

Dependent Development and Assessment of Planning and Performance in Rail and Road Transport Development in the Five-Year Development Plans of the Second Pahlavi Era (1948–1978)

Zohreh Parnian^{*}, Mohsen Seraj^{**}

Seyed Mahmoud Sadat Bidgoli^{***}, Hamid Basiratmanesh^{****}

Abstract

Given the significance of road construction and the development of transportation infrastructure in the developmental objectives of any nation, this sector also received attention in the five-year development plans implemented during the second Pahlavi era, spanning from 1948 to 1978. Efforts were made to plan and execute transformations in the country's road and rail transport systems in alignment with the requirements of these national development programs. The main question of this study is to evaluate the performance and outcomes of these plans in the realm of road and rail infrastructure development. This study is grounded in the concept of dependent development and applies dependency theory within this context, employing documentary and statistical analysis methods in terms of the factors relevant to the aforementioned theoretical framework.

^{*} Ph.D. Candidate of Islamic Revolution, Imam Khomeini and Islamic Revolution Research Center, Tehran, Iran (Corresponding Author), zohreparnian@gmail.com

^{**} Assistant Professor, Department of History, Imam Khomeini and Islamic Revolution Research Center, Tehran, Iran, serajmilad@yahoo.com

^{***} Assistant Professor, Department of History, Imam Khomeini and Islamic Revolution Research Center, Tehran, Iran, m.sadat@yahoo.com

^{****} Assistant Professor, Department of History, Imam Khomeini and Islamic Revolution Research Center, Tehran, Iran, Basirat1341@yahoo.com

Date received: 01/01/2025, Date of acceptance: 15/09/2025



The findings of this study demonstrate how, within an economic structure dependent on the industrial centers of the global capitalist system, even a peripheral country's development and planning initiatives can ultimately undermine their intended purposes, resulting in heightened economic dependency and greater capital outflows to the centers of the world system. This research reveals that the development of the country's transportation infrastructure under the five-year plans of the Pahlavi era, rather than advancing national interests or fostering economic growth, ultimately harmed the national economy, perpetuated underdevelopment, exacerbated unequal trade, and worsened the foreign trade balance—favoring capital flight to the industrial countries engaged in trade with Iran.

Keywords: Five-Year Development Plans, Second Pahlavi Era, Rail and Road Transport, Dependent Development, Unequal Trade.

Introduction

Transportation infrastructure serves as the backbone of economic modernization. During the Pahlavi II era (1948–1978), the Iranian government launched five consecutive development plans to modernize the nation. These plans aimed to transform the socio-economic structure, with a particular focus on expanding road and rail networks to facilitate trade and resource mobilization. However, the critical question arises as to whether these infrastructure developments were truly aligned with the indigenous economic needs of the country or were merely manifestations of “dependent development.” This research addresses the pathology of these plans by evaluating their impact on the spatial and economic connectivity of Iran, arguing that the reliance on imported technology and foreign models led to structural imbalances.

Materials & Methods

This research employs a qualitative and quantitative approach based on documentary and statistical analysis. The analytical framework is grounded in “Dependency Theory,” specifically the concept of “Dependent Development,” which posits that infrastructure projects in peripheral or semi-peripheral states often prioritize external connectivity over domestic integration. Data were gathered from primary archives, including the National Archives and Library of Iran (NALI), and official publications of the Plan Organization (Sazman-e Barnameh). The analysis focuses on evaluating the correlation between the allocated budgets in the five development

plans and the actual developmental outcomes in both road and rail infrastructure sectors across different provinces.

Discussion & Result

The analysis of the five development plans reveals that the Pahlavi state prioritized the expansion of road networks over rail infrastructure to facilitate rapid movement and commercial throughput. However, the “Result” of these investments indicates a lack of coordination with internal centers of production.

Infrastructure Imbalance: The transport strategy was primarily designed to support imports and connect major urban centers to international ports, rather than connecting internal production and trade nodes.

Centralized Planning: The top-down administrative structure often overlooked local geographical constraints and economic potential, leading to inefficient resource allocation.

Dependency on External Models: The adoption of foreign blueprints in construction and planning often meant that Iranian transport systems became dependent on imported spare parts, foreign technical expertise, and exogenous logistical priorities, undermining long-term strategic autonomy.

Conclusion

The study concludes that the development of transport infrastructure during the Second Pahlavi era, while physically observable, suffered from deep-seated structural flaws. The “dependent development” model resulted in an infrastructure that was “outward-looking”—facilitating the peripheral integration of the Iranian economy into the global market rather than fostering internal economic cohesion. Despite the massive financial outlays in the five development plans, the lack of a balanced strategy meant that the rail and road sectors could not adequately support the balanced growth of domestic industries. Future transport planning must, therefore, prioritize indigenous capacity, decentralization, and internal market integration to avoid the pitfalls identified in this historical study.

Bibliography

Archival Sources

National Library and Archives of Iran (SAKMA). Document no. 015110-220.

National Library and Archives of Iran (SAKMA). Document no. 23115-230.

National Library and Archives of Iran (SAKMA). Document no. 2387-220.

National Library and Archives of Iran (SAKMA). Document no. 4560-220.

National Library and Archives of Iran (SAKMA). Document no. 7436-297.

Government Reports and Bulletins

Development Credits for the Year 1963, Third National Development Plan Approved by the Supreme Planning Council. 1963. Tehran: Planning Organization, Planning Management (Budget and Credits Office). [In Persian]

Development of Communications and Transportation in Iran during the Pahlavi Dynasty. 1975. Communications Management – Plan and Budget Organization. [In Persian]

Fifth National Development Plan. 1972. Tehran: Plan Organization. [In Persian]

Fifth National Development Plan: Fundamental Objectives, Principles, and Policies. Tehran: Plan Organization. [In Persian]

Fourth National Development Plan, 1968–1972. Tehran: Plan Organization. [In Persian]

Illustrated Statistics and General Information on the Activities of the Iranian State Railways, 1953–1959. Technical Statistics and Studies Section, Railway Printing House. [In Persian]

Iran's Foreign Trade Statistics for the Year 1960. Tehran: Ministry of Commerce, General Directorate of Statistics and Studies. [In Persian]

Iran's Foreign Trade Statistics, 1900–1964, Bahman Issue. 1965. Tehran: Ministry of Economy (General Directorate of Commercial Statistics), Publication no. 18. [In Persian]

Iran's Foreign Trade, 1962–1977. 1972. Tehran: Plan Organization, Office of Economic and Social Planning. [In Persian]

Iran's Progress during the Third Development Plan. 1967. Tehran: Plan Organization, Office of Information and Reports. [In Persian]

List of Secondary Roads in the Third Plan. 1967. Tehran: Plan Organization, Communications Management. [In Persian]

National Statistical Yearbook for 1967. Tehran: Statistical Center. [In Persian]

National Statistical Yearbook for 1971. Tehran: Statistical Center. [In Persian]

National Statistical Yearbook for 1977. Tehran: Statistical Center. [In Persian]

Performance Evaluation of the Fifth National Development Plan over the Three Years 1973–1975. 1976. Plan and Budget Organization. [In Persian]

Performance Report of the Third Development Plan, 1962–1967. Tehran: Plan Organization. [In Persian]

Preliminary Assessment of the Country's Transportation Facilities Capacity and Comparison with the Volume of Imports and Exports of Goods. 1977. Tehran: Plan and Budget Organization, Deputy for Planning, Office of Infrastructure Affairs. [In Persian]

Printed Version of the Fourth Development Plan. 1967. Tehran: Plan Organization. [In Persian]

345 Abstract

- Proposal for the Development of Transportation and Communications Facilities in the Country during the Sixth Development Plan. 1977. Plan Organization. [In Persian]
- Report on Operations and Actions for the Third Quarter of 1952. 1952. Tehran: Plan Organization. [In Persian]
- Report on the Progress of Ministry of Roads Operations in the Third National Development Plan. 1967. General Directorate of Planning and Programs, Tehran: Negin Printing House. [In Persian]
- Road Construction Implementation Program in the Fifth Development Plan, Mehr 1356 SH. 1977. Ministry of Roads and Transportation, Office of Studies and Planning. [In Persian]
- Seven-Year Statistical Tables of Iran's Foreign Trade. 1980. Center for Commercial Studies and Research. [In Persian]
- State Railways Statistics, 1948–1978. Iranian State Railways Corporation, Railway Printing House. [In Persian]
- Statistical Center of Iran. 1976 Census. [In Persian]
- Statistical Center of Iran. 1976 Census. [In Persian]
- Statistical Center of Iran. Census of the Country's Workshops: Basic Specifications (Joint Project of the Statistical Center of Iran and the General Directorate of Human Resources, Ministry of Labor). [In Persian]
- Statistical Yearbook for 1968. Tehran: Statistical Center. [In Persian]
- Statistical Yearbook for 1978. Tehran: Statistical Center. [In Persian]
- Statistical Yearbook for 1979. 1980. Tehran: Statistical Center. [In Persian]
- Statistical Yearbook of Iran's Foreign Trade for 1963. Tehran: Ministry of Economy, General Directorate of Statistics and Studies. [In Persian]
- Statistical Yearbook of Iran's Foreign Trade for 1964. Tehran: Ministry of Economy, General Directorate of Commercial Statistics. [In Persian]
- Statistical Yearbook of Iran's Foreign Trade for 1973. Tehran: Ministry of Economic Affairs and Finance, Iran Customs. [In Persian]
- Statistical Yearbook of Iran's Foreign Trade for 1974. Tehran: Ministry of Economic Affairs and Finance, Iran Customs. [In Persian]
- Statistical Yearbook of Iran's Foreign Trade for 1975. Tehran: Ministry of Economic Affairs and Finance, Iran Customs. [In Persian]
- Statistical Yearbook of the Ministry of Roads and Transportation, 1975. Statistics and Evaluation Office, Tehran: Ministry of Roads. [In Persian]
- Statistics on the Activities of the Iranian State Railways in 1962. 1962. Technical Office Directorate (Statistics and Studies Section), Railway Printing House. [In Persian]
- Statistics on the Activities of the Iranian State Railways in 1972. 1973. General Directorate of Planning and Studies (Statistics and International Relations Section), Railway Printing House. [In Persian]

Books and Journal Articles

- Baran, Paul, Maurice Dobb, and Oskar Lange. 1975. *The Political Economy of Underdevelopment and Growth*. Translated by Farhad Nomani. 1st ed. Tehran: Nashr-i Kitābhā-yi Sīmurgh. [In Persian]
- Īzādī, Rajab, and Murtaḍā Ḥaydar-pūr Īnānlū. 2015. "Barrasi-yi payāmad-hā-yi bar-nāma-hā-yi panjgāna-yi tawsi'a-yi iqtisādī-yi dawra-yi Pahlavī-yi avval va duvvum va naqsh-i ān dar shikl-gīrī-yi inqilāb-i Islāmī-yi Īrān." *Dū-fasl-nāma-yi jāmi'a-shināsī-yi iqtisādī va tawsi'a* 4, no. 2 (Fall and Winter 1394 SH): 1–27. [In Persian]
- Journal of Economic Research*, Publication of the Faculty of Economics, University of Tehran, nos. 21–22, Spring and Summer 1970. [In Persian]
- Katouzian, Homyoun. 1995. *The Political Economy of Iran: From Constitutionalism to the End of the Pahlavi Dynasty*. Translated by Mohammad Reza Nafisi. 5th ed. Tehran: Markaz. [In Persian]
- Leilaz, Saeed. 2019. *The Second Wave: Authoritarian Modernization in Iran; History of the Third to Fifth Development Plans*. 2nd ed. Tehran: Niloofar. [In Persian]
- Pahlavi, Mohammad Reza. 1992. *Answer to History*. Translated by Hossein Aboutorabian. Tehran: Sīmurgh. [In Persian]
- Ziaei, Manoochehr. *Fourth National Development Plan, 1968–1972*. Tehran: Plan Organization. [In Persian]

توسعه وابسته و آسیب‌شناسی برنامه‌ریزی و کارنامه توسعه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای در برنامه‌های پنج‌گانه عمرانی پهلوی دوم (۱۳۲۷-۱۳۵۷)^۱

زهره پرنیان*

محسن سراج**، سید محمود سادات بیدگلی***، حمید بصیرت منش****

چکیده

با توجه به اهمیت راه‌سازی و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل در اهداف توسعه‌ای هر کشور، در برنامه‌های پنج‌گانه عمرانی زمان پهلوی دوم نیز که از سال ۱۳۲۷ تا ۱۳۵۷ اجرا شدند، این بخش نیز مورد توجه قرار گرفت و تلاش شد در حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی کشور نیز تحولاتی مطابق با نیازهای برنامه‌های عمرانی کشور، برنامه‌ریزی و اجرا گردد. مسئله اصلی این پژوهش بررسی عملکرد و نتایج این برنامه‌ها در بخش توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی کشور می‌باشد که این بررسی برپایه مفهوم توسعه وابسته و کاربست نظریه وابستگی در این زمینه و با روش تحلیل اسنادی و آماری براساس فاکتورهای مدنظر چارچوب نظری مورد اشاره، انجام شده است.

نتایج به دست آمده از این پژوهش نشان می‌دهد که چگونگی در ساختار اقتصادی وابسته به مراکز صنعتی نظام جهانی سرمایه حتی برنامه‌های عمرانی و توسعه‌ای یک کشور پیرامونی در کارکردهای خویش به ضد خود تبدیل شده و به وابستگی بیشتر اقتصادی و

* دانشجوی دکتری تاریخ انقلاب اسلامی، پژوهشکده امام خمینی و انقلاب اسلامی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)، zohreparnian@gmail.com

** استادیار، گروه تاریخ، پژوهشکده امام خمینی و انقلاب اسلامی، تهران، ایران، serajmilad@yahoo.com

*** استادیار، گروه تاریخ، پژوهشکده امام خمینی و انقلاب اسلامی، تهران، ایران، m.sadat@yahoo.com

**** استادیار، گروه تاریخ، پژوهشکده امام خمینی و انقلاب اسلامی، تهران، ایران، Basirat1341@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۰/۱۲، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۶/۲۴



خروج بیشتر سرمایه از این کشور به مراکز نظام جهانی منجر می‌گردد. در این پژوهش نشان داده شده که توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل کشور در برنامه‌های عمرانی پنجگانه زمان پهلوی بیشتر از اینکه منافع کشور را تامین کرده و موجبات توسعه اقتصادی را فراهم کند، به ضرر اقتصاد ملی و توسعه نیافتگی کشور، گسترش تجارت نابرابر و منفی‌تر شدن تراز تجارت خارجی کشور به نفع خروج سرمایه به سمت کشورهای صنعتی طرف تجارت با ایران شد.

کلیدواژه‌ها: برنامه‌های توسعه عمرانی، پهلوی دوم، حمل و نقل ریلی و جاده‌ای، توسعه وابسته، تجارت نابرابر.

۱. مقدمه و بیان مساله

ایجاد و گسترش راه‌های مواصلاتی یکی از اصلی‌ترین و الزامی‌ترین زیرساخت‌های توسعه متوازن و مؤثر در چرخه اقتصادی است. رشد حمل و نقل می‌تواند سرعت تجارت را به نحو چشمگیری افزایش دهد و سلامت انتقال کالاها را نیز تضمین نماید. در کشور ایران نیز که تا قبل از کشانده شدن آن به پیرامون نظام جهانی سرمایه و اقتصاد جهانی اروپای مدرن، غالب زیرساخت‌های ارتباطی به جاده‌های خاکی، پل‌ها و کاروانسراها محدود می‌شد، کم‌کم و با گسترده شدن تجارت خارجی و حضور انواع و اقسام کمپانی‌های تجاری اروپایی در بازار ایران، نیاز مبرم به ایجاد زیرساخت‌های ارتباطی، متناسب با نیاز تجارت بین‌المللی و گسترش بازار داخلی به اشکال مدرن آن، به شدت احساس شد و از همان سال‌های پایانی قرن نوزدهم و آغازین قرن بیستم تلاش در جهت ایجاد و گسترش جاده‌های شوسه و تأسیس راه‌آهن در سیاست‌های توسعه‌ای حکومت‌های ایران نمود برجسته‌ای پیدا کرد. در دوران قاجار فشارها و سیاست‌های تجاری، نظامی و سیاسی دولت‌های امپریالیستی روس و انگلیس که اصلی‌ترین حامیان شرکت‌های تجاری خارجی و نظام جهانی سرمایه در اقتصاد ایران نیز بودند، بالاترین تأثیر را در سیاست‌های راه‌سازی کشور داشت. این دولت‌ها با استفاده از نفوذ و قدرتی که در سپهر سیاسی ایران کسب کرده بودند در جهت انجام وظیفه تسهیل‌گری خویش برای شرکت‌ها تجاری تحت‌الحمایه‌اشان و رقابتی که برای تسلط بر بازارهای ایران داشتند، به شدت بر سیاست‌های ایجاد زیرساخت‌های ارتباطی در ایران زمان قاجار اعمال نفوذ می‌کردند. در دوران پهلوی اول نیز این سیاست‌ها اگر چه نسبت به گذشته کمرنگ شده بود اما همچنان تأثیرگذاری خود را بر

ساخت و گسترش راه‌ها حفظ کرده بودند. در زمان پهلوی دوم که سیاست مراکز صنعتی نظام جهانی از مرحله غارت مستقیم به مرحله تجارت نابرابر و صدور سرمایه رسیده بود دیگر آنچنان اقتصاد کشورهای پیرامونی این نظام اقتصاد جهانی، همچون ایران، وابسته به مراکز صنعتی سرمایه‌داری جهانی شده بود که احتیاجی به اعمال نفوذ مستقیم وجود نداشت و به طور خودکار هر اقدامی در توسعه این اقتصاد وابسته به تامین منافع دول مرکز و توسعه توسعه‌نیافتگی در کشور پیرامون منتهی می‌گردید. در این بین مهمترین و گسترده‌ترین اقداماتی که با هدف توسعه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای ایران در این دوران انجام شد، برنامه‌ها و اقداماتی بود که ذیل برنامه‌های پنج‌گانه عمرانی پهلوی دوم از سال ۱۳۲۷ تا ۱۳۵۷ برنامه‌ریزی و اجرا شد که مسئله اصلی این پژوهش نیز بررسی سیاست‌های کلان، کارنامه راه‌سازی و توسعه حمل و نقل ذیل همین برنامه‌های عمرانی پنج‌گانه می‌باشد. در این پژوهش تلاش کرده‌ایم به این سوال اساسی نیز پاسخ دهیم که سیاست‌ها، برنامه‌ریزی و اجرای برنامه‌های توسعه حمل و نقل کشور تا چه میزان منطبق با الگوی‌های توسعه پایدار، رفع نیازهای کشور و منافع ملی بوده و آیا الگوها و نتایجی که نظریه‌پردازان نظریه وابستگی از توسعه وابسته در کشورهای پیرامونی نشان می‌دهند، شامل سیاست‌ها و نتایج برنامه‌های پنج‌گانه عمرانی زمان پهلوی دوم خصوصاً در حوزه توسعه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای ایران نیز شده است یا خیر؟ و همچنین تلاش کرده‌ایم پاسخ به سوال مطرح شده را بر اساس شاخص‌های اصلی توسعه وابسته از منظر نظریه وابستگی و در قالب آسیب‌های احتمالی اجرای این مدل از الگوی توسعه بر منافع ملی به ویژه در مورد توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل در یک کشور پیرامونی همانند ایران کاربست دهیم.

۲. پیشینه پژوهش

طبق مطالعات و بررسی‌های انجام شده، پژوهش حاضر فاقد پیشینه پژوهشی ناظر بر مسئله مدنظر می‌باشد، اما می‌توان برخی از پژوهش‌هایی را که در رابطه با موضوع پژوهش به نگارش درآمده است، به شرح ذیل معرفی نمود:

در کتاب «موج دوم، تجدد آمرانه در ایران؛ تاریخ برنامه‌های عمرانی سوم تا پنجم» (لیلاز، ۱۳۹۸) نویسنده تنها به بررسی منابع، ایدئولوژی، اهداف و عملکرد سه برنامه سوم، چهارم و پنجم عمرانی پرداخته و تمرکز چندانی به موضوع موردنظر این پژوهش در این برنامه‌ها نداشته است. نویسندگان مقاله «بررسی پیامدهای برنامه‌های پنج‌گانه توسعه

اقتصادی دوره پهلوی اول و دوم و نقش آن در شکل‌گیری انقلاب اسلامی ایران» (ایزدی و حیدرپور اینانلو: ۱۳۹۴) نیز ضمن بررسی برنامه‌های توسعه در دوران پهلوی دوم صرفاً به معرفی بندها و اهداف این برنامه‌ها پرداخته‌اند.

وجه تمایز اصلی پژوهش حاضر با پژوهش‌های فوق‌الذکر، تمرکز کامل این پژوهش به موضوع توسعه وابسته و گسترش زیرساخت‌های ارتباطی کشور در برنامه‌های عمرانی دوران پهلوی دوم و نتایج این وابستگی در عملکرد زیرساخت‌های ایجاد ساخته شده می‌باشد که تا به امروز پژوهش مستقلی درباره آن انجام نگرفته است.

۳. چارچوب نظری

چارچوب نظری مورد استفاده در این پژوهش، نظریه وابستگی می‌باشد که طرح‌واره‌ای از پارادایم نو مارکسیستی است که در آن تلاش اصلی در جهت بسط مارکسیسم سنتی و تعدیل آن برای تحلیل اقتصادهای توسعه‌نیافته می‌باشد.

در نظریه وابستگی بحث محوری؛ بررسی ساختار اقتصادی و روند تغییر در آن در اقتصادهای کشورهای غیرسرمایه‌داری و عقب‌مانده در مواجهه با نظام سرمایه‌داری غرب است. بر اساس این نظریه، عوامل توسعه و توسعه‌نیافتگی در سیستم داخلی خلاصه نمی‌شود و شکاف عمیق موجود در جهان را باید در عوامل برون‌مرزی و جهانی‌ای چون استعمار و استثمار جستجو کرد زیرا با ورود استعمار، روند طبیعی توسعه جهان قطع شده و استثمار، جهان را به دو قطب توسعه‌یافته و عقب‌مانده تبدیل کرده است. بنابراین مسئله توسعه و توسعه‌نیافتگی هر دو باهم پیدا شدند و لازم و ملزوم یکدیگرند. بدین طریق باید گفت دیدگاه دوگانه مبتنی بر رابطه استعماری در جهان از طرف جامعه‌شناسی مارکسیستی و توجه به عوامل خارجی در بررسی علل عدم توسعه‌یافتگی در کشورهای جهان سوم دو رکن اصلی نظریه وابستگی را تشکیل می‌دهند. نظریه وابستگی به طور کلی نحوه ارتباط کشورهای سرمایه‌داری با جهان سوم را مورد توجه قرار می‌دهد و دلایل اصلی عقب‌ماندگی و توسعه‌نیافتگی جهان سوم را به ساختار نظام جهانی سرمایه و مناسبات تولید و تقسیم کار جهانی سرمایه‌داری ارتباط می‌دهد. این نظریه با نوشته‌های پل باران Paul Baran وجه بارزی به خود گرفته و بعدها با کاربرد این نظریات در حوزه توسعه وابسته در کشورهای آمریکای جنوبی توسط آندره گوندر فرانک Andre Gunder Frank و گسترش و تکامل آن توسط اندیشمندانی چون اوانز Peter B. Evans و والرشتاین Immanuel Wallerstein

به نظریه‌ای جهانی و مشهور تبدیل گشت. این نظریه هدف از حضور و سرمایه‌گذاری دولت‌های مرکز یا جهان اول در کشورهای پیرامونی یا جهان سوم را نه تنها به جهت کمک در راه پیشرفت و توسعه این کشورهای تحت سیطره و پیرامونی نمی‌داند بلکه هدف آنان را استفاده از سرمایه و پتانسیل‌های این جوامع برای رسیدن به منافع خود به ویژه کسب سود و مازاد سرمایه تولیدی ایشان معرفی می‌کند و مشخصاً تأکید دارد که کشورهای سرمایه‌داری مرکز در این راه از روش‌های گوناگونی جهت رسیدن به مقاصد استعماری و استثمار خویشتن بهره می‌جویند. در تشریح این مکانیزم غارت، نظریه‌پردازان نظریه وابستگی، کم‌وبیش به موضوع مرتبط با این پژوهش یعنی توسعه وابسته در ساخت و تجهیز زیرساخت‌های یک کشور پیرامونی تحت الگوی توسعه وابسته نیز پرداخته‌اند. به عنوان مثال باران معتقد است ورود نظام جهانی سرمایه به کشورهای پیرامون علاوه بر اینکه باعث تخریب صورت‌بندی‌های سنتی در این کشورها می‌شود و برخی از اشکال نظام سرمایه‌داری را حتی با زور یا روش‌های دیگر به این کشورها تحمیل می‌کند، بخشی از مازاد اقتصادی پیرامون را به ساخت زیربنای ضروری همچون راه‌آهن و بنادر و شاهراه‌ها با هزینه خود این کشورهای پیرامونی هدایت می‌کند که سیاست‌گذاری و الگوهای اصلی دیکته شده در این کار غالباً در جهت تأمین اهداف و منافع کشورهای مرکز صاحب نفوذ در این کشورها، همچون فراهم کردن تسهیلات لازم جهت تسهیل صادرات مواد خام از کشور پیرامونی به بازار جهانی و متعاقباً واردات کالاهای تجاری و صنعتی از کشورهای مرکز به کشور پیرامونی و تأمین اهداف سیاسی، نظامی و امنیتی کشورهای مرکز جهت بازتولید استیلاشان بر مناطق تحت سیطره، می‌باشد. (باران، داب، لانگه: ۱۳۵۴: ۱۹۸). لذا در این پژوهش تلاش خواهد شد تا شاخص‌های مطرح شده توسط نظریه وابستگی در یک توسعه وابسته را در مورد سیاست‌ها و الگوهای راه‌سازی و توسعه حمل‌ونقل شوسه‌ای و ریلی دوران پهلوی دوم، مدنظر قرار داده و آسیب‌های این مدل توسعه در بخش گسترش زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور، را با مصادیق تاریخی بررسی کنیم.

۴. برنامه‌های پنج‌گانه توسعه و نتایج آنان در بخش زیرساخت حمل‌ونقل (۱۳۲۷-۱۳۵۷)

برنامه اول توسعه که از سال ۱۳۲۷ تا ۱۳۳۴ش و برای بازه زمانی‌ای هفت‌ساله در نظر گرفته شده بود، به سبب عدم تأمین منابع مالی مورد نیاز از سوی بانک جهانی و بنیاد فورد

و همچنین حوادث سیاسی و اقتصادی ناشی از ملی شدن صنعت نفت در ایران، در همان ابتدای امر شکست خورده و ناتمام ماند. در این برنامه پیش‌بینی شده بود که تا پایان دوره هفت ساله، ضمن انجام مرمت و بازسازی و آسفالت ۶۷۰۰ کیلومتر از راه‌های ارتباطی موجود در کشور، سه هزار کیلومتر راه جدید نیز به جاده‌های کشور اضافه گردد. به علاوه در زمینه راه‌های شوسه نیز نقشه‌برداری و ساختمان راه‌های کرمانشاه به تبریز، شیراز به بوشهر، ازنا به اصفهان، مغان به اهر، قم به اصفهان، اصفهان به اهواز و زاهدان به چابهار آغاز شده بود. (ساکما، سند شماره ۲۲۰/۲۳۸۷). اما در پایان کل راه‌هایی که به طور واقعی آماده رفت و آمد شدند، ۸۲۲ کیلومتر بود و اجرای مابقی طرح‌های پیش‌بینی شده و ناتمام مانده و همچنین ساخت آنها به برنامه بعد موکول گردید. (گزارش عملیات و اقدامات سه‌ماهه سوم سال ۱۳۳۱: ۱۵-۱۳) در بخش ریلی نیز اقدامات انجام شده تنها عبارت بود از ریل‌گذاری کامل خط آهن قم به کاشان و احداث راه آهن سربندر به بندر ماهشهر به طول ۱۲ کیلومتر که در سال ۱۳۲۸ به پایان رسید (توسعه ارتباطات و حمل‌ونقل در دوران پهلوی، ۱۳: ۱۳۵۴-۱۲)

دومین دوران تحول و سازندگی بعد از وقایع شهریور ۱۳۲۰، اجرای برنامه عمرانی هفت‌ساله دوم (۱۳۴۱-۱۳۳۴ ه.ش) بود که در طرح‌ریزی این برنامه، تجارب برنامه اول نیز نزد متخصصان و اولیای امر وجود داشت. در برنامه دوم عمرانی پیش‌بینی‌های اولیه در زمینه مرمت و جاده‌سازی و همچنین تکمیل جاده‌های باقی‌مانده از برنامه اول، شامل ۵۷۵۹ کیلومتر ساخت جاده اصلی و ۲۴۱ کیلومتر ساخت جاده فرعی را شامل می‌شد. (ساکما، سند شماره ۲۳۰-۲۳۱۱۵: و سند شماره ۲۲۰/۴۵۶۰) با این حال، از کل این میزان تنها کمی بیشتر از یک سوم آن عملیاتی و اجرا شد و تا مهرماه ۱۳۴۱ تنها ۲۴۱۹ کیلومتر از پیش‌بینی توسعه جاده‌ای کشور در این برنامه به بهره‌برداری رسید و اجرایی‌باقی‌مانده به برنامه سوم توسعه منتقل شد. (ساکما، سند شماره ۲۳۰-۲۳۱۱۵) همچنین طرح راه‌های فرعی در این برنامه جمعاً به طول ۷۰۰۰ کیلومتر در دستور کار سازمان برنامه قرارگرفت و مهندسین مشاور سازمان مأمور شده بودند که در کلیه استان‌های کشور مطالعات اولیه را برای احداث ۷۰۰۰ کیلومتر جاده فرعی اولویت‌دار به عمل آورند. (توسعه ارتباطات و حمل‌ونقل ایران در دوران سلطنت دودمان پهلوی، ۲۱-۱۸. همچنین پهلوی، ۸۵: ۱۳۷۱). اقدامات انجام شده در بخش ریلی نیز به ترمیم و احداث ۱۹۹۸ کیلومتر خط ریلی کشور منجر گردید. (ساکما، سند شماره ۲۲۰-۴۵۶۰، آمار مصور راه آهن، ۱۳۳۸: ۵۴-۵۳، توسعه ارتباطات و حمل‌ونقل

توسعه وابسته و آسیب‌شناسی برنامه‌ریزی و ... (زهره پرنیان و دیگران) ۳۵۳

ایران در دوران سلطنت دودمان پهلوی، ۲۳-۲۱) اجرای برنامه سوم عمرانی از ۱۳۴۱ ه.ش برای مدت پنج سال تا ۱۳۴۶ صورت گرفت که در آغاز آن مجموعاً ۴۲۶۰ کیلومتر راه آسفالته و ۲۶۰۰۰ کیلومتر جاده شنی درجه یک و درجه دو و راه خاکی در کشور وجود داشت که به‌ویژه در جاده‌های شنی و خاکی، حمل‌ونقل در تمام سال میسر نبود. از این رو بخش ارتباطات و مخابرات از مهم‌ترین ارکان برنامه سوم بودند، به گونه‌ای که بزرگترین بخش در جذب اعتبارات عمرانی را شامل می‌شدند. مجموع اعتبارات عمرانی برنامه سوم برای بخش ارتباطات و حمل‌ونقل بعلاوه مخابرات، ۶/۷۴۵/۰۰۰ هزار ریال بود. (اعتبارات عمرانی سال ۱۳۴۲ برنامه عمرانی سوم کشور، ۱۳۴۲: ۱۱) تا پایان این برنامه از ۲۸۱۸ کیلومتر ساخت جاده اصلی پیش‌بینی شده در ابتدا، ۲۰۳۵ کیلومتر تحویل داده شد. (پیشرفت‌های ایران در دوران برنامه عمرانی سوم، ۱۳۴۶: ۴۵-۴۳). در نتیجه راه‌های آسفالته کشور از حدود ۴ هزار کیلومتر به ۶/۸ هزار کیلومتر افزایش یافت و با در نظر گرفتن تکمیل طرح‌های باقیمانده از برنامه دوم، برنامه عمرانی سوم طبق گزارش سازمان برنامه، توانست در حوزه راه‌سازی طول راه‌های آسفالته را ۹۱ درصد و راه‌های شنی را ۶۸ درصد افزایش دهد و مابقی طرح‌های ناتمام در این دوره برای انجام به برنامه چهارم انتقال یافت. (گزارش عملکرد برنامه عمرانی سوم، ۸۵-۵۹). همچنین در زمینه ایجاد راه فرعی با وجود اینکه تا آن زمان مطالعه حدود ۱۴۷۰۰ کیلومتر راه فرعی صورت گرفته بود، ولی از راه‌های مطالعه شده مذکور تنها ساختمان حدود ۳۰۰۰ کیلومتر آن تا پایان سال ۱۳۴۶ به بهره‌برداری کامل رسید. (ساکما، سند شماره: ۱۵۱۱۰-۲۲۰) که این راه‌ها بیشتر در مناطق غرب و پس از آن در جنوب کشور احداث شدند. (فهرست راه‌های فرعی برنامه سوم، ۱۳۴۶: ۱) به علاوه برای اجرای پروژه‌های ریلی نیز تا آخر سال ۱۳۴۵ اعتباری در حدود ۲۷۰۰ میلیون ریال پرداخت گردید و حدود ۸۶۰ کیلومتر ساختمان و زیرسازی راه‌آهن در دست اجرا قرار گرفته بود و تا پایان این برنامه ۴۵۰ کیلومتر آن ریل‌گذاری و آماده بهره‌برداری گردید. همچنین مطالعه و نقشه‌برداری ۳۳۳ کیلومتر خط راه‌آهن جدید نیز در این برنامه انجام شد. که با احتساب تکمیل خطوط ریلی باقی‌مانده از برنامه دوم، در مجموع ۲۳۸۹ کیلومتر خط ریلی جدید در بازه زمانی این برنامه احداث گردید. (گزارش پیشرفت عملیات وزارت راه در برنامه سوم عمرانی کشور، ۴۱-۴۰. همچنین: آمار فعالیت‌های راه‌آهن دولتی ایران در سال ۱۳۴۱، ۵۷) در کل راه‌های ارتباطی کشور از ۳۰ هزار کیلومتر تا قبل از برنامه عمرانی سوم به بیش از ۳۵ هزار کیلومتر در پایان برنامه سوم، ارتقا یافتند.

برنامه چهارم عمرانی ۱۳۵۱-۱۳۴۷ ه.ش، بیش از برنامه‌های عمرانی قبل بودجه و تأمین اعتبار مالی به راه‌سازی و حوزه حمل و نقل جاده‌ای و ریلی کشور اختصاص داد که در ابتدا ۸۰۰۰۰ میلیون ریال بود و پس از تجدیدنظر به ۸۴۳۰۰ میلیون ریال افزایش پیدا کرد. (نسخه چاپی برنامه عمرانی چهارم، ۱۲) و این‌گونه پیش‌بینی و برنامه‌ریزی شده بود که در نتیجه این تمرکز باید بیش از ۱۸/۲ هزار کیلومتر راه اصلی و فرعی به مجموع راه‌های کشور اضافه شده و همچنین آن مقدار راه‌های پیش‌بینی شده در برنامه سوم که در حوزه اجرا محقق نگردیده بود، تکمیل و ساخته شود. (برنامه چهارم عمرانی، ۱۷۷) لذا ساختمان حدود ۴۷۰۰ کیلومتر راه جدید اصلی آسفالت، ترمیم، آسفالت و تجدید قشر رویه حدود ۴۵۰۰ کیلومتر از راه‌های موجود و ساختمان ۱۲۵۰۰ کیلومتر راه‌های استانی، منطقه‌ای و روستایی در دستور کار قرار گرفت. (ضیائی، ۱۷۸) در نهایت شروع ساختمان ۲۶۱۰ کیلومتر راه جدید و ترمیم و آسفالت ۱۸۶۰ کیلومتر از راه‌های موجود کشور آغاز گردید که بخشی در همین برنامه تکمیل و قسمتی نیز به برنامه پنجم عمرانی موکول شد. (برنامه پنجم عمرانی کشور، ۱۳۵۱: ۹۱۶) خلاصه عملکرد این برنامه در راه‌سازی کشور شامل ۱- بهره‌برداری از ۲۶۱۰ کیلومتر راه آسفالتی جدید ۲- ساختمان ۲۹۱۰ کیلومتر راه جدید ۳- ترمیم آسفالت ۹۳۰ کیلومتر از راه‌های کشور بود که تنها نیمی از پیش‌بینی‌ها در ابتدای برنامه را محقق ساخته و مابقی نیز به برنامه پنجم عمرانی منتقل شد. (همان: ۱۸۲-۱۸۱- و نیز: توسعه ارتباطات و حمل‌ونقل ایران در دوران سلطنت دودمان پهلوی، ۴۲) برای راه‌های فرعی نیز قرار بود در این برنامه ۱۱۲۰۰ کیلومتر راه فرعی احداث شود که شامل تکمیل ۵۷۰۰ کیلومتر راه‌های باقی مانده از برنامه سوم و ساختمان ۵۵۰۰ کیلومتر راه فرعی جدید می‌شد که در بازه زمانی این برنامه ضمن تکمیل راه‌های برنامه سوم تنها ۲۰۰۰ کیلومتر راه جدید اضافه گردید و تا پایان این برنامه به بهره‌برداری رسید. بنابراین تکمیل ۳۵۰۰ کیلومتر باقی‌مانده به برنامه پنجم توسعه موکول شد و با این اقدامات طول راه‌های اصلی و فرعی کشور به حدود ۴۲۰۰۰ کیلومتر رسید (برنامه پنجم عمرانی، ۴۵۵) همچنین این برنامه با اضافه نمودن ۱۰۱۶ کیلومتر راه آهن جدید به شبکه ریلی کشور، کل خطوط ریلی در دست بهره‌برداری ایران تا پایان سال ۱۳۵۱ را به قوی به ۴۴۱۲ کیلومتر و یا به قوی دیگر به ۴۵۰۹ کیلومتر رسانید. (آمار فعالیت‌های راه‌آهن دولتی ایرانی در سال ۱۳۵۱، ۱۳۵۲: ۳۲-۲۱-۲) و برنامه پنجم عمرانی، ۴۵۶)

در برنامه پنجم توسعه عمرانی (۱۳۵۶-۱۳۵۲ ه.ش) تکمیل شبکه ارتباطی کشور که لازمه به ثمر رساندن سیاست‌های اجتماعی، صنعتی و کشاورزی بود، به عنوان هدف اصلی توسعه زیرساخت‌های ارتباطاتی کشور در نظر گرفته شد. (برنامه پنجم عمرانی، هدف‌های اساسی، اصول و خط‌مشی، ۹۹-۹۶) برای تحقق و به ثمر رسیدن اهداف و سیاست‌های کلی مدنظر در ابتدای برنامه مبلغ ۱۷۴/۵۰۰ میلیون ریال اعتبار برای بخش ارتباطات در نظر گرفته شد (ساکما، سند شماره: ۲۹۷/۷۴۳۶) که با این اعتبار قرار بود ساختمان ۱۷۹۰ کیلومتر راه باقی مانده از طرح توسعه چهارم در این برنامه تکمیل شده و ساختمان ۷۴۹۸ کیلومتر راه اصلی و فرعی جدید نیز آغاز گردد که این راه‌ها با توجه به اولویت ساختمانی آن‌ها به دو گروه تقسیم شده بودند: گروه اول شامل ۳۶۶۸ کیلومتر راه‌های واجد اولویت درجه یک بود که ساختمان آن‌ها باید به‌طور کامل در برنامه پنجم صورت می‌گرفت و گروه دوم شامل ۳۸۳۰ کیلومتر راه با اولویت درجه ۲ بود که ساختمان آن‌ها در برنامه پنجم شروع و تکمیل آن‌ها به برنامه ششم موکول می‌شد. (برنامه پنجم عمرانی، ۴۷۰-۴۶۹) علاوه بر این برای راه‌های فرعی نیز در نظر داشتند که علاوه بر تکمیل ۳۵۰۰ کیلومتر راه فرعی ناتمام از برنامه چهارم، ساختمان ۱۱۵۰۰ کیلومتر راه فرعی جدید نیز به اجرا گذاشته شود (توسعه ارتباطات و حمل‌ونقل در دوران سلطنت دودمان پهلوی، ۴۳-۴۵) برای بخش ریلی نیز پیش‌بینی شده بود که خط آهن تبریز-جلفا به طول ۱۴۶ کیلومتر برقی شده و خطوط ریلی ذوب‌آهن اصفهان نیز تجهیز و توسعه پیدا کند. همچنین پیش‌بینی شده بود تا پایان این برنامه عمرانی، خط آهن زرنند-کرمان به طول ۳۳۳ کیلومتر تکمیل و ساختمان تعدادی از روگذرهای راه‌آهن و ایجاد ایستگاه باری بندرشاهپور نیز به پایان برسد. علاوه بر آن عملیات جدید توسعه راه‌آهن با احداث راه‌آهن برقی و دوخطه کردن راه‌آهن بندرعباس-سیرجان به طول ۱۰۷۲ کیلومتر، ساخت محور ریلی یزد-کرمان به طول ۱۱۵ کیلومتر، ایجاد خط دوم تهران-اهواز-بندرشاهپور به طول ۹۲۸ کیلومتر و خط دوم تهران-قزوین-تبریز به طول ۷۴۲ کیلومتر این بار به صورت برقی انجام شود. (سنجش عملکرد برنامه پنجم عمرانی کشور طی سه سال ۱۳۵۲-۱۳۵۴، ۱۳۵۵: ۱۴۸) در پایان برنامه کل طرح‌های اجرایی شده در توسعه خطوط ارتباطی کشور اعم از ریلی و جاده‌ای بدین شرح بود: از ۵۴۵۸ کیلومتر ساخت جاده اصلی جدید که در این برنامه پیش‌بینی شده بود تنها ۳۴۲۱ کیلومتر آن ساخته و آماده بهره‌برداری شد همچنین از ۱۲۰۰۰ کیلومتر جاده فرعی پیش‌بینی شده در ابتدای این برنامه با احتساب تکمیل ۳۵۰۰ کیلومتر باقی‌مانده از برنامه

چهارم، یعنی مجموعاً ۱۵۵۰۰ کیلومتر راه فرعی، این برنامه در نهایت با تکمیل طرح‌های برنامه قبل ۳۵۴۱ کیلومتر راه فرعی تحویل داد یعنی تنها ۴۱ کیلومتر راه فرعی جدید در برنامه پنجم ساخته شد. (برنامه اجرائی راه‌سازی در برنامه عمرانی پنجم، ۲۵۳۶: ۵) بدین صورت در مجموع تا پایان سال ۱۳۵۶ با وجود پیش‌بینی‌ها و مطالعات صورت گرفته درخصوص راه‌های فرعی که از برنامه دوم کلید خورد در پایان جمعاً ۱۴۲۴۱ کیلومتر جاده فرعی در طول سه طرح عمرانی سوم، چهارم و پنجم در کشور ساخته و آماده بهره‌برداری شده بودند.

از اهداف در نظر گرفته شده برای توسعه خط ریلی کشور در ابتدای برنامه نیز تنها ۳۹۱ کیلومتر خط آهن جدید به سیستم ریلی کشور اضافه شد و هیچ‌کدام از خطوط برقی نیز محقق نگردید. تا سال ۱۳۵۶ که سال پایانی برنامه توسعه پنجم بود، مجموع خطوط ریلی کشور به ۴۵۶۷ کیلومتر رسیده بود که سالانه قابلیت جابه‌جائی ۷/۱ میلیارد تن کیلومتر بار و ۲/۹ میلیارد مسافر کیلومتر را داشت. (پیشنهادی در زمینه توسعه تسهیلات حمل‌ونقل و ارتباطات کشور در دوران برنامه عمرانی ششم، ۴)

در یک نگاه کلی؛ کارنامه برنامه‌ها پنج‌گانه عمرانی در حوزه توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی کشور را می‌توان با جدول زیر بررسی نمود:

جدول ۱. (میزان پیش‌بینی‌ها و اجرای طرح‌های توسعه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای در کل برنامه‌های پنج‌گانه عمرانی دوره پهلوی دوم)

پیش‌بینی و اهداف	اجرا شده	درصد موفقیت	
۱۶۱۲۳ کیلومتر	۸۸۸ کیلومتر	۵۵٪	احداث جاده‌های اصلی
۴۱۴۰۰ کیلومتر	۱۴۲۴۱ کیلومتر	۳۴٪	احداث جاده‌های فرعی
۵۳۰۶ کیلومتر	۳۹۰۸ کیلومتر	۷۴٪	احداث خطوط ریلی
۸۸ کیلومتر	۰	۰٪	احداث خطوط ریلی برقی
۱۱۲۰۰ کیلومتر	۹۳۰ کیلومتر	۸٪	مرمت و نوسازی جاده‌ها
-	۵۹ کیلومتر	-	مرمت و نوسازی ریلی
۷۴۹۱۷ کیلومتر	۲۸۰۲۶ کیلومتر	۳۷٪	جمع کل (جاده‌ای و ریلی)

همانطور که از اطلاعات مندرج در جدول بالا مشخص می‌شود، کارنامه اجرایی برنامه‌های پنج‌گانه عمرانی با صرف بودجه‌های کلان برای توسعه زیرساخت‌های حمل و

توسعه وابسته و آسیب‌شناسی برنامه‌ریزی و ... (زهره پرنیان و دیگران) ۳۵۷

نقل ریلی و جاده‌ای کشور چندان با موفقیت همراه نبوده و حتی به نیمی از اهداف خویش نیز نائل نشده بود. به خصوص در بخش راه‌های فرعی که با در نظر گرفتن جمعیت روستائین و شهرنشین کشور می‌بایست در الویت قرار بگیرند اما آمار حاکی از عدم توجه لازم به این راه‌ها در طول این برنامه‌های عمرانی و کارنامه بسیار ضعیف در اجرایی کردن همین برنامه‌های حداقلی‌اشد که همین امر نیز موجب بلااستفاده ماندن قابلیت و توان و امکانات مناطق روستایی و تولیدی اصلی کشور گردید. در ادامه به نقد کیفی و بررسی انحرافات اصلی این طرح‌ها و برنامه‌ها در حوزه حمل و نقل با معیارهای اصلی توسعه پایدار در این زمینه خواهیم پرداخت.

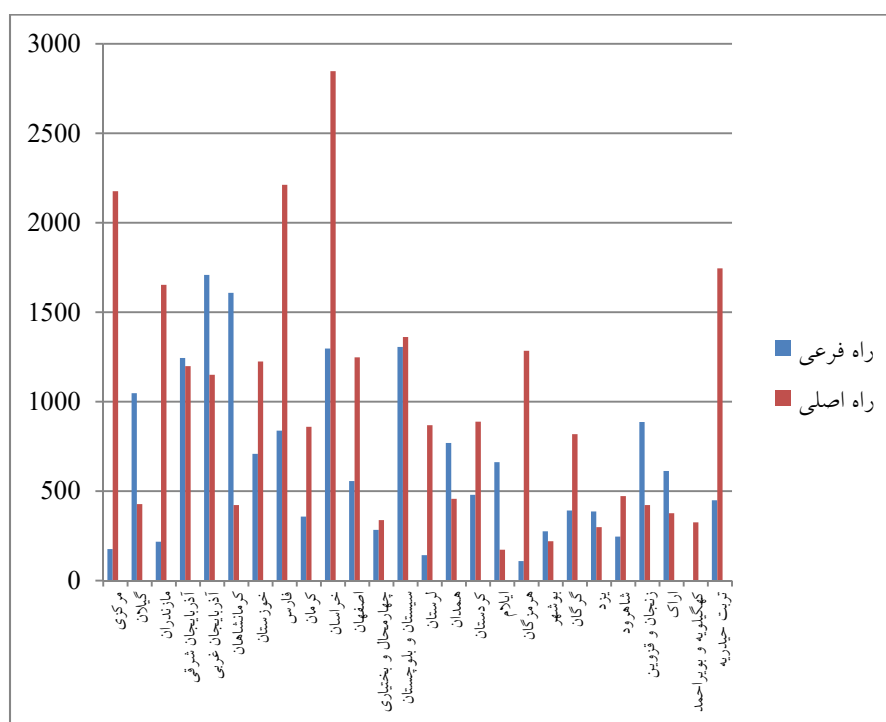
۵. آسیب‌شناسی توسعه وابسته در رشد و گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل در برنامه‌های پنج‌گانه عمرانی

۱.۵ عدم توجه به ساختار جمعیتی

با توجه به برنامه‌های راه‌سازی جاده‌ای و ریلی در زمان پهلوی دوم ذیل برنامه‌های عمرانی پنج‌گانه، بررسی میزان عملکرد مثبت این مسیرها برای مردم و منافع ملی با توجه به چارچوب نظری ذکر شده در این پژوهش مبحث مهمی است که پرداختن به آن چگونگی تبدیل عوامل توسعه به ضد خود (در اینجا گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل در یک کشور پیرامونی) در مکانیزم توسعه وابسته را بیشتر روشن می‌سازد.

اصولاً توسعه حمل و نقل در هر کشوری با دو هدف جابجایی مسافر و بار (شامل محصولات تولید داخل همچنین واردات انجام شده به کشور)، صورت می‌گیرد. مسلماً در تأمین هدف اول توجه به پراکندگی جمعیت شهرنشین و روستائین برای ساخت راه‌ها از اولویت‌های اولیه می‌باشد. طبق سرشماری سال ۱۳۵۵ شمسی، از مجموع ۳۳۷۰۸۷۴۴ نفر جمعیت کشور، ۵۳٪ ساکنان روستاها بودند (مرکز آمار ایران، سرشماری سال ۱۳۵۵) و حداقل بیش از نیمی از این جمعیت نیازمند ساخت راه‌های فرعی. پس انتظار می‌رود که راه‌های فرعی با توجه به میزان جمعیت، و پتانسیل‌های روستاها به عنوان مهم‌ترین و اصلی‌ترین مراکز تولیدی کشور در آن زمان، خصوصاً در اقتصاد ارضی و تولید محصولات کشاورزی و دامی و همچنین استخراج معادن و مواد خام مورد نیاز کارخانه‌ها، بیش از راه‌های اصلی در اولویت برنامه‌ریزان قرار بگیرد. اما با بررسی برنامه‌های راه‌سازی در

برنامه‌های عمرانی پنج‌گانه، خلاف این امر ثابت می‌شود. برای نمونه در نمودار زیر ملاحظه می‌شود که طول راه‌های اصلی پیش‌بینی و اجرا شده در این برنامه‌ها که مناطق شهری را (با جمعیت کمتر و جایگاه مصرفی بسیار بیشتر نسبت به جایگاه تولیدی) به یکدیگر متصل می‌کرد، بسیار بیشتر از راه‌های فرعی در سراسر کشور می‌باشد. (سالنامه آماری سال ۱۳۵۷: ۷۴۹)



نمودار ۱. توزیع راه‌های فرعی و اصلی (به کیلومتر)

علاوه بر جاده‌ها در ساختمان خطوط ریلی نیز توجه به پراکندگی جمعیتی مدنظر قرار نگرفته بود و برخی از استان‌ها مانند: ایلام، کردستان، کرمانشاه، فارس، همدان، زنجان، کهگلویه و بویراحمد، یزد، چهارمحال و بختیاری و بوشهر، که جاده‌های احداثی نیز در آنها بسیار کم بود، در نقشه و پیش‌بینی توسعه خطوط ریلی نیز هیچگونه جایگاهی نداشتند. همچنین استان‌های مرکز کشور مانند اصفهان، فارس و یزد نیز که جمعیت نسبتاً بالایی داشتند در بخش ریلی نادیده گرفته شده بودند. نواحی شمال غرب مانند آذربایجان

توسعه وابسته و آسیب‌شناسی برنامه‌ریزی و ... (زهره پرنیان و دیگران) ۳۵۹

غربی و شمال شرق مانند بخش اعظم خراسان که بیش از نیمی از جمعیت کشور را در خود قرار داده بودند، نیز تنها از تعداد کمی خطوط فرعی ریلی برخوردارگشته بوده و در برخی نقاط نیز توسعه و ساخت راه‌آهن صرفاً برای فعالیت‌های اقتصادی و حمل بار بود و برای حمل و نقل مسافرین هیچ تمهیدی اندیشیده نشده بود. (سالنامه آماری سال ۱۳۵۷، ص ۷۵۰، سالنامه آماری وزارت راه و ترابری، ۱۳۵۴:۲۲۱). در جدول زیر میزان مسافر جابجا شده توسط راه‌آهن در سال‌های ۱۳۳۵، ۱۳۴۵ و ۱۳۵۵ که سرشماری جمعیت نیز در این سه سال صورت گرفته است نسبت به کل جمعیت کشور نشان داده شده که مشخص می‌کند که جابه‌جایی مسافر توسط راه‌آهن طی این بیست سال درصد بسیار کمی را به خود اختصاص داده و بخش بزرگی از جمعیت ایران از خدمات مسافرت با راه‌آهن برخوردار نبودند. (آمار راه‌آهن دولتی از سال ۱۳۲۷-۱۳۵۷)

جدول ۲. میزان مسافرت با راه‌آهن در نسبتاً جمعیت کشور

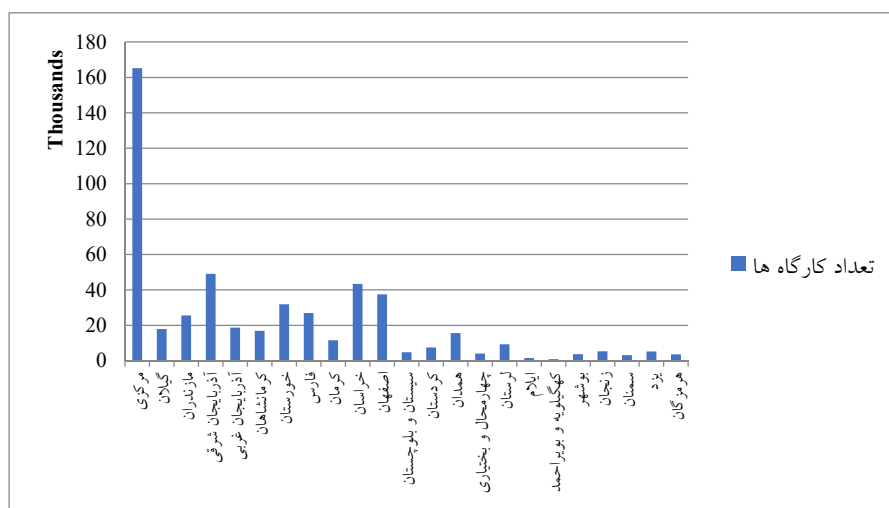
سال	جمعیت کشور	مسافر حمل شده با قطار	درصد
۱۳۳۵	۱۸۹۵۴۷۰۴	۱۷۲۵۶۹۳	۹/۱
۱۳۴۵	۲۵۷۸۱۰۹۰	۲۸۴۰۴۰۳	۱۱
۱۳۵۵	۳۳۷۰۸۷۴۴	۶۴۸۳۲۳۹	۱۹/۲

درصدهای موجود در جدول بالا کارکرد پایین راه‌آهن را در جابه‌جایی مسافر نسبت به جمعیت کل کشور نشان می‌دهد که علت آن را می‌توان در عدم دسترسی همگانی به این خطوط دانست از طرفی در مناطقی که ایستگاه راه‌آهن وجود داشت به سبب حضور بیشتر مردم در نواحی روستایی و عدم توجه لازم به ساخت راه‌های فرعی در این مناطق، بسیاری از مردم مناطق روستایی حتی امکان رساندن خود به ایستگاه‌های راه‌آهن را نداشتند.

۲.۵ عدم توجه به مراکز تولیدی و بازرگانی داخلی

مهمترین اولویت تجارت داخلی و گسترش آن تامین نیازهای مناطق مختلف کشور از طریق منابع داخلی می‌باشد. اهمیت بازرگانی داخلی در فعالیت‌های تجاری شامل اشتغال‌زایی، رشد و توسعه اقتصادی، تقویت رقابت و افزایش رفاه عمومی می‌باشد و چرخه این تجارت در چهار مرحله تولید، عمده فروشی، حمل‌ونقل و انبارداری انجام

می‌شود. از این‌رو حمل‌ونقل و رساندن محصولات به مصرف‌کنندگان از ارکان اصلی در بازرگانی داخلی بوده و از اهمیت بالایی در این چرخه اقتصادی برخوردار می‌باشد و کمبود زیرساخت‌های داخلی مثل کیفیت پایین یا نبود جاده‌ها، بنادر و انبارهای کالا یکی از چالش‌های بزرگ این نوع بازرگانی خواهد بود. بنابراین توجه به مراکز تولیدی یکی دیگر از ملاک‌های اصلی ساخت راه‌ها در یک منطقه می‌باشد تا بتوان با توسعه و محیا نمودن شرایط اولیه به رونق تولید داخل و گسترش مبادلات بومی کمک نمود. در زمان اجرای برنامه‌های توسعه وضعیت توزیع مراکز تولیدی در استان‌های کشور به شرح نمودار زیر بوده است لازم به توضیح است که بالابودن و تفاوت فاحش میان استان مرکزی با دیگر استان‌ها به سبب وجود پایتخت در تقسیم بندی این استان می‌باشد لذا با توجه به اینکه تهران از اهمیت و توجه بسیاری برخوردار بود، در نتیجه رشد و وجود مراکز تولیدی صنعتی در پایتخت و به صورت کلی در استان مرکزی بیش از سایر نواحی بوده است.



نمودار ۲. پراکنندگی کارگاه‌های تولیدی در استان‌ها

مقایسه دو نمودار توزیع راه‌ها (نمودار شماره ۱) و کارگاه‌های هر استان (نمودار شماره ۲) نشان می‌دهد که مناطقی که از لحاظ زیرساخت‌های حمل و نقل دچار محرومیت بوده‌اند از لحاظ دارا بودن مراکز تولیدی نیز دچار ضعف بیشتری شده‌اند و همین امر نشان می‌دهد که در زمان پهلوی دوم عدم توجه لازم به پتانسیل جمعیتی و تولیدی مناطق

توسعه وابسته و آسیب‌شناسی برنامه‌ریزی و ... (زهره پرنیان و دیگران) ۳۶۱

مختلف کشور در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل کشور، به تدریج توان و شرایط حضور بسیاری از این مناطق را در چرخه اقتصاد داخلی از ایشان سلب نموده و در این میان تنها چند استان بودند که با توجه به برخوردار شدن از توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل توانستند امکان رشد مراکز تولیدی را به دست آورند. هرچند همین استان‌های محدود نیز که دارای بیشترین مراکز تولیدی بودند با بالا رفتن حجم واردات کشور در اثر توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل کشور و به دلیل سیاست‌های اقتصادی حکومت پهلوی، در قیاس با پتانسیل بالای خود، حداقل حضور را در کارکردهای اقتصادی و تولیدی داشتند (سرشماری از کارگاه‌های کشور ۱۳۵۵) که در ادامه بدان خواهیم پرداخت.

علاوه بر جاده‌ها، به نظر می‌رسد در برنامه‌ریزی و اجرای توسعه خطوط ریلی نیز توجه به مراکز تولیدی کشور جایگاهی نداشت و از مجموع استان‌های کشور تنها بخش کوچکی از استان‌های خراسان، مرکزی (اراک+تهران)، خوزستان، لرستان، اصفهان، آذربایجان شرقی، سیستان و بلوچستان و مازندران بودند که امکان استفاده از حمل و نقل ریلی را دارا بودند و مابقی نقاط در محرومیت باقی گذاشته شدند. (سالنامه آماری وزارت راه و ترابری، ۱۳۵۴: ۲۲۱) به سبب همین سیاست‌های نادرست در برنامه‌ریزی، شناسایی صحیح مراکز و موقعیت‌های اقتصادی و نادیده انگاشتن جمعیت و چرخه بازرگانی داخلی در طراحی و اجرای سیستم‌های حمل و نقل بود که خروجی برنامه‌های پنج‌گانه عمرانی در زمینه حمل و نقل جاده‌ای و ریلی کمک چندانی به اقتصاد کشور اعم از تولید و تجارت داخلی نکرد.

۳.۵ گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل ذیل توسعه وابسته و گسترش تجارت نابرابر و موازنه منفی در تجارت خارجی

بررسی دو بخش واردات و صادرات کشور از سال ۱۳۲۷ تا ۱۳۵۷ شمسی و تحلیل ارتباط و تناسب میان راه‌سازی و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل با تجارت خارجی ایران می‌تواند نشان‌دهنده کارکردهای باژگونه الگوی توسعه وابسته در یک کشور پیرامونی باشد. یکی از اهداف اصلی طرح‌های عمرانی در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل یک کشور، گسترش تجارت خارجی و رشد اقتصادی ناشی از آن است. البته این گسترش تجارت خارجی زمانی می‌تواند در تامین منافع ملی یک کشور موثر باشد که در مجموع تراز مثبت تجاری و جذب سرمایه را برای کشور فراهم نموده یا به تراز شدن تجارت خارجی آن

کشور کمک کند. اما در جایی کههدست بالاتر در تجارت خارجی یک کشور با واردات باشد حتی توسعه زیرساخت‌های ارتباطی به جای تامین منافع کشور بیشتر به ضرر کشور پیرامونی و خروج سرمایه‌های ملی از کشور و بیشتر شدن تراز منفی تجاری کشور خواهد شد. بررسی مبادلات تجارت خارجی ایران در دوران پهلوی دوم و مقایسه میزان واردات و صادرات کشور در دو بازه زمانی ۱۳۲۷ تا ۱۳۴۰ شمسیو همچنین از سال ۱۳۴۰ تا ۱۳۵۷ که برنامه‌های توسعه پنجگانه در کشور به اجر درآمد، و رسم نمودارهای آن به صورت جداگانه (آمار تجارت خارجی ایران در ۱۳۴۳-۱۳۴۴، ۱۲۷۹: ۱۵-۱۴) نشان می‌دهد که توسعه زیرساخت‌های ارتباطی کشور ذیل اقتصادی وابسته به مراکز جهانی نظام سرمایه چگونه کارکردی بازگونه از خود نشان داده و در تضادی آشکار به منفی‌تر شدن تراز تجارت خارجی کشور و خروج بیشتر سرمایه از کشور به سمت کشورهای صادرکننده کالا به ایران منجر گشته است.

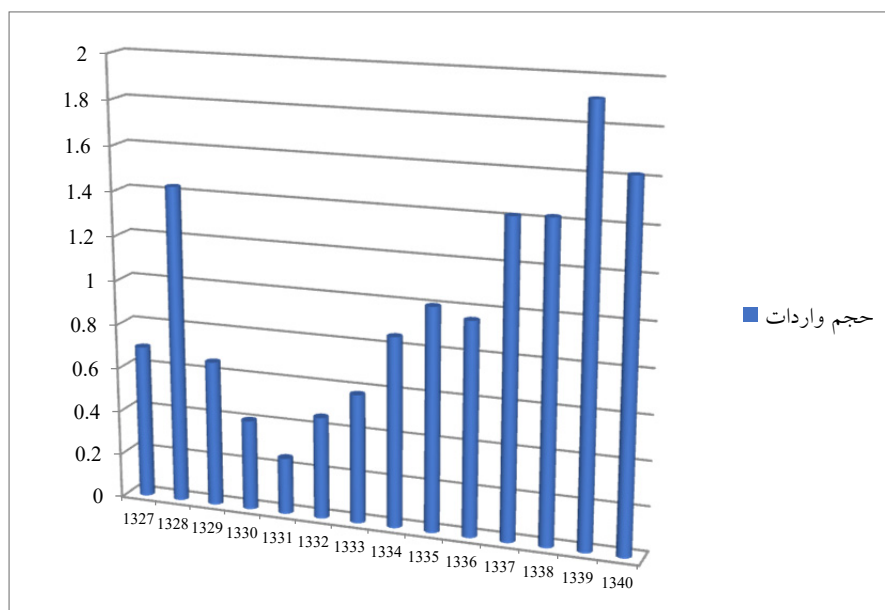
توجه به جدول شماره ۳ و نمودارهای شماره ۳ و شماره ۴ که بیانگر میزان حجم و ارزش واردات صورت گرفته به کشور در سال‌های ۱۳۲۷ تا ۱۳۴۰ می‌باشد مشخص می‌کند که همگام با توسعه زیرساخت‌های ارتباطی کشور، روند واردات کالاهای مصرفی خارجی به کشور نیز به نفع شرکت‌های تولیدی و تجاری خارجی، سیر صعودی گرفته و تنها در سال‌های زمامداری دولت دکتر مصدق (به دلیل سیاست‌های خاص این دولت در کنترل واردات کالاهای غیرضروری به کشور) این روند رو به رشد واردات متوقف شده و حتی سیر نزولی گرفته است و دوباره بعد از کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ و از سرگیری سیاست‌های اقتصادی گذشته توسط دولت کودتا و دولت‌های بعدی، به روند صعودی سابق خویش بازگشته است.

جدول ۳. واردات ایران بین سال‌های ۱۳۲۷ تا ۱۳۴۰ هجری شمسی

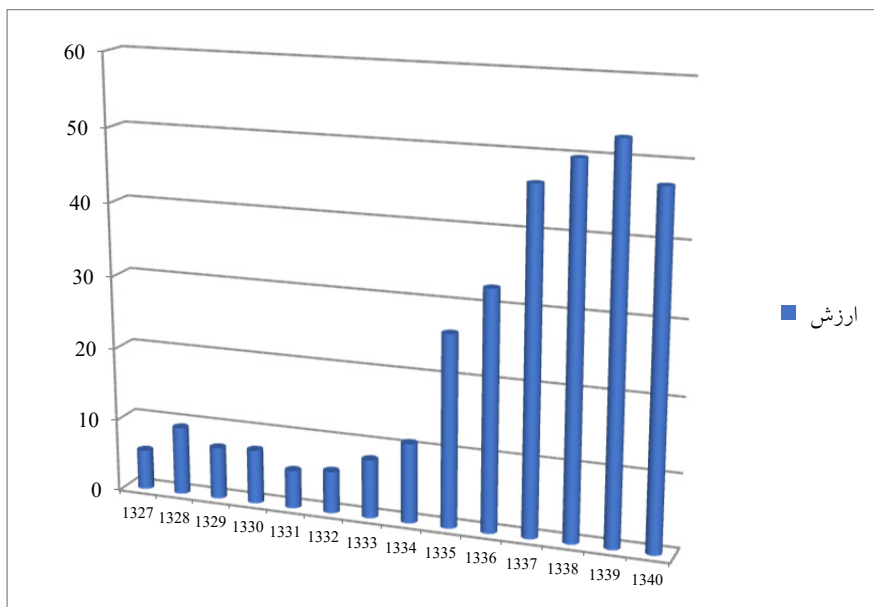
واردات		سال
ارزش (هزار ریال)	وزن (تن)	
		۱۳۲۷-۱۳۴۰
۵,۴۸۰,۱۰۵	۶۹۳۷۵۴	۱۳۲۷
۹,۳۲۰,۳۲۸	۱۴۳۰۱۳۰	۱۳۲۸
۷,۱۰۸,۹۸۶	۶۵۸۳۳۵	۱۳۲۹
۷,۴۰۴,۷۸۸	۴۰۷۶۹۴	۱۳۳۰

توسعه وابسته و آسیب‌شناسی برنامه‌ریزی و ... (زهره پرنیان و دیگران) ۳۶۳

واردات		سال
ارزش (هزار ریال)	وزن (تن)	۱۳۲۷-۱۳۴۰
۵,۲۰۶,۱۴۸	۲۵۴۵۱۰	۱۳۳۱
۵,۷۵۶,۴۵۰	۴۶۰۵۴۳	۱۳۳۲
۸,۰۲۴,۱۱۹	۵۸۱۷۱۸	۱۳۳۳
۱۰,۸۹۶,۳۳۴	۸۵۶۳۵۵	۱۳۳۴
۲۶,۲۰۲,۲۳۰	۱۰۰۴۳۳۹	۱۳۳۵
۳۲,۶۰۸,۹۵۶	۹۵۹۴۴۱	۱۳۳۶
۴۶,۳۵۱,۷۳۲	۱۴۱۶۱۷۹	۱۳۳۷
۴۹,۸۴۴,۳۹۵	۱۴۲۳۷۶۸	۱۳۳۸
۵۲,۶۵۷,۱۳۹	۱۹۱۳۵۱۳	۱۳۳۹
۴۷,۱۷۰,۷۰۶	۱۶۱۹۲۳۳	۱۳۴۰



نمودار ۳. حجم واردات کشور بین سال‌های ۱۳۲۷ تا ۱۳۴۰ (به میلیون تن)



نمودار ۴. ارزش واردات کشور بین سال‌های ۱۳۲۷ تا ۱۳۴۰: (به میلیارد ریال)

در این میان، ذکر این نکته ضروری است که صادرات نفتی ایران احتیاجی به جاده‌ها و زیرساخت‌های ریلی ساخته شده در برنامه‌های عمرانی نداشته و مستقیماً از مراکز استخراج که کنار دریا بوده و از طریق کشتی به مقاصد خود حمل می‌شده و اصولاً از منظر اقتصادی و تجاری، گسترش زیرساخت‌های ارتباطی کشور در برنامه‌های عمرانی باید به افزایش تولیدات غیرنفتی و صادرات بیشتر آن (با توجه به ارزش بیشتر آنها نسبت به صدور مواد خامی چون نفت در بازارهای جهانی) کمک می‌کرده اما جدول و نمودار صادرات غیر نفتی کشور مابین همین سال‌ها (جدول شماره ۴ و نمودار شماره ۵) نشان می‌دهد که برعکس وضعیت واردات کشور و منطبق با چالش‌های و کژکارکردی‌های ثابت هر اقتصاد وابسته‌ای، هرچه به راه‌های ارتباطی کشور طی برنامه‌های عمرانی شکل گرفته در این سال‌ها، اضافه شده، تغییر محسوسی در صادرات غیرنفتی کشور ایجاد نشده و اختلاف فاحش بین بیشتر شدن حجم واردات کشور نسبت به تغییر نیافتن یا کمتر شدن صادرات غیرنفتی کشور در این سال‌ها را خروج بیشتر درآمدهای نفتی از کشور جبران کرده و این تجارت نابرابر خارجی را تراز کرده است.

توجه به این نکته که تا سال ۱۳۵۶ نیز ۹۸٪ صادرات ایران را نفت تشکیل داده و از ۲٪ باقی مانده که مربوط به صادرات غیرنفتی ایران بود باز هم ۹۶٪ آن را محصولات تولیدی از اقتصاد ارضی کشور تشکیل می‌داد (کاتوزیان، ۱۳۷۴: ۵) نشان می‌دهد که با وجود تمام برنامه‌های عمرانی در کشور و صرف هزینه و زمان بسیار، به غیر از فروش نفت خام و مشتقات آن، همچون گذشته؛ این اقتصاد ارضی بود که شیوه تولید اصلی اقتصاد ایران را به خود اختصاص می‌داد. نگاهی به حجم صادرات کشور در سال‌های زمامداری دولت دکتر محمد مصدق، که به دلیل تحریم نفتی ایران، تقریباً تمامی حجم این صادرات را کالاهای غیرنفتی تشکیل می‌دادند، در جدول شماره ۴ و نمودار شماره ۵، نیز نشان از سهم بسیار کوچک صادرات غیرنفتی ایران در مقابل صادرات نفتی کشور طی این سال‌ها، دارد. علاوه بر اینکه باید به این نکات نیز توجه داشت که حجم صادرات غیرنفتی ایران در زمان دولت دکتر مصدق بیشترین حجم صادرات غیرنفتی ایران در تمام این سال‌ها حتی تا انقلاب اسلامی بوده و طرح عمرانی اول نیز به دلیل تحریم‌های ایران و چالش‌های بین‌المللی به وجود آمده برای کشور در دوران ملی شدن صنعت نفت و کودتا علیه دولت دکتر مصدق متوقف شده بود.

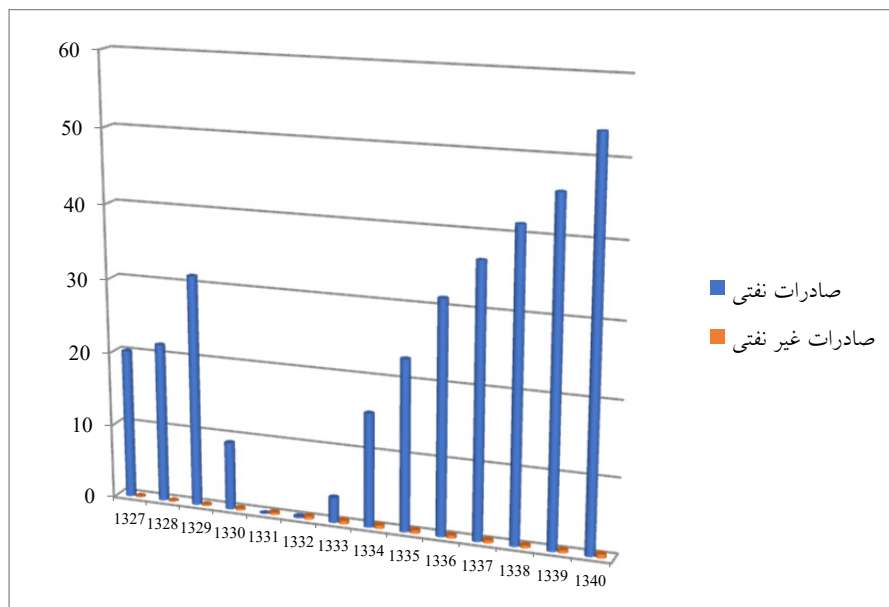
توجه به این موارد نشان می‌دهد که گسترش راه‌های ارتباطی کشور در برنامه‌های عمرانی آن هم با سرمایه‌های ملی، به دلیل عدم توجه به ایجاد مسیرهای مرتبط با بخش اصلی تولید کشور و کشیدن راه‌های فرعی مناسب و لازم برای ایجاد ارتباط موثر مابین این بخش‌های اصلی تولیدی، در عمل هیچ کمکی به بالا بردن توان تولید داخلی در بخش اصلی اقتصاد ایران یعنی اقتصاد ارضی نداشته و به دلیل توجه بیشتر به مظاهر توسعه تا توسعه واقعی، و ساخت راه‌های اصلی مابین مراکز شهری که بیشتر مراکز مصرفی بودند تا تولیدی، در شاخص‌های تجارت خارجی نیز، تنها به نفع کشورهای صادرکننده کالا به ایران برای صادرات گسترده‌تر و سریع‌تر کالاهای خویش به مراکز مصرفی ایران، تضعیف بیشتر تولیدگران داخلی و خروج بیشتر سرمایه از ایران عمل کرده است.

جدول ۴. جدول تفکیکی صادرات کشور بین سال‌های ۱۳۲۷ تا ۱۳۴۰

سال	کل صادرات		نفتی		غیرنفتی		سهم صادرات نفتی (به درصد)		سهم صادرات غیرنفتی (به درصد)	
	ارزش (هزارریال)	وزن (تن)	ارزش (هزارریال)	وزن (تن)	ارزش (هزارریال)	وزن (هزارتن)	ارزش	وزن	ارزش	وزن
۱۳۳۵-۱۳۳۶	۱۳۲۷	۱۳۲۷	۱۷,۱۴۰,۰۰۶	۲۰,۱۸۴,۹۴۸	۱۳۵,۰۷۶	۱۳۵,۰۷۶	۹۹,۳	۰,۷	۱۰	۱۰
۱۳۲۸	۱۳۲۸	۱۳۲۸	۱۵,۳۸۹,۳۵	۲۱۵,۰۳۲۱	۱۱۸,۱۲۳	۱۱۸,۱۲۳	۹۹,۴	۰,۶	۱۰,۴	۱۰,۴
۱۳۲۹	۱۳۲۹	۱۳۲۹	۲۲,۱۸۴,۴۰	۳۱۲,۶۵۰,۸	۱۹۳,۵۹۴	۱۹۳,۵۹۴	۹۹,۴	۰,۶	۱۳,۸	۱۳,۸
۱۳۳۰	۱۳۳۰	۱۳۳۰	۱۰,۷۹۴,۵۴	۹۱۵,۵۸۴	۲۸۶,۸۴۶	۲۸۶,۸۴۶	۹۷	۳	۴	۴
۱۳۳۱	۱۳۳۱	۱۳۳۱	۱۱,۲۳۸	۱۳۷۵۲	۵,۳۰۰,۱۷	۳۵۴,۰۷۹	۳,۷	۹۶,۳	۹۹,۸۹	۹۹,۸۹
۱۳۳۲	۱۳۳۲	۱۳۳۲	۲۶۴,۱۲	۳۳۸۳۰	۸,۴۲۴,۶۳	۴۴۳,۷۶۴	۳۵	۶۵	۹۷	۹۷
۱۳۳۳	۱۳۳۳	۱۳۳۳	۲,۰۰۸,۱۹	۳۴۴۴۱۲	۱۰,۲۸۷,۵۷	۴۹,۰۴۸	۸۷,۵	۱۶,۳	۸۳,۷	۸۳,۷
۱۳۳۴	۱۳۳۴	۱۳۳۴	۹,۴۰۵,۱۹	۱۵۳,۶۹۵	۵۰,۷۸۳	۵۰,۷۸۳	۹۶,۸	۳,۲	۴۶,۱	۴۶,۱
۱۳۳۵	۱۳۳۵	۱۳۳۵	۱۵,۹۰۸,۸۶	۲۳,۵۱۰,۱۰	۸,۳۳۰,۷۳	۸,۳۳۰,۷۳	۹۱	۲	۳۳,۳	۳۳,۳
۱۳۳۶	۱۳۳۶	۱۳۳۶	۱۷,۳۳۸,۹۱	۱۲,۲۹۶,۳۶	۵۳,۳۰۹	۵۳,۳۰۹	۹۱,۸	۸,۲	۶۶,۷	۶۶,۷
۱۳۳۷	۱۳۳۷	۱۳۳۷	۱۹,۰۰۶,۸۶	۲۰,۳۳۰,۲۴	۳۴,۴۴۳,۰	۳۶,۸۳۱	۹۴,۴۴۳,۰	۳۴,۴۴۳,۰	۳۶,۸۳۱	۳۶,۸۳۱

توسعه وابسته و آسیب‌شناسی برنامه‌ریزی و ... (زهره پرنیان و دیگران) ۳۶۷

سال	کل صادرات		نفتی		غیرنفتی		سهم صادرات نفتی (به درصد)		سهم صادرات غیرنفتی (به درصد)	
	وزن (تن)	ارزش (هزار ریال)	وزن (تن)	ارزش (هزار ریال)	وزن (هزار تن)	ارزش (هزار ریال)	وزن	ارزش	وزن	ارزش
۱۳۴۰-۱۳۳۷	۳۱۷۸۴۲۸	۲۷,۶۵۰,۶۹	۳۱۳۴۷۸۷	۱۹,۲۹۷,۷۷	۴۳۶۶۴۱	۸,۳۵۲,۹۲	۹۸/۶	۶۹/۸	۱/۴	۳۰/۲
۱۳۳۷	۳۷۰۰۶۲۳	۳۰,۸۰۰,۰۹	۳۶۵۶۰۸۷۵	۲۲,۸۵۹,۴۷	۴۲۵۳۹۸	۷,۹۴۰,۶۲	۹۸/۸	۷۴/۳	۱/۲	۲۵/۸
۱۳۳۸	۴۱۳۶۸۴۹	۵۷,۱۵۰,۸۳	۴۱۳۳۹۶۸	۴۹,۴۴۹,۸۱	۳۹۷۲۲۱	۷,۷۰۱,۰	۹۹	۸۶/۵	۱	۱۳/۵
۱۳۳۹	۴۶۱۹۷۷۶۴	۶۱,۱۷۵,۴۷	۴۵۷۵۱۴۵۷	۵۳,۳۹۰,۶۰	۴۴۶۳۰۷	۸,۳۵۹,۸۸	۹۹	۸۶/۵	۱	۱۳/۵
۱۳۴۰	۵۳۸۹۵۸۱۱	۶۶,۰۴۴,۸۱	۵۳۳۴۴۲۷	۵۶,۴۵۱,۳۶	۵۵۱۳۸۴	۹,۵۹۳,۴۵	۹۹	۸۵/۵	۱	۱۲/۵



نمودار ۵. حجم صادرات کشور به تفکیک نفتی و غیرنفتی بین سال‌های ۱۳۲۷ تا ۱۳۴۰ (به میلیون تن)

نکته دیگری که با توجه به جدول شماره ۴ می‌توان دریافت این واقعیت است که ارزش کالاهای تولیدی، حتی در حوزه‌ای چون تولیدات غیرصنعتی اقتصاد ارضی در نسبت حجم به ارزش، تا چه میزان از صدور مواد خامی چون نفت دارای ارزش و ارزآوری بیشتری می‌باشند و توجه به تولید کالا و ایجاد زیرساخت‌های لازم برای گسترش و تقویت تولید داخلی همانند ایجاد زیرساخت‌های ارتباطی موردنیاز می‌توانست سود بسیار بیشتری برای اقتصاد کشور و تراز کردن تجارت خارجی داشته باشد. امری که گویی به هیچ عنوان در برنامه‌های عمرانی دوران پهلوی، حداقل در حوزه برنامه‌ریزی، ساخت و نوسازی زیرساخت‌های ارتباطی کشور، جایگاهی نداشته و بیشتر این فعالیت‌ها در این حوزه، به هموار کردن راه واردات کالاهای مصرفی به سمت مراکز مصرف، یعنی شهرهای پرجمعیت ایران منتهی شد و سودی به حال تولید داخلی و افزایش صادرات غیرنفتی کشور و کاهش کسری تجاری نداشت.

از سال ۱۳۴۱ تا ۱۳۵۷ (بازه زمانی انجام برنامه‌های سوم تا آخر برنامه پنجم توسعه) نیز آمارهای تجارت ایران، باز هم روند صعودی واردات و سیر نزولی صادرات غیرنفتی و

توسعه وابسته و آسیب‌شناسی برنامه‌ریزی و ... (زهره پرنیان و دیگران) ۳۶۹

روند صعودی صادرات نفتی برای موازنه کسری فزاینده تجارت خارجی کشور را نشان می‌دهند (بازرگانی خارجی ایران ۱۳۵۶-۱۳۴۱، ۱۳۵۴: ۴. همچنین: جداول آماری هفت ساله بازرگانی خارجی ایران، ۱۳۵۹: ۱۰ و ۱۹ و سالنامه آماری کشور ۱۳۴۶، صص ۹۵۸-۹۵۶ و سالنامه آماری کشور ۱۳۵۰، صص ۸۹۹ و ۹۲۱ و سالنامه آماری کشور ۱۳۵۶، صص ۹۵۹ و سالنامه آماری ۱۳۵۹، ۱۳۵۸: صص ۱۳۰۲-۱۲۹۹) این آمارها حداقل در موضوع این پژوهش گواه این واقعیت است که برنامه‌های عمرانی در گسترش زیرساخت‌های ارتباطی در برنامه‌های سوم، چهارم و پنجم عمرانی نیز از نتایج زیان‌بار برنامه‌های اول و دوم توسعه در این حوزه برای تولید داخلی و بازرگانی خارجی عبرت نگرفته و دوباره همان مسیر را ذیل توسعه وابسته ادامه داده است که نتایج آن باز هم تضعیف بیش از پیش تولید داخل به قیمت گسترش واردات، اجبار به واردات بیشتر برای جبران کسری تولید و خام‌فروشی گسترده‌تر در جهت جبران کسری تجارت خارجی بوده است.

داده‌های موجود در جدول شماره ۵ و شماره ۶ و همچنین نمودار شماره ۶ از تجارت خارجی ایران بین سال‌های ۱۳۴۱ الی ۱۳۵۷ هجری شمسی می‌تواند گواهی بر مدعای فوق باشد.

جدول ۵. حجم و ارزش واردات ایران در سال‌های ۱۳۴۱ الی ۱۳۵۷

واردات		سال
ارزش (هزار ریال)	وزن (هزار تن)	۱۳۵۷-۱۳۴۱
۴۱,۹۰۵.۰۰۰	۱۴۲۱	۱۳۴۱
۳۹,۲۸۱.۰۰۰	۱۳۵۵	۱۳۴۲
۵۶,۷۸۸.۰۰۰	۲۳۱۱۲	۱۳۴۳
۶۶,۵۱۷.۰۰۰	۲۲۷۶	۱۳۴۴
۷۳,۶۴۴.۰۰۰	۲۴۲۶	۱۳۴۵
۹۰,۴۵۱.۰۰۰	۲۷۸۶	۱۳۴۶
۱۰,۴۴۳.۰۰۰	۳۷۳۱	۱۳۴۷
۱۱,۷۰۰.۰۰۰	۲۸۶۲	۱۳۴۸
۱۲,۸۲۶.۰۰۰	۳۰۷۵	۱۳۴۹
۱۵,۷۶۵.۰۰۰	۴۹۲۳	۱۳۵۰
۱۹,۳۶۵.۰۰۰	۵۸۷۷	۱۳۵۱

۳۷۰ تحقیقات تاریخ اقتصادی ایران، سال ۱۵، شماره ۱، بهار و تابستان ۱۴۰۵

واردات		سال
ارزش (هزار ریال)	وزن (هزار تن)	۱۳۴۱-۱۳۵۷
۲۵,۳۱۹.۰۰۰	۶۷۲۰	۱۳۵۲
۴۴,۸۰۷.۰۰۰	۹۳۵۴	۱۳۵۳
۸۰,۰۸۱.۰۰۰	۱۳۳۳	۱۳۵۴
۹۰,۱۷۶.۰۰۰	۱۳۸۳	۱۳۵۵
۱۰,۳۴۲.۰۰۰	۱۷۱۴	۱۳۵۶
۴۸,۹۳۶.۰۰۰	۷۳۵۶	۱۳۵۷

جدول ۶. جدول تفکیکی صادرات کشور بین سال‌های ۱۳۴۱ تا ۱۳۵۷

سال	کل صادرات		نفی		غیرنفی		سهم صادرات نفی (به درصد)		سهم صادرات غیرنفی (به درصد)	
	وزن (هزار تن)	ارزش (هزار ریال)	وزن (هزار تن)	ارزش (هزار ریال)	وزن (هزار تن)	ارزش (هزار ریال)	وزن	ارزش	وزن	ارزش
۱۳۴۱-۱۳۵۷	۵۷۹۴۳	۶۰,۸۴۵.۰۰	۵۷۳۵۴	۵۲,۲۴۱.۰۰	۵۱۹	۸۶,۰۴۰.۰۰	۹۹٪	۹۱٪	۱٪	۹٪
۱۳۴۲	۶۵,۰۶۴	۶۷,۲۸۶.۰۰	۶۴,۴۶۸	۵۷,۶۷۰.۰۰	۵۹۶	۹,۶۱۶.۰۰	۹۹٪	۸۶٪	۱٪	۱۴٪
۱۳۴۳	۷۳,۴۵۴	۷۴,۸۵۰.۰۰	۷۱,۶۹۹	۶۳,۳۶۵.۰۰	۷۵۵	۱۱,۴۸۵.۰۰	۹۹٪	۸۵٪	۱٪	۱۵٪
۱۳۴۴	۸۹,۳۳۴	۸۹,۳۱۵.۰۰	۸۸,۴۱۳	۷۵,۶۵۶.۰۰	۹۱۱	۱۳,۵۵۹.۰۰	۹۹٪	۸۵٪	۱٪	۱۵٪
۱۳۴۵	۹۰,۹۰۷	۹۲,۰۶۶.۰۰	۹۰,۰۹۴	۸۰,۲۵۱.۰۰	۸۱۳	۱۱,۸۱۵.۰۰	۹۹٪	۸۷٪	۱٪	۱۳٪

توسعه وابسته و آسیب‌شناسی برنامه‌ریزی و ... (زهره پرنیان و دیگران) ۳۷۱

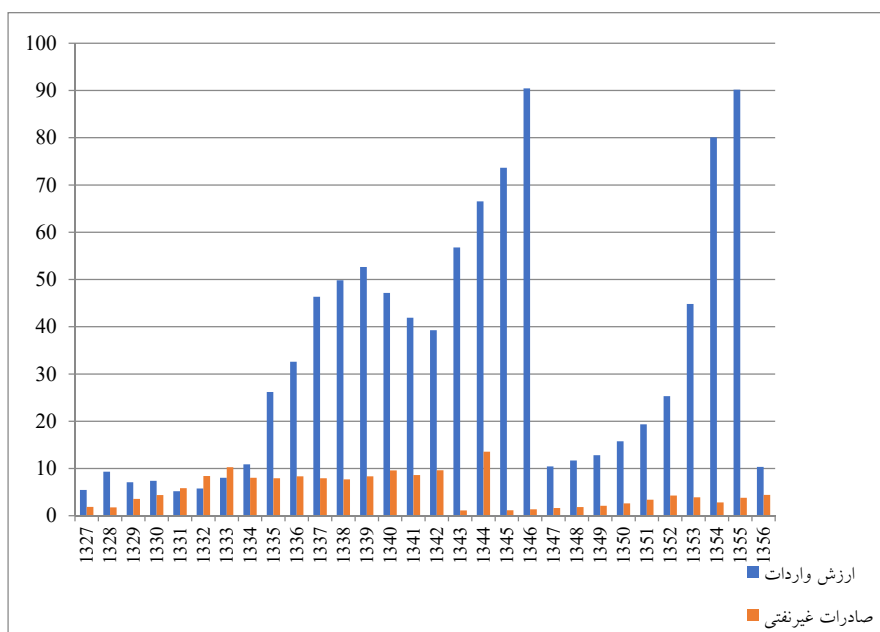
سال	کل صادرات		نفی		غیرنفی		سهم صادرات نفی (به درصد)		سهم صادرات غیرنفی (به درصد)	
	وزن (هزار تن)	ارزش (هزار ریال)	وزن (هزار تن)	ارزش (هزار ریال)	وزن (هزار تن)	ارزش (هزار ریال)	وزن	ارزش	وزن	ارزش
۱۳۵۴-۱۳۴۱	۱۳۶۵۶	۱۴۷۰۸۷۰۰	۱۳۷۵۲۰	۱۵۱۰۷۷۰۰	۱۳۵۵۸	۱۳۵۰۹۰۰	۹۹٪	۹۹٪	۹۱٪	۹۱٪
۱۳۴۸	۱۵۳۵۱۵	۱۶۷۰۶۱۲۰۰	۱۳۴۸	۱۵۲۶۲۵	۱۸۰	۱۴۹۰۷۹۰۰	۸۹٪	۸۹٪	۸۹٪	۸۹٪
۱۳۴۹	۱۶۹۱۲۶	۱۸۵۰۳۳۳۰۰	۱۳۴۹	۱۶۳۸۳	۱۷۲۳	۱۶۴۰۴۱۰۰	۹۹٪	۹۹٪	۹۹٪	۹۹٪
۱۳۵۰	۱۷۸۵۲۴	۲۰۲۰۷۵۳۰۰	۱۳۵۰	۱۷۶۳۷۵	۲۱۴۹	۱۷۶۰۴۸۳۰۰	۹۸٪	۹۸٪	۹۸٪	۹۸٪
۱۳۵۱	۳۳۶۳۸	۲۸۲۰۹۸۸۰۰	۱۳۵۱	۳۳۳۹۹	۲۳۴۹	۲۴۹۰۱۲۶۰۰	۹۹٪	۹۹٪	۹۹٪	۹۹٪
۱۳۵۲	۲۹۲۲۹۵	۴۱۸۰۷۲۲۰۰	۱۳۵۲	۲۹۰۴۱۰	۱۸۸۵	۳۷۵۰۹۰۱۰۰	۹۹٪	۹۹٪	۹۹٪	۹۹٪
۱۳۵۳	۲۳۶۳۷۳	۱۷۶۰۵۸۷۰۰	۱۳۵۳	۲۳۴۸۲	۱۵۳۱	۳۹۰۲۴۸۰۰	۹۹٪	۹۹٪	۹۹٪	۹۹٪
۱۳۵۴	۱۷۹۹۸۲	۱۶۷۰۳۹۸۰۰	۱۳۵۴	۱۷۹۳۱۸	۶۶۴	۱۳۹۰۲۵۹۰۰	۹۹٪	۹۹٪	۹۹٪	۹۹٪

سال	کل صادرات		نفتی		غیرنفتی		سهم صادرات نفتی (به درصد)		سهم صادرات غیرنفتی (به درصد)	
	وزن (هزار تن)	ارزش (هزار ریال)	وزن (هزار تن)	ارزش (هزار ریال)	وزن (هزار تن)	ارزش (هزار ریال)	وزن	ارزش	وزن	ارزش
۱۳۵۷-۱۳۴۱	۱۳۷۱۴۳	۱۴۰,۶۹۳,۰۰۰	۷۹۳	۱۰,۲۶۹,۲۰۰	۳۸,۰۰۱,۰۰۰	۳۸,۰۰۱,۰۰۰	۹۹,۴	۸۳	۰,۶	۳,۷
۱۳۵۶	۸۳۳,۲	۱۰۶,۹۶۸,۰۰۰	۱۱۳۸	۶۲,۹۱۶,۰۰۰	۴۴,۰۵۲,۰۰۰	۴۴,۰۵۲,۰۰۰	۹۸,۶	۵۸,۸	۱,۴	۴۱,۲
۱۳۵۷	۶۹۸,۳۰	۵۷,۳۳۳,۰۰۰	۳۳۳۶	۱۹,۱۳۷,۰۰۰	۳۸,۱۸۶,۰۰۰	۳۸,۱۸۶,۰۰۰	۹۵	۳۳,۴	۵	۶۶,۶

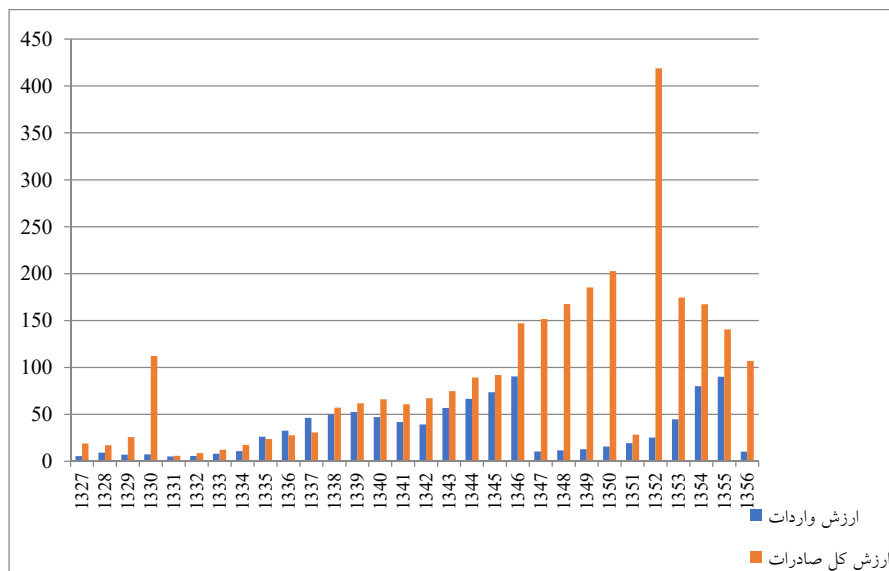
همانطور که از جدول شماره ۵ و نیز مشخص است همزمان با گسترش زیرساخت‌های ارتباطی در کشور طی برنامه‌های عمرانی سوم تا ششم نیز هر ساله به حجم و ارزش واردات کشور افزوده می‌شد در حالی که هیچ تغییر محسوسی در حجم صادرات غیرنفتی کشور دیده نمی‌شود در صورتی که نسبت مابین حجم و ارزش صادراتی کالاهای غیرنفتی با حجم و ارزش صادرات کالای خامی همچون نفت و مشتقات نفتی در بازارهای جهانی، نشان می‌دهد که فاصله بین خام‌فروشی و صادرات کالای تولیدی تا چه میزان بوده و چگونه سرمایه‌گذاری بر توان تولیدی کشور و فراهم نمودن زیرساخت‌های مرتبط با گسترش و توانمندسازی آن (همانند حمل‌ونقل) می‌توانست در تراز کردن تجارت خارجی و درآمد بسیار بالاتر نسبت به خام‌فروشی برای کشور موثر باشد. اما همانطور که می‌بینیم، تمامی طرح‌های عمرانی پنجگانه حداقل در ایجاد زیرساخت‌های ارتباطی جهت رشد و توسعه تولید داخلی خصوصاً تولیدات اقتصاد ارضی کشور که بیش از ۹۶٪ صادرات غیرنفتی کشور را تشکیل داده و هنوز مهمترین بخش اقتصاد کشور پس از صنعت نفت بود، هیچ برنامه و عملکرد مثبتی نداشته و توجه عمده به ساخت بزرگراه‌های اصلی مابین شهرهای بزرگ به عنوان عمده‌ترین مراکز مصرفی کشور و بی‌توجهی به گسترش راه‌های فرعی که مورد نیاز روستاها و مراکز اصلی تولید اقتصاد ارضی به عنوان غالب‌ترین شیوه

توسعه وابسته و آسیب‌شناسی برنامه‌ریزی و ... (زهره پرنیان و دیگران) ۳۷۳

تولید، خود عاملی بود که توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل کشور در همان میزان اندک نیز حداقل در تجارت خارجی کشور نتیجه معکوس به بار آورده و بیشتر به نفع شرکت‌های خارجی صادرکننده کالا به ایران و تسهیل‌کننده رساندن سریعتر و ارزانتر محصولات وارداتی آنان به بازارهای هدفشان یعنی شهرهای پرجمعیت گردد. آن هم با هزینه سرمایه‌های داخلی و جیب مردم ایران.



نمودار ۶. موازنه تجارت خارجی کشور بدون مواد نفتی (میلیون ریال) از سال ۱۳۲۷-۱۳۵۶



نمودار ۷. تراز تجاری واردات و کل صادرات کشور از ۱۳۲۷ تا ۱۳۵۶

۴.۵ توسعه وابسته، گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل و افزایش واردات کالاهای مصرفی به زیان تولید داخلی

بررسی نوع اجناس و کالاهای وارداتی کشور که توسط سیستم حمل و نقل ایران در این دوران انجام می‌شد نیز می‌تواند کژکارکردی توسعه وابسته حتی در ایجاد مظاهر توسعه همچون گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل را بیشتر نشان دهد.

یکی از بخش‌هایی که به شدت در جریان مبادلات تجاری خارجی کشور خصوصاً در بخش واردات درگیر بود همین صنعت حمل و نقل بود. نوع محصولات وارد شده به کشور، (سالنامه‌های آمار بازرگانی خارجی ایران سال ۱۳۳۹، ۱۳۴۲، ۱۳۴۳، ۱۳۵۲، ۱۳۵۳، ۱۳۵۴. همچنین سالنامه آماری ۱۳۴۷، ص ۷۴۷، سالنامه آماری ۱۳۵۸، ص ۱۲۸۸. و نیز: آمار تجارت خارجی ایران در ۱۳۴۳-۱۲۷۹، ص ۱۳۳-۱۰۴. مجله تهران اکونومیست، ۱۳۵۶: ۳، و ۴۰) نشان می‌دهد که عمده محصولات وارداتی به کشور که با گسترش سیستم حمل و نقل در برنامه‌های عمرانی سال به سال نیز بر حجم و ارزش آن افزوده می‌شد، را کالاهای مصرفی‌ای تشکیل می‌دادند که توان تولید داخلی آنها نیز وجود داشته و در صورت توجه به زیرساخت‌های لازم برای تولید داخلی همانند زیرساخت‌های ارتباطی، کشور از واردات

توسعه وابسته و آسیب‌شناسی برنامه‌ریزی و ... (زهره پرنیان و دیگران) ۳۷۵

اکثر این محصولات بی‌نیاز بود. در این میان واردات کالاهای سرمایه‌ای یا واسطه‌ای و همچنین کالاهای مرتبط با صنایع پیشرو، جایگاه اندکی در این واردات و متعاقباً استفاده از سیستم حمل و نقل داشتند.

بیشترین حجم واردات که از طریق سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی به کشور وارد شده و به بازارهای مصرف می‌رسدند به ترتیب بیشترین حجم و مقدار، از این قرار بودند.

- آهن و فولاد
- غلات و فرآورده‌های آن
- مواد شیمیایی و دارویی
- ماشین‌آلات و دستگاه‌های مکانیکی
- کاغذ و مقوا و مصنوعات آن
- مواد چرب، چربی، روغن و مشتقات آن
- قند و شکر
- سیمان، گچ، آهک و مصالح ساختمانی
- ماشین‌آلات و دستگاه‌های برقی
- میوه، سبزی و فرآورده‌های آنها
- شاسی، بدنه و قسمت‌های منفصله وسائط نقلیه موتوری (زمینی)
- عصاره‌های دباغی و رنگرزی، انواع رنگ‌ها و ورنی
- لاستیک وسائط نقلیه
- شیشه و شیشه‌آلات
- لبنیات و تخم‌مرغ
- وسائط نقلیه موتوری (زمینی)
- چای سیاه
- گوشت و فرآورده‌های آن

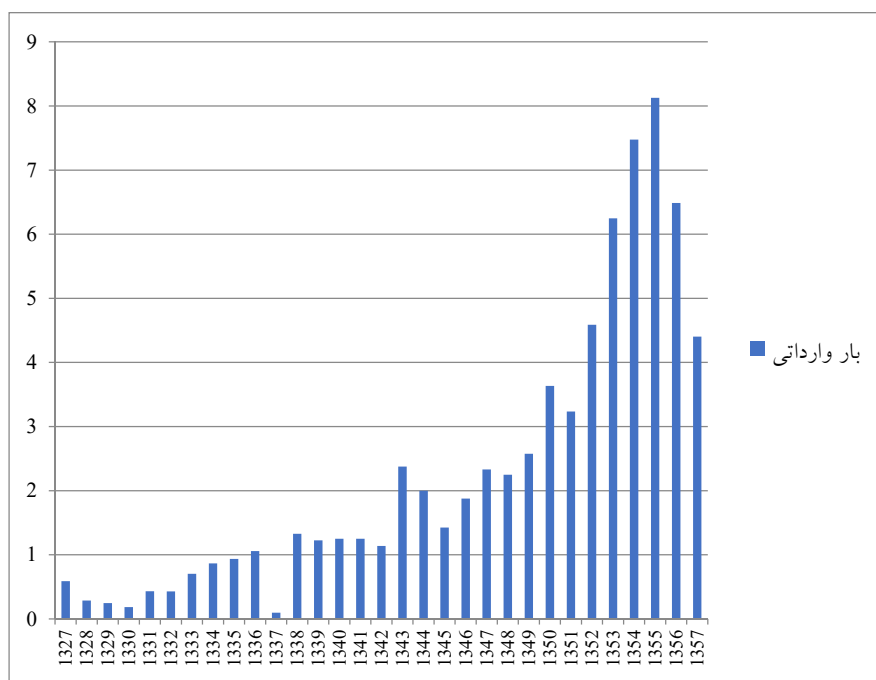
همانطور که مشاهده می‌شود اکثر محصولات وارداتی کشور در این سال‌ها را کالاهای مصرفی‌ای تشکیل می‌دادند که مورد استفاده و مصرفی شهرها و بازارهای شهری

بوده‌اند. تکیه بیش از حد به رشد راه‌های اصلی در برنامه‌های پنج‌گانه به دلیل تاکید بر مظاهر توسعه به جای توسعه حقیقی و پایدار و بی‌توجهی به ظرفیت‌های واقعی تولیدی کشور در برنامه‌های راه‌سازی که به نظر می‌رسد در بخش اهداف تجاری، بیشتر معطوف به این هدف بود که محصولات وارداتی را هر چه سریع‌تر به شهرهای بزرگ برساند تا اینکه به گسترش تولید داخلی و صادرات توجه داشته باشد و به طور کلی حضور پررنگ الگوی توسعه وابسته در ذهن برنامه‌ریزان و مجریان طرح‌های عمرانی دوران پهلوی دوم دلیل اصلی این بی‌توجهی به گسترش و توسعه راه‌های فرعی که اتفاقاً مراکز اصلی تولیدی کشور یعنی روستاها را به سیستم حمل‌ونقل کشور متصل می‌کرد، بود که توسعه زیرساخت‌های ارتباطی کشور را در نهایت به شکلی کاریکاتوری به ضرر تولید داخلی و تراز تجارت خارجی کشور نمود.

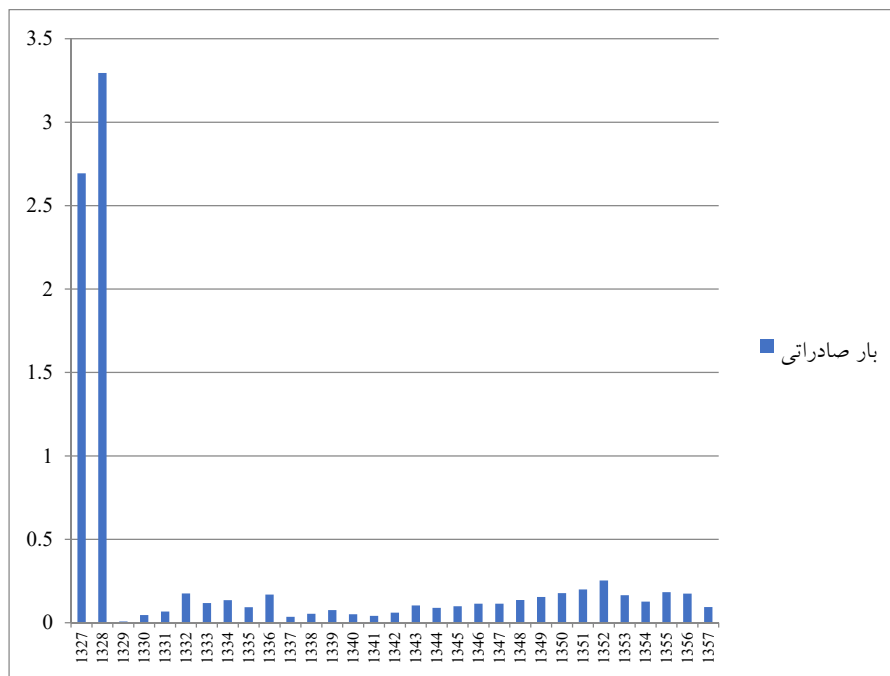
عدم توجه به مواردی مانند مراکز اصلی تولید داخلی و قابلیت‌های آن که به عنوان نمونه در بی‌توجهی تام و تمام در گسترش زیرساخت‌های حمل‌ونقل به این مناطق دیده می‌شود، باعث شد با وجود توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل به جای اینکه این روند به نفع توسعه اقتصادی و تجارت داخلی شود در عمل خود به عاملی جهت تضعیف تولید و اقتصاد ملی تبدیل گردیده و با ایجاد شرایط مناسب‌تر جهت گسترش واردات کالاهای مصرفی بر خروج بیشتر سرمایه از کشور به سمت کشورهای اصلی طرف تجارت خارجی با ایران کمک نماید و روند تراز منفی تجارت خارجی کشور تا پایان سال ۱۳۵۷ ادامه پیدا کند. در واقع با توجه به اینکه در آن سال‌ها به واسطه پائین ماندن بازده و تولید کشاورزی، برای رفع نیازمندی‌های مواد اولیه صنعتی و حتی مصرفی، کشور همواره به واردات محتاج مانده و همین اتکاء به بازارهای خارج برای رفع این حوائج اثر نامساعدی روی تراز ارزی بجا گذاشت. (تحقیقات اقتصادی، ۱۳۴۹: ص ۴-۵) در بخش ریلی نیز به سبب روند نزولی صادرات کشور، همواره بیشترین میزان بار جابجا شده در آن سال‌ها نیز نصیب واردات خارجی شده و به صورت غیرمستقیم، بیشترین سود را از توسعه خطوط ریلی شرکت‌های خارجی صادرکننده کالا به ایران می‌بردند. نمودارهای شماره ۸ و ۹ (بررسی مقدماتی ظرفیت تسهیلات ترابری کشور و مقایسه آن با حجم واردات و صادرات کالا، (۲۵۳۶): ص ۳۲-۳۱ و آمار راه‌آهن دولتی از سال ۱۳۲۷-۱۳۵۷) نشان می‌دهد که چگونه گسترش راه‌آهن ایران در برنامه‌های عمرانی با توجه به سرعت بالای انتقال و هزینه ارزان در حمل و جابجایی بار و مسافر، بیش از آنکه در خدمت اقتصاد کشور باشد به افزایش صادرات کشورهای طرف

توسعه وابسته و آسیب‌شناسی برنامه‌ریزی و ... (زهره پرنیان و دیگران) ۳۷۷

تجاری به ایران کمک کرده و به نوعی بیشتر در خدمت منافع تجاری ایشان قرار گرفت و هر چه به طول خطوط ساخته شده اضافه شد به همان میزان نیز جابجایی محصولات کشورهای خارجی به داخل با حجم بیشتری صورت گرفته و در مقابل میزان بار صادراتی حمل شده کشور به وسیله خطوط ریلی به جای افزایش، روند ثابت یا کاهشی را تجربه کرده است.



نمودار ۸. حجم بار وارداتی حمل شده توسط راه‌آهن (میلیون تن) از سال ۱۳۲۷-۱۳۵۷



نمودار ۹. بار صادراتی حمل شده توسط راه آهن (میلیون تن) از سال ۱۳۲۷-۱۳۵۷

نمودارهای شماره ۷ و ۸، به روشنی مشخص می‌کند که از سال ۱۳۳۸ تا ۱۳۵۷ تقریباً تمام ظرفیت و توان حمل بار ریلی و هرآنچه صرف توسعه آن در برنامه‌های پنج‌گانه عمرانی شده بود، در اختیار حمل محصولات وارداتی به کشور و به نوعی در خدمت شرکت‌های خارجی صادرکننده کالا به ایران قرار گرفته و هر چه به طول خطوط ریلی کشور اضافه می‌شد سود تجاری آن بیشتر به شرکت‌های تولیدی و تجاری کشورهای مرکزی نظام جهانی سرمایه که مهمترین شرکت‌های صادرکننده کالا به ایران بودند، می‌رسید تا به اقتصاد داخلی و مردم ایران. علاوه بر آن عواملی از قبیل عدم دسترسی اکثریت مردم به خطوط ریلی کشور به واسطه توزیع نادرست و عدم شناخت و پیش‌بینی‌های لازم نسبت به شرایط جغرافیایی اعم از مناطق کوهستانی و یا غیر کوهستانی قبل از احداث خطوط، همچنین توجه نداشتن به مراکز تولیدی کشور، احداث بیشتر خطوط ریلی در نواحی کوهستانی (در صورتی که اگر مسیرها به درستی انتخاب می‌شد و هزینه ساخت تونل و خطوط ریلی در کوهستان که به مراتب بالاتر از ساخت جاده در آن نواحی بود، در نظر گرفته می‌شد، بسیاری از این مسیرهای پرهزینه در مناطق کوهستانی ساخته نمی‌شد) و

همچنین نادیده گرفتن چینش و توزیع جمعیتی کشور در مناطق مختلف نیز باعث شده بود که شرایط به سمتی هدایت شود که هزینه‌های گزافی که از منابع ملی در توسعه و ساخت زیرساخت‌های حمل و نقل کشور صرف شده بود نفع چندانی برای مردم و اقتصاد کشور نداشته باشد و بیشتر به نفع صادرکنندگان خارجی کالا به ایران تمام شود که اجناس خویش را ارزانتر و سریعتر به بازارهای هدف خویش در ایران برسانند.

۶. نتیجه‌گیری

آنطور که از کارنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای کشور در برنامه‌های عمرانی دوران پهلوی دوم برمی‌آید، این است که اولاً برنامه‌های توسعه کاملاً نامتوازن و تنها محدود به برخی نقاط کشور از جمله پایتخت بوده و سایر نواحی کشور در مرحله دوم و یا حتی در هیچ جایگاهی قرار نداشتند و این امر در تعارض با اصول و کلیت توسعه پایدار به ویژه در سطح ملی بود. از سوی دیگر کارنامه عینی این پنج برنامه عمرانی در حوزه توسعه زیرساخت‌های ارتباطی کشور موفقیت خاصی نیز نداشت و به طور کلی حتی یک سوم پیش‌بینی‌ها و برنامه‌ریزی‌های در این حوزه نیز محقق نگشت.

این پژوهش نشان می‌دهد که می‌توان تلاش‌های صورت گرفته در جهت گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل کشور در برنامه‌های پنج‌گانه عمرانی دوران پهلوی دوم، را مصداقی عینی از الگوی توسعه وابسته‌ای به حساب آوریم که در تئوری‌های اندیشمندان نظریه وابستگی صورت‌بندی شده است چرا که این طرح‌های عمرانی بدون در نظر گرفتن پراکندگی جمعیتی ایران، ظرفیت‌ها و مراکز تولید داخلی، نیازهای حیاتی کشور و برقراری توازن در تجارت خارجی، بیش از آنکه منطبق با منافع ملی و در خدمت تولید و نیازهای داخلی باشد بیشتر به ماکتی در جهت نشان دادن مظاهر توسعه و تامین‌کننده منافع واردکنندگان خارجی کالا به ایران، آن هم با صرف سرمایه‌های ملی کشور، تبدیل شده و به طور غیرمستقیم با تسهیل واردات گسترده، هرچه بیشتر به توان تولید داخل ضربه زده و باعث منفی‌تر شدن تراز تجارت خارجی کشور و متعاقباً خروج بیشتر سرمایه از کشور گردید. که این ناکامی و عدم برنامه‌ریزی صحیح در برنامه‌ها منجر به نتایج و خروجی نامطلوب و منفی زیرساخت‌ها در مبحث تجارت خارجی کشور گردید.

این مقاله نشان می‌دهد که چگونه الگوی توسعه وابسته می‌تواند ابزار و زیرساخت‌های باروری یک توسعه پایدار را به ضد خود تبدیل کرده و کارکردی باژگونه را به آن تحمیل نماید.

پی‌نوشت

۱. این مقاله مستخرج از رساله دکتری زهره پرنیان می‌باشد.

کتاب‌نامه

اسناد:

سازمان اسناد کتابخانه ملی ایران (ساکما):

سند شماره: ۲۲۰-۲۳۸۷

سند شماره: ۲۳۰-۲۳۱۱۵

سند شماره: ۲۲۰-۴۵۶۰

سند شماره: ۲۲۰-۰۱۵۱۱۰

سند شماره: ۲۹۷-۷۴۳۶

گزارش‌ها و بولتن‌های دولتی:

اعتبارات عمرانی سال ۱۳۴۲ برنامه عمرانی سوم کشور مصوب هیئت عالی برنامه، (۱۳۴۲) مدیریت برنامه ریزی (دفتر بودجه و اعتبارات)، تهران، سازمان برنامه.

آمار بازرگانی خارجی ایران سال ۱۳۳۹، تهران، وزارت بازرگانی، اداره کل آمار و بررسی‌ها.

آمار تجارت خارجی ایران در ۱۳۴۳-۱۲۷۹، بهمن ماه (۱۳۴۴)، تهران، وزارت اقتصاد (اداره کل آمار بازرگانی)، نشریه شماره ۱۸.

آمار فعالیت‌های راه‌آهن دولتی ایران در سال ۱۳۴۱، (۱۳۴۱)، اداره دفتر فنی (قسمت آمار و مطالعات)، چاپخانه راه‌آهن.

آمار فعالیت‌های راه‌آهن دولتی ایرانی در سال ۱۳۵۱، (۱۳۵۲) اداره کل طرح و بررسی‌ها (قسمت آمار و روابط بین‌المللی)، چاپخانه راه‌آهن.

آمار راه‌آهن دولتی از سال ۱۳۲۷-۱۳۵۷، بنگاه راه‌آهن دولتی ایران، چاپخانه راه‌آهن.

آمار مصور و اطلاعات و فعالیت‌های عمومی راه‌آهن دولتی ایران از سال ۱۳۳۲ تا ۱۳۳۸، قسمت آمار فنی و مطالعات، چاپخانه راه‌آهن.

توسعه وابسته و آسیب‌شناسی برنامه‌ریزی و ... (زهره پرنیان و دیگران) ۳۸۱

بررسی مقدماتی ظرفیت تسهیلات ترابری کشور و مقایسه آن با حجم واردات و صادرات کالا، (۲۵۳۶)، تهران، سازمان برنامه و بودجه، معاونت برنامه‌ریزی دفتر امور زیربنایی.
بازرگانی خارجی ایران ۱۳۵۶-۱۳۴۱، (۱۳۵۱)، تهران، سازمان برنامه، دفتر برنامه‌ریزی اقتصادی و اجتماعی.

برنامه چهارم عمرانی کشور ۱۳۴۷ تا ۱۳۵۱، تهران، سازمان برنامه.

برنامه پنجم عمرانی کشور، ۱۳۵۱، تهران، سازمان برنامه.

برنامه پنجم عمرانی، هدف‌های اساسی، اصول و خط‌مشی، تهران، سازمان برنامه.

برنامه اجرایی راه‌سازی در برنامه عمرانی پنجم، مهرماه ۲۵۳۶، وزارت راه و ترابری دفتر مطالعات و برنامه‌ریزی.

توسعه ارتباطات و حمل و نقل در ایران دوران سلطنت دودمان پهلوی، (۱۳۵۴) مدیریت ارتباطات - سازمان برنامه و بودجه.

پیشرفت‌های ایران در دوران برنامه عمرانی سوم، (۱۳۴۶)، تهران، سازمان برنامه، دفتر اطلاعات و گزارش‌ها.

پیشنهادی در زمینه توسعه تسهیلات حمل و نقل و ارتباطات کشور در دوران برنامه عمرانی ششم، (۱۳۵۶) سازمان برنامه.

جداول آماری هفت ساله بازرگانی خارجی ایران، ۱۳۵۹، مرکز مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.

سالنامه آمار بازرگانی خارجی ایران سال ۱۳۴۲، تهران، وزارت اقتصاد، اداره کل آمار و بررسی‌ها.

سالنامه آمار بازرگانی خارجی ایران سال ۱۳۴۳، تهران، وزارت اقتصاد، اداره کل آمار بازرگانی

سالنامه آمار بازرگانی خارجی ایران سال ۱۳۵۲، تهران، وزارت امور اقتصاد و دارایی، گمرگ ایران.

سالنامه آمار بازرگانی خارجی ایران سال ۱۳۵۳، تهران، وزارت امور اقتصاد و دارایی، گمرگ ایران.

سالنامه آمار بازرگانی خارجی ایران سال ۱۳۵۴، تهران، وزارت امور اقتصاد و دارایی، گمرگ ایران

سالنامه آماری سال ۱۳۵۷، تهران، مرکز آمار.

سالنامه آماری کشور ۱۳۴۶، تهران، مرکز آمار.

سالنامه آماری ۱۳۴۷، تهران، مرکز آمار،

سالنامه آماری کشور ۱۳۵۰، تهران، مرکز آمار.

سالنامه آماری کشور ۱۳۵۶، تهران، مرکز آمار.

سالنامه آماری ۱۳۵۸، (۱۳۵۹)، تهران، مرکز آمار.

سالنامه آماری وزارت راه و ترابری، ۱۳۵۴، دفتر آمار و ارزشیابی، تهران، وزارت راه.

سنجش عملکرد برنامه پنجم عمرانی کشور طی سه سال ۱۳۵۲-۱۳۵۴، (۱۳۵۵) سازمان برنامه و بودجه.

۳۸۲ تحقیقات تاریخ اقتصادی ایران، سال ۱۵، شماره ۱، بهار و تابستان ۱۴۰۵

- فهرست راه‌های فرعی برنامه سوم، (۱۳۴۶)، تهران، سازمان برنامه، مدیریت ارتباطات.
گزارش عملکرد برنامه عمرانی سوم ۱۳۴۱-۱۳۴۶، تهران، سازمان برنامه.
گزارش پیشرفت عملیات وزارت راه در برنامه سوم عمرانی کشور، (۱۳۴۶) اداره کل طرح و برنامه، تهران، چاپ نگین.
گزارش عملیات و اقدامات سه ماهه سوم سال ۱۳۳۱، (۱۳۳۱)، تهران، سازمان برنامه.
مرکز آمار ایران، سرشماری سال ۱۳۵۵.
مرکز آمار ایران، سرشماری سال ۱۳۵۵.
مرکز آمار ایران. سرشماری از کارگاه‌های کشور، مشخصات پایه‌ای (طرح مشترک مرکز آمار ایران و اداره کل نیروی انسانی وزارت کار).
نسخه چاپی برنامه عمرانی چهارم، (۱۳۴۶) تهران، سازمان برنامه.

مجلات:

مجله تحقیقات اقتصادی، نشریه دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران، شماره ۲۱ و ۲۲ بهار و تابستان ۱۳۴۹.

کتاب:

- پل باران، موریس داب و اسکار لانگه، (۱۳۵۴) اقتصاد سیاسی توسعه نیافتگی و رشد، ترجمه فرهاد نعمانی، چاپ اول، تهران: نشر کتاب‌های سیمرغ.
پهلوی، محمدرضا، (۱۳۷۱) پاسخ به تاریخ، ترجمه حسین ابوترابیان، تهران، سیمرغ.
ضیائی، منوچهر، برنامه عمرانی چهارم کشور ۱۳۵۱-۱۳۴۷، تهران، سازمان برنامه.
کاتوزیان، همایون (۱۳۷۴) اقتصاد سیاسی ایران از مشروطیت تا پایان سلسله پهلوی، مترجم: محمدرضا نفیسی، چاپ پنجم، تهران: انتشارات مرکز.
لیلاز، سعید، موج دوم، تجدید آمرانه در ایران: تاریخ برنامه‌های عمرانی سوم تا پنجم، (۱۳۹۸)، چ دوم، تهران، نیلوفر.

مقالات:

- ایزدی، رجب و مرتضی حیدرپور اینانلو، «بررسی پیامدهای برنامه‌های پنجگانه توسعه اقتصادی دوره پهلوی اول و دوم و نقش آن در شکل‌گیری انقلاب اسلامی ایران»، دوفصلنامه جامعه‌شناسی اقتصادی و توسعه، سال چهارم، شماره دوم، پاییز و زمستان ۱۳۹۴، صص ۲۷-۱.