

آثار تحولات
اقتصادی - اجتماعی
ایران در روستاها از دیدگاه قوانین
(قسمت هشتم)

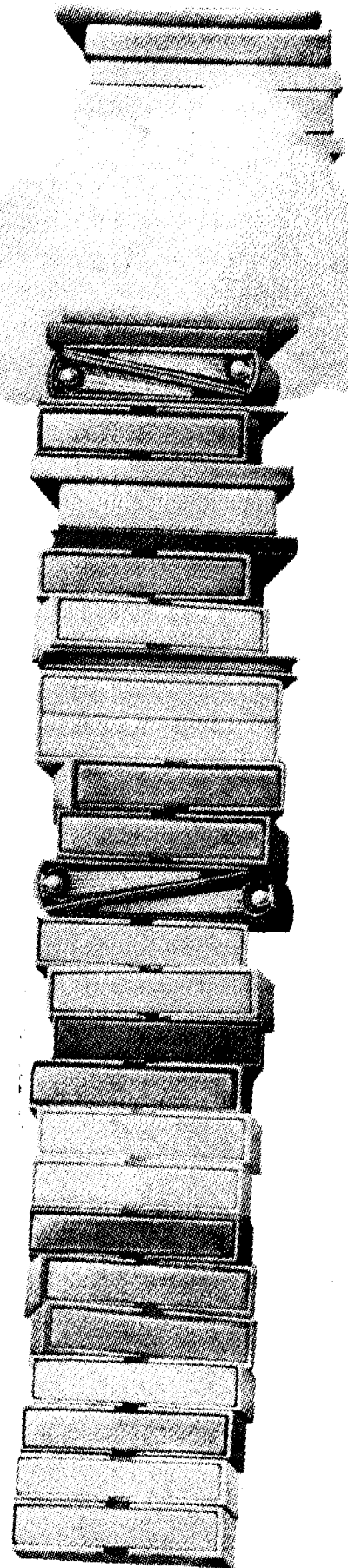
بازرگانی، نفت، معدن، و...

ک. نوروزی

اشاره:

مطلبی که ذیلاً از نظران می‌گذرد، تحقیقی است پیرامون آثار تحولات اقتصادی - اجتماعی در طی دوره ۱۳۲۰-۱۳۸۵ که در دفتر تحقیقات روستایی جهاد سازندگی توسط برادر نوروزی صورت گرفته است. در این قسمت وضعیت بازرگانی خارجی ایران، نفت، راه و حمل و نقل مورد بررسی قرار می‌گیرد.

• کسری مستمر بازرگانی خارجی، از ویژگیهای بارز تجارت خارجی در این دوره است؛ بطوریکه فقط در سالهای ۱۳۱۰، ۱۳۱۸ و ۱۳۲۰ شاهد اندکی مازاد در تجارت خارجی کشور می‌باشیم.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

بازرگانی

در فاصله سالهای ۱۳۰۰ تا ۱۳۲۰، بیشترین تغییرات در نظام فعالیتهای اقتصادی کشور، در بخش بازرگانی بوقوع پیوست. سیاستهای استعماری رژیم رضاخانی، در زمینه صنعتی کردن کشور که بدون توجه به واقعیات و ساختار درونی جامعه شکل گرفته بود، میبایست پیش از هر چیز مجراهای لازم جهت اجرای برنامه های صنعتی در کشور گشایش می یافت. نظر به اینکه غیر از مواد اولیه، هیچ یک از عوامل لازم جهت برپایی صنایع کارخانه ای مدرن در داخل کشور موجود نبود، ضروری بود تا برای تأمین آنها به خارج از کشور متوسل شد، لذا رشد بازرگانی غیرقابل اجتناب می نمود. در ضمن چون ایجاد نظام صنعتی در جامعه فقط محدود به تولید کالاهای صنعتی نمی شود و دامنه آن بسیاری از ابعاد اجتماعی از قبیل الگوی مصرف، الگوی اسکان، شیوه های آموزشی، نظام فرهنگی و غیره را نیز در برمی گیرد و بدین ترتیب علاوه بر واردات کالاهای مربوط به راه اندازی کارخانه ها، آن دسته از کالاها (و یا خدماتی) که برای همگون ساختن ابعاد اجتماعی فوق با نظام صنعتی مزبور نیز ضروری بود، مورد توجه قرار گرفت و در لیست کالاهای وارداتی قرار گرفت. در نتیجه علاوه بر آنکه دولت، به عنوان یک نیروی قدرتمند اقتصادی خود رسماً اقدام به واردات می نمود، بخش خصوصی و نیز شرکتهای خارجی فعالیت چشمگیری را در این زمینه در پیش گرفتند.

در نهایت بازرگانی به عنوان «پیش نیاز» تمامی ابعاد اقتصادی کشور مطرح گردید. این امر نخستین نقطه ضعف بزرگ در نظام مزبور بود زیرا: اولاً، با توجه به سوابق بازرگانی در کشور (در پیش از این دوره) به ایجاد یک قشر وسیع جدید که دارای قدرت فراوان اقتصادی بودند، کمک کرد. این قشر را که تقریباً در این دوره پدیدار گردید، تحت اصطلاح سرمایه داری تجاری می شناسیم. این گروه با تسلط بر بسیاری از منابع مالی کشوره حجم قابل ملاحظه ای از سرمایه های داخلی را صرف خرید انواع کالاهای خارجی (اعم از واسطه ای و سرمایه ای و بخصوص مصرفی) نموده، ایران را به بازار بسیار مناسبی برای قدرتهای بزرگ جهانی مبدل ساختند. دولت که خود یکی از تجار بزرگ محسوب می شد و

بسیاری از امور تجاری داخلی و خارجی را در دست داشت، بنا به دلایلی، بخش مهمی از قشر مزبور را تشکیل می داد. خارج دانستن حکومت در دوره مورد مطالعه از گروه سرمایه داران بازرگانان اشتباه مهمی است.

ثانیاً، پایه ریزی رشد سریع بازرگانی (داخلی و خارجی) موجب گردید تا دیگر بخشهای اقتصادی (و حتی اجتماعی) کشور را نیز تحت الشعاع خود قرار دهد. به عبارت دیگر بر خلاف آنچه که در طی قرون ۱۸ و ۱۹ در میان کشورهای توسعه یافته اتفاق افتاد و بر اساس آن رشد تجارت تابع فرآیند تحول و رشد نظامهای تولیدی بود، ترقی نظام بازرگانی در کشور ما (در پیروی از منافع کشورهای مسلط) بدانگونه بود که خود به محور اصلی نظام اقتصادی مبدل شد و دیگر بخشها را به تبعیت از خود درآورد. به اینصورت آنچه که برنامه های صنعتی یا کشاورزی کشور را تعیین می کرد، شرایطی بود که نظام بازرگانی خارجی مشخص می ساخت. این وضعیت عملاً زنجیره ای را پدید می آورد که - خواسته یا ناخواسته، آگاهانه یا ناآگاهانه - ابتدا و انتهای آن در دست نظام سرمایه داری جهانی بود و در این زنجیره (یا مدار) فعالیتهای اقتصادی، کشاورزی تابعی از صنعت، صنعت تابعی از تجارت و تجارت نیز به نوبه خود تابعی از نیازها و خواسته های سرمایه داری جهانی بود.

به این ترتیب پایه ریزی نوعی از روابط اقتصادی در این دوره که اساس آن را سرمایه داری تجاری تشکیل می داد، باعث شد تا این قشر با اتکاء به سودهای کلان تجاری و حمایتهای مختلف سیاسی و اقتصادی از سوی خارج، قدرت بسیاری در دستگاه حکومتی بدست آورند و از طرف دیگر از انتقال سرمایه های خود به امور تولیدی - ماهیتاً - اجتناب ورزند.

سرمایه گذاریهای بازرگانی

از اوایل دوران مورد مطالعه، علاقه های زیادی به گسترش بازرگانی کشور در چارچوب نظام جدید وجود داشت. در دهه ۱۳۰۰، فعالیتهای بازرگانی، هنوز از لحاظ حقوقی شکل خاص خود را نیافته بود. ولی در دهه ۱۳۱۰، بتدریج این فعالیتها در قالب شرکتهای تجارتی منظم گردیدند. طوری که در فاصله ۱۳۱۰ تا ۱۳۱۴، جمعاً ۴۰۸



شرکت با سرمایه ای معادل ۱۰۰۲ میلیون ریال مشغول بکار شدند و در سالهای ۱۳۱۵ تا ۱۳۲۰ این میزان به ۲۵۵۲ شرکت با سرمایه ۱۴۸۸۵ میلیون ریال افزایش یافت. تا سال ۱۳۱۵، ۵۷ درصد شرکتهای که دارای بیش از ۸۳ درصد کل سرمایه شرکتهای بودند، به امور بازرگانی اشتغال داشتند و تا سال ۱۳۲۰ نیز بیش از ۵۴ درصد شرکتهای مشغول به امور بازرگانی بودند. سرمایه این شرکتهای بالغ بر ۳۴/۵ درصد سرمایه کل شرکتهای

بود. نکته جالب توجه دیگر، علاقه شدید شرکتهای خارجی به سرمایه گذاریهایی در کشور بود. بطوریکه تا پایان سال ۱۳۱۹، از میان ۱۱۷ شرکت خارجی ثبت شده در ایران، ۶۶ شرکت، فقط به بازرگانی اشتغال داشتند. مهمترین فعالیت شرکتهای بازرگانی، در صادر کردن مواد اولیه کشور و وارد ساختن کالاهای مصرفی مختلف بود. واردات کالاهای صنعتی را دولت معمولاً خود رأساً بر عهده داشت.

مبادلات خارجی

صادرات: در فاصله سالهای ۱۳۲۰-۱۲۹۹، مهمترین طرفهای مبادلات خارجی ایران کشورهای شوروی، آلمان، انگلستان (و هند که در این سالها مستعمره انگلیس بود) و آمریکا بودند. همچنین کشورهای ژاپن، فرانسه، بلژیک و چکسلواکی نیز مبادلات نسبتاً قابل توجهی با ایران داشتند.

در اغلب سالهای دهه ۱۳۰۰ و ۱۳۱۰، بیشترین کالاهای ایران به شوروی صادر می شد و انگلستان و آمریکا هم در رده های بعد قرار داشته و از وارد کنندگان عمده کالاهای ایرانی محسوب می شدند. در طی سالهای مورد بررسی تغییرات چشمگیری در صادرات ایران به آلمان به چشم می خورد بطوریکه در سال ۱۳۰۸ فقط ۳ درصد از کل صادرات را به خود اختصاص می داد که این رقم در سالهای ۱۳۱۵ و ۱۳۱۸ به ترتیب به ۲۰ درصد و سپس ۴۸ درصد افزایش یافته است. البته بعد از سالهای ۱۳۱۵، بتدریج آلمان به یکی از مهمترین خریداران کالاهای ایرانی مبدل شد و همزمان نقش شوروی و انگلستان تدریجاً کاسته می شود. در مجموع در طی این دوره مهمترین کشورهای صاحب منافع در ایران را همین سه

● سیاستهای استعماری رژیم رضاخانی، در زمینه صنعتی کردن کشور که بدون توجه به واقعیات و ساختار درونی جامعه شکل گرفته بود، می بایست پیش از هر چیز مجراهای لازم جهت اجرای برنامه های صنعتی در کشور گشایش می یافت. نظر به اینکه غیر از مواد اولیه، هیچ یک از مواد اولیه، هیچ یک از عوامل لازم جهت برپایی صنایع کارخانه ای مدرن در داخل کشور موجود نبود، ضروری بود تا برای تأمین آنها به خارج از کشور متوسل شد لذا رشد بازرگانی غیر قابل اجتناب می نمود.

● همراه با پیشرفت فعالیتها و اقدامات اقتصادی و اجتماعی دولت، روند افزایش وسایل نقلیه به عنوان اهرمهای ضروری تکوین نظام صنعتی همچنان ادامه می یافت. به شکلی که کل تعداد اتومبیلهای موجود در کشور از سال ۱۳۰۲ تا سال ۱۳۲۰ (۱۸ سال) سی و شش برابر افزایش یافت. این امر در تحلیل روند مدرنیزاسیون کشور و گسترش بازار داخلی به منظور تسلط بخشیدن به نوع مناسبات سرمایه داری و ایجاد زمینه های نفوذ و تسلط استعمار حائز اهمیت فراوان بود.

● اصولاً در طول دوران مورد مطالعه، نفت دارای نقش چندانی در بودجه عمومی دولت نبوده و عمده ترین عواید دولت از طرق دیگر تأمین می گردید و فقط برای خریدهای نظامی و تأمین درآمدهای اختصاصی امور نظامی بود که درآمدهای نفتی مورد استفاده قرار می گرفت. مضافاً به اینکه اساساً درآمدهای مزبور آنچنان نبود که بتواند رقم قابل ملاحظه ای را در میان هزینه های دولتی بر عهده بگیرد.

کشور تشکیل می دادند
واردات: در زمینه واردات نیز روندی مشابه صادرات مشاهده می شود. شوروی از ۱۳۰۹ تا ۱۳۱۶ بیشترین واردات ایران را تأمین می نمود. در سال ۱۳۱۰ ارزش واردات ایران از شوروی به ۴۲/۴ درصد کل واردات کشور رومی رسید که، بیشترین مقدار واردات ایران از شوروی در طول دوره بود. پس از شوروی از لحاظ میزان واردات، انگلستان در درجه دوم اهمیت قرار داشت. اما خریدهای ایران از انگلستان در طول دوره کاملاً سیر نزولی داشته است. با افزایش خریدهای ایران از آلمان، از سال ۱۳۱۵ به بعد انگلستان مقام سوم را در میان صادر کنندگان کالا به ایران یافت ولی پس از تقلیل قابل ملاحظه صادرات شوروی به ایران مجدداً به درجه دوم رسید.

واردات ایران از آلمان از سال ۱۳۱۰ به بعد سیر صعودی، پیمود. بطوریکه از ۶/۹ درصد واردات ایران در سال ۱۳۱۰ از آلمان به ۶۴/۲ درصد در سال ۱۳۱۸ افزایش پیدا کرد. به عبارت دیگر در زمینه واردات ایران، آلمان در طول دهه ۱۳۱۰ به تدریج به یک قدرت بزرگ دست یافت و توانست موقتاً رقبای خود را از صحنه کنار براند. آمریکا در این زمینه نیز دارای وضعیتی متعادل و تقریباً ثابت در طول این دوره بود. به شکلی که کل واردات ایران از این کشور معمولاً بین ۸ تا ۱۰ درصد نوسان داشت.

کل مبادلات: در مجموع وضعیتی مشابه اوضاع مزبور در جمع مبادلات خارجی کشور نیز به چشم می خورد. به این ترتیب که در طول دوره، کشورهای شوروی، آلمان و انگلیس دارای

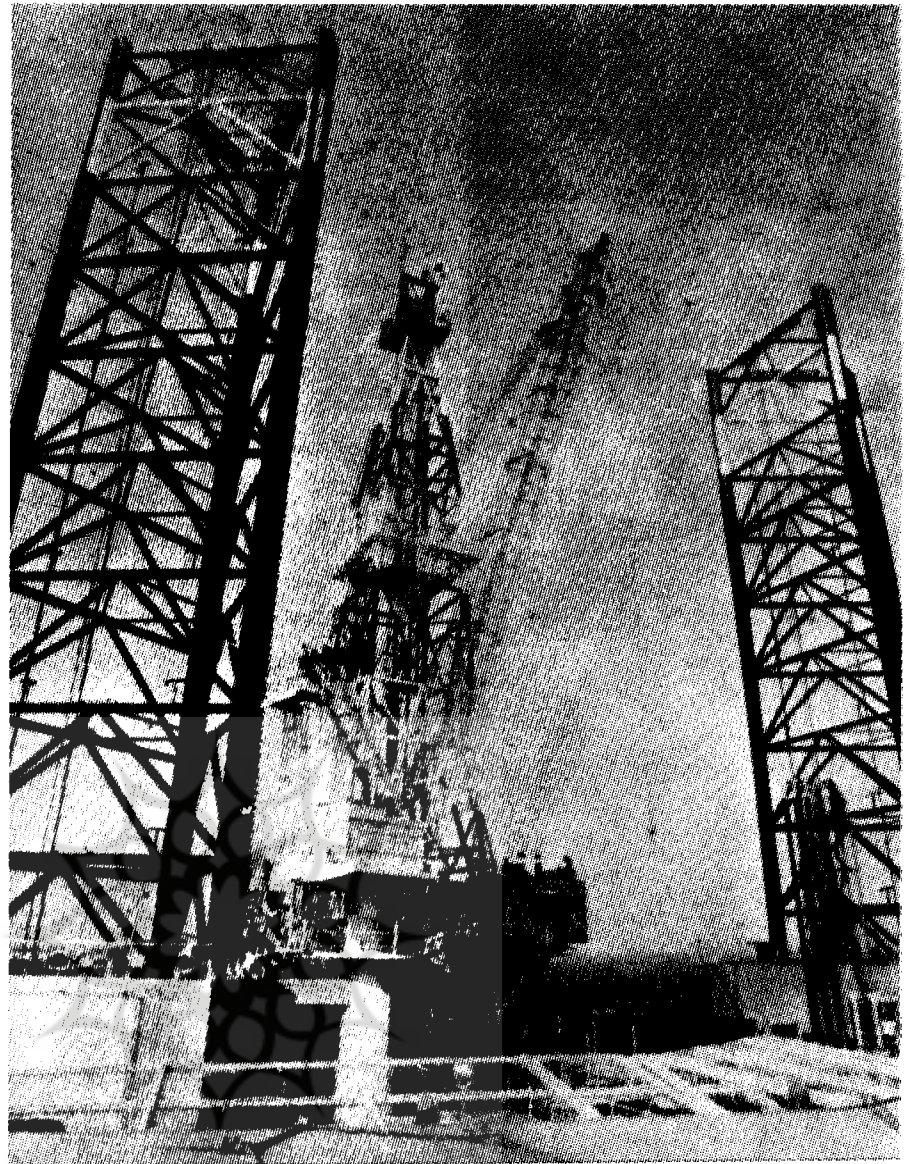
در سالهایی که اروپا در حساسترین دوران تاریخ خود بسر می برد، نهایتاً منجر به توافق متفقین بر روی عزل رضا خان از سلطنت به منظور پیشگیری از نفوذ بیشتر آلمان در این منطقه حساس از جهان گردید.

موازنه بازرگانی خارجی، کسری مستمر بازرگانی، از ویژگیهای بارز تجارت خارجی در این دوره است بطوریکه فقط در سالهای ۱۳۱۰، ۱۳۱۸ و ۱۳۲۰ شاهد اندکی مازاد در تجارت خارجی کشور می باشیم. بیشترین میزان کسری متعلق به سالهای ۱۳۰۸ (۳۵۸ میلیون ریال) و ۱۳۱۶ (۲۹۹ میلیون ریال) و کمترین آنها متعلق به سالهای ۱۳۱۱ (۸۹ میلیون ریال)، (۱۰۰ میلیون ریال) و ۱۳۱۳ (۱۳۵ میلیون ریال) می باشد.

نفت

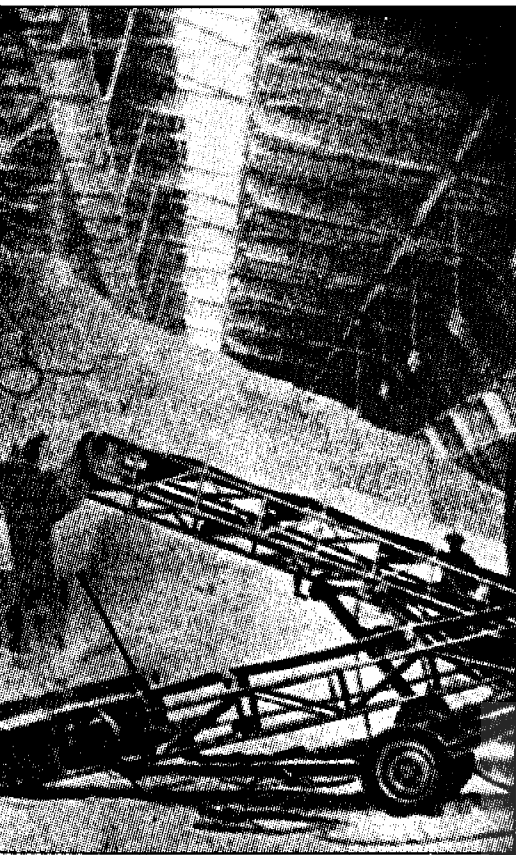
اصولاً در طول دوران مورد مطالعه (۱۳۲۰-۱۲۹۹)، نفت دارای نقش چندانی در بودجه عمومی دولت نبود و عمده ترین عواید دولت از طریق دیگری تأمین می گردید و فقط برای خریدهای نظامی و تأمین درآمدهای اختصاصی امور نظامی بود که درآمدهای نفتی مورد استفاده قرار می گرفت. مضافاً به اینکه اساساً درآمدهای مزبور آنچنان نبود که بتواند رقم قابل ملاحظه ای را در میان هزینه های دولتی برعهده بگیرد. مع الوصف از آنجایی که نقش «نفت» در حیات سیاسی این کشور و از حدود دهه ۱۳۲۰ باین سو در صحنه حیات اقتصادی، فوق العاده حائز اهمیت است. به منظور تسهیل در تجزیه و تحلیل نفت در سالهای بعد، کلیات فشرده ای از اوضاع نفت در دوره مورد مطالعه را از نظر می گذرانیم.

در دوره قاجار، امتیاز استخراج و فروش نفت به یک انگلیسی بنام «ویلیام نکس داری» واگذار گردیده بود. موافق مفاد این قرارداد دولت ایران ۱۶ درصد از سود خالص شرکت نفت را (که طبق این قرارداد ایجاد شده بود) دریافت می کرد. به دنبال امضای قرارداد، عملیات اجرایی آغاز شد و در سال ۱۲۹۲ پالایشگاه آبادان تأسیس گردید و درست پیش از شروع جنگ جهانی اول دولت انگلیس ۵۱ درصد سهام شرکت را خریداری نمود. این قرارداد تا سال ۱۳۱۱ به همان صورت اجرا می شد ولی از آن سال به بعد قرارداد جدیدی به امضا رسید که تغییراتی چند در اوضاع نفتی کشور



الگوی مصرف جدید غریبی، ماشین آلات صنعتی، قطعات یدکی، مواد اولیه و... را تشکیل می داد. از حدود سال ۱۳۱۵ باین سو، سهم آلمان در کل مبادلات خارجی ایران افزایش می یابد. با افزایش این سهم، آلمان به عنوان یک رقیب قدرتمند برای شوروی و انگلیس مطرح می شود. در سال بعد آلمان توانست انگلستان را پشت سر گذارد و بالاخره در سال ۱۳۱۷ با اختصاص دادن ۴۰ درصد از کل مبادلات خارجی ایران به خود (در مقابل ۱۱ درصد شوروی و ۱۷ درصد انگلیس) تنها قدرت اقتصادی مطرح در ایران بود. این وضعیت در سالهای ۱۸ و ۱۹ و ۲۰ نیز کماکان به همین روال ادامه یافت. گرایش حکومت ایران به جایگزینی آلمان در بازرگانی خارجی خود به جای شوروی، انگلیس و آمریکا،

بیشترین حجم مبادلات بازرگانی با ایران هستند و پس از آنها کشورهایی از قبیل آمریکا، ژاپن، فرانسه، بلژیک، چکسلواکی و... قرار دارند. بعلاوه، در طول دوره همان تغییر و تحولات در کل مبادلات به چشم می خورد. به این ترتیب که تا اواسط دهه ۱۳۱۰، دو کشور شوروی و انگلستان به عنوان دو رقیب دیرینه، بیش از نیمی از معاملات و مبادلات بازرگانی خارجی ایران را به خود اختصاص داده بودند. در طول همین مدت آلمان دارای حجم مبادلاتی اندکی بود و حتی در اغلب سالها، پس از آمریکا و در مرتبه چهارم قرار داشت. مهمترین صادرات ایران به این کشورها (غیر از نفت) را برخی محصولات کشاورزی چون، فرش، مواد معدنی و... تشکیل می داد. از نظر واردات نیز عمده مواد مصرفی (مطابق با



نیافت. حتی می‌توان گفت که حق الامتیاز سالهای ۱۳۰۶-۷ برابر با حق الامتیاز سالهای ۱۲۹۸ تا ۱۳۰۲ بود. به هر شکل نقش نفت در تأمین منابع مالی دولت در طول این دوره چندان اهمیت نداشت و حداکثر از ۱۰ درصد تجاوز نمی‌کرد. آن هم در صورتیکه مالیاتهای مأخوذه دولتی از مصرف بنزین و نفت سفید را (که از اواسط دهه ۱۳۱۰ به بعد معمول شد) ملحوظ بداریم.

در هر صورت تنها چیزی که از نفت در این دوره نصیب ایران می‌شد، حق الامتیاز دریافتی ایران بود و اگر چه کلیه عملیات استخراج، تصفیه و صدور نفت در داخل این کشور انجام می‌گرفت ولی اصولاً با توجه به مقررات مربوط به قرارداد اعطای امتیاز، دولت ایران هیچگونه اختیار مهمی در این زمینه نداشت و به همین دلیل است که نمی‌توانیم نفت را در این سالها بخشی از اقتصاد ایران قلمداد کنیم بلکه این ماده اولیه استراتژیک در واقع بخشی از نظام اقتصادی استعمار انگلستان بود که در ایران قرار داشت. بعدها نیز همین محتوی در قالب اشکالی نوین استمرار یافت.

معادن

اصولاً در این دوره توجه چندانی به معادن صورت نگرفت و فعالیتهای این بخش عموماً بر اساس همان اشکال سنتی خود صورت می‌گرفت. مالکیت اکثر قریب به اتفاق معادن در دست دولت بود ولی دولت به دو دلیل خود راساً اقدام به استخراج معادن نکرده و به اعطای امتیاز آنها به اشخاص اکتفا می‌کرد. نخست آنکه توانایی این کار را نداشت و نمی‌توانست با اضافه ساختن حجم قابل ملاحظه چنین کاری بار فعالیتهای خود را سنگین تر نماید و دلیل بعدی آنکه چون از دیرباز استخراج معادن در دست افراد صاحب ثروت در نواحی مختلف بود، خلع ید از آنان — در شرایطی که دارای نفوذ سیاسی در دولت نیز بودند — نمی‌توانست به صلاح دولت باشد. علاوه بر موارد فوق نقش معادن در آن دوره (و روند برنامه ریزی دولت) جایگاه چندان عمده‌ای نداشت و دولت تا اواخر دهه ۱۳۱۰ اهمیتی اندک به این بخش می‌داد. مطابق با برآوردهای انجام گرفته معادن فعال ایران در این دوره به شرح زیر می‌باشد:

پدید آورد. بدنبال کوششهای دولت رضاخان در تقویت دولت مرکزی و از هم پاشی شورشها و یا نهضت‌های مختلف توسط وی، تنها یک کانون باقی مانده بود که موافق خواستهای دولت عمل نمی‌کرد و وجود او مانع از تکوین تمام عیار استبداد رضاحانی بود و آن عبارت بود از شرکت نفت. زیرا شرکت، خود همانند دولتی در دل دولت رضاخان دارای اختیارات و نفوذ قابل توجهی بود. به همین دلیل دولت بطوریکه جانبه اقدام به لغو قرارداد دارسی نمود و به این ترتیب زمینه بسیار مناسبی برای نفوذ بیشتر شرکت (و دولت انگلیس) در اوضاع داخلی ایران را فراهم ساخت. تحت فشارهای مختلف دولت انگلیس، در سال ۱۳۱۱، قرارداد جدیدی به امضاء رسید که شرایط نامطلوبتری نسبت به قرارداد قبلی داشت. چرا که بر طبق آن اولاً مدت امتیاز، سی سال افزایش یافت و ثانیاً حق الامتیاز ۱۶ درصد درآمد خالص را به ۴ شیلینگ (بطور مقطوع) برای هر تن تغییر داد. این تغییر علاوه بر آنکه حق مراجعه به دفاتر و حسابهای شرکت را در ایران سلب نمود، مقدار قابل توجهی از درآمد ایران را نیز (با توجه به افزایش قیمت نفت) کاهش داد. شرکت نفت انگلیس و ایران، تنها شرکتی بود که تا سال ۱۳۳۰، بطور انحصاری عملیات نفتی ایران را تحت کنترل خود داشت. در اوایل دهه ۱۳۰۰ اقداماتی از سوی بعضی جناحهای دولت به منظور اعطای امتیاز از نفت شمال (در مقابل نفت جنوب که در دست انگلستان بود) به آمریکا صورت گرفت. در دوره سفارت حسین علاء، در آمریکا و نخست وزیری قوام السلطنه مذاکراتی با کمپانیهای استاندارد اوپیل و سینکلر، در همین زمینه صورت گرفت و بالاخره در خرداد ۱۳۲۰ «قانون اعطای امتیاز نفت شمال به یک شرکت معتبر آمریکایی» از تصویب مجلس گذشت. ولی به دلیل مخالفت‌های شوروی و نیز جناحهای طرفدار سلطه انگلیس در حاکمیت این قرارداد، زمینه اجرایی نیافت و ملغی شد.

درآمدهای نفت

تولید نفت از ۱۲۹۱ تا ۱۳۰۴ از هشتاد هزار تن به ۴/۳ میلیون تن (حدود ۵ برابر افزایش یافت) و تا ۱۳۰۹ به حدود ۵/۹ میلیون تن رسید. ولی حق الامتیاز دریافتی ایران با همین روند افزایش

از جنوب به روسیه بسیار راحتتر و ارزانتر بود تا رساندن آن به نواحی مختلف خود ایران.

از حدود سالهای ۱۳۰۷ و ۱۳۰۸ به تدریج کوششهای زیادی جهت احداث راههای مختلف در کشور و تقویت شبکه راهها صورت گرفت و نتیجه آن افزایش قابل ملاحظه راههای شوسه (درجه یک و دو و سه) بود. برای رسیدن به این منظور در طول اواخر دهه ۱۳۰۰ و تمام دهه ۱۳۱۰ دولت با تأسیس اداره کل طرق و شوارع و صرف هزینه های هنگفت و استخدام یک مستشار آمریکایی در سال ۱۳۰۶، توانست برنامه ریزی لازم را تدوین و ارائه نماید.

وسایط نقلیه

تا اوایل دهه ۱۳۰۰ تقریباً کلیه امور حمل و نقل در سراسر کشور به وسیله چهار پایان صورت می گرفت. اما به موازات پیشرفت و گسترش جاده های کشور، به نقش وسایط نقلیه موتوری اضافه و از اهمیت درشکه، اسب، شتر، و... در نقل و انتقال بار یا مسافر تدریجاً کاسته می شد. تا سال ۱۳۰۲ فقط تعدادی در حدود ۱۰۰۰ دستگاه اتومبیل در ایران وجود داشت که نیمی از آنها در حوزه شرکت نفت انگلیس کار می کرد. در سال ۱۳۰۸ تعداد وسایط نقلیه موتوری افزایش قابل ملاحظه ای یافته بود. بطوریکه تعداد ۸۰۰۰ دستگاه اتومبیل و ۶۰۰۰ دستگاه کامیون در سراسر کشور مشغول بکار بودند.

همراه با پیشرفت فعالیتها و اقدامات اقتصادی و اجتماعی دولت، روند افزایش سریع وسایط نقلیه به عنوان اهرمهای ضروری تکوین نظام صنعتی همچنان ادامه می یافت، بشکلی که تا سال ۱۳۲۰، ۹۳۶۳ دستگاه اتومبیل و ۱۳۲۰۷ دستگاه کامیون بر تعداد بالا اضافه شده بود.^۱ به عبارت دیگر کل تعداد اتومبیلهای موجود در کشور از سال ۱۳۰۲ تا ۱۳۲۰... (۱۸ سال) سی و شش برابر افزایش یافت. این امر در تحلیل روند مدرنیزاسیون کشور و گسترش بازار داخلی به منظور تسلط بخشیدن به نوع مناسبات سرمایه داری و ایجاد زمینه های نفوذ و تسلط استعمار حائز اهمیت فراوان بود. البته کلیه این تغییر و تحولات بدون در نظر گرفتن نقش عظیم راه آهن احداثی در این دوره است. موضوع راه آهن بحث مهمی است که باید جدا گانه مورد نظر قرار گیرد.

از کل ۶۵ معدن فعال در ایران، نیمی فقط به استخراج نمک اختصاص داشتند. بقیه این تعداد را معادن فیروزه (یک معدن)، مس (چهار معدن) ذغال سنگ (هفده معدن)، سرب (دو معدن)، گوگرد (دو معدن) و زاج (سه معدن) تشکیل می دادند. تعدادی معادن دیگر نیز مشغول بکار بودند که گزارش دقیقی از آنها در دست نیست.^۱ از اواسط دهه ۱۳۱۰ با تشدید روند مدرنیزاسیون کشور، و تأسیس وزارت صنایع و معادن، دولت توجه بیشتری نسبت به معادن نمود و با وارد کردن تعدادی ماشین آلات صنعتی برای استفاده در معادن، چند معدن ذغال سنگ را (که در راه آهن مورد استفاده فراوان داشت) توسعه و گسترش داد. به علاوه میزان صدور پروانه اکتشاف و بهره برداری برای بخش خصوصی نیز فزونی گرفت و قوانینی در جهت اجازه مالکیت بخش خصوصی بر معادن زیرزمینی از تصویب گذشت. با این وجود، مجموعه این عملکردها در اندازه هایی نبود که تغییرات وسیعی در طول همین دوره در این بخش پدیدار سازد و نتایج خود را در دوره های بعد نشان داد.

راه و حمل و نقل

اوضاع بسیار نامساعد کشور از لحاظ راه و وسایل ارتباطی در این دوره، مورد اتفاق کلیه کارشناسان است. گزارشاتی چند که در این زمینه بدست رسیده است همگی مؤید این معاینند که کشور فاقد یک شبکه ارتباطی قابل قبول و اساسی بوده است. به همین دلیل یکی از مهمترین برنامه های دولت رضاخان احداث یک شبکه فراگیر ارتباطی از طریق ساخت راههای مختلف در کشور بود. بر اساس گزارشهای انجام شده جمع کل راههای ایران در سال ۱۳۰۲ بالغ بر ۷۵۰ مایل بود که در واقع می توان آن را تنها راههای قابل تردد برای وسایط نقلیه موتوری دانست. به علاوه از جاده های غیر شوسه و قابل عبور دیگری نیز یاد می شود که بیشتر مورد استفاده کاروانها و وسایط غیرموتوری قرار می گرفت. طول این جاده ها نیز کلاً ۲۴۱۴ مایل (در حدود ۳۸۶۲ کیلومتر) بود.^۲

در همین زمان (۱۳۰۴) و طبق همین گزارش، چند خط آهن کوتاه نیز در ایران وجود داشت که در مجموع طول آنها به حدود ۹۵ مایل می رسید.^۳ به هر شکل وضعیت راهها در این زمان آنچنان بد بود که به عنوان مثال رساندن محموله ای



ساختمان راه آهن سراسر کشور، پس از تصویب قانون مربوطه در سال ۱۳۰۶، توسط شرکت‌های آمریکایی و آلمانی، آغاز گردید. طول راه آهن سراسری ۱۳۹۴ کیلومتر بود که بندر شاهپور (در خلیج فارس) را به بندر شاه (در دریای خزر) متصل می‌ساخت. مسیر راه آهن مزبور بسیار دشوار و صعب‌العبور بود و می‌بایست از رشته کوه‌های البرز و زاگرس در دره‌ها و گردنه‌های فراوانی عبور می‌کرد. ساختمان راه آهن در سال ۱۳۱۷ (برابر با ۱۹۳۸ میلادی یعنی سال شروع جنگ دوم جهانی) پایان یافت و به مرحله بهره‌برداری رسید. هزینه ساختمان این راه بطور کلی از طریق منابع داخلی تأمین شد و هیچگونه وام یا کمک خارجی برای آن اخذ نگردید. ۶۵ درصد هزینه توسط مالیات قند و شکر و چای، ۲۰ درصد کمک دولت و بقیه توسط وام‌های اعطایی بانک ملی،

نقلیه موتوری دیگر نیز ممکن بود... با این تفصیل هزینه‌های راه آهن سراسری جز بار بسیار سنگینی که بر دوش اقتصاد بیمار و ضعیف کشور داشت و یا به تعبیر نویسنده کتاب اقتصاد ایران نمونه کاملی از یک سرمایه‌گذاری نمایشی در یک کشور در حال رشد بود، چیز دیگری نمی‌توانست باشد هر چند که توانست برای مدتی با ایجاد اشتغال و افزایش درآمدهای ناشی از اجرای طرح و نیز ایجاد زمینه جهت صنایع جنبی، موقتاً برخی از مشکلات اقتصادی کشور را بهبود بخشد.

در یک تحلیل نهایی، نظرات مختلفی در مورد علت احداث راه آهن سراسری در این دوره ابراز شده است. عده‌ای معتقدند که این خط جهت استفاده متفقین در طول جنگ جهانی دوم ساخته شد. برخی دیگر دلیل آن را بسط نفوذ سیاسی و نظامی دولت رضه‌خانی در نواحی مختلف کشور

● نظرات مختلفی در مورد علت احداث راه آهن سراسری در این دوره ابراز شده است. عده‌ای معتقدند که این خط جهت استفاده متفقین در طول جنگ جهانی دوم ساخته شد. برخی دیگر دلیل آنرا بسط نفوذ سیاسی و نظامی دولت رضاخانی در نواحی مختلف کشور قلمداد نموده‌اند. گروهی نیز بر آنند که این اقدام، عملی بود در جهت گسترش و یکپارچگی بازار داخلی به منظور اقتدار نظام سرمایه‌داری.

تأمین گردید. کل هزینه‌های فوق بالغ بر ۳۰ میلیون لیره استرلینگ می‌شد که تقریباً برای هر کیلومتر ۲۱۵۲۰ لیره بود. در طول مدت ساختمان راه آهن، تقریباً ۶۰۰۰۰ کارگر ایرانی - که بین ۹۰ تا ۹۵ درصد کل شاغلین ساختمان راه آهن را تشکیل می‌دادند، بکار اشتغال داشتند. بالاخره با پایان یافتن کار ساختمان در سال ۱۳۱۷ و آغاز بهره‌برداری، بزرگترین پروژه دوره مورد مطالعه به پایان رسید. اما در همان هنگام این طرح نمی‌توانست با توجه به هزینه‌های فوق‌العاده سنگین و کمرشکنی که داشت، بازدهی قابل ملاحظه‌ای را برای کشور در برداشته باشد. در مسیر راه آهن هیچ شهر مهمی غیر از تهران و اهواز وجود نداشتند. دو بندر شاهپور و شاه در جنوب و شمال کشور فاقد اهمیت در صحنه تجارت خارجی کشور بودند، ابتدا و انتهای مسیر از شبکه راه آهن بین‌المللی جدا بود، در حمل و نقل‌های متداول در این مسیر، استفاده از وسایط

جاده‌های دیگر به سهولت بیشتری امکان‌پذیر است. از طرفی تاریخ آغاز طراحی عملیات احداث ساختمان راه آهن (سال ۱۹۲۶ میلادی و پیش از آن) هنوز نه تنها جنگ جهانی دوم آغاز نشده بود، بلکه امکان پیش‌بینی و وقوع آن و شکل جناح‌بندیها و جبهه‌گیریهای حاصل از آن نیز امکان نداشت.

به هر شکل آنچه که می‌توان در این مورد گفت این است که ساختمان راه آهن توانست سود سرشاری را نصیب صادر کنندگان قطعات راه آهن به ایران نماید. حجم صادرات این تولید کنندگان به ایران در آن هنگام در کشورهای تحت سلطه جهان سوم بی‌نظیر بود. چرا که اساساً در همان دوران یک چنین طرحی در این ممالک بی‌سابقه بود. همین نکته خود می‌تواند گوشه‌ای از علت این طرح را بر ما روشن سازد. از طرفی دیگر این حجم عظیم صادرات نمی‌توانست متضمن خطری برای کشورهای استعماری محسوب شود. چرا که فاقد کارایی لازم در داخل اوضاع اقتصادی و اجتماعی کشور بود و نمی‌توانست گامی در جهت استقلال کشور محسوب شود خصوصاً آنکه تعمیر و نگهداری آن نیاز مبرمی به کارشناسان و متخصصین خارجی داشت. به هر شکل پس از پایان این طرح، طرح دیگری جهت اتصال مشهد و تهران به تبریز و انتهای خط آهن شوروی (خط شرقی - غربی) آغاز شد که تا سال ۱۳۲۰ (که به واسطه اوج گیری جنگ متوقف شد) در حدود ۵۰ درصد آن کامل شده بود.

خطوط هوایی: در این بخش نیز اقدامات اندکی توسط دولت رضاخان صورت گرفت. در سال ۱۳۰۶ امتیازی به شرکت آلمانی «یونکرز» داده شد که مطابق با آن پروازهای منظمی از تهران به مشهد، رشت، بغداد و بوشهر آغاز شد، این امتیاز در سال ۱۳۱۱ لغو و سه سال بعد ایران با خرید هواپیماهایی اقدام به تأسیس شرکت هواپیمایی نمود. این هواپیماها پروازهای منظمی را به بوشهر، کرمان و بغداد انجام می‌دادند.

زیرنویس:

۱. اقتصاد ایران - ص ۲۲۲.
۲. مأموریت آمریکاییها در ایران - ص ۲۳۷.
۳. مأموریت آمریکاییها در ایران - ص ۲۴۵ و ۲۴۴.
۴. اقتصاد ایران - ص ۲۹۳.

قلمداد نموده‌اند. گروهی نیز بر آنند که این اقدام، عملی بود در جهت گسترش و یکپارچگی بازار داخلی به منظور اقتدار نظام سرمایه‌داری. هر چند که با آغاز بهره‌برداری از راه آهن سراسری، تمامی موارد فوق‌الذکر، به عنوان پی‌آمد به وقوع پیوست ولی این امر نمی‌تواند، ثابت کننده این نکته باشد که علت اساسی احداث این خط، از دیدگاه حکومت وقت همان موارد بوده است. چرا که اولاً کلیه خدمات ارائه شده توسط راه آهن در طول این مسیر می‌توانست بوسیله جاده‌های آسفالتی و شوسه نیز عرضه شود، ثانیاً طبق برآورد کارشناسان هزینه ساختمان جاده‌های عادی در طول همین مسیر بسیار کمتر از هزینه راه آهن بود و از نظر میزان اشتغال و صنایع جنبی نیز تفاوتی با یکدیگر نداشتند. مضافاً به آنکه از نظر فنی احداث جاده عادی آسانتر از احداث خط آهن در این مسیر بود. به علاوه اتصال شبکه‌ای راهها، راههای فرعی به راههای اصلی، امری است که در