



## جایگاه زیرساخت‌های ارتباطی روستاها در فرآیند توسعه روستایی

فاطمه خوشنمایی<sup>۱</sup>، داریوش حیاتی<sup>۲</sup>

### چکیده

نقش و جایگاه روستاها در فرآیندهای توسعه اقتصادی، اجتماعی و سیاسی در مقیاس محلی، ملی، بین‌المللی و پیامدهای توسعه نیافتگی مناطق روستایی چون فقرگسترده، نابرابری، فرآیند رشد سریع جمعیت، بیکاری، مهاجرت، حاشیه‌نشینی شهری و غیره موجب توجه به توسعه روستایی و حتی تقدم آن بر توسعه شهری گردیده است. توسعه روستایی راهبردی است که به منظور بهبود زندگی اقتصادی و اجتماعی روستاییان طراحی شده است. در جریان این توسعه، منافع در میان اقشاری که در پی کسب معاش هستند گسترش می‌یابد. از این‌رو در این میان، شبکه‌عظیم راه‌ها به عنوان یکی از اساسی‌ترین مبانی ارتباطات مطرح و به نوبه خود در پیشرفت جوامع دارای نقشی ویژه و اساسی است که در صورت وجود راه‌های مناسب در روستاها اهالی روستا از تمامی امکانات بهره‌مند شده و احساس رفاه و آرامش در بین همه آنها به وجود می‌آید که این امر باعث جلوگیری از مهاجرت روستائیان به شهرها شده و زمینه ایجاد توسعه روستایی و در نهایت توسعه کشور امکان‌پذیر می‌باشد. بنابراین راه‌ها باید در اولویت برنامه‌های توسعه روستایی قرار بگیرد. تحقیق حاضر با روش توصیفی و با هدف بررسی نقش راه‌های روستایی در توسعه روستا انجام شده است.

واژگان کلیدی: توسعه روستایی، راه‌های روستایی، فقر روستا

<sup>۱</sup> دانشجوی کارشناسی ارشد بخش ترویج و آموزش کشاورزی دانشگاه شیراز

<sup>۲</sup> استاد بخش ترویج و آموزش کشاورزی دانشگاه شیراز



## مقدمه

عموما روستاییان نسبت به شهرنشینان درآمد کمتری دارند و از خدمات اجتماعی ناچیزی برخوردارند و از این رو، فقیرتر و آسیب پذیر ترند و همین مسئله نیز منجر به مهاجرت آنها به سوی شهرها می شود. اکثر مردم فقیر در جهان در مناطق روستایی زندگی می کنند که زیر ساخت های عمومی از جمله راه های روستایی پایینی دارند (Warr, ۲۰۱۰). از این رو در فرآیند توسعه روستایی، دسترسی به حمل و نقل و ملزومات آن از جایگاه ارزشمندی برخوردار است (پورطاهری و همکاران، ۱۳۹۱). به طور کلی بسیاری از سرمایه گذاری ها به راه های اصلی اختصاص داشتند. اما در سال ۱۹۷۰ به عنوان اهداف توسعه روستایی برای امکان تجارت، بازاریابی و غیره برای روستاییان با اعطای وام از طرف بانک جهانی به بخش حمل و نقل، راه های روستایی در اولویت قرار گرفتند که سرمایه گذاری برای راه های روستایی باعث تسهیل توسعه نیز می شود (Bryceson et al., ۲۰۰۸). امروزه ارتباطات زیربنای پیشرفت محسوب می شود. نواحی منزوی بدون برخورداری از راه های با کیفیت نمی توانند پتانسیل ها و ظرفیت های خود را با دنیای پیرامون به تبادل بگذارند و در سایه برخورداری از روابط تعاملی، فضایی خوشایند برای سکونت و فعالیت ساکنان خود ایجاد کنند (غضنفر و همکاران، ۱۳۹۱). از این رو راه ها از عناصر مهم زندگی نوین به شمار می آیند و زمینه های رشد و توسعه اقتصادی و اجتماعی را فراهم می سازند.

## یافته ها و بحث

### تعریف راه و راه های روستایی

راه نخستین و طبیعی ترین وسیله ارتباط انسان است. همان طور که هر نقطه از بدن انسان به وسیله ی شبکه های ارتباطی مویرگ، رگ ها و شاهرگ ها به مرکز بدن یعنی قلب مربوطند و این ارتباط باعث ادامه حیات شخص می شود، یک کشور هم که در حکم یک ارگان زنده است برای ادامه حیات و توسعه ی روابط اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی خود باید دارای شبکه ی گسترده ای از راه های روستایی، فرعی، اصلی و شاه راه ها باشد که بتواند تمام نقاط کشور را به هم متصل کند (احدی و همکاران، ۱۳۹۱). راه های روستایی به جز راه های اصلی که توسط شهرداری ها اداره می شود، شامل راه های فرعی و هر راه دیگری است که در مناطق روستایی استفاده می شود و به وسیله انجمن های محلی اداره می شوند (Lindsay & Kongolo, ۲۰۱۴). راه روستایی، به راه هایی گفته می شود که روستاها را به یکدیگر متصل می نماید و برای مسافرت و رساندن محصولات به بازار، فرصت های بیشتری را در اختیار روستاییان قرار می دهد. بطور کلی این راه ها به منظور اتصال روستاهای مجاور به یکدیگر و یا اتصال روستاها به راه های فرعی و اصلی و نیز به عنوان راه های داخلی یک روستا، طراحی و اجرا می گردند (یعقوبی و همکاران، ۱۳۹۲).

### انواع راه های روستایی

میزان رفت و آمد و سرعت حرکت در راه های روستایی نسبت به سایر راه ها کمتر بوده است و بیشتر برقراری ارتباط بین دو روستا با اتصال آبادی ها و روستاها به شهر یا شبکه ی راه های کشور مورد استفاده قرار می گیرند (حق شناس، ۱۳۸۵). راه های روستایی دارای دو بعد است؛ یکی راه های درون روستایی که اشاره به حرکت مردم بین خانه و مزارعشان برای کاشت و برداشت محصول دارد. دیگری راه های روستایی بیرونی که ارتباط بین کشاورز با بازار را به وجود می آورد (Donnges, ۱۹۹۸). راه های روستایی از نظر اهمیت به درجه های زیر تقسیم بندی می شوند:

- راه های روستایی درجه یک: این راه جهت ارتباط مرکز بخش با دهستان های تابعه و یا مراکز روستا با بازار مصرف و ارتباط با شبکه های اصلی و فرعی کشور ساخته شده است. رویه ی این راه ها گاهی آسفالت و گاهی شن می باشد. تعداد وسایل نقلیه که پیش بینی می شود تا ده سال آینده از آن عبور کند برای رویه های آسفالتی بیش از ۱۵۰ وسیله نقلیه و برای رویه های شنی بیش از ۱۰۰ وسیله نقلیه در روز می باشد.



- راه‌های روستایی درجه دو: این راه جهت ارتباط مراکز دهستان‌ها با یکدیگر و یا ارتباط روستاهای یک دهستان با هم و نیز ارتباط مراکز تولید و توزیع فراورده‌ها و نهاده‌های کشاورزی و دامداری با روستاهای منطقه ساخته می‌شود. متوسط وسایل نقلیه که پیش‌بینی می‌شود تا ده سال آینده از این راه‌ها عبور کند کمتر از ۱۰۰ وسیله نقلیه در روز است.

- راه‌های روستایی درجه سه: این راه ارتباط روستاهای کم جمعیت به روستاهای پرجمعیت و یا ارتباط آنها با راه‌های روستایی درجه یک و دو را فراهم می‌سازد. معمولاً رویه‌ی آنها شنی بوده و تعداد وسیله نقلیه در روز کمتر از ۵۰ می‌باشد (حقوق‌شناس، ۱۳۸۵).

#### اهداف احداث راه‌های روستایی

- حداکثر استفاده ممکن و معقول از استعدادهای طبیعی و انسانی مناطق، جهت افزایش تولیدات و ارتقای سطح زندگی و رفاه روستاییان

- ایجاد فرصت‌های شغلی در مراکز روستایی، تنوع اقتصادی و همچنین بهبود اوضاع فیزیکی و افزایش سطح خدمات در آنها

- جذب مهاجرین روستایی به این مراکز و افزایش میل به ماندن در روستاها

- امکان برپایی تاسیسات لازم جهت مدارس، تدارک و حمل امکانات مورد نیاز و افزایش حضور معلمان و مسئولان آموزشی (عربانی، ۱۳۹۱).

- افزایش تولیدات کشاورزان و کوتاه شدن زمان توزیع محصولات کشاورزی به بازار

- به وجود آمدن رفاه اجتماعی بین خانواده و دوستان در روستا (Lee et al., ۲۰۱۰).

بنابراین هدف از احداث راه‌های روستایی فراتر از توسعه کشاورزی بوده و در برگیرنده اهمیت اقتصادی و توان درآمدزایی در زمینه‌های گوناگونی مانند فعالیت‌های غیرزراعی، اکوتوریسم، صنایع دستی، فعالیت‌های بیرون از مزرعه، توسعه زیرساخت‌های کالبدی و اجتماعی است (Rivera & Qamar, ۲۰۰۳).

#### تاثیر حمل و نقل بر توسعه ی کشاورزی

راه‌ها و حمل و نقل روستایی برای حفظ توسعه کشاورزی ضروری است از این‌رو راه‌های نامناسب، حمل و نقل و فروش مازاد محصولات تولیدی را برای کشاورزان سخت می‌کند (Lindsay & Kongolo, ۲۰۱۴). چون راه‌های نامناسب باعث افزایش هزینه حمل و نقل می‌شود و تا زمان رساندن محصولات به بازار مقداری از آنها خراب می‌شود. همچنین کشاورزان برای کشت محصولات خود نیاز به مواد اولیه و محصولات بازار دارند و همین عامل در صورت نبود راه‌های مناسب بر روی تولیدات آنها اثر می‌گذارد و سبب کاهش نیروی کار در بخش کشاورزی از طریق پایین آمدن کشت محصولات، کاهش حجم تولیدات کشاورزی و پایین آمدن کیفیت محصولات به علت عدم استفاده از تکنولوژی‌های مناسب می‌شود. بنابراین کشاورزانی که در مناطقی زندگی می‌کنند که به علت نامناسب بودن راه‌ها دسترسی به بازار برای فروش مازاد محصولات و خرید مواد اولیه برای تولیدات کشاورزی و اطلاع از تکنولوژی‌های جدید ندارند، تمایلی به کشت گسترده‌تر محصولات خود نمی‌بینند و فقط در حد تامین نیاز، کشت می‌کنند که این امر باعث کاهش درآمد خانواده و فقر آنها نیز می‌شود. چون روستاییان برای رفع نیازهای اولیه خود نیاز دارند محصولاتشان را به پول نقد تبدیل کنند تا نیازهای دیگر خود را برطرف کنند. در این میان حمل و نقل و ارتباطات، به عنوان پل ارتباطی بین تولیدکنندگان کالا، خدمات و مصرف‌کنندگان آن، نقش مؤثری در ایجاد فرصت‌های شغلی و افزایش درآمد ملی دارد.

بنابراین برقراری ارتباط میان مناطق روستایی و شهری و در اختیار قرار گرفتن امکانات مختلف در این زمینه، با تجهیز کردن عوامل بالقوه تولید، موجب اشتغال بیشتری در بخش کشاورزی می‌گردد (بعقوبی و همکاران، ۱۳۹۲). به طور کلی ساخت راه‌های روستایی بین مزارع و بازارها به افزایش ارتباط بین تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان منجر می‌شود که باعث بهبود بازاریابی و تهسیلات بهتر در روستا می‌شود و در نهایت باعث گسترده شدن کشت محصولات کشاورزی و افزایش درآمد و رفاه مردم در روستا نیز می‌شود (Rand, ۲۰۱۱).



## راه‌های روستایی و کاهش فقر

سرمایه گذاری در راه‌های روستایی پتانسیلی برای تسهیل توسعه و فقر است. راه‌های روستایی باعث افزایش تحرک مردم روستا و رفت و آمد آنها می‌شود که برای آنها فرصت‌های اقتصادی بهتر و دسترسی بهتر به خدمات اجتماعی فراهم می‌شود و باعث کاهش فقر آنها نیز می‌شود. ارتقای تحرک مردم روستا یک جزء حیاتی از کاهش فقر است (Bryceson et al., ۲۰۰۸). تحرک روشی است که در آن مردم می‌توانند به کالاها و خدمات دسترسی داشته باشند و این تحرک زمانی آسان‌تر می‌شود که خدمات به مصرف‌کنندگان نزدیک‌تر شود. یکی از راه‌هایی که باعث می‌شود خدمات برای مردم روستایی قابل دسترسی‌تر باشد تحرک بیشتر آنها در راه‌ها است. به سادگی یا به سختی به مکانی رسیدن را دسترسی می‌گویند. مکانی در دسترس است، که مردم در یک تایم قابل قبول به آنجا برسند (Lindsay & Kongolo, ۲۰۱۴). بنابراین هدف توسعه کمک به کاهش فقر از طریق بهبود شرایط اجتماعی و اقتصادی مردم در مناطق روستایی می‌باشد. از این‌رو بهبود راه‌های روستایی یک وسیله روشن است که توسط آن بسیاری از مردم فرصت شرکت در اقتصاد بازار و موقعیت بالاتری را به دست می‌آورند و از فقر رها می‌یابند (Warr, ۲۰۱۰). در حقیقت راه‌های روستایی پیوند بازارهای روستایی با مراکز نیمه شهری است و فرصت‌های منبع درآمد برای کشاورزان و تولیدکنندگان را فراهم می‌کند. بنابراین دسترسی روستایان به بازار باعث می‌شود که آنها منابع درآمد خود را در سیستم امرار معاش متنوع کنند. از این طریق روستاییان می‌توانند درآمد بیشتری کسب کنند و هنگامی که درآمد آنها بالا برود، در ارتباط با بازار فرصت بیشتری برای بهبود فناوری در تولید کشاورزی پیدا می‌کنند که این گردش باعث تضمین یک درآمد ثابت و بهبود استاندارد زندگی و کاهش فقر می‌شود (Bryceson et al., ۲۰۰۶). بنابراین بهبود زیر ساخت‌ها در مناطق روستایی از طریق ایجاد فرصت‌های شغلی جدید باعث کاهش فقر می‌شود، یعنی راه‌ها فرصت‌های اشتغال خارج از بخش کشاورزی برای روستاییان را به وجود می‌آورد و مشاغل جدیدی به صورت محلی ایجاد می‌شوند (Rand, ۲۰۱۱). مثلاً با راه‌های مناسب بازارهای محلی در روستا برپا می‌شود که حتی زنان می‌توانند با فروش محصولات دستی خود به طریقی کسب درآمد کنند.

همچنین صنایع روستایی به دلیل ایجاد اشتغال، افزایش درآمد و کاهش فقر در جامعه روستایی به ویژه در جوامعی که اقتصاد کشاورزی حکمفرماست از اهمیت به سزایی برخوردار است (نصیری، ۱۳۸۸). بنابراین توسعه فعالیت‌های غیر کشاورزی به عنوان یک نیروی محرک اصلی باعث تغییرات در جامعه می‌شود. از آنجا که بخش غیر کشاورزی در اقتصاد مناطق روستایی، از علل عمده درآمد روستایی می‌باشد، بنابراین سرمایه گذاری بیشتر در راه روستایی، کلید افزایش درآمد روستایی می‌باشد (Shenggen & Zhang, ۲۰۰۴). صنعتی سازی مناطق روستایی برای ایجاد فعالیت‌های درآمدزا و فرصت‌های شغلی به عنوان راه‌کارهایی برای کاهش نابرابری در مناطق فقیر روستایی مورد توجه است (علی اکبری و همکاران، ۱۳۹۰). به طور کلی با احداث راه‌های روستایی مناسب امکان ایجاد صنایع از جمله صنایع تبدیلی و تکمیلی در روستا به وجود می‌آید که می‌تواند برای روستاییان اشتغال ایجاد کند و باعث افزایش درآمد آنها شود. همچنین با احداث راه‌های روستایی مناسب امکان برگزاری کارگاه‌های آموزشی برای زنان روستایی مثل کارگاه‌های آموزش صنایع دستی، خیاطی، گلدوزی و غیره در روستا به وجود می‌آید. زیرا مریبان راحت‌تر می‌توانند به روستا رفت و آمد کنند در نتیجه زنان روستایی می‌توانند با یادگیری این مهارت‌ها برای خود منبع درآمدی ایجاد کنند و در بهبود وضعیت اقتصادی خانواده موثر باشند. همه این عوامل که در کاهش فقر موثر هستند جز با احداث راه‌های روستایی مناسب امکان پذیر نمی‌باشد. در نتیجه هر کجا راهی کشیده می‌شود ما انتظار داریم فقر کاهش پیدا کند.

## تاثیر زیر ساخت‌های حمل و نقل در توسعه اقتصادی مناطق روستایی

چنان چه در بخش زیرساخت‌های روستایی سرمایه گذاری صورت بگیرد، خود می‌تواند توسعه اقتصادی (مانند دسترسی به بازار، صرفه جویی در زمان و هزینه، تنوع شغلی و غیره) و اجتماعی (مانند دسترسی به مراکز آموزشی و بهداشتی، مشارکت محلی و حکومت محلی کارآمد و غیره) را به دنبال داشته باشد و در نقطه‌ی مقابل فقدان سرمایه گذاری در زیر ساخت‌های روستایی منجر به توسعه نیافتگی و فقر روستایی می‌شود (Sarkar, ۲۰۰۵). به طور کلی اهمیت راه‌ها در اقتصاد هر کشور از دو جهت قابل تعمق است. اول، تاثیری که این رشته از فعالیت‌ها بر ساختار فضایی کشور داشته، یعنی از یک طرف توسعه‌ی شبکه‌ی راه‌ها موجب تمرکز فعالیت‌های اقتصادی در بعضی از مناطق و در نتیجه



رشد آنها می‌گردد، دوم تأثیری است که بخش حمل و نقل در سطح کلان بر روی کل اقتصاد از نظر اشتغال، تولید، سرمایه گذاری و غیره می‌گذارد (صباغ کرمانی، ۱۳۹۱). از جمله اثرات راه‌ها بر توسعه اقتصادی: (۱) بالا رفتن سطح زندگی مردم روستا (۲) افزایش فعالیت‌های اقتصادی، پیشرفت منطقه و توسعه بازار در روستا (۳) کاهش هزینه‌های حمل و نقل در قیمت کالاها و خدماتی که به روستا وارد یا خارج می‌شوند (۴) بهبود خدمات حمل و نقل به کشاورزی (۵) ایجاد مشاغل جدید در روستا و افزایش درآمد آنها (Sakhapov et al., ۲۰۱۵). بنابراین بهبود دسترسی به زیر ساخت‌های حمل و نقل باعث تسهیل حرکت مواد خام از منطقه‌ی روستایی به شهری، کاهش ضایعات تولیدات، افزایش مازاد محصول به علت قیمت بالای محصولات، کاهش هزینه‌های حمل و نقل و داشتن اطلاعات بهتر از بازار و تولید بالای محصولات معیشتی می‌شود که همه این عوامل باعث بهبود وضعیت اقتصادی روستاییان و رفاه آنها می‌شود. همچنین در مناطق روستایی دسترسی ضعیف به راه‌ها باعث ایجاد اثرات منفی روی فعالیت‌های اقتصادی مردم می‌شود، زیرا بیشتر ساکنین روستاها کشاورزان هستند که بسیاری از تولیدات خود را زمانی که نتوانند به بازارها و مراکز شهرها حمل کنند از دست می‌دهند. کاهش تولیدات باعث می‌شود که تقاضا برای محصولات غذایی کم شود در نتیجه قیمت محصولات کشاورزی کاهش می‌یابد و تأثیر منفی بسیار قوی در زندگی روستاییان ایجاد می‌کند. به عبارت دیگر به علت عدم وجود راه‌های مناسب در مناطق روستایی، قسمت زیادی از محصولات کشاورزی، مانند میوه‌ها، سبزیجات و همچنین محصولات لبنی، هنگام انتقال از تولید به مصرف ضایع و فاسد می‌شوند و تأثیرات نامناسبی بر روی اقتصاد روستا و فقرای روستایی خواهد گذاشت. از این‌رو راه‌های روستایی مناسب در مناطق روستایی باعث افزایش درآمد روستاییان از طریق تنوع در اشتغال و کسب منبع درآمد از فعالیت‌های غیر زراعی می‌شود.

#### تأثیر راه‌های روستایی در توسعه اجتماعی

توسعه اجتماعی باید بتواند نیازهای مادی، فرهنگی، اجتماعی و معنوی افراد جامعه به ویژه نیازمندان را بر طرف کند زیرا با رفع این نیازها جامعه می‌تواند در جهت توسعه گام بردارد. توسعه اجتماعی در واقع بهبود رفاه انسانی، تأمین نیازهای انسانی، توزیع منابع و دارایی‌ها است که افراد را قادر می‌سازد با درک توانایی خود در زندگی اجتماعی و اقتصادی کشور مشارکت داشته باشند. توسعه اجتماعی جامع‌تر از مفهوم توسعه اقتصادی است و به دنبال دستیابی به اهداف و آرمان‌های مشخص و گسترده‌تر اجتماعی است (رضایی، ۱۳۸۶). ساکنان روستایی نیاز به دریافت خدمات اجتماعی مانند مراقبت‌های بهداشتی، رفتن سر کار، خرید مواد غذایی و لوازم خانگی، حضور در مدرسه و دسترسی به بسیاری از سایر خدمات مثل تمام افراد شهری دارند این دسترسی‌ها در مناطق روستایی به دلیل عدم وجود راه‌های خوب، محدود است (Ogbuli, ۲۰۱۲). بر خلاف منافع اقتصادی تعیین و ارزیابی منافع اجتماعی حاصل از پروژه‌های حمل و نقل روستایی مشکل به نظر می‌رسد چرا که منافع اجتماعی تا حدودی به صورت غیر مستقیم و غیر نقدی می‌باشد و منافع اشاره شده اغلب در مناطق به صورت آموزش، مراقبت‌های بهداشتی و شبکه‌بندی اجتماعی است (پورطاهری و همکاران، ۱۳۹۰). این پروژه‌ها از چند طریق بر انسجام اجتماعات تأثیر می‌گذارند. این تأثیرات عبارتند از پایداری و همبستگی اجتماعی، اثر بر کمیت و کیفیت مناطق تفریحی، اثر بر صنعت توریسم، تأثیر بر اماکن باستانی، بناهای تاریخی، معماری و فرهنگی، تغییر در الگوی جمعیتی منطقه و تراکم جمعیت، تأثیر مثبت بر اشتغال، بالا رفتن کیفیت زندگی مردم منطقه است (صفازراده و مرادی، ۱۳۸۱).

از جمله مزایای اجتماعی راه‌های روستایی دسترسی بهتر به آموزش و پرورش است. به علت سهولت رفت و آمد، تعداد ثبت نام در مدرسه بیشتر می‌شود و کیفیت مدارس بالاتر می‌رود چون معلمان به راحتی می‌توانند از شهرها به روستا بیایند. همچنین با ایجاد راه‌های روستایی، ارتباط روستا و شهر بیشتر شده و به علت آشنایی و امکان دسترسی روستاییان به وسایل ارتباط جمعی مثل نشریات، کتاب و غیره، استفاده‌ی بیشتری از آنها به عمل خواهد آمد که منجر به ارتقای سطح آگاهی‌های عمومی گردیده و زمینه‌های مشارکت بیشتر روستاییان را در مورد امور اقتصادی، اجتماعی و سیاسی فراهم خواهد آورد. با وجود راه‌های مناسب در روستا امکان حضور مبلغین و روحانیون در روستاهایی که منزوی هستند افزایش یافته و از این طریق معارف اسلامی و آگاهی‌های سیاسی و اجتماعی در روستا به واسطه‌ی این ارتباط مداوم، ارتقا خواهد یافت. همچنین دسترسی بهتر به امکانات بهداشتی و امکان ایجاد درمانگاه در روستا از دیگر مزایای توسعه اجتماعی می‌باشد که در صورت مناسب بودن وضعیت راه‌ها در روستا به وجود می‌آید. به طور کلی اهداف توسعه اجتماعی را می‌توان تعمیم اشتغال، ریشه کن کردن



فقر و انسجام اجتماعی عنوان کرد و برای تحقق توسعه اجتماعی لازم است با وارد کردن مردم به صحنه اجتماع، زمینه لازم برای گرایش آنها به سوی اهداف جمعی فراهم شود.

دسترسی به راه روستا و معیشت پایدار

معیشت پایدار چارچوبی است که می‌تواند به فقرای روستایی برای بهبود زندگی خود و تقویت معیشت آنها کمک کند. معیشت شامل قابلیت‌ها، دارایی‌ها شامل (هر دو منابع مادی و اجتماعی) و فعالیت‌های مورد نیاز برای زندگی است. معیشتی پایدار است که باعث بهبود و مقابله با تنش‌ها و شوک‌ها شده و باعث حفظ و یا افزایش قابلیت‌ها و دارایی‌ها در زمان حال و آینده بدون تخریب منابع طبیعی شود (Fouracre, ۲۰۰۱). زیست‌پذیری (قابلیت زندگی) به یک زیر مجموعه از نتایج پایداری اشاره می‌کند که زندگی مردم را تحت تاثیر قرار می‌دهد مانند (دسترسی به شغل، فرصت‌های اقتصادی، مسکن بادوام در برابر بلایای طبیعی، ارائه‌ی آب آشامیدنی، فناوری اطلاعات و ارتباطات، مدارس با کیفیت و خدمات بهداشتی قابل اعتماد)، در مناطق روستایی راه‌ها می‌توانند بسیاری از این نتایج را ممکن سازند. فراهم آوردن فرصت دسترسی به راه‌های روستایی به ساخت معیشت پایدار کمک می‌کند (Faiz et al., ۲۰۱۲). مردم روستا با اتخاذ استراتژی‌های امرار معاش به نحوی دارایی خود را به دست می‌آورند. مثلاً ممکن است با افزایش سطح زیر کشت، تولید محصولات کشاورزی خود را افزایش دهند یا فعالیت‌های متنوعی خارج از مزرعه در مناطقی دور و نزدیک روستا انجام دهند و کسب درآمد کنند (Fouracre, ۲۰۰۱). از این‌رو راه‌های روستایی مناسب به توسعه تمامی سرمایه‌ها کمک می‌کند. از جمله این سرمایه‌ها عبارتند از:

سرمایه طبیعی: زمین، آب، حیات وحش، منابع زیست محیطی و تنوع آن

سرمایه اجتماعی: عضویت در گروه‌ها، انجمن‌ها، مسئولیت، دسترسی به نهادهای وسیع‌تری از جامعه

سرمایه انسانی: مهارت، دانش‌ها و سلامت

سرمایه فیزیکی: زیر ساخت‌های اساسی (حمل و نقل، آب، انرژی، مسکن و ارتباطات) و تجهیزات برای تولید که مردم از طریق آن معیشت خود را پیگیری می‌کنند.

سرمایه‌های مالی: منابع مالی که در اختیار افراد هستند (Davis, ۲۰۰۰).

بنابراین عدم دسترسی به خدمات اجتماعی، بازارها و پایداری معاش را تحت تاثیر قرار داده و باعث فقر زندگی روستایی می‌شود. از این‌رو فقدان شبکه‌های ارتباطات به طور کلی به عنوان یک مانع امرار معاش ذکر شده است. بنابراین مناسب بودن وضعیت راه‌ها سبب رفت و آمد روستاییان در منطقه بیرون از روستا شده و باعث افزایش فعالیت‌های اقتصادی آنها نیز می‌شود که در دیگر جنبه‌های زندگی اثر گذاشته و سبب پایداری معیشت روستاییان نیز می‌شود.

## نتیجه‌گیری و پیشنهادها

راه‌های روستایی یکی از ضرورت‌های پیشرفت کشور محسوب می‌شود. منزوی بودن مناطق روستایی باعث عدم رشد و توسعه یافتگی کشور می‌شود. برای توسعه‌ی روستایی باید بعد فیزیکی، اجتماعی و اقتصادی را در نظر گرفت. فعالیت‌های موجود در روستا (عوامل اقتصادی) و امکانات موجود در روستا از جمله آموزش و بهداشت (بعد اجتماعی) بدون در نظر گرفتن عمران روستاها (بعد فیزیکی) امکان‌پذیر نیست. از این‌رو راه‌های روستایی هم به عنوان عوامل اساسی توسعه و هم عوامل تسریع‌کننده‌ی توسعه هستند. بنابراین تأسیس راه‌های روستایی به عنوان یک بخش از عمران روستایی باعث توسعه‌ی روستایی می‌شود که به دنبال آن توسعه‌ی اقتصادی و اجتماعی به وجود می‌آید. در واقع راه‌های روستایی را می‌توان به عنوان یک کانال ارتباطی دانست چون با ایجاد راه‌های مناسب هم روستاییان به شهر بیشتر می‌روند تا احتیاجات خود را برآورده کنند هم افراد شهری برای تفریح و آزادی از شلوغی شهر بیشتر به روستاها سفر می‌کنند و در این مواقع زنان روستایی هم این فرصت را پیدا می‌کنند که محصولات تولیدی خود را از جمله تخم مرغ، نان محلی و شیر حیوانی را به افراد شهری بفروشند. بنابراین اگر



روستا از طریق راه‌های مناسب به روستاهای اطراف و همچنین به شهرها متصل شود امکانات، زودتر و بهتر در روستا به وجود می‌آیند نسبت به زمانی که روستا دسترسی به راه‌های مناسب ندارد. در نتیجه با ایجاد امکانات مناسب در روستا، اهالی روستا در رفاه قرار می‌گیرند و احساس کمبود نکرده و انگیزه‌ی ماندن در روستا و کار کردن در زمینه‌ی زراعی و غیر زراعی در آنها ایجاد می‌شود که این خود روی روند مهاجرت اثر می‌گذارد و می‌توان گفت تا حدودی انگیزه‌ی مهاجرت را در اهالی روستا کم می‌کند. در نهایت می‌توان گفت عمران روستا از طریق احداث راه‌های روستایی باعث توسعه‌ی روستاها می‌شود که توسعه‌ی روستاها هم باعث توسعه یافتگی کشور می‌شود. پس برای طراحی برنامه‌هایی در جهت توسعه و عمران روستاها یکی از اقدامات اولیه تاسیس راه‌های روستایی مناسب است که احداث راه‌های مناسب با یک استراتژی خاص، تاثیرات همه جانبه بر رشد کشور از نظر رشد اقتصادی، رشد اجتماعی، رشد سیاسی، رشد فرهنگی دارد و زمینه توسعه در کشور را به وجود می‌آورد.

## منابع

- احدی، م. ر.، امینی، ع. ر.، رضایی، ع. ر. (۱۳۹۱). بررسی وضعیت ایمنی در راه‌های روستایی و تأکید آن بر تصادفات، *فصلنامه مطالعات پژوهشی*، دوره ۱، شماره ۳، صص ۱۰۳-۱۲۰.
- پور طاهری، م.، باقری سرنجیان، ن.، رکن الدین افتخاری، ع. (۱۳۹۱). ارزیابی قابلیت دسترسی به نظام حمل و نقل و نقش آن در توسعه سکونتگاه‌های روستایی. *فصلنامه علمی - پژوهشی*، دوره ۱۸، شماره ۴، صص ۹۰ - ۱۱۰.
- حق شناس، ح. (۱۳۸۵). شناخت حمل و نقل روستایی و تحلیل مقدماتی عرضه و تقاضای آن، مطالعه موردی شهرستان اصفهان، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه صنعتی شریف.
- رضایی، ز. (۱۳۸۶). توسعه اجتماعی در ایران: شاخص‌ها و موانع. *پژوهشنامه*، شماره ۱۴، صص ۱۵-۴۸.
- صباغ کرمانی، م. (۱۳۸۰). *اقتصاد منطقه ای تئوری و مدل‌ها*، انتشارات سمت.
- صفارزاده، م.، و مرادی، س. (۱۳۸۱). بررسی اثرات زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی پروژه‌های حمل و نقل و روشهای ارزیابی آن، شماره ۴۵.
- علی اکبری، م.، کردوانی، پ.، مرادی، ف. (۱۳۹۰). تعیین زمینه‌های سرمایه گذاری بخش خصوصی برای توسعه فعالیت‌های صنایع روستایی در نواحی روستایی شهرستان کرمانشاه. *چشم‌انداز جغرافیایی*، دوره ۶، شماره ۱۶، صص ۵۲-۶۹.
- عربانی، م. (۱۳۹۰). *راهسازی*. انتشارات دانشگاه گیلان، چاپ چهارم.
- غضنفر، ح.، عارفی، ف.، پایدار، ا.، حاتمی، ف. (۱۳۹۱). بررسی وضعیت توسعه ی راه های روستایی و ارائه‌ی الگوی مطلوب، *فصلنامه جغرافیا و برنامه ریزی شهری* چشم‌انداز زاگرس، دوره ۴، شماره ۱۳.
- نصیری، ا. صنایع روستایی عاملی تاثیر گذار بر فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی "نمونه تجربی، روستاهای بومهن" (۱۳۸۸). *فصلنامه جغرافیایی آمایش*، شماره ۶، صص ۱۵۷ - ۱۷۹.
- یعقوبی، س. منهای، م. ح. معتمد، م. ک. (۱۳۹۲). بررسی نقش راه های روستایی در بهبود وضعیت اقتصادی کشاورزان.
- Bryceson, D. F., Bradbury, A., & Bradbury, T. (۲۰۰۸). Roads to poverty reduction? Exploring rural roads' impact on mobility in Africa and Asia. *Development Policy Review*, ۲۶(۴), ۴۵۹-۴۸۲.
- Bryceson, F., Bradbury, A., & Bradbury, T. (۲۰۰۶). Roads to Poverty Reduction? Dissecting rural roads' impact on mobility in Africa and Asia. *Reducing Poverty and Inequality: How can Africa be included*.
- Davis, A. (۲۰۰۰). Transport and sustainable rural livelihoods in Zambia: a case study. *Transport Research Laboratory, Zambia*.



- Donnges Chris (۱۹۹۸), "Access and Income Generating Activities" Ministry Of Communication, Transport, Post And Construction Rural Development Committee IR AP Project", -PO Box ۳۴۵ – UNDP Vientiane, Laos Ministry Of Communications, Tran.
- Fouracre, P. (۲۰۰۱). Transport and Sustainable Livelihoods. *Transport Research Laboratory*.
- Sarkar, A. K. (۲۰۰۵). Integrated Rural Accessibility Planning: Application in Rajasthan (India). *Bangkok, International Labour Office, Rural Accessibility Technical Paper (RAPT) Series*, (۱۲).
- Faiz, A., Faiz, A., Wang, W., & Bennett, C. (۲۰۱۲). Sustainable rural roads for livelihoods and livability. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, ۵۳, ۱-۸.
- Khandker, S. R., Bakht, Z., & Koolwal, G. B. (۲۰۰۹). The poverty impact of rural roads: evidence from Bangladesh. *Economic Development and Cultural Change*, ۵۷(۴), ۶۸۵-۷۲۲.
- Lindsay, A. K., & Kongolo, M. (۲۰۱۴). Rural Roads and Agricultural Development in Swaziland. *J Hum Ecol*, ۴۸(۳), ۴۳۱-۴۳۸.
- Construction -Stabilization Lee, M., Tan, P. C., Daud, D., & Wu, D. Q. (۲۰۱۰). Green approach to rural roads of in-situ soils and construction wastes. In *14th Asia Pacific Conference on Transportation and the Environment, Semarang, Indonesia*.
- Ogbuli, L. N. (۲۰۱۲). The Impact of Transportation on the socio-economic Development of Rural Areas of Gwagwalada Area Council, Nigeria. *Confluence Journal of Environmental Studies*, ۷.
- Rand, J. (۲۰۱۱). Evaluating the employment-generating impact of rural roads in Nicaragua. *Journal of development effectiveness*, ۳(۱), ۲۸-۴۳.
- Rivera, W. M., & Qamar, M. K. (۲۰۰۳). *Agricultural extension, rural development and the food security challenge*. Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations.
- Shenggen, F. A. N., & Zhang, X. (۲۰۰۴). Infrastructure and regional economic development in rural China. *China economic review*, ۱۹(۲), ۲۰۳-۲۱۴ ۲۱۴.
- Sakhapov, R. L., Nikolaeva, R. V., Gabdullin, T. R., & Makhmutov, M. M. (۲۰۱۵). Motor Roads as a Factor of the Economic Potential of the Republic of Tatarstan. *Economics and Finance*, ۲۴, ۶۰۶-۶۱۲. *Procedia*
- Warr, P. (۲۰۱۰). Roads and poverty in rural Laos: an econometric analysis. *Pacific Economic Review*, ۱۹(۱), ۱۵۲-۱۶۹