



## نقش اقتصاد دریا و ساحل محور بر سیمای اشتغال شهرهای ساحلی (مورد مطالعه: شهرستان‌های هندیجان و بندرماهشهر)

شیرین بهرامی

دانشجوی کارشناسی ارشد علوم سیاسی، دانشگاه پیام نور، واحد خرم آباد، ایران

shirin.bahrami۱۳۵۱@gmail.com

### چکیده

اشتغال رکن اصلی در فرایند توسعه پایدار و ارتقای شاخص‌های اساسی در جامعه است. اقتصاد دریایی و ساحلی در شهرهای ساحلی سهم بسزایی در فرایند اشتغال‌زایی دارد. هدف این مقاله بررسی تاثیر اقتصاد دریا و ساحل بر اشتغال شهرهای ساحلی در شهرستان‌های هندیجان و بندرماهشهر است. روش تحقیق توصیفی-تحلیلی است. داده‌ها حاصل مطالعات کتابخانه‌ای-میدانی (پرسشنامه محقق ساخت) می‌باشد. جامعه آماری تحقیق ۳۸۴ نفر از شهروندان هندیجان و بندرماهشهر می‌باشند. اهداف تحقیق شامل بررسی وضعیت اشتغال بر پایه اقتصاد ساحلی و دریایی است. نتایج براساس آزمون تی تک نمونه‌ای در نرم افزار SPSS نشان داد که وضعیت اشتغال دریایی و ساحلی در سطح متوسط با مقدار ۳۰,۷ است، اما بیش از ۶۳٪ از جامعه آماری در بخش‌هایی دیگری شاغل‌اند، هم چنین ۹۶٪ بر این باورند اقتصاد دریایی و ساحلی در سطح ضعیفی عمل کرده و مهمترین موانع در این زمینه که براساس روش تحلیل سلسله مراتبی در نرم افزار Expert Choice بدست آمد، به ترتیب مدیریت ناصحیح (۰,۱۲۳)، وجود استخدام‌های غیر بومی (۰,۰۹۴) و نبود امکانات زیربنایی (۰,۰۸۹) ذکر کرده‌اند. در نهایت باید گفت ارتقای شاخص‌های زیربنایی، مدیریت مناسب و بهره‌گیری بیشتر از پتانسیل‌های ساحلی-دریایی مناسب‌ترین روش‌ها برای افزایش فرصت‌های شغلی در این زمینه است.

**کلمات کلیدی:** اقتصاد دریایی، اقتصاد ساحلی، استان خوزستان، اشتغال، بندر ماهشهر، هندیجان.

### مقدمه

توسعه اقتصادی یک جنبه از توسعه است که رشد و تعالی مستمر اقتصادی یک جامعه را برای رسیدن به یک رفاه فردی و اجتماعی فراهم می‌کند (حکیمی نیا و همکاران، ۱۳۹۰: ۲۳). توسعه زمانی تحقق می‌یابد که از تمامی عوامل، امکانات و منابع تولید کشور استفاده بهینه به عمل آید. یکی از این منابع و عوامل تولیدی، نیروی انسانی است و به عنوان پدید آورنده اصلی ثروت و محرک مستقیم اقتصاد محسوب می‌شود (جمینی و همکاران، ۱۳۹۳: ۷۹). اهمیت جمعیت فعال در توسعه جوامع، زمانی موثر خواهد افتاد که کلیه افراد واقع در این طبقه، مشغول به فعالیت در بخش‌های مختلف اقتصادی باشند و یا به عبارتی، شاغل باشند (تقدیسی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۵۸). مبحث اشتغال و در مقابل آن بیکاری، از مهمترین مسائلی هستند که برای ایجاد یک جامعه مرفه باید مورد توجه قرار گیرد، زیرا شرط لازم برای رشد و توسعه هر جامعه است (چلیک<sup>۱</sup> و تاتار،

<sup>۱</sup> Çelik,



۲۰۱۱: ۱۲۱۱). استفاده از حداکثر توان ها و پتانسیل های یک منطقه جغرافیایی برای ایجاد اشتغال و فعالیت های اقتصادی بسیار حائز اهمیت است.

اقتصاد دریا محور فرصت های شغلی جدیدی را ایجاد می کند که منجر به افزایش تولید ناخالص منطقه ای و درآمد نیروی کار می شود (حسینی و همکاران، ۱۴۰۰: ۱۲۹). در واقع دریا سهمی اساسی در اقتصاد، توسعه قدرت، قلمرو، ثروت و رفاه ساکنان دارد (عزتی، ۱۳۶۸: ۱۵۷). فعالیت های اقتصادی که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم از دریاها به عنوان داده و یا مواد اولیه استفاده می کنند و به دریا متکی هستند و یا از نظر جغرافیایی در سطح دریا و یا زیراقیانوس قرار دارند جزو اقتصاد دریا محسوب می شود. اقتصاد ساحلی و دریایی تابعی از صنعت و مکان است (کولگان، ۲۰۰۳: ۴). تمامی فعالیت های اقتصادی که در ساحل و یا نزدیک به آن انجام می شود در زمره اقتصاد ساحلی به حساب می آید. نقش مهم اقتصاد دریا و اقتصاد ساحلی در مناطقی که در مجاورت دریاها و آب های آزاد قرار دارند، انکار ناپذیر است. لذا در نگاه اول به نظر می رسد که مناطق ساحلی و دریایی پذیرای جمعیت زیادی از شاغلین باشند و به عنوان مولد شغلی در نظر گرفته شوند. در این تحقیق تاثیر پتانسیل های مناطق ساحلی و دریایی شهرهای ساحلی استان خوزستان بر اشتغال ساکنان آن ارزیابی شده است.

## مبانی نظری:

جهان امروز شاهد بزرگترین رشد جمعیت شهر نشین در طول تاریخ بوده است و این فرایند طولانی مدت و روبه رشد، در کلیه نقاط جهان در حال شیوع است. یکی از مناطق مهم در سطح جهان که در حال گسترش است، مناطق ساحلی می باشند (ملت و شاد، ۱۳۹۵: ۱۱). مناطق ساحلی تحت تاثیر عوامل اجتماعی و اقتصادی، روند رو به رشدی جمعیتی را شاهد هستند، به ی که به بستر مناسبی برای رشد شهرنشینی و افزایش جمعیت شهری تبدیل شده اند (دیوسالار، ۱۳۹۷: ۱۸۱). هم اکنون نزدیک به نیمی از جمعیت جهان در شصت کیلومتری خطوط ساحلی زندگی می کنند و پیش بینی می شود این رقم تا سال ۲۰۵۰ به چهار میلیارد نفر افزایش یابد (واولا<sup>۱</sup>، ۲۰۱۵: ۸). این روند افزایش جمعیت در مناطق ساحلی با رشد شهری شدن همراه است به گونه ای که مطابق بررسی ها ۶۹،۴ درصد جمعیت ساکن در مناطق ساحلی، شهرنشین بوده و تراکم جمعیتی آن به سبب دسترسی به فرصت های حمل و نقل و خدماتی که سیستم ساحلی ارائه می دهد تقریباً به میزان ۴۵ درصد بیش از متوسط تراکم مناطق شهری دنیاست (مرسوسی<sup>۲</sup> و همکاران، ۲۰۰۸: ۱۱).

با توجه به وضعیت ژئواکونومیک شهرهای ساحلی توسعه دریا محور بسیار حائز اهمیت است. توسعه دریا محور و اقتصاد دریا که اخیراً بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته که در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی یا Blue Economy از آن یاد می شود. استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره های آبی اعم از اقیانوس، دریا، دریاچه ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می گردد. بنابراین، حوزه اقتصاد دریا فراتر از مواردی از قبیل شیلات، گردشگری دریایی است و مستلزم ظهور و حمایت از صنایع مربوط به آب و دریا از جمله حمل و نقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی های تجدید پذیر، آبیاری پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست هواشناسی و معدنکاری دریایی است (معاونت مطالعات زیربنایی، ۱۴۰۰: ۱). ایران با داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی جنوبی و شمالی (۴۰ درصد از مرزهای کشور)، یک کشور دریایی محسوب می شود ولی میزان استفاده از این نعمت خدادادی چندان موفق نیست. بیشترین فعالیت در عرصه سواحل کشور، مربوط به محدوده شهری و روستایی و تاسیسات بندری و نظامی است که همه اینها حدود ۵ درصد از ظرفیت سواحل کشور را به خود اختصاص داده اند و حدود ۹۵ درصد از این ظرفیت مورد توجه قرار نگرفته است در حالی که این مناطق دارای اهمیت ژئواستراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه ای هستند (حسن نیا و

<sup>1</sup> Voula

<sup>2</sup> Marsousi



عاشوری، ۱۳۹۰: ۲۲). استان خوزستان با ۷۳۱ کیلومتر مرز خشکی آبی است که ۳۱۱ کیلومتر از آن مرز آبی می باشد. این استان رتبه سوم کشوری را در بیشترین میزان مرز آبی داراست که حدود ۱۱,۵ درصد از کل مرزهای آبی کشور را در اختیار دارد و ۵ شهرستان آن یعنی آبادان، خرمشهر، ماهشهر، شادگان و هندیجان جزو شهرستان‌هایی هستند که دارای ساحل دریایی هستند (۶۲۱ کیلومتر طول سواحل دریایی آن است). این استان به دلیل موقعیت خاص ژئوپلیتیک و ژئوآکونومیک خود، ۱۵ درصد سهم اقتصاد کشور را داراست و بعد از استان تهران دومین رتبه را در بین استان های ایران دارد. این استان دارای سرانه تولید ناخالص ۲۳۴ میلیون ریالی در رتبه دوم کشور است. شهرهای ساحلی استان خوزستان سهم بسزایی در جریان حمل و نقل دریایی دارند به طوری که دارای هشت بندر بین المللی و منطقه ای است که تنها بندر امام خمینی و خرمشهر دارای سهم ۴۶ درصدی از واردات و ۱۸ درصدی از صادرات کشور را در اختیار دارد (سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان خوزستان، ۱۴۰۱). باتوجه به مطالبی که بیان شد شهرهای ساحلی استان سهم بسزایی در اقتصاد کشور دارند، این تحقیق بر آن است تا نقش اقتصاد ساحلی و دریایی را بر سیمای اشتغال شهرهای ساحلی استان خوزستان بررسی نماید.

## پیشینه:

در مورد مساله پتانسیلهای اقتصادی سواحل و دریاها بر ایجاد مشاغل تحقیقات کاملا مرتبطی صورت نگرفته است و در این زمینه تحقیقات نزدیک به موضوع انجام شده که به مهمترین آنها در ادامه اشاره شده است.

حسینی و همکاران (۱۴۰۰) توسعه پایدار در حوزه اقتصاد دریا را براساس وضعیت اشتغال در بوشهر ارزیابی نموده است. این تحقیق در سه بعد گردشگری دریایی، آبی پروری دریایی و زیست فناوری دریایی را بررسی کرده است. تحقیق به شیوه آینده پژوهی توصیفی- تحلیلی بوده است و نتایج نشان داد که رقابت پذیری شهری، مناطق نمونه و دهکده گردشگری فسرمايه گذاری محلی در بخش گردشگری، و ... حمایت از تولید داخلی، صادرات محصولات زیست فناورانه و ... زمینه ساز اشتغال استان بوشهر با محوریت دریا و ساحل است.

سپاری و همکاران (۱۳۹۹) به تبیین جایگاه مولفه های صنایع دریایی در قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران با استفاده از مدارک کتابخانه ای، پرسشنامه و ... پرداخته است. براساس یافته های تحقیق و به منظور پیشرفت قدرت دریایی کشور، لازم است مسئولین بلندپایه کشور به توسعه صنایع و زیرساخته های دریایی کشور اهتمام ویژه داشته باشند. هم چنین براساس نتایج حاصله، تعداد بیستمولفه برابعد صنایع دریایی احصا گردید که بالحاظ ترتیب اولویت آنها، مولفه توسعه بنادر کوچک دارای اهمیت بیشتری است والبته توجه متوازن و هماهنگ به کلیه مولفه های احصا شده، مسیر گام برداری برای مسئولین مربوطه، به منظور توسعه این مولفه ها و دست یابی به قدرت دریایی پیشرفته کشور را مشخص می نماید.

دیوسالار و همکاران (۱۳۹۷) نقش توسعه پایدار شهرهای ساحلی در محوریت بابلسر ارزیابی کرده است. نویسنده با استفاده از توزیع پرسشنامه شاخص های توسعه پیدار و رشد هوشمندانه را براساس روش ویکور و اوینگ بررسی نمود و نتایج نشان داد که میزان پایداری شهری در غرب بابلرود و مرکز شهر نسبت به سایر محلات بیشتر است. از این رو توزیع مناسب خدمات شهری برای بهبود دسترسی و کاهش سفرهای شهری با خودرو، دسترسی به شیوه های حمل و نقل با اولویت عابرین پیاده و ... پیشنهاد شد.

معاونت پژوهش های زیربنایی و امور تولیدی (۱۳۹۷) به نقش و جایگاه صنایع دریایی در اقتصاد ایران پرداخته است. در سیاستهای کلی اقتصاد مقاومتی و برنامه ششم توسعه رویکرد اقتصاد دریامحور مورد تأکید قرار گرفته است و جهت گیری این احکام بیشتر به سمت تقویت نقش استانهای ساحلی و جزایر کشور، توسعه سواحل جنوبی با تأکید بر سواحل مکران، توسعه بازارهای دریایی و اولویت دادن به حوزه های راهبردی صنعتی با رویکرد افزایش ضریب فناوری پیشرفته است. و در ادامه لازمه دستیابی به اهداف سیاستی مندرج در سیاستهای کلی اقتصاد مقاومتی و برنامه ششم توسعه، اصلاح و تکمیل زیرساختهای



نهادی حوزه دریا از جمله تعیین اولویت برای صنایع دریایی در قالب بودجه‌های سنواتی، سرمایه‌گذاری و ظرفیت‌ها در بخش های دارای مزیت، تقویت شرکت های دانش بنیان در حوزه صنایع دریایی و ... است.

حسین پور وهمکاران (۱۳۹۵) به بررسی تاثیر عملکرد بنادر بر اشتغال در استان های ساحلی ایران با استفاده از آزمون آماری پرداخته است. نتایج نشان داد که طی دوره مورد بررسی عملکرد غیر نفتی بنادر اثر مثبت و معنی داری بر اشتغال استان های ساحلی ایران داشته است اما این اثر بسیار ناچیز و کم بوده است. درگیر نتایج این پژوهش نشان داد که نرخ بهره، دستمزد، سطح قیمت ها و تولید نیز دارای تاثیرات مثبتی بر اشتغال استانی در ایران هستند ولی عملکرد نفتی بنادر تاثیر معنی داری بر اشتغال استان های ایران نداشته است.

عسکری و همکران (۱۳۹۵) اقتصاد دریامحور و سواحل کشور ایران در چارچوب الگوی اقتصاد مقاومتی را مورد بررسی و کنکاش قرار داده اند. اظهار کردند وجود نفت و.. در دریاها شمال و جنوب ایران، منابع بادی، نور خورشید، جذر و مد و ... در تولید انرژی، صنعت تعمیر و نگهداری کشتی، حمل و نقل دریایی و ... می تواند به ایجاد اشتغال و عدم وابستگی به هارج و کم تاثیر شدن تحریم ها منجر شود.

ملت و شاد (۱۳۹۵) در پژوهش خود در ارتباط با توسعه دریامحور با محوریت حمل و نقل دریایی به راهکارهایی جهت دست یابی به اقتصاد پایدار پرداختند. با اشاره به این مطلب که ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشور از راه دریا به کشور صورت می گیرد، به اهمیت نقش بخش حمل و نقل دریایی در اقتصاد ملی پرداخته اند. نویسندگان مزایای توسعه جایگاه شیوه ترانزیت کالا را مورد تجزیه و تحلیل قرار داده اند و در نهایت موانع توسعه دریا محور در این حوزه بررسی شده است و راهکارهای اجرایی جهت بهره مندی از این مهم پیشنهاد شده است.

برکوز<sup>۱</sup> و تکبا (۱۹۹۹) با انتخاب درآمد سرانه به عنوان شاخص توسعه اقتصادی به تحلیل آثار شاخص های عملکرد بنادر بر آن پرداخته اند. آنها در تحلیل خود بنادر را به عنوان بخشی از خدمات حمل و نقل در نظر می گیرند و با انتخاب شاخص هایی همچون طول بندر، تعداد کشتی هایی که در بندر پهلو می گیرند، تعداد کارگران، انبارداری و ... به بررسی اثر بنادر بر رشد و توسعه ترکیه پرداخته اند. نتایج این مطالعه حاکی از ارتباط مثبت توسعه اقتصادی با تعداد کشتیهای پهلو گرفته در بندر و همچنین تخلیه و بارگیری است اما در ارتباط با تعداد کارگران، طول بندر و ظرفیت انبارها ارتباط معناداری یافت نشده است

فراری و همکاران (۲۰۱۲) در مطالعه ای به بررسی اثر فعالیت بنادر بر اشتغال منطقه ای با تحلیل ۵۶۰ منطقه در - غرب اروپا شامل ۱۱۶ بندر در دوره ۲۰۰۶-۲۰۰۰ می پردازند. آنها تحلیل تجربی خود را بر مبنای یک مجموعه از معادلات اشتغال با استفاده از برآوردگر *GMM* بلوندل و بوند (۱۹۹۸) به انجام رسانده اند. نتایج نشان می دهد که اشتغال منطقه ای ارتباط مثبتی با توان عملیاتی بنادر دارد اما با تعداد مسافریین رابطه معناداری ندارد

سوریس و همکاران (۲۰۱۳) در تحقیق خود به بررسی ماهیت مفهومی اقتصاد دریایی و سیر تحولات و رشد این بخش از اقتصاد در اتحادیه اروپا و مقایسه آن با سایر مناطق جهان از جمله امریکا پرداخته است. در این مقاله نویسنده با مقایسه تطبیقی آمارها به این نتیجه رسید که در مقایسه با سالهای گذشته، درصد بیشتری از اقتصاد کشورهای اتحادیه اروپا را اقتصاد دریایی و اقیانوسی تشکیل می دهد و نگاه اتحادیه به این موضوع جامع تر و کلانتر شده است.

با توجه به مطالبی که بیان شد مشخص گردید به ندرت مساله اقتصاد ساحلی و دریایی از منظر اشتغال مورد ارزیابی قرار گرفته است. از این رو خلا موجود در پژوهش های پیشین با توجه به منطقه مورد مطالعه در این تحقیق برطرف گردید.

<sup>1</sup> Berköz



## اهداف :

هدف این تحقیق بررسی نقش اقتصاد ساحلی و دریایی در روند اشتغال در شهرستان های ساحلی استان خوزستان (هندیجان و بندر ماهشهر) می باشد.

اهداف فرعی:

- ۱- بررسی وضعیت اشتغال در حوزه اقتصاد دریایی و ساحلی در شهرستان های هندیجان و بندر ماهشهر
- ۲- بررسی موانع اشتغال در حوزه اقتصاد دریایی و ساحلی در شهرستان های هندیجان و بندر ماهشهر

## سوالات:

- ۱- وضعیت اشتغال در حوزه اقتصاد دریایی و ساحلی در شهرستان های هندیجان و بندر ماهشهر از دیدگاه شهروندان چگونه است؟
- ۲- مهمترین موانع اشتغال در حوزه های اقتصاد دریایی و ساحلی در شهرستان های هندیجان و بندر ماهشهر از دیدگاه شهروندان چیست؟

## روش تحقیق

این پژوهش از نوع کاربردی است زیرا می توان نتایج آن را برای حل مسائل و معضلات بکار گرفت. شیوه مطالعه توصیفی-تحلیلی است. گردآوری داده ها براساس روش کتابخانه ای- میدانی انجام شد. داده های میدانی به کمک پرسشنامه محقق ساخت انجام شد که اعتبار آن توسط کارشناسان گروه دلفی ارزیابی شد. جامعه آماری شهروندان ساکن در دو شهرستان هندیجان و بندر ماهشهر است که براساس فرمول کوکران ۳۸۴ نفر به عنوان جامعه نمونه در نظر گرفته شد. ارزیابی پرسشنامه ها به کمک آزمون های آزمون تی تک نمونه ای و مدل تحلیل سلسله مراتبی انجام شد. نرم افزارهای استفاده شده شامل spss.25 و expert choice 11 می باشد.

## یافته های توصیفی:

### معرفی جامعه نمونه:

با توجه به جمعیت ۱۹۲ هزار نفری دو شهرستان در مجموع، براساس فرمول کوکران ۳۸۴ نفر به عنوان جامعه نمونه در نظر گرفته شد. ۲۸۸ نفر از شهرستان بندر ماهشهر و ۹۶ نفر از شهرستان هندیجان در نظر گرفته شد. ویژگی های جامعه نمونه به شرح ذیل است (جدول ۱). بر این اساس بیش از دو سوم حجم جامعه را مردان تشکیل می دهند. بیشترین گروه تحصیلات در مقطع کارشناسی و کمترین آن در مقطع دکتری و بالاتر است. هم چنین گروه سنی ۳۱-۴۵ سال بیشترین فراوانی سنی را داراست و تقریباً نیمی از جامعه در بخش هایی غیر از اقتصاد دریایی و ساحلی شاغلند.

جدول ۱- توصیف جامعه نمونه

جنسیت	تحصیلات		سن		شغل	
	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی
زن	۲۹,۶	۱۱۴	۴۰,۶	۱۵۶	۳۶,۱۹	۱۳۹
مرد	۷۰,۴	۲۷۰	۳۱,۷۷	۱۲۲	۴۳,۷۵	۱۶۸



		ها								
۲۰،۰۵	۷۷	بیکار	۱۸،۴۸	۷۱	۶۰-۴۵	۲۲،۹۱	۸۸	فوق دیپلم		
			۹،۱۱	۳۵	بالتر از ۶۰	۳۲،۰۱	۱۲۳	کارشناسی		
						۱۰،۹۳	۴۲	کارشناسی ارشد		
						۳،۹	۱۵	دکتری و بالاتر		

### اعتبار سنجی پرسشنامه:

با توجه به محقق ساخت بودن پرسش نامه، از گروه دلفی ۱۴ نفره تقاضا شد که روایی و پایایی پرسشنامه را ارزیابی کنند. اعتبار سنجی براساس روایی (به روش روایی محتوایی لاوشه) و پایایی (به روش آلفای کرونباخ) محاسبه شد. نتایج نشان داد که دو پرسشنامه از روایی و پایایی در سطح قابل قبولی برخوردارند (جدول ۲).

جدول ۲- اعتبار سنجی پرسشنامه ها

وضعیت	پایایی	روایی	پرسشنامه
قابل قبول	۰،۸۳	۰،۶۷	پرسشنامه وضعیت اشتغال
قابل قبول	۰،۸۷	۰،۶۳	پرسشنامه موانع اشتغال

### توزیع داده ها:

از آنجا که پرسشنامه وضعیت اشتغال براساس طیف لیکرت طراحی شده است و مبنای سنجش آن استفاده از آزمون آماری است، بدین منظور توزیع داده ها بررسی شد. این کار براساس آزمون کلموگروف-اسمیرنوف انجام شد. نتایج جدول (۳) نشان داد که مقدار سطح معنی داری بیشتر از ۰،۰۵ است، لذا توزیع داده ها از نوع نرمال بوده و از آزمون پارامتریک برای سنجش داده های پرسشنامه استفاده شد.

جدول ۳- همگنی و توزیع داده ها

پارامتر	آماره	درجه آزادی	سطح معنی داری
وضعیت اشتغال	۰،۸۰۴	۱۸۰	۰،۰۶۳

### یافته های استنباطی

#### - بررسی وضعیت اشتغال در حوزه اقتصاد دریایی و ساحلی در شهرستان های هندیجان و بندر ماهشهر

برای بررسی موضوع مورد نظر پرسش نامه ای محقق ساخت تحت نظارت گروه دلفی (کارشناسان آشنا به موضوع) طراحی شد. این پرسشنامه حاوی ۳۶ گویه بوده که در آن از جامعه نمونه خواسته شد نظر و دیدگاه خود را در خصوص تاثیر و نقش اقتصاد ساحلی و دریایی (متشکل از حمل و نقل، جابجایی مسافر، گردشگری دریایی و ساحلی، تولید، صنایع کشتی سازی، شیلات و صنایع وابسته، انرژی تجدید پذیر و ..) در ایجاد فرصت های شغلی در شهرهای ساحلی هندیجان و بندر ماهشهر بیان کنند.

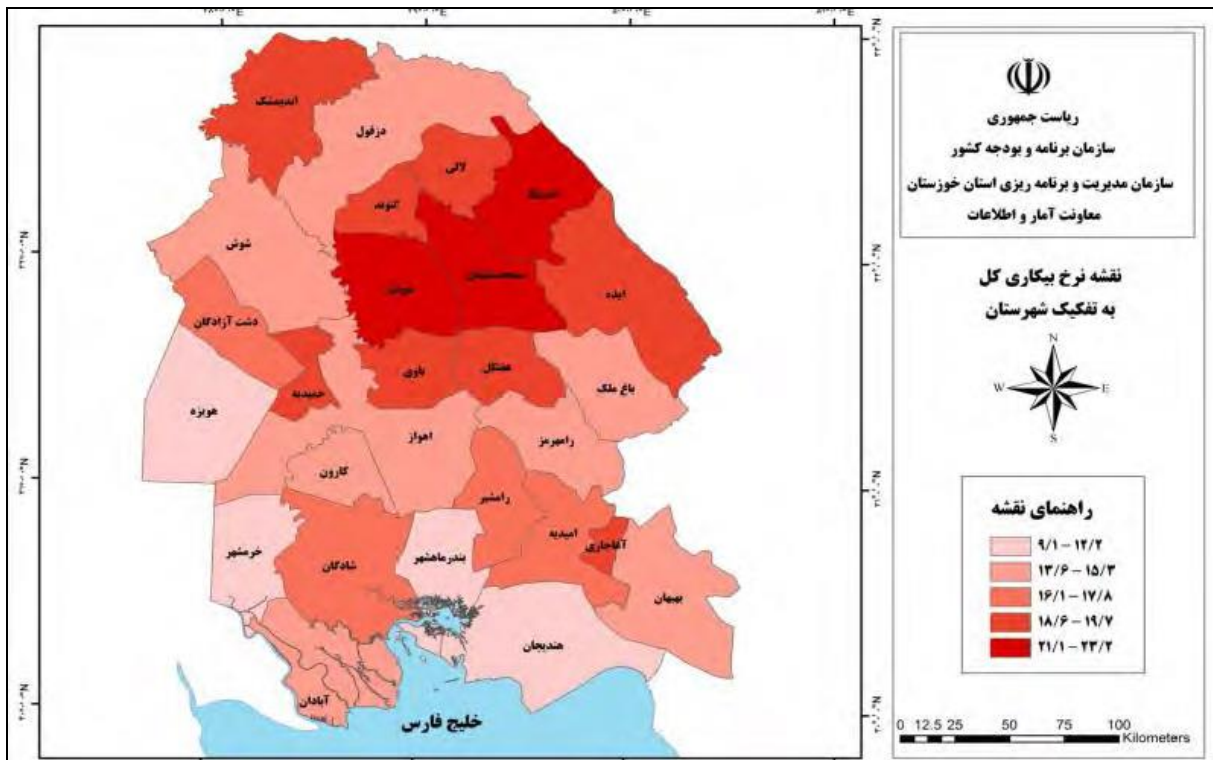


پرسشنامه ها به صورت الکترونیکی توزیع شد. با توجه به پارامتریک بودن توزیع نرمال داده ها، از آزمون تی تک نمونه ای برای بررسی نتایج پاسخنامه استفاده شد. نتایج آزمون تی تک نمونه ای نشان داد که مقدار آماره تی برابر با ۰,۲۹۸ می باشد. انحراف استاندارد برابر با ۱,۶۸، می باشد، مقدار سطح معنی داری آزمون برابر با ۰,۰۶۵ است که بیشتر از سطح خطای ۰,۰۵ می باشد و نشان میدهد فرضیه صفر در سطح ۵٪ قابل رد شدن نیست و در نتیجه می توان گفت که میانگین دیدگاه شهروندان در دو شهر ساحلی هندیجان و بندر ماهشهر حکایت از آن دارد که میزان موفقیت اقتصاد ساحلی و دریایی در ایجاد مشاغل برای شهروندان در سطح میانگین (۳) می باشد. مقدار میانگین بدست آمده از جدول نیز با مقدار ۳,۰۷ این مساله را تایید می کند.

جدول ۴- آزمون تی تک نمونه ای وضعیت اشتغال در شهرهای ساحلی

پرسشنامه	مقدار t	درجه آزادی	مقدار سطح معنی داری	اختلاف میانگین	فاصله اطمینان در سطح ۹۵٪		انحراف استاندارد	خطای معیار	مقدار میانگین
					حداقل	حداکثر			
وضعیت اشتغال	۰,۲۹۸	۳۸۳	۰,۰۶۵	۱,۳۵	۱,۲۵	۳,۶۸	۱,۶۵۸	۰,۶۹۸	۳,۰۷

در واقع باید گفت که دو شهر مذکور از نظر موقعیت خاص ساحلی خود بسیار مهم هستند و دارای موقعیت ژئواکونومیک، ژئوپلیتیک خاص و مهمی می باشند و اقتصاد ساحلی و دریایی آن توانسته زمینه ساز اشتغال برای جوانان این شهرها باشد. این در حالی است که بندر ماهشهر دارای منطقه ویژه اقتصادی است. در این منطقه ۲۰ مجتمع پتروشیمی با ظرفیت ۲۵,۷ میلیون تن و تولید واقعی ۱۸,۲ میلیون تن فعال است. هندیجان و بندر ماهشهر دارای پایانه مرزی و گمرک هستند. شهرستان های ماهشهر و هندیجان نزدیک به ده درصد از جمعیت این استان را در اختیار دارند اما نرخ بیکاری در این شهرستان ها بین ۹,۱ تا ۱۲,۲٪ است (سازمان مدیریتی و برنامه ریزی استان خوزستان، ۱۳۹۱: ۲۶۵) که از سایر شهرستان ها کمتر می باشد (شکل ۱).



شکل ۱- نقشه نرخ بیکاری در استان خوزستان

بندر ماهشهر با میزان ۱۵۵ میلیون ریال بیشترین میزان سرانه تولید ناخالص داخلی را داراست و شهرستان هندیجان با مقدار ۰.۸٪ کمترین نرخ بیکاری را داراست. اما شهرستان بندرماهشهر از نظر عملکرد کشاورزی در وضعیت مطلوبی نیست و این نشان میدهد که آنچه سبب ارتقای جایگاه این دو شهرستان در ایجاد اشتغال شده است موقعیت بندری آن هاست. در ادامه با توجه به وجود پتانسیل های اقتصاد دریایی و ساحلی از جامعه نمونه سوال شد که آیا اشتغال در بخش اقتصاد دریایی و ساحلی کافی به نظر می رسد و این بخش توانسته به اندازه کافی در رفع بیکاری و ایجاد اشتغال و افزایش ترازهای شغلی کارآمد باشد. نتایج در جدول ۵ آمده است. نتایج نشان داد که بخش اعظمی از جامعه آماری یعنی حدود ۹۴٪ بر این باورند که اقتصاد دریایی و ساحلی در بندر ماهشهر و هندیجان در سطح متوسط یا ضعیف فرصت شغلی ایجاد کرده است. این مساله با انطباق میزان شاغلین در جدول (۱) ۶۳٫۸٪ در بخش هایی غیر از اقتصاد ساحلی و دریایی شاغل اند. فلذا مشخص شد که شاغلین در بخش اقتصاد دریایی و ساحلی کم هستند.

جدول ۵- فرصت های شغلی در اقتصاد دریایی و ساحلی

سوال	مقدار	بسیار زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم
آیا اقتصاد دریایی و ساحلی توانسته فرصت های شغلی کافی فراهم کند	فراوانی	۶	۱۶	۹۸	۱۳۸	۱۲۶
	درصد	1.6	4.2	25.5	35.9	32.8





در ادامه از آنها خواسته شد تا مهمترین عوامل عدم جذب و حضور در فعالیت های اقتصاد دریایی و ساحلی را برشمرند، این هدف با تهیه پرسشنامه‌ای مشتمل بر موانع عدم اشتغال و ایجاد فرصت های شغلی جامعه نمونه در مشاغل مربوط با اقتصاد دریا و ساحل انجام شد. نحوه بررسی براساس مدل تحلیل سلسله مراتبی (AHP) می باشد. نتایج در جدول ۶- آمده است. از میان ۱۵ مانعی که در پرسشنامه لحاظ شد، شش عامل به عنوان مهمترین موانع ایجاد فرصت های شغلی از سوی جامعه نمونه معرفی شده است. شهروندان هندیجان و بندر ماهشهری مهمترین مانع اشتغال و ایجاد فرصت های شغلی را در منطقه، مدیریت ناصحیح می دانند و پس از آن استخدام نیروی غیر بومی، نبود امکانات زیرساختی به ترتیب با مقدار وزن نهایی ۰,۱۲۳ و ۰,۰۹۴ و ۰,۰۸۹. لذا علی رغم پتانسیل هایی که این دو شهرستان دارند اما نرخ رشد اقتصادی و ایجاد فرصت های شغلی در این شهرستان ها چندان قابل توجه نیست به طوری که نرخ رشد اقتصادی بندر ماهشهر از همه شهرستان های استان کمتر بوده و مقدار آن ۵,۲ است این در حالی است که در برخی از شهرستان ها مانند آغاچاری این مقدار به ۱۶,۲ می رسد. هم چنین شهرستان هندیجان کمترین میزان نرخ رشد اقتصادی در بخش خدمات را با مقدار ۱,۱ دارد سازمان مدیریتی و برنامه ریزی استان خوزستان، (۱۳۹۱: ۲۹۰) و شهرستان های مذکور جزو شهرستان های کم برخوردار استان خوزستان هستند.

جدول ۶- موانع ایجاد فرصت های شغلی در اقتصاد دریا و ساحل

عامل	استخدام نیروی غیر بومی	عدم استخدامی از سوی نهادهای ذی ربط	مدیریت ناصحیح	نبود امکانات زیرساختی در بخش دریایی	قوانین دست و پا گیر	رکود فعالیت های ساحلی و دریایی
وزن نهایی	۰,۰۹۴	۰,۰۷۱	۰,۱۲۳	۰,۰۸۹	۰,۰۶۹	۰,۰۵۸

## نتیجه گیری

اقتصاد دریایی و ساحلی با توجه به تراکم جمعیت زیاد در نواحی ساحلی و دریایی و پتانسیل های حمل و نقل، شیلات، گردشگری، کشتی سازی و ... در این نواحی بسیار حائز اهمیت است. ایران دارای مرزهای طولانی دریایی است و یکی از مهمترین استان های ساحلی ایران استان خوزستان است که ۵ شهرستان با مرز آبی دارد. دو شهرستان هندیجان و بندر ماهشهر دارای مرزهای آبی طولانی هستند. در این پژوهش وضعیت پتانسیل های اقتصاد دریایی و ساحلی در ایجاد فرصت های شغلی و نرخ بیکاری در دو شهرستان هندیجان و بندر ماهشهر ارزیابی شد. نتایج از دیدگاه جامعه نمونه نشان داد که ایجاد فرصت های شغلی در حد متوسط است اما بخش زیادی از جامعه نمونه در اقتصاد دریایی و ساحلی فعال نیستند، علت این مساله از دیدگاه شهروندان وجود نیروی های غیر بومی، مدیریت ناصحیح و نبود امکانات زیرساختی می باشد. نتایج این تحقیق به طور اخص با اثر حسن پور و همکاران (۱۳۹۵) همسو است و این مساله بیانگر عدم استفاده مناسب از پتانسیل ها و فرصت های اقتصاد دریایی و ساحلی در ایجاد مشاغل و شکل گیری فرصت های شغلی دارد.

## پیشنهادات:

- استفاده از نیروهای بومی و تحصیل کرده در مشاغل مربوط به اقتصاد ساحلی و دریایی
- کاهش قوانین دست و پا گیر به منظور ایجاد فرصت های شغلی به ویژه در بخش خصوصی
- گردشگری ساحلی و دریایی در منطقه
- افزایش امکانات زیرساختی و زیربنایی در بخش دریایی و ساحلی
- استفاده از مدیران کارآمد و ...



## منابع :

۱. تقدیسی، احمد و همکاران ، تحلیل فضایی و سطح بندی نواحی روستایی منطقه اورامانات براساس شاخص های اشغال، مجله برنامه ریزی فضایی، سال ۳، شماره ۲، صص ۱۵۷-۱۸۱، ۱۳۹۳.
۲. جمینی، داوود و همکاران، بررسی و تحلیل فضایی اشتغال و بیکاری در شهرستان های استان کرمانشاه، مجله نگرش های نو در جغرافیای انسانی، سال ۶، شماره ۲، صص ۱۰۶-۸۱، ۱۳۹۳.
۳. حسینیا، نسترن و همکاران، ارزیابی شاخص های پایداری در اقتصاد شهرهای ساحلی با تاکید بر مدل تعادل اقتصاد دریایی و محیط زیست، اولین کنفرانس اقتصاد شهری ایران، مشهد، ۱۳۹۰.
۴. حسینی، علی و همکاران، تبیین توسعه منطقه ای با تاکید بر اشتغال در حوزه اقتصاد دریا (مورد مطالعه : استان بوشهر)، مجله آمایش جغرافیایی فضا، سال ۱۱، شماره ۳۹، صص ۱۵۲-۱۲۹، ۱۴۰۰.
۵. حکیمی نیا، بهزاد و همکاران، بررسی جامعه شناختی شاخص های کیفی توسعه انسانی کشورهای مسلمان با درآمد نفتی و غیر نفتی با تاکید بر جایگاه ایران، فصلنامه تخصصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد شوشتر، دوره ۵، شماره ۱۳، صص ۲۹-۵۴، ۱۳۹۰.
۶. دیوسالار، اسد الله و همکاران، بررسی نقش رشد هوشمند در توسعه پایدار شهرهای ساحلی (مورد مطالعه: شهر بابلسر)، مجله آمایش جغرافیایی فضا، سال ۸، شماره ۲۹، صص ۲۰۰-۱۸۱، ۱۳۹۷.
۷. سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان خوزستان، ۱۴۰۱، بررسی وضعیت توسعه ای استان خوزستان و عدم تعادل های درون منطقه ای.
۸. سیاری، حبیب الله و همکاران، تبیین جایگاه مولفه های صنایع دریای در قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه مطالعات دفاعی استراتژیک، سال ۱۸، شماره ۸۱، صص ۱۰۲-۷۹، ۱۳۹۹.
۹. عزتی، عزت الله، جغرافیای نظامی ایران، انتشارات امیر کبیر، تهران، ۱۳۶۸.
۱۰. عسکری، احسان و همکاران، بررسی ظرفیت های اقتصادی دریا و سواحل کشور در راستای مدل اقتصاد مقاومتی، دومین کنفرانس جامع و بین المللی اقتصاد مقاومتی، بابلسر، مازندران، ۱۳۹۵.
۱۱. معاونت مطالعات زیربنایی، توسعه دریامحور و اقتصاد دریا، ضرورتی بی بدلیل در تحقق اقتصاد پویا و مقاومتی کشور، مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۰.
۱۲. ملت، شهرزاد و همکاران، توسعه دریا محورها محوریت حمل و نقل دریایی راهکاری برای دستیابی به اقتصادی پایدار، کنگره پیشگامان پیشرفت، مرکز الگو اسلامی ایرانی پیشرفت، تهران، ۱۳۹۵.
13. Berköz, L., Tekba, D. (1999). The Role OF Ports in the Economic Development of Turkey. 39th European Congress of the Regional Science Association, Dublin, Ireland.
14. Çelik, M., and Tatar, M.(2011). Employment-unemployment Issues and Solution Suggestions Adiyaman Example. Interdisciplinary Journal of Contemporary Research in Business, 3(2): Pp1211-1226.
15. Colgan, C.S. (2003). Measurement of the ocean and coastal economy: theory and methods. National Ocean Economics Project, USA.
16. Ferrari, C., Merk, O., Bottasso, A., Conti, M., Tei, A. (2012), Ports and Regional Development: a European Perspective, OECD Regional Development Working Papers, 2012/07, OECD Publishing, <http://dx.doi.org/10.1787/5k92z71jsrs6-en..>
17. Marsousi. N. and Sadat Hosseini, N.(2008). Geography and urban planning: Master students book, PNU Publication, Tehran, Iran.
18. Surís-Regueiro, J.C., Garza-Gil, M.D., and Varela-Lafuente, M. M. (2013). Marine economy: A proposal for its definition in the European Union. Marine Policy, 42:Pp 111-124.
19. Voula, M.(2015). Conscious Coastal Cities: Sustainability, Blue Green Growth, and The Politics of Imagination, Springer, Switzerland.