



تحلیلی بر پروژه‌های

راهسازی روستایی از دیدگاه جامعه‌شناسی

■ نویسنده: خانم سین تیا سی کوک

■ مترجم: غلامرضا امیر شقاقی

مأخذ: Putting people First, 1991

اشاره:

جاده می‌تواند با فراهم آوردن امکانات دسترسی به بازار خدمات و فرصت‌های شغلی، الگوی رشد یک منطقه را به گونه‌ای بنیادی دستخوش تحول سازد. جاده‌ای که از نزدیکی روستاها می‌گذرد باعث رشد سریع آنها می‌شود؛ حال آنکه روستاهای دیگر در حال رکود باقی می‌مانند، جاده‌هایی که مرزهای منطقه‌ای را می‌گشایند می‌توانند تاثیرات مثبت یا منفی اجتماعی زیست محیطی در برداشته باشند و باعث تغییر شکل نحوه کاربرد زمین، تسهیل امور بازرگانی تشویق مهاجرت و در مواردی نیز بروز برخوردهای اجتماعی گردند. اگر به اعتقاد نویسنده، تحلیل جامعه‌شناختی بطور رسمی به عنوان جزئی از برنامه‌ریزی پروژه‌های راه‌سازی روستایی شناخته شود، این مشکلات و سایر پیامدهای اجتماعی زیست محیطی قابل پیش‌بینی و در هنگام نیاز، قابل تعدیل خواهند بود. احداث راه‌های روستایی همانند سایر انواع زیرساخت‌های عمده فیزیکی، همواره به عنوان کارهای صرفاً مهندسی قلمداد شده است. پیامدهای اجتماعی ایجاد شبکه راه‌های روستایی عموماً دست‌کم گرفته شده، یا با آن به صورت سطحی و مقطعی برخورد شده است. خانم کوک پیامدهای عمده اجتماعی فرهنگی مربوط به جاده‌سازی روستایی را شناسایی و پرسشهای مشخص در زمینه فعالیت‌ها و ساختارهای جامعه مطرح ساخته که در زمان طراحی، پروژه‌های جاده‌سازی بایستی پاسخ داده شوند.

جامعه‌شناسان به عنوان بخشی از یک تیم فنی در طراحی پروژه‌های راهسازی روستایی چه نقشی می‌توانند ایفا کنند؟

یک کارشناس امور اجتماعی بخوبی می‌تواند نتایج بعضی طرح‌ها را با توجه به هدفهای عمومی پروژه و بافت اجتماعی فرهنگی آن ارزیابی کند. باید چند پیش‌بینی پیامدهای کاری بسیار دشوار است. مع‌هذا، چنانچه طراحان فنی و اعضای هیئت ناظر که نهایتاً درگیر پروژه خواهند بود، خودشان حساسیتی نسبت به پیامدهای فرهنگی نداشته باشند، دامنه عواقب ناگوار ناشی از احداث جاده‌ها بسیار عظیم‌تر خواهد بود. چنین است نه خانم کوک آموزش اجتماعی را برای کارشناسان فنی نیز تجویز می‌نماید. وی بر این باور است که جامعه‌شناسان علاقمند به این رشته بایستی دوره تکمیلی فنی را طی کنند تا بتوانند نقش مؤثری به عنوان طراح ایفا کنند و همکاری خوبی با کارشناسان امور اقتصادی و مهندسی داشته باشند.

رهیافت‌های مشارکتی در ایجاد شبکه‌های حمل و نقل روستایی در راستای توسعه از اهمیت بسزایی برخوردار است حال آن‌که تجارب عملی در زمینه این رهیافت‌ها بسیار ناچیز است. اگر چه معمولاً عمده‌ترین سرمایه‌گذاری در برنامه توسعه روستایی به جاده‌سازی اختصاص دارد، لیکن قسمت اعظم این سرمایه‌گذاری به علت عدم نگهداری صحیح، ظرف مدتی نسبتاً کوتاه از دست می‌رود.

بدین ترتیب خدمات مهندسی اجتماعی (Social engineering) در جهت بسیج و تجهیز منابع انسانی، تسریع روند ابتکارات محلی و متشکل ساختن ارگان‌های اجتماعی برای ایجاد زیرساخت‌های فیزیکی را می‌توان درست به اندازه خدمات مهندسی دولتی، لازمه توسعه شبکه راه‌های روستایی بشمار آورد.

■ تحلیل پروژه‌های راهسازی روستایی از دیدگاه جامعه‌شناختی

چگونگی کاربرد تحلیل جامعه‌شناختی در فرآیندهای راهسازی در این فصل برنامه‌ریزی و اجرای پروژه‌های راهسازی روستایی نشان داده شده است. تنها انواع اندکی از سرمایه‌گذاریهای هستند که

برآورده می‌کنند و نه بطور کلی از منابع اجتماعی فرهنگی و فنی کلی بهره‌برداری لازم را به عمل می‌آورند.

شواهد تجربی روز افزون ثابت می‌کند طرح پروژه‌ای که توجه بیشتری به متغیرهای اجتماعی، آن‌گونه که در این مقوله به آنها اشاره شده، نشان می‌دهد، نه تنها افزایش مستقیم سودمندی پروژه را

بر توسعه عمومی روستاها بیشتر از راه روستایی تأثیر مستقیم دارند. و تنها در مواردی معدود، توسعه زیر بنایی می‌تواند با در اولویت قراردادن مردم، بهره بیشتر را نصیب طراحان پروژه سازد.

از دیرباز پروژه‌های زیربنایی بر مبنای ضوابط و معیارهای اقتصادی و مهندسی طراحی شده‌اند. این پروژه‌ها نه نیازهای بهره‌برداران مورد نظر را همواره

به دنبال دارد، بلکه موجب تشویق نگهداری اصولی تر و در بیشتر موارد، چندین برابر شدن اثرات اقتصادی محلی می‌گردد. بطور خلاصه، استدلال‌های سودمند گرا و بشر دوستانه‌ای که در دفاع از گنجاندن دیدگاه جامعه‌شناختی در طرح‌های راهسازی ارائه می‌شود، هیچ کدام فایده‌ای از لحاظ صرفه‌جویی در وقت و هزینه‌ها، به حال طراحان پروژه ندارد.

اگر چه تمایل جامعه‌شناختی در تمام مراحل پروژه امری لازم است، با این حال مهارت‌های کارشناس امور اجتماعی حرفه‌ای بویژه در زمان شناسایی - آماده سازی و ارزشیابی از اهمیت اساسی برخوردار است. در طراحی برنامه‌ها و پروژه‌های راهسازی روستایی بیش از آنکه می‌تواند به توانمندی‌های دراز مدت جامعه در راستای رشد خود گردانی و خود کفایی کمک کند.

این فصل برآن است تا نشان دهد که خیلی از موارد جامعه‌شناختی وجود دارد که جزء لاینفک طراحی و انجام پروژه‌های راهسازی روستایی بشمار می‌آیند. ترتیب ارائه مطلب دقیقاً همانند چرخه پروژه و شامل این موارد است: شناسایی - آماده سازی - برآورد نظارت و ارزشیابی. در اینجا مسائلی که بایستی در هر مرحله از چرخه پروژه راهسازی بررسی شود معین گردد، مانند روش‌های مناسب برای بازرسی میدانی (Fieldinvestigation)، اطلاعات لازم، متغیرهای اجتماعی و چهار چوب تحلیلی نشأت گرفته از نظریات جامعه‌شناسانه در باب تفسیرات اجتماعی. بعضی از وظایف پیشنهاد شده را می‌توان تنها توسط کارشناسان حرفه‌ای مسائل اجتماعی مانند (جامعه‌شناسان یا مردم‌شناسان) بخوبی انجام داد و سایر امور را هر یک از اعضای تیم طراح پروژه که دارای حساسیت اجتماعی باشد می‌تواند انجام دهد.

اگر چه پروژه‌های زیربنایی یا بهسازی را معمولاً به عنوان پروژه‌های سخت افزاری دارای درونداد و برونداد دقیق و قابل اندازه‌گیری می‌شناسند، لیکن ما مدعی هستیم که ملاحظیات اجتماعی فرهنگی در راستای موفقیت این پروژه‌ها همانقدر از اهمیت برخوردار دارند که در موفقیت پروژه‌های بخش نرم

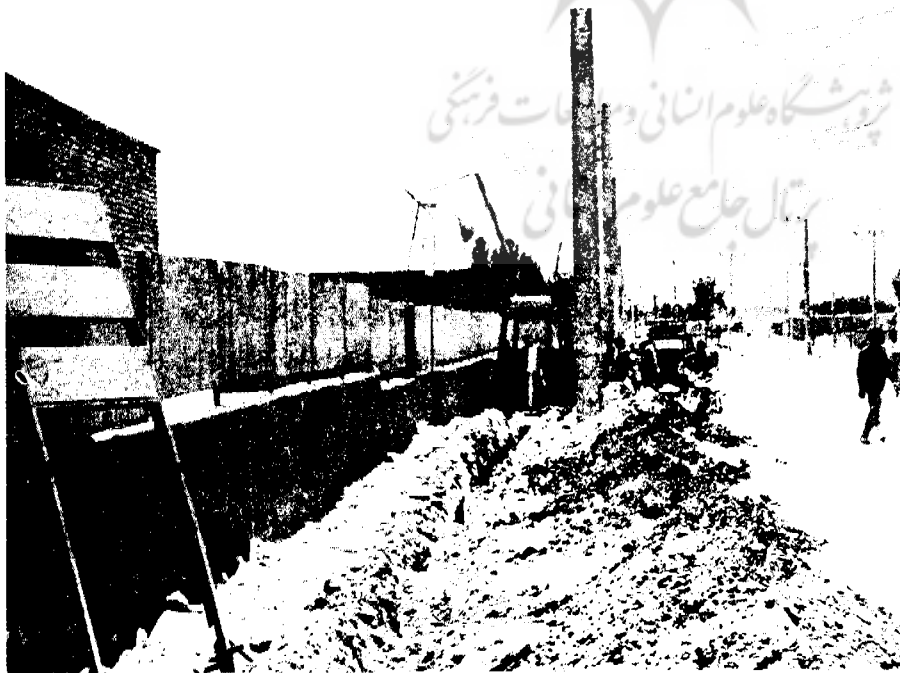
افزایی، بویژه زمانی که در عرصه پهناورتر فرآیند توسعه روستایی مورد توجه قرار گیرند.

چرا تحلیل اجتماعی برای پروژه‌های راهسازی روستایی مفید فایده است؟ نخست آن که درک روشن تری از خصوصیات و علایق بهره‌برداران مورد نظر طرح بدست می‌دهد. این امر قدرت تخمین و برآورد مخارج و در آمد پروژه را در رابطه، نیازهای واقعی بالا می‌برد و نرخ برگشت اقتصادی را بهبود می‌بخشد، در مقیاس وسیع، استفاده از تسهیلات معین می‌شود. دوم این که دوام پروژه‌های راهسازی روستایی اکثراً منوط به مشارکت محلی در راستای نگهداری از راه یا جاده است. دانستن این که کدام یک از گروه‌های اجتماعی می‌توانند و می‌خواهند این کار را بهعهده بگیرند، شکل‌گیری آنها و طرق مشارکت رهبران محلی به گونه‌ای که علاقه جامعه محلی را به نگهداری و مراقبت از پروژه جلب سازد، از اهمیت چشم‌گیری برخوردار است. سوم این که، تحلیل اجتماعی علاوه بر کمک به موفقیت پروژه ممکن است اثرات سرمایه‌گذاری زیربنایی را بر توسعه به مفهوم وسیع‌تر آن بهبود بخشد، هم از طریق پرهیز و یا جبران پیامدهای اجتماعی منفی و هم از طریق کمک در دستیابی به اهداف اجتماعی ملی.

■ نقش بهسازی در توسعه روستایی

راهبردهای توسعه اقتصادی کلاسیک و رشدگرا، بخاطر وابستگی شدید به سرمایه‌گذاریهای زیربنایی مورد انتقاد بوده‌اند. در سالهای اولیه طرح توسعه، سرمایه‌گذاریهای زیربنایی عمدتاً در جهت حمایت از بخش مدرن مخصوصاً صنایع صادراتی در کشورهای در حال توسعه بودند. این سرمایه‌ها شرایط دسترسی به بازارهای جهانی را فراهم کردند و این امکان را بوجود آوردند که نخبگان در حال رشد شهری از سبک زندگی جهان پیشرفته بهره‌مند گردند. ولی کوشش در جهت کاهش اختلاف طبقاتی بین ثروتمندان و فقیران کشورهای در حال توسعه به عمل نیامد.

پروژه‌های توسعه روستایی در سالهای ۱۹۶۰ بمنظور پاسخگویی به مسایل تساری حقوق و اهداف دراز مدت رشد و توسعه کشورهای در حال توسعه شروع شدند. این پروژه‌ها با درآمدهای بدست آمده از ریخت و پاشهای اقتصاد پویای شهری فراهم آوردن خدمات را به عنوان مؤثرترین طریق برآورد نیازهای اولیه در مناطق روستایی مورد توجه قرار دادند. دیری نپایید که طراحان پروژه‌ها دریافتند



خانواده‌های کشاورز را که با روش جدید تولید و فروش آشنا بودند به سوی آن منطقه سرازیر کرد. آنها ساختار اجتماعی منطقه را که از زمان دوربودن از اقتصاد مدرن برآن منطقه حاکم بود، دچار تحولی عظیم ساختند.

در کنیا در کنار توسعه راهها در مناطق پرجمعیت، فرصت دسترسی به مشاغل شهری برای مردان فراهم آمد و مدیریت زارع تماماً دست زنان سپرده شد.

توسعه جاده روستایی علاوه بر ایجاد فرصت‌های شغلی کوتاه مدت در کار جاده سازی و فراهم آوردن فرصت‌های بسیار برای استخدام در بخش کشاورزی (از جمله تنوع بخشیدن به کشت محصولات نقدی، فعالیتهای دامداری و لبنی، ماهی و تولید میوه و سبزیجات برای بازارهای شهری)، افزایش اشتغالات غیرکشاورزی در تجارت، خدمات و صنایع روستایی را نیز در پی دارد. بازار کار برای کارگران غیر متخصص در مناطق روستایی گسترش می‌یابد و نسبت به فشارهای بیرونی حساس تر می‌گردد. بدین ترتیب پاره‌ای از منافع حاصل از صرفه‌جویی در هزینه‌های حمل و نقل ممکن است حتی نصیب کارگران خوش نشین و خانواده‌های آنها شود.

بهبود راهها انگیزه نیرومندی را برای خدمات دهندگان بوجود می‌آورد تا کارشان را در مناطق روستایی گسترش دهند. جوامع روستایی ممکن است برای خودشان مدرسه و درمانگاه بسازند. ولی تا زمانی که مرکز با تدارکات، نظارت و پشتیبانی لازم وارد عمل نشود، روستاییان بندرت خواهند توانست به خدمات کافی و مناسب دست یابند، خدمات دهندگان غالباً طرح‌های خود را در مناطق روستایی که امکان توسعه داشته باشند، پیاده می‌کنند. در هر صورت توسعه راهها به تنهایی قادر به تضمین خدمات رسانی موفق نیست. خدمات دهندگان بایستی منابع مالی برای پرداخت هزینه‌های مسافرت را در اختیار داشته باشند و مشتریان هم امکان دسترسی به مرکز خدمات را دارا باشند. افزون بر این، خدمات ارائه شده بایستی متناسب با نیازهای جوامع محلی باشند تا بتوانند تاثیر مثبتی بر



تغییر یا عدم تغییر راهبردهای تولید، بر متغیرهای ساختار خانواده مثل اندازه - سن و منابع درآمد انعکاس خواهد داشت. درآمدهای هنگفت ممکن است منجر به جابجایی در توزیع قدرت و وابستگی در میان خانواده‌های روستایی گردد.

جاده‌ها به شکل‌گیری ساختار رشد جمعیت و اقامت در مناطق روستایی کمک می‌کنند. خانوارهای جدید در مجاورت جاده‌ها و تقاطع‌ها مجتمع می‌شوند و ممکن است فشار زیادی به منابع محلی همچون آب و هیزم وارد آورند. اگر جاده‌ای امکان دسترسی به زمین کشاورزی حاصلخیزی را فراهم آورد ممکن است مهاجرت خانوارهای جدید کشاورز را موجب شود. هم اینها به شکل‌گیری روابط جدیدی بین تازه واردان و قدیمی‌ها، منجر می‌شود. جاده همچنین برای ساکنین محلی فرصت‌های دستیابی به خارج از منطقه پروژه را فراهم می‌آورد و می‌تواند موجب مهاجرت موقت یا دائمی گردد که هر دو صورت آن، پیامدهایی را برای ساختار اجتماعی منطقه تحت پوشش پروژه در بر خواهد داشت. مثلاً در فیلیپین جاده جدیدی که یک منطقه دورافتاده را به شبکه بزرگراهها وصل می‌کند، تعداد زیادی

رشد صنعتی نمی‌تواند از طریق انتقال درآمدها، منابع کافی جهت پاسخگویی به نیازهای روستایی را فراهم آورد. بالا بردن سطح زندگی روستایی نیز مستلزم افزایش بهره‌وری افراد روستایی خواهد بود. برنامه بهسازی معمولاً به عنوان یک عنصر مهم سرمایه‌گذاری در برنامه‌های محرک پیشرفت روستا مطرح است. چهار عنصر عمده سرمایه‌گذاری زیربنایی در پروژه‌های اولیه توسعه روستا عبارت بودند از آبیاری - تامین آب، برق رسانی به مناطق روستایی و احداث جاده.

پروژه‌های راهسازی در مناطق روستایی اثرات اجتماعی اقتصادی عمیقی را با خود به ارمغان می‌آورد. بهبود شرایط حمل و نقل می‌تواند تغییرات قابل توجهی در راهبردهای تولید روستایی بوجود آورد. کشت محصولات نقدی اغلب بیش از کشت محصولات غذایی اصلی منفعت دارد و کاهش تولیدات غذایی محلی احتمال خطر بالقوه وابستگی به منابع تامین کننده خارجی را با خود به دنبال دارد. دسترسی به اعتبارات ترویج و خدمات بازاریابی در تعیین این که کدام خانواده به سمت کشت محصولات نقدی سوق داده می‌شوند و یا کدام روش نوین برداشت را برگزینند، مؤثر واقع خواهد افتاد.

توسعه روستایی برجای بگذارند.

طراحان پروژه خدمات دهندگان و بهره‌برداران متفق القول هستند که سرمایه‌گذاری در زمینه احداث راه روستایی بایستی در اولویت قرار گیرد، در دسترس نبودن راه مناسب، توسعه و بهبود سایر دروندادهای مورد نیاز توسعه را نیز از نهادهای فیزیکی مورد لزوم برای افزایش محصولات (مثل کود - سیمان سوخت) گرفته، تا افراد لازم برای ارائه خدمات مانند (معلمان - بهداشت کاران و مروجان) را به تعویق می‌اندازد.

جاده‌ها یا راه‌های تغذیه‌کننده روستایی در گردآوری و توزیع کالاها و پدید آوردن ظرفیت حمل و نقل مورد نیاز جهت حمایت از سرمایه‌گذاریهای عمده‌ای مانند شاهراهها و بنادر، نقش مهمی بر عهده دارند. طراحان و سیاستمداران محلی طرفدار جاده هستند، زیرا امکان دسترسی آسان آن را به مردم فراهم می‌آورد و انتقال اطلاعات به مناطق روستایی را آسان می‌گرداند. کارکنان آژانس مقامات محلی و کارگزاران پروژه بخوبی آگاه هستند که وجود نارسایی در جاده، مانع موفقیت برنامه‌هایشان می‌شود. اگر بهره‌برداران بالقوه توسعه مورد مشورت قرار گیرند معلوم خواهد شد که آنها معمولاً بهبود راه‌های روستایی را در صدر اولویت‌هایشان قرار می‌دهند.

روستاییان خواستار توسعه راه‌ها هستند، اگر چه بنا به دلایل عده غالباً دیدگاه‌های آنان با برنامه‌ریزان متفاوت است. برنامه‌ریزان عمدتاً به جابجایی کالاها و دستیابی به منافع حاصل از حمل و نقل وسایل موتوری می‌اندیشند. مردم محلی نیز به این امور علاقمندند، لیکن دسترسی به فرصتهایی برای جابجایی شخصی و بالا رفتن کیفیت زندگی از دیگر انگیزه‌های آنان به شمار می‌آیند. راه، دسترسی به بازار کارگسترده و یا بازارهای بهتر برای عرضه محصولاتشان را ممکن می‌سازد و این امکان را بوجود می‌آورد که بچه‌هایشان را به دبیرستان یا مقاطع بالاتر آموزشی در شهرهای دور و نزدیک بفرستند و یا در صورت نیاز، به بیمارستان و مراکز درمانی مراجعه کنند راه، این امکان را برایشان فراهم می‌آورد تا با اقوام و آشنایانی که از محل آنها

رفته‌اند، تماسی برقرار کنند و یا اینکه به جاهای دور دست بروند، بدون این که رابطه خود را با اصل و نسب خودشان در روستا قطع کنند. افزون بر این، در مناطقی که اخیراً با کمبود مواد غذایی مواجه بوده‌اند، طراحان سیاستمداران موسسات خیریه و بهره‌برداران همگی بر اهمیت وجود جاده قابل اعتماد برای ارسال بموقع مواد غذایی در موارد اضطراری تاکید دارند.

در اثنای سالهای دهه ۱۹۷۰ بانک جهانی اجرای تعدادی پروژه توسعه روستایی را بعهده گرفت که در بسیاری از آنها احداث راه روستایی نیز وجود داشت. این پروژه‌ها اغلب فوق‌العاده پیچیده و جاه طلبانه بودند و بسیاری از آنها به هدف نهای رسیدند. تجارب بدست آمده از اولین نسل این پروژه‌ها طراحان پروژه را به این نتیجه رساند که شاید بهتر باشد منابع بر روی بخشهایی مثل جاده‌ها که در انجام پروژه به موفقیت چشم‌گیری نائل آمده‌اند، متمرکز شود.

از این رو در اواخر دهه مذکور، در افریقا - آسیا و امریکای لاتین تعدادی پروژه راه روستایی شروع شد. این پروژه‌ها بر این اساس طراحی شده بودند که استعداد و گنجایش نهادی بالابرده شود تا با برقراری معیارهای انتخابی مناسب، نیازهای جاده روستایی برآورده شود، استانداردهای مقتضی در طراحی و استفاده مطلوب از نیروی کار و تجهیزات تعیین شود و مهارتهای محلی در برنامه‌ریزی و مدیریت راه و ساختمان، توسعه یابد. یک دهه بعد، نتایج حاصل از این اقدامات با توجه شواهد تجربی مورد ارزیابی قرار گرفت. برخی پروژه‌ها موفق و برخی دیگر با شکست فاحش روبه‌رو شده بودند. پروژه‌های موفق آنهایی بودند که با ایجاد ظرفیت و استعداد نهادی، با روند سیاست‌های محلی در هم آمیخته گردیدند و آنهایی ناموفق بودند که در دام کشمکشهای بوروکراسی و کاغذ بازی گرفتار و از برقراری رابطه اثر بخش با مراجعان خود غافل مانده بودند.

بهبود و بهسازی راه الزاماً متضمن افزایش میزان دسترس نخواهد بود توسعه راه بایستی با رشد خدمات حمل و نقل، چه عمومی و چه خصوصی، توأم باشد. در این راستا، تحلیل زمینه سیاست‌گذاری

که می‌تواند تعیین‌کننده حدود گسترش خدمات حمل و نقل باشد، از اهمیت زیادی برخوردار است. سایر عوامل را می‌توان وجود وسایل حمل و نقل سوخت، لوازم یدکی، دسترسی کارفرمایان و گروه‌های محلی به اعتبارات؛ ساختار اشتغال محلی؛ و رابطه توسعه راه‌ها و کاربرد احتمالی تکنولوژی حمل و نقل مناسب یا سازگار به حساب آورد. بهسازی جاده ممکن است در توسعه روستایی نقشی متفاوت از الگوهای اقتصادی کلاسیک ایفا نماید. توسعه راه، بدون سرمایه‌گذاری مکمل در بخش کشاورزی و وجود فضای مناسب اقتصاد کلان، الزاماً منتج به افزایش محصول کشاورزی نمی‌گردد، اما به واسطه وجود ارتباطات ضعیف، آشفتنگی بازار روستایی را تخفیف می‌دهد و بدین وسیله راه را برای کاربرد موثر و متصفانه منابع انسانی و طبیعی هموار می‌سازد.