

Struktura dnevnih migranata zaposlenih kao pokazatelj razvijenosti dnevnih urbanih sistema Hrvatske

Milan Vresk*

Ovaj rad donosi rezultate analize dobne, spolne, kvalifikacijske i obrazovne strukture dnevnih migranata u 16 gradova Hrvatske. Cilj rada je da se na osnovi strukture dnevnih migranata ocijeni stupanj razvoja dnevnih urbanih sistema.

Ključne riječi: Dnevne migracije zaposlenih, struktura migranata, dnevni urbani sistem Hrvatske.

The Structure of the Employed Commuters as an Indicator of Development of Daily Urban System in Croatia.

This paper presents the results of an analysis of age, sex and qualificational and educational structure of commuters in 16 towns in Croatia. The aim of the work is to estimate the stage of development of daily urban systems on the basis of the structure of commuters.

Key words: *Commuting, commuter structure, daily systems in Croatia.*

Socijalna i prostorna mobilnost stanovništva uzročno su povezane pojave čiji se intenzitet povećava s društveno-ekonomskim razvojem. Za socijalno prestrukturiranje, pogotovo poljoprivrednog stanovništva, kao i njegovu prostornu mobilnost posebno značenje ima industrijalizacija. Ona je pospješila preseljavanje radne snage iz sela u gradove, a zatim i njegovu dnevnu pokretljivost. Tokom vremena preseljavanja selo-grad jenjavaju, a jačaju dnevna kretanja. U postindustrijskom razdoblju u kojem se nalazi određen broj zemalja, preseljavanja su promijenila smjerove (u grad-okolica, grad-grad, regija-regija), a dnevna kretanja postala su dominirajući oblik migracija.

Dnevne migracije zaposlenih iz okolica u gradove i obratno pospješile su suburbanizaciju i razvoj dnevnih urbanih sistema.

S obzirom da se dnevna pokretljivost zaposlenih povećavala s društveno-ekonomskim razvojem, to i stupanj dnevne pokretljivosti stanovništva može poslužiti kao jedan od pokazatelja razvijenosti.

*Dr. red. prof. Geografski odjel, Prirodoslovno-matematički fakultet, 41000 Zagreb, Marulićev trg 19, Yu.

S društveno-ekonomskim razvojem i urbanizacijom nije se, međutim, samo povećavao stupanj dnevne pokretljivosti zaposlenih, već se, što nas ovom prilikom posebno zanima, mijenjala i struktura migranata. Ona je, prema tome, također jedan pokazatelj razvijenosti.

U svijetu dosad nisu, nažalost, vršene opsežnije i sustavnije analize strukture dnevnih migranata zaposlenih. Izrađen je, međutim, velik broj pojedinačnih studija o migracijama zaposlenih u pojedine gradove. One su pokazale da u strukturi dnevnih migranata zaposlenih dolazi tokom vremena do pozitivnih promjena. Pored uravnoteženije spolne strukture poboljšava se i socijalna struktura migranata.

U ranijim fazama dnevnih migracija migranti su pretežno radnici bez kvalifikacija ili nižih kvalifikacija, kojima je rad u gradu najčešće dopunski izvor prihoda. Postepeno se zatim socijalna struktura migranata poboljšava. Prema dosadašnjim saznanjima u razvijenim zemljama dnevni migranti su uglavnom iz srednjih slojeva društva, dakle zaposleni s višim kvalifikacijama i boljim položajem na radnom mjestu.

Značajne promjene u strukturi komutanata u razvijenim zemljama nastaju s pojavom tzv. srednje klase i suburbanizacijom njezinih stambenih zona. U procesu suburbanizacije stanovništvo srednjih klasa preseljava na rubna i prigradska područja grada tražeći viši standard stanovanja u obiteljskim kućama. Donji socijalni slojevi stanovništva nastanjuju unutrašnje zone grada, općenito bliže radnim mjestima. U takvim socijalnotopološkim prilikama zaposleno stanovništvo srednjih klasa čini većinu dnevnih migranata koja putuje na većim udaljenostima.

Valja istaknuti da izvjesne razlike u strukturi migranata postoje između pojedinih razvijenih zemalja. Ovdje se prije svega misli na razlike između Sjeverne Amerike i zapadne Evrope, kao i na razlike između pojedinih evropskih zemalja. U Sjevernoj Americi većinu dnevnih migranata iz prigradskih područja čine službenici, odnosno općenito zaposleni viših kvalifikacija i stručne spreme (Goldstein, Mayer, 1964, Schnore, 1965). Takva struktura migranata pospješana je ne samo postojećom socijalnom topografijom već i prometnim prilikama u kojima veliko značenje ima individualni automobilski promet.

U zapadnoevropskim dnevnim urbanim sistemima dnevne migracije zaposlenih vrše se u nešto drukčijim prilikama. Evropski gradovi su bili okruženi ruralnim naseljima, koja su postala jezgre urbanizacije okolica. Urbanizaciju prigradskih ruralnih naselja upravo su potakli dnevni migranti iz tih naselja u grad. Potom je uslijedila suburbanizacija i promjene u socijalnoj topografiji čitavih aglomeracija. I u razvijenim dnevnim urbanim sistemima zapadne Evrope pretežni dio migranata čine kvalificiraniji i školovaniji zaposleni i s izvjesnim regionalnim i pojedinačnim razlikama (Hall, Hay, 1980; Haegen, 1982). Na pravce i intenzitet migracija i strukturu migranata u evropskim zemljama utjecao je i razvoj javnoga prigradskog prometa i tarifna politika prijevoza. Kako je poznato, u zapadnoevropskim gradovima znatna pažnja poklanja se javnom prijevozu, a tarifnom politikom se omogućuje migriranje i nižim socijalnim slojevima (Voppel, 1980).

U zemljama u razvoju još uvijek su naglašena preseljavanja stanovništva selo-grad, pa su dnevne migracije slabije izražene. Dnevni migranti u tim zemljama također su pretežno radnici nižih kvalifikacija i prihoda (Sinclair, 1978).

U socijalističkim zemljama istočne Evrope najveći udio dnevnih migranata također čine radnici nižih kvalifikacija s time da su migranti pretežno mladi muškarci (Fuchs, Demko, 1978; Ježek i dr., 1982).

U našoj zemlji nisu vršene opsežnije analize strukture dnevnih migranata, premda i kod nas postoji veći broj radova o migracijama u pojedine centre rada. Veće mogućnosti za analizu dnevnih migracija pružio je popis stanovništva 1981. godine popisujući migrante po spolu, starosti, djelatnostima, školskoj spremi, kvalifikacijama i drugim obilježjima.

Dosadašnji radovi s dnevnim migracijama utvrdili su da i u našoj zemlji najveći udio dnevnih migranata otpada na mlade muškarce zaposlene u proizvodnim djelatnostima s određenim kvalifikacijama (Oliveira-Roca, 1987). Međutim, i kod nas su ispoljene regionalne razlike kao i stalne promjene u strukturi migranata.

U ovom radu analizirat ćemo strukturu dnevnih migranata u 16 dnevnih urbanih sistema većih centara rada Hrvatske (izuzev Zagreba).¹⁾ Cilj rada je da se analizom strukture dnevnih migranata pokuša osvijetliti stupanj razvijenosti dnevnih urbanih sistema polazeći pritom od dosadašnjih saznanja da se tokom vremena poboljšava struktura migranata. Pored spolne i dobne strukture, u ovom će radu veća pažnja biti posvećena kvalifikacijama i školskoj spremi migranata.

U Hrvatskoj su 1981. godine 82 centra imala preko 2 000 zaposlenih, od kojih je samo 17 imalo 10 000 zaposlenih. Udio dnevnih migranata od ukupnog broja zaposlenih znatno je varirao, zavisno od veličine centra rada. Kod većine centara najveći broj migranata migrira s teritorija općine u kojoj se centar rada nalazi. Bez iznimke općinski centar je ujedno i najveći centar rada općine. Dnevne migracije omogućile su razvoj dnevnih urbanih sistema pogotovo većih centara.³⁾

Analizu dnevnih migranata zaposlenih u 16 većih centara Hrvatske za početak ćemo spolnom i dobnom strukturom.

Odnos muških i ženskih migranata jedan je od pokazatelja opće razvijenosti. U slabije razvijenim sredinama među dnevnim migrantima prevladavaju muškarci. S većom razvijenošću smanjuje se razlika između muških i ženskih migranata, jer se i općenito zaposlenost žena u društvu povećava. No, na spolnu strukturu migranata mogu utjecati i drugi faktori: ponuda radnih mjesta u pojedinim djelatnostima, mogućnost migriranja, emancipiranost žena itd.

U Hrvatskoj, sudeći po 16 centara rada (tab. 1) muškarci dominiraju u dnevnim migracijama. Njihov se udio od ukupnog broja migranata kreće uglavnom između 60% i 80%. Veličina centara za spolnu strukturu migranata ima, očito, manje značenje od njegove funkcionalne strukture. Iz priloženih podataka (tab. 1) vidljivo je da najveći udio muškaraca migrira u industrijske centre, kao što su Šibenik, Sisak, Karlovac itd.

U starosnoj strukturi migranata zapaža se izrazita mladost. Na to ukazuje udio dnevnih migranata mladih od 30 godina u 16 centara (tab. 1). Kod većine centara udio migranata navedene grupe starosti kreće se između 40% i 50%, a u dva centra prelazi polovicu ukupnog broja migranata.

Na osnovi izloženih podataka može se istaknuti da spolna i dobna struktura dnevnih migranata u naše centre rada odgovara slabije razvijenim sredinama.

Osvrnimo se sada na socijalnu strukturu dnevnih migranata. S obzirom da ne raspolažemo preciznim podacima o socijalnoj strukturi migranata, to ćemo kao indikatore socijalne strukture uzeti školsku spremu i kvalifikacije migranata. S obzirom na to migrante smo podijelili u dvije grupe: radnike u užem smislu i službenike.²⁾

Tab. 1. Centri s više od 10 000 zaposlenih 1981. godine prema udjelu muških migranata, te radnika i službenika

Centar	Broj radnih mjesta	% dnevnih migranata	% muških migranta	% migranata s 29 i manje god.	% radnika	% službenika
1. Split	83 387	16,3	69,4	41,5	75,4	24,6
2. Rijeka	78 070	16,5	66,6	34,1	61,7	38,3
3. Osijek	53 461	26,9	71,3	41,9	77,3	22,7
4. Varaždin	31 530	49,7	63,7	40,8	85,1	14,9
5. Karlovac	29 594	25,5	76,1	40,2	81,5	18,5
6. Pula	28 524	19,5	73,9	37,2	79,0	21,0
7. Zadar	28 381	28,8	73,4	39,8	86,2	13,8
8. Sisak	25 654	33,2	81,4	37,9	76,5	23,5
9. Vukovar-Borovo	23 755	25,1	57,5	49,9	83,8	16,2
10. Slavonski Brod	21 902	31,0	79,5	48,5	79,6	20,4
11. Šibenik	19 325	30,0	85,1	37,1	85,2	14,8
12. Vinkovci	18 384	41,2	78,3	41,5	84,1	13,9
13. Dubrovnik	17 363	6,7	73,9	44,8	64,4	25,6
14. Čakovec	16 357	64,8	61,9	49,4	80,5	19,5
15. Koprivnica	13 965	39,6	69,6	53,2	80,4	19,4
16. Bjelovar	13 690	37,1	76,2	46,2	70,8	29,2

Izvor: Republički zavod za statistiku SRH, Posebno obrađeni podaci.

Većinu migranata čine radnici u užem smislu. Njihov udio u najvećem broju centara iznosi preko 70%. Izrazito visok udio radnika migrira u pojedine industrijske centre, kao što su Šibenik, Zadar, Vinkovci, Varaždin itd. (tab. 1). Kod centara funkcionalno jače usmjerenih na tercijarne djelatnosti povoljniji su odnosi u udjelu migranata tih grupa. Takav je slučaj s Rijekom, Dubrovnikom i Splitom.

Prevlast radnika u dnevnim migracijama može se objasniti s dva glavna razloga. Prvi je taj što općenito u strukturi zaposlenosti prevladavaju proizvodna, tj. radnička zanimanja. Drugi je razlog što na postojećem stupnju razvoja službenici još uvijek teže da stanuju u centrima rada, a to im omogućuju veći prihodi i položaj na radnom mjestu, te lakše rješavaju pitanje stanovanja u gradu.

DNEVNI MIGRANTI I URBANI SISTEM HRVATSKE

Jasniju sliku o strukturi dnevnih migranata za veće centre rada Hrvatske dobit ćemo analizom udjela migranata prema školskoj spremi i kvalifikacijama. Školska sprema i kvalifikacije zaposlenih su, iako indirektni, vjerni pokazatelji socijalne strukture. Analiza će obuhvatiti ukupan broj imigranata u pojedine centre, te posebno imigrante iz općine u kojoj se centar nalazi i imigrante izvan općine. To činimo zbog toga da se utvrdi koliko se struktura migranata mijenja s udaljenošću od centra rada. Pritom imamo na umu dosadašnja saznanja da se, kako je već rečeno, tokom vremena struktura migranata s udaljenošću općenito poboljšava.

Kod većine centara najveću grupu dnevnih imigranata čine kvalificirani i visoki kvalificirani radnici. Izuzetak su Zadar i Šibenik kod kojih su to nekvalificirani radnici. Prevlast kvalificiranih radnika u migracijama je razumljiv stoga što je to najzastupljenija grupa u ukupnoj strukturi zaposlenosti. Mora se, naime, istaknuti da se struktura zaposlenih u našoj zemlji stalno poboljšavala. Otvarale su se stručne škole jer je sve veći broj radnih mjesta iziskivao stručnost. Poslije ove grupe po svom udjelu slijedi grupa nekvalificiranih, zatim polukvalificiranih radnika, te službenika sa srednjom stručnom spremom itd. (tab. 2). Zanimljivo je da je kod makroregionalnih centara slijed pojedinih kategorija migranata nešto drukčiji od ostalih: poslije kvalificiranih i visokokvalificiranih slijede nekvalificirani radnici, a zatim migranti sa srednjoškolskom spremom.

Najnepovoljniju strukturu migranata imaju Šibenik, Vukovar-Borovo kod kojih udio nekvalificiranih i polukvalificiranih radnika iznosi preko 50%, te Zadar, Varaždin i Koprivnica s preko 45% ukupnih migranata. Radi se o centrima koji su razvili pojedine grane industrije koje zapošljavaju više nekvalificirane radne snage, a siromašne ponegdje prenapučene okolice to im omogućuju.

Tab. 2. Struktura dnevnih migranata u veće centre rada Hrvatske 1981. godine prema kvalifikacijama i školskoj spremi (u postocima)

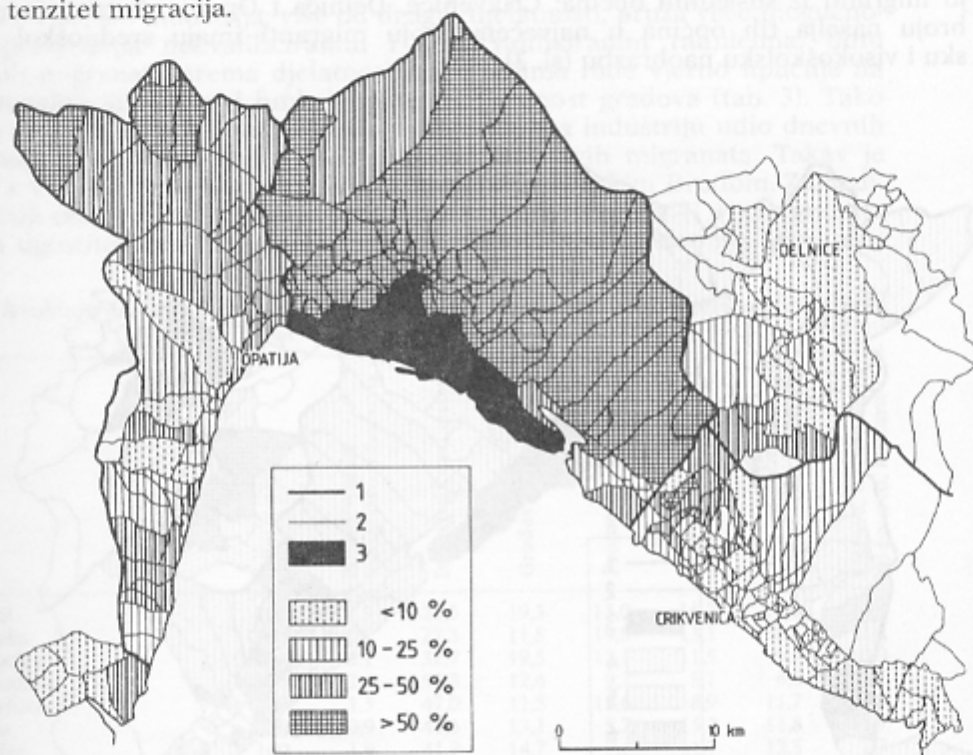
Centar	Područje migracija	Ukupno %	NKV	PKV	KV i VKV	NSS	SSS V i VSS	
1. Split	ukupno	100	24,2	11,5	39,7	2,6	16,3	5,7
	iz općine	100	22,4	10,7	39,6	3,1	18,3	6,5
	ostalo	100	28,1	14,4	40,0	1,6	11,6	4,2
2. Rijeka	ukupno	100	14,6	9,0	41,6	4,9	20,2	10,7
	iz općine	100	17,5	10,0	40,4	5,6	19,1	7,4
	ostalo	100	9,0	7,0	40,9	3,5	22,4	17,2
3. Osijek	ukupno	100	27,9	9,2	40,4	3,5	14,9	4,3
	iz općine	100	29,2	8,8	40,1	3,6	14,9	3,4
	ostalo	100	24,1	10,0	41,0	3,5	15,0	6,4
4. Varaždin	ukupno	100	30,3	15,8	39,0	1,9	10,5	2,5
	iz općine	100	33,2	16,2	36,9	2,1	9,7	1,9
	ostalo	100	22,6	15,0	44,6	1,2	12,6	4,0
5. Karlovac	ukupno	100	31,9	13,5	36,2	2,5	10,9	5,0
	iz općine	100	34,3	14,2	34,2	2,9	11,2	3,3
	ostalo	100	30,3	13,0	37,5	2,2	10,7	6,3

6. Pula	ukupno	100	14,7	21,6	41,6	2,2	13,5	6,4
	iz općine	100	15,1	20,6	41,6	2,3	13,8	6,6
	ostalo	100	10,5	20,9	38,1	9,5	11,0	4,8
7. Zadar	ukupno	100	35,6	11,6	34,6	1,9	9,4	2,5
	iz općine	100	35,2	16,7	33,7	1,7	10,1	2,6
	ostalo	100	37,5	16,0	34,8	2,7	6,9	2,1
8. Sisak	ukupno	100	15,2	20,4	41,0	2,5	14,9	6,0
	iz općine	100	16,8	20,7	41,4	3,0	15,1	3,0
	ostalo	100	12,8	20,0	40,3	1,7	14,6	10,6
9. Vukovar -Borovo	ukupno	100	27,2	23,2	32,3	1,8	12,7	2,8
	iz općine	100	25,6	24,9	30,0	2,7	11,4	5,4
	ostalo	100	18,3	21,3	30,0	2,3	24,0	4,1
10. Slavonski Brod	ukupno	100	25,0	14,6	39,9	3,7	13,0	3,8
	iz općine	100	26,1	14,7	39,2	3,9	12,5	3,6
	ostalo	100	11,0	12,1	50,1	1,1	19,1	6,6
11. Šibenik	ukupno	100	32,0	21,8	31,4	3,8	8,4	2,6
	iz općine	100	30,2	20,2	33,5	4,3	8,9	2,9
	ostalo	100	40,9	29,5	21,2	1,8	5,4	1,2
12. Vinkovci	ukupno	100	30,1	12,3	41,5	2,4	10,9	2,8
	iz općine	100	30,3	12,2	41,6	2,6	10,8	2,5
	ostalo	100	28,5	13,1	40,9	1,0	11,6	4,9
13. Dubrovnik	ukupno	100	20,2	7,9	36,9	7,1	20,5	7,4
	iz općine	100	20,4	7,9	37,1	6,9	20,1	7,6
	ostalo	100	-	-	16,7	25,0	58,3	-
14. Čakovec	ukupno	100	19,6	22,2	38,6	2,3	13,8	3,5
	iz općine	100	19,9	22,9	38,8	2,2	13,5	2,7
	ostalo	100	19,9	5,2	32,8	3,1	22,2	22,8
15. Koprivnica	ukupno	100	33,0	14,3	33,1	2,2	13,7	3,7
	iz općine	100	34,9	15,1	31,8	2,3	13,0	2,9
	ostalo	100	15,2	7,1	44,6	1,8	19,7	11,6
16. Bjelovar	ukupno	100	24,4	15,9	38,2	3,3	14,0	4,2
	iz općine	100	26,1	15,7	37,4	3,3	14,2	3,3
	ostalo	100	15,7	17,0	42,7	3,2	12,7	8,7

Na pitanje da li iz većih udaljenosti migriraju kvalificiraniji ili manje kvalificirani migranti, odgovor je potražen u analizi udjela migranata prema kvalifikacijama s teritorija i izvan teritorija općine u kojoj se centar nalazi (tab. 2). Ta je analiza, s određenim iznimkama, pokazala da kvalificiraniji radnici i školovaniji službenici dnevno migriraju iz većih udaljenosti. To je, svakako, pozitivna tendencija. Gravitacijsko područje zaposlenih Rijeke i njihova kvalifikacijska struktura može u tome smislu poslužiti kao primjer.

Rijeka je, prema propisu stanovništva 1981. godine, imala 163 049 stanovnika, a 78 078 zaposlenih. Od ukupnog broja zaposlenih u ovom, trećem po broju zaposlenih centru Hrvatske, 16,5% ili 12 855 zaposlenih otpadali su

na dnevne migrante. Kontinuirano područje dnevnih migranata Rijeke u potpunosti obuhvaća općinu Rijeka i Opatija, a djelomično općinu Crikvenica, Delnice i Labin. Kao i kod drugih centara Hrvatske, tako i u Rijeku najveći dio dnevnih migranata dolazi na rad iz naselja općine. U Rijeci je taj udio iznosio 66,2%. Oblik gravitacijskog područja dnevnih migranata u Rijeku vjerno odražava dostupnost odnosno prometni sistem. Gravitacijsko područje se, naime, s udaljenošću od centra sužuje uz primorsku cestu, a prema Delnicama uz željezničku prugu (sl. 1). S udaljenošću smanjuje se intenzitet migracija.

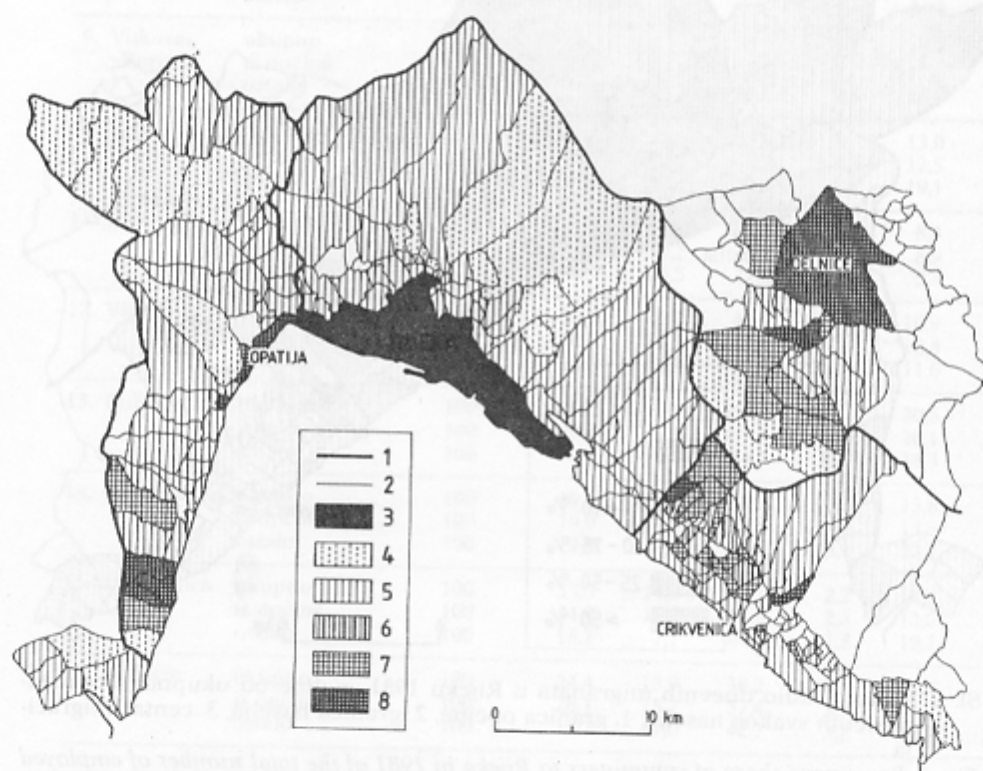


Sl. 1. Postotni udio dnevnih migranata u Rijeku 1981. godine od ukupnog broja zaposlenih svakog naselja; 1. granica općine, 2. granica naselja, 3. centar migracija

Fig. 1. Percentage share of commuters to Rijeka in 1981 of the total number of employed in each place. 1 Limits of communes, 2 Limits of settlements

Struktura dnevnih migranata po naseljima gravitacijskog područja Rijeke može poslužiti kao primjer za uočavanje prostornih odnosa pojedinih tipova migranata i drugih centara (sl. 2). U strukturi dnevnih migranata prema kvalifikacijama i školskoj spremi u Rijeku 1981. godine prevladavaju, kao i u druge centre Hrvatske, kvalificirani i visokokvalificirani radnici. Zahvaljujući jačoj usmjerenosti na terciarne djelatnosti Rijeke među 16 centara Hrvatske ima i najviši udio migranata sa srednjom, višom i visokom školom. Prostorni razmještaj pojedinih tipova migranata Rijeke pokazuje, slič-

no kao i kod većine drugih centara, pozitivnu tendenciju, tj. s udaljenošću od centra poboljšava se obrazovna i kvalifikacijska struktura migranata. Kako možemo zapaziti na karti (sl. 2) koja prikazuje naselja prema najvišem udjelu migranata s obzirom na njihovu kvalifikaciju i školsku spremu, najnepovoljniju strukturu imaju migranti iz općine Rijeka. Iz naselja općine Rijeka u centar mahom migriraju nekvalificirani, polukvalificirani te kvalificirani radnici. U općini Rijeka nije bilo niti jednog naselja s prevlašću migranata srednje i visoke školske spreme. Povoljniju strukturu imaju migranti iz susjednih općina: Crikvenice, Delnica i Opatije. U znatnom broju naselja tih općina u najvećem broju migranti imaju srednoškolsku i visokoškolsku naobrazbu (sl. 2).



Sl. 2. Naselja gravitacijskog područja dnevnih migranata u Rijeku 1981. godine prema najvećem broju migranata određene grupe školske i kvalifikacijske strukture; 1. granica općine, 2. granica naselja, 3. centar migracija, 4. nekvalificirani i polukvalificirani, 5. kvalificirani i visokokvalificirani, 6. niža školska sprema, 7. srednja školska sprema, 8. visoka školska sprema

Fig. 2 Places from the gravitational region of commuters to Rijeka in 1981 according to the largest number of commuters for certain groups in view of their schooling and qualifications. 1 Limits of communes, 2 Limits of settlements, 3 Centre of migrations, 4 Unqualified and semi-qualified, 5. Qualified and high-qualified, 6. Lower school qualification, 7. Secondary school qualification, 8. University qualification.

DNEVNI MIGRANTI I URBANI SISTEM HRVATSKE

Iz navedenih podataka i karata jasno je vidljivo da se intenzitet dnevnih migracija s udaljenošću od grada smanjuje, ali se struktura migranata poboljšava. Udio kvalificiranijih i školovanijih migranata se povećava. Takvi prostorni odnosi u strukturi migranata znak su jedne zrelije faze u razvoju dnevnog urbanog sistema.

Struktura dnevnih migranata mnogo ovisi i o funkcionalnoj usmjerenosti pojedinih gradova. U većini gradova industrija zapošljava najviše ljudi, pa je stoga razumljivo da u toj djelatnosti radi najveći udio dnevnih migranata. To više, što industrija, više od drugih djelatnosti, pruža veće mogućnosti zapošljavanja nekvalificiranim i polukvalificiranim radnicima. Udio dnevnih migranata prema djelatnostima u kojima rade vjerno upućuje na funkcionalnu strukturu i funkcionalnu usmjerenost gradova (tab. 3). Tako npr. u gradove izrazito funkcionalno usmjerene na industriju udio dnevnih migranata u toj djelatnosti iznosi i preko 50% svih migranata. Takav je slučaj s Vukovom i Borovom, Varaždinom i Slavonskim Brodom. Za razliku od tih centara Dubrovnik je specifičan po tome što mu 41,4% migranata radi u ugostiteljstvu i trgovini. Pojedini gradovi imaju skladniju strukturu

Tab. 3. Struktura dnevnih zaposlenih migranata u veće centre SRH 1981. godine prema grupama djelatnosti (u postocima)

	Ukupno	Poljoprivreda, šumarstvo, ribarstvo	Industrija, rudarstvo	Građevinarstvo	Promet i veze	Trgovina i ugostiteljstvo	Obrt, stambena i komunalna djelatnost	Uprava, obrazovanje, zdravstvo, kultura
1. Split	100	1,9	28,5	19,3	13,0	16,2	10,6	10,5
2. Rijeka	100	0,7	27,3	11,5	19,8	13,1	15,8	11,8
3. Osijek	100	5,1	32,7	19,5	12,1	11,5	9,1	10,0
4. Varaždin	100	2,6	51,8	12,6	9,2	8,7	6,6	8,5
5. Karlovac	100	1,5	47,0	11,5	12,6	8,9	11,7	6,8
6. Pula	100	0,9	41,6	13,1	5,7	15,2	11,8	11,7
7. Zadar	100	1,9	41,9	14,7	9,6	11,7	12,5	7,7
8. Sisak	100	2,9	43,3	5,6	13,6	9,3	15,2	9,9
9. Vukovar-Borovo	100	5,9	63,0	9,2	4,8	7,6	4,2	5,3
10. Slavonski Brod	100	5,1	50,7	10,7	8,2	8,3	9,6	7,4
11. Šibenik	100	0,8	45,3	9,8	14,2	9,8	12,2	7,9
12. Vinkovci	100	13,5	32,5	14,3	18,3	8,1	6,6	6,7
13. Dubrovnik	100	1,4	12,1	12,3	15,3	41,4	8,1	9,4
14. Čakovec	100	2,3	44,0	22,5	6,4	9,7	6,4	8,7
15. Koprivnica	100	12,1	36,4	14,0	7,8	10,8	8,6	10,3
16. Bjelovar	100	2,0	49,9	9,9	11,4	9,8	10,3	6,7

Izvor: Republički zavod za statistiku SRH. Posebno obrađeni podaci.

dnevnih migranata prema djelatnostima. To su oni gradovi koji imaju jaču polifunkcionalnu strukturu. Takvi su npr. makroregionalni centri Split, Rijeka i Osijek. U Vinkovcima, pored u industriji, velik udio migranata radi u prometu i poljoprivredi, u Čakovcu, pored industrije, u građevinarstvu (tab. 3).

Na osnovi izloženog moguće je sažeti nekoliko bitnih zaključaka. Prvo treba istaknuti da centri rada Hrvatske s preko 10 000 zaposlenih, analiziranih u ovom radu, imaju kontinuirana gravitacijska područja dnevnih migracija zaposlenih. Intenzitet migracija naglo se smanjuje izvan općinskog teritorija u kojem se centar nalazi. Migranti su pretežno mladi muškarci. Kod većine centara njihov udio iznosi preko 70% ukupnih migranata, što je nepovoljna struktura. U strukturi migranata prema kvalifikacijama i školskoj spremi prevladavaju kvalificirani i visokokvalificirani radnici. Izuzetak je nekoliko centara s prevlašću nekvalificiranih i polukvalificiranih radnika. I u cjelokupnoj strukturi zaposlenosti Hrvatske prevladavaju radnici u užem smislu, tj. u neposrednoj proizvodnji, a među njima kvalificirani i visokokvalificirani. Međutim, valja istaknuti da je u proporcionalnim odnosima veći udio migranata u proizvodnim poslovima nego službenika. To je jedan od indikatora razvijenosti dnevnog urbanog sistema. Kod većine centara industrija još uvijek zapošljava najveći udio migranata. Pozitivna je spoznaja da migranti viših kvalifikacija i školske spreme putuju iz većih udaljenosti od grada, kao što je slučaj s migracijom u Rijeku.

Na osnovi navedenih indikatora dolazimo do spoznaje da se dnevni urbani sistemi većih gradova Hrvatske nalazi na stupnju razvoja kada raste vrijednost njihovih okolica, a struktura dnevnih migranata se poboljšava. To se posebno ističe kod pojedinih gradova.

POZIVNE BILJEŠKE

- 1) Zagreb je isključen iz ove analize zbog nedostatka relevantnih podataka.
- 2) Udio dnevnih migranata u centre s preko 50 000 zaposlenih iznosi ispod 20 %, u centre od 10 000 do 50 000 između 20-50 %, a u male centre preko 50 % zaposlenih.
- 3) Pod dnevnim urbanim sistemom razumijevat ćemo ovom prilikom grad i okolicu s 25 % i više dnevnih migranata. To je prostor u kojem se vrše najintenzivnije interakcije između grada i okolice, ne samo u obliku migracija zaposlenih već i drugim oblicima.
- 4) U kategoriju radnik uvršteni su svi migranti koji imaju određene kvalifikacije i uglavnom rade u proizvodnim djelatnostima. Za razliku od njih službenici su izdvojeni s obzirom na školsku spremu.

LITERATURA

- Berry, B. J. L., (1976): *Urbanization und Conterurbanization*, Vol. II, Urban Affairs Annual Review; Sage Publication
- Fričanović, M. (1970): *Gravitacijske zone dnevne migracije radne snage u radne centre Hrvatske*, Geografski glasnik, 32
- Fuchs, R. J. Demko, G. J., (1978): *The Postwar Mobility Transition in Eastern Europe*; The Geographical Review, vol. 68
- Goldstein, S., Mayer, K., (1964): *Migration and Social Status Differentials in the Journey to Work*; Rural Sociology, vol. 29, no 3
- Haegen, H. ed, (1982): *West European Settlement Systems*; Acta Geographica Lovaniensia, Vol. 22
- Hall, P., Hay, D., (1980): *Growth Centres in the European Urban System*; Heinemann Educational Books
- Ježek i drugi, (1982): *Migrace do velkomest*; Zbornik, Acta demographica V, Praha
- Oliveira-Roca, M., (1987): *Cirkulacija radne snage*; Studije i izvještaji IDIS, Zagreb
- Schnore, L. F., (1965): *The Urban Scene, Human Ecology and Demography*
- Šić, M., (1985): *Mreža gradskog autobusnog prometa u SR Hrvatskoj i njihova uloga u razvoju prigradskog prometa*; Radovi GO, 20, Zagreb
- Sinclair, W. S., (1978): *Urbanization and Labour Markets in Developing Countries*; Croom Helm
- Voppel, G., (1980): *Verkehrsgeographie*; Erträge der Forschung, Bd. 135
- Vresk, M., (1984): *Dnevni urbani sistem Zagreb*; Geografski glasnik, 46

SUMMARY

The Structure of the Employed Commuters as an Indicator of Development of Daily Urban Systems in Croatia

by
Milan Vresk

In this paper the author presents the results of an analysis of commuters in 16 towns with 10,000 or more employed people. The aim of the work was to estimate the development of urban systems on the basis of commuter structure. The starting point was the knowledge that the structure of commuters shows improvement as an reflection of progression in development, and that commuters with more schooling and higher qualifications travel to town from greater distances.

The author analysed sex, age, qualification and education of the commuters and their share with regard to the distance from town.

The analysis showed that commuters are predominantly younger males and their share in most centres amounts to over 70% of the total number of commuters. Furthermore, in most centres commuters are qualified and highly qualified workers. Industry provides jobs for the majority of commuters in most centres. The author established that in most centres commuters from greater distances are better qualified and educated. This was found in the gravitational area of the town of Rijeka (Fig. 1 and 2).

On the basis of the obtained results the author concluded that the daily urban systems of Croatia are in a developmental phase in which the importance of the town outskirts is increasing and thus consequently the structure of the commuters is changing in favour of more qualified and educated employees.

UVOD

Na 8. kongresu generala SFRJ u Beogradu 1975. godine izloženo su neke osnovne linije u razvoju autocesta u Jugoslaviji (M. Šuš, 1977). U skladu s tim je obilježilo početni period stvaranja novih cesta, razmotreni su osnovni aspekti izgradnje, definirani principi razvika autocestovne mreže, data je osnovna projekcija glavnih osovinskih pravaca i prikazani su dobijeni rezultati i tendencije izgradnje autocesta po pojedinim jugoslavenskim republikama i pokrajinama. U tako koncipiranom mreži došli su do izražaja određeni optimalni stavovi u odnosu na planirani daljnji razvoj autocesta u Jugoslaviji, utemeljeni na dinamičnom društveno-ekonomskom razvoju zemlje kakav je bio početkom osamdesetih godina.

Prilikom izlaza iz ovog sklopa i po i danas, na pragu 80. godina, ponovno se vraćamo pitanju da se odvojimo i kritički razmotrimo problematiku razvoja autocesta u Jugoslaviji u slobodni se aspekti pojedinih jugoslavenskih republika, posebno društva. Razloga za to ima više. U prijelomnom periodu uvećavanja udovoljavanja dinamika izgradnje takvih prometnica. Na prostoru od svega 850 km autocesta (i to u autocestama) u 1984. godini¹ Jugos-

¹ Za 1984. god. Generalni sekretar Predsjedništva Jugoslavije izdaje "Statistički godišnjak" SFRJ, Beograd, 1985, str. 114.