

مشکلات عرضه محصولات کشاورزی - قسمت سوم

راه...

*** چنانچه بهمراه راهی که بمناطق محروم کشیده می‌شود فرهنگ مربوط به آن نیز بتواند از همان راه وارد روستا شود ما نه تنها با مسئله مهاجرت درگیری نخواهیم داشت بلکه این خود عامل کندی مهاجرت خواهد بود.**

*** تنها و تنها ایجاد و گسترش و ترمیم راههای ارتباطی روستا و عشایر را عامل تقویت بنیه اقتصادی روستا نمی‌دانیم.**

ارتباط مناطق روستائی و شهری کشور ما از دیرباز به دشواری صورت گرفته است. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی، روستا بعنوان پایه و اساس اقتصاد کشور تلقی گردید و بالطبع ضرورت ایجاد ارتباط بین این قطب تولیدی با مراکز صنعتی و مصرفی روز بروز بیشتر احساس شد، چرا که اقتصاد در حال توسعه احتیاج روزافزون به راههای مواصلاتی مناسب برای استفاده از وسائط نقلیه بمنظور حمل و نقل مواد تولیدی از نقاط مختلف در جهت ایجاد تحرک این بخش را دارد.

باتوجه به میزان راههای مواصلاتی موجود و مناسب نبودن بسیاری از راهها، بویژه راههای روستائی، حمل و نقل محصولات کشاورزی، مازاد بر احتیاج، روستائیان اغلب بوسیله اسب، الاغ و قاطر از راههای مالرو و در بعضی موارد با استفاده از وسائط موتوری از قبیل تراکتور، وانت و کامیون صورت می‌گیرد، که بعلت وضعیت نامطلوب راههای موجود اغلب هزینه حمل و نقل و مدتی که برای حمل کالا صرف می‌شود نسبتاً زیاد است و این امر موجب دلسردی کشاورزان سخت کوش شده و آنان را از تولید، اضافه بر مصرف خود، حتی با داشتن امکانات کشت بیشتر باز می‌دارد، خصوصاً چنانچه قیمت تمام شده محصولات بالا باشد و در نتیجه

به هر تقدیر در این مطلب بدنبال این هستیم که اثراتی را که «راه» می‌تواند، بلحاظ اقتصادی، بر تولیدکننده روستائی و عشایر در عرضه محصولات داشته باشد، را بررسی نمائیم.

البته لازم است برای روشن شدن تعبیر، ما از راه روستائی به تعریف راههای روستائی و عشایری بپردازیم، بطور کلی منظور از راه روستائی راهی است که ارتباط مناطق روستائی را تا حد دهستان برقرار کند و بنا به ضرورت و ایجاب مسائل فنی، ممکن است از نوع راههای توأم با روسازی آسفالتی باشد.

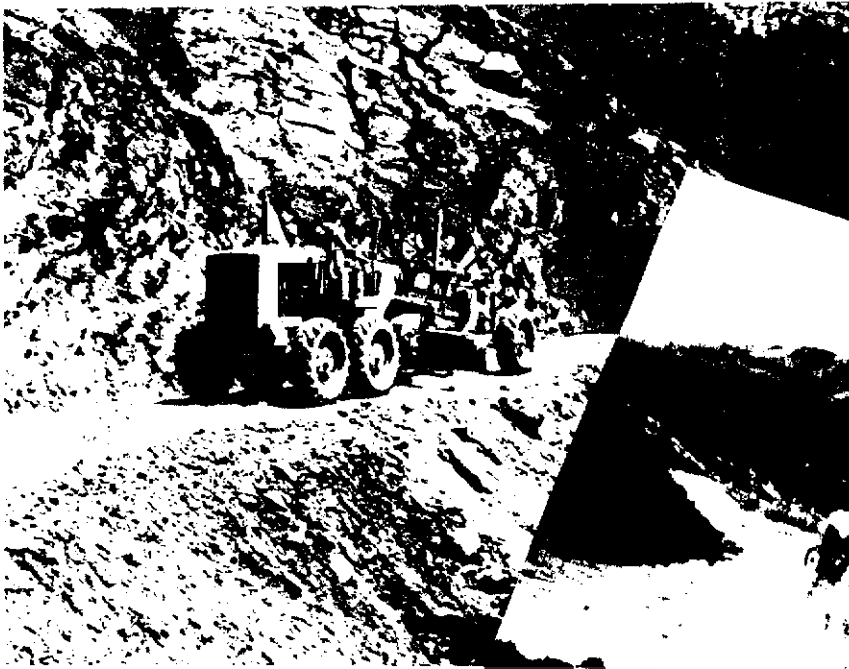
راههای عشایری از لحاظ مشخصات فنی دارای کیفیت استاندارد نمی‌باشد بلکه بصورت پلهای منفرد عبور از رودخانه یا گذرگاههایی بصورت حریم ساخته شده که برای عبور و مرور از موانع طبیعی یا مصنوعی می‌باشد. بدیهی است در مواردی که برای عبور و مرور وسائط نقلیه در مناطق عشایری ساخته شود، از کیفیت فنی لازم برخوردار خواهد بود.

باتوجه به توزیع نامتعادل جمعیت در کشور ما که موجب دوری مراکز و تراکم جمعیت شده است، عوامل جغرافیائی و اقلیمی بشدت توزیع جمعیت را تحت تاثیر قرار داده است و در نتیجه

در بررسیهای گذشته به این موضوع اشاره شد که راه همواره توانسته است نقش بسزائی را در توسعه فرهنگی، اجتماعی و همچنین اقتصادی مناطق دورافتاده داشته باشد، اما این پدیده در کاهش مشکلات عرضه محصولات خصوصاً کشاورزی چقدر می‌تواند مؤثر باشد، از جمله مباحثی است که در اینجا دنبال می‌کنیم.

بعنوان یک واقعیت چنانچه به فرهنگ اجتماعی و نوعاً روابط اقتصادی روستاها و مناطقی که به سیستم مواصلاتی کشور نزدیکتر هستند توجهی هر چند سطحی، داشته باشیم به این امر واقف خواهیم شد که بدون شک راه نقش عمده‌ای را در این مناسبات بخود اختصاص داده است. البته گرچه عده‌ای را نظر بر این است که همین راه یکی از عوامل تسریع مهاجرت روستائیان به شهرها می‌باشد، اما اینگونه برخورد با مسائل یکسونگری است لذا چنانچه به همراه راهی که به مناطق محروم و دور دست کشیده می‌شود، فرهنگ مربوط به آن نیز بتواند از همان راه وارد روستا شود، ما نه تنها با مسئله مهاجرت، از این زاویه، درگیری نخواهیم داشت بلکه همین موضوع به نسبت خودش عامل کندی و کنترل نیروی گریز از روستا خواهد بود.

موجب نابسامانی در مسائل اقتصادی و رفاهی و... در سطح روستاها شده و پیامدهای ناهنجار و مخربی را بدنبال می‌آورد. ما بر این باوریم که عدم وجود راههای روستائی مناسب یکی از موانع مهم پیشرفت اقتصادی و اجتماعی روستا و نهایتاً کشور است و در حال حاضر نیز در مواردی اجرای طرحهای عمرانی را با اشکالاتی روبرو می‌سازد.



ایجاد و توسعه سیستم ارتباطی میان روستاها و شهرها انگیزه تحرک در جوامع روستائی گشته و روستائی را بر آن می‌دارد که با استفاده از زمینهای بایری که علاقهای به کشت در آنها را ندارد و همچنین با استفاده از بذور اصلاح شده، کود و اتخاذ روشهای مبارزه با آفات و سایر امکاناتی که بتواند او را در تولید بیشتر یاری دهد، امکانات توسعه کشاورزی را فراهم می‌آورد.

نتیجه اینکه احداث و توسعه راههای روستائی از دو جنبه موجب ارتقاء سطح درآمد روستائیان خواهد شد که یکی درآمد حاصل از فروش مازاد محصولات کشاورزی است و دیگر مابه التفاوت قیمت مواد مصرفی در روستا قبل و بعد از احداث راههای مواصلاتی است که با قیمت نازلتری بدست روستائی خواهد رسید. در نتیجه افزایش درآمد، کشاورزان از قدرت بیشتری درآماده سازی تولید برخوردار گشته و با استفاده از امکانات بهتر، تولید بیشتری را عرضه خواهند نمود.

برای بیان هر چه بیشتر اهمیت و نقش راههای روستائی در ارتقاء درآمد، افزایش تولید و کاهش ضایعات محصولات کشاورزی قسمتهائی از ارزیابی اقتصادی یک راه روستائی را بصورت نمونه و بمنظور نشان دادن اهمیت راه بر اقتصاد روستا، در ذیل بررسی می‌کنیم:

شناسائی و توجیه وضع موجود در منطقه
حدود منطقه در حوالی فارس تعیین شده است. این منطقه شامل پنج روستای نسبتاً دور افتاده به نامهای سعد آباد، ولی آباد، آب بخش، ده بید و شیر بیشه است که محصولات تولیدی خود را به سختی و از طریق کوره

روستائی کشور، راه به عنوان رگ حیاتی این پیکره‌های پر تلاش، برای رساندن خدمات و امکانات و مبادلات و محصولات کشاورزی، بحساب می‌آید.

اغلب کشاورزان کشور ما حتی با داشتن امکانات ضعیف فقط برای مصارف داخلی خود دست به تولید محصولات کشاورزی می‌زنند. زیرا بدلایل زیادی از جمله نداشتن راه مناسب، جهت عرضه محصولات کشاورزی به بازارهای فروش، نمی‌توانند مازاد محصولات خود را براحتی برای فروش عرضه کنند. احداث راههای روستائی جدید و توسعه راههای موجود به کشاورزان هر منطقه این امکان را می‌دهد که مازاد محصولات تولیدی خود را در مناطق مجاور و یا شهرها و کارخانجات تبدیلی و تکمیلی محصولات کشاورزی با آسودگی خاطر بفروش برسانند و همچنین نیازمندیهای خود را به قیمت نازل خریداری نمایند. بعلاوه امید ایجاد شده در روستائی به اینکه حاصل زحمات او نه تنها می‌تواند نیازهایش را برطرف نماید بلکه باعث افزایش درآمد او شده و در نتیجه او را بر مسائل و مشکلات مادی زندگی فائق می‌سازد. این امر نیز از دیگر ضرورت‌های ایجاد راه روستائی محسوب می‌شود. حاصل آنکه

لزوم توسعه راههای روستائی

برای بیان اهمیت و ارزش راههای روستائی موارد متعددی را می‌توان در این رابطه عنوان نمود از جمله اینکه: احداث راههای روستائی باعث گسترش خدمات اجتماعی نظیر تأسیس مدارس روستائی، درمانگاههای بهداشتی و بیمارستانها در جهت ارتقاء فرهنگ و بهداشت

در روستا می‌گردد. زیرا با احداث اینگونه راهها، روستاهای مناطق مختلف، با یکدیگر مرتبط شده و با ایجاد مراکز بهداشتی و مدارس در مقاطع مختلف در یکی از روستاهای مناسب منطقه امکان خدمت رسانی به روستائیان محروم را موجب می‌شود که خوشبختانه جهاد در این رابطه با ایجاد مراکز دهستان گامهائی اساسی برداشته است.

از سوی دیگر بایستی اهمیت راههای روستائی را در رشد تولیدات کشاورزی و دامی در نظر بگیریم و با توجه به اینکه کشاورزی محور توسعه اقتصادی در جمهوری اسلامی منظور شده و با سمت گیری و برنامه ریزی دولت در جهت احیاء کشاورزی و مناطق

راهی مالرو پس از طی ۲۵ کیلومتر از هر یک از روستاهای یاد شده به محل فروش می‌رسانند.

کل منطقه مذکور قریب ۲۰ هزار هکتار می‌باشد که از ۶۰٪ اراضی قابل کشت آن حدود ۴۰٪ از کل اراضی زیر کشت می‌باشد و با توجه به اینکه بقیه دارای قابلیت کشت است ولی متأسفانه بلا استفاده مانده است.

جدول شماره (۱) درصد توزیع زمینهای زیر کشت مربوط به هر یک از محصولات مورد نظر به ترتیب زیر است:

شرح	میزان اراضی:
۱- گندم	۴۰٪ (۳۲۰۰ هکتار)
۲- پنبه	۲۰٪ (۱۶۰۰ هکتار)
۳- چغندر قند	۲۰٪ (۱۶۰۰ هکتار)
۴- میوه (سیب)	۲۰٪ (۱۶۰۰ هکتار)

جدول شماره (۲) بازدهی هر هکتار از زمینهای زیر کشت محصولات مختلف کشت شده را نشان می‌دهد:

نام محصول	مقدار محصول تولیدی در هکتار
گندم	۲ تن
پنبه	۱ تن
چغندر قند	۲۰ تن
سیب	۱۵ تن

با توجه به جدول شماره ۲ میزان تولید گندم در سطحهای ذکر شده در جدول یک بخوبی نشان دهنده این است که از ۴۰٪ اراضی مورد مطالعه در هر هکتار بطور متوسط فقط ۲ تن برداشت می‌شود که ضایعات مجموعه محصولات را در جدول شماره ۳ بررسی نموده‌ایم.

جدول شماره ۳ ضایعات پیش بینی شده برای هریک از محصولات فوق را نشان می‌دهد:

ردیف	نام محصول	میزان ضایعات به درصد
۱	گندم	-
۲	پنبه	-
۳	چغندر	۲۰٪ (بعلا اینکه در طول مسیر حمل و نقل آنهم بوسیله دام تبخیر چغندر قابل توجه است)
۴	سیب	۱۰٪

در جدول فوق ضایعاتی را که بواسطه نبودن راه و بتبع آن وسائط نقلیه مناسب بر تولید کننده مرتب می‌شود ذکر شده است که در این رابطه حمل و نقل مازاد محصولات کشاورزی که شامل گندم، پنبه، چغندر قند و سیب است، بوسیله اسب، قاطر و الاغ در مسافتی به طول متوسط ۲۵ کیلومتر صورت می‌گیرد. هزینه حمل و نقل برای هر کیلو محصول بوسیله چهار پا یک ریال (یعنی برای هر تن هزارریال) محاسبه شده است.

با توجه به جدول زیر می‌توانیم رقمی بدست آوریم که معرف میزان تولید و فروش و درآمد منطقه قبل از اجرای طرح باشد یعنی در جدول شماره ۴ میزان ضایعاتی که قبل از تأسیس یک راه روستائی بر تولید کننده روستائی وارد می‌شده است را نشان می‌دهد: جدول شماره ۴- جدول درآمدها (ارقام به ۱۰۰۰ ریال)

عدم وجود راههای روستائی مناسب یکی از موانع مهم پیشرفت اقتصادی و اجتماعی روستا و نهایتاً کشاورزی و در حال حاضر نیز در مواردی اجرای طرحهای عمرانی را با اشکال مواجه می‌سازد.

نوع محصول	میزان کشت به هکتار	تولید مازاد در هکتار به تن	کل تولید به تن	قیمت فروش لبقاده هر تن به	ضایعات	کل تولید مازاد	قیمت فروش تن هزارریال
۱- گندم	۳۲۰۰	۲	۶۴۰۰	۵۰۰۰	-	۶۴۰۰	۳۲۰۰۰
۲- پنبه	۱۶۰۰	۱	۱۶۰۰	۱۴۰۰۰	-	۱۶۰۰	۲۲۴۰۰
۳- چغندر	۱۶۰۰	۲۰	۳۲۰۰۰	۱۲۵۰	۶۴۰۰	۲۵۶۰۰	۳۲۰۰۰
۴- سیب	۱۶۰۰	۱۵	۲۴۰۰۰	۱۰۰۰۰	۶۴۰۰	۲۱۶۰۰	۲۱۶۰۰۰
جمع	۸۰۰۰	۳۸	۶۴۰۰۰	۳۰۲۵۰	۱۲۸۰۰	۵۵۲۰۰	۳۰۲۴۰۰

(۱) درآمدهای ناشی از اجرای طرح راه در منطقه در مقایسه‌ای که بین جدولهای ذیل (۵ و ۶) بعمل آید دقیقاً اثراتی که اجرای طرح در درآمد تولیدکنندگان روستائی داشته است را نشان می‌دهد یعنی با توجه به نرخ هزینه که برای حمل محصولات قبل از تأسیس راه در نظر گرفتیم مبلغی معادل ۲۳۸۴۰۰ هزار ریال بود یعنی: جدول شماره (۵)

نوع محصول	هزینه حمل برای ۱۰۰۰ ریال هر تن	درصد ضایعات	محصول قابل فروش	قیمت فروش	خالص درآمد هزارریال
گندم	۶۴۰۰	-	۶۴۰۰	۳۲۰۰۰	۲۵۶۰۰
پنبه	۱۶۰۰	-	۱۶۰۰	۲۲۴۰۰	۲۰۸۰۰
چغندر قند	۳۲۰۰۰	۲۰٪	۲۵۶۰۰	۳۲۰۰۰	-
سیب	۲۴۰۰۰	۱۰٪	۲۱۶۰۰	۲۱۶۰۰۰	۱۹۲۰۰۰
جمع	-	-	-	-	۲۳۸۴۰۰

اما با احداث راه مورد نظر که حد فاصل روستا تا محل عرضه محصول بحساب می آید درآمد تولیدکنندگان بشرح زیر بوده است: جدول شماره (۶)

کل محصول و ضایعات سیب به میزان ۱۰٪ کل محصول در نظر گرفته شده است که در نتیجه از کل چغندر قند تولید شده فقط ۲۵۶۰۰ تن و از کل سیب تولید شده

نوع محصول	هزینه حمل برای هر تن ۹۰۰ ریال	درصد ضایعات	محصول قابل فروش	قیمت فروش	خالص درآمد هزار ریال
گندم	۵۷۶۰	—	۶۴۰۰	۳۲۰۰۰	۲۶۲۴۰
پنبه	۱۴۴۰	—	۱۶۰۰	۲۲۴۰۰	۲۰۹۶۰
چغندر قند	۲۸۸۰۰	۱۸٪	۲۶۲۴۰	۳۲۸۰۰	۴۰۰۰
سیب	۲۱۶۰	۸٪	۲۲۰۸۰	۲۲۰۸۰۰	۱۹۹۲۰۰
جم				ع	۲۵۰۴۰۰

برای هر تن در ۲۵ کیلومتر راه مالرو (الاغ و قاطر) به ۹۰۰ ریال (نهصد ریال) و برای هر تن در ۱۵ کیلومتر جاده که بوسیله کامیون و غیره صورت می گیرد درآمدی معادل ۴۹۵۸۰۰۰۰ در نظر می گیریم که این ارقام با احتساب کاهش ضایعات به مبلغ ۲۵۰۴۰۰۰۰۰ ریال بالغ می گردد.

بدین ترتیب با اجرای طرح تأسیس راه در منطقه فوق درآمد خالص بدست آمده با توجه به کاهش هزینه حمل و نقل و کاهش ضایعات رقمی معادل ۱۲ میلیون ریال را برای تولیدکنندگان روستائی نشان می دهد.

البته همانطور که در مطالب شماره های قبل اشاره شد ما تنها و تنها ایجاد و گسترش و ترمیم راههای ارتباطی روستا و عشایر را عامل تقویت بنیه اقتصادی روستا نمی دانیم اما بر این اعتقاد هستیم که این وسیله بسیار حساس و مهمی است که می تواند در کاهش ضایعات تولیدی و از طرفی در افزایش درآمد روستائی و عشایر مؤثر واقع شود که در حقیقت گره های از مشکلات عرضه محصولات را با عنایت به راههای روستائی و عشایر گشوده ایم.

امید است با در نظر گرفتن تمام عوامل و مشکلات عرضه محصولات در کنار هم گامی مثبت را در استقلال اقتصادی روستا برداشته باشیم در آتی به دیگر موانع موجود بر سر راه عرضه محصولات اشاره خواهیم داشت. (ادامه دارد.....)

که در حقیقت درآمد خالص آنان به حد ۲۵۰۴۰۰ هزار ریال افزایش یافته است یعنی ۱۲ میلیون ریال افزایش درآمد ایجاد شده است که بتفکیک برای تقلیل ضایعات و تقلیل هزینه حمل و نقل و غیره که در ذیل اشاره شده است می باشد. (۲) تقلیل ضایعات ضایعات محصولات تولید شده قبل و بعد از اجرای طرح شامل ضایعات چغندر قند و میوه می باشد که ضایعات چغندر قند به میزان ۲۰٪

۲۱۶۰۰ تن قابل فروش می باشد در صورتیکه با اجرای طرح تأسیس راه میزان ضایعات بعثت افزایش در سرعت رساندن محصول به بازار، برای چغندر از ۲۰٪ به ۱۸٪ و سیب از ۱۰٪ به ۸٪ تقلیل می یابد و این برابر است با افزایش درآمدی معادل ۵۶۰۰۰۰۰ ریال، که هزینه حمل و نقل را در این محاسبه ۱۰۰۰ ریال برای هر تن در نظر گرفتیم. ۳- تقلیل هزینه های حمل و نقل تقلیل هزینه های حمل و نقل از هزار ریال

بقیه از صفحه ۴۱



دیدگانم جاری شد. برادران اینثارگر و فداکاران با ربوبیت خاصی مشغول نماز و زمزمه و دعا بودند، هر یک زبان حالی داشت و هر کس بگونه ای در طلب معبود مشغول بود، از اینجا دیگر نمی توان چیزی نوشت چرا که مگر احساس این بزرگ مردان را می توان بر روی نوار ویا کاغذ پیاده کرد، اینجا باید همه خضوع و رکوع و سجود بود در مقابل ذات یکتای حق و در مقابل این اولیای خاص خدا. بعد از نماز و شام برادران راننده اکیپ بندی شده مسئولین اکیپها نیز مشخص و اعلام شد. افراد هر اکیپ سوار بر یکدستگاه آمبولانس شده و به محل استقرار دستگاهها که یک کیلومتر جلوتر از خط مقدم قرار داشت

راهی گردیدند تا دستگاهها را کنترل و با اعلام رمز عملیات پایه صحنه کارزار بگذارند. ساعت ۱۱ شب بود که توپخانه ارتش

جمهوری اسلامی شروع به ریختن آتش تهیه بر روی مزدوران بعثی نمود و بعد از چند دقیقه رمز عملیات بوسیله بی سیم اعلام شده و فرماندهان مهندسی رزمی دستور حرکت را صادر کردند، وقتی خاکریز خط مقدم شکافته شد و دستگاههای غول پیکر مهندسی وارد عمل گردیدند آتش سنگینی بر پهنه تپه های میمک فرود می آمد و زمین از پرتاب منوره های فراوان بعثیان مانند روز روشن شده بود، و همین منورها به رزمندگان کمک می نمود تا راه را پیدا کنند و به رانندگان بلدوزر نیز این اجازه را می داد که جاده تدارکاتی عملیات را بازسازی و راه را برای عبور و مرور باز کنند، دشمن چون گرای جاده پاسگاه گرکنی و دشت هلاله را داشت جاده را زیر آتش سنگین خمپاره گرفته بود، اما اینثارگران جهاد به حول قوه الهی به کارشان ادامه داده و خوشبختانه به هیچیک از دستگاهها صدمه ای وارد

نگردید، در ساعت ۵ بامداد ناگهان باران شدیدی شروع به باریدن نمود که خود از الطاف خفیه الهی بود و رزمندگان ما توانستند تا ساعت ۶ صبح آخرین سنگرهای فریب خوردگان عراقی را در پاسگاه گرکنی و تپه های صععب العبور مشرف بر رودخانه تلخاب به تصرف خویش در آورند. فرزندان توانمند اسلام در اطراف پاسگاه گرکنی مشغول پاکسازی سنگرها بودند و مزدوران بعثی را یکی یکی از لانه هاشان بیرون می کشیدند، گروههای تخریب نیز به جمع آوری میادین مین ادامه داده و مکان را برای خاکریز آماده می کردند. با راهنمایی فرماندهان سپاه، سنگر سازان در روز روشن و زیر گلوله های مستقیم تانکهای دشمن مشغول زدن خاکریز گردیدند. در هر ۱۰ متر یکدستگاه کار می کرد تا رزمگاهی برای فرزندان پاک و

صدیق این مرز و بوم پدید آورد، خاکریزها با سرعت امتداد می یافت و مدافعان اسلام در پشت آنها مستقر می شدند. شیارهای عظیمی که حتی بلدوزر بسادگی نمی توانست از آن