



Smuggling-Car-Driving as a Survival Strategy The Lived Experiences of Marginalized Youth in Lorestan

Amin Roshanpour¹ | Asadollah Nagdi²

1. Department of Social Sciences, Faculty of Economics and Social Sciences, Bu-Ali Sina University, Hamedan, Iran.
Email: aminrushanpoor@gmail.com
2. Corresponding author, Department of Social Sciences, Faculty of Economics and Social Sciences, Bu-Ali Sina University, Hamadan, Iran .Email: naghd@basu.ac.ir

Article Info	ABSTRACT
<p>Article type: Research Article</p> <p>Article history: Received: 14 March 2025 Received in revised form: 27 May 2025 Accepted: 18 July 2025 Published online: 16 September 2025</p> <p>Keywords: Lorestan, Marginalized Youth, Smuggling-Car-Driving, Structural Discrimination, Survival Strategy</p>	<p>Loeaaan poovnr, whhhss one of hfe aaat deveoped eegoms in the naiton, ss confondddwth uuuuuual economccuuus and a cck of fomral empoyment oppouuntss. Thss uuuaion has dddoo the ppead of nrformal seocr empoyment and hfe emeggece of phenomena uuch as “smuggling-rrr -dvvrrg” among many margnmiized adosscen... The cuceat nvegggion nvegggss hfe iived expennnes of nrvddiass who have eneed hhs fdddby empoyng a quaiivvw appoach and phenomenogaaal mehbdology. Semi-uuuuueed nrvvvwwere conduddwth 44 mnggiing-rrr -dvvess nnLoeaaan to gaher daaa whhhee ee hfen anayzed unng hemaic analyccc ccnqie.. The euuts nrlaaee hlat mnggiing-rrr -dvvrrg ss a phenomenon hlat euuts fom uuuuual nreuaiiies and an unjtt diiii i uiion of oppottuntss. Thee nrvddiass aee hfe cauattss of nreffeeat nrttt uiional yeeems. Moecover, mnggiing-rrr -rr vrrg ss not meedy a peoonal choeee or nrvddial decooon; tt ss a epponee to a aange of uuuuual and ooclll peessue,, nruudng unempoyment,, economcc povetty, a mascuine culure of adventuee, mnpae access oo thss wokk, decmnaion nn the dtti iibuion of economcc eeoocces and oppottuntss, the deeeeoeeannmoney, and mpiicit upport for thss phenomenon by ooclll newwk. The euuts nrlaaee that eeet aacng eevves as a “uuvvval aaaegg” for a sgnffaaant number of these young nrvddiass in epponee to unjtt and eevvvvwwuuuuure.. Margnmiized youth aee nreeanngly engagng nn nformal and kkkk aciivttss due oochroncc depvvaion and a cck of empoyment oppottuntss. ee ppte beng ggally pochbltte, hlee aciivttss aee peceved as a meano of uuvvval fom hrr peppciive. Theeefoe, tt ss mpeaaive for poicymakess oo eeaaabiih economcc oppouuntss, foiiify uppott nrtttuiion,, and eaablhhh fomral and uaaanabee empoyment oppottuntss .n underdeveoped eegoms iike Loeaaan, all whle manmnnng a rrrucuaal and uueeeennntdd peppciive, nnorder to mtggat t he poifaaion of phenomena iike eeet aacng.</p>

Cite this article: Roshanpour, A. & Nagdi, A. (2024). Shoti-Sawari as a Survival Strategy; The Lived Experiences of Marginalized Youth in Lorestan. *Social Studies and Research in Iran*, 14(3):471-489. <https://doi.org/10.22059/jisr.2025.393507.1612>



Authors retain the copyright and full publishing rights.

Publisher: University of Tehran Press.

DOI: <https://doi.org/10.22059/jisr.2025.393507.1612>



شوتی سواری به مثابه راهبرد بقا تجربه زیسته جوانان حاشیه‌نشین لرستان

امین روشن پور^۱ | اسدالله نقدی^۲

۱. گروه علوم اجتماعی، دانشکده اقتصاد و علوم اجتماعی، دانشگاه بوعلی سینا، همدان، ایران. رایانامه: aminrushanpoor@gmail.com
۲. نویسنده مسئول، گروه علوم اجتماعی، دانشکده اقتصاد و علوم اجتماعی، دانشگاه بوعلی سینا، همدان، ایران. رایانامه: naghdi@basu.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: مقاله پژوهشی	استان لرستان به‌عنوان یکی از مناطق کمتر توسعه‌یافته کشور، با مشکلات ساختاری در اقتصاد و کمبود فرصت‌های شغلی رسمی مواجه است. این وضعیت سبب رشد اشتغال در بخش غیررسمی و شکل‌گیری پدیده‌هایی مانند «شوتی سواری» در میان بسیاری از جوانان حاشیه‌نشین شده است.
تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۲/۲۴	پژوهش حاضر با رویکرد کیفی و به روش پدیدارشناسی به بررسی تجربه زیسته افرادی می‌پردازد که وارد این حرفه شده‌اند. داده‌ها از طریق مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته با ۱۴ نفر از شوتی‌سواران در لرستان گردآوری و با تکنیک تحلیل مضمون تحلیل شده‌اند.
تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۳/۶	یافته‌ها نشان می‌دهد شوتی سواری پدیده‌ای برخاسته از نابرابری‌های ساختاری و توزیع ناعادلانه فرصت‌ها است. این افراد قربانی سیستم‌های نهادی ناکارآمد هستند. همچنین شوتی سواری فقط یک انتخاب فردی یا تصمیم شخصی نیست، بلکه پاسخی است به مجموعه‌ای از فشارهای ساختاری و اجتماعی، از جمله بیکاری، فقر اقتصادی، فرهنگ ماجراجویانه مردانه، دسترسی آسان، تبعیض در توزیع منابع و فرصت‌های اقتصادی، میل به کسب درآمد و حمایت ضمنی شبکه‌های اجتماعی از این پدیده. نتایج نشان می‌دهد برای بسیاری از این جوانان، شوتی سواری نوعی راهبرد بقا در برابر ساختارهای ناعادلانه و محدودکننده به‌شمار می‌آید. نبود فرصت‌های شغلی و محرومیت‌های مزمن، جوانان حاشیه‌نشین را به سمت فعالیت‌های غیررسمی و پرخطر سوق داده است؛ فعالیت‌هایی که هرچند از نظر قانونی غیرمجاز هستند، اما از دید خود آن‌ها راهی برای بقا محسوب می‌شوند. در نتیجه برای کاهش گسترش پدیده‌هایی مانند شوتی سواری ضروری است سیاست‌گذاران با نگاهی ساختاری و عدالت‌محور، به بازسازی فرصت‌های اقتصادی، تقویت نهادهای حمایتی و ایجاد شغل‌های رسمی و پایدار در مناطق کمتر توسعه‌یافته‌ای مانند لرستان بپردازند.
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۴/۲۷	
تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۶/۲۵	
کلیدواژه‌ها: تبعیض ساختاری، جوانان حاشیه‌نشین، راهبرد بقا، شوتی سواری، لرستان	

استناد: : روشن پور، امین و نقدی، اسدالله (۱۴۰۴). شوتی سواری به مثابه استراتژی بقا؛ تجربه زیسته جوانان حاشیه‌نشین لرستان. *مطالعات و تحقیقات اجتماعی در ایران*، ۱۴(۳): ۴۷۱-۴۸۹. <https://doi.org/10.22059/jisr.2025.393507.1612>



نویسندگان حق نشر و حقوق کامل انتشار را حفظ می‌کنند.

ناشر: موسسه انتشارات دانشگاه تهران.

DOI: <https://doi.org/10.22059/jisr.2025.393507.1612>

۱. مقدمه و طرح مسئله

الگوی برنامه‌ریزی توسعه متمرکز و به‌ویژه توسعه نامتوازن بین مناطق و استان‌ها، پیامدهای پیچیده و گاه متناقض اقتصادی، اجتماعی و سیاسی را در کشورهای درحال توسعه به همراه دارد. نابرابری در نرخ بیکاری، فرصت‌های شغلی و کیفیت زندگی، نمونه‌هایی از این توسعه نامتوازن را به نمایش می‌گذارد. پدیده‌هایی مانند کولبری، سوخت‌بری، کشت گیاهان ممنوعه (خشخاش) و شوتی‌سواری، به‌عنوان تدابیر خودجوش و غیررسمی افراد در مواجهه با نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی به‌ویژه در سطوح منطقه‌ای و فضایی نمود می‌یابند. این پدیده‌ها به‌طور مستقیم با اقشار فرودست و مشاغل غیررسمی در ارتباط است. انتخاب این شیوه‌های درآمدزایی پرمخاطره، به‌عنوان یک واکنش به شرایط اقتصادی بی‌ثبات و نامطمئن، نه تنها تأثیرات اجتماعی و اقتصادی گسترده‌ای دارد، بلکه موجب پیدایش مسائل اجتماعی و چالش‌های پیچیده‌ای در ساختار اجتماعی می‌شود.

فرودستان طیف وسیعی از مطرودان را تشکیل می‌دهند که در نظام‌های تاریخ‌نگاری رسمی یکدست تلقی می‌شوند. البته این فرودستی با تهیدستی هم‌ارز است، ولی وسعتش بیش از تهیدستی است (حیدری، ۱۴۰۳: ۲۴). در شرایطی که به‌طور مستمر بر گستره و عمق پدیده فرودستان شهری افزوده شده، هم دولت و هم اندیشه اجتماعی به فرودستان شهری بی‌توجه هستند. این موضوع نه نتیجه دانسته‌های ما، بلکه بازتاب نادانسته‌های ما درباره فرودستان و زندگی آن‌ها است (صفری و عباس‌زاده، ۱۴۰۱). فرودستان افرادی هستند که به دلایلی مانند مشکلات اجتماعی، اقتصادی یا فرهنگی، در پایین‌ترین سطوح جامعه قرار دارند. این افراد به‌دلیل عواملی مانند فقر، محرومیت از تحصیلات مناسب، کمبود مهارت‌های شغلی یا نداشتن دسترسی به فرصت‌های شغلی رسمی، در موقعیت‌های اقتصادی و اجتماعی ضعیف قرار می‌گیرند. در نتیجه بسیاری از این افراد به‌علت شرایط سخت اقتصادی قادر به حضور در بازار کار رسمی نیستند و به‌ناچار به مشاغل غیررسمی روی می‌آورند. این مشاغل هرچند ممکن است برای آنان منبع درآمد باشد، اما خود به‌نوعی به‌عنوان یک چرخه معیوب و آسیب‌زا، بر کیفیت زندگی و وضعیت اقتصادی این افراد تأثیرات منفی می‌گذارد.

تهیدستی و فقر ساختاری، از عوامل اصلی شکل‌گیری و گسترش اقتصاد غیررسمی در کشورهای درحال توسعه به‌شمار می‌روند. بخش قابل‌توجهی از فعالیت‌های اقتصادی در مناطق حاشیه‌ای این کشورها، در چارچوب اقتصاد غیررسمی انجام می‌شود (نقدی، ۱۳۹۲: ۳۶). این وضعیت، به‌ویژه در ایران، ناشی از الگوی توسعه ناهماهنگ و ناکارآمدی‌های نهادی است که از جمله می‌توان به مشکلاتی مانند بوروکراسی ناکارآمد، هزینه‌های بالای مبادله و دیگر موانع اشاره کرد. این شرایط، درنهایت به گسترش فعالیت‌های غیررسمی و به حاشیه رانده شدن بخش‌های وسیعی از جامعه در اقتصاد منجر شده است (رنانی، ۱۳۹۴). فقر ساختاری در زمان‌ها و جوامع مختلف به‌طور متفاوتی ظهور کرده و در هر دوره به اشکال مختلفی مانند دوره‌گردی، تکدی‌گری، کولبری، سوخت‌بری، دست‌فروشی، کشت خشخاش یا شوتی‌سواری، خود را نشان داده است.

پدیده «شوتی» علاوه بر قانون‌گریزی، پدیده‌ای اجتماعی-اقتصادی در ایران است که در آن، افراد به حمل کالای قاچاق به‌وسیله خودرو با سرعت‌های غیرمجاز می‌پردازند. این خودروهای سواری را «شوتی» می‌نامند (تباشیر و همکاران، ۱۴۰۲). در سال‌های ریاضت اقتصادی، بسیاری از حاشیه‌نشینان، نیازهای روزمره‌شان را همچنان در بازار غیررسمی برطرف می‌کنند (آزادارمکی و صادقی، ۱۳۹۵). علاوه بر سناریوهای متعارف (افزایش طبیعی جمعیت و الگوی متعارف مهاجرت روستا به شهر)، عوامل چندی نیز در سال‌های اخیر، جمعیت این گروه‌ها (بیکاران و کم‌کاران) را چند برابر کرده است. بحران جهانی مدرنیزاسیون عوام‌گرایانه در برخی از کشورهای جهان‌سومی از دهه ۱۳۶۰ و سقوط اقتصادهای سوسیالیستی از دهه ۱۳۷۰ به فرایندهای نهادزدایی، پرولتاریایی‌شدن و حاشیه‌نشینی کمک کرده است (بیات، ۱۳۹۷: ۴۸). استان لرستان به‌عنوان یکی از استان‌های کمتر توسعه‌یافته در غرب ایران، با چالش‌های اقتصادی

و اجتماعی متعددی مواجه است. نبود زیرساخت‌های اقتصادی، نرخ بالای بیکاری و نابرابری در توزیع فرصت‌ها، بستری برای گسترش پدیده‌های آسیب‌زا فراهم کرده است. در این میان، پدیده شوتی‌سواری به‌عنوان یکی از مصادیق اشتغال غیررسمی، در سال‌های اخیر به‌طور چشمگیری در این استان گسترش یافته است. براساس گفته‌های مدیرکل تعزیرات حکومتی لرستان، «بیشترین آمار خودروهای شوتی در جاده‌های کشور به‌دلیل وضعیت معیشتی و آمار بالای بیکاری مربوط به استان لرستان است» (خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۴۰۳). شوتی‌سواری به قاچاق سریع کالا با خودروهای شخصی در جاده‌های بین‌شهری گفته می‌شود که غالباً بدون رعایت مقررات قانونی انجام می‌گیرد. این شغل کاذب، پرریسک و ناپایدار، عمدتاً در میان جوانان حاشیه‌نشین با تحصیلات پایین و متوسط، فاقد شغل رسمی و دارای تجربه فقر مزمن رواج دارد. براساس آمار و اطلاعات موجود، «روزانه ۲ هزار و ۵۰۰ خودرو شوتی در جاده‌های لرستان تردد می‌کنند که نقش بسزایی در تصادفات و تلفات جانی و جاده‌ای دارند».

مطالعات پیشین (نقدی، ۱۴۰۳؛ فیض‌الهی، ۱۴۰۴) نشان می‌دهند عوامل ساختاری مانند فقر، بیکاری، تبعیض در دسترسی به منابع، توسعه‌نیافتگی اقتصادی و تلاش برای تأمین معاش، از مهم‌ترین زمینه‌های بروز این پدیده هستند. در شرایطی که اقتصاد رسمی توانایی ایجاد فرصت‌های پایدار شغلی را ندارد، اقتصاد بقا با مشاغل غیررسمی و پرخطر جای آن را می‌گیرد. دسترسی آسان، درآمد نسبتاً زیاد نسبت به دیگر مشاغل غیررسمی و عادی‌سازی اجتماعی این فعالیت سبب استقبال جوانان حاشیه‌نشین از شوتی‌سواری شده است. شوتی‌سواری نه تنها پیامدهای فردی مانند تصادف، مرگ، آسیب‌های جسمی، درگیری با نیروهای امنیتی و زندان و جریمه‌شدن دارد، بلکه تهدیدی برای امنیت اجتماعی، سلامت عمومی و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌شمار می‌رود. این فعالیت، بخشی از اقتصاد غیررسمی است که با نهادهای رسمی در تعارض است و از سوی آنان تهدید تلقی می‌شود. براین‌اساس، پژوهش حاضر در پی پاسخ به این پرسش‌هاست: ۱. عوامل ساختاری و اجتماعی مؤثر بر گرایش جوانان لرستان به شوتی‌سواری کدام‌اند؟ ۲. با توجه به شرایط بومی و فرهنگی استان، چه راهکارهایی می‌توان برای پیشگیری یا کاهش این پدیده ارائه کرد؟

۲. پیشینه تحقیق

مطالعات متعددی به تحلیل پدیده‌های مشابه مانند کولبری و قاچاق کالا در مناطق مرزی غرب ایران پرداخته‌اند که می‌توانند چارچوب نظری و تجربی مناسبی برای بررسی شوتی‌سواری فراهم کنند. عنبری و عبده‌زاده (۱۳۹۹) در مقاله «برساخت اجتماعی پدیده کولبری در مناطق مرزی غرب ایران» نشان دادند کولبری نه انتخاب آگاهانه مرزنشینان، بلکه محصول برساخت عوامل ساختاری و محیطی است. این عوامل شامل فقر اقتصادی و نبود منابع درآمد جایگزین، احساس تبعیض ساختاری، جبر محیطی، ضعف اشتغال در بخش‌های صنعتی، کشاورزی و گردشگری، بازتولید جبری مرز، عقب‌نشینی دولت در حمایت از فقرا، رواج سرمایه‌داری رانتیر به جای سرمایه‌داری صنعتی و احساس طرد اقتصادی و فرهنگی هستند. حراقی و همکاران (۱۳۹۹) در مقاله «بررسی علل گرایش برخی از مرزنشینان به قاچاق کالا (مطالعه موردی: استان مرزی بوشهر)» به روش پیمایشی و با حجم ۶۵۰ نفر از ساکنان حاشیه ساحل دریافتند که روابط معناداری بین عوامل چهارگانه شامل عوامل اقتصادی (ضریب تأثیر ۰/۹۱)، عوامل فرهنگی و اجتماعی (ضریب تأثیر ۰/۷۹)، عوامل ساختاری و جغرافیایی (ضریب تأثیر ۰/۸۶) و عوامل سیاسی و حقوقی (ضریب تأثیر ۰/۸۲) با گرایش به قاچاق کالا وجود دارد و این متغیرها تأثیر متفاوتی بر تمایل و اقدام به قاچاق کالا دارند. زارع شاه‌آبادی و محمدی (۱۴۰۰) در مقاله «درک و فهم پدیده کولبری در شهرستان بانه» با رویکرد کیفی به بررسی این پدیده پرداختند. در پژوهش آن‌ها، هفت مقوله اصلی شامل اقتصاد سیاسی مرز، خطرپذیری بقا، مسخ اجتماعی، فرسودگی شغلی، ازخودبیگانگی، مشروعیت‌سازی و نارضایتی

خانوادگی شناسایی شد. نتایج نشان داد کولبری رفتاری پرمخاطره و تاریخی است که به‌عنوان پدیده‌ای بسترمند، نتیجه واکنش‌ها و تمایلات کولبران به فرصت‌ها و محدودیت‌های جغرافیایی، معیشتی، اقتصادی و سیاسی منطقه است.

شرونی (۱۴۰۱) در مقاله «درک و فهم زمینه‌های گرایش به شغل شوتی در بندر گناوه» با روش کیفی به بررسی این پدیده پرداخت. براساس نتایج، شغل غیررسمی شوتی انتخابی اجباری و بسیار پرخطر برای شاغلان است که به‌عنوان امری بسترمند، حاصل واکنش‌ها به فرصت‌ها و محدودیت‌های شغلی، اقتصادی و معیشتی منطقه محسوب می‌شود. گیاثوند و همکاران (۱۴۰۲) در مقاله «کولبری و طرد اجتماعی» به روش کیفی با ۴۹ نفر از افراد مطلع و درگیر با مسئله دریافتند تجربه زیسته کولبران در میدان تجارت مرزی بر بی‌قدرتی، بروکراتیزه‌شدن، شهروندی معلق، تبعیض نهادی، کرامت‌زدایی، حاشیه‌ای‌شدن فزاینده، تماشایی‌شدن، زیست‌جهان ناامن و زیست‌دردمند دلالت دارد. مطالعه قادرزاده و رسولی صدبار (۱۴۰۲) در مقاله «کولبری و دلالت‌های هویتی آن: تحلیل مضمون روایت کولبران بانه» به روش کیفی و مصاحبه نشان داد این‌همانی‌کردبودن با کولبری، بازنمای طرد اجتماعی ساختاری مناطق مرزی است و بر دگردیسی کولبری از یک امر اقتصادی و معیشتی صرف، به کرداری سیاسی-فرهنگی و هویتی دلالت دارد که از سوی کولبران به شیوه‌های مبدعانه فهم و تفسیر می‌شود و روایت مسلط را به چالش می‌کشد.

کرمی و قنبری (۱۴۰۲) در مقاله «گذری بر معضل اجتماعی شوتی‌سواری در تصویری آینده‌پژوهانه» دریافتند این پدیده از یک سو به‌عنوان بخشی از اقتصاد غیررسمی تعریف می‌شود. از سوی دیگر مؤید نابسامانی در جامعه است و از دیگر سو می‌تواند به‌عنوان تجربه تبعیض و نابرابری تعریف شود. یزدانی‌نسب و بهزادی (۱۴۰۳) در مقاله «زندگی به‌مثابه مقاومت: تجربه زیسته رانندگان شوتی شهر بانه از قاچاق کالا» به روش پدیدارشناسی تفسیری دریافتند هرچند عوامل زمینه‌ای بستر مناسبی برای ورود به این شغل فراهم کرده، اما عواملی از قبیل سود زیاد، عدم تناسب مجازات و جرم، احتمال کم دستگیری و راهبردهای مقابله با خطر، سبب ماندگاری و بازگشت به این شغل شده است. همچنین کلیت قاچاق کالا را می‌توان نوعی مقاومت در برابر ساختارهای نابرابر دانست. نقدی و همکاران (۱۴۰۳) در مقاله «شوتی؛ نان در ازای جان» به روش قوم‌نگاری انتقادی به علت‌های پیدایش و گسترش پدیده شوتی‌ها در بین ساکنان محله‌های حاشیه‌ای شهر خرم‌آباد با توجه به زیست‌جهان انتقادی کنشگران پرداختند. یافته‌ها نشان داد فقر شدید اقتصادی، بیکاری، تبعیض ساختاری، ذهنیت مثبت مردم به این پدیده، سهولت تردد در جاده‌ها، وسوسه رسیدن به درآمد زیاد، طرد اجتماعی و توجیه و مشروعیت‌بخشی به کار خود در پیدایش و گسترش پدیده شوتی‌ها در بین ساکنان مناطق حاشیه شهر خرم‌آباد مؤثر بوده است. در مقاله فیض‌اللهی و همکاران (۱۴۰۴) با روش کیفی و نظریه زمینه‌ای، قاچاق کالای شوتی از منظر کنشگران آن بررسی شد. یافته‌ها نشان داد شرایط علی شامل دشواری‌زیستی، ناامنی شغلی و تلاش برای تأمین معاش است؛ شرایط زمینه‌ای نیز شامل ساختاری‌شدن قاچاق، توسعه‌نیافتگی اقتصادی و مداخلات شبکه‌های تسهیل‌گر، فایده‌مندی شوتی و عرفی‌شدن قاچاق می‌شود. قاچاقچیان با راهبردهایی مانند سازمان‌دهی گروهی، قانون‌شکنی و مشارکت ناهم‌تراز عمل می‌کنند. پیامدهای این فعالیت‌ها نابسامانی خانواده، زندگی در معرض خطر، طرد اجتماعی و ارتقای معیشت است.

از میان مطالعات خارجی، بوجان^۱ و همکاران (۲۰۱۷) در مقاله «زندگی در مرز: شاخص‌های اجتماعی کیفیت زندگی در منطقه مرزی سرم (صربستان)» به زمینه‌های مشاغل غیررسمی و زمینه‌های فقر این نوع تجارت در مناطق مرزی پرداختند. در این پژوهش، آن‌ها با واکاوی سطح معیشت و رفاه فقرای مرزنشین نشان دادند جمعیت منطقه مرزی از استانداردهای زندگی خود راضی نیستند و مسائل اصلی

بیکاری و درآمد اندک است. بوزچالی^۱ (۲۰۱۹) در مقاله «پول در ازای جان: قتل‌های مرزی، درخواست‌های غرامت و تبدیل پول به خون‌بها در مناطق مرزی کردنشین ترکیه» تحرک فرامرزی و کشتارهای مرزی توسط گشت‌های مرزی را در مناطق کردنشین ترکیه مطالعه کرد. مطابق نتایج، احکام غرامت اغلب ناکافی است و کردها مجبور می‌شوند دوباره به قاچاق روی آورند و با خطر مرگ مواجه شوند. وضعیت کلی، انقیاد سیاسی و اقتصادی زندگی و معیشت در مناطق مرزی کردستان را به تصویر می‌کشد. وان تنگ^۲ (۲۰۲۰) در مقاله «اشتغال غیررسمی و زندگی کارگران در اقتصاد غیررسمی ویتنام» به بررسی مفاهیم اقتصاد غیررسمی، اشتغال غیررسمی و وضعیت کارگران این بخش در ویتنام پرداخت. براساس نتایج، کارگران اقتصاد غیررسمی معمولاً دارای مهارت‌های فنی ضعیف، شغل‌های ناپایدار، بدون قرارداد کاری رسمی و درآمد کم هستند. همچنین این افراد از بیمه و حمایت‌های اجتماعی محروم‌اند.

هاماچیل و نساما^۳ (۲۰۲۴)، در «بررسی اثربخشی راهبردهای گمرکی در کاهش قاچاق کالا در زامبیا» دریافتند بین مالیات و شیوع قاچاق رابطه مثبت و معنادار وجود دارد. با این حال تمایل به پرداخت مالیات و رابطه قاچاق پیچیده است و عوامل مؤثر دیگری را نشان می‌دهد. ارزیابی چارچوب‌های خط‌مشی، قانونی و نهادی چالش‌هایی مانند فساد، ناکافی بودن منابع و محدودیت‌های هماهنگی بین‌سازمانی را آشکار می‌کند که مانع اثربخشی می‌شود. اصلانی و اشنایدر^۴ (۲۰۲۵) در مقاله «مروری بر نیروهای محرک اقتصاد غیررسمی و اقدامات سیاستی برای کاهش آن: تحلیلی از شش کشور اتحادیه اروپا»، تخمین‌های دقیقی از اندازه و توسعه اقتصاد سایه در تمام کشورهای اتحادیه اروپا با تأکید ویژه بر شش کشور خاص (آلمان، اتریش، دانمارک، یونان، ایتالیا و رومانی) از سال ۲۰۰۳ تا ۲۰۲۲ ارائه کردند. نتایج نشان داد کیفیت نهادی ضعیف، نهادهای دولتی ناکارآمد، سیستم‌های مالیاتی و نظارتی پیچیده و سنگین، نبود سیستم‌های قانونی قوی و فساد فراگیر، عوامل اصلی غیررسمی‌بودن اقتصاد در بیشتر کشورهای اتحادیه اروپا هستند.

با توجه به مرور پیشینه می‌توان گفت بخش زیادی از مطالعات داخلی، پدیده‌هایی مانند کولبری، قاچاق کالا و شوتی‌سواری را در قالب اقتصاد غیررسمی و در پیوند با عواملی مانند فقر مزمن، بیکاری، نابرابری‌های ساختاری و ناکارآمدی نهادهای قانونی تحلیل کرده‌اند. این مطالعات نقش تعیین‌کننده عوامل ساختاری و محیطی را در شکل‌گیری چنین کنش‌هایی برجسته ساخته‌اند. در این میان، پدیده شوتی‌سواری در استان لرستان کمتر به‌طور خاص مطالعه شده و پژوهش نقدی و همکاران (۱۴۰۳) از محدود مطالعاتی است که به آن پرداخته است. با این حال، تمرکز اصلی آن پژوهش بیشتر بر شناسایی زمینه‌های پیدایش این پدیده بوده و ابعاد فرهنگی و کنشگری اجتماعی افراد را کمتر بررسی کرده است. پژوهش حاضر در تلاش است با رویکرد جامعه‌شناختی و تحلیل چندلایه، تحلیلی مکمل و در برخی زمینه‌ها گسترش‌یافته‌تر نسبت به پژوهش‌های پیشین ارائه دهد و در شناخت جامع‌تر این پدیده در بستر لرستان مؤثر باشد.

۳. ملاحظات نظری

در پژوهش‌های کیفی، چارچوب مفهومی ابزاری کلیدی برای جهت‌دهی به فرایند پژوهش محسوب می‌شود. این چارچوب نه تنها ذهن پژوهشگر را به مفاهیم و مقوله‌های مهم حساس می‌کند، بلکه به شکل‌گیری سؤالات پژوهش، انتخاب روش تحلیل و تفسیر داده‌ها

1. Bozcali
2. Van Thang
3. Hamachila & Nesama
4. Asllani & Schneider

کمک شایانی می‌کند (ماکسول^۱، ۲۰۱۳). رویکرد مفهومی پژوهش حاضر برگرفته از نظریه‌های مختلف از جمله نظریه فشار مرتون^۲، نظریه ساختار فرصت‌های غیرقانونی کلوارد و اوهلین^۳، نظریه خرده‌فرهنگ انحرافی کوهن^۴ و نظریه ساخت‌یافتگی گیدنز^۵ است.

نظریه فشار: رابرت مرتون، در نظریه فشار خود (۱۹۳۸) استدلال می‌کند که جوامع، اهداف فرهنگی خاصی را برای اعضای خود تعریف می‌کنند (مانند موفقیت مالی، رفاه، منزلت اجتماعی)، اما امکان دسترسی به ابزارهای مشروع برای دستیابی به این اهداف برای همه اقشار جامعه فراهم نیست. این نابرابری میان «هدف‌های مطلوب» و «وسایل مشروع» برای رسیدن به آنها، نوعی فشار ساختاری ایجاد می‌کند که ممکن است افراد را به سمت کنش‌های انحرافی بکشاند (مرتون، ۱۹۳۸). در لرستان، فقر و نبود دسترسی به فرصت‌های شغلی موجب می‌شود برخی از جوانان حاشیه‌نشین برای رسیدن به رفاه اقتصادی، به شوتی‌سواری روی آورند.

نظریه ساختار فرصت‌های غیرقانونی: درحالی‌که مرتون بر شکاف میان اهداف فرهنگی و ابزارهای مشروع برای دستیابی به آنها تأکید می‌کند، کلوارد و اوهلین (۱۹۶۰) با افزودن بعد «فرصت‌های نامشروع»، بعدی نوین به تحلیل رفتارهای انحرافی می‌افزایند. آنها معتقدند افراد زمانی مایل به مشارکت در فعالیت‌های انحرافی می‌شوند که نه تنها تحت فشار قرار گیرند، بلکه به ساختارهای سازمان‌یافته فرصت‌های غیرقانونی نیز دسترسی داشته باشند (کلوارد و اوهلین، ۱۹۶۰). براساس این نظریه، همان‌گونه که ساختار فرصت‌های مشروع (مانند تحصیلات، اشتغال رسمی، سرمایه‌گذاری و کارآفرینی) در جامعه نابرابر توزیع شده است، دسترسی به فرصت‌های نامشروع (مانند باندهای قاچاق، اقتصاد غیررسمی، شبکه‌های بزهکارانه یا خرده‌فرهنگ‌های مجرمانه) نیز تابعی از محیط اجتماعی و شبکه‌های محلی است؛ بنابراین، فقط آن دسته از جوانان می‌توانند به‌طور مؤثر وارد حوزه‌های غیرقانونی شوند که در بافت اجتماعی آنها بستر چنین مشارکتی وجود داشته باشد. در این چارچوب، پدیده شوتی‌سواری در مناطق حاشیه‌نشین استان لرستان را می‌توان نمونه‌ای عینی از بروز این نوع دسترسی به فرصت‌های نامشروع دانست. جوانان ساکن در محله‌های فرودست شهری یا روستاهای کم‌برخوردار، اغلب با فقر شدید، بیکاری، نبود فرصت‌های شغلی مشروع و نارسایی نظام آموزشی مواجه‌اند. این وضعیت، آنان را از مسیرهای قانونی برای کسب درآمد و دستیابی به منزلت اجتماعی بازمی‌دارد. در مقابل، در برخی از این مناطق، شبکه‌هایی از فعالیت‌های غیررسمی مانند قاچاق کالا از طریق محورهای جنوب کشور به مرکز و غرب شکل گرفته که ورود به آن مستلزم پیوستن به «اقتصاد زیرزمینی» است.

نظریه خرده‌فرهنگ انحرافی: بنیاد نظریه آلبرت کوهن این است که جوانان طبقات پایین جامعه که به دلیل ناکامی در کسب منزلت اجتماعی از راه‌های مشروع، احساس محرومیت و ناتوانی می‌کنند، به‌صورت دسته‌جمعی به خرده‌فرهنگ بزهکار روی می‌آورند. این خرده‌فرهنگ، معیارها و ارزش‌های خاص خود را دارد که برخلاف معیارهای جامعه متوسط است و در آن رفتارهای خشونت‌آمیز، لذت‌جویی و نفی هنجارهای اجتماعی به‌عنوان راهی برای کسب منزلت و احترام در میان همسالان پذیرفته می‌شود. کوهن معتقد است این رفتارها نه صرفاً برای منافع مادی، بلکه برای کسب رضایت روانی، افتخار و منزلت اجتماعی انجام می‌گیرد (کوهن، ۱۹۵۵). در ارتباط با پدیده شوتی‌سواری در لرستان می‌توان این نظریه را به این شکل تفسیر کرد که برخی از جوانان یا گروه‌هایی که در شرایط اقتصادی و اجتماعی نامناسب قرار دارند و امکان دستیابی به منزلت اجتماعی از طریق راه‌های مشروع را

1. Maxwell

2. Merton

3. Cloward & Ohlin

4. Cohen

5. Giddens

ندارند، با پیوستن به خرده‌فرهنگ‌هایی مانند شوتی‌سواری که شامل رفتارهای پرخطر و مخاطره‌آمیز است، به دنبال کسب منزلت و هویت اجتماعی در میان گروه خود هستند. این رفتارها در چارچوب نظریه کوهن، پاسخی جمعی به ناکامی منزلتی و محرومیت نسبی است که در ساختار اجتماعی برای این افراد وجود دارد.

نظریه ساخت‌یافتگی: طبق نظریه گیدنز، افراد در دل ساختارهای محدودکننده اجتماعی، اقتصادی و سیاسی، با بهره‌گیری از عاملیت خود، راه‌هایی برای ادامه بقا می‌سازند. بر مبنای این رویکرد، افراد نه کاملاً تابع ساختارهای بیرونی‌اند و نه به‌طور کامل آزاد و خودمختار، بلکه در یک فرایند تعاملی، هم تحت تأثیر محدودیت‌ها و فرصت‌های ساختاری قرار دارند و هم از ظرفیت‌های فردی برای کنش، خلاقیت و انتخاب بهره می‌برند (گیدنز، ۱۹۸۴). شوتی‌سواری را می‌توان به‌عنوان واکنشی خلاقانه و البته پرمخاطره به محدودیت‌های ساختاری تحلیل کرد که در آن جوانان بیکار، اغلب از مناطق حاشیه‌ای و محروم، در پاسخ به شرایط نابرابر اقتصادی و نبود فرصت‌های شغلی، با تکیه بر توانایی‌ها، مهارت‌ها و جسارت فردی خود، به فعالیتی روی می‌آورند که از نظر قانونی مجاز نیست، اما برایشان نقش «راهبرد بقا» و «تأمین معاش» را ایفا می‌کند. در این میان، ساختارهای کلانی مانند توزیع ناعادلانه امکانات و خدمات، سیاست‌های اقتصادی ناکارآمد، اقتصاد رانتی، نبود عدالت منطقه‌ای و ضعف در حاکمیت قانون، محدودیت‌هایی را بر سر راه مشارکت رسمی و قانونی این افراد در بازار کار ایجاد می‌کند. از سوی دیگر، عاملیت در قالب خلاقیت، خطرپذیری، سازمان‌دهی جمعی بروز می‌یابد. این تعامل میان ساختار و عاملیت، اساس نظری درک شوتی‌سواری را شکل می‌دهد. از منظر این چارچوب، عاملیت در این زمینه الزاماً بار ارزشی مثبت یا منفی ندارد، بلکه نشان‌دهنده ظرفیت افراد برای انطباق با شرایط دشوار و یافتن راه‌هایی برای ادامه زندگی است. در واقع، این مفهوم نگاهی پیچیده‌تر به کنش انسانی در شرایط ساختاری دشوار ارائه می‌دهد؛ نگاهی که در آن کنش‌های افراد، هرچند غیرقانونی، نشانه‌ای از قدرت و ابتکار در مواجهه با فشارهای بیرونی است (امیربایر و میش، ۱۹۹۸).

۴. روش‌شناسی پژوهش

پژوهش حاضر به‌لحاظ ماهیت، کیفی و از نظر هدف، کاربردی است. رویکرد نظری پژوهش پدیدارشناسی تفسیری است که با تمرکز بر تجربه زیسته افراد درگیر با پدیده شوتی‌سواری می‌کوشد به درک عمیقی از ادراکات، معانی و تفسیرهای ذهنی آنان دست یابد. برای تحلیل داده‌ها، از تکنیک تحلیل مضمون با الگوبرداری از مراحل پیشنهادی براون و کلارک (۲۰۰۶) استفاده شده است. این تلفیق، امکان شناسایی مضامین معنادار در روایت‌های مشارکت‌کنندگان را در چارچوبی تفسیری و تجربی فراهم کرده است.

میدان مطالعه شامل استان لرستان، به‌ویژه مناطق حاشیه‌نشین شهری است که پدیده شوتی‌سواری در بین جوانان این محله‌ها رایج است. مشارکت‌کنندگان پژوهش شامل ۱۴ شوتی‌سوار فعال در این حرفه است که تجربه مستقیم این پدیده را داشتند. روش نمونه‌گیری هدفمند با در نظر گرفتن معیارهایی مانند تنوع مکانی (شهر و جاده)، سابقه فعالیت، سن و آمادگی برای بیان آزادانه تجربه‌ها انجام شد. معیار اشباع نظری برای تعیین کفایت نمونه لحاظ شد. دسترسی به مشارکت‌کنندگان از طریق ارتباطات میدانی، واسطه‌های محلی و افراد معتمد صورت گرفت. با رعایت اصول اخلاقی پژوهش، همه افراد با رضایت آگاهانه در مصاحبه‌ها شرکت کردند. برای گردآوری داده‌ها، از مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته عمیق استفاده شد. مصاحبه‌ها ۳۰ تا ۶۰ دقیقه به طول انجامید و در مکان‌هایی امن، بی‌طرف و مورد توافق طرفین انجام شد. تمامی گفت‌وگوها ضبط، سپس مکتوب و آماده تحلیل شد. فرایند تحلیل مضمون در شش مرحله انجام گرفت: آشنایی با داده‌ها (مطالعه مکرر و یادداشت‌برداری اولیه)، کدگذاری اولیه (استخراج واحدهای معنایی اولیه از

روایت‌ها)، شناسایی مضامین اولیه، بازبینی مضامین در کل داده‌ها، تعریف و نام‌گذاری مضامین اصلی، و تدوین روایت تحلیلی با تمرکز بر تجربه زیسته مشارکت‌کنندگان. در ادامه فرایند کدگذاری به صورت دستی انجام گرفت. برای افزایش اعتبار و قابلیت اعتماد پژوهش، از راهکارهایی مانند مثلث‌سازی داده‌ها (ترکیب مصاحبه‌ها، مشاهدات میدانی و اسناد مرتبط)، بازبینی مشارکت‌کنندگان، بررسی توسط دو نفر از هم‌تایان علمی، توصیف غنی زمینه‌ای و مستندسازی دقیق مراحل پژوهش استفاده شد. این اقدامات به افزایش شفافیت فرایند پژوهش، بازتولیدپذیری نتایج و کاهش سوگیری‌های تحلیلی کمک کرده‌اند.

جدول ۱. مشخصات مشارکت‌کنندگان

کد	سن	تحصیلات	وضع تأهل	محل تولد	مدت فعالیت (سال)
۱	۲۴	دیپلم	مجرد	خرم‌آباد	۳
۲	۳۳	کارشناسی	متاهل	خرم‌آباد	۶
۳	۳۵	کارشناسی	متاهل	کوهدشت	۷
۴	۲۸	سیکل	مجرد	پلدختر	۴
۵	۴۰	کارشناسی	متاهل	پلدختر	۸
۶	۳۸	دیپلم	متاهل	کوهدشت	۶
۷	۳۰	سیکل	متاهل	پلدختر	۵
۸	۳۳	کارشناسی	متاهل	بروجرد	۴
۹	۴۳	دیپلم	متاهل	بروجرد	۷
۱۰	۲۳	سیکل	مجرد	خرم‌آباد	۳
۱۱	۲۹	دیپلم	متاهل	نورآباد	۴
۱۲	۴۴	سیکل	متاهل	نورآباد	۱۰
۱۳	۲۶	دیپلم	مجرد	خرم‌آباد	۴
۱۴	۳۶	سیکل	متاهل	خرم‌آباد	۶

منبع: یافته‌های تحقیق

همان‌گونه که در جدول ۱ مشاهده می‌شود، مشارکت‌کنندگان پژوهش شامل ۱۴ جوان شوتی‌سوار از استان لرستان بودند که سن آن‌ها ۲۳ تا ۴۴ سال بود. از نظر تحصیلی، ۵ نفر دارای مدرک سیکل، ۵ نفر دیپلم و ۴ نفر کارشناسی بودند. ۱۰ نفر متأهل بودند. مدت فعالیت در شوتی‌سواری ۳ تا ۱۰ سال بود. این افراد از شهرستان‌های مختلف استان شامل خرم‌آباد، کوهدشت، پلدختر، بروجرد و نورآباد بودند. تنوع جغرافیایی مشارکت‌کنندگان به غنای داده‌ها کمک کرد.

۵. یافته‌های پژوهش

مهم‌ترین پرسش پژوهش حاضر این است که عوامل ساختاری و اجتماعی مؤثر بر گرایش جوانان لرستان به پدیده شوتی‌سواری کدام‌اند. برای پاسخ به این پرسش، از رویکرد پدیدارشناسی تفسیری بهره گرفته شد تا تجربه زیسته کنشگران درگیر با این پدیده، از منظر خود آنان، فهم و تفسیر شود. در راستای تحلیل داده‌های گردآوری شده از طریق مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته، از تکنیک تحلیل مضمون استفاده شد. براساس این فرایند، مضامینی شناسایی شدند که هر یک بیانگر ابعاد معنادار و تکرارشونده در تجربه زیسته

مشارکت‌کنندگان بودند. در ادامه، مقوله‌های اصلی و فرعی برآمده از تحلیل مضمون معرفی می‌شوند که هریک ناظر به یکی از جنبه‌های کلیدی در شکل‌گیری، تداوم و عادی‌سازی پدیده شوتی‌سواری در میان جوانان حاشیه‌نشین لرستان هستند.

جدول ۲. ساختار مضامین برآمده از تحلیل پدیدارشناختی پدیده شوتی‌سواری جوانان حاشیه‌نشین لرستان

ردیف	مقوله اصلی	مقوله‌های فرعی	کدها و مفاهیم کلیدی
۱	شوتی‌سواری به‌مثابه راهبرد بقا	بیکاری گسترده	نداشتن شغل ثابت، ناتوانی در حفظ شغل به دلیل ناپایداری شغلی، نداشتن منبع درآمد، کمبود فرصت‌های شغلی، نبود سرمایه برای راه‌اندازی کسب‌وکار، نبود حمایت‌های دولتی در جهت اشتغال‌زایی
۲		فقر اقتصادی	ناتوانی در تأمین نیازهای ضروری زندگی، نداشتن توانایی پس‌انداز و سرمایه‌گذاری برای آینده، پایین بودن سطح کیفیت زندگی، مشکلات معیشتی، ناامنی اقتصادی، نگرانی مالی، افزایش هزینه‌های خانوار، تورم افسارگسیخته، فقر شدید مالی، فشار اقتصادی، اقتصاد ناکارآمد منطقه
۳		فرهنگ مردانگی ماجراجویانه	شجاعت و جسارت مردانه، نشان‌دادن توانمندی‌های خاص، ریسک‌پذیری و ماجراجویی، جستجوی هیجان و تجربه‌های جدید، نمایش قدرت، غیرت و تسلط، کسب مشروعیت در بین همسالان، میل به دیده‌شدن، میل به قهرمان‌شدن
۴		دسترسی آسان	نبود موانع رسمی برای ورود، ارزان بودن ابزار شروع کار (ماشین قسطی یا امانتی)، وجود شبکه‌های واسطه‌ای فعال، یادگیری سریع، ضعف در نظارت و کنترل، قانون‌گریزی، دادن رشوه به مأموران، ضعف در کنترل‌های پلیسی، ابهام و پیچیدگی قوانین، مخدوش کردن پلاک خودرو، وجود مسیرهای جایگزین و فرعی، توانایی و مهارت در رانندگی پرسرعت
۵		تبعیض ساختاری در توزیع منابع و فرصت‌های اقتصادی	نابرابری در دسترسی به فرصت‌های اقتصادی، محرومیت اقتصادی، توسعه‌نیافتگی اقتصادی، فرصت‌های شغلی محدود، توزیع نامتوازن ثروت و فرصت‌های اقتصادی در جامعه، محدودیت‌های شغلی برای مناطق غربی کشور، تبعیض منطقه‌ای در توسعه اقتصادی، سیاست‌های اقتصادی ناعادلانه، نبود حمایت‌های اجتماعی برای جوانان حاشیه‌نشین، توزیع نابرابر امکانات و زیرساخت‌ها، بی‌عدالتی، احساس طردشدگی، احساس محرومیت نسبی
۶		دستیابی به پول و درآمد	تلاش برای بهبود وضعیت مالی، تأمین معاش خانواده، دستیابی به قدرت خرید، دستیابی به منابع و امکانات، تلاش برای بقا
۷		پشتیبانی و ترغیب شبکه‌های اجتماعی در عادی‌سازی شوتی‌سواری	تبلیغ و ترویج شوتی‌سواری در شبکه‌های اجتماعی، نمایش ویدیوهای هیجان‌انگیز و پرخطر، ایجاد حس هویت و تعلق به گروه شوتی‌سواران، عادی‌سازی رفتارهای پرخطر در فضای مجازی، جلب توجه و افزایش دنبال‌کننده‌ها با محتوای شوتی، تشویق به رقابت و نمایش مهارت‌های رانندگی، شبکه‌سازی و ارتباط میان شوتی‌سواران از طریق کانال‌ها و گروه‌های مجازی، تأثیرگذاری بر جوانان و ترغیب به ورود به این فعالیت، استفاده از زبان و نمادهای خاص برای جذب مخاطب

در ادامه، هر مضمون را با استفاده از روایت‌های افرادی که تجربه شوتی‌سواری داشته‌اند، شرح می‌دهیم.

۵-۱. بیکاری گسترده

بیکاری گسترده یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر در گرایش جوانان لرستان به پدیده شوتی‌سواری به‌شمار می‌رود. نبود سرمایه لازم برای راه‌اندازی کسب‌وکارهای پایدار و نبود فرصت‌های شغلی رسمی، این مسئله را تشدید کرده است. کد ۲، ۳۳ ساله، متأهل و دارای مدرک کارشناسی می‌گوید: «وقتی کاری برای انجام‌دادن نیست، چاره‌ای جز این نداریم که با ماشین‌های شوتی بار جابه‌جا کنیم تا مخارج خانواده را تأمین کنیم.» بیکاری به‌عنوان یک معضل اجتماعی، زمینه‌ساز تمایل افراد به مشاغل غیررسمی و پریسک

مانند شوتی‌سواری می‌شود. کد ۱۴، ۳۶ ساله و متأهل می‌گوید: «شوتی‌سواری خطر دارد، اما وقتی کار نیست، باید ریسک کرد.» کد ۸ با مدرک کارشناسی بیان می‌کند: «شغل پیدا نمی‌شه. همه درها تو این استان بسته‌ست. شوتی‌سواری آخرین گزینه‌ست.» آمارهای رسمی نشان می‌دهد سهم استان لرستان از تولید ناخالص داخلی کشور فقط ۱/۱ درصد و میانگین درآمد مردم استان تقریباً ۵۶ درصد میانگین درآمد کشوری است (ایلنا، ۱۴۰۲). لرستان در سال‌های اخیر همواره بالاترین نرخ بیکاری را در کشور داشته و شکاف اقتصادی در آن به‌طور محسوس‌تری افزایش یافته است. کد ۱ با تأکید بر ناچاری جوانان اظهار می‌دارد: «اگر فرصت شغلی بود، هیچ‌کس حاضر نبود جوش رو به خطر بندازه و کار شوتی رو انتخاب کنه.» براساس مرکز آمار ایران در تابستان ۱۴۰۲، استان لرستان با نرخ بیکاری ۱۱/۱ درصد، پس از استان‌های سیستان و بلوچستان و هرمزگان، سومین نرخ بیکاری را در کشور داشته است (مرکز آمار ایران، ۱۴۰۲). همچنین طرح آمارگیری نیروی کار پاییز ۱۴۰۳ نشان می‌دهد نرخ بیکاری مردان لرستان افزایش یافته و بالاتر از میانگین کشوری است (تجارت نیوز، ۱۴۰۳). تحولات ناشی از جنگ و نزدیکی لرستان به مرزهای غربی و استان خوزستان نیز تأثیرات عمیقی بر وضعیت اقتصادی و اجتماعی این استان داشته است. لرستان که به‌عنوان دومین استان متأثر از جنگ شناخته می‌شود، تاکنون نتوانسته به‌صورت چشمگیری عقب‌ماندگی‌های اقتصادی خود را جبران کند. شاخص‌های فقر، بیکاری و نابرابری نشان می‌دهد این استان همچنان در میان مناطق کمتر توسعه‌یافته کشور قرار دارد. شاخص فلاکت که مجموع نرخ بیکاری و تورم است، در بهار ۱۴۰۲ در لرستان به بالاترین سطح خود رسید و این استان در سال ۱۴۰۱ نیز صدرنشین این شاخص بود (اقتصاد نیوز، ۱۴۰۲). این وضعیت بحرانی اقتصادی و اجتماعی، بسیاری از جوانان لرستانی را مجبور کرد برای تأمین نیازهای مالی خود و خانواده، به مشاغل پرخطر و غیررسمی مانند شوتی‌سواری روی بیاورند.

۵-۲. فقر اقتصادی

فقر اقتصادی یکی از مهم‌ترین عوامل ساختاری در بروز و تشدید آسیب‌های اجتماعی است که در استان لرستان نیز نمود بارزی دارد. این نوع فقر، نه تنها پیامدهای معیشتی، بلکه آثار روانی، اجتماعی و هویتی قابل توجهی بر اقشار مختلف، به‌ویژه جوانان حاشیه‌نشین، بر جای می‌گذارد. در چنین شرایطی، پدیده‌هایی مانند شوتی‌سواری نه تنها به‌عنوان یک اقدام فردی، بلکه به‌مثابه واکنشی جمعی به بحران‌های اقتصادی قابل‌تحلیل‌اند. در لرستان، به‌دلیل ساختار اقتصادی ضعیف، کمبود زیرساخت‌های اشتغال‌زا و نرخ بالای بیکاری، بسیاری از جوانان به دنبال یافتن راه‌هایی برای تأمین معیشت خانواده خود هستند؛ راه‌هایی که معمولاً بیرون از چارچوب‌های رسمی و قانونی تعریف می‌شوند. نبود فرصت‌های شغلی پایدار، آموزش فنی‌وحرفه‌ای ضعیف و رشد تورم، بستر اجتماعی و روانی لازم را برای ورود جوانان به فعالیت‌هایی مانند شوتی‌سواری فراهم کرده است. کد ۱۲، ۴۴ ساله و متأهل، تجربه خود را این‌گونه روایت می‌کند: «هر روز با ترس و خطر رانندگی می‌کنم، اما چاره‌ای ندارم. تو این اوضاع وحشتناک تورم و گرونی، باید نون خانواده‌مو دربیارم.» گزارش‌های آماری نیز این شرایط دشوار را تأیید می‌کنند. براساس سی‌ویکمین دوره پایش ملی محیط کسب‌وکار در بهار ۱۴۰۳، شاخص لرستان با امتیاز ۶/۰۲ نسبت به فصل‌های قبل افزایش یافته که نشان‌دهنده بدتر شدن وضعیت اقتصادی استان است. این عدد همچنان از میانگین کشوری کمتر است و بیانگر محیط نامساعد برای فعالیت اقتصادی در استان است (خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۴۰۳). وابستگی بخش بزرگی از جمعیت استان به یارانه‌ها و نهادهای حمایتی نیز گواهی دیگر بر وضعیت بحرانی اقتصادی است. طبق آمار رسمی، ۲۲۸ هزار و ۶۲۴ نفر معادل ۱۸ درصد جمعیت استان تحت پوشش کمیته امداد امام خمینی (ره) هستند و ۱۰۴ هزار و ۶۹۴ خانوار به دریافت کمک‌های معیشتی، بهداشتی، آموزشی و مسکن از این نهاد وابسته‌اند (خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۴۰۳).

کد ۷، ۳۰ ساله و متأهل می‌گوید: «اگر شرایط اقتصادی بهتر بود، هیچ‌کس حاضر نبود بیاد تو کار شوتی. فقر مثل زنجیریه که دست و پای آدمو می‌بنده. شوتی‌سواری تنها راهیه که خودمونو از این بند خلاص کنیم.» مطالعات میدانی نیز نشان می‌دهد بسیاری از شوتی‌ها از طبقات اقتصادی پایین جامعه هستند، غالباً در محله‌های حاشیه‌ای سکونت دارند و سرمایه‌ای برای ورود به مشاغل رسمی یا تولیدی در اختیار ندارند. فشار اقتصادی و مسئولیت تأمین معاش خانواده، آن‌ها را وادار می‌کند تا خطرات جانی و حقوقی این شغل را بپذیرند.

۵-۳. فرهنگ مردانگی ماجراجویانه

یکی از عوامل فرهنگی مؤثر در گرایش جوانان به پدیده شوتی‌سواری در استان لرستان، به‌ویژه در مناطق حاشیه‌نشین شهری و روستایی، وجود نوعی «فرهنگ مردانگی ماجراجویانه» است؛ فرهنگی که بر ارزش‌هایی نظیر قدرت، استقلال، شجاعت، بی‌باکی و مبارزه‌طلبی استوار است. در این چارچوب ارزشی، رفتارهای پرریسک نه‌تنها نشانه بی‌احتیاطی یا انحراف تلقی نمی‌شوند، بلکه به‌عنوان ابزارهایی برای اثبات هویت مردانه، کسب احترام و ارتقای جایگاه اجتماعی در میان همسالان معنا می‌یابند. در چنین فضایی، شوتی‌سواری فراتر از یک فعالیت اقتصادی، به نماد غیرت، جسارت و قدرت بدل می‌شود؛ نوعی آزمون نانوشته برای اثبات «مردبودن» در فرهنگ محلی. کد ۱، ۲۴ ساله و مجرد این ذهنیت را بازتاب می‌دهد: «شوتی‌سواری یعنی نشون دادن مردونگی و ترس بودن ما در برابر هر خطری، حتی مرگ.» برای بسیاری از جوانان، عبور از مسیرهای خطرناک با سرعت‌های بالا، نه‌فقط نوعی نمایش فیزیکی قدرت، بلکه نمودی از مقاومت در برابر نظم موجود، بی‌عدالتی و محدودیت‌های ساختاری تلقی می‌شود. کد ۱۰، ۲۳ ساله و مجرد بیان می‌کند: «شوتی‌سواری یه جور مسابقه بین ماست. اینجا کسی که از خطر ترسه، می‌گن دل نداره.» این رفتارها به‌ویژه در محله‌ها و محیط‌هایی که هنجارهای لات‌مسلکانه و قهرمان‌محور غالب‌اند، تقویت می‌شوند. در این بافت فرهنگی، شجاعت و خطرپذیری، از عناصر اصلی هویت مردانه به‌شمار می‌آید. به تعبیر کد ۴، ۲۸ ساله: «مرد واقعی کسیه که ترس رو به جون بخوره. شوتی راهیه برای اثبات شجاعت و مردونگی.» بنابراین می‌توان گفت فرهنگ مردانگی ماجراجویانه نه‌فقط به تداوم شوتی‌سواری کمک می‌کند، بلکه آن را به ابزاری برای بازتولید هویت فردی و اجتماعی جوانان در حاشیه تبدیل می‌سازد.

۵-۴. دسترسی آسان

شوتی‌سواری در بسیاری از مناطق محروم کشور، از جمله استان‌های غربی مانند لرستان، نه‌فقط یک فعالیت اقتصادی غیرقانونی، بلکه نشانه‌ای از شکست ساختارهای اقتصادی و نظارتی در فراهم‌کردن اشتغال پایدار و رسمی برای اقشار کم‌درآمد است. دسترسی آسان به این شغل، حاصل تلاقی مجموعه‌ای از شرایط اجتماعی، اقتصادی و نهادی است که ورود افراد به این حرفه پرخطر را تسهیل کرده‌اند. این سهولت، بیش از هر چیز، ریشه در بیکاری ساختاری، فقر مزمن، نبود فرصت‌های شغلی متناسب با نیازهای بومی و همچنین ضعف در اجرای قوانین و کنترل جاده‌ای دارد. کد ۱۳ بیان می‌کند: «اول فکر می‌کردم یه کار موقتیه، ولی وقتی دیدم با یه بار رفت‌وبرگشت اندازه یه ماه کارگری پول درمی‌آرم، دیگه برام شد شغل اصلی.» برای ورود به شوتی‌سواری، برخلاف مشاغل رسمی، نه نیازی به مدارک قانونی خاص، مهارت تخصصی یا فرایندهای اداری پیچیده و نه موانع نظارتی قابل توجهی در مسیر افراد قرار دارد. یک خودروی نسبتاً پرسرعت، آشنایی اولیه با مسیرهای فرعی و ارتباط با چند واسطه یا دلال، برای شروع کافی است. همین سادگی در ورود، همراه با وعده درآمد سریع، آن را به گزینه‌ای وسوسه‌انگیز برای جوانان جویای کار، به‌ویژه در مناطق حاشیه‌ای، تبدیل کرده است. یکی از مشارکت‌کنندگان با کد ۱۲، وضعیت را چنین توصیف می‌کند: «هیچ کاری تو شهرمون نیست. یا باید مهاجرت کنیم یا

شوتی بشیم. اینجا همه راه شوتی رو بلدن، فقط ماشین می‌خوای و یکی که بار بده.» این گفته بازتابی از شرایطی است که در آن، ساختارهای رسمی نتوانسته‌اند پاسخی متناسب به نیازهای معیشتی جوانان ارائه دهند و در نتیجه، فضا برای گسترش بازارهای غیررسمی فراهم شده است.

در کنار مسائل اقتصادی، ضعف ساختاری در نظام نظارت و کنترل نیز نقش مؤثری در تسهیل این فعالیت دارد. نبود گلوگاه‌های بازرسی مستمر و در مواردی، تساهل یا حتی فساد در نهادهای ناظر، به شوتی‌سواران این امکان را داده تا با حداقل ریسک به فعالیت خود ادامه دهند. مشارکت‌کننده‌ای دیگر با کد ۳ اظهار می‌دارد: «گه یه جاده خلوت پیدا کنیم، دیگه کارمون تضمینه. پلیس‌ها هم که خیلی وقت‌ها خودشون راهو نشون می‌دن.» این جمله اگرچه تکان‌دهنده است، اما نمایانگر بحرانی جدی در کارآمدی نهادهای ناظر در کشور است. در نهایت باید تأکید کرد که سهل‌الوصول بودن شوتی‌سواری فقط یک مشکل اجرایی نیست، بلکه نشانه‌ای از یک بحران چندلایه است که ابعاد اقتصادی، اجتماعی و نهادی را دربرمی‌گیرد.

۵-۵. تبعیض ساختاری در توزیع منابع و فرصت‌های اقتصادی

توزیع ناعادلانه منابع اقتصادی و فرصت‌های توسعه‌ای در ایران، به شکل‌گیری نوعی تبعیض ساختاری منجر شده که استان‌های کمتر برخوردار مانند لرستان را در موقعیتی حاشیه‌ای و نابرابر قرار داده است. این تبعیض نه تنها در شاخص‌های کلان اقتصادی، بلکه در کیفیت زیرساخت‌ها، دسترسی به خدمات عمومی و فرصت‌های اشتغال مشهود است. براساس داده‌های رسمی مرکز آمار ایران (۱۴۰۳)، سهم استان لرستان از تولید ناخالص داخلی کشور فقط ۱/۱ درصد است؛ درحالی‌که بیش از ۱۸ درصد از جمعیت آن زیر خط فقر مطلق زندگی می‌کنند. این نسبت نشان‌دهنده فاصله عمیق میان سطح تولید و توزیع منابع در این استان است. در همین راستا، سرانه بودجه عمرانی استان در سال ۱۴۰۲ حدود ۴۰ درصد میانگین کشوری برآورد شده است؛ مسئله‌ای که به ضعف جدی در توسعه زیرساخت‌هایی مانند جاده‌های ایمن، مراکز صنعتی و پارک‌های فناوری منجر شده است. همچنین فقط ۱۲ درصد مدارس لرستان به آزمایشگاه‌های فنی تجهیز شده‌اند؛ درحالی‌که این شاخص در استان‌های برخوردار به بیش از ۶۵ درصد می‌رسد. این شکاف ساختاری را می‌توان ناشی از سیاست‌های تمرکزگرایانه و توسعه نامتوازن دانست؛ سیاست‌هایی که منابع ملی را در سطح کلان به نفع مناطق مرکزی و برخوردار تخصیص داده‌اند و استان‌هایی نظیر لرستان را از چرخه تولید و سرمایه‌گذاری خارج کرده‌اند. به تعبیر راغفر (۱۴۰۳)، «اقتصاد ایران پس از جنگ تحمیلی بر مفروضاتی نادرست استوار شد که نتیجه آن، شکل‌گیری اقتصادی رنجور و ناعادلانه بود؛ اقتصادی که منابع و فرصت‌ها را به‌طور نابرابر در جامعه توزیع کرد و بار هزینه‌ها را به دوش قشرهای کم‌درآمد انداخت.» در چنین بستری، بسیاری از جوانان لرستانی که از دستیابی به فرصت‌های شغلی رسمی و باثبات محروم هستند، به مشاغل غیررسمی و پرخطر مانند شوتی‌سواری روی می‌آورند؛ پدیده‌ای که نه از روی انتخاب، بلکه ناشی از تبعیض ساختاری در توزیع منابع و فرصت‌های اقتصادی شکل گرفته است. یکی از مشارکت‌کنندگان با کد ۶ ۳۸ ساله، متأهل در این زمینه می‌گوید: «وقتی تو این استان چند تا شرکت و کارخونه نیست، مجبوریم با همین شوتی‌سواری زندگی‌مون رو بچرخونیم.» کد ۹، ۳۳ ساله نیز می‌افزاید: «وقتی امکانات و فرصت‌ها فقط برای استان‌های دیگه‌ست، چاره‌ای جز این نداریم که خودمون با دست خالی وضعیتمون رو تغییر بدیم.» این اظهارات نشان می‌دهد در غیاب عدالت اقتصادی، جوانان مناطق محروم، تصمیم‌هایی می‌گیرند که اگرچه پرخطر و غیرقانونی است، اما به‌واسطه ساختارهای نابرابر، به تنها گزینه قابل‌دسترس تبدیل شده‌اند. کد ۵ نیز بیان می‌کند: «اگر امکانات و فرصت‌های شغلی بود، هیچ‌کس دنبال این کارهای پرخطر نمی‌رفت.» در مجموع می‌توان گفت تبعیض ساختاری در توزیع منابع ملی، یکی از عوامل اصلی در

بازتولید فقر و گسترش مشاغل غیررسمی در استان‌های کمتر توسعه‌یافته است. شوتی‌سواری در لرستان نه فقط یک فعالیت اقتصادی، بلکه بازتابی از نابرابری سیستماتیک و ناکارآمدی سیاست‌های توسعه‌ای است. گزارش‌های بین‌المللی از جمله گزارش توسعه انسانی سازمان ملل و نیز تحلیل‌های اقتصاددانانی مانند راغفر، بارها بر این نکته تأکید کرده‌اند که سیاست‌های نتولیرال و تمرکزگرایانه، ظرفیت‌های توسعه‌ای مناطق پیرامونی را سرکوب کرده و مانع بهره‌برداری عادلانه از منابع و سرمایه انسانی در سراسر کشور شده‌اند.

۵-۶. دستیابی به پول و درآمد

پول، به‌عنوان یکی از مؤلفه‌های اساسی در ساختارهای اقتصادی و اجتماعی، نه تنها ابزار مبادله و تأمین معیشت است، بلکه معیاری مهم برای سنجش منزلت اجتماعی، امکان دسترسی به منابع و تعیین‌گر بسیاری از تصمیمات فردی و جمعی محسوب می‌شود. در جوامعی که با نابرابری‌های اقتصادی گسترده مواجه‌اند، اهمیت و نقش پول در زندگی روزمره افراد دوچندان می‌شود و می‌تواند رفتارها و انتخاب‌های افراد را به‌طور معناداری شکل دهد. استان لرستان، به‌عنوان یکی از مناطق کمتر برخوردار کشور، با چالش‌های جدی در زمینه اشتغال، سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساخت‌های اقتصادی مواجه است. در چنین شرایطی، بسیاری از جوانان به دلیل نداشتن دسترسی به فرصت‌های شغلی پایدار و رسمی، به مشاغل غیررسمی و پرخطر روی می‌آورند. بسیاری از شوتی‌سواران، به‌رغم آگاهی از خطرات جانی، اجتماعی و قانونی این فعالیت، آن را تنها گزینه موجود برای تأمین هزینه‌های زندگی می‌دانند. کد ۴ در این باره می‌گوید: «هیچ‌کس بدبخت‌تر از شوتی‌ها نیست، برای به‌دست‌آوردن پول باید با مرگ دست‌وپنجه نرم کنی. این پول، خون‌بهای ماست.» پول در این زمینه صرفاً ابزار تأمین معیشت نیست، بلکه به نماد بقا و امید بدل شده است؛ نمادی که در غیاب ساختارهای حمایتی و شغلی، افراد را وادار می‌کند تا با عبور از مرزهای عقلانیت اقتصادی، تصمیماتی بگیرند که اگرچه در بلندمدت زیان‌بار است، اما در کوتاه‌مدت، راهی برای گذران زندگی به‌نظر می‌رسد. یکی دیگر از شوتی‌سواران با کد ۹، ۴۳ ساله با مدرک کارشناسی و متأهل توضیح می‌دهد: «می‌دونیم خطرناکه. چاره‌ای نیست، باید با همین ماشین و جاده‌های ناامن پول دربیاریم و زندگی کنیم.» این سخنان نشان‌دهنده فشار اقتصادی زیادی است که حتی افراد تحصیل‌کرده را نیز به سمت فعالیت‌های پرخطر سوق می‌دهد. کد ۲ با مدرک کارشناسی بیان می‌کند: «بسیاری از ما تحصیل کرده‌ایم، اما وقتی فرصت شغلی مناسب وجود نداره، ناچاریم به شغل‌های ناپایدار رو بیاریم. این تنها راهیه که می‌تونیم درآمد کسب کنیم.» بنابراین، شوتی‌سواری نه صرفاً یک انتخاب، بلکه واکنشی به ساختارهای ناعادلانه اقتصادی و غیبت فرصت‌های برابر است. تا زمانی که بسترهای مناسب برای اشتغال مولد و پایدار فراهم نشود، نمی‌توان انتظار داشت که این پدیده مهار شود. حل این مسئله نیازمند سیاست‌گذاری اقتصادی عدالت‌محور، توسعه زیرساخت‌های اشتغال و ارتقای سرمایه‌گذاری اجتماعی در مناطق محروم است.

۵-۷. پشتیبانی و ترغیب شبکه‌های اجتماعی در عادی‌سازی شوتی‌سواری

شبکه‌های اجتماعی نظیر اینستاگرام و تلگرام، به بستری قدرتمند برای نمایش، ترویج و درنهایت عادی‌سازی پدیده شوتی‌سواری در مناطق مختلف، به‌ویژه استان لرستان، تبدیل شده‌اند. این فضاها که در ابتدا شاید فقط محلی برای اشتراک‌گذاری تجربیات روزمره به‌نظر می‌رسیدند، اکنون با انتشار گسترده ویدیوهایی از حرکات نمایشی، سرعت‌های غیرمجاز و عبورهای خطرناک در جاده‌ها، عملاً به سکوی تبلیغاتی برای ترویج این فعالیت غیرقانونی و پرخطر بدل شده‌اند. در این میان، جوانان لرستانی با مشاهده، استقبال و بازدید چشمگیر از محتوای شوتی‌سواری، آن را نه تنها فعالیتی هیجان‌انگیز، بلکه نمادی از جسارت و مقاومت در برابر نظم اقتصادی ناعادلانه قلمداد می‌کنند. کد ۱۰، ۲۳ ساله اظهار می‌دارد: «وقتی شب‌ها جاده رو با ۱۷۰ تا می‌ری و صبح تو اینستا بیست هزار نفر ویدیو تو

دیده‌ن، کیف می‌کنی.» علاوه‌براین، گروه‌ها و کانال‌های مجازی مختص شوتی‌سواران با ایجاد نوعی همبستگی در میان اعضا، احساس تعلق و هویت مشترکی را در آن‌ها تقویت می‌کنند. کد ۱۱ در این خصوص می‌گوید: «گروه‌های مجازی که بین خودمون داریم، اطلاعات جاده و مسیرهای امن، با همدیگه به اشتراک می‌ذاریم. انگار همه یه خانواده بزرگ هستیم» در چنین فضایی، شوتی سواری برای بسیاری از جوانان نه تنها به یک شغل، بلکه به یک سبک زندگی بدل شده است؛ سبک زندگی‌ای که در آن، مهارت‌آموزی، تحصیلات و اشتغال رسمی جای خود را به کسب درآمد سریع و شهرت در شبکه‌های اجتماعی داده است. این پدیده نه تنها بازتولیدکننده چرخه معیوب فقر و خطر است، بلکه آینده اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی منطقه را نیز با تهدید مواجه می‌کند.

۶. بحث و نتیجه‌گیری

هدف پژوهش حاضر این بود که با بهره‌گیری از رویکرد کیفی، تحلیلی عمیق و جامعه‌شناختی از پدیده شوتی سواری در لرستان ارائه دهد. یافته‌ها نشان داد شوتی‌ها به‌عنوان گروهی محروم و در معرض خشونت نهادی، نه تنها در فقر و محرومیت خود مقصر نیستند، بلکه محصول ساختارهای نهادی ناکارآمد و توزیع ناعادلانه فرصت‌ها هستند. دانش ضمنی کارگزاران نهادی که این افراد را تهدیدی برای نظم اجتماعی می‌دانند، به تداوم حاشیه‌نشینی، محرومیت و طرد آنان دامن می‌زند. نتایج این پژوهش با مطالعات پیشین مانند عنبری و عبدزاده (۱۳۹۹)، شرونی (۱۴۰۱)، کرمی و قنبری (۱۴۰۲)، نقدی و روشن‌پور (۱۴۰۳)، یزدانی‌نسب و بهزادی (۱۴۰۳) و فیض‌اللهی و همکاران (۱۴۰۴) همخوانی دارد که همه بر نقش تعیین‌کننده بیکاری، فقر، نابرابری و محدودیت‌های شغلی در شکل‌گیری پدیده‌های مشابه تأکید کرده‌اند. با این حال، یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد علاوه بر عوامل ساختاری، فرهنگ مردانگی ماجراجویانه و شبکه‌های اجتماعی فعال در میان جوانان، نقش مهمی در عادی‌سازی و گسترش شوتی سواری ایفا می‌کند؛ نکته‌ای که در پژوهش‌های پیشین کمتر به آن پرداخته شده است.

پدیده شوتی‌ها را می‌توان در پرتو چند نظریه کلاسیک و معاصر جامعه‌شناسی تبیین کرد. از منظر نظریه فشار مرتون، شوتی سواری پاسخی به گسست میان اهداف فرهنگی مشروع (مانند موفقیت اقتصادی) و دسترسی نابرابر به ابزارهای قانونی تحقق این اهداف است. جوانان مناطق محروم که فرصت‌های شغلی و تحرک اجتماعی ندارند، به روش‌های نوآورانه‌ای مانند شوتی سواری روی می‌آورند که گرچه از منظر قانون غیرمجازند، اما از دید آنان نوعی تحقق هدف (درآمدزایی و بقا) محسوب می‌شوند. به همین ترتیب، نظریه خرده‌فرهنگ انحرافی کوهن نشان می‌دهد جوانان در مواجهه با شکست در نظام ارزش‌گذاری رسمی جامعه (مانند موفقیت تحصیلی و شغلی)، به خلق خرده‌فرهنگ‌هایی متوسل می‌شوند که در آن‌ها ارزش‌هایی مانند جسارت و ریسک‌پذیری جایگزین ارزش‌های مسلط می‌شود. در بستر شوتی سواری، فرهنگ مردانگی ماجراجویانه و افتخار به مهارت در فرار از دست پلیس، در واقع بخشی از همین خرده‌فرهنگ جایگزین است. از منظر نظریه ساختار فرصت‌های غیرقانونی کلوارد و اوهلین، شوتی سواری نتیجه وجود شبکه‌های اجتماعی و فرصت‌های جایگزینی است که امکان مشارکت در اقتصاد غیررسمی و پرریسک را فراهم می‌کنند. در لرستان، این ساختارها از طریق ارتباطات خانوادگی، گروه‌های محلی و شبکه‌های حمل غیررسمی شکل می‌گیرند و به بازتولید این کنش‌ها کمک می‌کنند. در نهایت، نظریه ساخت‌یافتگی گیدنز به ما امکان می‌دهد که نقش عاملیت را در دل محدودیت‌های ساختاری بازشناسیم. جوانان شوتی سوار نه قربانیان منفعل شرایط، بلکه بازیگران خلاق هستند که در تعامل با ساختارها، کنش‌های راهبردی برای بقا طراحی می‌کنند. در واقع، شوتی سواری نه صرفاً یک کنش غیرقانونی، بلکه واکنشی خلاقانه و راهبردی به محدودیت‌های ساختاری است که جوانان برای حفظ بقا و کسب درآمد اتخاذ می‌کنند. جوانان در این مناطق، به دلیل نبود فرصت‌های شغلی و

محرومیت‌های ساختاری، به فعالیت‌های غیررسمی و پرخطر مانند شوتی‌سواری روی می‌آورند؛ فعالیت‌هایی که از منظر قانونی غیرمجاز است، اما از نظر آنان راهبرد بقا به‌شمار می‌رود. این امر تأکید می‌کند که نگاه صرفاً تنبیهی به این پدیده‌ها بی‌فایده است و باید به ریشه‌های ساختاری و فرایندهای توسعه نابرابر توجه شود؛ زیرا تا زمانی که مناطق محروم از سرمایه، فناوری و فرصت‌های شغلی رسمی محروم بمانند، اشتغال غیررسمی و پرخطر مانند شوتی‌سواری به‌عنوان راهبرد بقا ادامه خواهد یافت.

راهبرد بقا وضعیتی نظام‌مند در جوامع توسعه‌نیافته است که در آن، به‌دلیل ضعف یا فروپاشی اقتصاد رسمی و نبود فرصت‌های شغلی پایدار و ایمن، فعالیت‌های معیشتی پرخطر و اغلب غیررسمی به‌عنوان تنها راه تأمین حداقل نیازهای زندگی جایگزین می‌شوند. گستردگی مشاغل بدون چارچوب قانونی و حمایت‌های اجتماعی، افراد را برای بقا وادار به پذیرش ریسک‌های جدی، حتی مرگبار می‌کند. این سطح از ریسک‌پذیری نسبت مستقیمی با عمق فقر و نسبت معکوسی با دسترسی به فرصت‌های شغلی رسمی و امن دارد (ترکرانی، ۱۴۰۴)؛ بنابراین ضروری است که سیاست‌گذاران و پژوهشگران از رویکردهای تنبیهی و آسیب‌شناسانه صرف فاصله بگیرند و به تحلیل چرخه‌های اجتماعی، اقتصادی و نهادی مولد این پدیده بپردازند. به‌نوعی مسئله بنیادین، «شوتی‌شدن» به‌مثابه پیامد ساختاری نابرابری‌ها و ناکارآمدی‌ها است، نه صرفاً واکنشی فردی یا رفتاری مجرمانه. درنهایت، برای مقابله با پدیده شوتی‌سواری و مشکلات مشابه، باید به‌جای سرزنش افراد، به اصلاح ساختارهای اقتصادی، نهادی و فرهنگی پرداخت. در ادامه، پیشنهادهایی ارائه می‌شود:

سطح اقتصادی: الف) توسعه اشتغال پایدار در مناطق مبدأ شوتی‌سواری شامل سرمایه‌گذاری هدفمند در بخش‌های کشاورزی، دامداری، صنایع تبدیلی و گردشگری در استان‌هایی مانند لرستان؛ ب) حمایت مالی از کسب‌وکارهای خرد و بومی شامل اعطای وام‌های کم‌بهره به جوانان حاشیه‌نشین برای راه‌اندازی مشاغل جایگزین؛ و پ) ایجاد مناطق ویژه اقتصادی با معافیت‌های مالیاتی شامل جذب سرمایه‌گذار در مناطق محروم با ارائه مشوق‌های اقتصادی برای ایجاد صنایع کوچک و متوسط.

سطح نهادی-قانونی: الف) اصلاح نگرش نهادی به پدیده شوتی‌سواری شامل آموزش مأموران انتظامی و قضایی برای درک عوامل ساختاری و اجتماعی پدیده شوتی‌سواری و پرهیز از نگاه صرفاً امنیتی و تنبیهی و حرکت به سوی برخورد چندبعدی (پیشگیرانه، حمایتی، بازتوانی)؛ ب) انسداد مسیرهای اصلی قاچاق از طریق کنترل مبادی و گلوگاه‌ها شامل تقویت سیستم‌های هوشمند کنترل مرزی و مسیرهای فرعی با فناوری‌های نوین و تمرکز برخورد قانونی بر باندهای سازمان‌یافته قاچاق، نه صرفاً رانندگان سطح پایین.

سطح اجتماعی-فرهنگی: الف) ترویج هویت‌های جایگزین به‌جای ماجراجویی پرخطر؛ ب) آموزش مهارت‌های فنی و حرفه‌ای با تمرکز بر بازار کار منطقه‌ای برای جوانان حاشیه‌نشین؛ و پ) استفاده از شبکه‌های مجازی از جمله اینستاگرام، تلگرام و... برای روایت‌های بومی و تغییر نگرش عمومی به پدیده شوتی‌سواری و خطرات آن.

مأخذ مقاله: تالیف مستقل. در این مقاله تعارض منافی وجود ندارد.

منابع

- آزاد ارمکی، تقی و صادقی، علیرضا (۱۳۹۵). خودمانی‌سازی بازار؛ تهیدستان و سیاست معاش، توسعه محلی، ۸ (۱)، ۲۷-۵۶.
[10.22059/jrd.2016.61175](https://www.eghtesadnews.com)
 اقتصاد نیوز (۱۴۰۲). صدرنشینان جدول شاخص فلاکت در ایران، کد خبر: ۵۹۸۶۰۷.
 ایلنا (۱۴۰۲). سهم بخش صنعت در لرستان به لحاظ ایجاد ارزش افزوده کمتر از ۱۵ درصد است. کد خبر: ۱۳۰۶۶۰۴.
 بیات، آصف (۱۳۹۷). *سیاست‌های خیابانی (جنبش تهی‌دستان در ایران)*، ترجمه‌ی، سید اسدالله نبوی چاشمی. تهران: انتشارات شیرازه کتاب ما.

- تباشیر، اسفندیار، مومنی، حسن، پارسای، رضا و باقری، عبدالرضا (۱۴۰۲). شناسایی عوامل مؤثر بر تصادفات خودروهای حامل کالای قاچاق، فصلنامه علمی راهور، ۱۲ (۴۶)، ۹-۴۶.
- تجارت نیوز (۱۴۰۳). لرستان در صدر نرخ بیکاری مردان / حضور کم‌رنگ زنان لرستان در بخش صنعتی. کد خبر: ۹۸۲۹۳۳. <https://tejaratnews.com>
- ترکاری، مجتبی (۱۴۰۴). درس‌هایی از فاجعه چاه کوه‌دشت، زندگی در «اقتصاد بقا»، پیام ما. <https://www.terik.ir>
- حراقی، مسعود، درویشی، علی و حراقی، مریم (۱۳۹۹). بررسی علل گرایش برخی از مرزنشینان به قاچاق کالا (مطالعه موردی: استان مرزی بوشهر)، فصلنامه علوم و فنون مرزی، ۹ (۳۳)، ۱۳۳-۱۵۴. [10.22034/eaai.2024.2036759.1027](https://www.eaai.2024.2036759.1027)
- حیدری، آرش؛ محبی، میلاد و فرهپور، سارا (۱۴۰۳). موزه‌ی پایین شهر و تماشاچیان، تهران: نشر برج. چاپ دوم.
- خبرگزاری جمهوری اسلامی (۱۴۰۳). بلندی همت مددجویان لرستانی با خودکفایی سه هزار و ۸۰۰ خانوار. کد خبر: ۸۵۷۱۸۳۹۶. <https://www.irna.ir>
- خبرگزاری جمهوری اسلامی (۱۴۰۳). تسهیلات بانکی، غول هفت خوان فعالیت‌های اقتصادی در لرستان. کد خبر: ۸۵۵۹۲۷۲۰. <https://www.irna.ir>
- راغفر، حسین (۱۴۰۳). سیاست‌های نئولیبرال اقتصادی چطور بحران می‌آفریند؟ روزنامه ایران. شماره ۸۵۷۷.
- رنانی، محسن (۱۳۸۴). ساختار اقتصاد در بخش غیر رسمی کشور، مجله اقتصادی، ۵ (۴۹ و ۵۰): ۲۱-۳۹.
- زارع شاه آبادی، اکبر و محمدی، آرزو (۱۴۰۰). درک و فهم پدیده کولبری در شهرستان بانه، جامعه‌شناسی کاربردی، ۳۲ (۱)، ۱۳۵-۱۵۴. [10.22108/jas.2020.120921.1851](https://www.jas.2020.120921.1851)
- شرونی، مهرداد (۱۴۰۱). درک و فهم زمینه‌های گرایش به شغل شوتی در بندر گناوه، دومین همایش ملی جامعه‌شناسی مرز: سیاست‌های توسعه و حیات اجتماعی مرزنشینان. سندج. دانشگاه کردستان.
- صفری، کیهان و عباس‌زاده، محمد (۱۴۰۱). سیالیت معاش: فرودستان و تقلا برای ماندن، مسائل اجتماعی ایران، ۱۳ (۱)، ۶۹-۸۶. [20.1001.1.24766933.1401.13.1.11.4](https://www.1001.1.24766933.1401.13.1.11.4)
- کریمی، علی و قنبری، میلاد (۱۴۰۲). گذری بر معضل اجتماعی شوتی سواری در تصویری آینده‌پژوهانه، دومین کنگره بین‌المللی آموزش، مطالعات اجتماعی و فرهنگی با رویکرد آینده‌پژوهی.
- عنبری، موسی و عبده زاده، سیروان (۱۳۹۹). برساخت اجتماعی پدیده کولبری در مناطق مرزی غرب ایران (واکاوی زیست جهان‌انقادی کنشگران محلی در شهرستان بانه)، توسعه محلی، ۱۲ (۱)، ۱۵۳-۱۸۳. [10.22059/jrd.2020.305267.668564](https://www.jrd.2020.305267.668564)
- غیاثوند، احمد، انتظاری، علی و قادرزاده، هیرش (۱۴۰۲). کولبری و طرد اجتماعی (مردم‌نگاری انتقادی بازیگران غیرنهادی و کارگزاران نهادی میدان تجارت)، مطالعات و تحقیقات اجتماعی ایران، ۱۲ (۱)، ۶۵-۸۵. [2023.342184.1299/10.22059](https://www.342184.1299/10.22059)
- فیض‌الهی، علی، رضایی‌نسب، زهرا و یاری، شبنم (۱۴۰۴). فهم پدیده قاچاق کالا از منظر کنشگران موسوم به شوتی، پژوهش‌های راهبردی مسائل اجتماعی، ۱۴ (۴۹): ۴۷-۶۶. [10.22108srsrp.2025.142768.2066](https://www.10.22108srsrp.2025.142768.2066)
- قادرزاده، امید و رسولی‌صمدبار، عادل (۱۴۰۲). کولبری و دلال‌های هویتی آن: تحلیل مضمون روایت کولبران بانه، پژوهش‌های راهبردی مسائل اجتماعی ایران، ۴ (۱۲)، ۱-۲۲. [10.22108/srsp.2024.139282.1943](https://www.10.22108/srsp.2024.139282.1943)
- نقدی، اسدالله (۱۳۹۲). حاشیه‌نشین، نظریه‌ها، روش و مطالعات موردی، تهران: انتشارات جامعه‌شناسان.
- نقدی، اسدالله، روشن‌پور، امین و روشن‌پور، مجتبی (۱۴۰۳). نان در ازای جان (مورد مطالعه: شوتی‌های شهر خرم‌آباد)، پژوهش‌های جامعه‌شناسی معاصر، مقاله در دست انتشار. [10.22084/csr.2024.28953.2268](https://www.10.22084/csr.2024.28953.2268)
- یزدانی‌نسب، محمد و بهزادی، کیوان (۱۴۰۳). زندگی به مثابه مقاومت (تجربه رانندگان شوتی شهر بانه از قاچاق کالا)، مطالعات اجتماعی ایران، ۱۷ (۴)، ۱۳۳-۱۵۷. [10.22034/JSS.2024.2008663.1785](https://www.10.22034/JSS.2024.2008663.1785)

References

- Anbari, Musa & Abdohzadeh, Sirvan (2020). The social construction of the Kolbari phenomenon in the border areas of western Iran (A critical analysis of the lifeworld of local activists in Baneh County), *Quarterly Journal of Rural-Urban Local Development*, 12(1), 153-183. [10.22059/jrd.2020.305267.668564](https://doi.org/10.22059/jrd.2020.305267.668564) (In Persian)
- Asllani, A., Schneider, F. A review of the driving forces of the informal economy and policy measures for mitigation: an analysis of six EU countries. *Int Tax Public Finance* 32, 310–344 (2025). <https://doi.org/10.1007/s10797-024-09842-z>
- Azad Aramaki, Taghi & Sadeghi, Alireza (2016). Market familiarization; Poverty and livelihood policy, *Local Development*, 8(1), 27-56. [10.22059/jrd.2016.61175](https://doi.org/10.22059/jrd.2016.61175) (In Persian)
- Bayat, Asef (2018). *Street Politics (The Poor Movement in Iran)*, translated by Nabavi Chashmi, Seyyed Asadollah. Tehran: Shiraz Publishing House, Our Book. (In Persian)
- Bojan, Dercan, Milka, Bubalo-Zivkovic, Milica, Solarevic, Dejan, sabc (2017). Living on the border: social indicators of life quality in Srem border region (Vojvodina, Serbia). *Geographica Pannonica*. Volume 21, Issue 1, 26–42 (March) DOI: [10.18421/GP21.01-03](https://doi.org/10.18421/GP21.01-03)
- Boçç, ... (2019). Money for fff: Bordrr kiiiings, oompensooon iiiii ms and iife-money oonvrrsoons in Turkey's kurdish borderlands', In B. Bargu (Ed.), *Turkey's Necropolitical Laboratory* (pp. 187-206). <https://doi.org/10.3366/edinburgh/9781474450263.003.0.009>
- Chipo Hamachila, & Nsama, C. (2024). An Investigation into the Effectiveness of Customs Strategies in Mitigating Smuggling of Goods in Zambia. *Management Journal for Advanced Research*, 4(2), 12–20. <https://doi.org/10.5281/zenodo.10934684>
- Cloward, R. A., & Ohlin, L. E. (1960). *Delinquency and Opportunity: A Theory of Delinquent Gangs*. Free Press.
- Cohen, A. K. (1955). *Delinquent Boys: The Culture of the Gang*. Free Press.
- Economy News (2023). Leaders of the misery index table in Iran, 26/6/2023 - News Code: 598607(In Persian). <https://www.eghtesadnews.com>. (In Persian)
- Emirbayer, M., & Mische, A. (1998). "What is Agency?" *American Journal of Sociology*, 103(4), 962–1023.
- Feiz-Olahi, Ali, Rezaei-Nasab, Zahra and Yari, Shabnam (2024). Understanding the phenomenon of smuggling from the perspective of so-aaeeel “sho””” ccvviiss, *Strategic Research on Social Issues*, 14(49): 47-66. [10.22108/srsp.2025.142768.2066](https://doi.org/10.22108/srsp.2025.142768.2066). (In Persian)
- Ghaderzadeh, Omid & Rasouli Sadbar, Adel (2023). Kolbari and its identity brokers: Content analysis of the narrative of Baneh Kolbars, *Quarterly Journal of Strategic Research on Social Issues of Iran*, 4(12), 1-22. [10.22108/srsp.2024.139282.1943](https://doi.org/10.22108/srsp.2024.139282.1943). (In Persian)
- Ghiyathvand, Ahmad; Entezari, Ali & Ghaderzadeh, Hirsh (2023). Kolbari and Social Exclusion (Critical Ethnography of Non-Institutional Actors and Institutional Agents in the Trade Field), *Iranian Quarterly Journal of Social Studies and Research*, 12(1), 65-85. [10.22059/2023.342184.1299](https://doi.org/10.22059/2023.342184.1299) (In Persian)
- Giddens, A. (1984). *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. University of California Press.
- Hamachila, C., & Nsama, C. (2024). An investigation into the effectiveness of customs strategies in mitigating smuggling of goods in Zambia. *Management Journal for Advanced Research*, 4(2), 12–20. <https://doi.org/10.5281/zenodo.10934684>
- Haraqi, Masou; Darvishi, Ali & Haraqi, Maryam (2020). Investigating the causes of some border residents' tendency to smuggle goods (Case study: Bushehr border province), *Quarterly Journal of Border Sciences and Technologies*, 9(33), 123-154. [10.22034/eaai.2024.2036759.1027](https://doi.org/10.22034/eaai.2024.2036759.1027)(In Persian)
- Heydari, Arash; Mohebi, Milad & Farahpour, Sara (2024). *The Museum of the Lower City and Its Spectators*, Tehran: Borj Publishing House. Second edition. (In Persian) <https://www.irna.ir> (In Persian)
- Islamic Republic News Agency (2024). Banking facilities, the seven-digit giant of economic activities in Lorestan,newscode: 85592720. <https://www.irna.ir> (In Persian)
- Islamic Republic News Agency (2024). The great effort of Lorestan aid recipients with self-sufficiency of 3,800households.Newscode85718396. <https://www.irna.ir> (In Persian)

- ILNA (2023). The share of the industrial sector in Lorestan in terms of creating added value is less than 15 percent. News code: 1306604. <https://www.ilna.ir> (In Persian)
- Karami ,Ali, and Ghanbari, Milad (2023). A review of the social problem of riding a scooter in a futuristic perspective, *Second International Congress of Education, Social and Cultural Studies with a Futures Approach*. (In Persian)
- Maxwell, J. A. (2013). *Qualitative Research Design: An Interactive Approach* (3rd ed.). SAGE Publications.
- Merton, R. K. (1938). "Social Structure and Anomie". *American Sociological Review*, 3(5), 672-682. <https://doi.org/10.2307/2084686>
- Nagdi, Asadollah (2013). *Marginalization, theories, methods and case studies*, Tehran: Sociologists Publications. (In Persian)
- Nagdi, Asadollah, Roshanpour, Amin & Roshanpour, Mojtaba (2024). Bread for Life (Case Study: Shoti in Khorramabad City), *Quarterly Journal of Contemporary Sociological Research*, accepted article in preparation for publication. <https://doi.org/10.22084/csr.2024.28953.2268> (In Persian)
- Raghfar, Hossein (2024). How do neoliberal economic policies create crises? Iran Newspaper. No. 8577. (In Persian)
- Renani, Mohsen (2005) Economic Structure in the Informal Sector of the Country, *Economic Journal*, 5 (49 and 50). 21-39.(In Persian)
- Safari, Kayhan and Abbaszadeh, Mohammad (2022). The Fluidity of Livelihood: The Downtrodden and the Struggle to Stay, *Iranian Social Issues*, 13(1), 69-86. [20.1001.1.24766933.1401.13.1.11.4](https://doi.org/10.1001.1.24766933.1401.13.1.11.4) (In Persian)
- Sherouni, Mehrdad (2022). Understanding the Backgrounds of the Propensity to Work as a Shotgun in Bandar Genaveh, *Second National Conference on Border Sociology: Development Policies and Social Life of Border Residents*. (In Persian)
- Tabashir, Esfandiari; Momeni, Hassan; Parsay, Reza and Bagheri, Abdolreza (2023). Identifying factors affecting accidents involving vehicles carrying contraband goods, *Rahoor Scientific Quarterly*, 12(46), 9-46. (In Persian)
- Torkarani, Mojtabi (2025). Lessons from the Kohdasht Well Disaster, Living in the "Survival Economy", OurMessage. <https://www.terik.ir/>. (In Persian)
- Tejarat News (2023). Lorestan tops the male unemployment rate/low presence of Lorestan women in the industrial sector, newscode:982933. <https://tejaratnews.com> (In Persian)
- van Thang, D(2020). Informal Employment and the Life of Informal Employment Workers Vietnam. *Advances and Humanities*. 6(3),82-88. [10.11648/j.hhh20200603.11](https://doi.org/10.11648/j.hhh20200603.11)
- Yazdani Nasab, Mohammad and Behzadi, Keyvan (2024). Life as Resistance (The Experience of Shoti Drivers in Baneh City from Smuggling Goods), *Iranian Social Studies*, 17(4), 133-157. <https://doi.org/10.22034/JSS.2024.2008663.1785> (In Persian)
- Zare Shahabadi, Akbar and Mohammadi, Arzoo (2021). Understanding the Kolbari phenomenon in Baneh city, *Applied Sociology*, 32(1), 135-154. [10.22108/jas.2020.120921.1851](https://doi.org/10.22108/jas.2020.120921.1851) (In Persian)