

حمل و نقل غیر رسمی در استان خراسان رضوی

سیدعلی اکبر رزمی* لطفعلی آذری**

چکیده

حمل و نقل به عنوان حلقه اتصال بخشهای مختلف اقتصاد کشور از بخشهای بسیار مهم و زیر بنایی محسوب می شود، زیرا امکان بهره وری مناسب از منابع و استعدادهای اقتصادی را فراهم می آورد، امکانات بالقوه استفاده از منابع دور دست را به طرز شگفت انگیزی به فعلیت می رساند، توسعه اقتصادی را به مناطق حاشیه ای و منزوی تسری می دهد و از طریق کاهش هزینه های تولید و توزیع و ایجاد زمینه برای رقابت سالم موجبات توسعه بیشتر اقتصادی را فراهم می نماید. به این دلایل سرمایه گذاری در زیر ساخت های حمل و نقل در اقتصاد های کنونی مرتباً رو به افزایش می باشد. سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل شامل راههای زمینی، ریلی، هوایی و دریایی و نیز تولید یا تهیه وسایط حمل و نقل است.

فعالیت های اقتصادی غیر رسمی (ثبت نشده) به دلایلی چون فرار از مالیات و غیره امروزه در بیشتر کشورهای جهان وجود داشته و آثار مثبت و منفی با اهمیتی را بر مسائل اقتصادی و اجتماعی به جا می گذارد. شناسایی انواع فعالیتهای غیر رسمی حمل و نقلی در استان خراسان رضوی، اندازه، ارزش افزوده و میزان اشتغال زایی این فعالیتهای موضوع بحث این مقاله می باشد.

بحث در این مقاله با تحلیلی از وضعیت بخش حمل و نقل استان در حسابهای منطقه ای آغاز و سپس تحلیل بخش حمل و نقل استان از دیدگاه بودجه خانوار (خانوار روستایی و شهری) ارائه می شود و معرفی اجزای بخش حمل و نقل غیر رسمی در ادامه خواهد آمد. پس از آن با برآورد تقاضای حمل و نقل، حجم فعالیتهای حمل و نقل غیر رسمی بار و مسافر را تخمین زده و در پایان در مورد ارزش افزوده و اشتغال بحث خواهیم نمود.

واژگان کلیدی: حمل و نقل، غیررسمی، ارزش افزوده، اشتغال، خراسان رضوی، بار و مسافر
طبقه بندی JEL: R41, R49, L91, L92, O17

* استادیار و عضو هیأت علمی دانشگاه فردوسی مشهد Saarazmi@um.ac.ir
** کارشناس ارشد علوم اقتصادی Azarilo@yahoo.com

مقدمه

همگام با رشد پایدار تولید و تجارت جهانی، حمل و نقل به عنوان زیر ساخت عمده تولید و بازرگانی ضرورت قابل توجهی یافته است. حمل و نقل به عنوان حلقه اتصال بخشهای مختلف اقتصاد کشور همواره مورد توجه قرار داشته و علاوه بر آن که خود یکی از بخشهای مهم و زیر بنایی محسوب می شود، بر بسیاری از فعالیتهای دیگر اقتصاد نیز تاثیر گذاشته و امکان بهره وری مناسب از منابع و استعداد های اقتصادی را فراهم می آورد. نقش حمل و نقل در توسعه اقتصادی، از میان برداشتن فاصله ها و گسترش حیطه امکان پذیرها است. شیوه های حمل و نقل به ویژه شیوه های جدید، امکانات بالقوه استفاده از منابع دور دست را به طرز شگفت انگیزی به فعلیت می رساند. تجربه کشورهای صنعتی نشان داده است که توسعه زیر بناهای حمل و نقل، از یک طرف به کاهش هزینه تمام شده تولید منجر شده و موجبات توسعه اقتصادی را فراهم آورده و از طرف دیگر جریان توسعه اقتصادی را به مناطق حاشیه ای و منزوی نیز تسری داده و عدالت اجتماعی و اقتصادی را گسترش داده است. به بیان دیگر، توسعه حمل و نقل، پیوسته در سطح کلان، باعث رشد اقتصادی، عدالت بیشتر و افزون شدن بازدهی سرمایه گذاری بوده است. در سطح اقتصاد خرد نیز، بهبود حمل و نقل مستقیماً باعث پایین آمدن قیمت نهاده های کشاورزی و صنعتی شده و به کاهش هزینه تولید و توزیع منجر می گردد و با توسعه فراگیر بازارها، زمینه را برای پیدایش رقابت سالم افزایش می دهد.

به دلایل فوق، سرمایه گذاری در زیر ساختهای حمل و نقل مرتباً رو به افزایش است. سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل شامل توسعه راههای زمینی، ریلی، هوایی و دریایی، پایانه ها، تاسیسات، تنظیم عملیات و اعمال مدیریت ناظر بر اجرای این خدمات و نیز تولید یا تهیه وسایط حمل و نقل است. حمل و نقل، یک فعالیت سرمایه بر و پیچیده می باشد.

همانند بسیاری از بخشهای دیگر اقتصادی، انجام فعالیت غیر رسمی در خدمات با مقیاس بزرگ بخش حمل و نقل نظیر هوایی، ریلی، کشتی رانی و تا حدودی کامیونهای بزرگ و اتوبوسهای مسافری غیر ممکن بوده و انجام نمی گیرد اما در حوزه وسایط نقلیه سبک مثل قایق، لنج، ماشین سواری، وانت بار و وسایل دیگری نظیر چرخ دستی و گاری در بیشتر کشورها فعالیت غیر رسمی به وفور دیده می شود. مقصود از واحدهای فعالیتهای اقتصادی غیر رسمی واحدهای یا فعالیتهای اقتصادی است که به ثبت نرسیده و مجوز فعالیت دریافت ننموده اند. عواملی همچون فرار از مالیات، مشکلات اداری یا هزینه ثبت

رسمی، کمبود عرضه خدمات حمل و نقل رسمی به ویژه در مسیرهای کمتر اقتصادی یا پرمخاطره، کفایت سرمایه اندک برای ورود به بازار و سهولت ورود در کنار عواملی همچون بیکاری، دلایل اصلی شکل گیری خدمات غیررسمی حمل و نقل می باشند. شناسایی انواع فعالیتهای غیررسمی حمل و نقلی در استان خراسان رضوی، اندازه فعالیت، ارزش افزوده و میزان اشتغال زایی این فعالیتهای موضوع بحث این مقاله است.

ناگفته پیداست که انجام این پژوهش با دشواریهای بسیاری روبه رو بوده و از جهات مختلف با سایر پژوهشها بسیار متفاوت است. اولاً تحقیق در مورد اقتصاد غیررسمی در مقیاس یک استان، در کشور سابقه نداشته و در سایر کشورها نیز تا آن جا که محقق مطالعه نموده است، بی سابقه می باشد. چنان که می دانیم در چنین مطالعاتی گاه اطلاعاتی مورد نیاز است که اساساً به تفکیک استان محاسبه نمی شود. آمار مربوط به صادرات و واردات استان به سایر استانها یا خارج از کشور، مهاجرت نیروهای ماهر و غیر ماهر انسانی از یک استان به سایر استانهای کشور یا خارج از کشور دو نمونه از این اطلاعات است که فقدان آن، مطالعه استانی اقتصاد غیررسمی را دچار مشکل جدی می نماید. به علاوه، این امر در سطح یک کشور نیز از سابقه بسیار کمی برخوردار بوده و مطالعات انجام یافته به دلیل مشکلات مربوطه از جامعیت چندانی برخوردار نیست.

ثانیاً متأسفانه در ایران هنوز آمارهای منطقه ای و استانی به نحو قابل قبول وجود نداشته و بسیاری از شاخصهای اقتصادی تنها در سطح ملی محاسبه می گردد. این مشکل در مقطع فعلی برای استان خراسان بسیار حادتر و جدی تر است. زیرا به دلیل تفکیک استان در سال ۱۳۸۳ هنوز بسیاری از همان آمارهای محدود استانی به تفکیک سه استان وجود نداشته و دوگانگی در منابع اطلاعاتی را موجب می گردد.

ثالثاً: بسیاری از فعالان حوزه اقتصاد غیررسمی به همان دلیل که به این حوزه روی آورده اند، حاضر نیستند اطلاعات مربوط به فعالیتهای خود را در اختیار قرار دهند و جمع آوری مستقیم اطلاعات مربوط به فعالیت آنها، آن هم در فضای بی اعتمادی فعلی کشور، بسیار دشوار و در مواردی ناممکن است. به همین دلیل در این تحقیق سعی شده ترکیبی از دو شیوه گردآوری اطلاعات به طور مستقیم و غیر مستقیم مورد استفاده قرار گیرد تا حداکثر اطلاعات ممکنه جمع آوری گردد.

سیر کلی بحث

هدف این مقاله تخمین حجم فعالیت، ارزش افزوده و اشتغال در بخش حمل و نقل غیر رسمی استان

خراسان رضوی می باشد. بحث این مقاله به منظور ایجاد یک تصویر کلی از وضع بخش حمل و نقل، با تحلیلی از وضعیت بخش حمل و نقل استان در حسابهای منطقه ای آغاز و سپس تحلیل بخش حمل و نقل استان از دیدگاه بودجه خانوار (خانوار روستایی و شهری) ارائه می شود. معرفی بخش حمل و نقل غیر رسمی و توضیح در مورد روش محاسبات در ادامه خواهد آمد. پس از آن با ارائه اطلاعات سرشماری عمومی کارگاهی در حمل و نقل جاده ای استان، به تحلیل تقاضای حمل و نقل پرداخته و عوامل تعیین کننده تقاضای حمل و نقل و نیز عوامل مؤثر بر تغییرات تقاضای حمل و نقل را مورد بررسی قرار می دهیم. محاسبات بخش حمل و نقل غیر رسمی شامل محاسبات بخش حمل و نقل غیر رسمی بار و حمل و نقل غیر رسمی مسافر، بحث بعدی این مقاله بوده و در پایان، نتایج بحث پیرامون حجم فعالیت، ارزش افزوده و اشتغال مطرح خواهد شد.

۱- وضع بخش حمل و نقل استان در حسابهای منطقه ای

با توجه به این که در آمارهای سالهای اخیر که به صورت رسمی توسط دفتر حسابهای اقتصادی مرکز آمار ایران انتشار یافته، هنوز آمار و اطلاعات استان خراسان بزرگ شامل (خراسان جنوبی، شمالی و رضوی) به صورت واحد ارائه گردیده و اطلاعات مربوط به استان خراسان رضوی به طور خاص در دسترس نیست، در این قسمت فقط اطلاعات خراسان بزرگ ارائه می گردد.

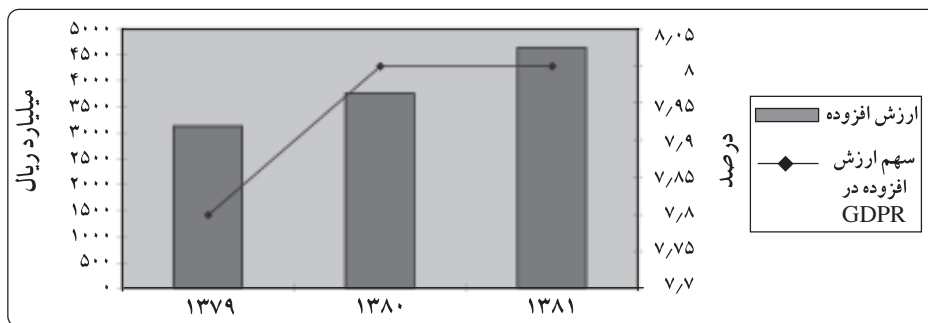
جدول (۱) میزان ارزش افزوده ایجاد شده در بخش حمل و نقل استان خراسان

(میلیارد ریال/درصد)

عنوان بخش / زیر بخش	۱۳۷۹		۱۳۸۰		۱۳۸۱	
	ارزش افزوده	سهم ارزش افزوده در GDP	ارزش افزوده	سهم ارزش افزوده در GDP	ارزش افزوده	سهم ارزش افزوده در GDP
جمع	۳۱۲۹	۷/۷۷	۳۷۵۷/۶	۷/۹۴	۴۶۴۳/۳	۷/۷۵
راه آهن	۱۴۵/۹	۰/۳۶	۱۷۱/۳	۰/۳۶	۱۵۵/۷	۰/۲۶
حمل و نقل جاده ای	۲۷۰۴/۳	۶/۷۲	۳۲۶۱/۳	۶/۹۰	۴۰۶۹/۸	۶/۷۹
حمل و نقل لوله ای	۴/۱	۰/۰۱	۶/۴	۰/۰۱	۲۴/۰	۰/۰۴
حمل و نقل آبی	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰
حمل و نقل هوایی	۱۱۰/۶	۰/۲۷	۱۲۹/۵	۰/۲۷	۱۴۳/۷	۰/۲۴
خدمات پشتیبانی حمل و نقل	۱۶۴/۱	۰/۴۱	۱۸۹/۱	۰/۴۰	۲۵۰/۱	۰/۴۲

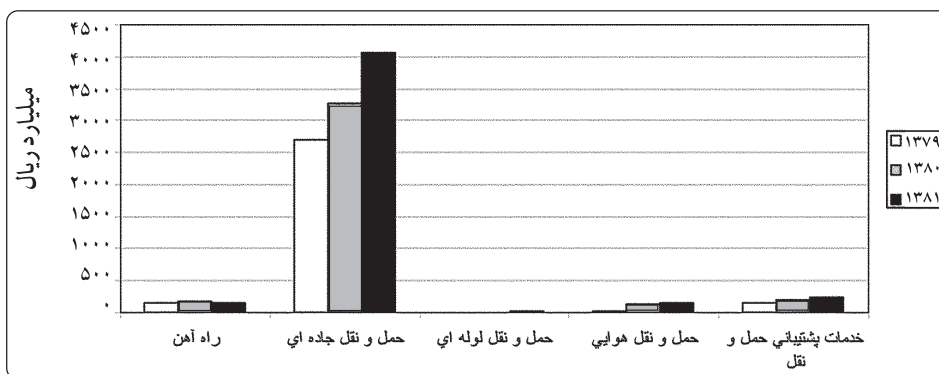
مأخذ: مرکز آمار ایران- حساب تولید استانهای کشور در سالهای ۷۹-۸۱

نمودار (۱) ارزش افزوده بخش حمل و نقل استان خراسان و سهم آن در GDP استان



فعالیت حمل و نقل در حسابهای تولید استان، متشکل از بخشهای راه آهن، حمل و نقل جاده ای، حمل و نقل لوله ای، حمل و نقل هوایی و خدمات و پشتیبانی حمل و نقل است. میزان کل ارزش افزوده فعالیت حمل و نقل استان خراسان در سال ۱۳۷۹ معادل ۳۱۲۹، در سال ۱۳۸۰ معادل ۳۷۵۷٫۶ و در سال ۱۳۸۱ نیز ۴۶۴۳٫۳ میلیارد ریال برآورد گردیده است. طی این سه سال بخش حمل و نقل به ترتیب دارای سهم های ۷٫۷۷، ۷٫۹۴ و ۷٫۷۵ درصد از کل تولید ناخالص داخلی استانی (GDP)^۱ را دارا بوده است. جزئیات سایر زیر بخشهای حمل و نقل طبق آخرین آمار رسمی منتشر شده دفتر حسابهای اقتصادی مرکز آمار ایران در جدول شماره ۱ ارائه گردیده است.

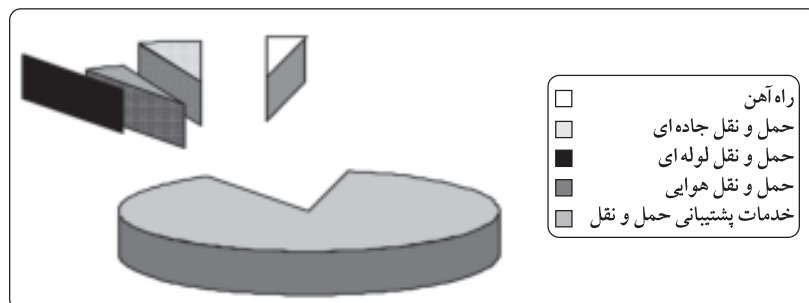
نمودار (۲) ارزش افزوده زیر بخشهای مختلف بخش حمل و نقل استان خراسان در سالهای اخیر



در بین انواع زیر بخشهای حمل و نقل در استان خراسان، سهم عمده مربوط به زیر بخش حمل و نقل جاده ای است که سهم ارزش افزوده آن از ۶٫۷۲ درصد تولید ناخالص داخلی استان (GDP) در سال

1) Gross Domestic Product Regional

نمودار (۳) ارزش افزوده بخش حمل و نقل استان خراسان و سهم آن در GDP استان



۱۳۷۹ به ۷٫۷۵ درصد در سال ۱۳۸۱ افزایش یافته است. همچنین طبق آمار و اطلاعات اداره کل حمل و نقل و پایانه‌های استان در بخش مسافر، در حدود ۹۳ درصد و در بخش بار بالغ بر ۹۵ درصد جابه‌جاییها از طریق جاده‌ها صورت می‌گیرد. طبق بررسیهای صورت گرفته مشخص گردید که فعالیت بخش غیر رسمی در حمل و نقل استان، موضوع این مطالعه، تنها در این زیر بخش قرار دارد و بنا به دلایل فنی و ساختاری، امکان گسترش بخش غیر رسمی در سایر زیر بخشها نیست.

۲ - تحلیل بخش حمل و نقل استان از دیدگاه بودجه خانوار

برای پی بردن به اهمیت بخش حمل و نقل در سبد هزینه‌های خانوار، در این قسمت، بر اساس جداول ۲ و ۳، تحلیلی اجمالی در مورد میزان تاثیر پذیری سبد هزینه خانوارهای شهری و روستایی استان از هزینه‌های این بخش، صورت می‌گیرد.

۲-۱ - خانوار روستایی

آمار و اطلاعات منتشر شده توسط مرکز آمار ایران که نتایج تفصیلی طرح هزینه - درآمد خانوارهای شهری و روستایی کشور است، بیانگر این موضوع است که طی سالهای ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۲، سهم هزینه‌های حمل و نقل خانوارهای روستایی کشور از کل هزینه‌ها از رقم ۵٫۹ درصد به ۷٫۹ درصد افزایش یافته است. این شاخص برای یک خانوار روستایی استان از رقم ۶٫۴ درصد در سال ۱۳۸۰ به رقم ۷٫۰ درصد در سال ۱۳۸۲ افزایش یافته است. با مقایسه این ارقام مشخص می‌گردد که به مرور زمان، سهم هزینه‌های

بخش حمل و نقل از کل هزینه های یک خانوار روستایی، هم در کشور و هم در استان رو به افزایش می باشد، ولی روند افزایش این سهم در استان نسبت به کشور، ملایم تر و کند تر است. ارقام همچنین بیانگر این حقیقت است که هزینه های حمل و نقل یک خانوار روستایی در استان در سال ۱۳۸۰ در حدود ۷۰ درصد همین رقم، برای یک خانوار روستایی کشور بوده است. به عبارت دیگر میزان هزینه حمل و نقل یک خانوار روستایی استان به مراتب از متوسط کشور پایین تر است. قابل توجه این که این نسبت طی سه سال مورد بررسی باز هم کاهش یافته و در سال ۱۳۸۲ به ۶۰ درصد رسیده است.

۲-۲- خانوار شهری

سهم هزینه های حمل و نقل در سبد هزینه های یک خانوار شهری، چه در استان و چه در کشور قدری متمایز با خانوار روستایی است. یک خانوار شهری چه در استان و چه در کشور سهم بیشتری از هزینه های خود را برای حمل و نقل اختصاص می دهد. سهم هزینه های حمل و نقل از کل هزینه های یک خانوار شهری در کشور از رقم ۸۷٪ درصد در سال ۱۳۸۰ به رقم ۱۱۱٪ درصد در سال ۱۳۸۲ افزایش یافته است. این سهم برای یک خانوار شهری استان از رقم ۱۰۳٪ درصد در سال ۱۳۸۰ به رقم ۶۷٪ درصد کل هزینه ها در سال ۱۳۸۲ کاهش یافته است.

در خصوص خانوار شهری استان برخلاف کشور مشاهده می گردد که در سال ۱۳۸۲ سهم هزینه های حمل و نقل از کل هزینه های خانوار به شدت کاهش یافته، به نحوی که از سهم این هزینه ها در خانوار روستایی استان نیز کمتر شده است. میزان هزینه حمل و نقل یک خانوار شهری استان که در سال ۱۳۸۰ بیشتر از همین میزان هزینه برای یک خانوار شهری در کشور بوده است (در حدود ۱۰۱ درصد)، در سال ۱۳۸۲ به مقدار قابل ملاحظه ای کاهش یافته و به حدود ۷۰ درصد کل همین میزان هزینه برای یک خانوار شهری کشور رسیده است.

بررسیهای صورت گرفته برای توضیح تغییر رفتار خانوارهای شهری استان در خصوص هزینه های حمل و نقل، این تغییر سهم را ناشی از کاهش تقاضای حمل و نقل در شهرها نمی داند و بیشتر به این موضوع اشاره دارد که در سالیان اخیر تعداد زیادی از روستاهای بزرگ استان به شهر ارتقا یافته ولی به لحاظ الگوی مصرف و هزینه، همچنان ساختار روستایی را حفظ نموده اند. منظور نمودن این مناطق در آمار شهری موجب کاهش سهم فوق الذکر گردیده است. هر چند ممکن است عوامل دیگری نیز در این

جدول (۲) مقایسه متوسط هزینه حمل و نقل با کل هزینه خوراکی و غیر خوراکی خانوار در کشور

(ریال / درصد)

سال			شرح
۱۳۸۲	۱۳۸۱	۱۳۸۰	
۲۰۲۱۱۷۴	۱۴۰۲۹۷۹	۱۰۲۵۳۳۸	متوسط هزینه حمل و نقل یک خانوار روستایی کشور
۳۶۶۳۲۷۵	۲۹۶۰۰۶۷	۲۲۴۰۸۷۷	متوسط هزینه حمل و نقل یک خانوار شهری کشور
۲۵۶۷۶۰۳۴	۲۱۳۹۴۹۵۵	۱۷۲۳۳۸۹۲	متوسط کل هزینه خوراکی و غیر خوراکی یک خانوار روستایی کشور
۳۲۹۸۴۳۸۹	۳۴۹۷۰۶۶۱	۲۸۰۲۰۳۵۰	متوسط کل هزینه خوراکی و غیر خوراکی یک خانوار شهری کشور
۷/۹	۶/۶	۵/۹	سهم هزینه حمل و نقل از کل هزینه خانوار روستایی کشور
۱۱/۱	۸/۵	۸/۰	سهم هزینه حمل و نقل از کل هزینه خانوار شهری کشور

مأخذ: نتایج طرح آمار گیری از هزینه و درآمد خانوار شهری کشور، مرکز آمار ایران، سالهای ۸۰-۱۳۸۲ و نتایج طرح آمار گیری از هزینه و درآمد خانوار روستایی کشور، مرکز آمار ایران، سالهای ۸۰-۱۳۸۲

تغییر رفتار هزینه ای موثر باشند، این واقعیت که تعداد روستاهای استان که طی سال های ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۲ به شهر ارتقاء یافته اند بیش از حد متعارف است، این نظریه را تقویت می نماید.

جدول (۳) مقایسه متوسط هزینه حمل و نقل با کل هزینه خوراکی و غیر خوراکی خانوار در استان

(ریال / درصد)

سال			شرح
۱۳۸۲	۱۳۸۱	۱۳۸۰	
۱۲۱۵۴۵۲	۹۶۸۱۵۷	۷۲۳۳۴۵	متوسط هزینه حمل و نقل یک خانوار روستایی استان
۲۵۸۰۱۲۳	۲۵۵۰۷۲۹	۲۲۶۴۲۵۸	متوسط هزینه حمل و نقل یک خانوار شهری استان
۱۷۲۵۴۲۴۹	۱۴۴۶۷۷۶۳	۱۱۲۷۴۵۴۷	متوسط کل هزینه خوراکی و غیر خوراکی یک خانوار روستایی استان
۳۸۲۵۵۲۱۸	۲۶۰۶۰۴۳۷	۲۲۰۸۰۵۴۲	متوسط کل هزینه خوراکی و غیر خوراکی یک خانوار شهری استان
۷/۰	۶/۷	۶/۴	سهم هزینه حمل و نقل از کل هزینه خانوار روستایی استان
۶/۷	۹/۸	۱۰/۳	سهم هزینه حمل و نقل از کل هزینه خانوار شهری استان
۷۰/۴۳	۸۶/۱۷	۱۰۱/۰۴	نسبت هزینه حمل و نقل خانوار شهری استان به کشور

مأخذ: همان منبع

۳- معرفی بخش حمل و نقل غیر رسمی

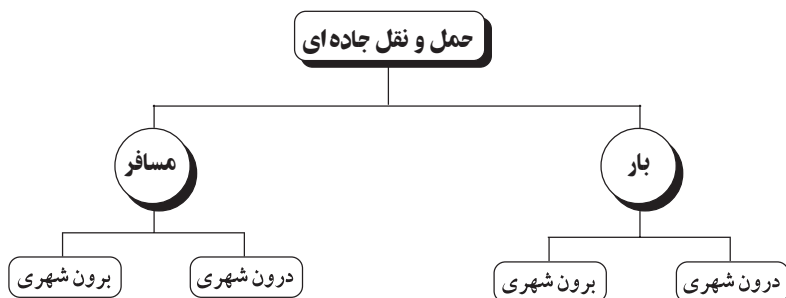
مطابق با تقسیم بندی که در سیستم حسابهای ملی سازمان ملل متحد (SNA) برای تولید تعیین شده است، فعالیتهای اقتصادی تمامی فعالیتهای تولید بازاری و همچنین موارد مشخصی از تولیدهای غیر بازاری را در بر می گیرد و فعالیتهای غیر درآمدی همانند خدماتی که شخص برای خانواده خود انجام می دهد و کمک های داوطلبانه را شامل نمی گردد. بر همین اساس فعالیتهای غیر رسمی مورد مطالعه این مقاله نیز به موارد اقتصادی درآمد زا محدود می گردد.

چنان که قبلاً گفته شد یکی از معیارهای تمایز بین بخش رسمی و غیر رسمی، معیار ثبت می باشد. بر اساس این معیار، آن قسمت از واحدهای اقتصادی که به ثبت نرسیده اند و مجوز فعالیت دریافت ننموده اند، در محدوده بخش غیر رسمی و آن دسته که مجوز قانونی فعالیت خویش را از مراجع ذی صلاح این بخش دریافت نموده اند و در حقیقت به ثبت رسیده اند، در حیطه بخش رسمی قرار می گیرند. بدیهی است این معیار مادامی می تواند ملاک بررسیها قرار گیرد که قوانین، ضوابط و مقررات نهادینه شده ای بدین منظور وجود داشته باشد و همچنین اجرای این قوانین و مقررات از طرف مسؤولان دولتی و با موسسات خاصی کنترل گردد.

۳-۱- اجزاء بخش حمل و نقل

بخش حمل و نقل از زیر بخشهای حمل و نقل زمینی (شامل حمل و نقل جاده ای بار و مسافر) درون شهری و برون شهری، حمل و نقل ریلی بار و مسافر و حمل و نقل از طریق خطوط لوله، هوایی و آبی تشکیل می گردد. در کشور ما فعالیتهای غیر رسمی در زیر بخشهای هوایی و ریلی وجود نداشته و حمل و نقل آبی نیز در استان خراسان رضوی وجود ندارد. بدین ترتیب فعالیتهای غیر رسمی حمل و نقلی تنها در حوزه فعالیتهای جاده ای (بار و مسافر درون شهری و برون شهری) موضوعیت داشته و در این مقاله مورد بررسی قرار می گیرد.

نمودار (۴) فعالیتهای بخش حمل و نقل جاده ای



۳-۲- اجزای حمل و نقل جاده ای

خدمات حمل و نقل جاده ای رسمی که منطبق با تعریف خدمات بخش حمل و نقل جاده ای در نظام حسابهای ملی ایران است، شامل حمل و نقل مسافر و کالا در داخل و بین شهرها توسط انواع تاکسی،

سواریه‌های کرایه، مینی بوس، اتوبوس، کامیون، وانت بار و تاکسی بارهای شماره گذاری شده در سراسر کشور است. زیر بخش حمل و نقل جاده ای، خود از دو بخش عمده بار و مسافر تشکیل گردیده است که هر کدام از این دو نیز، خود شامل دو زیر بخش برون شهری و درون شهری می گردد.

۴- بررسی فعالیتهای حمل و نقل غیر رسمی

در این قسمت شکلهای مختلف حمل و نقل جاده ای اعم از بار و مسافر در حوزه های درون شهری و برون شهری ارائه می شود.

۴-۱- حمل و نقل بار

حوزه بررسی بخش بار که در قسمت درون شهری و برون شهری مورد بحث قرار می گیرد، شامل جابه جایی انواع کالاهای مختلف در این دو ناحیه است. واضح است که حمل و نقل بار به صورت جاده ای، حجم عمده ای از خدمات حمل و نقل را در بر می گیرد. نظر به این که ورود به این بخش به راحتی انجام پذیر است، امکان فعالیت غیر رسمی در آن آسان می باشد. از طرفی با توجه به این که ساختار حمل و نقل جاده ای کشور به ویژه در قسمت حمل و نقل بار، تناسب منطقی با نیازهای فصلی مناطق استان ندارد، حضور بخش غیر رسمی را در این حوزه جهت پاسخ گویی به این تقاضا اجتناب ناپذیر می نماید.

۴-۱-۱- درون شهری

اشکال مختلف حمل و نقل بار در حوزه درون شهری، شامل شرکتهای حمل و نقل بار و سایر موسسات کرایه بار و وانت بارهای شخصی می باشند که به لحاظ حقوقی و به عنوان شرکتهای حمل و نقل یا وانت بارهای پلاک قرمز به ثبت رسیده اند و مشمول مقررات و قوانین خاص شرکتهای یا شهرداریها، چه در زمینه امور مالی و مالیاتی و چه مسائل بیمه بار، تامین اجتماعی کارکنان و همچنین پرداخت عوارض و دیگر مسائل مربوطه می باشند. واضح است فعالیت این بخش در قسمت درون شهری، مشمول بحث اقتصاد غیر رسمی نمی شود.

قسمتی از حمل و نقل بار درون شهری که بسیار جزئی و اغلب متعلق به خانوارها (و نه بنگاهها و شرکتهای اقتصادی) است و توسط سایر وسایط نقلیه نظیر خودروهای سواری و یا موتور سیکلت صورت

می گیرد در زمره فعالیت‌های حمل و نقل بار غیر رسمی درون شهری محسوب می گردد. نظر به این که حجم بار جابه جا شده توسط این اشکال از حمل و نقل، در مقایسه با سایر اشکال بسیار ناچیز است از محاسبه آن صرف نظر می شود. دلیل دیگر برای به حساب نیاوردن این مقدار از حمل و نقل بار درون شهری این است که اغلب این حالت حمل و نقل، جنبه شخصی داشته و فرد برای جابه جایی آن هزینه پرداخت نمی کند. این شکل از حمل و نقل را می توان به مسافت‌های بسیار کوتاه در حوزه روستاهای استان نیز تعمیم داد و بیشتر می توان عنوان کلی «خود مصرفی» را بر این قسم حمل و نقل اطلاق نمود. لازم به توضیح است که چنانچه در این شکل حمل و نقل بار که توسط خودروهایی غیر باری (سواری) حمل می گردد، پرداخت هزینه ای نیز صورت بگیرد، به دلیل این که عمدتاً حمل این قسم بار به همراه مسافر است در حساب هزینه و درآمد خانوار لحاظ می شود و در بخش هزینه حمل و نقل مسافر مورد محاسبه قرار می گیرد.

۴-۱-۲- برون شهری

حمل و نقل بار در حوزه برون شهری، به شکلهای متفاوتی صورت می گیرد که در این قسمت جهت شناسایی بخشهایی که امکان حضور و فعالیت بخش غیر رسمی در آن وجود دارد، به شرح کلی آنها پرداخته می شود.

در حوزه حمل و نقل جاده ای و برون شهری بار، عمده ترین شکل حمل و نقل به صورت حمل بار و کالا توسط ناوگان حمل و نقل عمومی جاده ای استان، شامل انواع کامیون، تریلی، تانکر، بونکر، کامیونهای اتاق دار، کفی، یخچال دار، کمپرسی، بغل دار و سایر وسایط نقلیه عمومی می باشد. این شکل از حمل و نقل بار، کاملاً رسمی و قانونی است، زیرا وسایط نقلیه مورد استفاده، کاربری حمل و نقل عمومی بار را داشته، دارای بارنامه رسمی بوده و تحت نظارت و کنترل به ویژه در محورهای اصلی استان، توسط پلیس راه می باشند. همچنین به لحاظ مسائل بیمه و تامین اجتماعی نیز برای این وسایل، مقررات و قوانین خاصی وضع گردیده، به طوری که حضور بخش غیر رسمی را در این نوع فعالیت به حداقل ممکن رسانده است.

تنها استثنا حمل کالا در سفرهای زیر ۲۰ کیلومتر و تناژ کمتر از ۲/۵ تن است که برای آنها بارنامه صادر نمی گردد. این شکل از حمل و نقل بار و موارد معدودی که مقررات راعایت ننموده و بارنامه اخذ نمی کنند، مشمول محاسبه بخش حمل و نقل غیر رسمی می باشند.

شکل دیگر حمل و نقل بار در حوزه جاده و بین شهری، حمل و نقل بار توسط سایر ماشین آلات به خصوص تراکتور است. این نوع حمل و نقل بار که در مناطق دارای توانمندیهای کشاورزی استان و در مسیرهای فرعی زیاد است، عمدتاً در حوزه حمل و نقل غیر رسمی استان قرار داشته و محاسبه حجم فعالیت آن در این تحقیق صورت خواهد پذیرفت.

شکل دیگر حمل و نقل بار جاده ای غیر رسمی توسط وسایل نقلیه سواری عمومی مثل اتوبوس، مینی بوس و غیره است. این وسایط مخصوصاً در مسیرهای فرعی علاوه بر مسافر در حد توان، بار و کالا را نیز حمل می نمایند و از آن جا که تنها حمل و نقل مسافر را در صورت وضعیت صادره منعکس می نمایند، این حمل و نقل بار در جایی ثبت نشده و جزو بارهای رسمی حمل شده دارای بارنامه نیز ذکر نمی گردد، در این تحقیق، این قسم از حمل و نقل بار که بسته به مبدأ حمل و نقل می تواند از خشکبار و محصولات کشاورزی گرفته تا منسوجات و پارچه و نفت سفید و گازوئیل و بنزین باشد، در حوزه حمل و نقل غیر رسمی قرار داده شده است.

شکل دیگر حمل و نقل بار در مسیرهای بین شهری، مربوط به حمل و نقل برخی کالاهای جزئی است که با سواریهای شخصی حمل می گردند. به لحاظ آن که حجم فعالیت این دسته از کالاها نیز به نسبت سایر اشکال مختلف حمل و نقل بار، بسیار ناچیز است، در محاسبات گنجانده نشده است و برای آن که اگر هزینه ای برای آنها پرداخت شده باشد، در قسمت حمل و نقل غیر متشکل مسافر (مسافرکش شخصی) در محاسبات لحاظ گردیده است.

۴-۲ - حمل و نقل مسافر

۴-۲-۱ - درون شهری

اشکال مختلف حمل و نقل درون شهری مسافر عبارتند از حمل و نقل مسافر به وسیله شرکتهای واحد اتوبوس رانی و مینی بوس رانی، تاکسی رانی، آژانسهای تاکسی تلفنی شهری و سایر شرکتهای حمل و نقل مسافر درون شهری و حمل و نقل غیر متشکل مسافر توسط مسافر کشتهای شخصی و غیره. روشن است که در بین این اشکال، تنها حمل و نقل غیر متشکل مسافر در درون شهرها که همان حمل و نقل مسافر توسط خودروهای سواری شخصی می باشد، بارزترین شکل حمل و نقل غیر رسمی مسافر است. این نوع از حمل و نقل به دلیل آن که ورود به آن بسیار آسان و کنترل آن بسیار مشکل بوده و بسته به تقاضای

جامعه شکل می گیرد ، در شهرهای پر جمعیت استان مخصوصاً در شهر مشهد به لحاظ وجود جمعیت زایران بسیار قابل مشاهده است .

در این تحقیق ، به محاسبه حجم فعالیت این شکل غیر متشکل از حمل و نقل مسافر پرداخته خواهد شد . شایان ذکر است که تقاضا برای این شکل از حمل و نقل ، عمدتاً از جانب خانوارها صورت می گیرد و سایر بخشهای اقتصادی به ندرت متقاضی خدمات حمل و نقل مسافرکشیهای شخصی هستند و لذا می توان از طریق میزان هزینه ای که خانوارها برای این موضوع پرداخت می کنند ، به حجم این فعالیت غیر رسمی پی برد .

۴-۲-۲- برون شهری

حمل و نقل مسافر در حوزه برون شهری نیز دارای اشکال متعددی است . حمل و نقل مسافر توسط شرکتها و تعاونی مسافربری ، نوع بارز حمل و نقل مسافر برون شهری است که توسط ناوگان اتوبوس رانی مسافربری بین شهری انجام می پذیرد . این نوع فعالیت ، به لحاظ قانونی رسمی بوده و امکان کمی برای فعالیتهای غیر رسمی در آن وجود دارد . شکل دیگر حمل و نقل مسافر برون شهری ، از طریق سواریهای عمومی است که برای مسیرهای خاص و پر تردد به آنها مجوز فعالیت داده شده است و پلیس راه راهنمایی و رانندگی نیز بر آنها اعمال نظارت می کند و جزو بخش رسمی محسوب می گردد .

نوع دیگری از حمل و نقل مسافر در مسیرهای برون شهری که به ندرت اتفاق می افتد ، حمل مسافر توسط وسایل نقلیه باری غیر مسافربری است . این نوع حمل و نقل مسافر جرم بوده و در مسیرهای اصلی استان ماموران راهنمایی و رانندگی از آن ممانعت می نمایند . اما در محدوده روستاها ، بین روستا و مراکز بخشها و شهرستانهای کوچک وجود داشته و حجم آن اندک است و در بسیاری از اوقات در ازای حمل مسافر هزینه ای نیز پرداخت نمی شود . در این تحقیق این بخش از جابه جایی مسافر در بخش حمل و نقل غیر رسمی لحاظ شده است .

یکی از شکلهای بارز حمل و نقل مسافر برون شهری ، حمل و نقل توسط سواریهای شخصی فاقد مجوز است . این گونه حمل و نقل در سراسر استان قابل مشاهده است و هر چند نسبت به حمل و نقل رسمی ناچیز است ، در برخی از مسیرهای کوتاه برون شهری ، وجه غالب را شکل می دهد . تقاضا برای این نوع حمل و نقل نیز عمدتاً از سوی خانوارها شکل می گیرد . در این تحقیق این نوع حمل و نقل مسافر برون شهری در حوزه حمل و نقل غیر رسمی قرار گرفته است .

روش اندازه گیری فعالیتهای حمل و نقل غیر رسمی: برای اندازه گیری فعالیتهای بخش غیر رسمی، روشهای متعددی مطرح شده است. در این زمینه به طور کلی دو دیدگاه عمده را می توان ذکر نمود: اول) روش مستقیم که بر اساس یک تعریف واضح و روشن فعالیتهای غیر رسمی را مشخص و حجم آنها را اندازه گیری می نماید.

دوم) روش غیر مستقیم که مورد استفاده این تحقیق بوده و به معنی اندازه گیری غیر مستقیم بخش غیررسمی از طریق تعیین اندازه کل فعالیتهای و کسر فعالیتهای رسمی است. بسیاری از کسانی که بخش غیر رسمی و نامنظم اقتصاد را مورد بررسی و مطالعه قرار داده اند به جای بهره گیری از روش مستقیم از روش غیر مستقیم استفاده نموده اند. یکی از روش های غیر مستقیم روش هزینه می باشد. معمولاً فعالان در بخشهای مختلف اقتصاد زیر زمینی و از جمله بخش حمل و نقل، سعی در پنهان نگه داشتن درآمد خود دارند ولی از طریق بررسی هزینه هایی که انجام می گیرد و مقایسه آن با درآمد های رسمی آنها می توان به درآمد های آنان از مجاری غیر رسمی پی برد. در سطح خرد، اختلاف بین درآمد و هزینه خانوار نشان دهنده اقلام گزارش نشده درآمد خانوارها و خالص غیر واقع گویی خانوارها در دو طرف درآمد و هزینه است.

البته در بخش حمل و نقل غیر رسمی از آن جا که در محاسبات خانوار که هر سال توسط مرکز آمار ایران صورت می گیرد، میزان درآمد حاصل از بخش حمل و نقل به طور جدا قابل ارائه نیست و تحت سر فصل درآمد از مشاغل آزاد غیر کشاورزی، ارائه می گردد امکان بررسی و تحلیل دقیق در این خصوص وجود ندارد. به علاوه، با این روش، در صورت عملی بودن، صرفاً می توان به آن بخش از حمل و نقل غیر رسمی پی برد که توسط خانوارها صورت می گیرد، در حالی که مخصوصاً در بخش حمل و نقل بار، حجم عمده ای از خدمات انجام شده توسط سایر بخشهای اقتصادی غیر از خانوارها نظیر شرکتها، واحدهای خرده فروشی و عمده فروشی و غیره انجام می گیرد.

با توجه به این مشکلات، برای تخمین اندازه فعالیتهای غیر رسمی در دو بخش بار و مسافر از روش غیر مستقیم به معنی تخمین یا تعیین اندازه کل فعالیتهای حمل و نقل استان (شامل رسمی و غیر رسمی) و سپس کسر اندازه فعالیتهای رسمی جهت به دست آوردن حجم فعالیتهای رسمی استفاده می نماییم. در مورد محاسبه ارزش افزوده و اشتغال در بخش غیر رسمی شیوه های متفاوتی مورد استفاده قرار گرفته اند که در هر مورد در هنگام بحث مربوطه توضیح داده خواهد شد.

۵- اطلاعات سرشماری عمومی کارگاهی در حمل و نقل جاده ای استان

مطابق اطلاعات سرشماری کارگاهی سال ۱۳۸۱ مرکز آمار ایران، تعداد ۱۶۶۵ کارگاه حمل و نقل زمینی در حوزه بار و مسافر، به استثنای حمل و نقل با راه آهن، در استان خراسان رضوی به فعالیت مشغول بودند. منظور از این کارگاهها، مکانهایی است که در آنها فعالیت اقتصادی در زمینه حمل و نقل به صورت مستمر و منظم انجام می پذیرد و منظور از فعالیت اقتصادی مستمر و منظم، فعالیتی است که در بیشتر ایام سال یا دوره معینی از سال، طبق برنامه زمانی مشخص انجام می شود.

جدول (۴) تعداد کارگاه فعال در بخش حمل و نقل استان خراسان رضوی در سال ۱۳۸۱

کد	شرح	جمع	نفر ۱ کارکن	نفر ۲ کارکن	نفر ۳ کارکن	نفر ۴ کارکن	نفر ۵ کارکن	نفر ۶ کارکن به بالا
۶۰۲	سایر حمل و نقل زمینی	۱۶۶۵	۳۶۱	۲۹۵	۲۰۰	۱۴۴	۱۵۱	۵۱۴
۶۰۲۱	حمل و نقل مسافر با برنامه زمانی	۱۹۳	۴۹	۳۸	۲۲	۷	۱۱	۶۶
۶۰۲۲	حمل و نقل مسافر بدون برنامه زمانی	۹۲۶	۱۹۴	۱۴۱	۸۷	۷۳	۸۹	۳۴۲
۶۰۲۳	حمل و نقل زمینی بار	۵۴۶	۱۱۸	۱۱۶	۹۲	۶۳	۵۱	۱۰۶

مأخذ: سرشماری عمومی کارگاهی سال ۱۳۸۱ - مرکز آمار ایران

کل کارکنان شاغل در این کارگاهها در سال ۱۳۸۱ در استان خراسان رضوی حدود ۱۲۲۹۵ نفر بوده است. اطلاعات سرشماری کارگاهی مرکز آمار ایران بیانگر این واقعیت است که در حدود ۹۹ درصد کارگاهها کمتر از ۳۰ نفر کارکن داشته و در حدود ۷۰ درصد کل کارگاهها دارای حداکثر ۵ نفر کارکن می باشد. (منظور از کارکن کارگاه ها کلیه افرادی هستند که در کارگاهها کار می کنند، اعم از این که تمام وقت، پاره وقت و یا کارگر فامیلی و بدون مزد باشند).

از کل کارکنان کارگاههای فعال در حمل و نقل زمینی استان خراسان رضوی در سال ۱۳۸۱، در حدود ۲۶۷۴ نفر (۲۱٫۷۵ درصد) در قسمت حمل و نقل بار و ۹۶۲۱ نفر (۷۸٫۲۵ درصد) در حمل و نقل مسافر فعال بوده اند.

اطلاعات سرشماری کارگاهی مرکز آمار ایران، همچنین بیانگر این موضوع است که از کل ۱۶۶۵ کارگاه فعال در این رشته، تعداد ۱۲۸۶ کارگاه به صورت فردی و یا شرکت غیر رسمی که به ثبت نرسیده اند، به فعالیت مشغول می باشند و از این تعداد کارگاه غیر رسمی به ثبت نرسیده، در حدود ۶۷٫۸ درصد آنها در قسمت حمل و نقل زمینی مسافر بدون برنامه زمانی فعالیت دارند. بر اساس همین اطلاعات،

در حدود ۹۴/۲۷ درصد کل کارگاههای حمل و نقل فعال در بخش مسافر بدون برنامه زمان بندی به صورت شرکت غیر رسمی فعالیت دارند، این رقم در خصوص حمل و نقل زمینی بار ۵۷/۱۲ درصد می باشد.

۶- محاسبات بخش غیر رسمی

۶-۱- محاسبات بخش حمل و نقل غیر رسمی بار

در این مطالعه برای برآورد حجم بار جابه جا شده در سطح استان خراسان رضوی به صورت غیر رسمی یا به عبارت دیگر میزان حجم فعالیت حمل و نقل غیر رسمی استان در بخش بار، از روش برآورد غیر مستقیم استفاده شده است. این روش در پی محاسبه میزان فعالیت بخش غیر رسمی، از طریق تجزیه و تحلیل آمار و اطلاعات بخش رسمی اقتصاد است. با توجه به مباحث قبلی که وجود اقتصاد غیر رسمی در بخش بار را در بخش حمل و نقل جاده ای استان می دانست، اطلاعات این قسمت به طور خاص تفکیک گردیده و اجزای آن مورد بررسی قرار می گیرد.

چنان که قبلاً گفته شد، اندازه گیری حجم فعالیت های غیر رسمی، آن هم در سطح استانی، عملاً با بهره گیری از مدل های کلان اقتصادی ممکن نیست و لازم است تا به صورت موردی وارد شناسایی، کشف، تحلیل و بررسی حوزه غیر رسمی در هر بخش شد. در این مطالعه نیز پس از بررسی روش های متعدد، روش زیر جهت محاسبه بخش غیر رسمی بار در سطح استان انتخاب شد. ابتدا تقاضای کل جابه جایی بار در استان مورد محاسبه قرار گرفته و با کسر فعالیت های رسمی انجام شده میزان فعالیت غیر رسمی محاسبه می گردد.

بدین ترتیب، ابتدا در بخش های منتخب اقتصادی شامل محصولات معدنی، تولیدات کشاورزی و دامی، تولیدات عمده صنعتی و مصالح ساختمانی، برآوردی از حجم تولیدات استان خراسان رضوی برای تخمین میزان تقاضای حمل و نقل بار برای سال های ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۲ صورت خواهد گرفت. در این تخمین، آن قسمت از بار جابجا شده از استان مد نظر قرار می گیرد که مبداء جابه جایی آن در داخل استان بوده و به عبارت دیگر، صدور بارنامه جهت حمل بار بایستی در داخل استان انجام پذیرفته باشد. در این حالت کلیه بار خروجی از استان و بار جابجا شده در درون استان مشمول محاسبات قرار می گیرد. ضمناً توزیع حامل های انرژی از طریق تانکر در سطح استان خراسان رضوی به دلیل رسمی بودن از سر جمع آمارها کسر شده است.

برای برآورد تقاضای این نوع حمل و نقل، بهترین گزینه ممکن که امکان دسترسی به آن با کمترین انحراف از واقعیت وجود داشت، محاسبه حجم تولیدات اقتصادی استان با ویژگیهای زیر بود. نخست این که این تولیدات عمدتاً جنبه خود مصرفی نداشته و لذا نیازمند حمل به بازار هدف اعم از بازار مصرف یا کالای واسطه باشد. دوم این که امکان حمل و نقل این کالاها به صورت غیر رسمی وجود داشته باشد و سوم این که برای حمل این کالاها، صدور بارنامه و حمل به صورت رسمی موضوعیت داشته باشد.

برای این محاسبه، فهرستی از عمده ترین تولیدات استان (دارای ویژگیهای فوق) تهیه گردید. سپس با استفاده از منابع رسمی و معتبر آماری، اقدام به جمع آوری آمار و اطلاعات در خصوص میزان تولید آنها گردید. این تولیدات مشتمل بر محصولات زراعی، باغی، تولیدات عمده دامی و صنعتی، تولیدات معدنی، مصالح ساختمانی و غیره استان به قرار زیر است.

جدول (۵) حجم کل تولیدات استان خراسان رضوی (معدنی، کشاورزی، دامی، صنعتی، مصالح ساختمانی و...) (تن)

شماره	۱۳۸۱	۱۳۸۰	شرح
۶۵۲۱۲۶۴	۶۷۸۹۳۴۳	۶۸۱۶۸۴۶	تولیدات عمده کشاورزی
۹۱۴۳۰۷	۷۹۷۶۷۰	۷۷۳۳۴۰	تولیدات عمده دامی
۵۶۵۲۰۰۰	۴۳۸۵۰۴۷	۳۷۲۴۲۳۸	تولیدات عمده معدنی
۵۵۱۷۱۲۰	۵۷۷۴۵۷۱	۵۱۷۰۹۰۰	تولیدات عمده صنعتی
۳۰۹۲۶۲۰	۲۴۹۸۳۶۰	۲۳۰۵۲۰۰	مصالح ساختمانی و . . .
۲۱۶۹۷۳۱۱	۲۰۲۴۴۹۹۱	۱۸۷۹۰۵۲۴	جمع کل
۱۲۳۳۸۰۹۴	۷۶۹۲۴۵۸	۶۸۳۵۵۶۲	میزان بار رسمی جابه جا شده با بارنامه

مأخذ: سالنامه آماری استان خراسان - سالهای ۱۳۸۰-۱۳۸۱-۱۳۸۲ - اداره کل حمل و نقل و پایانه های استان خراسان رضوی

جمع کل جابه جایی محصولات زراعی، باغی، تولیدات دامی، کالاهای صنعتی و...

$$\text{سال } ۱۳۸۰ = ۱۸۷۹۰۵۲۴ \text{ تن}$$

$$\text{سال } ۱۳۸۱ = ۲۰۲۴۴۹۹۱ \text{ تن}$$

$$\text{سال } ۱۳۸۲ = ۲۱۶۹۷۳۱۱ \text{ تن}$$

در مرحله بعد آمار فوق با آمار کل بار حمل شده رسمی از مبدأ استان مورد مقایسه قرار گرفت و از تفاوت این دو، کل تقاضای حمل بار غیر رسمی استان خراسان رضوی (بدون بارنامه) به دست آمد.

میزان بار رسمی جابه جا شده:

سال ۱۳۸۰ = ۶۸۳۵۵۶۲ تن

سال ۱۳۸۱ = ۷۶۹۲۴۵۸ تن

سال ۱۳۸۲ = ۱۲۳۲۸۰۹۴ تن

کل تقاضای حمل کالا به صورت غیر رسمی = میزان بار رسمی - کل تولیدات نیازمند جابه جایی استان

سال ۱۳۸۰: (تن) $11954962 = 6835562 - 18790524$

سال ۱۳۸۱: (تن) $12552533 = 7692458 - 20244991$

سال ۱۳۸۲: (تن) $9369217 = 12328094 - 21697311$

در مرحله بعد و پس از لحاظ نمودن شاخصهای متوسط وزن هر محموله بار در هر سفر و متوسط تن- کیلومتر طی شده در هر سفر، برآوردی از متوسط تعداد سفر غیر رسمی انجام شده و متوسط میزان تن- کیلومتر طی شده بار غیر رسمی به دست آمد. این اطلاعات با لحاظ نمودن شاخص هزینه هر تن- کیلومتر طی شده، به برآوردی ریالی از کل حجم معاملات انجام شده در بخش حمل و نقل بار بدون بارنامه (بار غیر رسمی) تبدیل گردید. با توجه به اینکه بخش عمده بار غیر رسمی مربوط به مصالح ساختمانی بوده و معمولاً مسافتهای کوتاهی را طی می کند و نیز این موضوع که طبق قانون، صدور بارنامه برای مسافت های کمتر از ۲۰ کیلومتر ضرورت ندارد، متوسط مسافت هر سفر غیر رسمی بار ۲۰ کیلومتر فرض شده است.

تعداد سفر غیر رسمی = (متوسط وزن هر محموله بار در هر سفر^۱ / کل تقاضای غیر رسمی بار)

سال ۱۳۸۰: (سفر غیر رسمی) $1086814 = (11/1) / (11954962)$

سال ۱۳۸۱: (سفر غیر رسمی) $1141139 = (11/1) / (12552533)$

سال ۱۳۸۲: (سفر غیر رسمی) $821861 = (11/4) / (9369217)$

متوسط تن- کیلومتر طی شده بار غیر رسمی = (متوسط تن- کیلومتر طی شده در هر سفر × تعداد سفر غیر رسمی انجام شده)

سال ۱۳۸۰: (تن- کیلومتر بار غیر رسمی) $241273708 = (1086814) \times (222)$

۱- شاخصهای متوسط وزن هر محموله بار در هر سفر، متوسط تن- کیلومتر طی شده در هر سفر و هزینه هر تن- کیلومتر طی شده با استفاده از آمار رسمی بخش حمل و نقل استخراج گردیده است و در جدول ۶ نیز ارائه گردیده است.

سال ۱۳۸۱: (تن - کیلومتر بار غیر رسمی) $(1141139) \times (222) = 252191719$

سال ۱۳۸۲: (تن - کیلومتر بار غیر رسمی) $(821861) \times (228) = 187384308$

کل هزینه غیررسمی (ریال) = (هزینه هر تن - کیلومتر طی شده \times متوسط تن - کیلومتر طی شده بار غیر رسمی)

سال ۱۳۸۰: (میلیارد ریال) $(241273708) \times (111) / 10000000 = 27$

سال ۱۳۸۱: (میلیارد ریال) $(252191719) \times (111) / 10000000 = 28$

سال ۱۳۸۲: (میلیارد ریال) $(187384308) \times (143) / 10000000 = 21$

جدول (۶) برخی شاخصهای حمل و نقل بار در بخش رسمی استان

شرح	واحد	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲
متوسط تن - کیلومتر طی شده در هر سفر	تن - کیلومتر	۶۱۸۹	۶۲۶۴	۵۹۶۶
متوسط مسافت طی شده در هر سفر	کیلومتر	۵۷۳	۵۵۸	۵۱۶
میانگین کرایه حمل کالا در هر سفر	هزار ریال	۶۱۰	۶۹۷	۸۵۵
میانگین کرایه هر تن - کیلومتر	ریال	۱۱۱	۱۱۱	۱۴۳
متوسط وزن محموله در هر سفر	تن	۱۱	۱۱	۱۱/۴

مأخذ: سالنامه آماری حمل و نقل کشور - سالهای ۱۳۸۱ - ۱۳۸۲

اگر چه شاخصهای مورد استفاده در این برآورد مربوط به بخش رسمی حمل و نقل بار بوده و این بخش قطعاً با بخش غیر رسمی تفاوت دارد، هیچ روش دیگری برای برآورد بخش غیر رسمی وجود نداشته و ناچار از شاخصهای بخش رسمی در جهت برآورد بخش غیر رسمی استفاده شد.

طبق برآورد صورت گرفته، در سال ۱۳۸۰ در سطح استان خراسان رضوی، حجم معاملات صورت گرفته در بخش حمل و نقل غیر رسمی بار، بالغ بر ۲۷ میلیارد ریال بوده که در سالهای ۱۳۸۱ و ۱۳۸۲ به ترتیب به مبالغ ۲۸ و ۲۰ میلیارد ریال کاهش یافته است. مجدداً یادآور می شود که این میزان حجم معاملات صورت گرفته برای بار غیر رسمی، صرفاً شامل بار حمل شده از مبدأ استان به صورت درون استانی و برون استانی است که استان خراسان رضوی، موظف به صدور بارنامه برای حمل آنها بوده و بار ترانزیتی و همچنین بار ورودی از سایر استانها را که مرجع صدور بارنامه برای آن در خارج از استان خراسان رضوی می باشد، شامل نمی گردد.

برای محاسبه ارزش افزوده ایجاد شده در بخش حمل و نقل غیر رسمی بار در استان خراسان رضوی

طی این سالها از نسبت مصارف واسطه و میزان ستانده بخش حمل و نقل جاده ای استان، با استفاده از نتایج محاسبات مربوط به حسابهای منطقه ای استفاده و میزان مصرف واسطه این بخش، طی این سالها برآورد گردیده است. از آن جا که هزینه حمل و نقل غیر رسمی انجام شده یعنی کرایه حمل این بار، همان دریافتی عوامل تولید است، حجم ستانده این بخش را نیز تشکیل می دهد. بر اساس این محاسبات، ارزش افزوده بخش حمل و نقل بار غیر رسمی استان خراسان رضوی از رقم ۱۸ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۰ به رقم ۱۸٫۷ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۱ افزایش یافته و به حدود ۱۳٫۳ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۲ کاهش یافته است (جدول شماره ۷).

جدول (۷) برآورد حجم فعالیت، مصارف واسطه و ارزش افزوده حمل و نقل غیر رسمی بار در استان خراسان رضوی (میلیارد ریال)

سال			شرح
۱۳۸۲	۱۳۸۱	۱۳۸۰	
۲۰	۲۸	۲۷	حجم فعالیت (هزینه غیر رسمی انجام شده)
۶٫۷	۹٫۳	۹	مصارف واسطه حمل و نقل غیر رسمی بار
۱۳٫۳	۱۸٫۷	۱۸	ارزش افزوده حمل و نقل غیر رسمی بار

مأخذ: محاسبات تحقیق

برای مقایسه ارزش افزوده بخش حمل و نقل غیر رسمی با بخش رسمی، باتوجه به این که محاسبات ارزش افزوده بخش رسمی برای استان خراسان رضوی در دسترس نیست. طبق پاسخ رسمی سازمان مدیریت و برنامه ریزی خراسان رضوی به استعلام صورت گرفته، این استان در بخش شاخصهای کلان نظیر تولید ناخالص داخلی و اشتغال حدود ۸۲ درصد از ارقام مربوط به استان خراسان بزرگ را به خود اختصاص می دهد و لذا از این پس در موارد لزوم آمارهای مربوط به خراسان قبل از تقسیم بر این مبنا به خراسان رضوی تبدیل می شود. محاسبات صورت گرفته بیانگر این است که ارزش افزوده ایجاد شده در بخش حمل و نقل بار غیر رسمی استان خراسان رضوی در سالهای مورد بحث در حدود ۷٫۰ درصد کل ارزش افزوده ایجاد شده در بخش حمل و نقل جاده ای استان می باشد.

۶-۲- محاسبات بخش حمل و نقل غیر رسمی مسافر

به دلایل ذیل مطالعه حمل و نقل غیر رسمی مسافر به صورت مستقیم امکان پذیر نیست:

- نبود یک نظام آماری صحیح در انعکاس آمار و اطلاعات میزان مسافر جابه جا شده
- حجم فعالیت ریالی و ساختار هزینه- درآمدی این بخش
- نبود انگیزه همکاری در جمع آوری آمار و اطلاعات از سوی بخشهای غیر رسمی به دلیل ماهیت این بخشها

بنابراین محاسبه حجم فعالیت حمل و نقل جاده ای مسافر غیر رسمی که اصطلاحاً به آن مسافرکشی شخصی اطلاق می گردد، نیز با روش غیر مستقیم به شرح زیر صورت خواهد گرفت. با توجه به این موضوع که عمده ترین تقاضا کنندگان بخش غیر رسمی حمل و نقل مسافر، خانوارها می باشند، مطالعات بر روی نظام هزینه و درآمد خانوارها متمرکز شد، زیرا اختلاف بین هزینه کل حمل و نقل خانوار با هزینه های رسمی آنها میزان هزینه غیر رسمی آنها را در این بخش نشان می دهد. با بررسیهای صورت گرفته مشخص گردید که آمارگیری از هزینه و درآمد خانوار شهری و روستایی استان، توسط مرکز آمار ایران همه ساله انجام می شود. بنابراین اطلاعات مورد استفاده، استخراج شده از نتایج تفصیلی آمارگیری از هزینه و درآمد خانوارهای شهری و روستایی مرکز آمار ایران می باشد.

برای محاسبه حجم حمل و نقل غیر رسمی مسافر، اقلام زیر را که فعالیت رسمی بوده یا از نوع فعالیت غیر رسمی مورد نظر نیست، از مجموع هزینه های حمل و نقل خانوار کسر می نماییم.

۱- کلیه هزینه های حمل و نقل خانوار که توسط وسایل نقلیه در اختیار خانوار، انجام گرفته و هیچ گونه پرداختی به طور مستقیم برای آنها انجام نمی پذیرد، لکن در هزینه های حمل و نقل خانوار منظور و محاسبه می گردد، اگر چه هزینه های رسمی نیست به عنوان بخش غیر رسمی نیز محسوب نگردیده است. این هزینه ها شامل هزینه تعمیرات، سوخت، قطعات یدکی و سایر خدمات نگه داری و تعمیر وسایل نقلیه شخصی است.

۲- هزینه های مرتبط با بخشهای حمل و نقل ریلی، هوایی و دریایی که وجود بخش غیر رسمی در آنها موضوعیت ندارد.

۳- کلیه هزینه های حمل و نقل رسمی مسافر نظیر هزینه های پرداختی خانوار برای حمل با اتوبوس و مینی بوس، وانت (پلاک قرمز)، هزینه های تاکسی، هزینه های پارکینگ و مترو و عوارض جاده ای (اتوبان).

بدین ترتیب اجزایی از هزینه های خانوار باقی می ماند که مربوط به حمل و نقل مسافر توسط خودروهای

مسافرکش شخصی، چه در حمل و نقل بین شهری و چه در حمل و نقل داخل شهری است. با استخراج متوسط هزینه هر خانوار روستایی و شهری استان در بخش مسافرکش شخصی درون شهری و برون شهری با استفاده از روش فوق و تعمیم آن به تعداد خانوار، مطابق برآورد مرکز آمار ایران، حجم کل هزینه های پرداخت شده در این بخش به دست می آید. همانند بحث بار، این هزینه ها در واقع بیانگر میزان ستانده بخش حمل و نقل مسافرکش شخصی یا همان حمل و نقل مسافر غیر رسمی استان نیز می باشد.

بر اساس محاسبات آمار نامه استان، هزینه کالاها و خدمات واسطه ای برای خدمات حمل و نقل، معادل یک سوم کل میزان ستانده است که با کسر آن، ارزش افزوده بخش مسافرکش شخصی و یا به عبارتی دیگر، ارزش افزوده ایجاد شده در بخش حمل و نقل غیر رسمی مسافر در سطح استان خراسان رضوی به دست می آید.

نتایج تفصیلی آمارگیری از هزینه و درآمد خانوارهای شهری و روستایی استان خراسان رضوی هزینه های حمل و نقل خانوارهای شهری و روستایی استان را در شکل خاصی طبقه بندی کرده است که اجزای عمده آن عبارتند از:

- هزینه های سوخت، نگه داری و تعمیرات جزئی وسایل نقلیه شخصی
 - هزینه های مسافرت و حمل و نقل بین شهری
 - هزینه های حمل و نقل داخل شهری استان
 - بیمه بار و تصادفات (ناشی از حمل و نقل) و سایر هزینه های حمل و نقل
- اما در تقسیم بندی جدید در پرسشنامه های طراحی شده برای طرح آمارگیری هزینه و درآمد خانوارها تغییراتی به وجود آمده و هزینه های حمل و نقل خانوار با جزئیات بیشتری ذکر شده است. این آمارها اجزای عمده هزینه های خانوار را در دو گروه عمده طبقه بندی نموده است: تجهیزات حمل و نقل شخصی و خدمات حمل و نقل که این دو نیز از زیر بخشهای مختلف هزینه ای به شرح زیر تشکیل شده اند:
- انواع سوخت و روان ساز برای وسایل حمل و نقل شخصی
 - نگه داری و تعمیر وسایل نقلیه شخصی
 - سایر خدمات مربوط به وسایل و تجهیزات حمل و نقل شخصی
 - هزینه خدمات حمل و نقل ریلی

- هزینه خدمات حمل و نقل جاده ای
- هزینه خدمات حمل و نقل هوایی
- هزینه خدمات حمل و نقل دریایی و راه آبی داخلی
- هزینه خدمات حمل و نقل مختلط
- سایر خدمات خریداری شده حمل و نقل

در این تحقیق، نتایج از طرح آمار گیری هزینه و درآمد خانوارهای استان برای سال ۱۳۸۱ با ساختار اولیه استخراج شده است. خوشبختانه آمارها در این بخش نسبتاً کامل بوده و می توان هزینه مسافر کش شخصی بین شهری خانوار و هزینه مسافر کش شخصی داخل شهری خانوار را از این آمارها استخراج نمود.

۶-۲-۱- خانوارهای شهری

بر طبق اطلاعات رسمی، هزینه های حمل و نقل جاده ای خانوار، به طور متوسط دارای سهم ۱۸/۵ درصدی از کل هزینه های خانوار بوده اند. از کل این میزان، ۴۲/۸ درصد در قسمت مسافرت و حمل و نقل بین شهری خانوار و ۵۷/۲ درصد دیگر در قسمت حمل و نقل شهری هزینه شده است. همچنین مطابق یافته های تحقیق از مجموع کل هزینه های مسافرت و حمل و نقل بین شهری یک خانوار شهری استان خراسان رضوی، میزان هزینه های خانوار در بخش مسافر کش شخصی در حدود ۷/۱ درصد بوده است، این سهم برای هزینه مسافر کش شخصی داخل شهری ۱۷/۹ درصد است.

اطلاعات بیانگر این واقعیت است که از مجموع هزینه های خانوار شهری استان، سهم کل حمل و نقل غیر رسمی ۲/۵ درصد است که ۱/۹ درصد آن مربوط به داخل شهرها و ۰/۶ درصد آن مربوط به حمل و نقل بین شهرها می باشد. لازم به ذکر است که سهم بخش غیر رسمی از کل هزینه های خدمات حمل و نقل جاده ای خانوار شهری استان ۱۳/۳ درصد (۳/۱ درصد بین شهری و ۱۰/۲ درصد داخل شهری) است (جدول شماره ۸).

۶-۲-۲- خانوارهای روستایی

برآورد هزینه خانوارهای روستایی استان خراسان رضوی، سهم ۳۵/۷ درصدی از کل هزینه های حمل و نقل خانوار را برای هزینه های خدمات حمل و نقل جاده ای نشان می دهد که سهم عمده آن ۸۳/۸ درصد) مربوط به هزینه های مسافرت و حمل و نقل بین شهری و ۱۶/۲ درصد هزینه های حمل و نقل

جدول (۸) برآورد هزینه های حمل و نقل سالانه خانوارهای شهری استان خراسان رضوی به تفکیک زیربخش (میلیون ریال / درصد)

از هزینه های بین شهری و درون شهری	سهام در سال ۱۳۸۲		سال			شرح بخشهای هزینه خانوار
	از حمل و نقل جاده ای	از کل هزینه	۱۳۸۲	۱۳۸۱	۱۳۸۰	
-	-	۱۰۰	۲۱۱۷۶۶۹/۷	۲۰۰۰۰۷۸/۲	۱۶۹۵۰۷۵/۶	کل هزینه حمل و نقل خانوار
-	۱۰۰	۱۸/۵	۳۹۱۸۶۷/۱	۳۷۰۱۰۷/۱	۳۱۳۶۶۷/۴	هزینه های خدمات حمل و نقل جاده ای
۱۰۰	۴۲/۸	۷/۹	۱۶۷۹۱۱/۵	۱۵۸۵۸۷/۵	۱۳۴۴۰۳/۶	هزینه های حمل و نقل بین شهری خانوار
۷/۱	۳/۱	۰/۶	۱۱۹۹۴/۲	۱۱۳۲۸/۲	۹۶۰۰/۷	هزینه مسافرکش شخصی بین شهری
۱۰۰	۵۷/۲	۱۰/۶	۲۲۳۹۵۵/۶	۲۱۱۵۱۹/۶	۱۷۹۲۶۳/۸	هزینه های حمل و نقل داخل شهری خانوار
۱۷/۹	۱۰/۲	۱/۹	۴۰۰۴۲/۴	۳۷۸۱۸/۹	۳۲۰۵۱/۷	هزینه مسافرکش شخصی داخل شهر

مأخذ: محاسبات تحقیق

داخل شهری است. طبق برآورد، سهم هزینه حمل و نقل مسافر غیر رسمی از کل هزینه حمل و نقل بین شهری خانوار روستایی استان ۳۳/۶ درصد و در قسمت داخل شهری، ۱۷/۹ درصد بوده است (حدول شماره ۹).

جدول (۹) برآورد هزینه های حمل و نقل سالانه خانوارهای روستایی استان خراسان رضوی به تفکیک زیربخش (میلیون ریال / درصد)

از هزینه های بین شهری و درون شهری	سهام در سال ۱۳۸۲		سال			شرح بخش های هزینه خانوار
	از حمل و نقل جاده ای	از کل هزینه	۱۳۸۲	۱۳۸۱	۱۳۸۰	
-	-	۱۰۰	۴۷۹۳۴۳/۸	۳۶۶۳۴۴/۰	۲۷۴۰۵۶/۳	کل هزینه حمل و نقل خانوار
-	۱۰۰	۳۵/۷	۱۷۱۰۰۷/۴	۱۳۰۶۹۴/۴	۹۷۷۷۰/۵	هزینه های خدمات حمل و نقل جاده ای
۱۰۰	۸۳/۸	۲۹/۹	۱۴۳۳۸۲/۸	۱۰۹۵۸۱/۹	۸۱۹۷۶/۶	هزینه های حمل و نقل بین شهری خانوار
۳۳/۶	۲۸/۲	۱۰/۱	۴۸۱۹۴/۰	۳۶۸۳۲/۸	۲۷۵۵۴/۰	هزینه مسافرکش شخصی بین شهری
۱۰۰	۱۶/۲	۵/۸	۲۷۶۲۴/۶	۲۱۱۱۲/۴	۱۵۷۹۳/۹	هزینه های حمل و نقل داخل شهری خانوار
۱۷/۹	۲/۹	۱/۰	۴۹۴۲/۲	۳۷۷۷/۱	۲۸۲۵/۶	هزینه مسافرکش شخصی داخل شهر

مأخذ: محاسبات تحقیق

نتایج به دست آمده بیانگر این موضوع است که در مجموع ۳۱٫۱ درصد از کل هزینه های خدمات حمل و نقل جاده ای استان در حوزه روستایی را بخش غیر رسمی تشکیل داده و سهم هزینه های حمل و نقل غیر رسمی مسافر در سبد هزینه خانوار روستایی از کل هزینه های حمل و نقل خانوار روستایی، بالغ بر ۱۱٫۱ درصد می باشد.

۶-۲-۳- کل خانوارهای استان

یافته های حاصل از مطالعات هزینه و درآمد خانوارهای شهری و روستایی استان خراسان رضوی مشخص نمود که سهم کل هزینه های حمل و نقل غیر رسمی مسافر اعم از برون شهری و درون شهری، از کل هزینه های حمل و نقل خانوارهای استان در سال ۱۳۸۲ در حدود ۴٫۰ درصد است. این در حالی است که سهم هزینه های خدمات حمل و نقل جاده ای خانوارهای استان از کل هزینه های حمل و نقل در حدود ۲۱٫۷ درصد است. به عبارت دیگر سهم هزینه های بخش مسافرکش شخصی در حدود ۱۸٫۷ درصد کل هزینه های خدمات حمل و نقل جاده ای می باشد.

مطالعات صورت گرفته همچنین بیانگر این موضوع است که سهم نسبی هزینه های غیر رسمی حمل و نقل مسافر در قسمت بین شهری اندکی بیشتر از درون شهری است که این موضوع بیشتر می تواند به گرانتر بودن قیمت حمل و نقل بین شهری مربوط شود. به علاوه در خانوار های شهری سهم هزینه های درون شهری بیشتر از بین شهری و در خانوار های روستایی این وضعیت بر عکس است. همچنین مشخص گردید که در کل خانوارهای استان خراسان رضوی ۱۹٫۳ درصد حمل و نقل مسافربری بین شهری و در حدود ۱۷٫۹ درصد درون شهری خانوار در حوزه حمل و نقل غیر رسمی صورت می گیرد (جدول شماره ۱۰). طبق برآوردهای صورت گرفته، حجم ریالی فعالیت حمل و نقل غیر رسمی بخش مسافر در استان خراسان رضوی از رقم ۷۲٫۰ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۰ به ترتیب به ۸۹٫۸ و ۱۰۵٫۲ میلیارد ریال در سال های بعد رسیده است. این یافته ها بیان گر روند رو به گسترش دامنه فعالیت حمل و نقل مسافر غیر رسمی در سطح استان می باشد که خود معلول پدیده های مختلفی مانند رشد جمعیت و نیاز روز افزون جمعیت شهری استان به حمل و نقل و کمبود امکانات و وسایل حمل و نقل عمومی رسمی، نظیر ناوگان اتوبوس رانی و تاکسی رانی است.

با توجه به مباحث قبلی در خصوص این که هزینه های واسطه برای خدمات مسافرکشی شخصی معادل یک سوم کل هزینه هاست، ارزش افزوده ایجاد شده در بخش خدمات حمل و نقل مسافرکش

جدول (۱۰) برآورد هزینه های حمل و نقل سالانه کل خانوارهای استان خراسان رضوی به تفکیک بخش (میلیون ریال / درصد)

شرح بخش های هزینه خانوار	سال			سهم در سال ۱۳۸۲		
	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	از کل هزینه	از حمل و نقل جاده ای	از هزینه های بین شهری و درون شهری
کل هزینه حمل و نقل خانوار	۱۹۶۹۱۳۱/۹	۲۳۶۶۴۲۲/۲	۲۵۹۷۰۱۳/۵	۱۰۰	-	-
هزینه های خدمات حمل و نقل جاده ای	۴۱۱۴۳۷/۹	۵۰۰۸۰۱/۴	۵۶۲۸۷۴/۵	۲۱/۷	۱۰۰	-
هزینه های حمل و نقل بین شهری خانوار	۲۱۶۳۸۰/۲	۲۶۸۱۶۹/۴	۳۱۱۲۹۴/۳	۱۲/۰	۵۵/۳	۱۰۰
هزینه مسافرکش شخصی بین شهری	۳۷۱۵۴/۷	۴۸۱۶۱/۰	۶۰۱۸۸/۲	۲/۳	۱۰/۷	۱۹/۳
هزینه های حمل و نقل داخل شهری خانوار	۱۹۵۰۵۷/۷	۲۳۲۶۲۲/۰	۲۵۱۵۸۰/۲	۹/۷	۴۴/۷	۱۰۰
هزینه مسافرکش شخصی داخل شهر	۳۴۸۷۷/۳	۴۱۵۹۶/۰	۴۴۹۸۴/۶	۱/۷	۸/۰	۱۷/۹

مأخذ: محاسبات تحقیق

جدول (۱۱) برآورد فعالیت و ارزش افزوده حمل و نقل غیر رسمی مسافر در استان خراسان رضوی (میلیون ریال)

شرح	سال		
	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲
حجم فعالیت (هزینه غیر رسمی انجام شده در حمل و نقل مسافر)	۷۲	۹۰	۱۰۵
ارزش افزوده حمل و نقل غیر رسمی مسافر	۴۸	۶۰	۷۰

مأخذ: محاسبات تحقیق

شخصی به قرار جدول (۱۱) می باشد.

به این ترتیب ملاحظه می گردد که ارزش افزوده ایجاد شده در بخش حمل و نقل غیر رسمی مسافر استان خراسان رضوی در طول سالهای مورد بررسی (۱۳۸۰ تا ۱۳۸۲) روند افزایشی داشته است، هر چند سهم ارزش افزوده حمل و نقل غیر رسمی مسافر در استان خراسان رضوی از کل ارزش افزوده حمل و نقل جاده ای استان در سال ۱۳۸۰ در حدود ۲/۴۵ درصد بوده و این سهم در سالهای بعد نیز تقریباً ثابت مانده است.

۷- نتایج

۷-۱ حجم فعالیت

نتایج مطالعات و بررسیهای صورت گرفته در خصوص تعیین حجم فعالیت حمل و نقل غیر رسمی در

استان خراسان رضوی اعم از بار و مسافر در حوزه های درون شهری و برون شهری نشان می دهد که حجم ریالی این فعالیت بیش از یکصد میلیارد ریال می باشد که طی سه سال مورد بررسی، تغییرات اندکی در آن رخ داده است، ضمن آن که سهم حجم فعالیت حمل و نقل غیر رسمی بار به مراتب کمتر از حمل و نقل غیر رسمی مسافر می باشد.

سهم کم حمل و نقل مسافر از کل حجم فعالیت غیر رسمی حمل و نقل، علی رغم فراوانی ظاهری این نوع از خدمات، به دلایل مختلفی است که از آن جمله می توان به ارزانتر بودن این خدمات و همچنین گسترده تر بودن حوزه فعالیت بخش رسمی در حمل و نقل مسافر نسبت به حمل و نقل رسمی بار اشاره نمود. شرکتهای اتوبوس رانی، مینی بوس رانی، تاکسی رانی، آژانسهای تاکسی تلفنی و غیره در سالیان اخیر توانسته اند به صورت رسمی و به خوبی به ویژه در شهرهای بزرگ و مراکز پر جمعیت توسعه پیدا کنند و جمعیت شهری نیز به لحاظ برخی از مسائل اجتماعی و فرهنگی، این نوع حمل و نقل را در شکل رسمی ترجیح می دهد، در حالی که در خصوص حمل و نقل بار چنین حساسیتی وجود ندارد.

۷-۲- ارزش افزوده

برآوردهای بخش غیر رسمی حمل و نقل استان خراسان رضوی در حوزه بار و مسافر، در مجموع بیانگر ارزش افزوده ای در حدود ۸۳ میلیارد ریال است که سهم عمده آن مربوط به حمل و نقل غیر رسمی مسافر است. این ارقام مشخص کننده این موضوع است که کل ارزش افزوده ایجاد شده در بخش حمل و نقل غیر رسمی استان، تقریباً سهم ۴ درصدی از رقم کل ارزش افزوده بخش حمل و نقل جاده ای استان را دارا است. همچنین اطلاعات حاصله بیانگر این موضوع است سهم کل ارزش افزوده حمل و نقل غیر رسمی بار و مسافر از تولید ناخالص داخلی استان (GDPR) در حدود ۰/۱۵ درصد می باشد.

۷-۳- اشتغال

فعالتهای حمل و نقل غیر رسمی، به دلایل متعدد ممکن است به صورت کامل و تمام وقت نیروی کار را درگیر فعالیت در این بخش نکند. رانندگان بیشتر خودروهایی که چه در سطح شهرها و چه در بین

جدول (۱۲) چکیده اطلاعات به دست آمده در بخش غیر رسمی حمل و نقل استان خراسان رضوی (میلیون ریال / درصد)

سال			شوح	
۱۳۸۲	۱۳۸۱	۱۳۸۰	بار	حجم فعالیت حمل و نقل غیر رسمی
۲۰	۲۷	۲۸	مسافر	
۱۰۵/۱۷	۸۹/۷۶	۷۲/۰۳	جمع	
۱۲۵/۱۷	۱۱۶/۷۶	۱۰۰/۰۳	بار	ارزش افزوده حمل و نقل غیر رسمی
۱۳,۳	۱۸,۷	۱۸	مسافر	
۷۰	۶۰	۴۸	جمع	
۸۳	۷۹	۶۶	سهم ارزش افزوده حمل و نقل غیر رسمی از کل ارزش افزوده حمل و نقل جاده ای در محاسبات رسمی استان	
اعلام نشده	۴	۴,۵	سهم ارزش افزوده حمل و نقل غیر رسمی از تولید ناخالص داخلی استان	
اعلام نشده	۰,۱۵	۰,۲		

مأخذ: محاسبات تحقیق

شهرها به مسافرکشی و یا حمل و نقل بار مشغول هستند، اوقات بیکار خارج از شغل اصلی را به این فعالیتها اختصاص می دهند (مخصوصاً در مورد مسافر کشی)؛ به عبارت دیگر اشتغال تمام وقت در این فعالیتها ندارند. همچنین سرمایه اندک مورد نیاز و آسانی ورود و خروج به این فعالیتها، موجب می گردد که جمعیت شاغل در آن به لحاظ ورود و خروج به این فعالیتها تحرك کامل را داشته و بسته به فصول مختلف کاری، حجم تقاضا و میزان شاغلان این فعالیت نیز متغیر باشد.

این ویژگی اشتغال در این فعالیتها، مخصوصاً در بخش مسافر کش شخصی، باعث می شود که نتوان برآورد علمی و دقیق از ساختار اشتغال بخش حمل و نقل غیر رسمی مسافر ارائه نمود. با فرض یکسان بودن ساختار اقتصادی بخش رسمی و غیر رسمی، می توان سهمی در حدود سهم ارزش افزوده را برای اشتغال نیز در نظر گرفت.

مشکل آمیختگی اشتغال بخش رسمی با غیر رسمی در خصوص حجم اشتغال بخش حمل و نقل غیر رسمی بار نیز صادق است، زیرا بخش قابل توجهی از بار غیر رسمی نیز با وسایطی انجام می شود که در بخش رسمی به فعالیت مشغولند.

برای برآورد حجم اشتغال در بخش حمل و نقل غیر رسمی استان خراسان رضوی (اعم از بار یا مسافر)، با مراجعه به سهم بخش حمل و نقل غیر رسمی استان از میزان کل ارزش افزوده بخش حمل و نقل جاده ای (جدول شماره ۱۳) برآوردی از میزان فرصتهای شغلی در بخش حمل و نقل غیر رسمی استان و به عبارت

دیگر ظرفیت اشتغال زایی در بخش حمل و نقل غیر رسمی به دست می آید.

مراحل استخراج این ظرفیت به شرح زیر است:

الف) طبق اطلاعات بخش رسمی که توسط سازمان راه داری و حمل و نقل جاده ای کشور منتشر می گردد اطلاعات کل شاغلان (رانندگان) حمل و نقل رسمی استان هم در حوزه بار و هم در حوزه مسافر بین شهری به دست می آید که البته به دلیل آن که در سال مورد اشاره این آمار برای استان خراسان رضوی در دسترس نیست با مینا قرار دادن سهم استان خراسان رضوی از کل بارنامه های صادر شده استان خراسان قبل از تقسیم در بخش بار و مینا قرار دادن سهم استان خراسان رضوی از صورت وضعیتهای صادر شده در بخش مسافر اطلاعات شاغلان بخش رسمی استخراج می گردد. این اطلاعات مربوط به بخش حمل و نقل جاده ای برون شهری است که اطلاعات شاغلان بخش حمل و نقل رسمی درون شهری نیز بدان اضافه می گردد.

ب) سرانه ارزش افزوده هر کارکن در بخش رسمی حمل و نقل جاده ای استان با تقسیم کل ارزش افزوده حمل و نقل جاده ای بر تعداد شاغلان بخش رسمی محاسبه می گردد.

پ) با فرض یکسان بودن ساختار اقتصادی بخش رسمی و غیر رسمی، در این مرحله سرانه ارزش افزوده ایجاد شده توسط بخش غیر رسمی نیز با بخش رسمی یکسان قرار داده می شود. به عبارت دیگر توان ایجاد ارزش افزوده در بخش رسمی و غیر رسمی توسط هر فرد شاغل برابر فرض می شود.

ت) با داشتن کل ارزش افزوده بخش غیر رسمی حمل و نقل جاده ای که در قسمت قبل به دست آمد و داشتن سرانه ارزش افزوده هر کارکن، اطلاعات میزان شاغلان بخش غیر رسمی معادل ۳۴۵۹ نفر به

جدول (۱۳) برآورد ظرفیت فرصتهای شغلی مستقیم در بخش حمل و نقل غیررسمی استان خراسان رضوی (نقر/درصد)

سال			شرح
۱۳۸۲	۱۳۸۱	۱۳۸۰	
۴۹۸۵۵	۴۷۵۳۱	۴۵۶۲۷	میزان اشتغال مستقیم بخش حمل و نقل رسمی بار و مسافر
۳۴۵۹	۳۶۲۳	۳۴۳۷	میزان اشتغال مستقیم بخش حمل و نقل غیر رسمی بار و مسافر
۵۳۳۱۳	۵۱۱۵۴	۴۹۰۶۴	جمع فرصت های شغلی در دو بخش
۷	۷	۷	سهم فرصت های شغلی بخش غیر رسمی نسبت به کل اشتغال بخش حمل و نقل - درصد

مأخذ: سالنامه حمل و نقل جاده ای کشور - محاسبات تحقیق

شرح جدول به دست می آید.

لازم به ذکر است که بر آورد فوق صرفاً گویای تعداد فرصت شغلی در حالتی است که اگر به فرض همه افراد شاغل در بخش حمل و نقل غیر رسمی به طور تمام وقت کار می کردند ایجاد می گردید و به معنی تعداد فرصت شغلی موجود نیست، زیرا همان طور که گفته شد بسیاری از شاغلان در اوقات بیکاری و به عنوان شغل دوم در این بخش به فعالیت مشغول هستند.

منابع و مآخذ

- اداره کل حمل و نقل و پایانه های خراسان (۱۳۸۲)؛ تحلیل وضعیت صدور بارنامه محصولات نفتی و غیر نفتی استان خراسان در سال ۱۳۸۱، اداره برنامه ریزی و بودجه، مشهد.
- اعظم بیگی، علی (۱۳۷۶)؛ جایگاه بخش غیر رسمی در اقتصاد ایران، مجله برنامه و بودجه، شماره ۱۹ و ۲۰، تهران.
- جی جی توماس و دیگران (۱۳۷۶)؛ اقتصاد غیر رسمی، ترجمه و تلخیص: منوچهر نوربخش و کامران سپهری، موسسه تحقیقات پولی و بانکی، تهران.
- خلعت بری، فیروزه (۱۳۶۹)؛ اقتصاد زیرزمینی، مجله رونق، شماره ۱ و ۲، تهران.
- محمودی، علی (۱۳۷۶)؛ اقتصاد حمل و نقل، موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، انتشارات اقتصاد نو، تهران.
- مرکز آمار ایران (۱۳۸۲)؛ سرشماری عمومی کارگاهی ۱۳۸۱، نتایج تفصیلی استان خراسان، تهران.
- مرکز آمار ایران (۸۲-۱۳۸۰)؛ نتایج طرح آمارگیری از هزینه و درآمد خانوار شهری و روستایی کشور، تهران.
- وزارت راه و ترابری (۸۳-۱۳۸۰)؛ سالنامه آماری حمل و نقل کشور، تهران.