رفع چالشها و تنگناهای ایجاد شده توسط آنان وجود ندارد ، برخی از دلایل این مسئله عبارتند از:

✓ فقدان ساز و کار و مکانیسم مشخص جهت برخورد قانونی با مشاغل کاذبی از این دست (وانت باری)

✓ حرکت سیال اکثریت شاغلان این گروه و احساس اینکه مشکلات این گروه‌ها کمتر از دستفروشان است که بخش مشخصی از فضاهای شهری را با ثبات بیشتری اشغال می‌کنند.

✓ پیشینه و قدمت فعالیت آنان که به نوعی در فضاهای شهری هضم شده و در باور و تفکر شهروندان و حتی برخی مسئولان به عنوان یک عامل موجود در فضا مورد پذیرش‌اند.

✓ برخوردهای سطحی و مقطعی در دوره‌های زمانی گوناگون و سپس رها شدن این افراد برای مدت‌های مدید

✓ عدم حمایت سازمانها و نهادهای شهری برای اجرای یک طرح دراز مدت، موثر و کارآمد

✓ کمبود پرسنل و اعتبارات لازم جهت اجرای طرح‌های کارساز و کارآمد (در راستای

ساماندهی دائمی این افراد)

به یاد داشته باشیم برخورد فیزیکی و مستقیم با این افراد (تجارب سالهای گذشته سازمانهایی چون شهرداری مشهد) نمی‌تواند یک راهکار واقعی برای ساماندهی همیشگی آنها باشد (استرن معتقد است تجربه بسیاری از دولتها که با دستگیر کردن فروشندگان غیر رسمی خیابانی، متناوباً خیابانهای خود را پاک سازی می‌کنند (stren et al., 1992) موفق نبوده است زیرا آنان قانونی بودن را به آسانی انکار کرده اند، به خیابانها روی می‌آورند تا هر چه را که بتوانند به فروش برسانند (de soto, 1989) به همین خاطر بخش غیر رسمی بالغ بر ۸۰٪ اشتغال در نیجریه، ۶۸ درصد در بمبئی و ۵۹ درصد از آمریکای لاتین را در بر می‌گیرد (UNDP, 1996)) لذا لازم است نسبت به انجام یک اقدام اصولی از طریق طی کردن مراحل زیر (بعنوان نمونه در کلانشهر مشهد) همت گمارد.

۱) بررسی تجارب کلانشهرهای کشور در زمینه ساماندهی وانت بارها  
 ۲) شناسایی کمی (آماري) این افراد در سطح شهرمشهد و تعیین موقعیت جغرافیایی استقرار آنها  
 ۳) بررسی ویژگی‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی (و بعبارت دیگر معیشتی و زیستی) این افراد پس از این بررسی‌ها و کسب اطلاعات لازم و تجزیه و تحلیل کلیه اسناد ومدارک مرتبط، می‌توان به ارائه راهکار (سناریو) یا راهکارهای ساماندهی اقدام کرد و در نهایت در زمینه شیوه‌های مدیریتی و دستورالعمل‌های ساماندهی، پیشنهادات لازم را ارائه داد.

### مبانی نظری و چارچوب مفهومی :

معمولاً دو رویکرد اساسی برای مقابله با معضلات شهری وجود دارد. رویکرد اول کاستن از فشار جمعیت شهرها از طریق کنترل مهاجرت به شهرهای بزرگ و کاهش نرخ زاد و ولد و رویکرد دوم بهبود مدیریت شهری از طریق شناخت بهتر مشکلات و استفاده از اطلاعات آماری و علمی منظم و معتبر و سیاستگذاری و برنامه‌ریزی بر اساس پژوهش مستمر و منظم است. رویکرد اول اگر نگوئیم ناممکن، بسیار دشوار و ناموفق بوده است (شابیر چیمبا، ۱۹۹۳، ص ۳) در رویکرد دوم چند موضوع مهم در مدیریت شهری مورد تأکید قرار گرفته که یکی از آنها سیستم‌های اطلاعات شهری و نظام اطلاعات است. مدیریت مطلوب شهری مستلزم داشتن رویکرد علمی، اطلاعاتی و پژوهشی برای شناخت وضع موجود، فرایندها و تحلیل تحولات شهری است. بنابراین حل مشکلات ناشی از بخش غیر رسمی اقتصاد (مثل فعالیت وانت باری ها) نیاز مند

دانش و آگاهی جامع از ویژگیهای ساختاری آن است لذا در ابتدا باید به این سؤال پاسخ داد که اساساً بخش غیر رسمی چیست و چه ویژگی‌هایی دارد؟

اگرچه حجم زیادی از نوشته‌ها به تعریف و تبیین بخش غیر رسمی پرداخته‌اند با وجود این تعریف بخش غیر رسمی کماکان مبهم باقی مانده است. (ILO, 1972; Bromley and Gerry, 1979; Tokman, 1989; de soto 1989; Thomas, 1995 Hart 1973). در حقیقت بخش غیر رسمی از دهه ۱۹۵۰ در اسناد و مدارک مورد اشاره قرار گرفته است. (ILO, 1972) تا پیش از دهه ۱۹۶۰، مطالعات متعددی در ارتباط با فعالیت‌های نامنظم انجام شده بود (Lewis 1955, simpson 1954) اما برخی کارشناسان معتقدند، این واژه در گزارش واحد اعزامی به کنیا از طرف سازمان بین‌المللی کار در سال ۱۹۷۲ وارد مطالعات اقتصادی شد و استعمال این واژه در عرصه بین‌المللی از آن سازمان به بعد متداول گشت (توماس و دیگران، ۱۳۷۶، ۸۷) در هر صورت مهمترین تعاریف ارائه شده از بخش غیر رسمی که گاهی از آن به عنوان (اقتصاد حاشیه‌ای) نیز یاد شده است (Breman, 1979) عبارت است از:

— اقتصاد غیر رسمی، اقتصادی نامنظم است و از دیدگاه دنیای نوین، هر آن چیزی که نمی‌توان آن را کنترل یا درک کرد (یعنی هر چیز بی‌قاعده، غیر قابل پیش‌بینی، متغییر و نامرئی) غیر رسمی است. (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۸۲، ص ۱۰)

— بخش غیر رسمی، بخشی است که نزد هیچ سازمان یا مقام رسمی ثبت نشده، به صورت زیرزمینی کار می‌کند و بعضاً به فعالیت‌های غیر قانونی می‌پردازد (Mitra, 1993, pp352).

— از نظر موزر (۱۹۷۸) بخش غیررسمی یک شیوه تولید فرودست است که سرمایه‌داری از آن بهره‌کشی می‌کند (Castells 1977; Connolly, 1985) و در حقیقت اقتصاد سرمایه‌داری از بخش غیر رسمی در راهبرد کمک به تنگدستان بدون تهدید ثروتمندان بهره‌برداری کرده است (Bromley, 1978; 1036)

— به اعتقاد «مزومدر» غیر رسمی‌ها در فعالیت‌هایی مشغول به کار هستند که از جانب قوانین دولتی، قوانین مربوط به فعالیت واحدهای تجاری و اتحادیه‌ها تحت حمایت نمی‌باشد (lubell, 1991, pp.180)

— بخش غیر رسمی اقتصاد ( کوچک مقیاس و با هدایت فردی ) است که فرصت یافتن جای پای را در اقتصاد شهری فراهم می کند

( Santos 1979; Portes et al 1991; Mc Gee 1979 )

— «صرامی» مشاغل غیر رسمی را عبارت از مجموعه تلاش هایی می داند که افراد در سنین مختلف و با جنسیت متفاوت در طول شبانه روز به قصد کسب درآمد، عمدتاً در شهرهایی پر جمعیت و فقیر کشورهای در حال توسعه و در بخشهایی که مستقیماً کشاورزی یا صنعت و خدمات سالم نیست انجام می دهند، از ناحیه دولت ها رسمیت نداشته، از طرف نهاد و مقامی نیز حمایت نشده، برنامه ریزان آنها را تأیید نکرده، خود نیز بر اساس علاقه و نیت همیشگی آنها را انتخاب ننموده، فاقد سرمایه و ابزار زیاد بوده و حذف آنها خللی جدی و دراز مدت در جامعه ایجاد نمی کند. (صرامی، ۱۳۷۳، ص ۵۳)

— بخش غیر رسمی عبارتست از فعالیت هایی به حساب نیامده و ثبت نشده که در اکثر کشورهای جهان یافت می شوند (Thomas, 1992)

— بخش غیررسمی، بخشی از اقتصاد با فعالیت محدود و کارگر بر و عدم حمایت قوانین کشوری از آن است (شکوئی، ۱۳۷۹، ص ۴۶۴). این بخش از فعالیتهای خود اشتغالی در مقیاس کوچک با هدف اصلی ایجاد اشتغال و درآمد در سطح ساده‌ای از نظر ساماندهی و فناوری بدون تأیید اصولی مقامات تشکیل شده است.

سازمان بین‌المللی کار نیز ویژگیهایی را برای این بخش در نظر گرفته است که عبارتند از: سهولت ورود به آن، اتکا به منابع داخلی، خانوادگی بودن مالکیت کارگاه، کوچک بودن و محدود بودن عملیات و فعالیتهای کاربر بودن روشهای تولید و تکنولوژی مورد استفاده، کسب مهارتهای خارج از سیستم رسمی مدارس، وجود بازار فاقد کنترل و رقابتی (جی جی توماس، ۱۳۷۶: ۵۷) و در یک کلام مشخصه بنیادی اشتغال غیر رسمی این است که برخود اشتغالی اتکا دارد (Singer, 1970; Hart, 1973; scott, 1979, 1986 b). خاطر نشان می شود سازمان بین‌المللی کار (بیکار) را کسانی می داند که بدون کار اما فعالانه در جستجوی کارند (Hussman, 1990) و کم کاری پنهان زمانی است که مهارتهای کارگران بی استفاده می ماند در حالی که کم کاری بالقوه بر کسانی دلالت می کند که بهره وری ناکافی دارند (Hussman,

(1990, ILO, 1995) بنابراین لزوماً نمی توان افراد بیکار یا جویای کار را در بدنه بخش غیر رسمی لحاظ کرد.

با توجه به تعارف فوق ملاحظه می شود که چهار بخش اقتصادی و فعالیت های غیر رسمی (Porters, etal, 1991; Thomas 1992, 1995) عبارتست از:

(۱) بخش معیشتی که حاوی کالاها و خدماتی که خانواده ها عمدتاً با هدف تأمین مصرف خود تولید می کند.

(۲) گروه دوم، شامل تولید کنندگان کوچک مقیاس و خرده فروشانی است که اساساً تولید و فروش را برای کسب درآمد انجام می دهند.

(۳) عمده ترین شاغلان گروه سوم را میتوان خرده سرمایه دارانی نامید که هدف آنان ایجاد کسب و کاری غیر رسمی و دستیابی به سودهایی است که ممکن است از منافع کسب شده در بخش رسمی چشمگیرتر باشد (de soto, 1989)

(۴) گروه چهارم، فعالیت های بزهکارانه و از لحاظ اجتماعی نامطلوب است. از جمله خرید و فروش مواد مخدر، قاچاق، سرقت، باج گیری و اخاذی (Lee, 1991; Hall, 1992)

بر اساس تعاریف فوق الذکر و تقسیم بندی مطرح شده، وانت باری ها عمدتاً در گروه دوم یعنی خرده فروشانی که صرفاً برای کسب درآمد فعالیت می کنند قرار می گیرد.

حال سؤال مهم این است که علل گسترش بخش غیر رسمی در سالهای اخیر چیست؟ علل اساسی افزایش اقتصاد غیر رسمی عبارت است از :

#### الف) افزایش مالیات و سهم بیمه‌های اجتماعی

افزایش مالیات و سهم بیمه‌های اجتماعی یکی از مهمترین دلایل افزایش اقتصاد زیر زمینی است، البته اصلاح نظام مالیاتی و حتی کاهش نرخ مالیات در بخش رسمی هم نمی‌تواند کاهش اقتصاد سایه را در پی داشته باشد اما تا اندازه چشمگیری از افزایش آن جلوگیری می‌کند. برای نمونه، اشنايدر و جانسون (Johnson, 1998)، کافمن (Kaufmann, 1998) و زویدو-لوباتون شواهد نیرومند و مستدلی در خصوص اثر کلی وضع مالیات بر اقتصاد غیر رسمی ارائه کرده‌اند.

شواهد عملی و تجربی در مورد استرالیا و کشورهای اسکاندیناوی بیانگر آن است که مالیاتهای مستقیم و غیر مستقیم اثری چشمگیری بر اقتصاد غیر رسمی داشته است. ادگار

(Edgar, 1994, 116) در بررسی موردی خود در خصوص استرالیا دریافته است چنانچه فعالیتها در اقتصاد غیر رسمی، دارای نیروی پیش برنده باشد، سرانه مالیاتهای مستقیم (شامل پرداختهای بیمه اجتماعی) بیشترین اثر را بر رشد اقتصاد غیر رسمی خواهد داشت و مقدار آن به شدت پیچیدگی و مقررات نظام مالیاتی بستگی دارد. کی بولا (Cobula, 1997, 56) بر پایه داده‌های آماری در زمینه اقتصاد غیر رسمی، شواهدی در خصوص اثر نرخهای مالیات بر درآمد دولت و سیاستهای تنبیهی از سوی اداره حسابرسی مالیاتی بر اندازه نسبی اقتصاد غیر رسمی در ایالات متحده به دست داده است. کی بولا به این نتیجه رسیده است که محدود شدن و کاهش نرخهای نهایی مالیات، زمینه ساز کاهش حجم اقتصاد غیر رسمی نمی‌شود، در حالی که افزایش جریمه‌ها و سیاستهای تنبیهی به کاهش اندازه اقتصاد غیر رسمی می‌انجامد. در پژوهشی دیگر از هیل و کیبر (Patrick, 1996, 163) آمده است که شواهد تجربی بیانگر اثر گذاری بیشتر نرخهای نهایی مالیات در قیاس با نرخهای متوسط مالیات است. همچنین جایگزینی مالیاتهای مستقیم با مالیاتهای غیر مستقیم اثر چشمگیری در بهبود شرایط مالیاتی و تعدیل اقتصاد غیر رسمی دارد.

### ب) مقررات دست و پاگیر

افزایش مقررات (تعدد قوانین، نظامنامه‌ها، آیین نامه‌ها، بخشنامه‌ها و...) از جمله عواملی است که آزادی عمل و اختیار کسانی را که درگیر اقتصاد رسمی هستند محدود می‌کند. در این زمینه می‌توان به محدودیتهای بازار کار اشاره کرد.

### ج) پرداختهای اجتماعی

افزایش نرخهای نهایی مالیاتی همواره موجب کاهش انگیزه‌ها برای فعالیت در اقتصاد رسمی می‌شود، که این نتیجه از مدل کار- فراغت نئوکلاسیک نیز به دست می‌آید. چنین سیستمی انگیزه‌های منفی برای فعالیت در اقتصاد رسمی در کسانی که در جستجوی کارند و پولهایی در زمینه رفاهی همچون بیمه‌های بیکاری می‌گیرند ایجاد می‌کند، بویژه هنگامی که دریافتی آنان در این زمینه بیشتر از خالص دریافتی از بابت کار در اقتصاد رسمی باشد.



#### د) بازار کار

وجود قوانین گوناگون در بازار کار و کسور متعدد دستمزد، زمینه ساز پویایی بیشتر بخش غیررسمی اقتصاد می‌شود. در بیشتر کشورهای عضو OECD<sup>1</sup>، بیکاری گسترده و هزینه‌های مربوط به دستمزد نیروی کار، به گسترش بخش غیررسمی اقتصاد انجامیده است

#### ه) خدمات بخش دولتی

گسترش اقتصاد غیر رسمی به کاهش درآمدهای دولت می‌انجامد که مهمترین نتیجه آن کاهش کمیت و کیفیت کالاها و خدمات عمومی است. کاهش درآمدهای دولت می‌تواند انگیزه‌ای برای افزایش نرخ مالیات بر بنگاهها و شاغلان در بخش دولتی شود و در کنار کاهش کیفیت و کمیت کالاها، انگیزه نیرومندتری برای فعالیت در بخش غیر رسمی پدید آورد.

#### آثار اقتصاد غیر رسمی بر اقتصاد رسمی:

آثار اقتصاد غیر رسمی بر اقتصاد رسمی را می‌توان در موارد ذیل خلاصه کرد:

۱) اقتصاد غیر رسمی اثر زیادی در افزایش هزینه‌های مصرفی بخش رسمی دارد. بها تاجاریا (Bhattacharya, 1993) شواهد مستدلی ارائه کرد که اقتصاد غیررسمی اثر مثبت چشمگیری بر هزینه‌های مصرفی در دوره (۸۴-۱۹۶۰) در اقتصاد انگلستان داشته است. وی نشان داد که اقتصاد غیررسمی گرچه اثری مثبت بر هزینه‌های مصرفی، خدمات و کالاهای بی‌دوام داشته ولی به افزایش هزینه مصرف کالاهای بادوام نیز انجامیده است.

۲) تأثیر اقتصاد غیر رسمی در گسترش فساد و اثرات مخرب آن در اقتصاد رسمی سالهاست که توجه بسیاری از دانشمندان، سیاستمداران و مقامات دولتی به پدیده فساد، سرچشمه‌های آن، چگونگی گسترش و پیامدهای آن و روشهای مبارزه با آن جلب شده است. فساد را به گونه‌هایی چند تعریف کرده‌اند، اما رایج‌ترین و ساده‌ترین توصیف از این پدیده عبارت است از:

سوء استفاده از قدرت دولتی برای تأمین منافع شخصی. (Tanzi, 1997) رایج‌ترین گونه فساد در کنار اقتصاد غیر رسمی، پرداخت رشوه برای کاهش هزینه‌ها است. اثر فساد بر اقتصاد رسمی می‌تواند از جهات گوناگون بررسی شود. روسو (Rose, 1997) می‌نویسد: فساد مانند

<sup>1</sup> - Organisation for Economic Co-Operation and Development

مالیات بر سود، به گونه معمول بر ورود تکنولوژی یا کالاهای تازه اثر می‌گذارد که نیازمند سرمایه‌گذاری اندک برای تأمین هزینه‌های ثابت است. مارو (۱۹۹۵) دریافته است که ارتباط منفی چشمگیری میان شاخص‌های فساد و نرخ سرمایه‌گذاری یا نرخ رشد محصول ناخالص داخلی وجود دارد و بهبود یک درصد در انحراف معیار استاندارد شاخص‌های فساد، به افزایش ۳ درصدی نرخ سرمایه‌گذاری می‌انجامد. جانسون و دیگران (۱۹۹۸) دریافته‌اند که رابطه‌ای منفی و معنادار میان شاخص‌های فساد و رشد اقتصادی وجود دارد، به گونه‌ای که یک درصد افزایش شاخص‌های فساد، به کاهش ۸/۴ درصدی نرخ رشد اقتصادی می‌انجامد، اما این رابطه زمانی مهم است که اقتصاد غیر رسمی بعنوان یک متغیر مستقل شناسانده شود. از سوی دیگر، باردهان (۱۹۹۷) نتیجه می‌گیرد که افزایش رشد اقتصادی به کاهش حجم فساد می‌انجامد.

### روش تحقیق

روش تحقیق ترکیبی از روش اسنادی- نظری و تحلیل ثانویه داده‌های پیمایشی است. ابتدا داده‌ها و اطلاعات آماری موجود در حوزه معاونت خدمات شهری شهرداری مشهد (بویژه سازمان میادین میوه و تره‌بار و ساماندهی مشاغل شهری و ستاد رفع سد معبر) و داده‌هایی که از روش مطالعات میدانی بر حسب مناطق دوازده گانه شهر مشهد بدست آمد طبقه بندی و استخراج شد.

داده‌های مربوط به ویژگیهای اجتماعی و فرهنگی، ویژگیهای اقتصادی، نحوه فعالیت وانت بارها، علل گرایش به فعالیت غیر رسمی، مشکلات زیستی و معیشتی، از طریق تنظیم پرسشنامه استاندارد جامع شناخت ویژگیهای گوناگون وانت باری‌ها با عنایت به برآورد قبلی از تعداد فعالان دارای مجوز اخذ شده (از ستاد رفع سد معبر) و فعالان غیر مجاز (فاقد مجوز فعالیت) تهیه شده است. تعداد جامعه نمونه نیز با استفاده از فرمول کوکران ۲۰۰ نفر می‌باشد در خصوص نمونه‌گیری از روش نمونه‌گیری طبقه بندی (وانت باری‌های ثابت، وانت باری‌های موقت) استفاده شده و انتخاب نمونه‌ها بصورت تصادفی ساده بوده است.

نکات:

۱) انتخاب نمونه‌ها در هر طبقه براساس روش تصادفی ساده بود. ۲) ضریب آلفای گرانباخ ۰/۸۸ بدست آمد که نشان از پایداری و روایی مناسب پرسشنامه است. ۳) قبل از تکمیل پرسشنامه نهایی، ۱۰٪ آن بصورت Pretest تکمیل و نقاط ضعف پرسشنامه رفع شد. ۴) برای تحلیل داده‌های آماری و پیمایشی از نرم افزار Excel و spss استفاده شد. ۵) زمان آمارگیری و تهیه و تکمیل پرسشنامه در چهار نوبت فصلی در طی سال ۱۳۸۵ بوده است.

#### فرضیه های تحقیق :

۱- منشاء مهاجرتی اکثریت وانت باری‌های کلانشهر مشهد، شهرستانهای خراسان رضوی است.  
۲- برای اکثریت وانت باری‌ها، عرضه میوه و تره بار در سطح شهر مشهد، مهمترین فعالیت اقتصادی در طی سال محسوب می شود. ( شغل اصلی آنان را در طی سال تشکیل می دهد )  
۳- مشاهدات اولیه بیانگر آن است که حاشیه خیابانهای اصلی شهر مهمترین موقعیت استقرار وانت باری هاست.  
۴- بیکاری و فقدان سرمایه مهمترین دلایل گرایش این افراد به فعالیت با وانت بار است.  
۵- احتمالاً مناسبترین ساعت فعالیت وانت باری‌ها عصرها و بویژه شب‌ها است.  
۶- با توجه به بررسی های اولیه و چند مصاحبه غیر رسمی، به نظر می رسد اکثریت وانت باری‌ها موافق ساماندهی و سازماندهی وضع خود هستند.

#### مفاهیم اساسی تحقیق

۱- **مشاغل غیر رسمی** : بطور مبسوط تعریف و تبیین شد  
۲- **فعالیت** : عبارتست از ارائه اجناس و خدمات قابل عرضه که در مجوز صادره، قید شده باشد.  
۳- **وانت پارک** : ایستگاه‌های استقرار مجموعه‌ای از وانت‌بارهای عرضه کننده میوه و تره‌بار است که در حاشیه معابر و در فضای باز دایر و عموماً وانت‌ها به صورت خطی قرار گرفته و مکان مذکور فاقد سرپناه می‌باشد.

۴- **وانت بار**: وسیله‌ای است چهارچرخ (ندرتاً سه چرخ) که به منظور حمل بار طراحی گردیده است ولی در بعضی از مواقع از قسمت بار وسیله برای فعالیتهای اقتصادی از جمله فروش میوه و تره‌بار استفاده می‌شود.

۵- **مجوز**: عبارتست از گواهی مبنی بر فروش میوه بر روی وانت‌بار با ذکر مشخصات فردی بهره‌بردار، محل استقرار، ضوابط و مقررات موضوعه، که توسط واحد صدور مجوز سازمان میادین میوه و تره‌بار و ساماندهی مشاغل شهری صادر می‌گردد.

#### یافته‌های تحقیق:

#### ۱) بررسی کمی ( آماری ) و پراکندگی فضایی و جغرافیایی وانت باری‌های سطح کلانشهر مشهد

وانت بارهای عرضه کننده میوه و تره بار سطح شهر مشهد به دو گروه دارای مجوز و فاقد مجوز تقسیم می‌شوند در خصوص وانت بارهای فاقد مجوز آمار دقیقی در دست نیست . وانت بارهای دارای مجوز به دو گروه، دارندگان مجوز ثابت و موقت تقسیم می‌شوند که به صورت زیر در سطح شهر مشهد پراکنده شده‌اند.

#### الف- پراکندگی فضایی وانت بارهای ثابت

جدول ۱: پراکندگی فضایی وانت‌بارهای ثابت شهر مشهد (۱۳۸۵)

منطقه شهری	تعداد وانت بارهای ثابت	خیابانهای اصلی دارای فعالیت‌های وانت بارها در هر منطقه شهری
۱	۲۳	شهید قرنی- کوهسنگی- بلوار بعثت
۲	۳۵	شهید کشوری
۳	۴۹	کمربندی- بلوار طبرسی- رسالت
۴	۶۰	مجلسی شرقی
۵	۳	بلوار ولایت- خیابان نخریسی
۶	۳۵	میدان سرخس
۷	۳۳	بلوار صبا- سه راه نوش- سیدی- کوشش
۸	۳۲	نامجو- عدل خمینی- بهشتی
۹	۲۹	بلوار پیروزی- رضاشهر
۱۰	۱	قاسم‌آباد
۱۱	۱۴	بلوار معلم- انتهای دانشجو
۱۲	۵	وکیل آباد
جمع	۳۱۹ نفر	

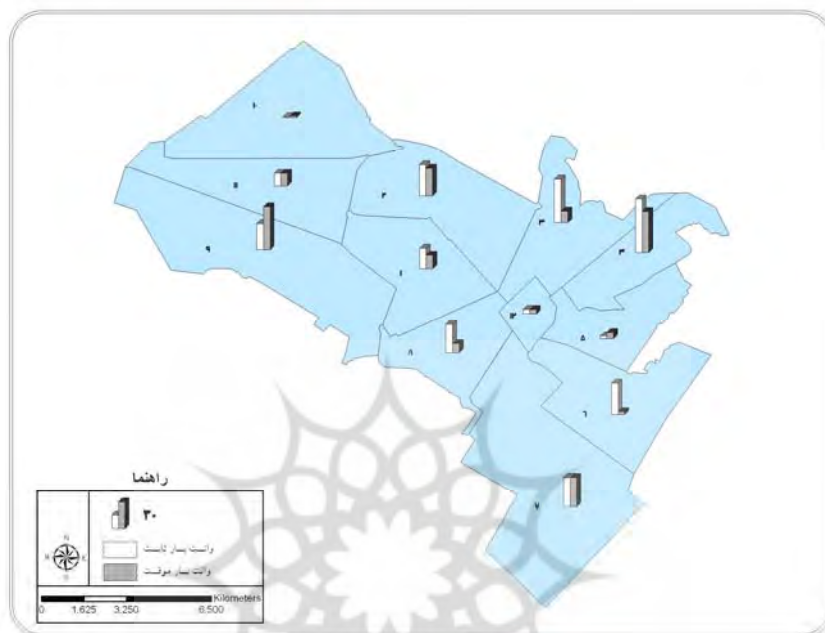
ب- پراکندگی فضایی وانت بارهای موقت

جدول ۲: پراکندگی فضایی وانت باری‌های موقت شهر مشهد (۱۳۸۵)

منطقه شهری	وانت بارهای موقتی	خیابانهای اصلی دارای فعالیت‌های وانت بارها در هر منطقه شهری
۱	۱۵	منوچهری- آبکوه- طالقانی
۲	۳۱	ابوطالب- عبدالمطلب- هنرور- مطهری- حر عاملی
۳	۱۳	میدان امام حسین- رسالت
۴	۴۶	طبرسی- پنجتن- تلگرد- وحید
۵	۷	بلوار امت
۶	۳	قهوه خانه عرب- پل راه آهن
۷	۳۳	سیدی- بلوار صبا- پلیس راه طرق- بلوار ثامن
۸	۱۰	بهشتی- امیرکبیر- گلستان
۹	۴۸	سرافرازان- صیاد شیرازی- هفت تیر- پیروزی- هاشمیه
۱۰	۲	قاسم آباد
۱۱	۱۴	سیدرضی- دانشجو- معلم- تربیت
۱۲	۵	سه راه شاندیز و طرقيه
جمع	۲۲۷ نفر	

نکته:

منطقه (۴) شهری مشهد، محدوده فعالیت گسترده وانت باری هاست (ثابت و موقت) این منطقه که شامل مجلسی، طبرسی، تلگرد و... می شود از جمله فقیرترین مناطق شهری مشهد است.



نقشه (۱) پراکندگی فضایی وانت‌باری‌های ثابت و موقت شهر مشهد (۱۳۸۵)

نتایج مطالعات پیمایشی :

۱- بررسی وضعیت سنی صاحبان وانت بارها  
 میانگین سنی صاحبان وانت بارهای سطح شهر مشهد حدود ۳۸ سال بوده است. جدول زیر وضعیت سنی صاحبان وانت بار را نشان می‌دهد.

جدول ۳: بررسی وضعیت سنی صاحبان وانت بار

ردیف	گروه سنی	درصد
۱	کمتر از ۲۰ سال	۱/۷۵
۲	۲۱-۳۰ سال	۳۳/۳
۳	۳۱-۴۰ سال	۲۸/۹۴
۴	۴۱-۵۰ سال	۲۱/۰۴
۵	۵۱-۶۰	۱۰/۵۲
۶	۶۱ و بیشتر	۴/۳۸
میانگین سنی		۳۷/۵۴

## ۲- بررسی سطح تحصیلات افراد

اکثریت این افراد یا بی سواد (۱۸/۴٪) و یا دارای تحصیلات ابتدایی هستند (۵۲٪)، تحصیلات سیکل با ۱۹/۳٪ در مرتبه بعدی قرار دارد. متأسفانه حدود ۸٪ این افراد دارای تحصیلات دیپلم هستند.

۳- **بررسی وضعیت تاهل**: در بین نمونه‌های مورد بررسی ۹۳٪ متأهل، ۷٪ مجرد و هیچیک مطلقه نبوده‌اند. بنابراین اکثریت صاحبان وانت بار را افراد متأهل تشکیل می‌دهند.

۴- **بررسی وضعیت سکونت صاحبان وانت بار**: کلیه صاحبان وانت بار نمونه تحقیق (اعم از مجرد یا متأهل) در حال حاضر در شهر مشهد سکونت دارند.

۵- **بررسی مبداء مهاجرت افراد**: بر اساس آمار بدست آمده، اکثریت وانت باری‌های فعال شهر مشهد، مهاجران یکی از مناطق شهری یا روستایی شهرستان‌های استان خراسان رضوی هستند، به نحوی که ۹۳٪ این افراد، استان مهاجرتی خود را خراسان رضوی ذکر کرده‌اند. همچنین ۱/۷۵٪ این افراد از خراسان شمالی، ۰/۹٪ از خراسان جنوبی و ۴/۴٪ از سایر استانهای کشور به شهر مشهد آمده و فعالیت با وانت بارها را در پیش گرفته‌اند. در میان نمونه‌های تحقیق، اتباع بیگانه مشاهده نشده است.

۶- **بررسی تعداد افراد تحت تکفل وانت باری‌ها**: حدود ۳/۵٪ صاحبان وانت بار صرفاً برای خود کار می‌کنند و فرد یا افرادی را تحت تکفل خویش ندارند، اما حدود ۹۶/۵٪ این افراد، نان آور خانواده یا تأمین کننده مایحتاج افراد تحت تکفل خود هستند. میانگین افراد تحت تکفل صاحبان وانت بار حدود ۵/۴ نفر است.

## ۷- بررسی وضعیت سکونتی وانت باری‌ها

بررسی نشان می‌دهد که ۳۷/۷٪ این افراد مالک بوده و ۵۳/۵٪ آنان مستأجر و حدود ۹٪ از منزل اقوام و خویشان و... بصورت رایگان استفاده می‌کنند. میانگین اجاره بهای واحدهای مسکونی این افراد حدود ۷۹ هزار تومان می‌باشد. متأسفانه این گروه علیرغم در آمد اندک (میانگین روزانه ۹۱۵۶۲ ریال)، هزینه سنگینی بابت اجاره بهاء می‌پردازند. به نحوی که حدود ۲۹٪ از درآمد محدود آنها صرف تأمین سرپناه می‌شود.

### ۸- سازمان های حمایت کننده از وانت باری ها

برخی از وانت باری های شهر مشهد به نحوی از حمایت برخی سازمانها برخوردارند. (مثل دریافت مستمری، سهام عدالت، ارزاق عمومی، وام های قرض الحسنه و...) از میان این افراد حدود ۱۴٪ از حمایت یکی از سازمانها و نهادها برخوردارند.

### ۹- بررسی مدت فعالیت وانت باری های سطح شهر مشهد

سابقه فعالیت افراد بر حسب ماه بعنوان وانت باری از حداقل ۶ ماه تا حداکثر ۶۰۰ ماه (۵۰ سال) می باشد. میانگین مدت فعالیت این افراد در بکارگیری از وانت بار و فعالیت با آن ۱۷۱ ماه (بیش از ۱۴ سال) می باشد.

### ۱۰- بررسی نسبت وانت باری های مستقر در یک ایستگاه

۴۸/۳٪ وانت باری ها بیان داشته اند که با سایر افراد مستقر در همان موقعیت (ایستگاه) هیچگونه آشنایی یا قومیتی (نسبتی) ندارند. ۲۴/۵ درصد دارای نسبت هستند (از اقوام و فامیلها) و ۲۷/۲ درصد نیز دارای آشنایی از نوع هم شهری و یا هم ولایتی هستند. به نظر می رسد نوعی قومیت گرایی در خصوص فعالیت وانت باری های شهر مشهد جهت فعالیت در یک فضای جغرافیایی به چشم می خورد.

### ۱۱- بررسی نحوه تأمین اجناس جهت عرضه به مشتریان (شهروندان)

اکثریت صاحبان وانت بار اجناس وکالای مورد نیاز خود را جهت فروش به شهروندان از عمده فروشان یا بار فروشان میادین تأمین می کنند (حدود ۹۰٪)، در رتبه بعدی تأمین اجناس بصورت خرید مستقیم از تولید کننده است (۶/۱٪)، تأمین اجناس بصورت امانی (۰/۸۷٪)، واسطه ها و دلالها (۲/۶۳٪) است. هیچ یک از وانت باری های نمونه تحقیق، تولید کننده میوه و تره بار نبودند تا فروشنده تولیدات باغی و جالیزی خود باشند.

### ۱۲- بررسی میزان در آمد روزانه افراد

اکثریت این افراد دارای در آمد روزانه ۵ تا ۷ هزار تومان هستند (۴۶/۵٪)، پس از این گروه، در آمد ۸ تا ۱۰ هزار تومان است که ۳۷٪ افراد را شامل می شود. ۲/۶٪ وانت باری ها دارای در آمد کمتر از ۵ هزار تومان در هر روز هستند و تنها ۱۴٪ این افراد دارای در آمدی بیش از ۱۰ هزار تومان در هر روز هستند. بطور میانگین در آمد روزانه این افراد ۹۱۵۶۲ ریال می باشد همچنین کمترین میزان در آمد روزانه ۲۰۰۰۰ ریال و بیشترین میزان در آمد ۵۰۰۰۰۰ ریال



می‌باشد. بنابراین با محاسبه میانگین در آمد روزانه و با فرض فعالیت ماهیانه (بدون هیچگونه تعطیلی)، باز هم درآمد این افراد کمتر از ۲۷۵ هزار تومان در ماه می‌باشد بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که وانت‌باری‌های شهر مشهد از اقشار کم بضاعت شهر محسوب می‌شوند

### ۱۳- تعداد فروشندگان هر وانت بار

میانگین تعداد فروشندگان هر وانت بار ۱/۶۹ نفر می‌باشد. ۵۸/۷۵٪ وانت بارها دارای ۲ نفر فروشنده، ۳۷/۷٪ دارای یک نفر فروشنده، ۲/۶۳٪ دارای ۳ نفر فروشنده است. البته به صورت استثناء به موردهایی با بیش از ۳ نفر فروشنده نیز بر می‌خوریم. بنابراین اکثریت وانت‌بارها دارای ۲ نفر فروشنده (جهت سهولت در فروش و تأمین میوه و تره‌بار) هستند.

### ۱۴- درصد ارزانی کالاها یا اجناس وانت باری‌ها در مقایسه با واحدهای تجاری سطح

#### شهر

بطور میانگین، کالایی که این افراد می‌فروشند ۲۵٪ ارزانتر از خرده فروشهاست (تقریباً با همان کیفیت کالایی که خرده‌فروشان سطح شهر ارائه می‌کنند).<sup>۱</sup>

### ۱۵- تأکید مشتریان بر ویژگی‌های کالا

از صاحبان وانت بار پرسیده شد که برای مشتریان شما از بین شاخص‌های قیمت، کیفیت، وضعیت بهداشتی، تنوع میوه، وضعیت بسته‌بندی و درجه بندی کدامیک اهمیت بیشتری دارد. پاسخ‌ها به شرح ذیل بود. قیمت کالا ۶۷٪، کیفیت کالا ۶۴٪، وضعیت بهداشتی ۱۶٪، بسته‌بندی ۷٪ و درجه بندی میوه ۲/۶٪. بنابراین ملاحظه می‌شود که عمده‌ترین دلیل خرید شهروندان از صاحبان وانت بار سطح شهر، قیمت نسبتاً مناسب کالاها یا اجناس این افراد در مقایسه با خرده‌فروشان و مغازه‌داران است.

### ۱۶- بررسی میزان فروش با توجه به فصل

بیشترین میزان فروش صاحبان وانت بار، فصل تابستان با ۸۶٪ و پس از آن بهار با ۱۰/۵٪، پاییز ۲/۶۳٪ و زمستان کمتر از یک درصد است. همچنین بر اساس ماه بیشترین میزان در

۱- بر اساس مصاحبه‌های ساختار نیافته با تعدادی از شهروندان و همچنین بررسی قیمت میوه و تره بار در چند نقطه شهر و مقایسه آن با قیمت وانت باری‌ها، به طور متوسط در بیشتر موارد قیمت میوه و تره بار وانت باری‌ها حداقل ۲۰ و حداکثر ۳۵ درصد ارزانتر از واحدهای تجاری صنف فروشندگان میوه بود  
۲- بیش از یک گزینه را می‌توانستند انتخاب کنند.

مرداد ۳/۴۰٪، تیر ۲۲٪ و شهریور ۵/۱۸٪ می‌باشد. پس از آنها، فروردین با ۸٪ می‌باشد، مابقی ماههای سال حدود یک درصد عنوان شده است.

#### ۱۷- بررسی فعالیت سالیانه یا فصلی:

حدود ۹۴/۷٪ صاحبان و انت بار دارای فعالیت سالیانه هستند. حدود ۵/۳٪ صاحبان و انت بار نیز دارای فعالیت فصلی می‌باشند.

#### ۱۸- بررسی مشکلات معیشتی و زیستی و انت باریها

مهمترین مشکلات معیشتی این افراد به ترتیب اهمیت عبارتند از<sup>۱</sup>:

اجاره منزل و نداشتن مسکن (۵۳٪)، در آمد اندک و ناپایدار (۴۷٪)، نداشتن سرمایه کافی برای راه‌اندازی حرفه مورد نظر (۳۸٪)، نداشتن مهارت (۳۰٪)، هزینه‌های سنگین درمان و فقدان بیمه اجتماعی (۲۴٪)، پیدا کردن کار (۱۰٪ و سکونت در مناطق حاشیه شهر (۶٪)

#### ۱۹- بررسی پیشنهاد و انت باری های عرضه میوه و تره‌بار در خصوص موقعیت استقرار (ایستگاه)

۹۱/۲٪ و انت باریها، موقعیت استقرار مناسب را حاشیه خیابانهای اصلی عنوان کرده‌اند. ۷٪ این افراد موقعیت مناسب استقرار و انت بارها را اطراف میادین یا فلکه‌ها دانسته و ۲٪ نیز به سرپیچها و ... اشاره کرده‌اند، بنابراین اکثریت و انت باریها خواهان استقرار در فضای حاشیه خیابانهای اصلی شهر (جهت سهولت دسترسی به شهروندان و به تبع افزایش در آمد) عنوان کرده‌اند.

#### ۲۰- سهولت دسترسی شهروندان

به اعتقاد ۸۶٪ و انت باریها، موقعیت کنونی استقرار آنها به گونه‌ای است که شهروندان به آسانی به آنها دسترسی دارند.

#### ۲۱- بررسی شغل یا مشاغل قبلی و انت باریها

اکثریت و انت باریها، قبل از ورود به این عرصه (فعالیت با و انت بار) بیکار بوده و شغل دیگری نداشته‌اند (۶۳/۱٪)، همچنین ۴/۱۸٪ آنان دارای شغل‌های موقتی یا فصلی بوده‌اند (مثل کشاورزی، دستفروشی، کارگری ساختمان و...)، ۵/۱۱٪ شاگرد و ۲٪ بصورت پیمانی فعالیت می‌کرده‌اند.

۱- بیش از یک گزینه را می‌توانستند انتخاب کنند

نکات مهم:

۱) در نمونه‌های مورد بررسی، هیچ فردی با سابقه شغل رسمی یا قراردادی ملاحظه نشد.  
۲) بیکاری و فعالیت موقتی عمده‌ترین دلایل روی آوری این افراد به فعالیت با وانت بار بوده است.

### ۲۲- بررسی علت ترک شغل یا مشاغل قبلی وانت باری‌ها<sup>۱</sup>

نداشتن سرمایه (۳۰٪)، حقوق کم (۱۸/۵٪)، دائمی نبودن کار (۱۱/۵٪) و سختی کار با حدود (۱۰٪) مهمترین دلایل ترک شغل قبلی توسط وانت‌باری‌ها عنوان شده است.

### ۲۳- بررسی دلایل روی آوردن افراد به فعالیت با وانت بار (فروش میوه و تره‌بار)<sup>۲</sup>

بیکاری و نداشتن شغل مناسب با ۷۴٪، فقدان سرمایه مورد نیاز برای راه‌اندازی حرفه مورد علاقه با ۴۱٪، نداشتن مهارت و تخصص کافی در یک حرفه با ۱۵٪، کمی در آمد ۷٪، ناتوانی جسمی با ۱۰٪، مهمترین و عمده‌ترین دلایل روی آوری این افراد به فعالیت با وانت بار در سطح شهر مشهد بوده است.

۲۴- در پاسخ به این سوال که آیا در حال حاضر بجز فعالیت با وانت بار، کار و فعالیت دیگری نیز دارید، جوابها مؤید آن است که کمتر از ۱٪ این افراد دارای فعالیت در آمدزای دیگر هستند و ۹۹٪ آنها هیچگونه فعالیت منجر به کسب در آمد دیگری ندارند.

### ۲۵- بررسی ساعات فعالیت وانت باری‌ها<sup>۳</sup>

بیشترین ساعت فعالیت صاحبان وانت بار بین ساعت ۲۰ تا انتهای شب ذکر شده است (۹۶٪)، پس از آن مقطع زمانی ۸-۱۲ صبح (۷٪) و سپس ساعات ۱۲-۱۷ و بعد از آن ساعات ۱۷ تا ۲۰ ذکر شده است. بنابراین مهمترین ساعت فعالیت این افراد از ۸ شب به بعد می‌باشد.

### ۲۶- مصادره کالا توسط پرسنل شهرداری

نتایج آمارها حاکی از آن است که حدود ۴۰٪ صاحبان وانت بار حداقل یکبار در طول مدت فعالیت خود با مصادره کالاها و اجناسشان توسط مأموران شهرداری (بویژه ستاد رفع سد معبر)، مواجه بوده‌اند.

۱- افراد می‌توانستند بیش از یک گزینه را در این سؤال انتخاب کنند  
۲- افراد می‌توانستند بیش از یک گزینه را در این سؤال انتخاب کنند  
۳- افراد می‌توانستند بیش از یک گزینه را در این سؤال انتخاب کنند

**۲۷- دریافت مجدد کالاهای مصادره شده**

از میان وانت باری‌هایی که تاکنون حداقل یکبار کالاهایشان مصادره شده است تنها ۴۰٪ آنها مبادرت به دریافت کالاهایشان کرده‌اند و ۶۰٪ آنان، اقدامی جهت دریافت کالاهای مصادره شده انجام نداده‌اند.

**۲۸- درگیری با پرسنل شهرداری یا مأموران نیروی انتظامی**

حدود ۴/۵٪ صاحبان وانت بار حداقل یکبار با مأموران شهرداری یا نیروی انتظامی درگیر شده‌اند و ۹۵/۵٪ آنها سابقه درگیری با مأموران را ندارند.

**۲۹- موافقت یا مخالفت با ساماندهی وانت بارها و فروشندگان سیار**

خوشبختانه اکثریت این افراد موافق ساماندهی به وضعیت کنونی صاحبان وانت بار هستند (۹۹/۱٪) و تنها (۰/۸ درصد) با ساماندهی خویش مخالفت کرده‌اند (احتمالاً بیشتر کسانی هستند که در حال حاضر دارای درآمد مناسبی بوده و یا با ساماندهی شدن منافع خویش را در خطر می‌بینند).

**۳۰- بررسی تمایل به آموزش‌های مهارتی و فنی و حرفه‌ای**

از میان این افراد ۵۲/۶٪ موافق طی کردن دوره‌های مهارتی و فنی و حرفه‌ای بوده و ۴۷/۵٪ نیز تمایلی به شرکت در دوره‌های آموزشی و مهارت آموزی ندارند. بهر حال بیشتر این افراد علاقمند هستند تا در دوره‌های کسب مهارت و ارتقاء سطح تخصصی خویش در یک حرفه شرکت نمایند.

**نقش وانت بارها در اقتصاد شهر مشهد****(۱) ایجاد فرصت‌های شغلی**

بررسی وضعیت جمعیت فعال، شاغل و بیکار شهر مشهد بیانگر آن است که نرخ بیکاری در این شهر از ۵٪ در سال ۱۳۵۵ به ۱۱/۶ درصد در سال ۱۳۶۵ و ۶٪ در سال ۱۳۷۵ رسیده است. بر اساس آمار سال ۱۳۷۵، حداقل ۳۰ هزار نفر از جمعیت فعال این کلانشهر با مشکل بیکاری دست به گریبان بوده‌اند از سوی دیگر ۶۳٪ وانت باری‌ها مهمترین علت گرایش خویش به فعالیت با وانت بار را بیکاری و ۹۵٪ آنها مهمترین منبع درآمدی خود را فعالیت با وانت بار اظهار کرده‌اند.

اگر تعداد وانت باری های شهر مشهد را (منظور وانت بارهای دارای مجوز شامل موقت و دائم)، ۵۴۶ نفر باشد و با فرض اینکه حدود یک سوم این تعداد وانت باری های فاقد مجوز (غیر رسمی) باشند، جمع کل شاغلان این بخش را حدود ۷۰۰ نفر می باشد که در این صورت تعداد افرادی که بطور مستقیم معیشت و حیاتشان به فعالیت این افراد بستگی دارد حدود ۶۳۸۸ نفر خواهد بود.

میانگین بار تکفل وانت باری ها × میانگین نفرات فروشندگان هر دستگاه وانت بار × تعداد شاغلان وانت باری = تعداد کل افراد تحت پوشش فعالیت وانت باری ها

$$۶۳۸۸ = ۷۰۰ \times ۱/۶۹ \times ۵/۴ = \text{تعداد کل}$$

از سوی دیگر، فعالیت این افراد خود بسترساز فعالیت هزاران شاغل دیگر در بخشهای مختلف تولیدی (باغی و کشاورزی، حمل و نقل میوه و تره بار، عرضه و توزیع در میادین و...) است. گر چه این بخش عموماً غیر رسمی قلمداد می شود اما تأثیر فعالیت وانت باری ها در ایجاد اشتغال در بخش غیر رسمی، ایجاد ارزش افزوده و کسب سودبخشی رسمی غیر قابل انکار خواهد بود.

**۲) تأمین سرمایه اولیه:** در بسیاری از موارد مشاهده شده است که فعالیت وانت باری ها، زمینه ای برای بازگشت مجدد به بخش رسمی است که نیازمند داشتن سرمایه اولیه جهت راه اندازی حرفه مورد نظر است و شاید چندان دور از ذهن نباشد اگر گفته شود فعالیت برخی از وانت باری ها نوعی تمرین و ممارست و کسب تجربه جهت ورود به بخش رسمی است.

**۳) تأثیر اقتصادی وانت باری ها در تولید ناخالص داخلی شهر مشهد**  
برای محاسبه تولید ناخالص ملی سه روش کلی شامل مخارج، تولید و درآمد وجود دارد در مطالعه حاضر به منظور محاسبه تولید ناخالص داخلی شهر مشهد از روش تولید استفاده شد. تولید ناخالص داخلی شهر مشهد در سال ۱۳۶۵ بر اساس محاسبات تولید ناخالص داخلی استان با توجه به سهم شهر مشهد از اشتغال در بخشهای مختلف اقتصادی با لحاظ نمودن ارزش افزوده سرانه در هر یک از فعالیتهای برآورد گردیده است که معادل ۱۰۶ میلیارد ریال (به قیمت ثابت سال ۱۳۵۳) بوده است. (اولین برنامه پنج ساله شهرداری مشهد، ۱۳۷۵) در این مطالعه نیز با بهره از روش یادشده تولید ناخالص داخلی مشهد برای سالهای ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۵ محاسبه شد.

با توجه به میانگین در آمد وانت باری ها (۷۰۰ نفر اعم از موقت و دائم ( دارای مجوز) و بدون مجوز)، سهم آنان از تولید ناخالص داخلی شهر مشهد ۰/۰۳۶ درصد برآورد شده است.

جدول ۴: تولید ناخالص داخلی کشور و شهر مشهد (میلیارد ریال)

سال	تولید ناخالص داخلی ایران	تولید ناخالص داخلی مشهد	سهم وانت باری ها از تولید ناخالص داخلی مشهد (درصد)
۱۳۸۰	۵۶۴۲۲۹	۲۳۱۳۳	
۱۳۸۱	۷۰۷۳۴۱	۲۹۰۰۱	
۱۳۸۲	۸۴۴۱۲۹	۳۴۶۰۹	
۱۳۸۳	۱۰۳۸۱۴۵	۴۲۵۶۴	
۱۳۸۴*	۱۲۷۶۷۱۱	۵۲۳۴۵	
۱۳۸۵*	۱۵۷۴۱۹۷	۶۴۸۰۸	۰/۰۳۶ درصد

مأخذ: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و محاسبات تحقیق \* اعداد پیش بینی شده اند

**بررسی اقدامات کلانشهرها در خصوص ساماندهی وانت باری ها**  
بدون شک، بررسی تجارب کلانشهرها، کمک شایانی جهت ارائه راهکارها و شیوه های ساماندهی وانت باری های سطح شهر مشهد (با توجه به ساختار اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی آن) خواهد کرد.

#### ۱- بررسی تجربه کلانشهر اهواز

یکی از راهبردهای عملی و موفقیت آمیز ساماندهی دستفروشان بویژه وانت بارها (دوره گردها) در اهواز، احداث بازارچه های موقت (کانکس) در مناطق مختلف شهری و حاشیه نشین بوده است. شهرداری اهواز ابتدا با شناسایی دستفروشان و دوره گردان، آنها را در قالب شرکتهای تعاونی میوه و ترهبار انسجام داده و با هدف اخذوام خود اشتغالی، این افراد عملاً در بازارچه های موقت آغاز به فعالیت نموده اند.

آن تعداد از بازارچه‌هایی که از سوی وانت باری‌ها مورد استقبال قرار نگرفت از وجود افراد مدد جو و توانخواه تحت پوشش کمیته امداد و بهزیستی استفاده گردید که به اعتقاد کارشناسان شهرداری اهواز بسیار مثر ثمر و مطلوب بوده است.<sup>۱</sup>

## ۲- بررسی تجربه کلانشهر مشهد

حضور و فعالیت پراکنده وانت‌باری‌ها، بساطیها و گاری‌داری‌هایی که مبادرت به فروش میوه در سطح شهر می‌نمودند، سازمان میادین میوه و تره‌بار ساماندهی مشاغل شهری شهرداری مشهد را بر آن داشت تا به نیابت از شهرداری مشهد در جهت تحقق تبصره ذیل بند ۲ ماده ۵۵ شهرداریها و به منظور حذف مشکلات و ناهنجاریهای اجتماعی مرتبط با فعالیت ایشان که در شأن دومین کلانشهر مذهبی جهان نبوده، با هدف تبدیل تهدیدها به فرصتها و رعایت ضوابط و مقررات شهری نسبت به ساماندهی وانت بارها از سال ۱۳۷۸ اقدام و با ارائه لایحه شماره ۷۸/۱۱/۲۶-۲۱/۲۶۳۹۴ به شورای شهر نسبت به اخذ مجوز برای ساماندهی ایشان به مدت شش ماه بصورت آزمایشی اقدام و در صورت ارزیابی و موفقیت‌آمیز بودن اجرای طرح نسبت به تمدید مجوزهای مزبور اقدام نماید که در اولین اقدام تعداد ۶۰ دستگاه وانت بار با هماهنگی شهرداریهای مناطق ساماندهی و به دلیل نظام‌مند شدن فعالیت ایشان، استقبال از طرح مزبور رو به تزاید گذاشت تا جایی که سازمان در تاریخ ۱۳۸۰/۳/۹ طی لایحه شماره ۲۱/۶۰۸۶ نتایج ثبت طرح را به شورای اسلامی شهر اعلام و درخواست استمرار طرح با شرایط پیشنهادی را نمود و با تصویب لایحه مذکور موضوع از طریق سازمان پیگیری و از سال ۱۳۸۲ نسبت به واگذاری واحد ساماندهی وانت پارک به بخش خصوصی اقدام نمود و بدلیل افزایش بی‌رویه وانت‌های فروش میوه و عدم شناسایی مکانهای مناسب برای ساماندهی وانت‌بارها توسط پیمانکار باعث گردید که وانت‌بارها در حاشیه خیابانهای اصلی و پر تردد شهر مستقر و عدم برخورد قاطع قانونی با افراد از سوی مسئولین سبب گردید که سازمان از ابتدای مهر ماه سال ۱۳۸۳ مجدداً با بهره‌گیری از نیروهای مجرب و کارآمد خود ضمن تبیین استراتژی و راهکار مشخص و مناسب نسبت به کاهش تعداد وانت‌بارهای سطح شهر اقدام نماید، تا این که در مورخه ۱۳۸۴/۱۲/۱۸ شورای محترم اسلامی شهر با ابلاغ مصوبه جلوگیری از ایجاد بی‌رویه

۱- استعلام فعالیتهای ساماندهی بخش غیر رسمی از شهرداری اهواز

واحدهای عرضه محصولات باغی و کشاورزی به شهرداری مشهد توصیه گردید، از این پس از اعطای هر گونه مجوز به وانت پارکهای ثابت و سیار جلوگیری و در اسرع وقت طرح تثبیت وانت‌بارها را به اجرا در آورد.

لذا این سازمان در راستای تحقق مصوبه مزبور و به منظور کاهش تعداد وانت‌بارهای موجود، طرح ایجاد بازارهای موقت ویژه میوه و تره‌بار را با سازه سبک و قابل انتقال در محدوده‌های معین بافتی با پیش‌بینی امکانات بهداشتی لازم طراحی و با حذف مجوز وانت‌بار بطور دائم و تبدیل آن به مجوز بازار روز موقت میوه نسبت به تثبیت وانت‌بارهای مذکور اقدام نموده است. اقدامات انجام شده توسط سازمان میادین در جهت ساماندهی وانت‌بارهای میوه به طور خلاصه در موارد زیر ذکر گردیده است:

- ۱) ساماندهی ۴۵۰ دستگاه وانت بار در نقاط و ایستگاههای مختلف
  - ۲) کنترل مجوزهای صادره توسط واحد میادین
  - ۳) جمع‌آوری ماشینهای اسقاطی از سطح مشهد و جلوگیری از اتراق و شب‌خوابی وانت‌بارهای دارای مجوز
- همچنین از جمله امور در دست اقدام و اجرا می‌توان به جمع‌آوری وانت‌ها از سطح شهر و جایگزین کردن در بازارهای موقت و اقدام دیگر چون کاهش وانت‌بارهای فروش میوه را ذکر کرد.<sup>۱</sup>

#### نتایج :

**الف) تأیید یا عدم تأیید فرضیات تحقیق :**

در خصوص موضوع تحقیق ، ۶ فرضیه مطرح شد که بر اساس نتایج حاصل از مطالعات پیمایشی ( میدانی ) طرح، تمامی فرضیه‌های محقق‌مورد تأیید قرار گرفت. با عنایت به اینکه مستندات پذیرش فرضیه‌ها ، در بطن نتایج مطالعات میدانی و یافته‌های تحقیق ارائه شده ، از ذکر مجدد آنها خوداری می‌شود

#### ب) عمده‌ترین و مهمترین نتایج این بررسی عبارت است از :

- ۱) بخش غیر رسمی اگرچه در کشورهای در حال توسعه نمود بارزتری دارد اما این پدیده در حال گسترش تقریباً در تمامی کشورهای جهان مشاهده می‌شود. بنابراین یکی از مهمترین



چالش‌های مدیریت شهری در بیشتر کلانشهرهای دنیا نحوه سازماندهی و سامان دهی و شیوه تعامل و برخورد با اقتصاد غیر رسمی است.

۲) به نظر می‌رسد اتفاق نظر در کلیه دیدگاهها و نگرشها در خصوص تعریف بخش غیر رسمی بحث مهم "خارج از شمول قوانین و مقررات رسمی و نظارت و کنترل دولتها" بر آن باشد.

۳) بخش غیر رسمی را نمی‌توان صرفاً از منظر تبعات نامطلوب و زیانبار آن نگریست و آنرا تنها یک تهدید به شمار آورد بلکه همانطور که عنوان شد این بخش دارای کارکردهای مثبت زیادی است که اگر برای آن برنامه و طرح مشخص، سنجیده و اصولی باشد میتواند خود را به عنوان یک فرصت در اقتصاد کلانشهرها مطرح کند.

۴) در زمینه وانت باری‌های فعال در سطح شهر مشهد، مهمترین نتایج مطالعات بویژه مطالعات میدانی عبارت است از:

میانگین سنی صاحبان وانت باری‌ها، ۳۷/۵ سال است که در مقایسه با دستفروشان (صالحی‌فرد، ۱۳۸۶، ۲۰۸) که ۳۵ سال می‌باشد اندکی بیشتر است. این افراد بیشتر دارای تحصیلات ابتدایی و مقدماتی بوده، اکثریت آنها متأهل می‌باشند. بیش از ۹۰٪ آنان، مهاجران شهرستان‌های خراسان رضوی هستند که میانگین افراد تحت تکفل آنها ۵/۴ نفر می‌باشد. بیش از نیمی از وانت‌باری‌ها مستأجر هستند که متأسفانه حدود یک سوم در آمد خود را بابت اجاره بهای واحد مسکونی پرداخت می‌کنند. میانگین فعالیت وانت‌باری‌ها ۱۷۱ ماه (بیش از ۱۴ سال) می‌باشد این مسئله بیانگر ضعف زیر ساختهای اشتغالهای مولد در جذب این افراد و تمایل آنها به ادامه فعالیت در عرصه بخش غیر رسمی است. (حدود یک سوم این افراد بیش از ۲۰ سال سابقه فعالیت در این بخش را دارند). متأسفانه جز درصد ناچیزی از وانت باری‌ها، اکثریت آنها جزء دهک‌های محروم اقتصادی جامعه هستند زیرا علیرغم درآمد اندک، در بسیاری از موارد بیش از یک خانوار از محل فعالیت این وانت بار معیشت می‌کند. عمده‌ترین دلیل گرایش شهروندان به خرید میوه و تره‌بار از وانت باری‌ها، ارزانی میوه و تره‌بار (حداقل ۲۵ تا ۳۰٪ نسبت به خرده فروشی‌ها) و سهولت دسترسی به آنهاست. برای اکثریت صاحبان وانت بار، این فعالیت، نوعی فعالیت سالیانه و دائمی است نه فعالیت فصلی یا جانبی و مکمل درآمدی، با این حال نداشتن مسکن و پرداخت اجاره بها، درآمد کم و ناپایدار و فقدان سرمایه برای راه اندازی حرفه

مورد نظر مهمترین مشکلات معیشتی و زیستی وانت باری‌هاست. بیکاری مهمترین دلیل گرایش این افراد به فعالیت با وانت بار بوده است. همچنین فقدان سرمایه و کمی حقوق مهمترین دلیل ترک شغل قبلی اکثریت وانت باری‌هاست. در هر صورت این افراد بدلیل مشکلات معیشتی و زیستی، درگیری و برخورد دائمی با ماموران، بی ثباتی شغلی و... موافق ساماندهی و سازماندهی وضع خود هستند، قابلیت و پتانسیلی که مدیریت شهری براحتی می‌تواند از آن به بهترین وجهی جهت حل چالشهای ناشی از فعالیت شاغلان بخش غیر رسمی استفاده کند.

### پیشنهادهای و توصیه‌ها :

۱) ساماندهی فعالیت وانت باری‌های عرضه کننده میوه و تره بار صرفاً بر عهده شهرداری‌ها نیست زیرا شهرداریها بر اساس ماده ۵۵ قانون شهرداری وظیفه‌ای جز رفع سد معبر ندارند بنابراین پیشنهاد می‌شود شورایی مرکب از نمایندگان سازمانها و نهادهای گوناگون چون سازمان تأمین اجتماعی، شهرداری، اداره کار و امور اجتماعی، سازمان فنی- حرفه‌ای، فرمانداری و... و بخشهای خصوصی بویژه نماینده وانت‌باری‌ها، نمایندگان اتحادیه‌های میوه و تره‌بار و... تشکیل شده و حوزه وظایف و نقش هر یک در ساماندهی وانت باری‌ها مشخص شود (هماهنگی، انسجام و...)

۲) برای ساماندهی وانت باری‌ها می‌بایست قبل از هر چیز به ساماندهی فضای فعالیت آنها همت گمارد لذا به نظر می‌رسد استراتژی ایجاد و گسترش بازارهای روز با غرفه‌های متوسط (در مقیاس ۱۰ تا ۱۲ متر مربع) یکی از راهکارهای مطلوب باشد. در مکان یابی بازارهای روز می‌بایست به شاخص‌هایی چون اصل دسترسی، اصل فاصله، همجواری، اصل آسایش و رفاه، معیارهای جمعیتی، نظام سلسله مراتبی، ایمنی، اصل جامعیت و... (صالحی فرد، ۱۳۸۲، ۱۲۳) توجه شود.

۳) تهیه شناسنامه برای فروشندگان سیار میوه و تره‌بار (بجز مجوز فعالیت) در ساماندهی آنها بویژه از منظر ایجاد امنیت خاطر در شهروندان تأثیر گذار است.

- ۴) با توجه به گرایش صاحبان وانت بارهای عرضه میوه و تره‌بار به شرکت در دوره‌های فنی-حرفه‌ای و طی کردن آموزشهای مهارتی می‌توان زمینه‌های هدایت بخشی از فعالان بخش غیررسمی را به بخشهای تولیدی و رسمی فراهم کرد. تجارب جهانی نیز موید آن است که در بسیاری از کشورهای جهان، دولت‌های ملی از طریق اجرای پروژه‌هایی که اعتبارات و آموزش شغلی را برای کارگران بنگاه‌های کوچک تأمین می‌کنند در جهت رسمی سازی بخش غیر رسمی گام برمی‌دارند و در همان حال سازمانهای غیر دولتی طرح‌های ایجاد درآمد را برای کمک به محروم‌ترین افراد اجرا می‌کنند. (Massiah, 1989; Simon and Birch, 1992)
- ۵) در شرایط کنونی با توجه به سیاست گذر از تصدی‌گری به واگذاری بهتر است شهرداری‌های کلانشهرها پس از بررسی کلیه جوانب، ساماندهی وانت‌باری‌ها را به بخش خصوصی واگذار کند. اما باید توجه کرد که گذر شهرداری از سیاست گذاری به تفویض اختیارات و وظایف بویژه به بخش خصوصی، ضرورت نوعی بازنگری در روش‌ها و الگوهای اجرا شده را تا مقطع زمانی کنونی می‌طلبد (صالحی فرد، ۱۳۸۱، ۱۹)
- ۶) با توجه به این که شهرداری مشهد هر ساله میلیونها ریال بابت ساماندهی مشاغل کاذب (بویژه توسط ستاد رفع سد معبر) هزینه می‌کند لذا باید مطابق طرح ساماندهی از حداکثر هزینه کردن درآمدهای شهرداری در این بخش استفاده صحیح نموده و از حیف و میل کردن آن (صالحی فرد، ۱۳۸۴، ۶۳) جداً خودداری شود. (بجای صرف اعتبارات برای برخوردهای مقطعی و بی نتیجه به طرح دراز مدت و تدبیر شده اندیشید)
- ۷) راهکارهای نهایی نگارنده برای ساماندهی وانت باری‌ها با توجه به مطالعات اسنادی- نظری و مطالعات پیمایشی و میدانی به شرح ذیل است.<sup>۱</sup>
- ۷-۱- طراحی و ساخت کانتینر یا کانکس مخصوص فروش میوه و تره بار (هر کانکس می‌تواند به چند غرفه فروش و عرضه میوه و تره‌بار تبدیل شود).
- ۷-۲- ایجاد فرم متحدالشکل در زمینه وانت باری‌های عرضه‌کننده میوه و تره‌بار در سطح شهر
- ۷-۳- ساماندهی وانت‌باری‌ها به صورت پیک‌های موتوری عرضه‌کننده میوه و تره‌بار در سطح شهر
- ۷-۴- ساماندهی وانت باری‌ها به صورت وانت باری‌های سیال و ایستگاه‌های استقرار محله‌ای

۱- توضیحات تکمیلی هر یک از روش‌های پیشنهادی (الگوها) و بررسی نقاط قوت و ضعف مدل‌های پیشنهادی مستلزم نوشتاری مستقل است که در قالب یک مقاله ارائه خواهد شد.

۷-۵- ساماندهی وانت‌باری‌ها در قالب بازارهای روز میوه و تره‌بار (بازارچه‌های محلی، ناحیه‌ای و...)

### تشکر و قدردانی

بدینوسیله از معاونت خدمات شهری شهرداری مشهد و بویژه مدیر عامل و کارشناسان محترم سازمان میادین میوه و تره‌بار و ساماندهی مشاغل شهری و مدیریت فاضل اجرائیات ستاد رفع سد معبر جهت حمایت مالی و همکاری در طرح تحقیقاتی و پژوهشی «ساماندهی و سازماندهی دستفروشان و دوره‌گردان سطح شهر مشهد» صمیمانه تشکر و قدردانی می‌شود.



## منابع

- ۱- تراپی مرضیه، (۱۳۸۰) ، دستفروشها و دوره گردها، مزاحم یا مکمل، ماهنامه شهرداریها، سال دوم، شماره ۲۴
- ۲- جی جی توماس، (۱۳۷۶)، اقتصاد غیر رسمی، ترجمه منوچهر نوربخش و کامران سپهری، موسسه تحقیقات پولی و بانکی، تهران
- ۳- شایبرچیم، (۱۳۷۹)، مدیریت شهر: خط مشیها و نوآوریها در کشورهای در حال توسعه، ترجمه پرویز زاهدی، تهران، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری
- ۴- شکوئی حسین، (۱۳۷۹)، دیدگاههای نو در جغرافیای شهری، انتشارات سمت، تهران
- ۶- صالحی فرد محمد، (۱۳۸۱)، بررسی و تحلیل چالشها و تنگناهای مدیریت فضای سبز در کلانشهرهای کشور (مطالعه موردی شهر مشهد)، ماهنامه پیام سبز، سال دوم، شماره ۱۳ و ۱۴، تهران
- ۷- \_\_\_\_\_، (۱۳۸۲)، شاخص های مکان یابی بهینه فضایی برای مراکز نگهداری افراد خاص و اثرهای آن در کاهش آسیبهای اجتماعی، فصلنامه تأمین اجتماعی، سال پنجم، شماره ۱۴
- ۸- \_\_\_\_\_، (۱۳۸۴)؛ شوراهاى اسلامى شهر، چالش ها و تنگناها، راهکارها و توصیه ها؛ فصلنامه تحلیلی- پژوهشی جستارهای شهرسازی، سال چهارم، شماره ۱۳ و ۱۴، تهران
- ۹- \_\_\_\_\_، (۱۳۸۶)، طرح پژوهشی بررسی راهبردها و راهکارهای ساماندهی و سازماندهی دستفروشان و دوره گردان شهر مشهد، سازمان میادین میوه و تره بار و ساماندهی مشاغل شهری شهرداری مشهد
- ۱۰- صرامی حسین ، (۱۳۷۲)، مشاغل غیر رسمی: بیکاری، نه کاری، ناکاری، چاپ اول، اصفهان، انتشارات جهاد دانشگاهی
- ۱۱- عرب مازیار یزدی علی، (۱۳۸۴)، اقتصاد سیاه در ایران، تهران، موسسه تحقیقات و توسعه علوم انسانی
- ۱۲- مرکز پژوهش های مجلس (۱۳۸۲)، ساختار اشتغال در بخش غیر رسمی و نقش آن در جذب نیروی انسانی متخصص، طرح پژوهشی
- ۱۳- مهدیزاده جواد و همکاران ، (۱۳۸۵) ، برنامه ریزی راهبردی توسعه شهری ( تجربیات اخیر جهانی و جایگاه آن در ایران ) ، معاونت معماری و شهرسازی وزارت مسکن و شهرسازی ، تهران

- 15- Bhattacharya, D.K. (1993), "How does the Hidden Economy affect Consumers Expenditure?" An Econometric Study of U.K (1960-1984), International Institute of Public Finance(IIPF), Berlin.
- 16- Breman, J.,197۹, A dualistic labour system: A critique of the informal sector Concept, I: The informal sector, Economic and political weekly, Nov.27, 1870-1875
- 17- Bromley, R, 1978, The urban informal sector: Critical perspectives, world Development, 6, 1031-1198.
- 18- Bromley, R.,and Gerry.C.,1979, Casual work and poverty in Third world Cities, chichester: John wiley
- 19- Castells,M.,1977, The urban Question: A Marxist Approach, London: Arnold
- 20- Cobula Richard J. (1997), "An empirical analysis of impact of Government tax ans auditing policies on the size of the underground Economy: The case of U.S., 1993-1994", American Journal of Economics and Sociology, Vol. 56, No.2.
- 21- Connolly, P.,1985, The politics of the informal sector: a critique, in Mingione, E.and
- 22- De soto, H, 1989, The other path: The Invisible Revolution in the Third world London: I.B.Taurus.
- 23- Feige, Edgar 1. (1994), "The Underground Economy and the Currency Enigma, Supplement to Public Finance", Finances Publiques, 49, pp.116-136.
- 24- Hall.M.1992. sex tourism in south- East Asia, in Harrison. D.(ed), Tourism and the Less Developed countries London: Belhaven.
- 25- Hart, k, 1973, Informal income opportunities and urban employment in Ghana, Journal of Modern African studies, 11,61-89
- 26- Hussman, R., 1990, Surveys of Economically Active population, Employment, Unemployment and Underemployment: An ILO Manual on Concepts and Methods, Geneva: International Labour Office Publicationd.
- 27- International Labour Office, 1995, world Employment,1995, Geneva: International Labour office.
- 28- International Labour office, 1972, Employment , Incomes and Equality: A strategy for Increasing productive Employment in Kenya, Geneva: International Labour office publications.
- 29- Johnson, Simon; Kaufmann, Daniel; and Pablo Zoido- lobaton (1998), Corruption, Public Finances and the Unofficial Economy, Washington, D.C. World Bank

- 30- Johnson, Simon; Kaufmann, Daniel; and Pablo Zoido-lobaton (1998a), "Regulatory Discretion and the Unofficial Economy. The American Economic Review, Vol. 88, No.2,pp.387-392.
- 31- Kaufmann, Daniel and Jeffrey Sachs(1998), "Determination of Corruption", Unpublished Manuscript, Harvard University
- 32- Lee,w,1991. prosti tution and tourism in south- East Asia, in Red clift, N.and Sinclair, T.M.(eds), working women: International perspectives on Labour and Gender IdeoLogy, London: Roudedge.
- 33- Lewis,W.A. 1955, The Theory of Economic Growth, London: George Allen & Unwin.
- 34- Lubell, H. (1991) The informal sector in the 1980s and 1990s. Paris OECD Development Center.
- 35- Massiah, J., 1989, women's lives and live lihoos: a view from the commom wealth Caribbean, World Development, 17(7), 965-977
- 36- McGee, T.G., 1979, The poverty syndrome: making out in the southeast Asian city, in Bromley, R. and Gerry. C. (eds) 1979, cosual work and poverty in Third world cities, chichester: John Wiley.
- 37- Mitra, A. (1993) Industry, informal employment and poverty. The Indian of labour Economics. Vol.37,pp.351-377
- 38- Portes, A., Castells,M.and Benton, L.(eds), 1991, The Informal Economy: studies in Advanced and Less Developed Countries, London: Johns Hopkins
- 39- Portes , A, Castell S, M. and Benton, L. (eds), 1991, The Informal Economy: studies in Advanced and Less Developed Countries, London: Johns Hopkins
- 40- Rose- Ackerman, Susan (1997), "Corruption and Development", Washington D.C, The World Bank Annual Bank Conference on Development Economics.
- 41- Santos, M., 1979, The shared space: The Two Circuits of the urban Economy in underdeveloped Countries, London: Methuen
- 42- Scott, A.M.,1986b Woman and industrialisation: examining the 'Female mar-ginaliation' thesis, Journal of Development Studies,22 (4), 649-680
- 43- Scott, A.M.,1979,Divisions and solidarities: Gender, Class and Employment in Latin America, London: Routledge.
- 44- Simpson, G.E., 1954, Begging in Kingston and Montego Bay, Social and Economic studies, 3(2), 197-211
- 45- Simon, D. and Birch, S.L., 1992, Formalising the informal sector in a changing South Africa: Small- Scale manufacturing in the witwater srand, world Development, 20 (7). 1029-1045

- 46- Singer, H.w.,1970, Dualism revisited: a new approach to the problems of the dual society in developing countries, *Journal of Development studies*, 7.60-75
- 47- Stren, R., white, R. and whitney, J. (eds), 1992, *Sustainable cities: urbanization and the Enviroment in International perspective* Boulder, CO: Westview Press.
- 48- Tanzi, Vito (1998), "corruption, Around the world: Causes, Consequences, Scope, and Cures", *IMF Working Paper*, 63
- 49- Todaro, M.P., 1995, *Economic Development in the Third world*, Harlow: Longman.
- 50- Thomas, J.J., 1995, *Informal Economic Activity Hemel Hempstead: Harvester wheatsheaf*.
- 51- Tokman, V., 1989. Policies for a heterogeneous informal sector in Latin America, *world Development*, 17- (7), 1067-1076
- 52- Thomas, J.J., 1995. *Surviving in the City: The urban Informal Sector in Latin America*, London: Pluto.
- 53- United Nations Development programme, 1996, *Humman Development Report 1996*, oxford: oxford University press.