



<https://jhr.ui.ac.ir/?lang=en>

Journal of Historical Researches

E-ISSN: 2476-3306

Document Type: Research Paper

Vol. 17, Issue 2, No.66, Summer 2025

Received: 30/06/2025

Accepted: 16/08/2025

Analysis of the Development of Air Transportation in Sistan and Baluchestan during the Era of Pahlavi II Based on James Scott's Theory of "Legibility of Peripheral Regions"

Maryam Sheipari* 

Assistant professor, Department of History, Faculty of Literature and Humanities, University of Sistan and Baluchestan, Zahedan, Iran

maryamsheipari@lihu.usb.ac.ir

Abstract

Sistan and Baluchestan Province, due to its remoteness from the country's center and harsh natural conditions, has historically faced significant challenges in transportation and connectivity with the capital. Since the 1960s, the central government has accelerated initiatives aimed at integrating this region into the national framework guided by the principles of the modern state and a desire for spatial homogenization and strengthened sovereignty. The development of air transportation infrastructure emerged as a key strategy in this effort, serving not only to assert state authority, but also to enhance governmental capacity and facilitate communication. The bolstering of flight connections between Zahedan and major cities, such as Tehran and Mashhad, along with the construction of airports across the province, formed part of the state's broader project to manage peripheral areas and impose order within the context of post-World War II state modernism.

Being grounded in James Scott's theory of the "legibility" of peripheral regions in modern states, this study utilized lesser-known archival documents and sources to address the following question: How did the Pahlavi state expand air transportation to exert authority over peripheral regions like Sistan and Baluchestan?

The findings revealed that the expansion of air routes, the establishment of airports, and particularly the use of light aircraft for postal services significantly enhanced rapid and sustained connectivity between the province and the central government. This development laid the groundwork for economic, administrative, and political progress in relation to major urban centers.

Keywords: Zahedan, Pahlavi II, Scott, Legibility.

Introduction

Sistan and Baluchestan Province has long faced significant challenges in transportation and communication due to its distance from the country's center and harsh natural conditions. The region's climate, along with natural disasters, such as sandstorms and floods, has hindered the development of safe and sustainable roadways. During the reign of Mohammad Reza Shah Pahlavi, as Iran embraced the principles of the modern state, the urgency to connect peripheral regions to the capital (Tehran) for purposes of administrative integration, control, and cohesion became increasingly pressing. As James C. Scott explains in *Seeing Like a State* (1998), modern states pursue "legibility"—the simplification and standardization of diverse local societies through tools, such as mapping, centralized planning, and infrastructure development. While these top-down initiatives are often framed as efforts toward development, they frequently function as instruments of bureaucratic control, imposing

* Corresponding author



state logic onto complex local realities.

In this context, the expansion of air transportation in Sistan and Baluchestan during the 1960s and 1970s can be understood as part of the Pahlavi state's strategy for spatial legibility. The vast area, inadequate road infrastructure, and widespread insecurity of the province made aerial mobility essential for effective governance and symbolic representation. The development of airports and air routes to cities like Tehran and Mashhad were not merely technical improvements; they were strategic initiatives by the central government to assert control and promote national integration.

This study drew on archival documents, transportation reports, statistics, and local memoirs to explore the expansion of aviation in the region. It posed the question: How did the Pahlavi state utilize air transportation to exercise modern state authority over peripheral regions like Sistan and Baluchestan?

Materials & Methods

This research employed James C. Scott's concept of legibility as its primary analytical framework. In *Seeing Like a State* (1998), Scott argues that modern states seek to make complex, locally specific societies "legible" to central authorities. This process involves simplifying diverse social and spatial realities into standardized, manageable formats through mapping, statistics, infrastructure projects, and bureaucratic classification. Legibility is not a neutral process; it is inherently political, reflecting the interests and logic of the state rather than the needs or knowledge of local communities.

In applying this theory to the case of Sistan and Baluchestan during the Pahlavi era, the study investigated how the Iranian state aimed to impose spatial order and administrative control over a geographically remote and infrastructurally underdeveloped region. The development of air transportation infrastructure—particularly airports and flight routes—served as tools for integrating the province into the national framework and overcoming the limitations of land-based transportation. This initiative was part of a broader effort to manage the periphery and assert the visibility and reach of state power.

The methodology involved qualitative analysis of archival documents, transportation ministry reports, national statistics, and local memoirs. These sources were examined to trace how air travel was planned, implemented, and rationalized as part of a legibility-driven strategy. By focusing on how spatial interventions made the region more "readable" to the central state, this study highlighted the intersection of infrastructure, governance, and territorial integration in modern Iranian state-building.

Research Findings

The findings of this research indicated that the expansion of air transportation in Sistan and Baluchestan during the Pahlavi era was not merely a response to technical or geographic challenges, but rather part of a broader strategy for modern state-building and territorial integration. The harsh natural environment, inadequate road infrastructure, and insecurity associated with overland travel created persistent barriers to connectivity and governance in this peripheral province. In this context, aviation emerged as a crucial tool for overcoming spatial isolation and asserting central authority.

The state's efforts to develop airports in Zahedan and other towns, along with the establishment of regular flights to Tehran and Mashhad, reflected an intention to make the region more "legible" in the Scottian sense—more visible, accessible, and governable to the central bureaucracy. These infrastructural investments facilitated not only the faster movement of officials and goods, but also enabled enhanced surveillance, improved information flow, and a more pronounced symbolic presence of the state.

By linking the province more closely to the national core, the Pahlavi regime aimed to diminish the region's autonomy and integrate it into a unified national space. Thus, aviation served as both a practical and political instrument in the modern state's project to manage and assimilate its peripheries.

Discussion of Results & Conclusion

The challenges posed by distance, the lack of reliable and safe roads, and the harsh climatic conditions of southeastern Iran were persistent obstacles for both the Pahlavi state and the residents of Sistan and Baluchestan. With the political transformation of the Iranian state under Reza Shah and the implementation of modern state principles, connecting peripheral regions for administrative, security, and welfare purposes became a central concern. This process, particularly in remote and marginal areas, aligned with the logic of modern statehood, emphasizing spatial control and the expansion of governance tools.

In this context, the establishment of air routes served as a technological means of achieving territorial legibility—what James C. Scott describes as part of a broader project to make previously unmanageable spaces

readable and governable by state power. The Iranian aviation organization, a newly established institution under the Pahlavis, became an effective tool for the state's physical presence in peripheral regions, often coordinating with other bodies, such as the postal service.

From the 1950s onward, efforts were made to improve Zahedan airport and increase flights to the province. These initiatives arose from the strategic position of Zahedan as Iran's eastern gateway and the inadequacy of road infrastructure. By the 1960s, especially during the Third Development Plan, air infrastructure expanded significantly with regular flights to Zahedan and activation of small airports in Iranshahr, Zabol, Saravan, and Khash. These regional air routes—operated by postal and twin-engine planes—created a limited yet effective network shaped by the overlapping interests of the postal service, military, private airlines, and local officials, reflecting Scottian concepts of “simplification for governability.”

This study demonstrated that air transportation not only addressed logistical needs, but also played a crucial role in the exercise of state authority, spatial regulation, and territorial dominance. By controlling aerial mobility across borders and within the country, the state enhanced its capacity to govern and integrate the periphery.

تحلیل توسعه حمل و نقل هوایی در سیستان و بلوچستان در دوره پهلوی دوم بر اساس نظریه جیمز اسکات (خوانایی مناطق پیرامونی)

مریم شیپری*^{ID}، استادیار گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه سیستان و بلوچستان، زاهدان، ایران
maryamsheipari@lihu.usb.ac.ir

چکیده

استان سیستان و بلوچستان به دلیل دوری از مرکز کشور و اقلیم منطقه، همواره با مشکلات حمل و نقل و ارتباط با مرکز مواجه بوده است. از دهه ۱۳۴۰، دولت مرکزی با الهام از منطق دولت مدرن و با هدف همگن سازی فضایی و تقویت حاکمیت، اقدام‌هایی را که برای پیوند این منطقه با بدنه کشور پیش از آن آغاز شده بود، شتاب بیشتری داد. توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی یکی از ابزارهای کلیدی این سیاست بود که نه تنها برای اعمال حاکمیت، بلکه برای گسترش توانایی دولت و تسریع ارتباطات به کار گرفته شد. به نظر می‌رسد، تقویت پروازها بین زاهدان و کلان‌شهرهایی مانند تهران و مشهد و احداث فرودگاه‌ها در شهرهای مختلف استان، بخشی از پروژه دولت برای مدیریت فضاها و پیرامونی و نظم بخشی در چارچوب سیاست مدرنیسم دولتی پس از جنگ جهانی دوم بود. این پژوهش با تأکید بر نظریه جیمز اسکات (James Scott) درباره «خواناسازی مناطق پیرامونی در دولت‌های مدرن»، با بررسی اسناد و منابع آرشیوی کمترشناخته شده، این پرسش را مطرح می‌کند: دولت پهلوی چگونه حمل و نقل هوایی را برای اعمال حاکمیت دولت مدرن بر مناطق پیرامونی مانند سیستان و بلوچستان گسترش داد؟ یافته‌ها نشان می‌دهند که گسترش خطوط هوایی، تأسیس فرودگاه‌ها و به ویژه استفاده از هواپیماهای سبک در خدمات پستی، ارتباط سریع و مستمر استان با مرکز را بهبود بخشید و بستری برای توسعه اقتصادی، اداری و سیاسی با شهرهای بزرگ فراهم کرد.

واژه‌های کلیدی: حمل و نقل هوایی، زاهدان، پهلوی دوم، جیمز اسکات، خوانایی.

۱- مقدمه

استان سیستان و بلوچستان به دلیل فاصله زیاد از مرکز کشور و اقلیم منطقه، همواره با چالش‌های حمل و نقلی و ارتباطی مواجه بوده است. اقلیم منطقه، بلایای طبیعی مانند شن‌های روان، بادهای طوفانی، سیلاب‌ها و نیز بُعد مسافت، از مهم‌ترین موانع ایجاد راه‌های امن و پایدار بوده‌اند. با تغییر چهره سیاسی ایران در دوره پهلوی دوم و اجرای نظریه دولت مدرن، نیاز به ارتباط مؤثر با مناطق پیرامونی برای تسهیل تمرکز، همگرایی و هماهنگی با مرکز کشور (تهران) به شدت احساس شد. این موضوع تغییراتی در حوزه ارتباطات به وجود آورد.

جیمز اسکات در کتاب *نگریستن/از چشم دولت* (۱۴۰۱) نشان می‌دهد که دولت مدرن برای اعمال قدرت مؤثر، ناگزیر از ساده‌سازی، دسته‌بندی و خوانش‌پذیر کردن جوامع محلی است؛ فرایندی که او آن را «قابلیت خوانایی» (Legibility) می‌نامد (Scott, 1998/1401, p. 20). در این فرایند، دولت با ابزارهایی چون نقشه‌کشی، آمار، برنامه‌ریزی متمرکز و طراحی زیرساخت‌ها، فضاها و مردمان را از حالت متکثر و نامنظم به وضعیتی برآوردکردنی، کنترل‌پذیر و نیز منظم تبدیل می‌کند. این پروژه‌ها، هرچند در ظاهر برای پیشرفت و توسعه‌اند، بیشتر نوعی مهندسی اجتماعی از بالا به پایین هستند که بی‌توجه به پیچیدگی‌های بومی، منطق اداری دولت مدرن را بر فضای پیرامونی تحمیل می‌کنند. در این چارچوب می‌توان تلاش‌های دولت پهلوی برای توسعه فرودگاه‌ها و خطوط هوایی در سیستان و بلوچستان را بخشی از فرایند «خواناسازی فضایی» دانست. «تلاشی برای نظم‌بخشی به پیرامون از طریق ابزارهای فنی، لجستیکی و نیز بوروکراتیک برای تحکیم حاکمیت و یکپارچه‌سازی سرزمینی» (Scott, 1998/1401, p. 20-23).

«استان سیستان و بلوچستان با وسعتی حدود ۱۸۷۵۰۲ کیلومتر مربع (معادل ۱۱/۴ درصد مساحت ایران) یکی از پهناورترین استان‌های کشور است. این استان از شمال به استان خراسان جنوبی و افغانستان، از شرق با مرز خاکی و آبی حدود ۱۲۶۰ کیلومتری به پاکستان و افغانستان، از جنوب با مرز آبی ۳۰۰ کیلومتری به دریای عمان و از غرب به استان‌های کرمان و هرمزگان محدود می‌شود» (جهانبانی، ۱۳۳۸، ص. ۱۰۹). این استان از دو ناحیه جغرافیایی متمایز تشکیل شده است:

۱. بلوچستان: منطقه‌ای کوهستانی با حد شمالی کویر لوت و حد جنوبی دریای عمان که حوضه جازموریان در مرکز آن با ارتفاع ۳۰۰ متری از پست‌ترین نقاط فلات ایران است؛
 ۲. سیستان: حوضه‌ای مسطح در شمال استان، شکل گرفته از آبرفت‌های دلتای رود هیرمند، با دریاچه هامون به عنوان بزرگ‌ترین دریاچه آب شیرین در نزدیکی مرز ایران و افغانستان.
- بر اساس سرشماری آبان ۱۳۵۵، جمعیت استان ۵۰۳ هزار نفر بود که ۴۵۵ هزار نفر ساکن و ۴۸ هزار نفر متحرک بودند. از جمعیت ساکن، ۲۳۲ هزار نفر مرد و ۲۲۳ هزار نفر زن بودند (آمارنامه سیستان و بلوچستان، ۱۳۵۵، ص. ۱).

«در تقسیمات کشوری سال ۱۳۱۶، ایران به ۱۰ استان تقسیم شد و بلوچستان با مرکزیت خاش، تابع استان هشتم (کرمان) قرار گرفت. در سال ۱۳۲۸، حوزه مستقل مکران یا فرمانداری بلوچستان شکل گرفت و در سال ۱۳۳۵، با ادغام سیستان و بلوچستان، استان جدیدی با پنج شهرستان (زاهدان، ایرانشهر، زابل، سراوان و چابهار) و مرکزیت زاهدان ایجاد شد. در سال ۱۳۵۵، خاش نیز به عنوان شهرستان مستقل از زاهدان جدا شد» (ملک‌رئسی، ۱۳۸۵، ص. ۱۱۶).

جاده‌های استان، چه در ارتباط با سایر استان‌ها و چه در داخل استان، عمدتاً خاکی بودند و مسیرهای شوسه یا آسفالت‌های که بتوانند روستاها و واحه‌ها را به هم متصل کنند، وجود نداشت. جمال‌زاده در سال اول جنگ نخست جهانی فاصله نصرت‌آباد سیستان تا مشهد را ۱۲۰ فرسنگ و تا بندرعباس ۱۵۰ فرسنگ تخمین زده و مدت سفر را یک ماه دانسته است (جمال‌زاده، ۱۳۸۴، ص. ۵۱-۵۲). همچنین بر اهمیت راه‌سازی برای آبادی و قدرت دولت تأکید کرده است (جمال‌زاده، ۱۳۸۴، ص. ۸۶)؛ اما به این مهم در سیستان و بلوچستان توجه نشد.

طی جنگ جهانی اول، نیدرمایر (Nidermeyer) آلمانی در خاطراتش درباره یکی از جاده‌ها در استان سیستان و بلوچستان می‌نویسد: «این راه عبارت بود از باریکه‌های مالرو موازی هم که از قرن‌ها پیش حیوانات باری در آن‌ها گام برداشته بودند» (نیدرمایر، ۱۳۸۰، ص. ۷۹). گزارش‌های اداری انگلیسی‌ها از بوشهر بین سال‌های ۱۹۲۱-۱۹۳۰ (۱۳۰۰-۱۳۰۷) نشان از خرابی جاده‌ها و ناامنی آن‌ها دارد؛ برای مثال، در آوریل ۱۹۲۳ (۱۳۰۲) گزارش شده است که از دولت ایران خواسته شده مدیریت جاده‌ها را به عهده بگیرد و از اینکه یک گروه ۳۵ نفره امنیه که توسط دولت مرکزی فرستاده شده‌اند، جاده دزدان را امن کرده‌اند، ابراز رضایت شده است (The Persian Gulf Administration Reports, 1923, p.38). خاطراتی نیز در این زمینه نوشته شده است که همگی حاکی از وضعیت بد جاده‌ها و کمبود ماشین و وسایل نقلیه در این استان مرزی در سال‌های بعد است.

در دهه‌های بعد خاطرات محمود زند مقدم در آثاری چون حکایت بلوچ، سیری در احوال اهل بلوچستان، شهرها، دی‌ها، آب‌ها و کرانه، سراسر از آشفتگی و نبود ارتباط زمینی درون‌استانی است. او

درباره یکی از جاده‌ها و اسیر شدن در طوفان شن می‌نویسد: «مثل گهواره‌ای، اتاقک فلزی معلق مانده بود در فضای متلاطم طوفانی، تکان‌تکان می‌خورد، می‌رفت بالا از سویی، برمی‌گشت و سرازیر می‌شد و دوباره می‌رفت بالا از سویی دیگر، ترق‌تروق داشت می‌گسست از هم و فرو می‌پاشید. پیکره‌های وانماهای آهنی هیکل وانت، خیزابه‌های وحشی ماسه، پیایی فرو می‌ریختند همچون آوارهای سهمگین آسمانی روی شیشه جلو و سقف وانت» (زند مقدم، ۱۳۸۰، ص. ۱۳۳). بر این مهم باید اسنادی از مکاتبه‌های اداری درباره خرابی جاده‌های این استان در دهه‌های ۱۳۴۰ و ۱۳۵۰ افزود. در گزارش‌های سال‌های ۱۳۳۰ و ۱۳۴۰، درباره راه‌های زمینی استان، جملاتی مانند «به کلی خراب است»، «جاده ماشین‌رو ندارد»، «راه شوسه ندارد» بارها دیده می‌شود. در گزارشی، به اداره راه و ترابری نوشته شده است: «بزمان یکی از بخش‌های پرجمعیت بلوچستان است که به علت نداشتن ارتباط با مرکز، نزدیک است نامش به کلی گم شود» (ساکما، ۱۳۴۲، ۸۳۶-۲۹۳-۹۴). در پی مشکلاتی که در این زمینه‌ها وجود داشت، باید از مشکل دیگری، یعنی ناامنی و قاچاق در حمل و نقل زمینی هم یاد کرد که در دوره‌های مختلف موجب کم‌روتنی شدن حمل و نقل زمینی در استان سیستان و بلوچستان شد. فتحی در خاطرات خود درباره سفری از زاهدان به میرجاوه می‌نویسد که به علت ضبط چهار کامیون قاچاق در این مسیر، عده‌ای در تلگراف‌خانه میرجاوه متحصن شده بودند (فتحی، ۱۳۵۴، ص. ۲۱). همچنین در سفر دیگری به سیستان و بلوچستان، از کشف قاچاق عظیمی در نزدیکی زاهدان خبر می‌دهد (فتحی، ۱۳۵۱، ص. ۸۲). همه این‌ها نشان می‌دهد که سفر هوایی در این استان برای کنترل و آنچه اسکات «قابلیت خوانایی»

استان، سیاسر کتابی با عنوان *از مالرو تا بزرگراه سیستان و بلوچستان* منتشر کرده که اشاره‌هایی به ساخت فرودگاه در زاهدان داشته است. از این اثر ارزشمند در این مقاله بهره گرفته شده است.

۲- فرودگاه زاهدان و وضعیت پروازهای کشوری

در دهه ۱۳۳۰

سازمان هواپیمایی کشوری در ایران نوپا بود. رضا شاه در سال ۱۳۱۸ باشگاه هواپیمایی را تأسیس کرد که افرادی چون ابراهیم قوام، ابراهیم علم، عیسی صدیق و مرتضی قلی بیات عضو آن بودند (مذاکرات مجلس، ۱۳۲۰، دوره ۱۳، جلسه ۱۴). پس از سقوط رضا شاه، در سال ۱۳۲۱ برخی هواپیماهای این باشگاه به وزارت پست و تلگراف و تلفن واگذار شد (مذاکرات مجلس، ۱۳۲۱، دوره ۱۳، جلسه ۱۳۸) که زمینه‌ساز همکاری‌های بعدی این وزارت با سازمان هواپیمایی شد. در سال ۱۳۲۳، شرکت «ایرانیان ابروین» با سرمایه خصوصی تأسیس شد و برای حمل بار، مسافر، و پست از هواپیماهای مختلف استفاده می‌کرد. پروازهای داخلی این شرکت به شهرهایی چون آبادان، اصفهان، شیراز، مشهد، تبریز، زاهدان، همدان و نیز کرمانشاه و پروازهای خارجی به کراچی، دهلی، فرانکفورت، استامبول نیز و کابل انجام می‌شد (بورس، ۱۳۴۹، ش. ۹۲، ص. ۲۷).

در سال ۱۳۲۵، با نظارت کارشناسان سوئدی، آمارگیری بر اساس سیستم بین‌المللی آغاز شد و گزارش‌ها به سندیکای بین‌المللی هواپیمایی (IATA) ارسال می‌شد (مرکز آمار ایران، ۱۳۴۶، ص. ۲۳۲). ایران در سال‌های ۱۳۲۷ تا ۱۳۳۰ در کنفرانس‌های بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی شرکت کرد و در اردیبهشت ۱۳۲۹ به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ICAO) پیوست (احمد، ۱۳۲۷، ص. ۳۲-۳۳؛ حکمت، ۱۳۲۹، ص. ۴۹).

نامیده، چه اندازه مهم بوده است. مسئله دوری راه و خرابی جاده‌های زمینی، نه تنها مانع یکپارچگی مؤثر استان در ساختار ملی بود، بلکه از دیدگاه دولت مرکزی، تهدیدی برای انسجام ارضی و حاکمیت محسوب می‌شد. در این وضعیت، حمل‌ونقل هوایی به عنوان ابزاری برای غلبه بر محدودیت‌های جغرافیایی و تحکیم نظم فضایی مدرن اهمیت یافت. پروژه‌های توسعه زیرساخت‌های هوایی از دهه ۱۳۴۰، بخشی از طرح بزرگ‌تر «قابل مدیریت‌سازی فضا» در دولت پهلوی بود که در چارچوب مفاهیم «قابلیت خوانایی» جیمز اسکات تحلیل می‌شود.

توسعه ارتباط هوایی زاهدان با تهران و مشهد و ایجاد فرودگاه در دیگر شهرستان‌ها، نه تنها اقدامی فنی یا اقتصادی، بلکه تلاشی راهبردی برای حضور فیزیکی و نمادین دولت در مناطق پیرامونی بود. این اقدام‌ها، گاه با همکاری ارتش، وزارت پست و تلگراف و نیز شرکت هواپیمایی ملی ایران (هما) انجام می‌شد و بخشی از تلاش برای تثبیت نظارت بر این منطقه مرزی و ایجاد جریان مداوم اطلاعات، کالا و نیروی انسانی بود.

این پژوهش با تکیه بر اسناد آرشیوی، گزارش‌های سازمان‌های حمل‌ونقلی، منابع آماری، و خاطرات محلی، با روش تاریخی و سندپژوهی، به بررسی روند توسعه صنعت هوایی در سیستان و بلوچستان در دوره پهلوی دوم می‌پردازد و این پرسش را مطرح می‌کند که دولت پهلوی چگونه حمل‌ونقل هوایی را برای اعمال حاکمیت دولت مدرن بر مناطق پیرامونی گسترش داد؟

پیرامون موضوع ساخت و گسترش فرودگاه‌ها در استان سیستان و بلوچستان به‌ویژه با تأکید بر نظریه «خواناسازی مناطق پیرامونی» در دولت‌های مدرن، تحقیق مستقلی انجام نشده است؛ البته درباره راه‌های

در سال ۱۳۳۲، شرکت «ایر سرویس ایرانیان» تأسیس شد و پس از قرار گرفتن سازمان هواپیمایی کشوری تحت پوشش وزارت راه و ترابری، از سال ۱۳۳۸، تهیه آمار پروازها با تمرکز بر مقاصد اقتصادی، افزایش یا حذف خطوط هوایی و نیز میزان تحرک مسافران آغاز شد (مرکز آمار ایران، ۱۳۴۶، ص. ۲۳۲). شاه، در سال ۱۳۴۰، شرکت هواپیمایی ملی ایران (هما) را تأسیس شد و جایگزین شرکت‌های قبلی شد (بورس، ۱۳۴۹، ص. ۲۸). در شهریور ۱۳۴۵، هما اداره‌ای متشکل از سه دایره (نمودارها، پرسنلی و تعلیماتی) تشکیل داد و با عضویت در ICAO، پروازهای داخلی و بین‌المللی نظم بیشتری یافت (صیفی، ۱۳۹۶، ص. ۶۹-۷۰). از دهه ۱۳۴۰، توجه به فرودگاه‌ها و حمل و نقل هوایی در کل کشور، به‌ویژه در سیستان و بلوچستان که بدون جاده‌های مناسب بود، افزایش یافت.

پیش از اقدام دولت ایران، اروپایی‌ها از جنگ جهانی اول به بعد برای رفت و آمد به چابهار و جاسک از هواپیما استفاده می‌کردند. گزارش‌های ۱۹۲۱ تا ۱۹۳۰ از حضور هواپیماهای آمریکایی، بریتانیایی، فرانسوی و نیز هلندی حکایت دارد. از سال ۱۳۰۶، از پادگان برای نظارت فرودگاه‌ها استفاده می‌شد (The Persian Gulf Administration Reports, 1924, P. 43).

نخستین سند درباره تلاش دولت ایران برای توسعه فرودگاه در سیستان و بلوچستان به ۱۶ فروردین ۱۳۳۲، زمانی که وزارت راه به سازمان برنامه نوشت که فرودگاه‌های زاهدان و کرمان نیاز به تعمیرات اساسی دارند و بدون اعتبار، باندهای پرواز ممکن است متلاشی شوند (ساکما، ۱۳۳۲، ص. ۲۶-۵۰۲۶). در ۱۸ شهریور ۱۳۳۲، اداره کل راه شوسه پاسخ داد که بودجه‌ای برای این منظور

پیش‌بینی نشده؛ اما دست‌کم ۶۰۰,۰۰۰ ریال برای احداث ساختمان در فرودگاه زاهدان لازم است (ساکما، ۱۳۳۲، ص. ۴۵/۵۰۲۶-۲۲۰). پس از سقوط دولت مصدق، سازمان برنامه در دوره برنامه عمرانی اول (۱۳۲۸-۱۳۳۳) با مشکلات مالی مواجه بود. ذی‌حسابی فرودگاه‌ها به اداره کل ساختمان راه‌آهن واگذار شد و کمیسینی برای بهبود وضعیت فرودگاه‌های کشور، از جمله زاهدان، تشکیل شد (ساکما، ۱۳۳۲، ص. ۱۵۶/۵۰۲۶-۲۲۰)؛ اما آشفته‌گی در حسابرسی‌ها مانع پیشرفت شد (ساکما، ۱۳۳۲، ص. ۱۵۲/۵۰۲۶-۲۲۰).

در نظریه اسکات فرودگاه‌ها، به‌ویژه در مناطقی مانند سیستان و بلوچستان که از نظر زمینی «نامرئی» (Illegibility) بودند، به ابزاری برای گسترش نظارت دولت مرکزی تبدیل شدند. در حقیقت سرمایه‌گذاری در بازسازی باند زاهدان، ایجاد توقفگاه‌های تاکسی‌رو و ساخت ساختمان‌های خدماتی، بخشی از سیاست تبدیل فضا به مکان‌های استاندارد و ثبت‌شده، بود. موضوعی که نه تنها اجتماعی یا اقتصادی نبوده، بلکه در طرح بزرگ‌تر برای تسهیل نظارت و کنترل اداری و نظامی منطقه به کار گرفته می‌شد.

در سال ۱۳۳۲، موافقت‌نامه‌ای با صندوق مشترک ایران و آمریکا برای کمک فوری به فرودگاه‌ها امضا شد که شامل تعمیر باند زاهدان (۶۵۰,۰۰۰ ریال)، ایجاد توقفگاه جدید (۸۱۰,۰۰۰ ریال) و نیز ساخت ساختمان عمومی و تأسیسات هواشناسی بود. این طرح برای ۱۶۰۰ کارگر به مدت چهار ماه اشتغال ایجاد کرد (ساکما، ۱۳۳۲، ص. ۱۴۸ و ۱۴۹/۵۰۲۶-۲۲۰).

تا پیش از تأسیس هواپیمایی کشوری، مسئله پیش‌آمده برای فرودگاه زاهدان، اقامه دعوی از سوی شهرداری زاهدان در خرداد ۱۳۳۷ بود. این دعوا بر این اساس مطرح شد که «در سال ۱۳۲۷، طبق تصویب‌نامه هیئت دولت، اراضی شهر زاهدان،

به‌استثنای آنچه برای نیاز ادارات دولتی است، به شهرداری واگذار شده است» (ساکما، ۱۳۳۷، ص. ۶۰۹۴/۳۶-۲۱۰). در پاسخ به این ادعا، وزارت پست، تلگراف و تلفن به شهرداری پاسخ داد: «در زمان اعلیحضرت فقید، حسب‌الامر، برای اغلب شهرستان‌ها فرودگاه‌هایی در نظر گرفته شد و برخی از آن‌ها نیز ساخته شدند تا هواپیماهای پستی از آن‌ها استفاده کنند. در زاهدان نیز یک‌میلیون متر زمین در جنوب شهر انتخاب شد، ولی به آن توجهی نشد و متروک باقی ماند. اخیراً، به‌واسطه افزایش رفت‌وآمد، انتقال تپ از خاش به زاهدان و عوامل دیگر، بهای زمین و کرایه منازل افزایش یافت. این موضوع مورد توجه قرار گرفت و برای تصرف زمین به‌طور رسمی اقدام شد و در جریان ثبت قرار گرفت» (ساکما، ۱۳۳۷، ص. ۶۰۹۴/۴۳-۲۱۰). اداره دارایی نیز در تأیید پاسخ اداره پست و تلگراف اظهار داشت: «در سال ۱۳۲۶، به نمایندگی از دولت شاهنشاهی ایران، شش‌دانگ یک قطعه زمین محل فرودگاه اداره پست و تلگراف زاهدان درخواست ثبت شد و آگهی‌های آن منتشر گردید و اعتراضی دریافت نشد. بعداً در سال ۱۳۲۷، طبق تصویب‌نامه هیئت دولت، اراضی شهر زاهدان، به‌استثنای آنچه برای نیاز ادارات دولتی است، به شهرداری واگذار شد. اکنون جای تعجب است که شهرداری، که اساساً مالکیت خود را از دولت گرفته، مدعی دولت شده و اراضی ثبت‌شده را، که تجدید حدود می‌شود، متجاوز به مالکیت خود می‌داند؛ درحالی‌که این اراضی خارج از شهر واقع شده‌اند. همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، این اداره، شهرداری را مالک اراضی خارج از شهر، طبق تصویب‌نامه هیئت دولت، نمی‌شناسد و مصوبه انجمن شهر درباره شعاع شهر تا ۱۰ کیلومتر را برای مالکیت شهرداری کافی نمی‌داند؛ مگر اینکه دولت، به‌عنوان مالک

اراضی، آن را تأیید کند. در هر حال، مهلت اعتراض برای ملک تمام شده و مهلت واخواهی تا روز هفتم تیرماه جاری باقی است. چنانچه اعتراضی به حدود دارند، درخواست واخواهی خود را تنظیم و ارسال کنند» (ساکما، ۱۳۳۷، ص. ۶۰۹۴/۳۶-۲۱۰).

موضوع زمین فرودگاه در پاییز ۱۳۳۸ حل شد و اقامه دعوای شهرداری بی‌نتیجه ماند. زمین فرودگاه دوباره تحدید حدود شد و در ۸ آبان ۱۳۳۸ سند مالکیت آن صادر شد (ساکما، ۱۳۳۸، ص. ۶۰۹۴/۷۱-۲۱۰). این تلاش برای تفکیک مالکیت، از منظر اسکات، نمونه‌ای از تلاش دولت برای رسمیت‌بخشی و ثبت سرزمینی است که تا پیش از آن، از منظر بوروکراتیک، «نامرئی» بود. دولت آن دسته سازمان‌های اداری را در حیطه اختیار خود درآورد که ثبت‌وضبط حضور مردم و ورود و خروج را در پی داشت. در این باره باید به مسائل جغرافیایی زاهدان و هم‌مرزی با پاکستان و افغانستان به‌ویژه در عصر جنگ سرد توجه ویژه داشت.

با وجود توجهی که به فرودگاه زاهدان شده بود، شرکت هواپیمایی به‌علت کمبود مسافر بین تهران و زاهدان، که «تکافوی هزینه پرواز با هواپیما و ایکانت را نمی‌داد» پروازها را متوقف کرد (ساکما، ۱۳۳۹، ص. ۵۴۸/۳۰-۲۹۳-۹۴). وزارت راه در تاریخ ۶ دی ۱۳۳۹ به اداره هواپیمایی ایران نامه‌ای نوشت و اعلام کرد که شاه به این موضوع و برقراری دوباره پروازها دستور اکید داده است و از آنان خواست تمهیدات لازم را اعلام کنند (ساکما، ۱۳۳۹، ص. ۴۳ و ۵۴۸/۴۴-۲۹۳-۹۴). شرکت سهامی هواپیمایی ایران در پاسخ نوشت: «برای آگاهی بیشتر، هزینه هر پرواز و ایکانت از تهران به زاهدان و بازگشت حدود دویست هزار ریال است. طبق آمار موجود، در ده پرواز انجام‌شده از دهم آذرماه تا چهاردهم دی‌ماه، ۱۲۰ مسافر از تهران به زاهدان و ۱۳۲ مسافر از زاهدان به تهران سفر کرده‌اند. این یعنی

به طور متوسط در هر پرواز، ۱۲ نفر از تهران به زاهدان و ۱۳ نفر از زاهدان به تهران بوده است. بهای بلیت یکسره عادی این شرکت از تهران به زاهدان ۴۰۰۰ ریال است. بنا به درخواست استانداری بلوچستان و برای مساعدت به کارمندان دولت، این شرکت از مدتی قبل موافقت کرد که کارمندان دولت را با معرفی استاندار با پنجاه درصد تخفیف حمل کند» (ساکما، ۱۳۳۹، ص. ۵۴۸/۳۰-۲۹۳-۹۴).

در ادامه، شرکت افزود: «همان طور که اطلاع دارید، به دلیل نامناسب بودن فرودگاه های بین راه مانند کرمان و یزد برای فرود هواپیما و ایکانت، نمی توان این هواپیما را از طریق فرودگاه های بین راه به زاهدان پرواز داد و برای حمل و نقل مسافرانی که بین نقاط بین راه سفر می کنند، از همان پرواز زاهدان استفاده کرد. بدیهی است در صورتی که استانداری بلوچستان حاضر باشد اختلاف هزینه پرواز را تقبل کند، این شرکت نیز پرواز و ایکانت به زاهدان را برقرار خواهد کرد» (ساکما، ۱۳۳۹، ص. ۵۴۸/۳۰-۲۹۳-۹۴). این مذاکرات نشان می دهد که قراردادهای پیشین برای بهبود وضعیت فرودگاه ها به نتیجه مطلوب نرسیده بود.

در پایان سال ۱۳۳۹، موضوع پروازهای متوقف شده زاهدان به مشهد نیز مطرح شد. اداره کل هواپیمایی از استانداری سیستان و بلوچستان خواست آماری از تعداد زوار پاکستانی که در سه ماه (آذر تا بهمن ۱۳۳۹) از زاهدان به مشهد سفر کرده اند، تهیه کند و اطلاعاتی درباره حمل و نقل زمینی آنان، مانند کرایه و وسایل نقلیه، ارائه دهد. استانداری نیز از اداره شهربانی خواست که آمار مسافران پاکستانی در سه ماه سوم سال ۱۳۳۸ و سه ماه اول سال ۱۳۳۹ را به صورت هفتگی تفکیک و ارسال کند و در صورت امکان، توانایی مالی زوار پاکستانی را به طور تقریبی مشخص کند (ساکما، ۱۳۳۹، ص. ۵۴۸/۳۳-۲۹۳-۹۴).

پس از پیگیری ها، در ۴ خرداد ۱۳۳۹، استانداری سیستان و بلوچستان به مدیرکل هواپیمایی ایران گزارش داد: «هر هفته روزهای دوشنبه، تعدادی از زوار پاکستانی با قطار از پاکستان به قصد زیارت مشهد به زاهدان وارد می شوند. به دلیل نبود وسیله نقلیه مناسب، آن ها با مبالغ گزافی به وسیله اتوبوس به مشهد می روند. همچنین، ساکنان زاهدان اغلب به بیرجند و مشهد سفر می کنند. آنچه مشاهده شده، این است که اگر سرویس هوایی بین مشهد و زاهدان برقرار شود و روزهای سه شنبه ایاب و ذهاب انجام گیرد، مطمئناً به نفع شرکت و همچنین رفاه و آسایش اهالی خواهد بود» (ساکما، ۱۳۳۹، ص. ۵۴۸/۴۷-۲۹۳-۹۴). پس از این بررسی ها، پروازهای بین زاهدان با تهران و مشهد دوباره برقرار شد. نمونه های ذکر شده از اصرار دولت به انجام فعالیت فرودگاه ها حتی وقتی از نظر اقتصادی به صرفه نبود تأکید دیگری بر نظریه اسکات برای استفاده از اماکنی مانند فرودگاه ها برای خواناسازی مناطق پیرامونی است.

۳- گسترش حمل و نقل هوایی در دهه های ۱۳۴۰ و ۱۳۵۰

از دهه ۱۳۴۰، با مدیریت سپید علی محمد خادمی، سازمان هواپیمایی کشوری توسعه یافت. علینقی عالیخانی در خاطرات خود از موفقیت خادمی در پیشبرد برنامه های هما سخن گفته است (عالیخانی، ۱۳۸۵، ص. ۱۵۷). در سال ۱۳۴۲، در گزارش توجیهی امور ارتباطات و مخابرات سازمان برنامه و بودجه، که در برنامه عمرانی سوم (بر اساس بند چهارم، فصل چهارم، تعیین اعتبارات سالانه) تدوین شده بود، مبلغ ۱۱,۸۰۹,۰۰۰ ریال برای تعمیر فرودگاه های کرمان و زاهدان تخصیص یافت (ساکما، ۱۳۴۲، ص. ۱۰۸۸۶/۱۲۳-۲۲۰). نامه ای خطاب به

اداره کل هواپیمایی کشوری نوشته شد که نشان می‌داد تعمیرات دهه ۱۳۳۰ کافی نبوده است: «باند فرودگاه‌های کرمان و زاهدان به گونه‌ای است که برای استفاده هواپیماها خطرناک بوده و در صورت عدم تعمیر فوری، هواپیمایی ملی ناچار به قطع سرویس پرواز خواهد بود. از آنجاکه شروع کار مهندسین مشاور در این دو فرودگاه حداقل یک سال دیگر طول خواهد کشید، طبق مذاکرات انجام‌شده، قرار شد تعمیرات ضروری فوراً توسط اداره کل هواپیمایی کشوری انجام گیرد. این طرح مانع قطع سرویس هوایی در این دو شهرستان شده و به هواپیماها امکان استفاده ایمن از این فرودگاه‌ها را می‌دهد. عملیات انجام‌شده تا زمان شروع کار مهندسین مشاور و حتی پس از تکمیل فرودگاه قابل استفاده خواهد بود. اجزای این طرح شامل تعمیر باند، توقفگاه، تاکسی‌رو، آسفالت باند فرودگاه زاهدان به عرض ۳۰ متر، تعمیر توقفگاه و تاکسی‌رو فرودگاه زاهدان، نصب منبع آب (چاه عمیق آن قبلاً حفر شده)، لوله‌کشی آب و برق تمام تأسیسات در فرودگاه زاهدان، استخدام موقت یک مهندس ناظر ایرانی و هزینه‌های مربوط به مزایای مأموران فنی اعزامی و مخارج جزئی اداری است. اجرای طرح طبق مقررات سازمان برنامه خواهد بود و مدت اجرای آن حداکثر شش ماه از تاریخ شروع است. عرض باند آسفالتی فرودگاه زاهدان ۳۰ متر است که طبق قوانین بین‌المللی هواپیمایی نباید کمتر از ۴۵ متر باشد. توقفگاه و تاکسی‌رو فرودگاه زاهدان نیز روسازی آن از بین رفته و نیاز به تعمیر دارد» (ساکما، ۱۳۴۲، ص. ۱۲۱/۱۰۸۸۶-۲۲۰). این گزارش به‌خوبی نبود همکاری و انجام کار درست در مراکز پیرامونی و دور از مرکز کشور را نشان می‌دهد. تلاش‌هایی که در دهه ۱۳۳۰ بی‌نتیجه بود و به هدر رفت منابع اشاره

دارد. تلاش برای تقسیم‌بندی، تفکیک و شفاف‌سازی کارهایی که باید انجام شود، همان چیزی است که اسکات قابل خوانایی کردن، می‌نامد. همان‌گونه که جیمز اسکات در خوانا ساختن جامعه تأکید می‌کند، دولت‌های مدرن در تلاش‌اند تا با نظم‌دهی به فضاها، آن‌ها را برای حکومت‌پذیری، قابل سنجش و قابل مدیریت کنند. تلاش برای ساخت، تثبیت و توسعه فرودگاه‌های زاهدان، کرمان، این فرودگاه‌ها را به‌عنوان نقاط ثبت، عبور و دیده شدن فضای حاشیه‌ای در چشم مرکز، قابل شناسایی و مداخله می‌کنند (Scott, 1998/1401, p. 25). در پی این گزارش سازمان برنامه در پاسخ اعلام کرد: «این موضوع در حال بررسی است و در برنامه توسعه پیش‌بینی شده و فعلاً مهندسین مشاور مشغول مطالعه هستند» (ساکما، ۱۳۴۲، ص. ۱۲/۲۸۹۵-۲۲۰).

در اسناد بعدی، گزارش‌های مفصل نشان می‌دهند که باند و ساختمان فرودگاه زاهدان در این بازه زمانی بهبود یافت. مجری طرح تعمیر فرودگاه‌های زاهدان و کرمان، مهندس حسین لشکری بود که با این حکم با جدیت کار را ادامه داد: «آقای مهندس حسین لشکری به‌موجب این حکم، مهندس ناظر تعمیرات فرودگاه‌های کرمان و زاهدان منصوب می‌شود. حقوق و مزایای خارج از مرکز، بدی آب‌وهوا و اضافه‌کار ایشان ماهیانه جمعاً ۴۵,۰۰۰ ریال از محل طرح ۴۴۱۵۰۱ سازمان برنامه پرداخت می‌گردد. با پشتکاری که در شما مشهود است، امید است وظایف محوله و نظارت بر عملیات ساختمانی را طبق دفترچه مشخصات و قرارداد به‌نحو احسن انجام دهید. امضا: معاون وزارت راه و رئیس اداره کل هواپیمایی کشوری» (ساکما، ۱۳۴۳، ص. ۸۵/۱۰۸۸۶-۲۲۰).

در سال ۱۳۴۴، محمدعلی صفی اصفیا، مدیرعامل

سازمان برنامه، از هیئت عامل سازمان برنامه درخواست تصویب مبلغ ۲,۸۰۵,۰۰۰ ریال کرد که ریز هزینه‌های آن طبق فرم‌های ضمیمه طرح تنظیم شده بود (ساکما، ۱۳۴۴، ص. ۲۸۹۵/۷۳-۲۲۰). این طرح‌ها بررسی و پذیرفته شد و گزارش‌های بعدی نشان‌دهنده بهبود وضعیت فرودگاه زاهدان و انجام پروازهای منظم در آن بود. سیاسر در پژوهش خود درباره راه‌های استان می‌نویسد که بین سال‌های ۱۳۴۵ تا ۱۳۴۸، عملیات ساختمانی شامل باندها، تاکسی‌روها، توقفگاه و ساخت ترمینال‌ها با هزینه حدود ۳۵۰ میلیون ریال انجام شد (سیاسر، ۱۴۰۰، ص. ۲۶۵). یکی از گزارش‌ها در تاریخ ۱۷ اردیبهشت ۱۳۴۸ اطلاعیه پروازها از و به زاهدان را چنین اعلام کرد: «از تاریخ یازدهم اردیبهشت‌ماه ۱۳۴۸، پروازهای هواپیمایی ملی ایران در مسیر تهران به زاهدان به شرح زیر خواهد بود: شنبه و پنج‌شنبه: تهران، اصفهان، کرمان، زاهدان و بالعکس، ورود به زاهدان: ۱۲:۳۰، حرکت از زاهدان: ۱۳:۳۰؛ دوشنبه و جمعه: تهران، مشهد، زاهدان و بالعکس، ورود به زاهدان: ۱۱:۳۰، حرکت از زاهدان: ۱۲:۳۰» (ساکما، ۱۳۴۸، ص. ۹۶۴/۱۱۸-۲۹۳-۹۴).

یکی از اقدام‌های انجام‌شده در این دوره، استفاده از فضای باز در شهرستان‌های دیگر استان برای ایجاد فرودگاه‌های کوچک و ضروری بود؛ برای نمونه استانداری پیش از سفر نخست‌وزیر وقت به استان سیستان و بلوچستان و بازدید از برخی شهرهای استان، تصمیم گرفت زمینه ایجاد فرودگاه‌های کوچک را فراهم کند. در ۲۰ و ۲۸ مرداد ۱۳۴۸، استانداری به فرمانداری زابل دستور داد: «برای نشستن یک هواپیمای دو موتوره، مکانی انتخاب و شن‌ریزی شود» (ساکما، ۱۳۴۸، ص. ۹۶۴/۱۳۱-۲۹۳-۹۴). گزارش‌های بعدی از ارسال باندها و اجرای این کار

در شهرهایی مانند زابل، خاش و ایرانشهر حکایت دارد (ساکما، ۱۳۴۸، ص. ۹۶۴/۱۲۹-۲۹۳-۹۴). در دوره‌ای که عبدالعلی دهستانی استاندار سیستان و بلوچستان بود، موضوع فرودگاه‌ها با جدیت بیشتری پیگیری شد و ایجاد ارتباط بین شهرستان‌های مختلف استان از طریق هواپیماهای دو موتوره و پستی مورد توجه قرار گرفت. نامه‌های ردوبدل‌شده بین اداره کل هواپیمایی و عبدالعلی دهستانی، استاندار سیستان و بلوچستان، این موضوع را به وضوح نشان می‌دهد.

در تیر ۱۳۴۸، وزیر کشور به استانداری سیستان و بلوچستان نوشت: «با توجه به اینکه هلیکوپترها با ارتفاع کم، حدود ۷۰۰ پا، پرواز می‌کنند، به‌ویژه در مأموریت‌های حمل بیمار و رساندن کمک و آذوقه به شهرها و روستاها، از نظر ناوبری با مشکلات زیادی مواجه می‌شوند. برای تسهیل ناوبری و ایمنی هلیکوپترها و امکان پرواز آسان خلبانان بر فراز نقاط موردنظر، به فرمانداری‌ها و شهرداری‌های تابعه ابلاغ کنید که: ۱- بر بالای تمام ساختمان‌های بلند، چراغ قرمز مخصوص نصب شود. ۲- روی بدنه تمام منابع آب در شهرها، به‌استثنای شهرهای بزرگ دارای فرودگاه مجهز، و در روستاها، نام شهر یا روستا با خط درشت و خوانا نوشته شود. امضا: وزیر کشور» (ساکما، ۱۳۴۸، ص. ۹۶۴/۱۳۴-۲۹۳-۹۴).

در نمونه دیگری، درباره تسطیح فرودگاه‌های خاش و ایرانشهر گزارش شد: «گزارش‌های دریافتی از فرمانداری ایرانشهر و بخشداری خاش نشان می‌دهد که در بازدیدهای دقیق از این فرودگاه‌ها، هیچ‌گونه پستی و بلندی مشاهده نشده و سطح آن‌ها مانند گذشته است که هواپیماهای پستی از آن‌ها استفاده می‌کردند. در حال حاضر، هواپیمای ژاندارمری هفته‌ای یک یا دو بار به‌طور منظم روی این باندها فرود می‌آید. اخیراً باند فرودگاه ایرانشهر

علامت‌گذاری شده و راهنماهای فرسوده تعویض شده‌اند» (ساکما، ۱۳۴۸، ص. ۹۴/۱۴۵-۲۹۳-۹۴).

توجه ویژه استانداری به صنعت هوایی باعث شد شرکت هواپیمایی پارس ایر نامه‌ای به عبدالعلی دهستانی، استاندار سیستان و بلوچستان، بنویسد: «همان‌طور که اطلاع دارید، شرکت هواپیمایی پارس ایر با موافقت شورای هواپیمایی کشوری تأسیس شده است. این شرکت مجاز به انجام پروازهای منظم و چارتر در سراسر کشور، از جمله شهرستان‌های تابعه این استان، است. با توجه به علاقه‌مندی شما به ایجاد شبکه هوایی و ارتباط سریع و منظم که نقش مهمی در توسعه اقتصادی و نظارت بر امور اداری استان دارد، این شرکت آمادگی خود را برای هرگونه همکاری در این زمینه اعلام می‌کند. از آنجاکه ایجاد شبکه منظم هوایی بین شهرستان‌های تابعه و مرکز استان نیازمند اطلاعات درباره تعداد مسافران و نحوه تردد آن‌ها در استان است، امیدواریم دستورات لازم را به فرمانداران و شهرداران تابعه صادر کنید تا آمار روزانه مسافران به مرکز استان جمع‌آوری و در اختیار این شرکت قرار گیرد تا برنامه عملیاتی خود را تنظیم کند» (ساکما، ۱۳۴۸، ص. ۹۴/۱۴۸-۲۹۳-۹۴).

تعداد بسیاری از این گزارش‌ها وجود دارد که نشان می‌دهد دولت مرکزی بعد از افزایش پروازها از زاهدان و کرمان به سراغ محیط کوچک و کوچک‌تر رفته است و سعی کرده پیوند آن‌ها را با زاهدان و سپس مرکز قوی‌تر کند. همچنین نشان می‌دهد که فرودگاه‌ها نه فقط ابزار حمل‌ونقل، بلکه سازوکارهایی برای تحکیم تسلط بوروکراتیک دولت بر قلمرو هستند. این نیز یکی از اجزای کلیدی در مدل اسکات برای خواناسازی جامعه است (Scott, 1998/1401, p. 46).

استانداری از فرمانداران شهرهای استان می‌خواهد که گزارش‌هایی از وضعیت مسافران را اعلام کنند،

در پایان آن سال گزارش‌هایی از شهرهای مختلف برای استانداری فرستاده می‌شود. از زابل حدود سی نفر تخمین زده می‌شود (ساکما، ۱۳۴۸، ص. ۹۴/۱۵۰-۲۹۳-۹۴)، از ایرانشهر به زاهدان حدود هفتاد نفر به چابهار ده نفر و به صورت متفرقه نیز بیست نفر از سراوان به خاش و زاهدان حدود چهل نفر رفت‌وآمد می‌کردند (ساکما، ۱۳۴۸، ص. ۱۵۹ و ۹۴/۱۵۶-۲۹۳-۹۴) و فقط فرمانداری چابهار گزارش می‌دهد که «به علت عدم بنگاه مسافری در چابهار آماری از تعداد مسافران و نحوه مسافرت آنان در دست نیست؛ اما اگر هواپیمایی پارس ایر بخواهد در خط چابهار زاهدان خط هوایی دایر کند و قیمت‌ها مناسب باشد تقریباً هشت نفر روزانه مسافرت خواهند کرد» (ساکما، ۱۳۴۹، ص. ۹۴/۱۶۰-۲۹۳-۹۴). از مجموعه این گزارش‌ها نامه‌ای تهیه شده و به سرلشکر رفعت مدیرعامل شرکت پارس ایر ارسال می‌شود «زابل به زاهدان و بالعکس تعداد مسافران به‌طور متوسط ۱۵۰ نفر، ایرانشهر به زاهدان و بالعکس تعداد مسافران به‌طور متوسط ۱۴۰ نفر، سراوان به زاهدان و بالعکس تعداد مسافران به‌طور متوسط ۴۰ نفر اعلام می‌شود» (ساکما، ۱۳۴۹، ص. ۹۴/۱۶۱-۲۹۳-۹۴).

این آمارها کمبود مسافر به دلایل مختلف را نشان می‌دهد، از ناتوانی مالی تا نبود اعتماد مردم به سفر هوایی، اما دولت پهلوی با استفاده از سازمان برنامه، وزارت راه و هواپیمایی کشوری به دنبال بازسازی بوروکراتیک استان بود؛ اما شکست‌هایی مثل قطع پروازها، بی‌توجهی به وضعیت باندها یا کمبود مسافر، نمونه‌های دقیقی از آن چیزی است که اسکات به عنوان «تبعیض بین طرح رسمی و واقعیت زیسته» می‌نامد. این طرح‌ها اغلب بدون در نظر گرفتن دانش محلی و زیست‌جهان مردم منطقه طراحی می‌شدند.

در سال‌های بعد، قراردادی با وزارت پست و

تلگراف و تلفن بسته شد که بر اساس آن، هواپیماهای حامل پست بین اداره پست و شرکت هواپیمایی ارتاکسی، در مواقعی که بسته‌های پستی کمتری دارند، مسافر نیز جابه‌جا کنند. در گزارش مربوط به ۲۳ بهمن ۱۳۴۸، مسیر این پروازها در جنوب کشور چنین گزارش شد: «روزهای پنج‌شنبه و یکشنبه از آبادان در مسیر گناوه، بوشهر، دیر، گاوبندی، لاوان، کیش، بندرلنگه، قشم، بندرعباس، جاسک، بندر چابهار، نیکشهر، ایرانشهر، خاش تا زاهدان و روزهای شنبه و جمعه هر هفته از زاهدان در مسیر مذکور تا آبادان رفت و برگشت انجام می‌شود» (ساکما، ۱۳۴۹، ص. ۹۶۴/۱۷۷-۲۹۳-۹۴). استانداری سیستان و بلوچستان طی نامه‌ای از وزیر پست و تلگراف، ستوده، به دلیل افزایش ارتباط بخش‌های جنوبی استان تشکر کرد. درباره نحوه کار این هواپیماهای پستی، آمده است: «قرار شد حداقل تعداد مسافر در هر نشست و برخاست دو نفر باشد، مشروط بر اینکه وزن پست ۱۵۰ کیلوگرم و یک خلبان در هواپیما باشد. در صورتی که وزن پست کمتر از ۱۵۰ کیلوگرم بوده و کمک‌خلبان حضور نداشته باشد، تعداد مسافران به تناسب افزایش می‌یابد. در هر فرودگاه، هنگام مبادلات پستی، خلبانان لیست خلبان، کمک‌خلبان و مسافران را به نمایندگی شرکت ارتاکسی تنظیم و به متصدی مبادلات پستی تحویل می‌دهند. همچنین، شرکت ارتاکسی در پروازهای پستی حق پذیرش مسافر برای خود ندارد. برای رفاه حال مأموران دولت و افرادی که در مواقع ضروری نیاز به استفاده از هواپیمای پستی دارند، یک بسته پنجاه برگی اجازه‌نامه برای استفاده از هواپیما ارسال می‌شود» (ساکما، ۱۳۴۸، ص. ۹۶۴/۱۸۱-۲۹۳-۹۴).

استانداری فرمی اولیه طراحی کرد که شامل نام فرد، تاریخ سفر و مکان‌های مدنظر برای سفر بود و

به عنوان مجوز مسافرت در اختیار افراد قرار می‌گرفت. در سمت چپ این اجازه‌نامه، دو قسمت الف و ب در نظر گرفته شده بود: قسمت الف برای افرادی که در اولویت استفاده از هواپیما بودند و قسمت ب برای کسانی که در صورت وجود جا، پس از افراد گروه الف، سوار می‌شدند. مسافران شامل مأمورانی که برای بازدیدهای محلی رفت و آمد می‌کردند، بیماران و... بودند. پیرو این قرارداد، استاندار دهستانی از فرماندار خاش، ایرانشهر و بخشدار زابل خواست تا مسافران خود را معرفی کنند. نمونه‌ای از درخواست اداره گمرک در تاریخ ۱۴ خرداد ۱۳۴۹ به استانداری چنین است: «جناب آقای دهستانی، استاندار محترم سیستان و بلوچستان، با توجه به مسئولیت‌های خطیر اداره گمرک برای سرکشی به دفاتر دورافتاده، نقل و انتقال درآمدهای گمرکی، کنترل ورود و خروج کالا، ترخیص آن و تأمین خواروبار و کمک‌های بهداشتی برای کارمندان و خانواده‌هایشان در نقاط مرزی جنوب که فاقد جاده شوسه و وسایل سریع‌السیر است، از وزارت پست برای حمل پست در جنوب با هواپیما استفاده می‌شود. طبق قرارداد وزارت مذکور با شرکت ارتاکسی، صندلی‌های خالی برای رفت و آمد کارمندان دولت در نظر گرفته شده است. تقاضا می‌شود با استفاده کارکنان گمرک از این صندلی‌ها در مقابل پرداخت کرایه موافقت شود. وزیر پست اعلام کرده‌اند که حمل مسافر با هواپیماهای پستی در نوار مرزی جنوب در اختیار شماست» (ساکما، ۱۳۴۹، ص. ۹۶۴/۱۸۸-۲۹۳-۹۴).

از نظر اسکات درخواست پیایی برای تهیه آمار مسافران از فرمانداری‌ها و شهرداری‌ها، ثبت نام مسافران اولویت‌دار یا فرم‌های دوگانه الف و ب برای استفاده از هواپیما، همگی نشان‌دهنده تلاش دولت

برای ساختن یک نظم قابل محاسبه، پیش‌بینی‌پذیر و کنترل‌پذیر از فضای پیرامونی استان است. در نگاه او، تولید آمار و داده‌های کمی از ویژگی‌های بارز دولت مدرن است که از طریق آن، پیچیدگی‌های زندگی واقعی را ساده‌سازی و قابل مدیریت می‌سازد.

در دهه ۱۳۵۰، زیباسازی محوطه فرودگاه زاهدان توسط وزارت آبادانی و مسکن استان سیستان و بلوچستان پیگیری شد؛ با این حال، استاندار وقت همچنان به دنبال ایجاد فرودگاه‌های مناسب برای استان بود. استانداری ابتدا درخواست کرد تا تکمیل فرودگاه‌ها، یک دستگاه هلیکوپتر از نوع جت رنجر در اختیارش قرار گیرد. همچنین، نامه‌نگاری‌هایی برای تکمیل سایر فرودگاه‌ها انجام شد. در نامه‌ای به معاون اجرایی نخست‌وزیر آمده است: «به استثنای فرودگاه‌های زاهدان و چابهار، فرودگاه‌های شهرستان‌های تابعه مانند سراوان، زابل، ایرانشهر و بخش‌های خاش و نیکشهر برای پذیرش هواپیمای

گراند کوماندر آماده نیستند و این هواپیما نمی‌تواند در مسیرهای مذکور پرواز کند. از طرفی، به دلیل بارندگی‌های فصلی و جاری شدن سیل، راه‌های ارتباطی که آسفalte هم نیستند، اغلب خراب شده و رفت‌وآمد وسایل نقلیه برای سرکشی به شهرستان‌ها و بازدید از فعالیت‌های انجام‌شده ضروری است» (ساکما، ۱۳۵۲، ص. ۳۵۰۵۹/۳۵-۲۳۰).

پرو این درخواست‌ها، قرار شد کارشناسان سازمان برنامه و هواپیمایی کل کشور برای تهیه مقدمات و اجرای پروژه به زاهدان سفر کنند. همچنین، مبلغ ۲۰ میلیون ریال برای احداث این فرودگاه‌ها تخصیص یافت و کار به پیمانکاران محلی با نظارت سازمان برنامه واگذار شد (ساکما، ۱۳۵۲، ص. ۲۴ و ۳۵۰۵۹/۵۵-۲۳۰).

نتایج این فعالیت‌ها در افزایش پروازهای داخلی به و از زاهدان در گزارش‌های سالنامه‌های آماری سال‌های ۱۳۴۴ تا ۱۳۵۲ قابل مشاهده است.

جدول (۱): گزارش پروازهای ورودی فرودگاه زاهدان ۱۳۴۴-۱۳۵۲

۱۳۴۴	۱۳۴۵	۱۳۴۶	۱۳۴۷	۱۳۴۸	۱۳۴۹	۱۳۵۰	۱۳۵۱	۱۳۵۲	۱۳۵۳	۱۳۵۴
ورود	ورود	ورود	ورود	ورود	ورود	ورود	ورود	ورود	ورود	ورود
۳۶۱۹	۳۰۹۷	۴۹۰۴	۵۹۲۵	۶۸۳۳	۹۴۳۶	۱۰۳۶۱	۱۲۳۸	۱۸۰۷۹	۲۲۴۲۵	۳۱۰۰۱

منبع: سالنامه آماری کشور از ۱۳۴۵ تا ۱۳۵۵

جدول (۲): گزارش پروازهای خروجی فرودگاه زاهدان ۱۳۴۴-۱۳۵۲

۱۳۴۴	۱۳۴۵	۱۳۴۶	۱۳۴۷	۱۳۴۸	۱۳۴۹	۱۳۵۰	۱۳۵۱	۱۳۵۲	۱۳۵۳	۱۳۵۴
خروج	خروج	خروج	خروج	خروج	خروج	خروج	خروج	خروج	خروج	خروج
۳۸۲۰	۳۱۶۸	۳۶۹۵	۶۶۴۳	۷۷۳۷	۱۰۶۹۸	۱۱۳۸۵	۱۳۳۹۱	۱۹۸۷۱	۲۳۹۹۰	۳۱۹۲۷

منبع: سالنامه آماری کشور از ۱۳۴۵ تا ۱۳۵۵

چنان‌که جدول شماره ۱ نشان می‌دهد ورود به فرودگاه زاهدان که در سال ۱۳۴۴، سه هزار و ششصد و نوزده نفر بوده است در سال ۱۳۵۲ به هیجده هزار و

هفتاد نفر رسیده است. این موضوع در زمینه خروج از زاهدان نیز صدق کرده و روند روبه‌رشدی را نشان می‌دهد (جدول شماره ۲). در حوصله این بررسی

نیست؛ اما درباره مسافران خارجی نیز سالنامه آماری کشور در مرزهای شرقی نشان می دهد که فرودگاه زاهدان در دهه ۱۳۵۰ پذیرای تعداد بیشتری مسافر از افغانستان و پاکستان بوده است.

تعداد پروازها نیز در این دوره افزایش چشمگیری پیدا می کند که در ذیل به جدولی از آمارهای ارائه شده در آمارنامه های استان سیستان و بلوچستان اشاره شده است در ریز این آمارها آمده است که به طور متوسط

در سال ۱۳۵۲ و ۱۳۵۳ هر ماه ۲۵-۲۶ پرواز در از فرودگاه زاهدان انجام می شده است؛ اما در سال ۱۳۵۴ این پروازها به ۶۲ تا ۷۰ پرواز در هر ماه می رسد. متأسفانه در مجموعه آمارهای استان از پروازهای فرودگاه های دیگر آماری به دست نیامد. همچنین، آماری از افرادی که توسط هواپیماهای پستی سفر می کردند، دریافت نشد. جدول شماره ۳ رشد تعداد پروازها را نشان می دهد.

جدول (۳): تعداد کل پرواز توسط هواپیمایی ملی ایران در شهر زاهدان

سال	۱۳۵۲	۱۳۵۳	۱۳۵۴	۱۳۵۷
تعداد پرواز	۳۰۱	۳۰۶	۷۶۶	۴۶۶

آمارنامه سیستان و بلوچستان ۱۳۵۳-۱۳۵۸

اگر این روند روزافزون را بتوان به توسعه و گسترش روابط استان سیستان و بلوچستان با مرکز کشور مربوط دانست، می توان این آمار را در نظر گرفت

که در فاصله سال های ۱۳۴۶ تا ۱۳۵۲ ایجاد مهمان خانه در استان بیشتر شده است (جدول شماره ۴).

جدول (۴) مهمان خانه های استان سیستان و بلوچستان

سال	۱۳۴۶	۱۳۴۷	۱۳۴۸	۱۳۴۹	۱۳۵۰	۱۳۵۱	۱۳۵۲
تعداد مهمان خانه	۱	۱	۳	۲	۳	۵	۶

آمارنامه سیستان و بلوچستان ۱۳۵۳

۴- نتیجه گیری

مشکل بُعد مسافت، نبود راه های پایدار و امن و وضعیت اقلیمی خاص در جنوب شرق ایران، همواره از چالش های بنیادین دولت پهلوی دوم و ساکنان استان سیستان و بلوچستان بوده است. با تغییر چهره سیاسی حکومت در ایران در دوران پهلوی اول و اجرای مؤلفه های دولت مدرن، ارتباط با مناطق پیرامونی برای تسهیل امور اداری، امنیتی و رفاهی در دستور کار قرار گرفت. این روند با تأکید بر کنترل فضایی و توسعه ابزارهای حکمرانی، به ویژه در مناطق دور از مرکز،

همسو با منطق دولت مدرن دنبال شد. در این چارچوب، ایجاد خطوط هوایی به عنوان یکی از روش های فناورانه خواناسازی سرزمین به کار رفت؛ فرایندی که از نگاه جیمز اسکات، بخشی از پروژه بزرگتر «قابلیت خواناسازی» حاکمیت برای مدیریت فضاهای کنترل ناپذیر پیشین محسوب می شود. در این راستا، سازمان هواپیمایی ایران که در عصر پهلوی نهادی نوپا بود و در تعامل با سایر دستگاه ها به ویژه اداره پست، توانست به ابزاری مؤثر برای حضور فیزیکی دولت در پیرامون بدل شود؛ چنان که اسناد نشان

می‌دهد، از دهه ۱۳۳۰ به بعد تلاش‌هایی برای بهینه‌سازی فرودگاه زاهدان و افزایش پروازها به این استان در جریان بود. این تلاش‌ها به دو دلیل عمده شکل گرفت: نخست موقعیت زاهدان به عنوان دروازه شرقی کشور و دوم نبود جاده‌های شوسه مناسب در منطقه، که صنعت هوایی را به گزینه‌ای کارآمد برای کنترل، ارتباط و اعمال حاکمیت بدل می‌کرد.

در دهه ۱۳۴۰ به‌ویژه در برنامه عمران سوم، روند نوسازی و توسعه فرودگاه زاهدان شتاب گرفت و پروازهای منظمی به این شهر برقرار شد. در همین دوران، فرودگاه‌های کوچک و محلی در ایرانشهر، زابل، سراوان و خاش نیز فعال شدند و با استفاده از هواپیماهای پستی و دوموتوره به ابزار ارتباطی مهمی در استان بدل گردیدند. تلاقی منافع وزارت پست، ارتش، شرکت‌های هواپیمایی خصوصی و مقامات محلی، شبکه‌ای محدود ولی مؤثر هوایی ایجاد کرد که با مفاهیم اسکاتی همچون «ساده‌سازی برای اداره‌پذیری» قابل تحلیل است.

داده‌های اسناد نشان می‌دهد هیچ‌کدام از مشکلات محلی مانند مسائل جغرافیایی، جمعیتی و حتی اقتصادی که در استان سیستان و بلوچستان وجود داشت، مانع از توسعه صنایع هوانوردی و گسترش رابطه مرکز (تهران) با استان نشد. نبود هماهنگی میان طرح‌ها و مناطق دورافتاده نیز مانع از طرح بزرگ‌تر «خواناسازی مناطق پیرامونی» توسط حکومت نشد و سرانجام نیز در سال‌های پایانی پژوهش آمار روشن‌تری از حمل‌ونقل مسافران و وضعیت زیستی منطقه برای حکومت فراهم شده بود.

بررسی حاضر نشان می‌دهد که خطوط هوایی، علاوه بر کارکردهای لجستیکی، نقش مهمی در اعمال اقتدار، تنظیم فضایی، و تسلط دولت بر منطقه داشته است. دولت ضمن کنترل رفت‌وآمد هوایی بین مرز و

برون‌مرز به کنترل رفت‌وآمدها درون‌کشوری نیز تسلط بیشتری یافته است.

منابع

احمد، هومن (۱۳۲۷). مبانی حقوق هوایی و مقررات بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری. کانون وکلا، ۱ (۴)، ۳۶-۳۱. <http://noo.rs/IACGa>

اسکات، جیمز سی. (۱۴۰۱). نگریستن از چشم دولت: چگونه طرح‌های خاصی که قرار بود وضعیت انسانی جامع را بهبود ببخشند با شکست مواجه شدند (قربان عباسی، مترجم؛ محسن ساکتی، ویراستار). شمع آوید. (اثر اصلی منتشر شده ۱۹۹۸)

جمال‌زاده، محمدعلی (۱۳۸۴). گنج شایگان یا اوضاع اقتصادی ایران. سخن.

جهانبانی، امان‌الله (۱۳۳۸). سرگذشت بلوچستان و مرزهای آن. چاپ ارتش.

حکمت، رضا (۱۳۲۹). قانون هواپیمایی کشوری. کانون وکلا، ۱ (۴)، ۴۶-۵۶.

زنده‌مقدم، محمود (۱۳۸۰). حکایت بلوچ: سیری در احوال اهل بلوچستان، شهرها، دی‌ها، آب‌ها، کرانه‌ها. کارون.

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما) (۱۳۳۲). صورت‌مجلس رسیدگی به امورات فرودگاه‌های کشور. سند شماره ۵۰۲۶-۲۲۰.

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما) (۱۳۳۷). نقشه‌برداری و ثبت اراضی جنوب شهر زاهدان جهت احداث فرودگاه. سند شماره ۲۱۰/۶۰۹۴.

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما) (۱۳۳۸). نقشه‌برداری و ثبت اراضی جنوب شهر زاهدان جهت احداث فرودگاه. سند شماره ۲۱۰/۶۰۹۴.

- سیستان و بلوچستان. لوار.
- صیفی، بهزاد (۱۳۹۶). سیری در تحولات حمل و نقل در تاریخ ایران و جهان. ارغوان مهر.
- عالیخانی، علینقی (۱۳۸۵). خاطرات دکتر علینقی عالیخانی، وزیر اقتصاد (۱۳۴۱-۱۳۴۱). سیاست و سیاست‌گذاری اقتصادی ایران. بنیاد مطالعات ایران.
- فتحی، محمد (۱۳۵۱). خاطره‌ای از سفر سیستان و بلوچستان. وحید، ۱۳، ۸۲-۸۴.
- <http://b2n.ir/yr9579>
- فتحی، محمد (۱۳۵۴). سیر در قلمرو گمرک ایران از سیستان تا خوزستان. چاپخانه خرمی.
- مجلس شورای ملی (۱۳۲۰ دی ۱۸). مشروح مذاکرات مجلس دوره سیزدهم، جلسه (۱۴).
- مجلس شورای ملی (۱۸ اسفند ۱۳۲۱). مشروح مذاکرات مجلس دوره سیزدهم، جلسه (۱۳۸).
- مرکز آمار ایران (۱۳۵۵). آمارنامه استان سیستان و بلوچستان. سازمان برنامه و بودجه.
- مرکز آمار ایران (۱۳۴۶). سالنامه آماری ۱۳۴۵ کشور. سازمان برنامه و بودجه.
- مرکز آمار ایران (۱۳۵۱). سالنامه آماری ۱۳۵۰ کشور (شماره مسلسل ۳۲۶). سازمان برنامه و بودجه.
- مرکز آمار ایران (۱۳۵۳). سالنامه آماری ۱۳۵۲ کشور (شماره مسلسل ۳۹۴). سازمان برنامه و بودجه.
- ملک‌رئسی، حسین (۱۳۸۵). چابهار بندر اقیانوس ایران. تفتان.
- نقش هواپیمای ملی ایران در ایجاد توسعه و تکامل حمل و نقل هوایی بازرگانی در ایران (۱۳۴۹).
- بورس، ۹۲، ۲۷-۲۸. <http://noo.rs/2RN14>
- نیدرمایر، اسکار فون (۱۳۸۰). خاطرات نیدرمایر زیر آفتاب سوزان ایران (کیکاووس جهان‌داری، مترجم). اساطیر.
- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما) (۱۳۳۹). مکاتبات استانداری با شرکت هواپیمایی ایران در خصوص سروین هوایی بین مشهد و زاهدان و مابین تهران و زاهدان. سند شماره ۹۴/۲۹۲/۵۴۸.
- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما) (۱۳۴۲). تعمیر فرودگاه‌های کرمان و زاهدان. سند شماره ۲۲۰/۱۰۸۸۶.
- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما) (۱۳۴۲). مکاتبات فرمانداری کل سیستان و بلوچستان در خصوص تأمین اعتبار راه‌های شوسه استان. سند شماره ۹۴/۲۹۳/۸۳۶.
- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما) (۱۳۴۳). تعمیر فرودگاه‌های کرمان و زاهدان. سند شماره ۲۲۰/۱۰۸۸۶.
- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما) (۱۳۴۴). قرارداد سازمان برنامه با اداره کل هواپیمایی جهت تعمیرات فرودگاه کرمان و زاهدان. سند شماره ۲۲۰/۲۸۹۵.
- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما) (۱۳۴۵). قرارداد سازمان برنامه با اداره کل هواپیمایی جهت تعمیرات فرودگاه کرمان و زاهدان. سند شماره ۲۲۰/۲۸۹۵.
- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما) (۱۳۴۸). مکاتبات خورسند رئیس اداره فرودگاه زاهدان با استانداری. سند شماره ۹۴/۲۹۳/۹۶۴.
- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما) (۱۳۴۹). مکاتبات خورسند رئیس اداره فرودگاه زاهدان با استانداری. سند شماره ۹۴/۲۹۳/۹۶۴.
- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما) (۱۳۵۲). احداث فرودگاه در شهرستان‌های سیستان و بلوچستان. سند شماره ۲۳۰/۳۵۰۵۹.
- سیاسر، قاسم (۱۴۰۰). از راه مالرو تا بزرگراه در

References

- Ahmad, H. (1948). Fundamentals of Air Law and International Regulations of the Civil Aviation Organization. *Kanoon-e Vokala*, 1(4), 31–36. <https://b2n.ir/ff3616> [In Persian]
- Alikhani, A. (2006). *Memoirs of Dr. Alinaghi Alikhani, Minister of Economy (1962-1969): Iranian Economic Politics and Policy-Making*. Iranian Studies Foundation. [In Persian]
- Archive Editions. (1986). The Persian Gulf Administration Reports 1873–1947 (Vol. VIII: 1921–1930). In *Annual Report of His Britannic Majesty's Consulate, Kerman Administration Report for the year 1923* (pp. 38–43).
- Archive Editions. (1986). The Persian Gulf Administration Reports 1873–1947 (Vol. VIII: 1921–1930). In *H.B.M. Consulate Kerman, Administration Report for 1924* (pp. 30–40).
- Fathi, M. (1972). A Memoir of a Journey to Sistan and Baluchestan. *Vahid*, (13), 82–84. <https://b2n.ir/yr9579> [In Persian]
- Fathi, M. (1975). *A Journey Through the Domain of Iranian Customs: From Sistan to Khuzestan*. Kharami Publishing. [In Persian]
- Hekmat, R. (1950). The National Aviation Law. *Kanoon-e Vokala*, 1(4), 46–56. <https://b2n.ir/wt6686>. [In Persian]
- Iran Statistical Centre. (1967). *Statistical Yearbook of the Country (March 1967)*. Plan and Budget Organisation. [In Persian]
- Iran Statistical Centre. (1972). *Statistical Yearbook of the Country (March 1972)*, No. 326. Plan and Budget Organisation. [In Persian]
- Iran Statistical Centre. (1974). *Statistical Yearbook of the Country (March 1974)*, No. 394. Plan and Budget Organisation. [In Persian]
- Iran Statistical Centre. (1976). *Statistical Yearbook of Sistan and Baluchestan Province*. Plan and Budget Organisation. [In Persian]
- Jahanbani, A. (1959). *The Story of Baluchistan and Its Borders*. Artesh Press. [In Persian]
- Jamalzadeh, M. A. (2005). *Ganj-e Shayegan ya Owza'-e Eqtesadi-ye Iran*. Sokhan. [In Persian]
- MalekRaisi, H. (2006). *Chabahar: Iran's Oceanic Port*. Taftan. [In Persian]
- National Consultative Assembly. (1942, January 8). *Minutes of the Parliament Sessions, 13th Term, Session 14*. [In Persian]
- National Consultative Assembly. (1943, March 9). *Minutes of the Parliament Sessions, 13th Term, Session 138*. [In Persian]
- National Library and Archives of Iran (SAKMA) (1953). *Minutes of the Proceedings for Reviewing the Affairs of the Country's Airports*. Document No. 220-5026. [In Persian]
- National Library and Archives of Iran (SAKMA) (1958). *Surveying and Registration of Lands in the Southern Part of Zahedan City for Airport Construction*. Document No. 210-6094. [In Persian]
- National Library and Archives of Iran (SAKMA) (1959). *Surveying and Land Registration of the Southern Region of Zahedan City for Airport Construction*. Document No. 210-6094. [In Persian]
- National Library and Archives of Iran (SAKMA) (1960). *Correspondence between the Governorate and Iran Airlines Regarding Air Services Between Mashhad and Zahedan and Between Tehran and Zahedan*. Document No. 94-293-548. [In Persian]
- National Library and Archives of Iran (SAKMA) (1963). *Correspondence from the Governorate-General of Sistan and Baluchestan Regarding the Allocation of Credit for the Province's Gravel Roads*. Document No. 94-292-836. [In Persian]
- National Library and Archives of Iran (SAKMA) (1963). *Repair of Kerman and Zahedan Airports*. Document No. 220-10886. [In Persian]
- National Library and Archives of Iran (SAKMA) (1964). *Repair of Kerman and Zahedan Airports*. Document No. 220-10886. [In Persian]
- National Library and Archives of Iran (SAKMA) (1965). *Contract between the Planning Organization and the General Administration of Aviation for Repairs to Kerman and Zahedan Airports*. Document No. 220- 2895. [In Persian]
- National Library and Archives of Iran (SAKMA) (1969). *Correspondence from Khorsand, Head of Zahedan Airport Office, with the Governorate*. Document No. 94-292-964. [In Persian]
- National Library and Archives of Iran (SAKMA) (1970). *Correspondence from*

- Khorsand, Head of Zahedan Airport Office, with the Governorate. Document No. 964/293/94. [In Persian]
- National Library and Archives of Iran (SAKMA) (1973). *Construction of Airports in the Counties of Sistan and Baluchestan*. Document No. 230-350590. [In Persian]
- National Library and Archives Organization of Iran (SAKMA) (1953). *Minutes of the Session Reviewing the Affairs of the Country's Airports*. Document No. 220-5026. [In Persian]
- Niedermeyer, O. v. (2001). *In der Hölle Irans* (K. Jahandari, Trans.). Asatir. [In Persian]
- Safayi, B. (2017). *A Review of Transportation Developments in the History of Iran and the World*. Arghavan Mehr. [In Persian]
- Sayasr, Q. (2021). *From Dirt Roads to Highways in Sistan and Baluchestan*. Lowar. [In Persian]
- Scott, J. C. (1998). *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed* (G. Abbasi, Trans.; M. Saketi, Ed.). Sham-e Avid. [In Persian].
- The Role of Iran National Airlines in the Development of Commercial Air Transport. (1970). *Bourse*, 92, 27–28. <http://noo.rs/2RN14> [In Persian]
- Zandmoghadam, M. (1991). *The Story of Baluch: A Review of the Conditions of the People of Baluchistan*. Karun. [In Persian]