

بررسی عوامل اجتماعی-اقتصادی-ترافیکی موثر بر تداوم سفرهای طولانی آونگی شغلی (نمونه شهر وزوان در سال ۱۳۸۷)

سید رامین امینی‌نژاد: استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه پیام نور وزوان، اصفهان، ایران*
محمدرضا مهجوریان: کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دستیار علمی دانشگاه پیام نور وزوان، اصفهان، ایران

چکیده

سفرهای شغلی طولانی آونگی، نوعی از سفرهای شهری، بین شهری و یا میان شهری برای انجام شغل است که معمولاً به طور روزانه انجام می‌پذیرد و حداقل در کوتاه مدت سفرهای ناگزیری هستند و در حوزه‌های مادر شهری به طور نمایان تری وجود دارند. در این مقاله، به بررسی کلی سفرهای شغلی آونگی، عوامل تداوم آن برای اهالی وزوان و در واقع، تحلیل عدم تبدیل آن به مهاجرت در شهر وزوان و تاثیر عوامل جهت جغرافیایی سفرها و میزان رضایت از این سفرها بر آن پرداخته شده است. روش تحقیق در این مطالعه به صورت پیمایشی و از طریق تکمیل پرسشنامه از شاغلین ساکن در شهر وزوان - که سفر شغلی به خارج از شهر انجام می‌دهند انجام شده است - برای سنجش ارتباط بین متغیرها و تاثیر آنها بر متغیر وابسته (علاقه به ادامه سفر شغلی) از آزمونهای آماری همبستگی و رگرسیون خطی استفاده شده است. در زمینه تاثیر عوامل از روش تحلیل مسیر و مدل سازی بهره گرفته شده و مدل نهایی از طریق مسیر یابی نهایی ارائه شده است. نتیجه مطالعه آن است که پدیده سفرهای شغلی خارج از شهر وزوان پدیده ای غالب است که از یک سو، ناشی از نبود فرصتهای شغلی در این شهر و از سوی دیگر، به خاطر جاذبه قوی حوزه مادر شهری اصفهان است. این امر علی رغم عدم رضایت نسبی از مشاغل و فواصل نسبتاً دور مشاغل، هنوز ادامه دارد. در این میان، عامل اصلی در تداوم این سفرها، تمایل خانواده‌ها و خود شاغلان در باقی ماندن در شهر وزوان است. طبق داده‌های مربوط به فراوانی‌ها، ۸۲ درصد؛ یعنی ۱۷۳ نفر از افراد خانواده‌هایشان رضایت ناچیزی در مورد سفرهای شغلی سرپرستشان داشته‌اند. علی‌رغم آنکه اکثر مسافران شغلی یا ۱۷۳ نفر از آنان نیز رضایت کمی از سفرشان دارند، ولی نتایج حاصل از ضریب رگرسیونی نشان داد که بین دو متغیر رضایت خانواده در باقی ماندن در محل سکونت، با متغیر علاقه به سفر رابطه قوی و مستقیم (۰/۶۷۲) وجود دارد که عامل اصلی علاقه به ادامه سفرهای شغلی در شهر وزوان است.

واژه‌های کلیدی: سفرهای آونگی، حوزه سفر، رضایت شغلی، شهر وزوان، تحلیل مسیر

۱- مقدمه

۱-۱- طرح مساله

پدیده سفرهای شغلی آونگی طولانی در کشور و منطقه استان اصفهان پدیده غالبی است. در این میان شهر وزوان، با توجه به جمعیت بالای جوان و کمبود شدید فرصتهای شغلی، نمونه ای از این پدیده را نشان می دهد. طبق بررسی های انجام شده، قسمت اعظم مشاغل این شهر در خارج از آن قرار دارد؛ به طوری که سفرهای شغلی پدیده ای غالب در این شهر به حساب می آید، که در ادامه به طرح ویژگیهای این پدیده در این شهر می پردازیم.

پدیده سفرهای شغلی در وزوان، از یک سو بخاطر کمبود اشتغال در این شهر است که باعث می شود سرپرستان خانوارها برای اشتغال به خارج از شهر به سوی حوزه مادر شهری اصفهان روی آورند و از سوی دیگر، عواملی وجود دارد که این حرکت را برای ساکنان کنونی شهر علی رغم جاذبه قوی حوزه مادر شهری اصفهان به مهاجرت تبدیل نمی - کند. در این تحقیق، علاقه به سفر متغیر وابسته ماست و بیشتر تحت تاثیر رضایت خانواده، علاقه به ادامه شغل یا تخصص و همچنین احساس مردم از نبود کار در وزوان قرار دارد. در این میان، فاصله نه چندان طولانی اکثر سفرهای شغلی، (به ویژه شاغلانی که در اطراف شهر وزوان و در میمه به کار مشغولند) دارا بودن ملک شخصی در خود شهر توسط اکثر شاغلان، اشتغال بسیاری از آنان در شهرک صنعتی مورچه خورت که محل سکونت بهتری را نسبت به شهر وزوان ارائه نمی کند (گرچه اکثرا آنها استطاعت خرید مسکن در این محل را دارا هستند)، عوامل و شواهدی است که

به طور غیر مستقیم بر رضایت خانواده در سکونت در وزوان و ادامه سفرهای شغلی تاثیر دارد.

بر این اساس، در این مقاله سعی شده هم به بررسی خود پدیده سفرشغلی طولانی اهالی وزوان پرداخته شود و هم درباره موضوع بالا کاوش شود.

۱-۲- اهمیت و ضرورت تحقیق

اهمیت تحقیق در باره این موضوع در آن است که امروزه با جدا شدن محل سکونت از محل کار، پدیده سفرهای شغلی به امری غالب در حوزه های مادر شهری جهان بدل شده است. براین اساس، زندگی بسیاری از شهرنشینان با آن عجین شده و مسائل مختلفی را برای آنان به وجود آورده است. در این میان، پدیده های مهاجرت و یا سفرهای شغلی از سوی شهرهای کوچک به سوی حوزه های مادرشهری، موضوعهایی است که باره آنها باید تحقیق شود. سفرهای شغلی طولانی از شهرهای کوچک از گزینه هایی است که عده ای از افراد در مواجهه با کمبود اشتغال در شهرهای کوچکی مانند نمونه وزوان بدان دست می یازند. ایشان علی رغم مشکلات رفت و آمد روزانه، همچنان به سکونت در مبدأ ادامه می دهند. این امر بیانگر تعلق خاطر که آنان به موطن خود و یا عدم استطاعت برای سکونت در محل اشتغال است بنابراین، در این مقاله سعی شده این مورد بررسی گردد.

بحث حوزه های مادر شهری و ارتباط شهرهای کوچک و حومه های پیرامونی آنها با آنها، چنان اهمیتی دارد که برای سرشماری های آماری و جمع آوری اطلاعات مرتبط با آن، مانند اطلاعات سفرهای

۱-۳-۵- شناخت میزان علاقه به سکونت افراد شاغل یا خانواده آنها یا هر دو در محل اشتغال افراد؛
۱-۳-۶- بررسی عوامل تداوم سفرهای شغلی بر اساس داده های تحقیق.

۱-۴- پیشینه پژوهش

۱-۴-۱- مطالعات خارجی

در کشورهای غربی- اعم از اروپایی و آمریکایی - به دلیل قدمت و گستردگی بیشتر این پدیده، مطالعات مختلف و متنوعی در این مورد انجام شده است، که در ادامه نمونه هایی از آن ذکر می گردد.

در ایالات متحده، تحقیقات موردی نیز در این باره انجام شده است؛ برای مثال، در یکی از کانتی های ایالت ویسکانسین پژوهشی در زمینه رفتار، پیامدها، و عوامل سفرهای شغلی آونگی توسط دانشگاه ایالتی انجام شد. نبود کار در خود کانتی، مناسب نبودن وضع دستمزد و دارا بودن سابقه کار قبلی از عوامل اصلی این حرکات بود. میزان مخارج و هزینه های این حرکات، نقش تجربه کاری در ادامه این سفرهای شغلی و میزان رضایت از شغل و سفرهای شغلی از مباحث دیگر مطروحه در این بررسی است. قرار گیری این کانتی در مجاورت شهر میلواکی، از عوامل مهم اکثر سفرهای شغلی به مقصد این ناحیه متروپلیتن بود. (Green, 2003:56)

همچنین، درمورد انواع خاصی از این سفرها مانند سفرهای حومه به حومه و یا سفرهای شغلی دوردست - (که امروزه در آمریکا بسیار رواج یافته)- مطالعات زیادی انجام می شود. این سفرها گاه بسیار طولانی می گردد و در گذر از چند ایالت برای رسیدن به محل های عمده اشتغال، مانند شهر نیویورک یا

شغلی، اصطلاحاتی با تعاریف خاص برای آنها وضع شده است آمریکا در دهه ۸۰، نواحی مادر شهری متحد (CMSA) و در سال ۲۰۰۰ ناحیه آماری هسته گرا (CBSA) و در ژاپن نواحی اشتغال شهری (UEA) ابداع گردیده است (Kanamoto, 2006 : 85)

به این طریق مشخص می شود که پژوهش در درباره این موضوع، به خاطر شیوع آن در کشور و بخصوص نواحی کلان شهری بسیار اهمیت دارد. از سوی دیگر، اهمیت آن در مورد شهرهای کوچکی مانند وزوان که در فاصله نسبتاً دوری از منابع اشتغال خود قرار دارند، بسیار بیشتر است، زیرا کاهش جمعیت این شهرها به خاطر کمبود فرصتهای اشتغال بسیار مشهود است و شناخت در مورد نحوه اشتغال و سفرهای شغلی بخشی از شاغلان آن در این راستا اهمیت وافری دارد و بسیار مهمتر آنکه چه عواملی این افراد را از مهاجرت دایمی به محل اشتغال باز می دارد، که در این تحقیق با توجه به مجال اندکی که دارا بوده، سعی شده است به این موضوع نیز پرداخته شود.

۱-۳- اهداف تحقیق

۱-۳-۱- بررسی جهت عمده سفرهای شغلی؛
۱-۳-۲- شناخت میزان کمبود اشتغال بر اساس به دست آوردن رقم تقریبی مسافران شغلی و شناخت تلقی و نظر مردم در مورد نبود شغل یا تخصص مناسب در محل؛

۱-۳-۳- بررسی رضایت شاغلان از سفرها و شغل آنها و امور رفاهی در شغلشان در مقصد سفرها؛
۱-۳-۴- شناخت نقش وسایل حمل و نقل موتوری در سفرهای شغلی شهر وزوان؛

بحث سفرهای آونگی در رابطه با مدل های فضایی در واقع سه بازار مسکن، اشتغال و حمل و نقل را به هم مرتبط می سازد. همچنین، مفهوم ارزش وقت که با مفهوم هزینه فرصت در ارتباط است، برای مسافران مختلف شغلی متفاوت است. همچنین، در مورد مدت سفر آونگی نهایی به بحث پرداخته شده است (Rouwental, 2004: 287).

طیف دیگر تحقیقات در برگیرنده رفتار ترافیکی مسافران آونگی است که غالباً به طور جامع و سراسری، بویژه در آمریکا و کانادا انجام شده است (Pizarsky, 2006: 45; Heisz, 2005: 128).

در تحقیقاتی در اسکاتلند بر اساس بررسی آمارهای ملی و داده های سرشماری بین سالهای ۱۹۹۲ تا ۲۰۰۴، تغییرات تمایلات مردم در مورد سفرهای شغلی از لحاظ تعداد، میزان مسافت، نوع وسیله، و مدت صرف شده بررسی شده است. نتایج بیانگر طولانی تر شدن مسافتهای طی شده با هدف شغل به وسیله اتومبیل بوده است. سفرهای به وسیله قطار نیز افزایش یافته، اما در مورد اتوبوس روند نزولی مشاهده شده است. در مورد مسافت نیز کاهش اندکی ملاحظه شده است. سفرهای سالانه هر فرد از ۱۵۸ روز به ۱۴۸ روز کاهش یافته است. پیش بینی مدل حمل و نقل اسکاتلند افزایش ۲۰٪ مسافران شغلی را که مسافتهای طولانی برای شغل طی می کند، بین سالهای ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۱ نشان می دهد. (www.scotland.gov.uk/)

در مطالعه موردی دیگر در منطقه چهار کانتی در خلیج سانفرانسیسکو، از طریق تحلیل لجیستیک آشیانه ای به بررسی احتمالی نحوه انتخاب نوع وسیله نقلیه توسط مسافران آونگی بر اساس میزان مجاورت با

سیلیکون ولی در ایالت کالیفرنیاست. در ایالات متحده به این گونه افراد یاران اتوبوس گفته می شود و برخی نیز از خودرو شخصی استفاده می کنند. این افراد معمولاً افراد خانواده خود را در روزهای تعطیل می بینند. (Newsweek online, 2005)

از آنجایی که سفرهای آونگی شغلی، بویژه در داخل شهرها معمولاً با خودرو شخصی انجام می پذیرد، در این میان مباحث مدیریت سیستم های حمل و نقل یا مدیریت تقاضا قابل توجه است. که به خاطر جلوگیری از تطویل کلام از ذکر آنها خودداری می شود (Gray, 1993: 334-337 & VPSI, 2005: 3).

مطالعه ای کلاسیک در مورد طبقه کارگر- دهقان در اروپا انجام شده که علت اصلی این سفرها را کمبود نیروی کارگر طی جنگ جهانی دوم و پس از آن در اروپا ذکر کرده است (فشارکی، ۱۳۷۳: ۱۳۹). مطالعه ای در مورد سفرهای شغلی در کشورهای حوزه بالتیک، نشان می دهد که افراد سعی می کنند در شهرهای بزرگ منطقه شغل یابی کنند، اما بسیاری از آنها که از اهالی نواحی روستایی و پیرامونی هستند، بیشتر تمایل دارند به سکونت خود در این نواحی ادامه دهند. این امر ناشی از وجود امکانات حمل و نقل شخصی مناسب است (Hazan, 2004:360)

همچنین در مطالعه ای در محله های ناحیه خلیج سان فرانسیسکو از کارگران مسافر شغلی، مشخص شد برای بسیاری از آنان سفر شغلی یک زحمت به شمار نمی رود تا بخواهند آن را کاهش دهند و بر اساس مدل های کلاسیک اقتصاد شهری در برابر آن مقاومت نمایند (Ory, 2004: 334).

از سوی دیگر، در مروری بر نظریات اقتصاد فضای مرتبط با سفرهای آونگی مشخص گردید،

بیشتر در روستاهایی دیده می شود که به سیستم حمل و نقل عمومی دسترسی داشته، می توانند در مدت کمتر از ۶۰ دقیقه خود را به شهر برسانند. این نوع مهاجرت روزانه است و به دلیل وجود فرصتهای شغلی در بخش های ساختمان، آجرپزی، کارگاه های تولیدی و غیره صورت می گیرد.» (www.kashmar.org).

بر اساس اطلاعات دفتر معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری، یکی از کلان شهرهای کشور که به شدت دچار سفرهای آونگی شغلی است، شهر کرج است. مراکز صنعتی بزرگ کشور مانند ذوب آهن اصفهان و فولاد مبارکه نیز به این پدیده دچارند (www.hamshahrionline.ir/).

به واسطه این رفت و آمد روزانه ناشی از کار و خستگی ناشی از آن، مسأله شهرهای جدید و خوابگاهی همانند شهر وزوان مطرح می شود. دکتر شهروز تهرانی می گوید: این شهرها برخلاف برنامه ریزی های انجام شده نتوانسته اند جمعیت یابی لازم را داشته باشند. بدین ترتیب، این شهرها به خوابگاهی برای شاغلان در شهرهای بزرگ مانند تهران بدل شده اند (قطبی، ۱۳۸۷: ۵).

۱-۵-۵- فرضیه ها

فرضیات مرتبط با موضوع تحقیق به شرح زیر ارائه می شود:

۱-۵-۱- به نظر می رسد بین رضایت خانواده از سکونت در وزوان و علاقه به ادامه سفر شغلی (و عدم تبدیل آن به مهاجرت) رابطه معنی دار و مثبتی وجود دارد.

ایستگاه های راه آهن شهری و منطقه ای پرداخته شده است. نتیجه حاصله از تحقیق تجربی موید این مدل احتمالاتی بوده است (Carvero, 2005: 5)

۱-۴-۲- مطالعات داخلی

مطالعات در زمینه سفرهای شغلی در ایران بسیار نوپاست و بیشتر در زمینه مطالعات برنامه ریزی حمل و نقل شهرهای بزرگ کشور یا طرحهای منطقه ای، مطالعات حوزه نفوذ و غیره انجام پذیرفته است، یا بیشتر گزارشهایی است که از وجود و شدت و نحوه آن در حوزه های کلان شهری کشور در روزنامه ها و نشریات اطلاعاتی ذکر شده که نمونه هایی از آن در بخشهای قبلی ذکر شده است. بنابراین، به مطالعات مستقلی که به عوامل و نتایج آن پردازد، کمتر می توان اشاره نمود.

اطلاعات و گزارشهای موجود، مبین این موضوع است که کشور ما نیز به طور گسترده ای، بخصوص در نواحی مادر شهری اصلی کشور و بویژه تهران، دچار این گونه حرکات آن هم به شکل طولانی آن است. مطالعات گسترده ای که در شهرداری تهران انجام شده، نشان می دهد قسمت اعظم شهرهایی که در اطراف شهر تهران قرار دارند، در دهه های اخیر به شدت رشد کرده اند و بیشتر آنها نقش خوابگاهی دارند (روزنامه الکترونیک دنیای اقتصاد: ش ۱۱۶۵، ۳۰).

همچنین، برای مثال در مورد سفرهای شغلی روستاییان به شهرها مطالعاتی شده است، که برای نمونه مهاجرت های روزانه برای کار در شهرستان کوچکی مانند کاشمر ذکر می شود: «در حوزه نفوذ مستقیم شهر کاشمر جابه جایی های ناپایدار نیروی کار از روستا به شهر ملاحظه می شود. این مورد

و عوامل اصلی مؤثر در علاقه به سفر شغلی شناخته شدند.

در زمینه جامعه آماری و نمونه تحقیق باید گفت با کسر ۵۴۴ نفر شاغلان شهر وزوان که از سرشماری شاغلان ساکن شهر وزوان (جدول ۳) به دست آمده، از رقم کل شاغلان ساکن شهر وزوان بالاتر از ده سال در سال ۱۳۸۵ که ۱۳۸۷ نفر بوده اند، به رقم ۸۴۳ نفر رقم ناخالص مسافران شغلی می‌رسیم (طبق سرشماری سال ۱۳۸۵ بیش از ۳۰ درصد جمعیت شهر در این سال شاغل بوده اند که اغراق آمیز به نظر می‌رسد). با حذف شاغلان بخش کشاورزی و ترابری از این رقم، میزان ۵۹۸ نفر حاصل می‌شود، حذف شاغلین بخش کشاورزی و ترابری شهر وزوان به این دلیل بود که از یک سو اکثر کشاورزان وزوانی ساکن خود وزوان بوده و از سوی دیگر، اکثر شاغلان حمل و نقل کارشان با سفر در آمیخته است و برای دقت بیشتر پژوهش کنار گذاشته شدند. از سوی دیگر، براساس نسبت شاغلان منطقه که از تقسیم عدد ۸۴۳ بر ۱۳۸۷ نفر شاغل به دست می‌آید، فرض شد که حداقل ۴۰ درصد شاغلین بخش ساختمان به سفرهای شغلی دست می‌زنند. این فرض، براین اساس بود که با مقایسه داده‌های سرشماری انجام گرفته توسط خود نگارندگان در سایر بخش‌های اشتغالی نیز حدود ۴۰ درصد به سفر شغلی دست می‌زده‌اند. بر این اساس، به رقم تقریبی ۵۷۱ نفر جامعه آماری تقریبی مسافران شغلی می‌رسیم که از میان این تعداد، از طریق فرمول نمونه‌گیری کوکران ۲۱۰ شاغل به طور تصادفی برای نمونه‌گیری انتخاب شدند.

۱-۵-۲- به نظر می‌رسد بین علاقه به ادامه اشتغال و علاقه به ادامه سفر شغلی رابطه معنی‌دار و مثبتی وجود دارد.

۱-۵-۳- به نظر می‌رسد بین تلقی افراد از نبود کار در وزوان و علاقه به ادامه سفر شغلی رابطه معنی‌دار و مثبتی وجود دارد.

۱-۶- روش تحقیق

شیوه پژوهش در این تحقیق به دو بخش اسنادی و کتابخانه‌ای و در مرحله دوم تحقیقات میدانی با استفاده از پرسشنامه برای مسافران شغلی تقسیم شده است. تجزیه و تحلیل‌های آماری با استفاده از نرم افزار spss نسخه ۱۱/۵ انجام گردیده است. اکثر موارد اطلاعاتی مورد پرسش در پرسشنامه، متغیرهایی هستند که نظریات شاغلان را در مورد ابعاد سفرهای شغلی بیان می‌کنند. در مرحله بعد، اطلاعات گویه‌هایی که با هم به بررسی یک متغیر مهم تاثیرگذار در سفر شغلی می‌پردازند، با یکدیگر جمع شدند تا یک متغیر اصلی را بسازند. بنابراین، حدود ۸ متغیر کلان و رتبه‌ای تعریف گردید.

سپس در چند مرحله، آزمون همبستگی دوسویه پیرسون از کل متغیرها و اطلاعات موجود گرفته شد که نتیجه آن ارائه یک مدل شماتیک و جهت‌یابی شده از عوامل مهم تاثیرگذار در مسافرت شغلی بود. در مرحله بعد از آزمون رگرسیون خطی و گام به گام، به طور کلی برای همه متغیرها و هم‌تک‌تک متغیرها استفاده شد تا مهمترین عوامل تاثیرگذار بر متغیر علاقه به سفر شغلی شناخته شود که این مرحله نیز با ارائه یک مدل اصلی و جهت‌یابی شده به پایان رسید.

۷-۱- معرفی متغیرها و شاخص ها

جدول شماره ۱- - متغیرها و شاخص های به کارگرفته شده

شاخص	اجتماعی	اقتصادی	ترافیکی	رفتاری
متغیر	میزان تحصیلات نوع شغل سختی کار تأثیربستگان	میزان تملک مسکن درآمد افراد امکانات رفاهی در محل کار	نوع وسیله نقلیه مدت و فاصله سفر جهت سفر هزینه سفر	علاقه به تداوم سفرشغلی علاقه به کار رضایت خانواده

۷-۱-۱- متغیرهای مستقل

شامل دو دسته متغیرهای مطلق و متغیرهای بر اساس آرای شاغلان است، که آن نیز به دو دسته رضایتمندی آنها و نیز برخی اظهار نظر های ایشان تقسیم می شوند، که به ترتیب آورده شده اند.

میزان تحصیلات: منظور رده های مختلف تحصیلی است که موارد بی سواد، ابتدایی، راهنمایی، دیپلم و دانشگاهی بودند را دربر می گیرد و به ترتیب نمرات ۱ تا ۵ را درتجزیه و تحلیل کسب می کند.

مسکن: شامل موارد غیرمالک و مالک می شود و درتجزیه و تحلیل به ترتیب نمرات ۰ و ۱ را می گیرد.

نوع شغل: منظور تقسیم بندی شغل براساس کارگرکارخانه، کارگرآزاد، کارمند و در نهایت، فرهنگیان است که اعداد ۱ تا ۴ را به ترتیب می توان درسهولت تجزیه و تحلیل اطلاعات برای آن منظور نمود.

درآمدافراد: براساس حقوق ماهیانه افراد برحسب تومان است.

سابقه کار: برحسب تعداد سالهای خدمت درشغل فعلی درمحل کارکنونی است.

سابقه کار قبلی: براساس تعداد سالهای خدمت در شغل فعلی در محل کار دیگری در دوران قبل است.

نوع وسیله نقلیه: به ترتیب موارد اتوبوس، دوچرخه، مینی بوس، موتور، راهی، سرویس، شخصی، تاکسی است.

مدت و فاصله سفر: محاسبه مسافت و مدت رفت فردشاغل از خانه تا محل کار برحسب دقیقه و کیلومتر است.

جهت سفر: به ترتیب، شامل حوزه های سفرهای شغلی میمه و اطراف، مورچه خورت، شاهین شهر، اصفهان، و دورتر است.

هزینه سفر: موارد کرایه ماشین و استهلاک اتومبیل سفر شغلی فرد شاغل را دربرمی گیرد.

امکانات رفاهی: منظور ارزیابی امکانات حمل و نقل یا سرویس و غذاخوری درمحل کار از دیدگاه شخص شاغل است.

سختی کار: به مشکل بودن و شرایط بد شغل اشاره دارد که برای سنجش آن می توان از شاخص های مقداراستراحت در خلال کار برحسب دقیقه، تمایل به راحت تر شدن وضعیت کاری فرد و مقدارسختی کار فرد درمقایسه با کار دیگران از نظر خود فرد شاغل، استفاده نمود.

علاقه به اشتغال: منظور رضایت از شغل فعلی باتوجه به تمام مصائب آن که شاخص های عدم ترک شغل، حتی درصورت پیشنهاد یک شغل پر درآمد،

۸-۱- قلمرو جغرافیایی پژوهش

شهر وزوان شهر کوچکی است که در ۸۵ کیلومتری شمال شهر اصفهان در مجاورت جاده ترانزیت اصفهان- دلیجان قرار دارد. این شهر در بخش میمه شهرستان شاهین شهر و میمه به مرکزیت شاهین شهر در استان اصفهان قرار دارد. کمبود فرصتهای شغلی که باعث اشتغال یابی اهالی آن در مکانهای دیگر گشته، در ادامه مورد بحث قرار می گیرد.

آب و هوای بخش میمه نسبتاً خشک و نیمه خشک و سردسیر است. بنابراین، منابع آبی شهر وزوان نیز به دو قنات و تعدادی چاه عمیق و نیمه عمیق منحصر می شود که نشان دهنده محدودیت گسترش زراعت و رواج نسبی دامداری، بویژه دامهای بزرگ در آن است. کشاورزی نیز به صورت معیشتی انجام می شود و بازده زمین در واحد سطح اندک است. اشتغال مردم وزوان در معادن اطراف نیز بسیار محدود است. در این شهر از صنایع بزرگ خبری نیست و تمام کارگاههای صنعتی موجود در این شهر کوچک اند. در این میان، چند کارگاه سنگبری و غیره وجود دارد که بیشتر کارگران آن را نیروهای افغانی تشکیل می دهند. همچنین، این شهر به دلیل وجود شهر میمه در مجاورت آن، از لحاظ مرکزیت اداری نیز نقش چندانی ایفا نمی کند. وجود راه ارتباطی نیز تنها در ایجاد یک مرکز دانشگاهی پیام نور مؤثر بوده، در موارد دیگر چندان به اشتغالات خدماتی یاری نرسانده است (البته، این اشتغالات روبه گسترش است). به این ترتیب، ملاحظه می گردد که ظرفیت اشتغال زایی منطقه برای شهر وزوان بسیار اندک است و اشتغالات موجود شهر وزوان برای خدمات رسانی به خود اهالی

ادامه به کار در شغل فعلی، حتی با بالا نرفتن درآمد فرد، تمایل به ادامه کار بر حسب سال، اعتقاد به اینکه اشخاصی که پول دارند تخصص بهتری را می توانند داشته باشند، رادبر می گیرد.

علاقه یا رضایت خانواده: منظور راضی بودن خانواده از کارکردن سرپرست خانواده در محل های خارج از وزوان است. که برای سنجش آن از شاخص های موافقت خانواده و فرد شاغل از اسکان در محل کار سرپرست خانواده، تمایل سرپرست به اسکان خانواده در صورت وجود شرایط سکونت در محل کار، تمایل سرپرست خانواده به اسکان خانواده خود در محل کارش بر اساس سال، استفاده می شود.

تاثیر بستگان: که اعتقاد فرد شاغل در زمینه مؤثر بودن بستگان در جهت پیدا کردن شغل در نقاط دیگر خارج از شهر وزوان را مطرح می کند.

۷-۲- متغیر وابسته

علاقه به تداوم سفر شغلی: منظور تمایل به سفر رفت و برگشتی در کار فرد است برای سنجش آن می توان از متغیر های تمایل به کار پردرآمدتر در نقاط دورتر شهر وزوان، لذت نبردن از زندگی در صورت کارکردن در نقاط خارج از شهر وزوان، اعتقاد فرد شاغل به ایجاد فرصتهای شغلی در شهر وزوان در جهت جلوگیری از رفتن نیروی کار به جاهای دیگر، تمایل به کار در شهر وزوان، متناسب با تخصص فرد، حتی در صورت کم بودن درآمد و تمایل به پیدا کردن شغل بهتر در نقاط خارج از شهر وزوان، استفاده نمود.

این عوامل، جمعیت یابی شهر نیز اندک بوده است. جدول زیر روند جمعیتی شهر وزوان را در دهه های اخیر نشان می دهد:

آن پدیدار شده است. علاوه بر اینها، به نظر می رسد خود وزوانی ها - چه ساکنان کنونی و چه افرادی که کوچ کرده اند - علاقه چندانی به سرمایه گذاری های کلان اقتصادی در موطن خود ندارند. بر اساس همه

جدول شماره ۲- جمعیت شهر وزوان بر حسب تعداد، تعداد خانوار، بعد خانوار بین سالهای ۱۳۳۵-۱۳۸۵

سال	۱۳۳۵	۱۳۴۵	۱۳۵۵	۱۳۶۰	۱۳۶۵	۱۳۷۰	۱۳۷۵	۱۳۸۰	۱۳۸۵
جمعیت	۳۱۵۷	۳۲۹۷	۳۷۱۸	۴۳۸۵	۴۷۵۴	۴۹۹۹	۴۸۱۰	۴۹۰۷	۴۶۶۱
تعدادخانوار	۶۸۶	۷۱۰	۸۱۰	۹۵۳	۱۱۲۴	۱۲۱۷	۱۲۹۲	۱۴۵۰	۱۴۱۳
بعدخانوار	۴/۶				۴/۲	۴/۱	۳/۷	۳/۳۸	۳/۳

(منبع: طرح هادی شهر وزوان - سازمان خدمات طراحی شهرداریهای استان اصفهان ۱۳۸۲ و سرشماری نفوس و مسکن ۱۳۸۵)

انجام شده است، حدود ۲۱۰ نفر شاغلان دربخش تجاری شهر وزوان درسال ۱۳۸۶ مشغول به کار بوده اند. از سوی دیگر، طبق سرشماری که اینجانبان انجام داده ایم جدول زیرحاصل شده است:

همان طور که ملاحظه می شود، جمعیت شهر وزوان طی دهه های اخیر رشد قابل ملاحظه ای نداشته است. این امر منعکس کننده کمبود شغل دراین شهر و مهاجر فرستی شدید آن طی دهه های اخیر است. طبق آمارگیری کلی که توسط شهرداری وزوان

جدول شماره ۳- جمعیت شاغلان دارای مکان شغلی در شهر وزوان بر حسب تعداد، جنس و سکونت در شهر وزوان

تعدادشاغلان		تعدادشاغلان ساکن وزوان		تعداد شاغلان غیر ساکن	
مرد	زن	مرد	زن	مرد	زن
۳۹۴	۱۵۰	۲۸۸	۲۶	۱۰۶	۱۲۴

(منبع: نگارندگان ۱۳۸۶)

۲- مفاهیم، دیدگاه ها و مبانی نظری

۲-۱- تعاریف و مفاهیم

امروزه سفرهای شغلی آونگی، باتوجه به بیکاری گسترده و فزونی جمعیت فعال و نیازآن به کار، به پدیده ای غالب در اکثر شهرها و شهرکها و حومه نشینی های اطراف حوزه های مادر شهری جهان بدل شده است.

از سوی دیگر، وجود قطب مادرشهری اصفهان و عناصر آن، به خصوص شهرک صنعتی مورچه خورت در ۴۰ کیلومتری جنوب شهر وزوان، به نوبه خود تاثیر قابل ملاحظه ای را بر ایجاد سفرهای شغلی و جذب نیروی کار درشهر وزوان بر جا گذاشته است.

سفرهای شغلی آونگی (commuting) است، نوعی از سفرهای درون یا برون شهری یا بین شهری است که با هدف انجام فعالیت شغلی در مسافت‌های مختلف و بعضاً طولانی از محل سکونت انجام می‌شود (Encyclopedia of Urban America 1998, 200).

این گونه سفرها از آنجایی که با هدف رسیدن به محل کار انجام می‌شود، به خاطر اجباری بودن فاقد کشش و انعطاف پذیری در کوتاه مدت و حتی درازمدت است. بنابراین، از این لحاظ با سایر سفرهای شهری تفاوت دارد. البته، امروزه با معرفی امکان انجام کار از راه دور، پدیده سفر شغلی آونگی از راه دور یا دورکاری (telecommuting) به وجود آمده و بر این اساس، لزوم حرکت رفت و برگشتی به محل کار در برخی از مشاغل در کشورهای پیشرفته کمتر شده است (Gray, 1993:39).

از طرفی، به این نوع حرکات کوچ‌های متناوب یا حرکات نوسانی نیز گفته می‌شود، و در گذشته آن را ایاب و ذهاب می‌نامیدند. این ایاب و ذهاب‌ها به طور معمول قبل از سکونت همشگی این نوع کارکنان در مجاورت محل کارشان صورت می‌گیرد و به احتمال زیاد به مهاجرت همیشگی در محل کار منجر خواهد شد (پیتیه، ۱۳۶۹: ۸۰).

در مورد تقسیم بندی آن، دکتر غلامعباس توسلی آن را از دسته کوچ یا مهاجرت موقتی می‌داند که شامل مسافرت‌های روزمره و در برگیرنده افرادی است که به خاطر فعالیت اقتصادی روزانه، از جایی به جای دیگر نقل مکان می‌کنند (توسلی، ۱۳۷۸: ۳۰).

ویژگی دیگر آن، حالت رفت و برگشتی بودن روزانه آن ظرف شبانه روز و یا حداکثر ظرف یک هفته است. چنانچه این رفت و برگشت در ظرف زمانی طولانی تری اتفاق بیفتد، شکل آن با مهاجرت فصلی مشابهت دارد. برخی از این سفرها طولانی است و این امر از ویژگیهایی است که باعث تمایز این سفرها با سفرهای شغلی معمولی می‌گردد (Pacione, 2009:342)

با توجه به مطالب فوق، این سفرها را می‌توان بر اساس مسافت طی شده و محل مبدأ و مقصد آنها طبقه بندی نمود؛ یعنی بر اساس آنها قلمرو یا حوزه جغرافیایی آن را مشخص نمود. این عامل در حقیقت بیانگر روابط فضایی ایجاد شده ناشی از الگوی پراکندگی فرصتهای اشتغال و سکونت افراد است، که بر اثر تمرکز آن در محلهای خاص این گونه سفرها را پدید آورده است. تمرکزهای شهری متروپلیتن یا مگالوپلیتن اوج این گونه تمرکزها را ارائه می‌کنند (Weeler, 2006:98). حوزه مادرشهری پدید آمده از این تمرکزها، زاده و زاینده سفرهایی است که مردم مرکز شهر، حومه‌ها، حومه‌های دوردست، و شهرهای بیرونی تر برای به دست آوردن اشتغال و درآمد به آنها حرکت آونگی انجام می‌دهند (شکویی، ۱۳۷۳ و ۱۳۸۴: ۴۴ و ۱۲۳).

بر اساس مطالعات لی در مورد تاریخچه این حرکات، حرکات آونگی در آغاز توسط راه آهن انجام می‌شد. در اواخر قرن نوزدهم، راه آهن ایالات متحده برای تشویق این سفرها مبادرت به فروش بلیت‌های استفاده چندگانه یا بلیت‌های رفت و برگشتی نمودند. در وهله نخست، راه آهن‌های رفت و برگشتی به اقشار مرفه اجازه داد، در نواحی حومه‌ای با مطبوعیت

روستایی به شهرهای کوچک) در این شهرها معمولاً متناسب با سطح امکانات و منابع طبیعی و یا تزریق شده است، این کانون ها ضمن تثبیت جمعیت در صنایع کوچک و محلی و نیز مراکز خدماتی و کشاورزی خود، کمترین آسیب را به محیط طبیعی ناحیه خود وارد می آورند (فنی، ۱۳۷۹: ۴۷). از آنجایی که سفرهای آونگی شهر وزوان، مشکلاتی را برای آنان پدید آورده، در نظر گرفتن موضوعهایی فوق لاقبل خواهد توانست مسائل سفرهای طولانی این مسافران شغلی را که به هر دلیل به موطن خود هنوز علاقه مندند، کاهش دهد.

پرفسور ویلر در مورد تاثیرات سفرهای آونگی شغلی می گوید: حرکات رفت و برگشتی تاثیرات اجتماعی-اقتصادی مهمی دارد. با زندگی در یک قلمرو و کار در یک ناحیه دیگر وقت و همبستگی های اجتماعی فرد تقسیم می شود. مشارکتهای سیاسی مدنی در هر دو طرف می تواند تضعیف شود. این گونه افراد احتمالاً اکثر مالیات محلی برای مثال برای مالیات ملکی را که در آن زندگی می کنند می پردازند، در حالی که به خدمات عمومی در جامعه یا محلی که به کار می پردازند، نیازمندند. همچنین، عواقب زیست - محیطی قابل ملاحظه ای بر این حرکات مترتب است. شدت و سختی این تاثیرات به شیوه های حمل و نقل به کار رفته در این حرکات بستگی دارد. هزینه های زیست - محیطی رفت و برگشت اتومبیل عموماً بیش از حمل و نقل عمومی است. این امر به خاطر سرانه بالاتر استفاده از سوخت، انتشار آلودگی و هزینه های بالاتر برای زیرساخت هاست. قرن بیستم شاهد

های روستایی زندگی کنند، در همان حالی که می توانستند به اداره کسب وکارهایشان در مرکز شهر بپردازند. در اواخر قرن نوزدهم، تراموای برقی به افشار متوسط اجازه داد که به رفت و آمد به نواحی حومه ای بپردازند. گسترش هرچه بیشتر حمل و نقل عمومی، جاده ها و بزرگراهها و خودرو های شخصی به این حرکات عمومیت فوق العاده ای بخشید. بر این اساس، در قرن بیستم اصطلاح « رفت و برگشت کنندگان » به هر کسی که سفر خاصی را به طور منظم، بویژه برای کار فارغ از نوع وسیله نقلیه به کار رفته، انجام می داد تعمیم داده شد (Lee, 2005: 93)

۲-۲- دیدگاهها و مبانی نظری

دکتر حسین شکوئی علاقه به سفر شغلی در شهرها را در ارتباط با بعد خانواده، جوانی و پیری خانواده ها و درآمد و پایگاه اجتماعی می داند؛ بدین ترتیب که خانواده هایی که دارای درآمد بالا و بعد خانوادگی محدود و جوان باشند، علاقه بیشتری نسبت به جابه جایی بین محل کار و خانه نشان می دهند و فاصله بین خانه و محل کار برایشان مهم نیست (شکوئی، ۱۳۶۵: ۴۳). به نظری، طبقه کم درآمد مجبور است در مجاورت محل کار خود، مسکن انتخاب کند تا هزینه رفت و برگشت روزانه رقم درستی را در هزینه روزانه تشکیل ندهد (همان: ۴۵).

یکی از مطالعاتی که در زمینه نحوه توزیع جمعیت و فعالیتهای شهری انجام شده است، توسط خانم دکتر زهره فنی در جهت تبیین نقش شهرهای کوچک (کمتر از ۵۰۰۰۰ نفر) در توسعه پایدار شهری و منطقه ای است. بر اساس نظر ایشان، از آنجایی که جریان اسکان جمعیت (ناشی از هدایت مهاجرت های

از ابزار پرسشنامه اطلاعات به دست آمده جمع آوری گردید. این پیمایش در سال ۱۳۸۷ انجام گردیده است. برای تحلیل این داده‌ها از سه تکنیک آماری بررسی فراوانی‌ها، تحلیل همبستگی‌ها و رگرسیون استفاده شده است.

۳-۱- بررسی فراوانی‌ها

فراوانی‌های مهم مورد بررسی موارد ذیل هستند. اکثر قریب به اتفاق مسافران آونگی پاسخ دهنده مرد بوده و در رده سنی ۳۰ الی ۴۶ سال قرار داشته‌اند (میانگین و میانه سنی ۳۷ سال). اکثر آنها دارای دیپلم بوده و پس از آن افراد دارای مدرک راهنمایی و سپس لیسانس قرار داشته‌اند. ۸۰٪ آنها ازدواج کرده و سرپرست خانواده بوده‌اند. بعد خانوار آنها در مراتب ۳ الی ۴ و سپس پنج نفر نوسان می‌کند. میزان درآمد این مسافران بین ۲۰۰ الی ۳۰۰ هزار تومان ماهانه در نوسان است. نوع شغل افراد در وهله نخست کارگر کارخانه، سپس کارمند، سپس کارگزار آزاد (شامل خود فرما، کار فرما) و در نهایت، فرهنگی بوده است. (به ترتیب ۱۰۰، ۶۰، ۱۸،۳۰ مورد). اکثر افراد دارای مسکن ملکی (۱۵۰ مورد) بوده، و آن را اظهار کرده بودند، اما بیشتر افراد فاقد خودرو شخصی بوده‌اند که این امر نشان دهندهٔ تعلقات خانوادگی به وزوان و از سوی دیگر کمبود درآمد و عدم استطاعت خرید خودرو است.

جهت سفرها بیشتر به سوی حوزه مادر شهری اصفهان جهت گیری شده بود. در این میان، شهرک

وابستگی فزاینده به اتومبیل برای حرکات آونگی بوده است. چون اغلب مسافران شغلی همزمان با هم حرکت می‌کنند، این امر به ایجاد ساعات شلوغی خاص در صبح و بعد از ظهر منجر می‌گردد. اشباع ترافیکی در جاده‌ها و نارسایی سیستم حمل و نقل عمومی در این ساعات و استفاده افراد از اتومبیل‌های تک سرنشین نشانه‌های این تاثیرات ترافیکی است (Wheeler, 2006: 13-15).

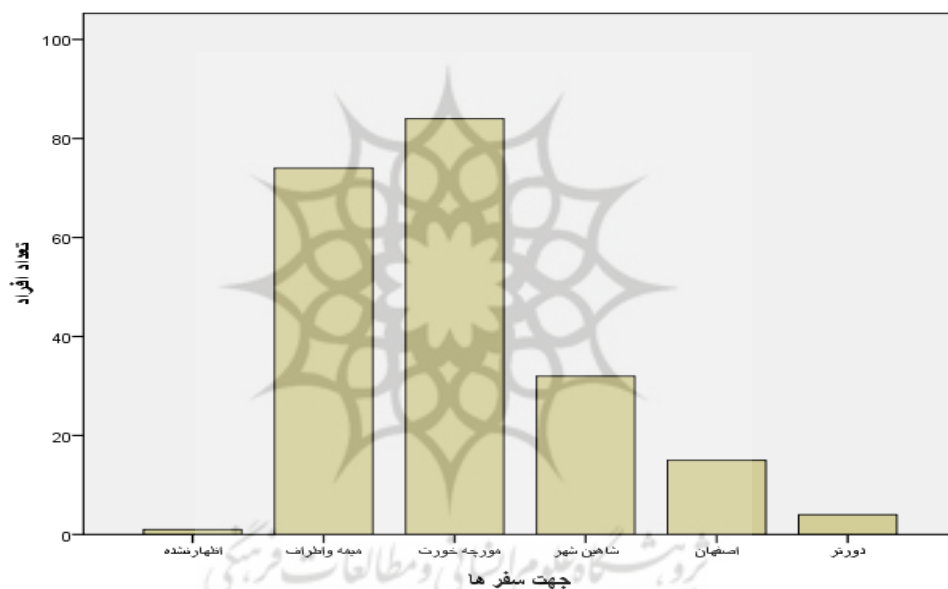
از اواخر دهه ۶۰ و اوایل دهه ۷۰ روندی در کشورهای پیشرفته آغاز شده است، که به شهرنشینی معکوس معروف گردید. تعداد زیادی از مردم شهرها به نواحی روستایی حاشیه شهرها و حتی دورتر برای سکونت روی آوردند. یکی از عوارض این حرکت سفرهای شغلی طولانی تر بود. همچنین، توسعه‌های شهری در حواشی حومه‌های قدیمتر پدید آمده که سفرهای شغلی را به حومه‌ها و مراکز شهرها اجباری ساخته است. بنابراین، الگوی پیچیده‌ای از سفرهای آونگی در کشورهای غربی حاکم شده است، که تنها سفرهای حومه به مرکز شهر را در بر نمی‌گیرد، بلکه سفرهای حومه به حومه، حومه‌های بیرونی به حومه‌ها و غیره نیز به خاطر ایجاد شهر پراکنده (dispersed city) انجام می‌شود. (Pacione, 2009: 83, 265)

۳- کاربرد روش‌ها، تکنیک‌ها و تجزیه و تحلیل فرضیه‌ها و سؤالها

روش تحقیق در این بررسی پیمایشی است که با استفاده از تکنیک پرس و جو و مصاحبه و با استفاده

پاسخ دهندگان با مینی بوس های معمولی انجام می شود، مشکل این سفرها بیشتر می شود. از لحاظ نوع وسیله اکثر آنها از انواع وسیله نقلیه که برایشان هزینه در برداشت، استفاده می کردند و تنها حدود ۶۳ مورد (یا ۳۰ درصد) آنها دارای سرویس بودند. نمودار زیر نشان دهنده جهت اصلی سفرهای پاسخ دهندگان است.

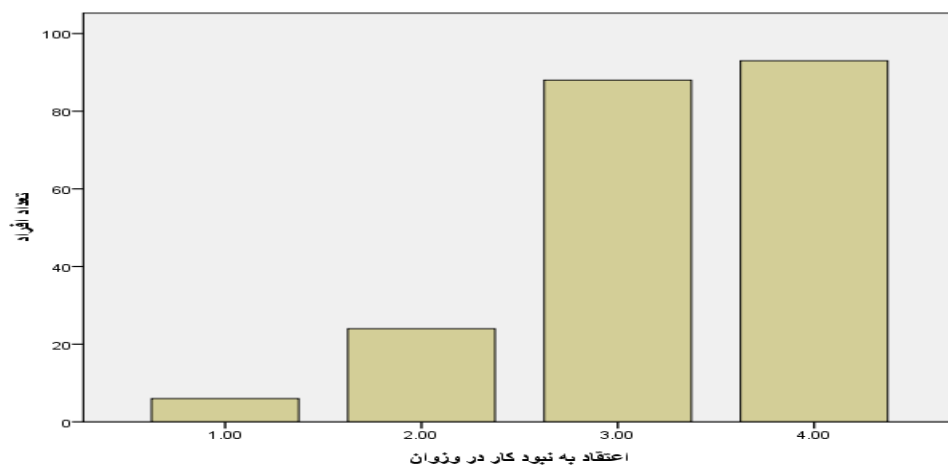
صنعتی مورچه خورت در مقام اول و پس از آن نواحی مجاور وزوان قرار داشته اند. ملاحظه می گردد، به استثنای مورچه خورت با افزایش فاصله، تعداد مراجعان کاهش یافته است. میانگین مسافت طی شده ۴۵ کیلومتر و مدت زمان میانگین ۴۲ دقیقه (طبق اظهار پاسخ دهندگان) به صورت فقط رفت، بوده است که نشان دهنده فاصله و مدت سفر چندان طولانی ای نیست. از آنجایی که سفر حدود نیمی از



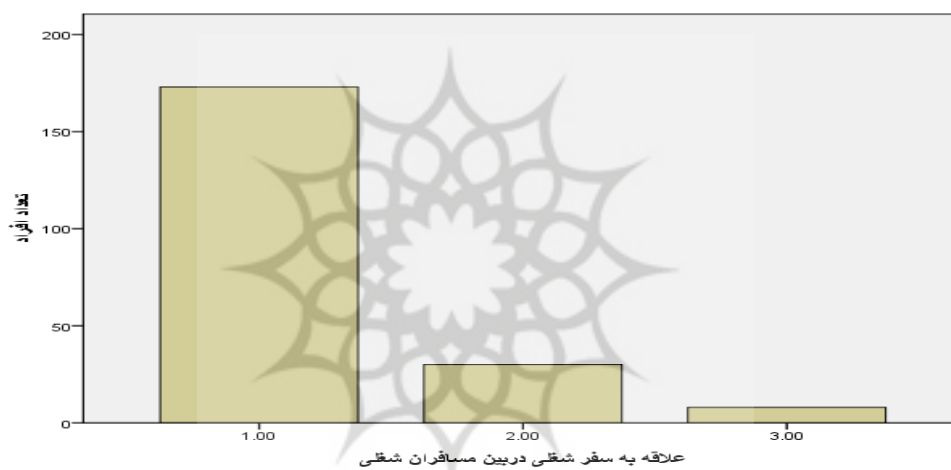
شکل شماره ۱- نمودار جهت سفرها (منبع: نگارندگان)

کاردر حد کم در شهروان اعتقاد داشته اند. ۴۴/۱ درصد یا ۹۳ نفر از مسافران شغلی معتقد به وجود کاردر حد بسیار کم در شهر وزوان بوده اند. این امر بیانگر نبود فرصتهای شغلی از نظر اهالی و اجبار آنها به این سفرهاست. در ادامه، نمودارهای مربوط به این نتیجه گیری ها برای درک بهتر آنها ارائه شده است.

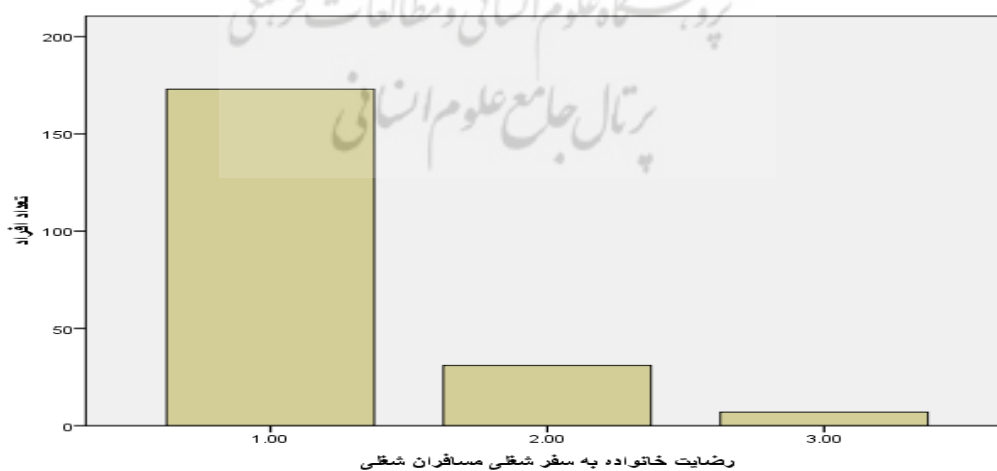
طبق اطلاعات به دست آمده از داده های پرسشنامه ۸۲ درصد یا ۱۷۳ نفر از شاغلان رضایتشان از سفرهای شغلی کم بوده است. و ۸۲ درصد؛ یعنی ۱۷۳ نفر از افراد خانواده های شاغلان رضایت کمی از سفرهای شغلی سرپرستشان داشته اند. در زمینه اعتقاد به نبود کار از نظر مسافران شغلی ۴۷/۷ درصد یا ۸۸ نفر از مسافران شغلی به وجود



شکل شماره ۲- نمودار اعتقاد به نبود کار در شهر وزوان



شکل شماره ۳- نمودار علاقه به سفر شغلی در بین مسافران شغلی (منبع: نگارندگان)



شکل شماره ۴- نمودار رضایت خانواده به سفر شغلی (منبع: نگارندگان)

۲-۳- رابطه بین متغیرها

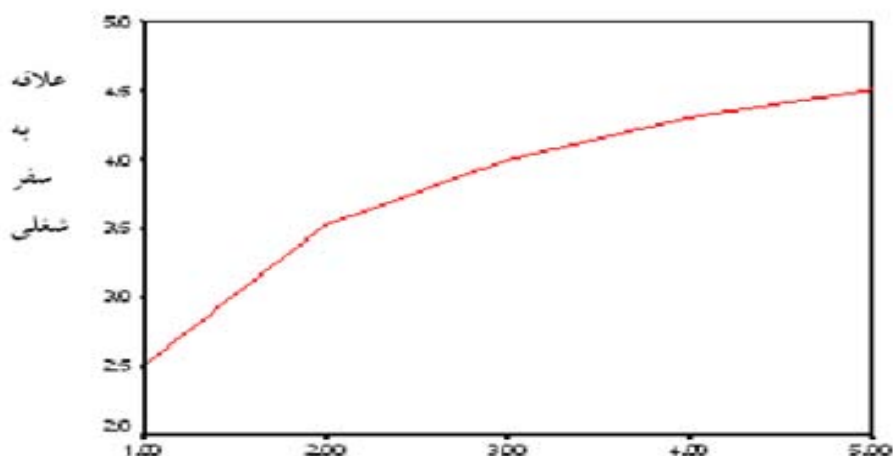
در مرحله دوم تجزیه و تحلیل آماری، متغیرهای در بر گیرنده داده های مطلق با متغیرهای مربوط به اظهارنظرها و این متغیرها با یکدیگر، از طریق فرمول همبستگی پیرسون ارتباط داده شده اند. برخی متغیرها مانند سن یا متغیرهایی مانند میزان تحصیل، ابعاد خانوار و یا متغیر مدت سفر با فاصله و یا سابقه کار با سابقه کار قبلی ارتباط قوی همبستگی نشان دادند، که این امر نشان دهنده تابعیت جبری یا طبیعی یکی با دیگری است. بنابراین، از بررسی این نوع ارتباط ها صرف نظر شده است. همچنین، از بررسی روابط ضعیف نیز خودداری شده است.

ارتباط سایر متغیرها باهم در این جا مورد کنکاش قرار گرفته، بنابراین، نتایج زیر قابل ملاحظه است. این نتایج همچنین به صورت نموداری شماتیک در صفحه بعد ارائه شده است (نمودار شماره ۷). این نمودار یک رابطه بسیار کلی و دو متغیره را بین این متغیرها بیان می دارد.

بنابراین متغیرهایی که واقعیت مسافرت شغلی مردم وزوان و یا طرز تلقی آنان را از این سفرهای شغلی و عوامل آن نشان می دهند، مورد کنکاش و بررسی شده اند. رابطه آنها نیز بیانگر برخی حقایق خواهد بود. بیشترین رابطه مابین متغیر بعد خانوار با علاقه به اشتغال یا تخصص فعلی بوده که به صورت

رابطه معکوس بسیار قوی (۰/۸۸۵-) نشان داده شده است.

در مرحله بعدی دو متغیر رضایت خانواده در باقی ماندن در محل سکونت، با متغیر علاقه به سفر رابطه قوی و مستقیم (۰/۶۷۲) را نشان می دهند (نمودار شماره ۵). این بدان معناست که علاقه به ماندگاری خانوار و حتی خود فرد شاغل به باقی ماندن در وزوان، با علاقه افراد به تداوم سفر شغلی با هر شرایطی ارتباط پیدا می کند. در واقع، به طور غیر مستقیم وابستگی های فامیلی و قومی، خانواده را از مهاجرت به محل کار باز داشته، از سوی دیگر، فرد شاغل را به دلایل مختلف به ادامه سفر شغلی وادار می کند. پیرو این موضوع رابطه ای نیز بین رضایت خانواده و عناصر ترافیکی سفر شغلی مانند مدت، فاصله و جهت سفر وجود دارد. اصولاً چون خانواده های مورد مطالعه از بقایای خانواده هایی هستند که بسیاری از آنها قبلاً مهاجرت کرده اند، ولی آنها به دلایلی مقاومت کرده و باقی مانده اند، علاقه آنها به باقی ماندن در محل سکونت طبیعی است؛ مگر آنکه فرض کنیم آنها استطاعت سکونت را در جای دیگر نداشته اند که به مهاجرت دست نزده اند. این موضوع بر اساس بررسی فراوانی مربوط به عدم رضایت خانواده در سکونتشان در محل کار سرپرست خانوار و در فراوانی زیاد علاقه مندی شاغلان برای سفر شغلی خود را نمایان می سازد.



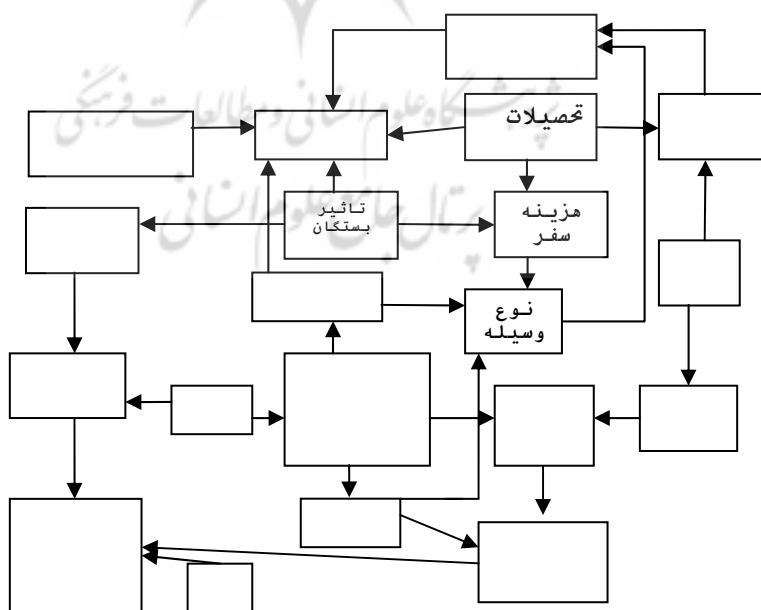
میزان رضایت خانواده از سفرهای شغلی

شکل شماره ۵- نمودار رابطه بین رضایت خانواده برای ماندگاری در شهر وزوان و علاقه به سفر شغلی شاغلان (منبع: نگارندگان)

هزینه سفر، نوع وسیله نقلیه به انواع خاصی اختصاص یافته است (مثل وسیله نقلیه سواری، اتوبوس و نبود سرویس).

دارا بودن مسکن در میان افراد که تقریباً عمومیت دارد، با بعد خانوار رابطه مستقیمی دارد (۰/۳۶۳) که تا حدی منطقی به نظر میرسد.

نوع شغل با نوع وسیله نقلیه افراد رابطه معکوس نسبتاً قوی دارد (۰/۶۶۷-) که بیانگر ارتقای نوع شغل با نوع وسیله نقلیه است یا از نوع دیگر، بیانگر تقابل هزینه وسیله از سوی افراد است. هزینه سفر افراد با نوع وسیله نقلیه رابطه قوی، اما معکوس برقرار نموده است (۰/۳۶۳-). این امر بیانگر آن است که با افزایش



شکل شماره ۶- نمودار تحلیل مسیر مدل کلی روابط میان متغیرهای پژوهشی سفرهای شغلی خارج از شهر اهالی وزوان

۳-۳- اثبات فرضیه‌ها

براین اساس می‌توان به مدل کلی تری دست یافت، که اثبات کننده فرضیات ماست و براساس تحلیل‌های آماری مانند رگرسیون چند متغیره خطی یا استپ وایز به آن دست یافته ایم. در این مدل که محاسبات رگرسیونی آن و همچنین شکل آن را ملاحظه می‌نمایید، علاقه به سفر متغیر وابسته ماست و بیشتر تحت تاثیر رضایت خانواده، علاقه به ادامه شغل یا تخصص و همچنین احساس مردم از نبود کار در وزوان قرار دارد. رضایت خانواده از سکونت در محل که خود تابع عوامل متعدد دیگری است- که در بخش طرح مسأله به آنها اشاره شد- هم به طور مستقیم بر علاقه به ادامه سفر شغلی تاثیر داشته و هم به طور غیر مستقیم با تاثیر گذاری بر علاقه به ادامه شغل و تخصص و احساس به نبود کار، دوباره بر علاقه به سفر تاثیر گذاشته است. از سوی دیگر، دو عامل علاقه به ادامه شغل و نبود کار گرچه بین خود رابطه ای را نشان نمی‌دهند، ولی هر دو باهم به طور مستقیم بر علاقه به ادامه سفر شغلی تاثیر گذاشته اند. این امر بیانگر آن است که این دو در واقع یک امر یا یک متغیر هستند؛ یعنی اگر این دو متغیر را باهم در محاسبه دخالت دهیم، باز هم نتیجه یکسان خواهد بود. همچنانکه این عمل با ایجاد متغیر جدیدی انجام و نتیجه آن در محاسبه رگرسیونی دخالت داده شد. این بدان معناست که، اهالی وزوان از یک طرف به نبود کار در محل خود کاملاً اذعان دارند و آرزوی

در این میان، ارتباطهای دیگری نیز وجود داشت که از ارائه آنها صرف نظر گردید.

می‌توان به طور کلی نظر داد که عامل مهمی که در مبدأ سفرهای شغلی وجود دارد، یکی احساس افراد در نبود شغل و دیگری علاقه خانواده افراد درماندگاری در محل سکونت بوده است. اولی در فرستادن افراد به سوی مقاصد شغلی تاثیر داشته و دومی در حفظ خانواده ی آنان در وزوان تاثیر گذاشته و باعث شده است سفر شغلی به مهاجرت تبدیل نشود.

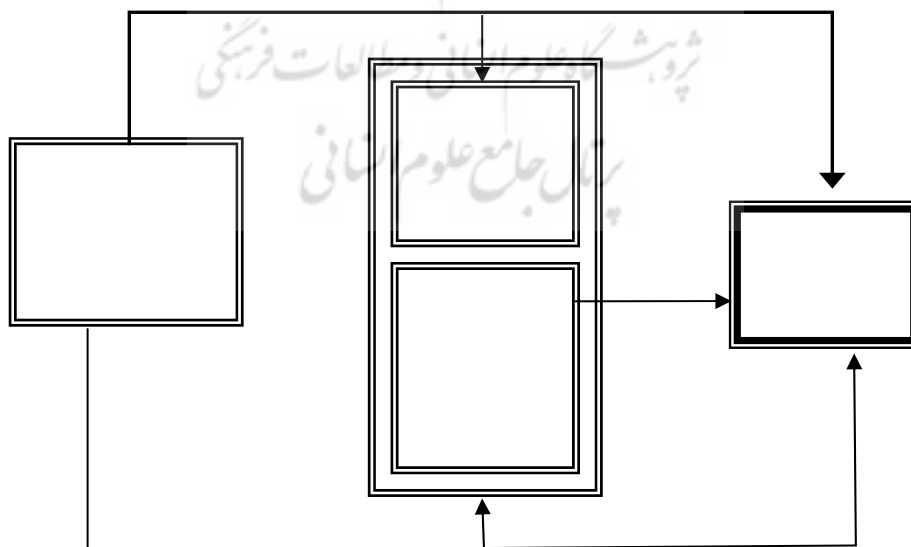
از سوی دیگر، عوامل ترافیکی مرتبط با سفر شغلی مثل نوع وسیله، مدت، فاصله، هزینه، جهت و غیره، عوامل چندان مهمی برای سفر شغلی به شمار نمی‌آیند، زیرا با سایر متغیرها مانند علاقه به سفر و علاقه به شغل فعلی ارتباط قوی نداشته اند. همچنین، از یک سو مشکل عظیم نبود اشتغال و ازسوی دیگر، جاذبه نسبتاً قوی شهرهای مورچه خورت، شاهین شهر و اصفهان و غیره برای اشتغال یابی وجود داشته که تاثیر فاصله یا اصطکاک آن را به حداقل رسانده است. از سوی دیگر، رتبه دوم سفرهای شغلی به میمه و اطراف آن تاثیر عامل مجاورت را نشان می‌دهد.

امکانات رفاهی، میزان درآمد، سختی کار و علاقه به ادامه اشتغال نیز گرچه اهمیت دارند، اما هیچ کدام به پای عوامل مبدئی نمی‌رسند، ولی با آنها در تعامل با آنها هستند.

یک محله بزرگ فامیلی رانیز داشته باشد. یانکل فیالکوف (Yankel Fijalkow) در کتاب جامعه شناسی شهر خود عنوان نموده: «محله برای ساکنانش مرکز ثقل زندگی است که به آن دلبستگی دارند. نزدیکی محل کار، فعالیت بازرگانی، محل های خاطره، شباهت شرایط زندگی خانوادگی فضای محله یا یک شهر کوچک رابه یک واحد زندگی اجتماعی، حتی به یک اجتماع، مبدل می کند (فیالکوف، ۱۳۸۸: ۶۶)». بر این اساس، معادله ساده زیر را می توان پیشنهاد نمود.

علاقه به ادامه سفر و عدم مهاجرت = علاقه خانواده و شاغلان به سکونت در وزوان + تلقی مردم از نبود کار در وزوان + علاقه به ادامه شغل و تخصص در محل فعلی یا حتی محلهای دورتر
نمودار بعد مدل اصلی روابط اساسی در بین متغیر های اساسی پژوهش را ارائه می کند.

ایجاد اشتغال در وزوان را دارند، تا از این سفر شغلی دست بردارند؛ گرچه درآمد شان پایین بیاید، ولی از سوی دیگر، به ادامه اشتغال در شغل فعلی متمایل و شاید بتوان گفت ناگزیرند و این امر تداوم سفر شغلی این افراد را تضمین نموده است. پس از یک سو شاغلان مجبور به ادامه سفر شغلی شان به دلیل نبود کار هستند و بدین ترتیب به ادامه اشتغال علاقه و در واقع اجبار دارند. از سوی دیگر، خود شاغلان و همچنین خانواده شان با عدم علاقه یا امکان سکونت در محل کار به تداوم این حرکت دامن می زنند و مسافرت شغلی را امکان پذیر کرده اند. در واقع، شاید بتوان گفت، شهر وزوان به نوعی شهری خوابگاهی برای حوزه مادر شهری اصفهان تبدیل شده است؛ با این تفاوت که سکنه آن را بومیان خود این شهر تشکیل می دهند و از بیرون کمتر کسی به آن اضافه می شود. به همین دلیل، این شهر می تواند موقعیت



شکل شماره ۷- نمودار مدل اصلی پژوهش رابطه متغیرهای اساسی تاثیر گذار بر متغیر وابسته از طریق

تحلیل های رگرسیونی

۴- نتیجه گیری

۴-۱- با توجه به مطالب فوق، می توان گفت که به پاسخ سؤالهای مطروحه در آغاز مقاله دست یافته ایم:

عوامل اساسی تداوم سفرهای آونگی همانا، تلقی مردم از نبود فرصت های شغلی از یک سو و علاقه خانواده مسافران شغلی به ماندگاری در موطن خود از سوی دیگر است و عوامل دیگر مانند مسافت و عوامل رفاهی در محل اشتغال در مرحله بعد اهمیت دارند.

۴-۲- جهت یابی جغرافیایی اصلی مسافرت ها به سمت شهرک صنعتی مورچه خورت و سپس اطراف میمه و در مرحله بعد حوزه مادر شهری اصفهان گرایش دارد و متوسط نسبتاً طولانی سفرها، مؤید بحث ماست.

۴-۳- عامل هزینه سفرها به خاطر به کارگیری سرویس برای ۳۰ درصد مسافران و استفاده از مینی بوس بین شهری برای ۵۰ درصد مسافران اهمیت چندانی نداشته و تنها برای درصد کمی که آنها نیز صاحب مشاغل بالاتر و درآمد بیشتر بوده اند، تا حدی تاثیر گذار بوده است.

۴-۴- همان طور که قبلاً ذکر شد، به علت کمبود مشاغل، اهمیت رضایت شغلی و تاثیر امکانات رفاهی برای اکثر مسافران چندان بالا نبوده است. بنابراین، تاثیر عوامل دافع در مبدأ بر عوامل جاذب در مقصد فزونی داشته است. اکثر قریب به اتفاق مسافران علاقه مند به یافتن شغلی در موطن خود بودند و این امر تلویحاً بیانگر عدم علاقه و رضایت واقعی به ادامه اشتغال در مکانهای دیگر است.

۴-۵- همان طور که آمار فراوانی ها نشان می دهد، رضایت خانواده ها از سفر شغلی سرپرستشان بسیار

کم است و اکثر مسافران شغلی رضایت سفر شغلی کمی دارند و اکثر آنها به نبود فرصتهای شغلی در شهر وزوان اعتقاد دارند.

نتیجه گیری ارائه شده در بالا ما را به این موضوع رهنمون می سازد که دیدگاههای افراد و خانواده های باقیمانده در این شهر، که بیشتر به سفرهای شغلی دست می زنند، دیدگاهی رفتاری است که ناشی از ناتوانی آنان در سرمایه گذاری و یا ایجاد اشتغال پایدار در این محل است. نتیجه گیری مهم دیگر در این میان، زیر سؤال رفتن تاثیر عامل فاصله طولانی سفرها و بی اهمیت قلمداد شدن آن از نگاه اهالی است.

۵- پیشنهادها و راهبردها

در مورد مبحث سفرهای آونگی طولانی در کشور هنوز مطالعات زیادی صورت نگرفته است، تا در سایه آن بتوان راحت تر و بهتر برای رفع این مشکلات به چاره جویی و برنامه ریزی پرداخت. این سفرها مشکلی است که گریبانگیر عده زیادی از مردم حوزه های شهری پرجمعیت کشور به شکلهای گوناگون است. بنابراین، رفع یا تعدیل این مشکل کمک به رفاه این شهروندان، صرفه جویی عظیمی در هزینه های اقتصادی کشور، کمک به حفظ محیط زیست و حرکت به سوی توسعه پایدار با در نظر گرفتن عدالت و مساوات در سفرهای شغلی است.

لازم است ایجاد یا گسترش صنایع در شهرهای کوچکی مانند وزوان که به طور نسبی از مادر شهرهای اصلی دور و همچنین، از نظر امکانات آبیاری زراعی دچار کمبودند، بررسی گردد تا بتوانند به صورت شهرهای اقماری در آیند. بدین وسیله، این شهرهای کوچک می توانند با جذب سرمایه و درآمد

همچنین، بهبود وضعیت مینی بوسرانی بین این شهر و اصفهان می‌تواند یکی از راه‌های کوتاه مدت برای افزایش راحتی و امنیت سفر و مشوق استفاده بیشتر مردم از این وسیله نقلیه، به جای استفاده از خودرو شخصی باشد.

علاوه بر اینها، پیشنهاد می‌شود کشاورزی و باغداری منطقه به سمت علمی و مکانیزه شدن حرکت کند تا هم بهره‌وری آن افزایش یابد و جوانان بیشتری به آن جذب شوند و هم اقتصاد آن تقویت گردد و پیرو آن مشاغل جدید پدید آید.

در وهله نخست به تثبیت جمعیت و در مرحله بعد به جمعیت یابی پردازند. با استقرار صنایع در این محل، ساکنان شهرها و روستاهای اطراف وزوان نیز می‌توانند با کاهش فاصله سفرهای شغلی خود، در این محل به اشتغال مشغول گردند.

از سوی دیگر، می‌توان با بهبود وسایل حمل و نقل بین شهر وزوان و حوزه مادر شهری اصفهان باعث تقلیل اصطکاک فاصله گردید، که این امر به نوبه خود باعث راحتی بیشتر سفر خواهد گردید. علاوه بر این، با این اقدام امکان جمعیت یابی وزوان و سایر نواحی سکونتی اطراف مهیا خواهد شد.

Resources

- Caldwell J., (2008), the impact of traffic congestion on commuters, Institute of electronic government, IBM Corporation.
- Carvero R. et al, (2002), Residential selection and rail commuting: A nested logit analysis – University of California, Berkeley.
- Encyclopedia of Urban America, (1998), ABC- CLIO, Shumsky N. L.
- Fanni Z., (1379), Small Towns and Regional Sustainable development, Urban Management Quarterly, No. 4, Tehran.
- Fesharaki P., (1373), Rural Geography , Azad Islamic university press , Tehran.
- Fijalkow Y., (1388), Urban Sociology, Abdolhosain Nikgozar, Agah press, Tehran.
- Gray G. E. et al, (1993), Public transportation, Prentice Hall.
- Green G. P., (2003)–Racine County Commuter study, Wisconsin, Madison University Rural Sociology Department.
- Hazan M., (2004), Does Commuting Reduce Wage Disparities?, Growth and Change , vol. 35 No 3.
- Kanemoto Y. et al, (2006), Urban Employment areas in Japan ,CRC Press.
- Lee R. W., (2005), Encyclopedia of the City, Routledge.
- Ommeren J. V. et al, (2005), Identification of Wasteful Commuting using search theory, VU University of Amsterdam & Wageningen University.
- Ory D. et al, (2004), When is Commuting Desirable to the Individual? , Growth and Change, vol. 35 No 3.
- Pacione M., (2009), Urban Geography, 3rd Ed., Routledge.
- Pisarski A. E., (2006), Commuting in America 3, TRB.
- Pitieh Jan, (1369), Peasants Migration, Mohammad Momeni, Islamic Revolution Training Center, Tehran.
- Rouwendal J. et al, (2004), Living in two world: A Review of Home-to-work Decisions – Growth and Change, vol. 35 No 3.
- S.Wheeler S. M., (2006), Planning for Sustainability, Routledge.
- Shakoe H., (1373), New prospects in Urban Geography , SAMT press. , Tehran.
- Shakoe H., (1382), Geographical Schools and Environmental Philosophies, Gitashenasi press, Tehran.
- Tavasoli G., (1378), Urban Sociology , Paiaam noor university , Tehran.
- Teimori manesh M., Azimi poor A., (1382), Vazvan City Plan, Isfahan municipal designing agency, Interior Ministry, Isfahan.
- Turcotte M., (2005), Like Commuting? Worker perceptions of their daily commute, Canadian Social Trends.
- Zarioni M., (1356), Urban Transportation Planning, Dehkhoda press, Tehran.