



جغرافیا و روابط انسانی، تابستان ۱۴۰۴، دوره ۸، شماره ۲، صص ۷۰۵-۷۰۶

تحلیل کارکرد جاده‌های روستایی در انتقال و فروش محصولات کشاورزی با رویکرد توسعه پایدار (مطالعه موردی شهرستان دزفول)

زهراسلطان^{۱*}، مجیدگودرزی^۲

۱-دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز، ایران

z.soltani@scu.ac.ir

۲-دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز، ایران

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۳/۱۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۵/۲۲

چکیده

با توجه به وابستگی بخش عمده‌ای از جمعیت کشورهای کمتر توسعه یافته به فعالیت‌های کشاورزی در مناطق روستایی و نقش زیرساخت‌های حمل و نقل در تقویت این فعالیت‌ها، بررسی عملکرد جاده‌های روستایی در تحقق اهداف توسعه پایدار اهمیت دوچندانی می‌یابد. هدف مقاله حاضر تحلیل نقش و عملکرد جاده‌های روستایی در شهرستان دزفول در راستای انتقال و فروش محصولات کشاورزی با تأکید بر شاخص‌های سه‌گانه توسعه پایدار (اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی) است. پژوهش از نوع توصیفی-تحلیلی بوده و با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای و پیمایشی (پرسش‌نامه) صورت گرفته است. جامعه آماری شامل بهره‌برداران روستایی منطقه مورد مطالعه بوده و داده‌ها با استفاده از آزمون تی تک‌نمونه‌ای و تحلیل واریانس در نرم‌افزار SPSS تحلیل گردیده است.

نتایج حاصل از تحلیل آماری نشان داد که از دیدگاه روستاییان، عملکرد جاده‌های روستایی در منطقه کمتر از حد متوسط ارزیابی شده و میانگین عملکرد کلی برابر با ۱۲/۲۵ است. این بدان معناست که جاده‌های موجود نتوانسته‌اند انتظارات روستاییان را در ابعاد توسعه پایدار به طور کامل برآورده سازند. همچنین نتایج تحلیل واریانس نشان داد که میان عملکرد جاده‌ها در سه بعد توسعه پایدار تفاوت معناداری وجود دارد؛ به طوری که بعد اقتصادی با میانگین عملکرد ۳/۱۴۲۵ بیشترین تأثیر و رضایت را در میان روستاییان داشته است، در حالی که ابعاد زیست‌محیطی/کالبدی (۲/۳۲۵۲) و اجتماعی (۲/۱۲۶۵) در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند. این امر بیانگر تأثیر محسوس جاده‌ها بر بهبود فرآیند حمل و نقل محصولات کشاورزی، افزایش سود تجاری، توسعه تجارت روستایی و ایجاد اشتغال در منطقه مورد مطالعه است. از سوی دیگر، ضعف در ابعاد اجتماعی نظیر ایمنی و تحرک‌پذیری و نیز در جنبه‌های زیست‌محیطی مانند آلودگی و مدیریت منابع طبیعی، نیازمند توجه و برنامه‌ریزی مجدد است.

واژگان کلیدی: شبکه ارتباطی، توسعه پایدار روستایی، محصولات کشاورزی، شهرستان دزفول.

مقدمه و بیان مساله

قرن بیست و یکم قرن شهری شدن است. در سال (۲۰۰۸)، برای اولین بار در تاریخ بشر، بیش از ۵۰ درصد جمعیت جهان، در مقایسه با ۳۰ درصد در سال ۱۹۵۰، در شهرها زندگی می‌کردند. انتظار می‌رود که تا سال ۲۰۵۰، به دلیل نرخ رشد بالای شهرنشینی ۷۰ درصد از جمعیت جهان، به طور عمده در شهرهای آسیایی و آفریقایی زندگی کنند. با این حال، در کشورهای کمتر توسعه یافته، بیش از ۷۱ درصد جمعیت جهان هنوز در مناطق روستایی زندگی می‌کنند و حدود یک میلیارد نفر (۳۱ درصد از جمعیت روستایی) از بازارها و خدمات محروم هستند. در این میان، جاده‌های روستایی به عنوان مسیر زندگی اجتماعات محلی و سکونتگاه‌های روستایی شناخته می‌شود (بهنداری^۱ و همکاران، ۲۰۱۶: ۴۹). از این رو است که دغدغه بهبود علمی و اجرایی این زیرساخت‌ها همچنان به عنوان مسئله جدی در جوامع توسعه نیافته مورد توجه نبوده است. بدین سان، هرچند این موضوع مدت طولانی محور سیاست‌های توسعه بوده است که به وسیله این فرض پذیرفته شده در میان نظریه‌پردازان توسعه حمایت می‌شده است که موقعیت زیان‌آور مناطق دور افتاده روستایی در ارتباط با فرصت‌های اقتصادی و رفاه اجتماعی می‌تواند با ساخت جاده رفع شود (بریسسون^۲ و همکاران، ۲۰۰۸: ۱۵۰).

توسعه منطقه‌ای به مفهوم رشد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در درون منطقه‌ای ویژه یا در سیستم‌های مناطق می‌باشد. یکی از مباحث عمده و اساسی در حوزه برنامه‌ریزی توسعه، مسئله توسعه منطقه‌ای است. توسعه منطقه‌ای دارای ابعاد مختلف اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، کالبدی و زیست‌محیطی در سطح یک منطقه می‌باشد. یکی از مواردی که می‌تواند منجر به توسعه منطقه‌ای شود طرح‌ها و پروژه‌های بزرگ در سطح ملی یا منطقه‌ای است. البته در برخی موارد ممکن است اجرای این طرح‌ها منجر به نوعی نابرابری و عدم تعادل در منطقه شود. طرح‌های بزرگ به علت حجم عظیم سرمایه‌ای که با خود می‌آورند تاثیر زیادی بر ساختار اجتماعی- فرهنگی، وضعیت اقتصادی و زیرساخت‌های کالبدی منطقه می‌گذارند (رضوانی و همکاران، ۱۳۹۵).

با این توصیف، می‌توان گفت در اسناد بین‌المللی و ملی، چشم‌انداز مشترک توسعه پایدار جاده‌ای به عنوان توسعه زیرساخت‌هایی که جنبش آزاد مردم و کالاها را تضمین می‌کند و به کاهش تاثیرات بر محیط زیست و سلامت انسان کمک می‌کند، به تاثیر تغییرات بالقوه آب و هوایی و افزایش امنیت مصرف‌کنندگان مقاوم است، تلقی شده است و از عوامل اصلی (آلودگی، سر و صدا و ایمنی ترافیکی) اثرگذار بر سلامت انسان یاد شده که توسط اقدامات مهندسی جاده مانند احداث گذرگاه، بازسازی جاده‌ها و خیابان‌ها و آسفالت جاده‌های شنی مدیریت می‌شوند. لذا، توسعه پایدار شبکه جاده‌ای را در عمل می‌توان سه اصل اساسی پایداری (کاهش اثر تغییرات اقلیمی؛ بر سلامت انسان و تنوع بیولوژیکی) برشمرد. به سخن دیگر، پیاده‌سازی هدفمند توسعه پایدار شبکه جاده می‌تواند اثر اقتصادی قابل ملاحظه‌ای داشته که شامل کاهش زمان سفر، کاهش هزینه‌های حمل و نقل، کاهش هزینه نگهداری زیرساخت و منافع کاهش تعداد تصادفات می‌باشد (پودزیکاس^۳ و همکاران، ۲۰۱۶: ۹۶۵).

¹ Bhandari

² Bryceson

³ Puodziukas

جاده‌ها، خطوط زندگی و شریان‌های حیاتی یک منطقه اقتصادی رو ستایی می‌باشند. این گذرگاه‌های حیاتی باعث ارتقاء توسعه کشاورزی شده و بخش مهمی از شهرها و نواحی مربوط را تشکیل می‌دهند و نقش مهمی را در جابجایی منابع و کاهش فاصله بین مناطق شهری و روستایی و بازار محصولات کشاورزی ایفا می‌کنند. در این چارچوب است که به منظور بهره‌برداری از پتانسیل کشاورزی یک ناحیه جاده‌ها را بر مبنای اولویت قرار دادن ایجاد تغییرات کلی در سیمای کشاورزان منطقه توسعه می‌بخشند. به عنوان نمونه، ایالت‌های پنجاب و هاریانا را میتوان نمونه‌های شاخصی در این رابطه ذکر کرد، زیرا توسعه اقتصادی این ایالت‌ها مستقیماً نتیجه شبکه‌های ارتباطی مناسب پیرامونشان است (سینگ - دیلون، ۱۳۷۴: ۲۷۵).

امروزه بیش از هر زمان دیگری، افزایش توانایی روستاییان برای دستیابی به بازارها و همکاری فعالانه در آن یکی از مهم‌ترین چالش‌های توسعه پایدار به شمار می‌رود. برابر متون واکاوی مردم روستایی، به ویژه فقیران، اغلب اظهار می‌کند که دلیل اینکه قادر به بهبود استانداردهای زندگی خود نیستند، این است که با مشکلات دسترسی به بازارها مواجه هستند یا بیان می‌کنند که تراکم کم جمعیت و دورافتادگی از مراکز اصلی و هزینه‌های بالای حمل و نقل منجر به موانع فیزیکی واقعی در دسترسی به بازارها می‌شود (گزارش فقر روستایی^۱، ۲۰۰۱: ۲۶۶).

در این زمینه، شهرستان دزفول با موقعیتی دشتی - جلگه‌ای و نیز برخورداری از موهبت جریان رودخانه دز در سطح منطقه و تعادل آب و هوایی، طی فصول پاییز و زمستان، در سطح گسترده‌ای به تولید محصولات زراعی مختلف از جمله سبزی و صیفی‌جات می‌پردازد فرآیند تولید محصولات زراعی در این منطقه، متأثر از مراحل کاشت، داشت، برداشت و انتقال محصولات به بازار مصرف، به وجود آورنده روابط و پیوندهایی میان روستاهای منطقه و نقطه شهری دزفول و نیز سایر نقاط شهری در سطح منطقه ای و ملی است که در صورت سازماندهی و سازمان‌یابی صحیح، می‌تواند زمینه ساز توسعه متوازن شهری و روستایی شود.

بنابراین آنچه آمد مقاله حاضر با هدف تحلیل کارکرد جاده‌های روستایی در انتقال و فروش محصولات کشاورزی با رویکرد توسعه پایدار در مناطق روستایی شهرستان دزفول با دیدگاه توسعه پایدار انجام گرفته است.

پیشینه تحقیق

افتخاری و همکاران (۱۳۹۸): در این پژوهش، نقش شبکه‌های جاده‌ای به‌عنوان زیرساختی کلیدی در توسعه روستایی بررسی شده است. نتایج نشان داد که جاده‌های روستایی مناسب در حمل و نقل محصولات کشاورزی و ارتقاء اقتصادی مناطق نقش مؤثری دارند، اما در ابعاد اجتماعی، زیست‌محیطی و کالبدی عملکرد ضعیف‌تری داشته‌اند. جامعه آماری شامل روستاهای تولیدکننده سیب در شهرستان مراغه بوده و از آزمون تی تک‌نمونه‌ای برای تحلیل داده‌ها استفاده شده است.

رضوانی و همکاران (۱۳۹۶): این مطالعه به بررسی نقش منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در توسعه منطقه‌ای شرق مازندران پرداخته است. یافته‌ها نشان داد که این منطقه در ابعاد اقتصادی بیشترین تأثیر مثبت را داشته و ابعاد کالبدی

¹ Rural Poverty Report

و اجتماعی - فرهنگی در مراتب بعدی قرار گرفته‌اند. پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی و بهره‌گیری از روش‌های اسنادی، میدانی و تحلیل‌های آماری انجام شده است.

صیدایی و همکاران (۱۳۹۳): پژوهش مذکور عملکرد دهیاری‌ها به‌عنوان مدیریت نوین روستایی را در توسعه پایدار منطقه اورامانات بررسی کرده است. نتایج نشان داد که دهیاری‌ها تنها در بعد اجتماعی عملکرد نسبتاً مطلوبی داشته‌اند و در سایر ابعاد ضعیف عمل کرده‌اند. تحلیل‌ها نشان دادند که عوامل مدیریتی نظیر مشورت با مردم و توانایی در حل مشکلات، تأثیر قابل توجهی بر عملکرد توسعه‌ای دارند.

استعلاجی و همکاران (۱۳۹۰): این تحقیق بر اهمیت مشارکت مردمی و مدیریت محلی در توسعه پایدار روستایی تأکید دارد. نویسندگان بیان می‌کنند که هدیریت متمرکز دولتی به دلیل پراکندگی جغرافیایی روستاها در ایران ناکارآمد بوده و دهیاری‌ها، با نظارت شوراهای اسلامی و نهادهای دولتی، به‌عنوان الگوی مناسب‌تری برای مدیریت محلی در راستای توسعه پایدار معرفی شده‌اند.

سلطانی و همکاران (۱۳۸۶): در این مطالعه، سرمایه‌گذاری در بخش کشاورزی به‌عنوان یکی از ارکان مهم توسعه اقتصادی کشور بررسی شده است. یافته‌ها حاکی از آن است که به‌رغم اهمیت این بخش، سرمایه‌گذاری در آن به دلایلی چون ریسک بالا، کمبود تسهیلات مالی و ضعف صنایع تبدیلی محدود بوده است. تحلیل شاخص‌های اقتصادی نشان داد که کارایی سرمایه‌گذاری کاهش یافته و بهبود کیفیت و بهره‌وری آن ضرورت دارد.

مبانی نظری

منطقه و توسعه منطقه‌ای

واژه منطقه به معانی گوناگون با محدودیت‌های متفاوت توسط کارشناسان با تخصص‌های مختلف مورد استفاده قرار می‌گیرد. کارشناسان هر رشته خاص از علوم، از دیدگاه‌های گوناگون منطقه را تعریف می‌کنند که این تعاریف بسیار متفاوت است. جغرافی‌دان‌ها، اقتصاددان‌ها، کارشناس‌های برنامه‌ریزی و... هر کدام تعریف خاصی از آن به دست می‌دهند؛ بنابراین، یکی از اساسی‌ترین مشکلات در برنامه‌ریزی منطقه‌ای تعریف منطقه و محدوده آن می‌باشد (آسایش، ۱۳۷۵). منطقه یک فضای جغرافیایی است که از یک سلسله پدیده‌های مشابه و عوامل پیونددهنده اجزای آن، هم از نظر فیزیکی و هم از دید محیط انسانی برخوردار باشد. یک منطقه در جغرافیا هنگامی قابل تشخیص می‌باشد و از یک شخصیت جغرافیایی یکپارچه و متمایز از دیگر مناطق برخوردار است که عوامل پیونددهنده اجزای آن به خوبی آشکار و قابل شناسایی باشد یا دست‌کم از ویژگی‌های مشابهی برخوردار باشد (عباسلو، ۱۳۸۲). توجه به منطقه در ابعاد مختلف مطالعاتی و نیز سیاست‌گذاری در طول زمان همواره تغییر کرده و رویکردهای مسلط نیز در طول دوران مختلف ابعاد متفاوتی یافته است. بحران بزرگ اقتصادی سال‌های ۱۹۲۹ تا ۱۹۳۲ که اکثر کشورهای سرمایه‌داری را تحت تأثیر قرار داد، اثر عمیقی بر شکل‌گیری عقیده به برنامه‌ریزی به طور عام و برنامه‌ریزی فضایی به طور خاص از خود باقی گذاشت (کلانتری و عبداله‌زاده، ۱۳۹۱).

رویکرد مطالعات اولیه گدس و ممفورد در رابطه با مناطق طبیعی تا رویکرد منطقه‌گرایی جدید، رویکردهایی‌اند که تا امروز در مورد برنامه‌ریزی منطقه‌ای مطرح شده‌اند. نظریات و رویکردهای منطقه‌ای که در طول زمان ارائه شده‌اند،

به عنوان بخش‌های مجزا از یکدیگر نبوده و به نحوی مکمل و محصول نگرش‌های ا صلاحی پی شین بوده‌اند. در جدول زیر دوره‌های مختلف برنامه‌ریزی منطقه‌ای همراه با ابعاد آن ارائه شده است (فرجی ملائی، ۱۳۹۳).

نظریه‌ها و مدل‌های توسعه منطقه‌ای به اوایل قرن بیستم باز می‌گردد؛ اما از دهه ۱۹۶۰ به بعد اکثر کشورهای در حال توسعه به نوعی از برنامه‌ریزی منطقه‌ای برای دستیابی به توسعه متعادل و کاهش شکاف توسعه بین مناطق پرداختند. دیدگاه‌های توسعه منطقه‌ای در دو دسته عمده به این شرح طبقه‌بندی می‌شوند: ۱. دیدگاهی که بر پایه تقسیم فعالیت‌های اقتصادی - اجتماعی، به بخش‌های عملکردی و تکیه بر برنامه‌ریزی بخشی برای توسعه منطقه‌ای قابل تفکیک‌اند و ۲. دیدگاهی که بر پایه تقسیم قلمرو فضایی از سان‌ها و فعالیت‌ها و یکپارچگی آنها در محیط، به برنامه‌ریزی فضایی برای توسعه منطقه‌ای تکیه دارند. بر اساس این دیدگاه‌ها، نظریه‌های توسعه منطقه‌ای به سه دسته تفکیک می‌شوند: ۱. نظریه‌های اقتصادی کلان و بخشی، شامل دیدگاه‌های رشد بخش‌های اقتصادی و پایه اقتصادی، ۲. نظریه‌های اقتصاد فضا، شامل دیدگاه‌های قطب توسعه و مراکز رشد و ۳. نظریه‌های توسعه فضایی آمایشی شامل دیدگاه‌های آگروپلین یا منظومه کشت شهری و نظریه سلسله مراتب سکونت‌گاه (شرکت مهندس مشاور سبحان‌اندیشه، ۱۳۸۸).

دوره	بازه زمانی	برخی از متفکرین	خصوصیات
منطقه‌گرایی اکولوژیکی	اوایل قرن بیستم	گدس، مامفورد، هاوارد	تعادل بین شهر و نواحی اطراف، رویکرد جامع‌نگر، هیجانی و مکان‌محور
علوم منطقه‌ای	اواخر دهه ۱۹۴۰ تاکنون	ایزارد، لوش و ویلسون	توسعه اقتصاد منطقه‌ای، ریشه در علوم اجتماعی کمی، تلاش برای ارائه یک تحلیل بی طرفانه، اولویت تحلیل فضایی بر مکان‌محوری
جغرافیای منطقه‌ای انتقادی	اواخر دهه ۱۹۶۰ تاکنون	کوک، هاروی، هول‌اند، مسی	تجزیه و تحلیل قدرت و جنبش‌های اجتماعی در منطقه، هنجاری
منطقه‌گرایی جدید برنامه‌ریزی	دهه ۱۹۹۰ تاکنون	کالتورپ، هوگ، راگرز	تمرکز بر محیط طبیعی، برنامه‌ریزی کالبدی و طراحی توسعه اقتصادی، هنجاری و مکان‌محور
منطقه‌گرایی توسعه اقتصادی	دهه ۱۹۹۰ تاکنون	پورتر، استورپر، اسکات، مورگان، کوک	تمرکز روی نهاد، روابط غیرتجاری، سیستم دموکراتیک، توسعه اقتصادمحور، معطوف به رقابت‌پذیری جهانی و فاقد یک بیان هنجاری روشن

جدول ۱. دوره‌ها و ویژگی‌های برنامه‌ریزی منطقه‌ای

روش تحقیق

تحقیق حاضر به لحاظ هدف، کاربردی و از نظر نوع و ماهیت، توصیفی - تحلیلی می‌باشد؛ در این راستا، نخست با واکاوی مطالعات انجام گرفته در زمینه موضوع و همچنین ادبیات نظری، شاخص‌های مورد مطالعه در قالب ابعاد چهارگانه دسته‌بندی و نقش جاده‌های روستایی را بر اساس دستیابی به اهداف توسعه پایدار در قالب این شاخص‌ها از دیدگاه استفاده‌کنندگان از جاده (روستاییان) مورد تحلیل قرار داده است. برای جمع‌آوری اطلاعات، از

روش کتابخانه‌ای و پرسشنامه استفاده شده است. با توجه به مطالعات انجام گرفته قبلی در زمینه شاخص‌های تحلیل یا ارزیابی نقش جاده و همچنین ادبیات پژوهش شاخص‌های تحلیل نقش جاده‌های روستایی در منطقه مورد مطالعه به شرح جدول زیر است.

پرسشنامه‌های پژوهش در طیف ۵ گزینه‌ای لیکرت (خیلی کم، کم، تاحدودی، زیاد و خیلی زیاد) تدوین شده است؛ که تعداد ۷۰ گویه در قالب ۳۵ شاخص (بر اساس ابعاد سه گانه تو سعه پایدار) تدوین و مورد مطالعه قرار گرفته است؛ که جمعا تعداد ۱۰۰ پرسشنامه از ۵ روستا در ارتباط با گویه‌های پژوهش برگزیده است. نمونه‌های مورد مطالعه در این پژوهش روستایان تولید کننده عمده محصول پرتقال بودند که توسط دهیاران و اعضای شورای اسلامی روستاها معرفی و از ایشان در مورد عملکرد جاده روستایی سوال شده است. روش نمونه‌گیری پژوهش هدفمند بوده و در هر روستا حداقل ۱۵ سرپرست خانوار معرفی و مورد مطالعه قرار گرفتند.

جدول ۲. ابعاد و مؤلفه‌های پژوهش

ابعاد	شاخص‌ها	متغیرها
	ایمنی	عرض شانه خاکی
		دید در شب و روزهای مه آلود
		زمان کم‌کسانی به مصدومین
		برخوردراری از علائم و ادوات ترافیکی در جاده‌های فرعی
		کیفیت علائم و ادوات ترافیکی در جاده‌های اصلی (رنگ، روشنایی، محل مناسب نصب، قابلیت دید، اندازه و غیره)
		تصادفات منجر به فوت
اجتماعی	تسهیلات خدماتی بین راهی	مجموعه‌های خدماتی بین راهی (مسافرخانه، نمازخانه و سرویس‌های بهداشتی)
		مراکز تعمیر خودرو و لوازم یدکی
		جایگاه پمپ بنزین و CNG
		پارکینگ‌های خودروهای حمل محصول
		مراکز امداد و نجات
دسترسی		مراکز راهداری فعال
		باز بودن مسیر در تغییرات فصلی و بارش برف و باران
		سهولت دستیابی به بازار، سردخانه و مراکز جمع‌آوری محصول
تحرک		سهولت دستیابی به روستاهای دیگر
		میزان کاهش در مدت زمان انتقال محصول از مزرعه به بازار، سرخانها، مراکز جمع‌آوری
		بازاررسانی سریع محصول
		هزینه‌های عملکردی وسیله نقلیه
		هزینه پولی سفر
اقتصادی	پیشرفت تجاری و اقتصاد کشاورزی	میزان افزایش در تولید محصول پرتقال
		تغییر در سطح تجارت محصول

ایجاد اشتغال در ارتباط با خرید و فروش محصول		
میزان افزایش در سود خالص حاصل از خرید و فروش محصول		
روزهای راهبندان در جاده	جریان ترافیک	
زمان انتقال محصول تا مقصد	زمان سفر	
فاصله از سردخانه	فاصله دسترسی	
فاصله از محل جمع‌آوری		
تغییر کاربری اراضی کشاورزی	تغییر کاربری زمین	زیست محیطی - کالبدی
سرو صدای ناشی از عبور وسیله نقلیه	آلودگی صوتی	
ماه‌های آلوده در سال	آلودگی هوا	
از بین رفتن گونه‌های گیاهی (جنگل‌زدایی و تخریب پوشش گیاهی) و جانوری	تخریب گونه‌های زیستی	
کیفیت آسفالت جاده	کیفیت سطح جاده	
تناسب عرض جاده با بار حمل شده	عرض جاده	

منبع: (هاس^۱ و همکاران، ۲۰۰۹)

معرفی منطقه مورد مطالعه

بنابر نتایج سرشماری نفوس و مسکن مرکز آمار ایران، جمعیت شهر دزفول در سال ۱۳۸۵، برابر با ۲۲۸۰۵۰۷ نفر بوده است. این شهر سی‌امین شهر پر جمعیت ایران است و در جدول جمعیت شهرهای ایران پس از ملارد و پیش از بروجرد قرار گرفته است. لازم به ذکر است که نژاد مردم آن آریایی، دین آنها اسلام و مذهبشان تشیع است. انتخاب روستاهای مورد مطالعه در این پژوهش بر اساس میزان تولید محصول پرتقال انجام گرفته است بدین ترتیب که از بین ۱۱ دهستان شهرستان دزفول، سه دهستان شمس‌آباد، سردشت و میانکوه با بیشترین مقدار تولید پرتقال انتخاب شدند. در سطح دهستان نیز از بین ۶۰۰ روستا تعداد ۵ روستا با تولید پرتقال بالاتر از میانگین دهستان به عنوان روستاهای مورد مطالعه انتخاب شدند. موقعیت جغرافیایی منطقه مورد مطالعه در نقشه شماره ۱ و مشخصات دهستان‌های مورد مطالعه در جدول و شکل شماره ۲ نمایش داده شده است.

^۱ Hass



شکل ۱. موقعیت فضایی روستاهای شهرستان دزفول

جدول ۳. مشخصات روستاهای مورد مطالعه و میزان سطح زیر کشت و عملکرد محصول پرتقال سال ۱۳۹۹

ردیف	روستا	جمعیت کل	تعداد خانوار	تعداد شاغل در کشاورزی	سطح زیر کشت بارور/هکتار	متوسط عملکرد/تن
۱	شمس آباد	۲۹۳۴	۵۸۱	۱۵۶۳	۱۰۵	۵۰
۲	سردشت	۵۰۸۷	۱۲۴۵	۳۵۶۲	۲۰۰	۱۰۲
۳	بن جعفر	۴۱۴۸	۱۰۰۳	۲۹۸۵	۱۵۲	۷۵

یافته‌های پژوهش

در این مرحله از آزمون تی تک متغیره برای تحلیل داده‌ها در نرم‌افزار SPSS استفاده شد. با توجه به نوع گزینه‌ها در پرسشنامه‌ها، میانگین مفروض یا حد متوسط (۳) به عنوان مبنا تعیین گردید. به این معنا که میانگین‌های کمتر از حد متوسط، نشانگر عملکرد پایین شاخص‌ها و میانگین‌های بالاتر، نشانگر عملکرد بالا/مناسب شاخص‌های عملکردی نقش جاده روستایی در منطقه مورد مطالعه می‌باشد. با توجه به نتایج آزمون و مقدار تی و سطح معناداری حاصل از آزمون در سطح آلفا ۰.۰۵ می‌توان گفت بین حد متوسط گویه‌ها و میانگین حاصل از پرسشنامه روستاییان تفاوت معنادار وجود دارد. لذا فرضیه تحقیق مبنی بر یکسان نبودن میانگین پاسخگویان با حد متوسط گویه‌ها به نفع فرض H_0 مورد تأیید قرار می‌گیرد (جدول ۴).

جدول ۴. نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای عملکرد جاده روستایی از دیدگاه روستاییان

Test Value = ۳						
متغیر	مقدار t	درجه آزادی	سطح معناداری	اختلاف میانگین	٪۹۵ اختلاف فاصله اطمینان	
					کران بالا	کران پایین
عملکرد	-۱۹/۲۱۵	۴	۰/۰۰۰	-۱/۳۲۱	-۱/۳۵۶	-۱/۲۴

همچنین با نظر بر اینکه میانگین نقش برابر با ۲/۲۵ و پایین‌تر از حد متوسط گویه‌ها می‌باشد، می‌توان چنین استنباط کرد که: از دیدگاه روستاییان جاده روستایی در منطقه مورد مطالعه نقش مناسبی نداشته است و نتوانسته شاخص‌های نقش مورد مطالعه در ابعاد سه‌گانه توسعه پایدار را در منطقه مورد مطالعه تحقق می‌بخشد (جدول ۵).

جدول ۵. میانگین شاخص‌های عملکردی جاده روستایی از دیدگاه روستاییان

متغیر	تعداد	میانگین	انحراف استاندارد	میانگین خطای استاندارد
عملکرد	۵	۲.۲۵	۰/۳۵۸۲	۰.۰۱۲۴۵

نتایج حاصله از آزمون آنالیز واریانس برای تعیین معناداری تفاوت نقش جاده بین ابعاد سه‌گانه از دیدگاه روستاییان، بیانگر تفاوت معنادار بین ابعاد از دیدگاه روستاییان می‌باشد؛ به عبارت دیگر از دیدگاه روستاییان عملکرد جاده روستایی در منطقه مورد مطالعه در ابعاد سه‌گانه توسعه پایدار (اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی / کالبدی) یکسان نبوده و بین آنها تفاوت معنادار آماری وجود دارد و به عبارتی جاده روستایی در برخی از شاخص‌ها و ابعاد مورد مطالعه دارای نقش مناسب بوده و در برخی دیگر عملکرد پایین داشته است (جدول ۶).

جدول ۶. نتایج آزمون تحلیل واریانس برای تعیین تفاوت معناداری عملکرد جاده در ابعاد سه‌گانه از دیدگاه روستاییان

سطح معناداری	فیشر	میانگین مربعات	درجه آزادی	مجموع مربعات	
۰.۰۰۰	۴.۶۴۴	۳۷.۹۲۶	۲	۷۵.۸۵۲	بین گروهی
		۸.۱۶۵	۱۳	۱۰۶.۱۴۲	درون گروهی
			۱۴	۱۸۱.۹۹۴	مجموع

بر اساس نتایج آزمون بعد اقتصادی با میانگین عملکردی ۳.۱۴۲۵ در رتبه نخست و بعد زیست محیطی/کالبدی با میانگین عملکردی ۲.۳۲۵۲ در رتبه دوم و بعد اجتماعی با میانگین ۲.۱۲۶۵ در رتبه سوم قرار دارد و به لحاظ نقش جاده هر سه بعد در سه گروه جداگانه قرار دارند (جدول ۷).

جدول ۷. همگن سازی ابعاد بر اساس میانگین عملکرد جاده

Subset for alpha= ۰.۰۵			تعداد	ابعاد
۳	۲	۱		
		۲.۱۲۶۵	۵	اجتماعی
	۲.۳۲۵۲		۵	زیست محیطی / کالبدی
۳.۱۴۲۵			۵	اقتصادی
۱.۰۰۰	۱.۰۰۰	۱.۰۰۰		سطح معناداری

می توان گفت جاده های رو ستایی در منطقه شهر ستان دزفول در بعد اقتصادی تو سعه پایدار نسبت به ابعاد دیگر عملکرد بهتری داشته و توانسته است رضایت رو ستاییان را در شاخص های اقتصادی از جمله کمک به پیشرفت اقتصاد کشاورزی، تامین شغل و افزایش تجارت کشاورزی و افزایش سود تجاری تامین کند. با توجه به اینکه اقتصاد غالب در رو ستاهای منطقه مورد مطالعه بر پایه تولید و فروش محصول پرتقال می باشد و معیشت رو ستاییان در منطقه بر همین اساس قرار دارد، لذا جاده های رو ستایی نقش مهمی را در حمل و نقل محصول کشاورزی به سردخانه ها و یا بازار و فروش آن ایفا می کند و با بهبود عملکرد/نقش جاده رو ستایی در دو بعد اجتماعی (ایمنی، تحرک و مانند آن) و زیست محیطی/کالبدی می تواند به تو سعه مناطق رو ستایی مورد مطالعه کمک کند. از طرفی، شرط سودآور بودن بازار در این بخش از تولیدات کشاورزی، با توجه به خصوصیت برخی از محصولات کشاورزی به لحاظ فسادپذیری و وزن محصول، بازاررسانی سریع و کم هزینه محصولات می باشد که وجود شبکه دسترسی مناسب از ملزومات آن محسوب می شود. در ایران وضعیت بازاریابی و بازاررسانی محصولات کشاورزی در زمینه زیرساخت های حمل و نقل و شبکه های دسترسی کشاورزان به بازارهای صادراتی در وضعیت مطلوبی نمی باشد. به طوریکه در برخی مناطق رو ستاییان به شبکه حمل و نقل مناسب و سایر زیربناهای مرتبط با صادرات از جمله انبارها و سردخانه ها دسترسی ندارند و این امر منجر به افزایش پرداخت هزینه مسافت محل تولید محصولات تا بازار و به تبع آن افزایش هزینه های جابجایی می شود که کاهش سود کشاورزان و قدرت رقابت پذیری آنها را در بازار در پی دارد.

بحث و نتیجه گیری

جاده های رو ستایی به عنوان شریان های حیاتی اقتصادی کشاورزی، نقشی بنیادین در پایداری نظام تولید، توزیع و فروش محصولات کشاورزی در مناطق رو ستایی ایفا می کنند. در شهر ستان دزفول که اقتصاد رو ستایی آن مبتنی بر تولید محصولات باغی، به ویژه پرتقال، است، کیفیت و کارکرد جاده های رو ستایی تأثیر مستقیمی بر بهره وری، سودآوری و پایداری معیشت کشاورزان دارد. این پژوهش با هدف تحلیل کارکرد جاده های رو ستایی در انتقال و فروش محصولات کشاورزی با تأکید بر سه بُعد تو سعه پایدار (اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی) انجام شده است.

نتایج آزمون تی تک‌نمونه‌ای نشان داد که از دیدگاه روستاییان، میانگین نقش عملکردی جاده‌های روستایی پایین‌تر از حد متوسط بوده و در سطح معناداری ۰.۰۰۰ اختلاف معنی‌داری بین حد متوسط و میانگین نظرات پاسخ‌دهندگان وجود دارد. این بدان معناست که جاده‌های روستایی در وضعیت مطلوبی قرار ندارند و نتوانسته‌اند نقش شایسته‌ای در پشتیبانی از زنجیره ارزش کشاورزی ایفا کنند. میانگین کلی عملکرد برابر با ۲.۲۵ گزارش شده است که پایین‌تر از حد متوسط (۳) است و نشان‌دهنده ضعف عملکردی جاده‌ها در تحقق اهداف توسعه پایدار است.

از سوی دیگر، نتایج تحلیل واریانس نشان می‌دهد که عملکرد جاده‌های روستایی در سه بُعد توسعه پایدار متفاوت است. بعد اقتصادی با میانگین ۳.۱۴۲۵ بهترین عملکرد را داشته، در حالی که بُعد زیست‌محیطی/کالبدی با میانگین ۲.۳۲۵۲ و بُعد اجتماعی با میانگین ۲.۱۲۶۵ به ترتیب در رتبه‌های بعدی قرار دارند. بنابراین، جاده‌های روستایی در تسهیل فرایندهای اقتصادی از جمله انتقال محصول، دسترسی به بازار، افزایش سودآوری کشاورزان و تقویت تجارت محلی موفق بوده‌اند، اما در زمینه‌های اجتماعی (نظیر ایمنی، تسهیل در رفت‌وآمد، دسترسی به خدمات آموزشی و درمانی) و زیست‌محیطی (مانند طراحی کالبدی مناسب، کاهش فرسایش، کنترل آلودگی) عملکرد ضعیف‌تری از خود نشان داده‌اند.

دلیل اصلی عملکرد نسبتاً مطلوب بعد اقتصادی را می‌توان در ساختار تولیدی و اقتصاد معیشتی منطقه جستجو کرد. تولید پرتقال و صادرات آن به عنوان محصول غالب در روستاهای دزفول، وابسته به زمان، شرایط اقلیمی، سرعت در بازار سانی و هزینه‌های حمل و نقل است. جاده‌های موجود در منطقه، هرچند از لحاظ کیفیت و استاندارد دچار ضعف‌اند، اما در ایفای نقش انتقال سریع و اقتصادی محصولات تا حدودی کارآمد عمل کرده‌اند. با این حال، عدم وجود زیرساخت‌های مکمل از جمله سردخانه‌ها، انبارهای موقت، سیستم حمل و نقل سازمان‌یافته و دسترسی مناسب به بازارهای برون‌منطقه‌ای باعث شده تا هزینه‌های حمل و نقل افزایش یافته و سود نهایی کشاورزان کاهش یابد.

نکته حائز اهمیت در این پژوهش آن است که نبود دسترسی به زیرساخت‌های حمل و نقل پیشرفته و ناکارآمدی شبکه‌های توزیع، موجب کاهش رقابت‌پذیری تولیدات کشاورزی روستایی در بازارهای داخلی و خارجی شده است. در بسیاری از روستاهای مورد بررسی، کشاورزان مجبور به فروش محصولات خود با قیمت پایین به واسطه‌ها هستند که این مسأله پایداری اقتصادی و انگیزه ادامه فعالیت کشاورزی را به خطر انداخته است.

در بُعد اجتماعی، ضعف جاده‌ها در تأمین ایمنی تردد، دسترسی به خدمات درمانی، آموزشی و حمل‌ونقل عمومی، مانعی جدی برای بهبود کیفیت زندگی روستاییان محسوب می‌شود. وضعیت کنونی جاده‌های خاکی یا نیمه آسفالت باعث بروز مشکلاتی همچون محدودیت در رفت‌وآمد به هنگام بارندگی، افزایش تصادفات و تأخیر در انتقال کالا شده است.

در بُعد زیست‌محیطی نیز باید به آسیب‌های ناشی از طراحی نادرست جاده‌ها از جمله فرسایش خاک، قطع پوشش گیاهی و عدم رعایت اصول کالبدی جاده‌سازی اشاره کرد. در برخی موارد، مسیرهای جدید بدون در نظر گرفتن معیارهای زیست‌محیطی احداث شده‌اند که این امر بر تعادل اکولوژیکی منطقه تأثیر منفی داشته است.

با توجه به یافته‌های تحقیق، بهبود نقش جاده‌های روستایی در منطقه دزفول نیازمند سیاست‌گذاری هدفمند در ابعاد زیر است:

توسعه و بهسازی زیرساخت‌های فیزیکی جاده‌ها با تأکید بر آسفالت کامل مسیرهای اصلی و بهسازی راه‌های فرعی. ایجاد و توسعه زیرساخت‌های مکمل از جمله سردخانه‌های محلی، انبارهای ذخیره محصول، پایانه‌های باربری و تسهیلات لجستیکی.

افزایش ایمنی و استانداردهای جاده‌ای به منظور کاهش تصادفات و تسهیل رفت‌وآمد به مراکز خدماتی. توجه به ارزیابی زیست‌محیطی در طراحی و اجرای پروژه‌های جاده سازی برای حفظ منابع طبیعی و کاهش آسیب‌های اکولوژیکی.

آموزش و توانمندسازی کشاورزان و بهره‌برداران محلی برای استفاده از روش‌های نوین بازاریابی و کاهش وابستگی به واسطه‌ها.

در مجموع، تقویت زیرساخت‌های حمل و نقل روستایی در شهرستان دزفول می‌تواند با ایجاد پیوندهای مؤثر بین تولید و بازار، ضمن افزایش درآمد کشاورزان، به تحقق اهداف توسعه پایدار در سطح محلی و منطقه‌ای کمک شایانی نماید.

فهرست منابع

- استعلاجی، علیرضا؛ خانی، علیرضا؛ اللهقلی‌نژاد، مهناز. ۱۳۹۰. نقش دهیاری‌ها در توسعه روستایی، دانشنامه، ۴ (۴): ۲۲-۱۵.
- اشرفی، مرتضی؛ احمدپور، امیر؛ مهدی‌پور، اسماعیل. ۱۳۸۶. فناوری ارتباطات و اطلاعات ICT و ترویج آن، سیاستی حمایتی در بهبود عملکرد مدیریت روستایی، ششمین کنفرانس اقتصاد کشاورزی ایران، انجمن اقتصاد کشاورزی ایران، دانشگاه فردوسی مشهد.
- حبیبی، آرزو. ۱۳۸۸. بررسی عوامل مؤثر بر پذیرش و به‌کارگیری فناوری اطلاعات و ارتباطات (فناوری اطلاعات و ارتباطات) در روستاها (مطالعه موردی روستاهای استان فارس)، از مجموعه مقالات همایش کاربرد فناوری اطلاعات و ارتباطات در روستا، مرکز انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران.
- خوانساری، نسرین. ۱۳۸۴. تبیین نقش و جایگاه فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات بر توسعه روستایی با تأکید بر سرمایه اجتماعی بر روستاهای بخش مرکزی شهرستان کرج، دانشگاه تهران، دانشکده علوم اجتماعی، گروه توسعه روستایی.
- رضوانی، محمدرضا؛ قدیری، مجتبی؛ کالی، محمدعباسی. ۱۳۹۵. تحلیل نقش منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در توسعه منطقه‌ای شرق مازندران، صنعت حمل و نقل دریایی، ۳ (۴): ۲۷-۳۵.
- رکن‌الدین‌افتخاری، علیرضا؛ فرخی‌سیس، سعیده؛ پورطاهری، مهدی؛ کرمی، جلال. ۱۳۹۸. تحلیل نقش شبکه جاده‌ای در انتقال محصولات کشاورزی نواحی روستایی شهرستان مراغه، فصلنامه اقتصاد فضا و توسعه روستایی، ۸ (۲۹): ۲۰۳-۲۲۶.
- سلطانی، سحر؛ علی‌شاهی، مژگان؛ بهرامی‌مهنه، فهیمه. ۱۳۸۶. مطالعه وضعیت سرمایه‌گذاری در بخش کشاورزی ایران و راه‌های افزایش آن، ششمین کنفرانس اقتصاد کشاورزی ایران، مشهد.
- سینگ، دیلون؛ جان‌سر، اس.اس. ۱۳۷۴. جغرافیای کشاورزی، ترجمه سیاوش دهقانیان، عوض کوچکی و علی کلاهی اهری، چاپ اول، مشهد: نشر جهاد دانشگاهی دانشگاه فردوسی مشهد.

- شرکت مهندس مشاور سحاب اندیشه. ۱۳۸۸. گروه مطالعات توسعه منطقه‌ای استان قم، گزارش توسعه منطقه‌ای و پایداری توسعه.
 - صیدایی، سیداسکندر؛ جمینی، داود؛ جمشیدی، علیرضا؛ جمشیدی، معصومه. ۱۳۹۳. بررسی و تحلیل عملکرد مدیران نوین روستایی در توسعه روستایی (مطالعه موردی: منطقه اورامانات استان کرمانشاه)، برنامه‌ریزی فضایی (جغرافیا)، ۴(۴): ۱-۲۴.
 - عبا سلو، رحمان. ۱۳۸۲. ارزیابی عملکرد منطقه ویژه اقتصادی سیرجان و نقش آن در توسعه منطقه، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه سیستان و بلوچستان.
 - فرجی ملائی، امین. ۱۳۹۳. تبیین الگوی توسعه متعادل منطقه‌ای (مورد: منطقه قزوین)، رساله دکتری دانشگاه تهران.
 - کلانتری، خلیل؛ عبدالله‌زاده، غلامحسین. ۱۳۹۱. برنامه‌ریزی فضایی و آمایش سرزمین، چاپ اول، انتشارات فرهنگ صبا.
- Bhandari, S.B. Bahadur Shahi, P. Shrestha, R.N. 2016. Ranking rural road projects: Weighting different evaluation criteria with a focus on the case of Nepal, *International Journal of Engineering Research and Science & Technology*, 5(1): 49-69.
- Bryceson, Rural Poverty Report 2001: Markets for the rural poor: the Challenge of Ending Rural Poverty, chapter 5, markets for the rural poor, International Fund for Agricultural Development, IFAD, 2001-Business & Economics 150-266.
- Puodziukas, V. Svarpliene, A. Braga, A. 2016. Measures for sustainable development of road network, *Transportation Research Procedia* 14: 965-972.