

بررسی و تحلیل نوسازی صنعتی در دوران رضاشاه پهلوی با تأکید بر صنعت حمل و نقل؛

مطالعه موردی: وضعیت اتومبیل سواری

چکیده

توسعه، نوسازی و مسائل مرتبط با آن در تاریخ معاصر ایران همواره مسئله‌مند و مناقشه‌برانگیز بوده است. یکی از مهم‌ترین و حساسیت‌برانگیزترین این عرصه‌ها، مسائل مربوط به نوسازی و توسعه صنعتی است که از اواخر دوران قاجار به عنوان یکی از اصلی‌ترین راه‌های برون‌رفت از عقب‌ماندگی در کشور همواره مطرح بود. رضاشاه پهلوی نیز با تأیید این امر، توسعه حمل و نقل از جمله راه‌آهن سراسری و واردات اتومبیل سواری را در رئوس برنامه‌های صنعتی خود قرار داد.

این پژوهش با روش توصیفی - تحلیلی، این موضوع را مورد بررسی قرار داده و در پی پاسخگویی به این سؤال است که: روند و فراز و فرود توسعه و نوسازی صنعتی در دوران رضاشاه پهلوی، با تأکید بر صنعت حمل و نقل و با تحلیل وضعیت اتومبیل سواری چگونه بوده است؟ یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که رویکرد به واردات اتومبیل سواری در این دوره، رهیافتی دولت‌محور و با نگاهی ویژه به اتومبیل‌های غربی، به‌ویژه خودروهای آمریکایی و آلمانی بود. آغاز گسترده‌ی واردات اتومبیل سواری در این دوران به‌رغم چالش‌های فراوانی که به‌همراه داشت، تابعی از شرایط داخلی و بین‌المللی بود که به نظر می‌رسد علاوه بر اهداف سیاسی همچون تسهیل اعمال قدرت حکومت مرکزی بر نقاط مختلف کشور و راه‌حلی برای رهایی از سلطه‌ی نیروهای خارجی، از بُعد اقتصادی - صنعتی، منجر به انتقال دانش و فناوری ساخت اتومبیل سواری، شکل‌گیری زیرساخت‌های لازم برای ایجاد صنعت خودروسازی داخلی در دوران محمدرضا پهلوی و نیازآفرینی برای طبقه‌ی متوسط شهری شد.

کلیدواژه‌ها: نوسازی، رضاشاه پهلوی، توسعه صنعتی، حمل و نقل، اتومبیل سواری.

مقدمه

نوسازی^۱ یا مدرن سازی، برای مجموعه‌ای از تغییرات بسیار پیچیده به کار برده می‌شود که در همه‌ی زمینه‌ها برای گذار از جامعه‌ی سنتی به جامعه‌ی صنعتی رخ می‌دهد، و ناظر به سه ویژگی^۲، تحرک^۳ و لائیک سازی^۴ است (بودون و بوریکو، ۱۳۸۵: ۶۱۷). نوسازی را همچنین می‌توان بر اساس اولین و البته عمومی‌ترین معنی آن که مترادف است با تمامی انواع تغییرات اجتماعی پیشرو، زمانی که جامعه به طور هماهنگ با برخی مقیاس‌های پذیرفته شده‌ی پیشرفت به جلو حرکت می‌کند، توضیح داد. به طور خاص، تجدد یا فرایند مدرنیزاسیون، آمیزه‌ای از دگرگونی‌های اجتماعی، سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و ذهنی است که از قرن شانزدهم میلادی در غرب رُخ داد و در قرن‌های نوزدهم و بیستم میلادی به اوج خود رسید. این مجموعه دگرگونی، شامل فرایندهای صنعتی شدن، شهرنشینی، عقلانی سازی، بوروکراتیزه شدن، دموکراتیزاسیون، برتری سرمایه داری، گسترش فردگرایی و انگیزه‌ی پیشرفت و بسیاری از فرایندهای دیگر است (Sztompka, 1993: 129). اسلمسر این فرایند را مستلزم ریشه دوانیدن گونه‌های فناوری در شناخت علمی، گذار از زراعت بخورونمیر به کشاورزی تجاری، جایگزینی نیروی انسانی بالانرژی بی جان و تولید ماشینی، بسط و توسعه‌ی اشکال شهری سکونت، رشد سواد، سکولار شدن جامعه و تحرک اجتماعی می‌داند که به واسطه‌ی، آن جوامع کشاورزی به جوامع صنعتی انتقال پیدا می‌کنند (اسلمسر، ۱۳۷۲: ۱۶۶-۱۴۸). این انتقال، دربردارنده‌ی توسعه‌ی فناوری صنعتی پیشرفته برای تولید صنعتی به منظور کسب حداکثر مازاد، استفاده از ماشین برای ازدیاد بهره‌وری کار و نظام منظم ارتباطات و حمل و نقل است که محور آن، دولت و اقتصاد است (اسپنسر و کومار، ۱۳۸۱: ۸۱ و ۲۳۱). نوسازی همچنین به مثابه یک فرایند، مستلزم سازگاری، واردسازی یا انتقال اندیشه‌ها، نهادها و فناوری نو از دنیای پیشرفته‌تر به دنیای کمتر توسعه یافته است (وکیلی زاد، ۱۳۷۸: ۳۹). از این منظر، مهم ترین شاخصه‌های جامعه‌ی مدرن عبارت‌اند از: شهرنشینی، باسواد، تحرک اجتماعی، رشد اقتصادی و توسعه‌ی صنعتی.

نوسازی و توسعه‌ی صنعتی در کشورهای اروپای غربی با شکل گیری دولت‌های مطلقه^۵ و تحت تأثیر خواسته‌های طبقه‌ی جدید آغاز شد و با وقوع منازعه میان طبقات جدید و قدیم و بیرون راندن دست کم بخشی از طبقه‌ی حاکم سنتی، در چهارچوبی سرمایه دارانه و دموکراتیک ادامه یافت (سینایی، ۱۳۸۴: ۱۹۹). در کشورهای توسعه نیافته، فرایند نوسازی با تأسی به الگوهای توسعه‌ی غربی آغاز شد. در ایران نیز، نوسازی به آسیب زنده ترین و در نتیجه بیدار کننده ترین شکل خود، یعنی امپریالیسم نظامی گرایانه^۶، وارد شد (وحدت، ۱۳۹۵: ۵۷). این سیاست به اهداف توسعه طلبانه‌ی کشورهای اطلاق می‌شود که با استفاده از قدرت نظامی و مداخله‌ی مسلحانه برای کنترل، تسلط و بسط نفوذ بر سرزمین‌ها، منابع و جوامع دیگر تأکید دارد. امپریالیسم نظامی گرایانه به عنوان عوامل تعیین کننده‌ی اصلی شکل و جهت تغییرات فناوری، تخصیص منابع درون یک کشور و تخصیص منابع میان کشورها دیده می‌شود و شامل ویژگی‌های کلیدی همچون:

۱- استفاده از نیروی نظامی به عنوان ابزار اصلی سیاست خارجی

۲- تجهیز و تقویت مداوم دستگاه نظامی کشور

۳- تسلط بر مناطق استراتژیک از طریق حضور نظامی

1 - Modernization

2 - mobilization

3 - differentiation

4 - laicization

5 - Absolutist State

6 - Militaristic Imperialism

۴- کنترل منابع طبیعی و راه‌های تجاری مهم می‌باشد (Doyle, 1986: 22-24. Magdoff, 1970: 237-242). سلسله‌ی قاجار (۱۳۰۴-۱۱۷۳ش) نیز در آغاز قرن نوزدهم میلادی خود را در برابر حملات بی‌امانِ مدرنیته و نوسازی که به شکل فشار و تجاوز نظامی روسیه‌ی تزاری از شمال و در نیمه‌ی قرن، توسط بریتانیا از جنوب وارد شد، ناتوان یافت. این روند نوسازی که از قرن نوزدهم میلادی آغاز شده بود، با ضعف و ناتوانی دولت قاجار و نیز شکل‌نگرفتن طبقه‌ی متوسط، به سرانجام مطلوبی نرسید؛ لذا با توجه به شکل‌نگرفتن نظام بورژوازی در ایران، پیشبرد فرایند نوسازی از سوی تجدد خواهان، روشنفکران و بخشی از جامعه، مستلزم وجود دولتی مدرن، متمرکز و مقتدر بود (سینایی، ۱۳۸۴: ۱۹۹)؛ این ضرورت با به‌قدرت‌رسیدن رضاشاه در سال ۱۳۰۴ ه.ش مهیا شد. رضاشاه پهلوی، پس از رسیدن به قدرت، جهت تشکیل یک دولت مرکزی قوی، از همان ابتدا بر ضرورت نوسازی و اصلاحات مالی، اداری، اقتصادی، نظامی و آموزشی تأکید کرد. به لحاظ محتوایی، مهم‌ترین رویکردِ سیاسی مسلط در فاصله سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ ش، رهیافتِ مدرنیسم مطلقه^۱ بود که لازمه‌ی آن، انحصار ساختار سیاسی بود و یکی از بنیان‌های آن، نظام سیاسی اقتدارگرا بود. مدرنیسم مطلقه با مجموعه‌ای از ویژگی‌ها همچون صنعتی‌شدن، شهرنشینی، ظهور اقتصاد بازار - صنعتی، رشد نهادهای دولتی متمرکز و یکپارچه‌کننده همراه با توسعه‌ی مشاغل تخصصی مرتبط با آن‌ها تعریف می‌شود. این دیدگاه بر این باور است که افزایش جهانی‌شدن اقتصاد، لزوماً مستلزم همگن‌سازی اشکال اجتماعی - فرهنگی است. مدرنیسم مطلقه عموماً با پروژه‌های سیاست‌گذاری در مقیاس بزرگ همراه است که اعتماد دولت‌ها به توانایی‌شان برای هدایت جامعه در جهت پیشرفت را نشان می‌دهد (مانند پروژه‌ی راه‌آهن سراسری ایران در دوران رضاشاه پهلوی). جایی که تحقق موفق این اهداف که اغلب رویکردی صنعتی دارد، به‌عنوان اوج مدرنیزه شدن دیده می‌شود (Dorren, 2023: 76-79. Todorova, 2010, vol 3: 5-10). این رویکرد در دوران رضاشاه پهلوی، مجموعه‌ی پیچیده‌ای از اجزای مختلف، از جمله نظریه شاهی ایرانی، پاتریمونالیسم سنتی و توسعه و نوسازی به شیوه مدرنیسم غربی بود. در این رویکرد بر اقتدارگرایی، اصلاحات از بالا (مدرنیزاسیون از بالا یا تجدد آمرانه)، عقلانیت مدرنیستی، ناسیونالیسم ایرانی، مرکزیت سیاسی، مدرنیسم فرهنگی، سکولاریسم و توسعه‌ی صنعتی تأکید می‌شد. دولتی که در پرتو این چارچوب فکری ظهور کرد، در پی آن بود تا جامعه و اقتصاد ایران را از صورت‌بندی سنتی به صورت‌بندی مدرن و سرمایه‌دارانه عبور دهد و از این حیث، برخی کارهای ویژه زیربنایی را در حوزه‌ی نوسازی اقتصادی و صنعتی به عمل آورد (بشیری، ۱۳۸۱: ۶۸. آتابکی، ۱۳۸۷: ۲۲-۹). یکی از اصلی‌ترین بخش‌ها در حوزه‌ی صنعتی و ارتقای آن در این زمان، شبکه‌ی حمل‌ونقل و به‌طور خاص، حمل‌ونقل از طریق اُتومبیل سواری بود. از زمان سفارش و ورود اولین اُتومبیل‌های سواری از شرکت فرانسوی «گاردنر - سرپولت»^۲ به ایران در زمان مظفرالدین‌شاه، اُتومبیل سواری به‌عنوان یکی از مظاهر اصلی مدرنیته‌ی غربی موردتوجه ایرانیان بود (Motor Age Magazine, 1905: 35).

تجربه‌ی زیسته‌ی رضاشاه پهلوی در سفر به نقاط مختلف کشور از طریق اُتومبیل سواری و مشاهده‌ی عینی مسائل و مشکلات مرتبط با این موضوع، پیش و پس از تسلط بر امور کشور، وی را به‌صورت جدی بر آن داشت که در دوره‌ی پادشاهی‌اش، به‌صورت ویژه به مسئله‌ی حمل‌ونقل از طریق اُتومبیل سواری بپردازد (پهلوی، ۱۳۸۷: ۶۷، ۳۸۲، ۴۳۳)؛ لذا این پژوهش به دنبال پاسخگویی به این سؤال است که: روند و فراز و فرود توسعه و نوسازی صنعتی در دوران رضاشاه پهلوی، با تأکید بر صنعت حمل‌ونقل و با تحلیل وضعیت اُتومبیل سواری چگونه بوده است؟

پیشینه‌ی پژوهش

اغلب مطالعات صورت گرفته در زمینه‌ی نوسازی در دوران رضاشاه پهلوی، به بررسی و روند کلی شکل‌گیری جریان تجددخواهی و نوسازی در این دوران پرداخته‌اند. باتوجه به بررسی‌های صورت گرفته، پژوهش و مطالعه‌ی خاصی در زمینه‌ی صنعت حمل و نقل، ناظر به اُتومبیل سواری در این دوره، صورت نگرفته است. در این میان، پژوهش‌هایی نیز به بررسی سیاست‌گذاری‌های اقتصادی و صنعتی در دوران رضاشاه پهلوی پرداخته‌اند که از جهاتی با قسمت‌هایی از این پژوهش مرتبط هستند. برای نمونه، شجاعی دیوکلائی (۱۳۹۶) در مقاله‌ی خود به بررسی سیاست‌های تمرکزگرایی درآمد از منابع مختلف در دوران رضاشاه پهلوی با اهداف اقتصادی - صنعتی مدنظر پرداخته است و بر این باور است که اقدام‌های صورت گرفته برای سازماندهی اقتصاد تجاری ایران طی سال‌های ۱۳۰۳ تا ۱۳۰۹ ش، نتوانست کارویژه‌ای را که حکومت پهلوی برای اقتصاد تجاری ایران در نظر گرفته بود محقق کند. وی معتقد است در تحقق نیافتن این مهم، کاهش درآمدهای صادراتی ایران در نتیجه بحران اقتصادی ۱۹۲۹م نقش مهمی داشت. در چنین شرایطی حکومت پهلوی سیاست سازماندهی اقتصاد تجاری ایران را از اسفند ۱۳۰۹ ش، کنار گذاشت و به منظور کسب درآمد بیشتر از بخش تجاری اقتصاد ایران، سیاست انحصار اقتصاد تجاری ایران را با تصویب قانون انحصار دولتی تجارت خارجی در پیش گرفت.

وشمه و همکاران (۱۳۹۵) در مقاله‌ی خود ضمن بررسی نقش صنایع آلمانی در نوسازی صنایع ایران در دوره‌ی رضاشاه پهلوی به عنوان جایگزینی برای کاهش نفوذ انگلیس و شوروی، بر این باورند که به رغم ناکامی در ورود برخی صنایع سنگین در این دوران در جریان همکاری با آلمان، عملکرد این کشور به گونه‌ای بود که می‌توانست منافع ایران را نیز تا حدود قابل توجهی تأمین کند چرا که در پایان این دوره به واسطه همکاری با آلمان، تعداد قابل توجهی از صنایع زیرساختی به ویژه در زمینه‌ی نساجی و تولید قند در ایران فعالیت می‌کردند که هر کدام تعداد قابل توجهی نیروی انسانی ماهر را مشغول به کار کرده بودند و وجود مراکز آموزشی آلمانی در ایران نیز به تربیت نیرو و انتقال دانش فنی کمک می‌کرد.

غلامی (۱۳۹۳) در پژوهشی به بررسی برنامه‌ی صنعتی‌سازی ایران با تأکید بر صنایع مصرفی کشاورزی پرداخته است و معتقد است برخلاف آنچه که پنداشته می‌شود، صرف نظر از سود و زیان عملی این رویه، روی آوردن به سیاست صنعتی‌سازی جایگزین واردات، نه یک برنامه شبه‌مدرنیستی اعتبارساز برای ظاهر پوشانی عقب ماندگی‌های اجتماعی، بلکه ضرورتی اقتصادی بود.

یزدانی و شجاعی دیوکلائی (۱۳۸۸) در مقاله‌ای به بررسی تأثیر تمرکزگرایی بر اقتصاد سیاسی در دوران رضاشاه پهلوی پرداخته‌اند و به این جمع‌بندی رسیده‌اند که تحولات سیاسی ایران پس از جنگ جهانی اول شرایطی را رقم زد که ایجاد تمرکز سیاسی را به مهم‌ترین ضرورت جامعه‌ی ایران تبدیل کرد. تحقق این امر، نیازمند ایجاد نهادها و فراهم کردن ابزارهایی چون ارتش، نظام‌های اداری و آموزشی جدید و شبکه‌ی حمل و نقل بود. همچنین انجام چنین اموری نیاز به صرف هزینه‌های زیاد داشت. به همین دلیل حکومت ناچار بود برای تأمین هزینه‌ها، منابع اقتصادی کشور را در اختیار بگیرد و به سیاست‌گذاری اقتصادی بپردازد.

روش‌شناسی تحقیق

پژوهش، کیفی و به روش توصیفی - تحلیلی انجام شده است. داده‌های پژوهش با استفاده از اسناد، مطبوعات، منابع کتابخانه‌ای، آمارها و گزارش‌های ارائه شده در منابع مختلف، گردآوری شده است و با تحلیل آنها، روند صنعتی‌سازی ایران در فاصله سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ ش و پیامدهای آن در حوزه‌ی حمل و نقل، با تأکید بر صنعت اُتومبیل سواری، مورد بررسی قرار گرفته است.

۱. سیاست‌های توسعه و نوسازی صنعتی در دوران رضاشاه پهلوی

در سال‌های پایانی حکومت قاجار، گفتمان نوسازی، توسعه، صنعتی‌سازی و گسترش شبکه‌ی حمل‌ونقل عمومی همچون ایجاد راه‌آهن سراسری توسط دولت که پیش‌تر نیز توسط کسانی همچون میرزا یوسف خان مستشارالدوله در رساله‌ی موسوم به «کتابچه‌ی بنفش» در سال ۱۲۸۶ ه.ق مطرح شده بود (مستشارالدوله، ۱۲۸۶: ۸-۵. آدمیت، ۱۳۴۰: ۱۸۳)، مجدداً به بحث روز محافل روشنفکری ایران بدل شد و از سوی طیفی از متجددان، مورد بحث قرار گرفت. آسداالله ممقانی^۱ از تجددخواهان اواخر دوره‌ی قاجاریه و به‌عنوان یکی از اولین مطرح‌کنندگان این ایده، در رساله‌ی «مسلك الإمام فی سلامة الاسلام»، لزوم نیاز و ایجاد نظام حمل‌ونقل از طریق ایجاد راه‌آهن را مطرح کرد و معتقد بود: «ایران روی امنیت و ترقی را نخواهد دید جز این که خطوط شُمن دُفر^۲ به تمام ایران کشیده شود» (ممقانی، ۱۳۶۳: ۵۲. طباطبایی، ۱۳۹۲، ج ۲: ۱۹۵). به دنبال مطرح‌شدن این ایده، افرادی دیگری همچون صنیع‌الدوله در رساله‌ی «راه نجات» و کاشف‌السلطنه در رساله‌ی «مات و حیات؛ در فواید راه‌آهن» به بررسی، ضرورت احداث و اهمیت راه‌آهن و وسایل حمل‌ونقل پرداختند (ر.ک: صنیع‌الدوله، ۱۳۶۳: ۲۳-۱۷. کاشف‌السلطنه، ۱۳۰۱: ۴۳-۱۸).

از این‌رو، حامیان این ایده، بر نوسازی از طریق توسعه‌ی صنعتی و اجرای پروژه‌های ملی، به‌عنوان راه‌حلی برای جبران عقب‌ماندگی از کشورهای غربی، تأکید می‌کردند. علی‌اکبر داور، به‌عنوان یکی از چهره‌های شاخص و پیش‌گام این رویکرد و از تجددخواهان هوادار رضاخان در مجلس، در اُرگان مطبوعاتی خود، «مرد آزاد» که با شعار «اول اصلاح اقتصادی» به چاپ می‌رسید، توسعه‌ی صنعتی و انقلاب صنعتی را تنها راه نجات ملت ایران می‌دانست (مرد آزاد، ۱۳۰۱، شماره ۱۱: ۱). وی تمدن غرب را دستاورد انقلاب صنعتی می‌دانست و انقلاب و توسعه‌ی صنعتی را مقدمه‌ی تمدن غرب عنوان می‌کرد که پذیرش آن، لازمه‌ی ورود به تمدن جدید و مدرنیته است (داور، ۱۳۰۱، شماره ۱۷: ۱). داور و هم‌فکرانش همچنین، بر نهادها و مؤسسات غربی در جهت الگوبرداری و پیاده‌سازی از آن در ایران و سپردن مدیریت کشور به دست تحصیل‌کردگان اروپایی (تکنوکرات‌های آینده) تأکید داشتند و از این اقدام به‌عنوان راه‌حلی برای گذار از سنت به مدرنیته، در جهت توسعه‌ی صنعتی کشور حمایت می‌کردند (داور، ۱۳۰۱، شماره ۲۲: ۱. فلور، ۱۴۰۱: ۱۸۳-۱۸۲). در ماه‌های منتهی به اعلام سلطنت خاندان پهلوی، روزنامه‌ی «فکر آزاد» نیز، به مسئله‌ی نوسازی و توسعه صنعتی پرداخت و بر وجوب و لزوم «وجود ماشین» به معنای صنعتی‌سازی تأکید کرد. همچنین از «ماشین» به‌عنوان عامل رهایی‌بخش از استعمار دولت‌های خارجی، فقر و اسارت در این روزنامه تمجید شد (فکر آزاد، ۱۳۰۳، شماره ۲۶: ۲۰۲).

بحث پیرامون این مسائل در شرایطی در جریان بود که به نظر می‌رسد در فاصله‌ی سال‌های ۱۳۰۰ - ۱۳۰۴ ش، باتوجه‌به شرایط بی‌ثبات کشور، بخش قابل‌توجهی از ایرانیان، عقیده داشتند که پیشرفت، نوسازی، ثبات و دولت نیرومند بر هر چیزی مرجح است و اولویت دارد، لذا، هواخواهان این ایده، برای پیشبرد فرایند نوسازی و توسعه‌ی صنعتی، لزوم وجود دولتی مدرن، متمرکز و مقتدر را شرط لازم برای پروژه‌ی نوسازی و صنعتی‌سازی کشور می‌دانستند و تمام تلاش خود را در جهت شکل‌گیری چنین دولتی به کار بستند. این تلاش‌ها، سرانجام با به‌قدرت‌رسیدن رضاشاه پهلوی در سال ۱۳۰۴، به نتیجه رسید (قیصری و نصر، ۱۴۰۱: ۸۸. مصلی‌نژاد، ۱۳۹۷: ۱۸۹. Ansari, 2012: 93).

نوسازی و توسعه‌ی صنعتی، پس از تثبیت قدرت رضاشاه پهلوی، توسط تجددخواهان دیگری همچون مصطفی فاتیح، احمد متین‌دفتری و بدتر علی‌زاهدی و غلامعلی وحید مازندرانی، با تأکید بر کلیدواژه‌هایی همچون، «توسعه صنعتی»، «ساخت راه‌آهن»، «حمل‌ونقل

۱ - آسداالله ممقانی، از علمای تجددخواه پایان دوره‌ی قاجار، در آغاز، مقیم نجف بود و از آنجا به استانبول رفت و مدت زمانی ریاست انجمن ایرانیان آن شهر را بر عهده داشت. ممقانی پس از جنگ اول جهانی به تبریز بازگشت و امام جماعت مسجدی در تبریز بود. او در سال ۱۳۰۶ ه.ش مستشار دیوان تمیز شد و در کابینه‌ی ساعد مراغه‌ای نیز وزیر عدلیه بود. رساله‌ی «مسلك الإمام فی سلامة الاسلام» او نخستین بار در سال ۱۳۲۷ ه.ق در استانبول و در سال ۱۳۶۳ ه.ش در تهران به چاپ رسیده است (طباطبایی، ۱۳۹۲، ج ۲: ۱۸۸).

مدرن»، «زندگی مدرن»، «زندگانی صنعتی»، «وجوب گسترش وسایل نقلیه و اُتومبیل» و «اهمیت وسایل نقلیه»، ادامه یافت و زمینه‌ی فکری و عملی برای اصلاحات گسترده در جهت نوسازی و توسعه‌ی صنعتی ایران توسط دولت را فراهم کرد (Fateh, 1926: 50-51.94-95). متین دفتری، ۱۳۰۴: ۶۷-۳۵، زاهدی، ۱۳۱۰: ۴۲-۱۶. وحید مازندرانی، ۱۳۱۶: ۱۲۵-۱۲۴). در این دوران، رضاشاه، با اتکا به یکی از آهرم‌های اجرایی اساسی، یعنی ارتش، پروژه‌ی نوسازی صنعتی سریع و توسعه‌ی شبکه‌ی حمل‌ونقل کشور از جمله واردات اُتومبیل سواری را به‌پیش برد (بروجردی، ۱۳۸۳: ۲۲۳. Daftary, 1973: 177).

ارتش که با هدف یکپارچگی کشور و تسلط تهران بر سرتاسر ایران، در جهت توسعه و نوسازی کشور تشکیل شده بود، به نحوی روزافزون در جهت پیشبرد توسعه‌ی سریع و کنارزدن موانعی که بر سر راه سیاست‌های نوسازی و صنعتی‌سازی مدنظر رضاشاه بود، به کار گرفته می‌شد (قیصری و نصر، ۱۴۰۱: ۸۷-۸۳. Amir Arjomand, 1988: 66-68). رضاشاه بر این باور بود که ارتش می‌تواند جایی که اصلاح‌طلبان اداری، آموزشی و مدنی شکست‌خورده بودند، موفق شود و انضباط نظامی و توانایی سازمان‌دهی و متمرکزکردن به‌واسطه‌ی ارتش می‌تواند تغییراتی را که مقامات و سیاست‌مداران نتوانسته بودند انجام دهند، اجباراً پیش ببرد (Najmabadi, 1987: 219. Hedayat, 2017: 69). اهمیت کارکرد این مداخله‌ی نظامی در سیاست را به ارتباط آن با توسعه و فرایندهای توسعه نیز می‌توان جستجو کرد؛ زمانی که نظامیان، با مداخله‌جویی، تثبیت و یکپارچه کردن کشور، در خط مقدم سیاست‌های مدرنیزاسیون دولت قرار گرفتند. این توسعه‌ی تحت رهبری نظامیان، روابط میان طبقاتی موجود و الگوهای سنتی را در ایران تغییر داد و آشکالی از توسعه‌گرایی به سمت صنایع سنگین (Seif Amirhosseini, 2002: 208-218) و حتی واردات اُتومبیل سواری و نگارش کتاب‌هایی در رابطه با اُتومبیل و تعمیرات آن توسط نظامیانی همچون فضل‌الله زاهدی و قدرت‌الله مرشدزاده را، تا پایان دوره‌ی سلطنت رضاشاه ترویج بخشید (ساکما، ۱۳۱۰/۵۵۶۱۸: ۳-۱. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۴۵: ۱. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۴۷: ۱) و بر لزوم دسترسی نظامیان به وسایل حمل‌ونقل، همچون راه‌آهن سراسری و اُتومبیل سواری در جهت اهداف سیاسی همچون دسترسی آسان و سریع به اقصای نقاط کشور در جهت اعمال قدرت حکومت مرکزی تأکید شد (متین دفتری، ۱۳۰۴: ۱۷۹-۱۵۷. بهرامی، ۱۳۰۴: ۶۶-۵۹)؛ لذا، واردات کالاهایی همچون اُتومبیل سواری مورد حمایت ویژه‌ی دولت قرار گرفت.

۲. واردات اُتومبیل سواری در دوران رضاشاه پهلوی

با استراتژی استفاده از قدرت سوم برای نفی یک قرن نفوذ روسیه و انگلیس در ایران، در دوره‌ی رضاشاه و برای اولین بار، مدل توسعه‌ی ایالات متحده در افق فکری ملی‌گرایان تجددخواه، برای آینده‌ی ایران مورد توجه قرار گرفت (ر.ک: داور، ۱۳۰۵، ج ۲، شماره ۱: ۱۸-۱۷. فروغی، ۱۳۵۴، ج ۱: ۷۹. فروغی، ۱۳۹۸: ۷۳، ۷۵، ۱۳۶. Fateh, 1926: 51). این مدل توسعه، به‌ویژه در بخش نوسازی صنعتی و زیر مجموعه‌های آن یعنی صنعت حمل‌ونقل که شامل راه‌آهن و اُتومبیل به‌عنوان دو عامل مدرن ساز در این دوره بود، نمودی چشمگیر داشت (ر.ک: داور، ۱۳۰۱، شماره ۱۵: ۱. بهرامی، ۱۳۰۴: ۶۶-۵۹. متین دفتری، ۱۳۰۴: ۴۵-۴۴). بر اساس همین رویکرد و هم‌زمان با گسترش حمل‌ونقل موتوری در جهان، ایرانیان نیز در این دوران، حمل‌ونقل را اولین شرط تمدن می‌دانستند و کشورهایی از جمله آمریکا را که وسایل حمل‌ونقل در آن کامل‌تر و ارتباطات مردم با یکدیگر آسان‌تر بود را متمدن‌تر به شمار می‌آوردند (عطایی، ۱۳۰۵: ۵۹۷-۶۰۶). همچنین در این دوران، اُتومبیل یکی از ملاک‌های رشد و ترقی کشور محسوب می‌شد و حامیان این دیدگاه، معتقد بودند: «وقتی ایران را می‌شود گفت ترقی کرده که همین اُتومبیل در شهرها و بین شهرها و همه‌جا در دسترس همه طبقات ناس باشد و تمام مردم دارای جمیع وسائل آسایش و استراحت بشوند» (داور، ۱۳۰۵، ج ۲: ۲۰. صفری، ۱۴۰۳: ۱۶۶). به‌واسطه‌ی مطرح‌شدن چنین دیدگاهی، این چشم‌انداز در میان روشنفکران، دولتمردان و بخشی از جامعه ایجاد شد که به‌واسطه‌ی حضور و توسعه‌ی صنعت اُتومبیل

در ایران، علاوه بر انتقال فناوری و دانش برای ایجاد صنعت خودروسازی داخلی در چشم‌انداز آینده (ساکما، ۱۳۱۱/۳۴۰: ۴-۱)، فرصتی برای درهم شکستن انحصار مسیر روسیه که اصلی‌ترین مسیر ارتباطی ایران با جهان بود، فراهم آمده است و امکان سفر به غرب از طریق بغداد به مدیترانه در کنار بیروت با اتومبیل و بدون نیاز به حضور در روسیه از طریق بهبود روابط با آمریکا و حضور اتومبیل‌های آمریکایی مهیا شده است (Green, 2016: 299).

به دنبال پیگیری این ایده و هم‌زمان با حضور مهندسين و مشاوران آمریکایی همچون میچل^۱ در ایران که برنامه‌ای برای ساخت شش جاده‌ی اصلی در ایران تدارک دیده بودند^۲ و تأکید ویژه‌ای به ایجاد و گسترش جاده در کشور به‌جای راه‌آهن سراسری داشتند (Clawson, 1993: 242-244)، تجددخواهان و دولتمردانی همچون «وحید دستگردی»، «احمد متین دفتری» و «عبدالله بهرامی» نیز در مطبوعات، کتاب‌ها و سفرنامه‌های خود (ر.ک: دستگردی، ۱۳۰۸: ۵۸۷. متین دفتری، ۱۳۰۴: ۶۴. بهرامی، ۱۳۰۴: ۶۰)، در جهت جستجوی آینده‌ای جدید برای ایرانیان از طریق اتومبیل سواری برآمدند و زمینه را برای واردات گسترده اتومبیل سواری و ایجاد نخستین مدرسه‌ی علمی مکانیک و اتومبیل فراهم کردند (روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۶، شماره ۲۴۴: ۲). این گروه همچنین، باتوجه‌به فراهم نبودن هیچ یک از زیرساخت‌های اولیه در جهت ایجاد صنعت خودروسازی داخلی، به اهمیت و واردات خودروی آمریکایی در پیوندادن ایران به جهانی فراتر از محدوده‌های جغرافیایی قدیمی‌اش پرداختند. آنها خواستار ارتباط و نزدیکی ایران به آمریکا به‌واسطه‌ی شرکت جنرال موتورز و خودروسازی «فورد»^۳ آمریکا برای ایجاد و توسعه‌ی صنعت خودروسازی در ایران شدند که پژوهشگران از آن با عنوان «ارتباطات فوردیستی»^۴ یاد نموده‌اند (بهرامی، ۱۳۰۴: ۶۶-۵۹. Green, 2016: 290-321). این ارتباط که به‌واسطه‌ی جنگ جهانی اول و حضور نیروهای انگلیسی با خودروهای فورد در ایران آغاز شده بود، آن‌چنان گسترده بود که آلکساندر پاول^۵، خبرنگار حوزه‌ی جنگ در دوران جنگ جهانی اول، ماجراجو و جهانگرد آمریکایی که شرح مشاهدات و گزارش‌هایش از سفر به ایران را با نام «با شتر و اتومبیل به‌سوی تخت طاووس» و با تأکید بر شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل در این سفر، در سال ۱۹۲۳ منتشر کرد، بر این نکته تأکید داشت که اکثر خودروهای ایران در این زمان را اتومبیل‌های فورد تشکیل می‌دادند (Powell, 1939: 225-226). این روند تا سال‌های پایانی سلطنت رضاشاه پهلوی همچنان ادامه داشت به‌گونه‌ای که بر اساس آمار و اسناد، پنجاه‌درصد فروش اتومبیل‌های باری و سواری ایران در این دوران را شرکت آمریکایی جنرال موتورز و به‌ویژه، خودروسازی فورد به خود اختصاص دادند. (ساکما، ۱۳۱۱/۳۴۰: ۲. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۷، شماره ۵۲۵: ۱).

۲-۱. حضور خودروسازان آمریکایی در بازار ایران دوره‌ی رضاشاه پهلوی

خودروسازی فورد به‌واسطه‌ی پیشینه‌ی حضور و نمایندگی مرتبط با ساختار حاکمیت، حضوری قدرتمند در ایران در فاصله سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۲۰ ش داشت. حضور نیروهای نظامی به‌عنوان یکی از اهرم‌های اساسی رضاشاه پهلوی برای اجرای پروژه‌های نوسازی صنعتی در این دوره با ورود به عرصه‌ی واردات اتومبیل سواری، نمود عینی یافت. سرتیپ فضل‌الله زاهدی و شرکای تجاری‌اش از جمله کازرونی، عیسیان و ابراهیم خواجه‌نوری با تأسیس شرکتی به نام «کازادما» در سال ۱۳۱۰، نمایندگی واردات اتومبیل‌های فورد در ایران را برعهده گرفتند (زاهدی، ۱۹۹۲: نوار شماره ۱. ساکما، ۱۳۱۰/۵۵۶۱۸: ۳-۱). این شرکت، انواع مختلفی از خودروهای فورد

1- Mitchell

۲ - ای-ن جاده‌ها عبارت بودند از: قزوین به بایزید (کم و بیش تهران به مرز شوروی)، تهران به مشهد در شمال شرق، تهران به بوشهر در کنار خلیج فارس، تهران به خرمشهر در غرب خلیج فارس، دزداب (زاهدان) (انتهای خط آهن به هند) به مشهد در شمال شرق، تهران به مشهد (بابلسر) در دریای خزر (Clawson, 1993: 243-244).

3 - Ford

4 - Fordist Connections

5-Alexander Powell

مانند «استاندارد ۶۸»^۱ و «دولوکس ۶۸»^۲ را در مدل‌های متفاوت به بازار اُتومبیل کشور وارد کرد (ساکما، ۱۳۴۰/۹۹۲۸: ۴). مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۳۶: (۷۱). این شرکت همچنین به‌عنوان نماینده‌ی انحصاری واردات خودروهای لینکلن^۳ آمریکا نیز فعال بود و در سال‌های ۱۳۱۴ و ۱۳۱۵ مدل‌های مختلفی از این اُتومبیل، از جمله لینکلن زفیر^۴ را با مدل ۱۹۳۶ به ایران وارد کرد (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۸۸۱: ۷).

علاوه بر خودروهای فورد، واردات دیگر محصولات جنرال موتورز^۵ نیز در این دوران با ورود خودروهای شورلت^۶ ادامه یافت. سابقه‌ی واردات اُتومبیل‌های شورلت که به‌پیش از دوران رضاشاه پهلوی بازمی‌گشت، در فاصله سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۳۰ش ادامه یافت (ساکما، ۱۳۴۰/۹۹۲۸: ۶-۴). روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۶، شماره ۲۳۳: ۲. مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۳۱-۱۳۰: ۳۰) و شبکه‌ی نمایندگی فروش گسترده‌ای از جمله «زیکلر و کمپانی» در بوشهر، سلطان‌آباد، یزد و قُمشه، «ک. و. ا. م. لاوی» در تهران، کرمانشاه، مَحمره، اهواز، رشت، همدان، قزوین، خرم‌آباد، دزفول و قم و نمایندگی «هیلد ف. استونس و پسران» در تبریز، مدل‌های مختلفی از این اُتومبیل از جمله مدل «تشنال ای بی»^۷ را با تأکید بر سازگاری با شرایط جاده‌ای و آب‌وهوایی کشور، باقیمت‌های ۱۰۲۰۰ تا ۱۳۴۰۰ قران به فروش می‌رسانند (ساکما، ۱۳۴۰/۹۹۹: ۱. ساکما، ۲۴۰/۳۸۸۵: ۱۲. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۷، شماره ۷۲۸: ۴. سپاسی، ۱۳۹۰: ۱۱).

در ادامه‌ی روند واردات اُتومبیل‌های آمریکایی در این دوره، خودروسازی گراهام پیچ^۸ آمریکا نیز از سال ۱۳۰۵ با واردات اُتومبیل سواری پنج‌دنده‌ی کار خود را در ایران آغاز کرد. تجارتخانه‌ی «آ. ناصیف» به‌عنوان نماینده‌ی فروش این اُتومبیل در ایران (ساکما، ۱۳۴۸/۱۱۳۱۵۵: ۲-۱)، اقدام به واردات مدل‌های ۶۱۰، ۶۱۹ و ۶۲۹ کرد (روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۷، شماره ۷۲۸: ۱. مجله اُطاق تجارت، ۱۳۰۸، شماره ۱: ۷. سپاسی، ۱۳۹۰: ۱۰-۹). از سال ۱۳۱۴ نیز مدل‌های دیگری از اُتومبیل‌های شرکت گراهام پیچ از جمله: «تورینگ سِدان»^۹، «اسپیشال»^{۱۰}، «هشت سیلندر معمولی» و «هشت سیلندر سوپرشارژ»^{۱۱} و مدل ۱۹۳۶ به کشور وارد شدند (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۷۲۵: ۷. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۷۳۴: ۹. مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۴، شماره ۱۰۶-۱۰۷: ۷).

در سال ۱۳۰۷ و همزمان با روند رو به افزایش واردات خودروهای آمریکایی در ایران، واردات اُتومبیل‌های شرکت اِسکس^{۱۲} نیز که باهدف جذب قشر متوسط شهری ساخته شده بود، شدت گرفت. نمایندگی این خودروساز در ایران شرکت «ماشین هودسن و اِسکس» به مدیریت «ابراهیم یوسف سعد و اولاده» بود که اقدام به واردات مدل‌های مختلفی از جمله سوپر سیکس^{۱۳} کرد (ساکما، ۱۳۹۲/۹۰۸۹۲: ۱۲-۱. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۷، شماره ۵۴۵: ۳).

در سال‌های ۱۳۱۱-۱۳۱۰ش و همزمان با کاهش شدید واردات اُتومبیل به دلیل بحران‌های اقتصادی جهانی و داخلی و کمبود ارز برای تخصیص واردات خودرو، تعداد محدودی از اُتومبیل‌های شرکت ویلیز^{۱۴} از جمله مدل‌های «سیکس»^{۱۵} و «ویپت»^{۱۶} که شامل

-
- 1 - Standard 68
 - 2 - Deluxe 68
 - 3 - Lincoln
 - 4 - Lincoln Zephyr
 - 5 - General Motors
 - 6 - Chevrolet
 - 7 - National AB
 - 8 - Graham Paige
 - 9 - Touring Sedan
 - 10 - Special
 - 11 - Eight Supercharged
 - 12 - Essex
 - 13 - Super six
 - 14 - Willys
 - 15 - Six
 - 16 - Whippet

سواری، شکاری و کالسکه می‌شد به ایران وارد شد (مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۰، شماره ۲۰: ۲. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۰، شماره ۱۴۰۵: ۴). این اُتومبیل که به نسبت سایر خودروهای های وارداتی قیمتی ارزان‌تر و آرزبری کمتری داشت، توسط نمایندگی این خودروسازی در ایران، «شرکت سهامی تجارتي ایران و آمريک» وارد و بفروش می‌رسید (مجله اُطاق تجارت، ۱۳۰۸، شماره ۵: ۱۷. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۰، شماره ۱۵۶۰: ۴. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۱، شماره ۱۵۶۸: ۴. مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۱، شماره ۳۷-۳۶: ۵).

در فاصله سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ش، خودروسازی دوج^۱ نیز به واسطه‌ی نماینده‌ی انحصاری فعال آن، «ف. آ. کتانه»، فروشی چشمگیر و جایگاه قابل ملاحظه‌ای در ایران پیدا کرد (ساکما، ۲۴۰/۹۹۲۸: ۴-۵، ۱۶. ساکما، ۲۹۸/۹۰۸۹۴: ۱). خودروهای این کمپانی در مدل‌های «استاندارد سیکس^۲»، «ویکتوری سیکس^۳» و «سِنیور سیکس^۴» در ایران به فروش می‌رسیدند (سپاسی، ۱۳۹۰: ۱۱. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۷، شماره ۷۱۱: ۲. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۸، شماره ۶۸۶: ۳. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۶۷۵: ۷. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۶۸: ۷).

شرکت ف.آ. کتانه همچنین به‌عنوان نماینده‌ی انحصاری خودروسازی کرایسلر^۵ نیز فعال بود (روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۷، شماره ۴۷۳: ۴). این شرکت خودروسازی آمریکایی که از سال ۱۳۰۷ در ایران با واردات اُتومبیل‌های سواری فعالیت می‌کرد، در سال ۱۳۱۴، دو مدل دیگر از اُتومبیل‌های خود از جمله «ایراستريم^۶» و «ایرفلو^۷» را توسط نماینده‌ی انحصاری‌اش به ایران وارد کرد (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۷۳۴: ۹. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۷۳: ۷. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۶۴: ۷). پس از ابلاغ قانون انحصار واردات انواع اُتومبیل توسط دولت در شهریور ۱۳۱۵، «دایره اُتومبیل در شرکت سهامی مرکزی» که از سوی وزارت مالیه مسئول واردات اُتومبیل به کشور شده بود، کرایسلر مدل «پلیموث^۸» را به کشور وارد کرد (ساکما، ۲۴۰/۹۹۲۸: ۱۶. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۸۸۶: ۴).

هم‌زمان با موج دوم گسترده‌ی واردات اُتومبیل‌های سواری به ایران در فاصله سال‌های ۱۳۱۵-۱۳۱۳ش، خودروسازی هادسون^۹ آمریکا نیز در بهمن سال ۱۳۱۴ به ایران وارد شد (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۷۱۹: ۷). نمایندگی «ابراهیم یوسف سعد و پسران» که پیش از این واردات اُتومبیل‌های شرکت اسکس را برعهده داشت، با واردکردن مدل «تراپلان^{۱۰}»، زمینه‌ی حضور یکی دیگر از خودروسازان آمریکایی را در کشور فراهم کرد (مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۳۱-۱۳۰: ۲۵. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۶۹۸: ۷. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۴۵: ۷).

با سپری‌شدن بحران اقتصادی جهانی و افزایش مجدد واردات اُتومبیل سواری در ایران از سال ۱۳۱۲ به بعد، واردات خودروهای کمپانی آمریکایی استودیوکر^{۱۱} نیز در سال ۱۳۱۴ به ایران مجدداً از سر گرفته شد (ساکما، ۲۴۰/۹۹۲۸: ۴-۵. مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۳۶: ۲). «شرکت تفنگچیان و شرکت سهامی اُتومبیل»، به‌عنوان نمایندگان این خودروسازی در ایران پیش از قانون انحصار واردات اُتومبیل سواری در شهریور ۱۳۱۵ (ساکما، ۳۱۰/۴۸۷۵۲: ۳-۱)، و «شرکت راه‌پیما و کاشف» پس از قانون انحصار واردات، اقدام به

-
- 1 - Dodge
 - 2 - Standard Six
 - 3 - Victory Six
 - 4 - Senior Six
 - 5 - Chrysler
 - 6 - Airstream
 - 7 - Airflow
 - 8 - Plymouth
 - 9 - Hudson
 - 10 - Terraplane
 - 11 - Studebaker

واردات این اُتومبیل با مدل‌های «چَـمپیون^۱»، «لَـندکروزر کامَـندر^۲»، «پرزیدنت^۳» و «دیکتاتور^۴» کردند (ساکما، ۲۴۰/۲۳۱۱۵: ۲-۵. مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۳۹: ۳۶. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۸۱۶: ۷).

اُبورن^۵، دیگر خودروساز آمریکا نیز از سال ۱۳۱۴ به بعد در ایران حضور داشت. «تجارتخانه‌ی ا.ح. شاهینیان»، نمایندگی انحصاری این اُتومبیل در ایران بود که مدل‌های مختلفی از این اُتومبیل از جمله «فائیتون^۶» و «اسپیدستر^۷» را به بازار ایران عرضه کرد (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۴۴۴: ۵. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۵۳۱: ۷).

به دنبال حضور شرکت‌های مختلف خودروسازی آمریکایی در ایران از سال ۱۳۱۴ به بعد، خودروسازی ناش^۸ آمریکا نیز در این دوران در بازار ایران حضور پیدا کرد. «تجارتخانه‌ی برادران وارث‌ابدیان»، نماینده انحصاری این شرکت در ایران بود (ساکما، ۳۱۰/۴۹۹۱۳: ۴-۱) و اقدام به واردات مدل‌های «اروفورم^۹»، «امبسادر^{۱۰}»، «آدونسد^{۱۱}» و «لافایت^{۱۲}» کرد. مدل «لافایت ۱۹۳۶»، با توجه به امکانات و انطباق بیشتر با شرایط جاده‌ای در ایران، با استقبال بیشتری روبه‌رو شد (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۴۷۳: ۷. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۷۸: ۷. مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۳۱-۱۳۰: ۱۲۶).

در سال ۱۳۱۴، با توجه به سابقه‌ی حضور شرکت جنرال موتورز در ایران، «شرکت اُتومبیل ایران» به‌عنوان نماینده‌ی انحصاری اُتومبیل پونتیاک^{۱۳}، از زیرمجموعه‌های این شرکت خودروسازی در ایران معرفی شد (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۵۱۳: ۶) و واردات اُتومبیل‌های پونتیاک در مدل‌های «۷۰۱ ای دولوکس^{۱۴}»، «۷۰۱ بی^{۱۵}» و «۶۰۵» را آغاز کرد (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۵۲۱: ۷. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۸۹۱: ۷. سپاسی، ۱۳۹۰: ۱۹).

دیگر خودروساز مطرح آمریکایی در این دوره، اُلدموبیل^{۱۶}، نیز در سال‌های ۱۳۱۴ و ۱۳۱۵، اُتومبیل‌های سواری خود را به بازار ایران وارد کرد (ساکما، ۲۴۰/۹۹۲۸: ۴-۵). در ابتدا و در سال ۱۳۱۴، «کمپانی زیکلر» در تهران، مدل «اِف - ۱۷۲۹» را وارد کرد که باقیمت ۱۴۷۵ تومان در تهران به فروش می‌رسید و مدل لوکس و کالسکه‌ای آن ۱۷۲۵ تومان قیمت داشت (سپاسی، ۱۳۹۰: ۱۲. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۸، شماره ۷۹۷: ۶). در سال ۱۳۱۵، «شرکت تضامنی ابوالحسن دیا و بیات»، به‌عنوان نماینده‌ی انحصاری اُلدموبیل در ایران معرفی شد و واردات مدل‌های مختلفی از این اُتومبیل، از جمله «اِف - ۱۸۳۶» را آغاز کرد (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۶۷: ۷. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۸۲۹: ۷).

-
- 1 - Champion
 - 2 - Comander Land Cruiser
 - 3 - President
 - 4 - Dictator
 - 5 - Auburn
 - 6 - Phaeton
 - 7 - Speedster 851 SC
 - 8 - Nash
 - 9 - Aeroform
 - 10- Ambassador Eight
 - 11 - Advanced Eight
 - 12 - Lafayette
 - 13 - Pontiac
 - 14 - 701A Deluxe
 - 15 - 701B
 - 16 - Oldsmobile
 - 17 - F-29
 - 18 - F-36

در فاصله سال‌های ۱۳۱۵-۱۳۱۴ ش و همزمان با افزایش واردات اُتومبیل سواری در ایران، خودروسازی پاکارد^۱ آمریکا که به ارائه‌ی خودروهای لوکس شناخته می‌شد نیز در سال ۱۳۱۴ به ایران وارد شد (ساکما، ۱۰۵۷/۲۴۰: ۱. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۵۳۳: ۷). در این دوره «ح.م.ا. کاشف یا تجارتخانه کاشف برادران» که تنها نماینده‌ی این خودروساز در ایران بود، اقدام به واردات پاکارد مدل ۱۲۰ کرد که تلاشی برای ورود به بازار خودروهایی با قیمت متوسط بود (ساکما، ۹۹۲۸/۲۴۰: ۱۶. مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۵۳-۱۵۴: ۱۰۹. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۵۱: ۷).

خودروسازی رِئو^۲ آمریکا نیز در سال ۱۳۱۴ به بازار ایران وارد و به‌عنوان یکی از اولین اُتومبیل‌ها با قابلیت دنده‌اتوماتیک در ایران مطرح شد و توانست نظر طبقات ثروتمند جامعه را به خود جلب کند. نمایندگی این خودروسازی در ایران و عراق «کمپانی مشعل و شرکا»، به مدیریت داود ساسون بود که اقدام به واردات این اُتومبیل کرد (ساکما، ۷۴۴۴۰/۳۱۰: ۲-۱) و به دلیل ضعف در عملکرد و شکایات متعدد از این کمپانی، حضوری ناموفق در بازار اُتومبیل سواری در این دوران داشت (ساکما، ۹۵۸۷۹/۲۹۸: ۱۰-۱. مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۴، شماره ۱۰۶-۱۰۷: ۴. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۵۴۱: ۷).

واردات اُتومبیل‌های بیوک^۳ که سابقه‌ی حضور آن در ایران به‌پیش از سال ۱۳۰۵ بازمی‌گشت نیز، از سال ۱۳۱۴ رونق گرفت (ساکما، ۹۹۲۸/۲۴۰: ۴. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۵، شماره ۱۳۰: ۲). اُتومبیل‌های این شرکت تا پیش از انحصار واردات اُتومبیل توسط دولت، با مدل‌هایی همچون «رودماستر» توسط «شرکت تضامنی برادران سَمعان» به کشور وارد می‌شد و پس از اعمال محدودیت‌های وارداتی، همچنان موردتوجه دولت و وزارت مالیه بود (ساکما، ۴۷۶۴۱/۳۱۰: ۲-۱) و تا پایان دوران رضاشاه پهلوی، در بازار خودروی کشور حضور داشت و جایگاه مناسبی در میان اُتومبیل‌های وارداتی آمریکایی به دست آورد (مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۳۱-۱۳۰: ۳۰. روزنامه اطلاعات، ۱۳۲۰، شماره ۴۵۵۰: ۶. روزنامه اطلاعات، ۱۳۲۰، شماره ۴۶۲۱: ۴).

در فاصله سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ ش، اگرچه به صورت محدود، اُتومبیل‌های آمریکایی دیگری همچون، اوکلند^۴، جمس^۵، هاپموبیل^۶ و فارگو^۷ که پس از انحصار واردات اُتومبیل، توسط «دایره اُتومبیل شرکت سهامی مرکزی اُتومبیل» وارد می‌شدند، در بازار اُتومبیل‌های سواری ایران حضور داشتند (مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۳۱-۱۳۰: ۳۰. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۷، شماره ۷۲۸: ۴. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۵۹۴: ۸. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۳۰۶۰: ۱).

واردات اُتومبیل‌های سواری آمریکایی در این دوران، متأثر از شرایط داخلی و خارجی بود. اُتومبیل‌های سواری آمریکایی تا سال ۱۳۱۵ به صورت گسترده وارد شدند ولی با تصویب قانون انحصار واردات اُتومبیل توسط دولت در شهریور ۱۳۱۵، روندی کاهشی یافت. این قانون، با اهدافی همچون کسب درآمد برای دولت، کنترل ارز و جلوگیری از خروج آن، و در بلندمدت، زمینه‌سازی برای ایجاد صنعت خودروسازی در داخل کشور به تصویب رسید. در جهت پیگیری این هدف بلند مدت، در سال ۱۳۱۵، وزارت مالیه، پس از بازدید از کارخانه‌ی شرکت جنرال موتورز در اسکندریه‌ی مصر، طرحی برای احداث کارخانه‌ی مونتاژ اُتومبیل‌های سواری و باری این شرکت در تهران (اُتومبیل‌های کرایسلر و شورلت) ارائه داد. بر اساس این طرح، با تکمیل شدن راه‌آهن جنوب به تهران و ارسال قطعات منفصله، امکان ایجاد کارخانه‌ی مونتاژ اُتومبیل‌های سواری و باری با ظرفیت ۱۱۰۰ دستگاه در سال فراهم خواهد شد (ساکما، ۳۱۱۱۳/۲۴۰: ۴-۱). این طرح با توجه به شرایط سیاسی - اقتصادی داخل و بحران‌های بین المللی، فرصت عملی شدن پیدا نکرد. همزمان با کاهش

1 - Packard

2 - REO

3 - Buick

4 - Oakland

5 - GMC

6 - Hupmobile

7 - Fargo

واردات اُتومبیل‌های آمریکایی و عملی نشدن طرح مونتاژ این اُتومبیل‌ها در ایران، انتقاد از انحصار موجود در بازار اُتومبیل‌های آمریکایی، کمبود قطعات آن‌ها و گرانی این اُتومبیل‌ها، افزایش پیدا کرد؛ لذا وزارت مالیه و زیرمجموعه‌ی آن، یعنی «دائرة اُتومبیل در شرکت سهامی مرکزی» که مسئول واردات اُتومبیل بود، برای جبران این موارد، تصمیم به واردات اُتومبیل‌های آلمانی گرفت که کیفیت مطلوب‌تر، مهندسی پیشرفته و قیمت ارزان تری نسبت به اُتومبیل‌های آمریکایی داشتند (ساکما، ۳۳۰/۶۰۸: ۳۵، ۳۳، ۳۱-۳۰).

۲-۲. خودروسازان آلمانی در بازار ایران دوره‌ی رضاشاه پهلوی

در فاصله‌ی سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۲۰ش، واردات اُتومبیل سواری از آلمان در جایگاه دوم پس از آمریکا قرار داشت. همزمان با گسترش روابط اقتصادی و صنعتی ایران و آلمان از سال ۱۳۱۴ و به دنبال آن، سفر یالمار شاخت^۱، وزیر اقتصاد آلمان به ایران در آذر ۱۳۱۵ (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۹۷۲: ۱. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۹۷۴: ۱) و امضای یک قرارداد تهاتری، مبادلات بازرگانی میان دو کشور به سرعت توسعه یافت (مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۳۹: ۱۰-۷. هوشنگ مهدوی، ۱۳۸۵: ۳۹۸). طی سال‌های ۱۳۱۴-۱۳۱۹ش، واردات ایران از آلمان پنج برابر شد که بخش قابل توجهی از این افزایش واردات، اُتومبیل‌های سواری آلمانی را شامل می‌شد (ساکما، ۲۳۳۶۷/۲۴۰: ۲۶. عبدالله زاده، ۱۳۹۸: ۵۱-۴۹).

خودروسازی آدلر^۲ که در سال‌های پیش از شروع جنگ جهانی دوم تأسیس شد، جزو نخستین خودروسازان آلمانی در ایران در فاصله سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ش بود که با ساخت اُتومبیل سواری مدل «ترامپ جونیور»^۳ با شعار «یک اُتومبیل اقتصادی» و با قیمت رقابتی توسط نماینده‌ی انحصاری خود در ایران، «شرکت مهربانی و سهیل»، به بازار ایران راه پیدا کرد (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۸۵۲: ۷). این شرکت ضمن همکاری با شرکت سهامی مرکزی دایره‌ی اُتومبیل، انواع مختلفی از این اُتومبیل و لوازم یدکی آن را تا پایان دوران رضاشاه پهلوی وارد کرد (ساکما، ۳۶۶۰۷/۲۴۰: ۲۵-۱. سپاسی، ۱۳۹۰: ۱۸).

شرکت خودروسازی این‌اس یو^۴، دیگر خودروساز آلمانی در این دوران بود که واردات محصولات آن اعم از موتورسیکلت و اُتومبیل سواری به ایران از سال ۱۳۱۴ آغاز شد. نمایندگی اُتومبیل‌های این شرکت در ایران و عراق «شرکت کیان» از خانواده‌ی «خیرخواه و شرکا» بود که فروش محصولات این شرکت در ایران را برعهده داشت (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۴۹۳: ۶).

خودروسازی هانزا^۵ آلمان نیز در سال ۱۳۱۴ با مدل «هانزا لوئید»^۶ به ایران وارد شد و با تأکید بر مصرف سوخت کمتر و امکانات فنی مناسب‌تر در مقایسه با اُتومبیل‌های آمریکایی، رقابت خود با سایر خودروسازان خارجی در ایران را آغاز کرد (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۷۱۵: ۷).

1 - Hjalmar Schacht

2 - Adler

3 - Trumpf Junior

4 - NSU

5 - Hansa

6 - Hansa Lloyd

واردات اُتومبیل از دیگر شرکت‌های خودروساز آلمانی همچون فولکس واگن^۱، مرسدس‌بنز^۲، بی‌ام‌و^۳، آئودی^۴، هورش^۵، واندِرِر^۶ و دِکاوه^۷ نیز، تا پیش از شروع جنگ جهانی دوم و به‌ویژه پس از انحصار واردات اُتومبیل توسط دولت به‌واسطه‌ی نزدیکی روابط سیاسی - اقتصادی ایران و آلمان ادامه یافت (ساکما، ۱۳۲۸/۹۹۲۸: ۴-۵. روزنامه اطلاعات، ۱۳۲۰، شماره ۴۶۰۰: ۶. سپاسی، ۱۳۹۰: ۲۴).

۲-۳. سایر خودروسازان اروپایی در بازار ایران دوره‌ی رضاشاه پهلوی

در فاصله سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ش، دیگر خودروسازان اروپایی، اگرچه به صورت محدود، اُتومبیل‌های سواری مختلفی توسط نمایندگی‌های خود به ایران وارد می‌کردند که در جدول شماره ۱ نمایش داده شده است.

برند	عنوان لاتین	مبدأ برند	سال واردات	نمایندگی در ایران	مدل	قیمت
تروجان (طروژان) ^۸	Trojan	انگلیس	۱۳۰۶	-	-	-
هامبر ^۹	Humber	انگلیس	۱۳۰۶	تجارتخانه داوید اِشطین و کمپانی	-	-
واکسهال ^{۱۰}	Vauxhall	انگلیس	۱۳۰۸	کمپانی زیکلر	20/60	سواری معمولی: ۲۸۲۵ تومان لوکس کالسکه: ۳۲۰۰ تومان
کورد ^{۱۱}	Cord	انگلیس	۱۳۱۵	تجارتخانه شاهینیان	810	-
رنو ^{۱۲}	Renault	فرانسه	۱۳۰۶	-	-	-
رنو ^{۱۳}	Renault	فرانسه	۱۳۱۴	-	Vivasport	-
آویون وویسین ^{۱۴}	Avions Voisin	فرانسه	۱۳۰۷	-	-	-

-
- 1 - Volkswagen
 - 2 - Mercedes-Benz
 - 3 - BMW
 - 4 - Audi
 - 5 - Horch
 - 6 - Wanderer
 - 7 - DKW

۸ - روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۶، شماره ۲۵۴: ۴.

۹ - روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۶، شماره ۲۶۸: ۴.

۱۰ - روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۸، شماره ۷۹۷: ۶. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۸، شماره ۸۱۵: ۴.

۱۱ - روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۳۹۴۰: ۷. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۳۰۴۴: ۱.

۱۲ - روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۶، شماره ۳۰۶: ۴.

۱۳ - روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۴۹۰: ۶.

۱۴ - روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۷، شماره ۴۶۹: ۱.

سی‌تروئن ^۱	Citroën	فرانسه	۱۳۱۰	-	B14 Cabriolet	۴۰۰ تومان
سی‌تروئن ^۲	Citroën	فرانسه	۱۳۱۴	-	Torpedo	-
فیات ^۳	Fiat	ایتالیا	۱۳۰۶	-	-	-
فیات ^۴	Fiat	ایتالیا	۱۳۱۴	شرکت میرسپ	508 Balilla 508 Balilla Sport	-
اشکودا ^۵	Škoda	چکسلواکی	۱۳۱۵	شرکت تجاری ایران و چکسلواکی	Rapid	-

جدول شماره ۱. فعالیت شرکت‌های خودروساز اروپایی در ایران دوره‌ی رضاشاه پهلوی.

به‌رغم همکاری گسترده با خودروسازهای آمریکایی و اروپایی، روند واردات اُتومبیل در فاصله سال‌های ۱۳۰۳ تا ۱۳۲۰ش با فراز و فرود و چالش‌های فراوانی همراه بود (نگاه کنید به نمودار شماره‌ی ۱). این روند به گونه‌ای بود که همزمان با آغاز بحران اقتصاد جهانی^۶ در سال ۱۳۰۸ و سقوط ارزش قران در برابر ارزهای خارجی و اعمال محدودیت بر واردات به واسطه‌ی تصویب قانون انحصار تجارت خارجی در اسفند سال ۱۳۰۹ (رستم نژاد و همکاران، ۱۳۹۵: ۷)، روند واردات اُتومبیل به کشور به نفع تامین ارز برای پیشبرد پروژه‌ی راه‌آهن سراسری، به شدت کاهش یافت (شجاعی دیوکلائی و شعبانی، ۱۳۹۰: ۵۷-۵۶). این روند با پایان بحران اقتصاد جهانی در سال ۱۳۱۲، به بهبود نسبی رسید و در سال‌های ۱۳۱۴ و ۱۳۱۵ش، واردات اُتومبیل بویژه از آمریکا و آلمان رونق گرفت به گونه‌ای که ارزش واردات وسایل نقلیه از آمریکا در سال مالی ۱۳۱۵-۱۳۱۴، به بیش از ۶۸ میلیون ریال رسید (وحید مازندرانی، ۱۳۱۶: ۱۴۵). نگاه کنید به نمودار شماره‌ی ۱).

۱ - روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۰، شماره ۱۴۰۳: ۴.

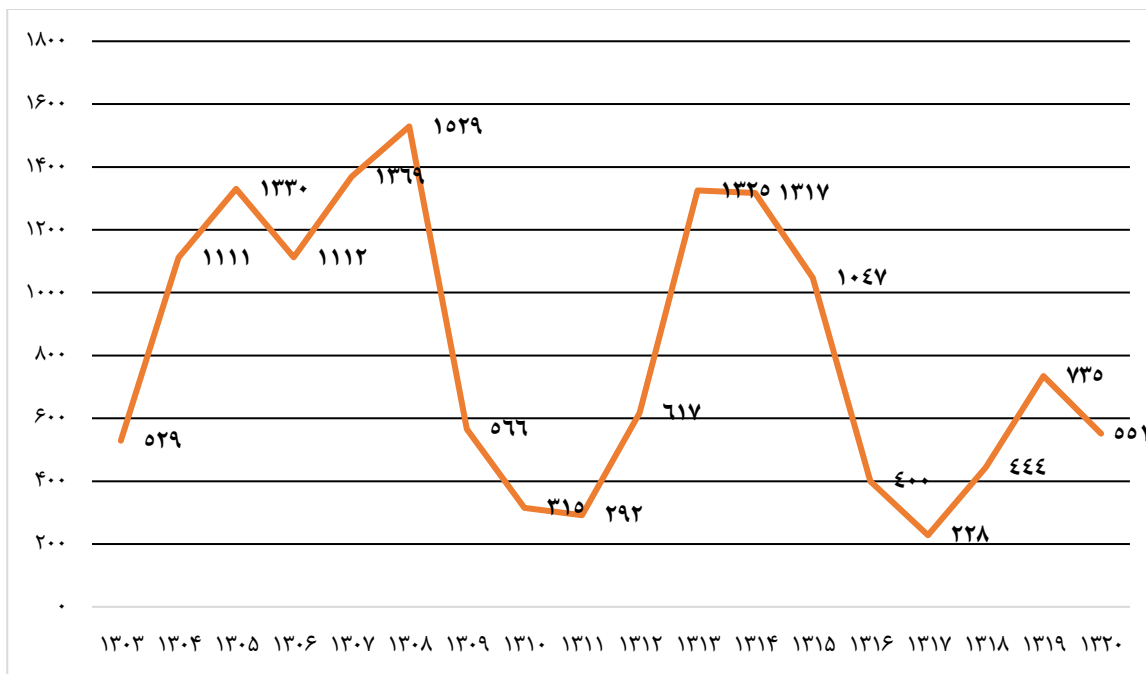
۲ - روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۴۶۶: ۶.

۳ - ساکما، ۲۴۰/۷۳۱۹۲: ۱. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۶، شماره ۳۰۶: ۴.

۴ - روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۴۴۷: ۵. سپاسی، ۱۳۹۰: ۱۶.

۵ - روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۸۹۱: ۱۲.

۶ - این بحران اقتصادی که به «بحران ۱۹۲۹» معروف شد از ۴ سپتامبر ۱۹۲۹م/ ۱۳ شهریور ۱۳۰۸ش، آغاز شد و تا سال ۱۹۳۳م/ ۱۳۱۲ش ادامه یافت (رستم نژاد و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۵).



نمودار شماره ۱. روند واردات تعداد اتومبیل سواری در دوران رضاشاه پهلوی ۱۳۲۰-۱۳۰۴ش.

منبع: باری‌یر، ۱۳۶۳: ۲۹۵. مجله اطلاق بازرگانی، ۱۳۳۹: ۳۳ (تنظیم از نویسندگان).

همچنین به دنبال افزایش رونق و استفاده از اتومبیل سواری در فاصله سال‌های ۱۳۱۳-۱۳۱۵، برای نخستین بار در ایران، کتاب‌هایی در ارتباط با مکانیک و تعمیرات خودرو با عنوان‌های «مکانیک اتومبیل» از ناصر انشا و «مختصات و معایب اتومبیل» از ستوان قدرت‌الله مرشدزاده به چاپ رسید (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۴۵: ۱. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۴۷: ۱). به رغم افزایش واردات اتومبیل‌های سواری در فاصله سال‌های ۱۳۱۴-۱۳۱۵ش، به لحاظ کمی، واردات اتومبیل سواری هیچ‌گاه به سطح قبلی بازنگشت و در سال‌های بعد، بحران‌هایی از جمله تنش در روابط ایران و آمریکا به واسطه توقیف غفار جلال، سفیر ایران در آمریکا، در شهر الکتون در ایالت مریلند به جرم سرعت زیاد هنگام رانندگی در آذر ۱۳۱۴ و به دنبال آن چاپ مقاله‌های انتقادی روزنامه‌های آمریکایی علیه رضاشاه، منجر به کاهش روابط دو کشور در فاصله سال‌های ۱۳۱۵ تا ۱۳۱۷ شد و به تبع آن واردات اتومبیل‌های آمریکایی به ایران را که بخش قابل ملاحظه‌ای از بازار خودروی ایران را تشکیل می‌دادند، با کاهش محسوسی روبه‌رو کرد (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۶۷۶: ۱. پورشالچی، ۱۴۰۰: ۶۵۷. فوران، ۱۳۹۲: ۳۷۲-۳۷۱). علاوه بر این، عامل مهم دیگر در روند نزولی شدن واردات اتومبیل سواری در این دوران را می‌توان در تصویب و ابلاغ قانون انحصار واردات اتومبیل و کلیه لوازم و قطعات منفصله‌ی مرتبط با آن توسط دولت دانست. به موجب این قانون، از ۵ شهریور ۱۳۱۵، وزارت مالیه با ایجاد «دائرة اتومبیل در شرکت سهامی مرکزی» مسئول انحصار واردات اتومبیل و لوازم‌یدکی آن شد و بخش خصوصی که تا پیش از تصویب این قانون، واردات اتومبیل سواری به کشور را برعهده داشت، به کلی کنار گذاشته شد (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۸۸۶: ۴. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۳۰۲۷: ۱). در نهایت، تلاقی این تصمیمات و شروع بحران‌های بین‌المللی ناشی از جنگ جهانی دوم، روند واردات اتومبیل سواری به کشور را تا پایان شهریور ۱۳۲۰، در سطحی پایین‌تر از سال‌های قبل قرار داد.

۳. چالش‌های صنعت حمل و نقل و بکارگیری خودروها در دوره‌ی رضاشاه پهلوی

باوجود سرمایه‌گذاری ۲۶۰ میلیون دلاری در توسعه و نوسازی بخش حمل‌ونقل شهری و واردات اُتومبیل سواری در فاصله سال‌های ۱۳۰۴-۱۳۲۰ش و همچنین گزارش‌های فراوان در مطبوعات و ارگان‌های مختلف داخلی و خارجی همچون وزارت امور خارجه‌ی فرانسه مبنی بر «تغییر اوضاع حمل‌ونقل و مسافرت در ایران و عبور از مرحله‌ی کاروانی به مرحله‌ی جدید و سریع حمل‌ونقل و تغییرات بسیار مهم بواسطه‌ی حضور اُتومبیل و ماشین در اوضاع اجتماعی و اقتصادی مردم از طرف دولت» (Daftary, 1973: 177). پورشالچی، ۱۴۰۰: ۴۷۲. نوری اسفندیاری، ۱۳۳۵: ۳۷۰)، این عرصه، خالی از چالش و مشکلات نبود. محدود بودن فروش هفتاد درصدی اُتومبیل‌های سواری در تهران که موجب عدم توسعه‌ی زیرساخت‌های اُتومبیل سواری در سایر شهرهای ایران می‌شد (ساکما، ۱۳۱۱۳/۲۴۰: ۲)، فقدان تعمیرگاه و آبنارهای بنزین در فواصل طولانی، عدم تطبیق اُتومبیل‌های سواری با شرایط محیطی و جغرافیایی ایران، ضرورت حمل وزن غیرضروری بنزین و قطعات یدکی، تصادف‌های مکرر و مرگ و میر ناشی از آن (ساکما، ۱۳۶۰/۲۵۳۲: ۱). ساکما، ۱۳۴۰/۹۸۲۵۷: ۹) و انتقاد فراوان به انحصار واردات اُتومبیل‌های آمریکایی، قیمت بالا و کیفیت پایین آنها نسبت به ماشین‌های اروپایی، تنها بخشی از مشکلات ایجاد شده بواسطه‌ی واردات اُتومبیل در این دوران بود (Clawson, 1993: 237). روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۷، شماره ۶۹۵: ۱).

چالش عمده، اما عدم وجود راه و جاده‌های مناسب اُتومبیل سواری در این دوران بود. این چالش به‌قدری جدی بود که هم برای مسافران داخلی و هم گردشگران خارجی که با اُتومبیل شخصی به ایران وارد می‌شدند، محدودیت‌ها و مشکلات فراوانی از جمله واژگونی اُتومبیل، شکستن محور فرمان، انحراف از جاده و مواردی از این قبیل را در پی داشت و در بعضی مناطق ایران به‌رغم واردات اُتومبیل‌های سواری، به دلیل عدم وجود راه مناسب اُتومبیل، عملاً امکان استفاده از این اُتومبیل‌ها امکان‌پذیر نبود (ساکما، ۱۳۶۰/۸۰۱۷۰: ۲۹۳). ۲۵. کمام، ۱۳۲۸/۱۱/۲۶/۱۲۶-۵/۱۰۱۱: ۳-۲. Weston, 1921: 424-425). به جز گردشگران خارجی، گزارش‌های کارگزاران سیاسی نیز حاکی از چالش‌های فراوان جاده‌ای در ایران بود. کنسول بریتانیا در بوشهر طی گزارش هشدارآمیزی در سال‌های منتهی به اعلام پادشاهی رضاشاه پهلوی، اشاره داشت که اُتومبیل‌ها فقط می‌توانند در ۵۵ مایل اول جاده به سمت شیراز آن هم فقط بین ماه‌های مه تا اکتبر^۱ تردد کنند و امکان تردد در ماه‌های دیگر وجود ندارد. ارزیابی مشابهی نیز در گزارش تجاری بریتانیا در خرداد - تیر سال ۱۳۰۲، توسط آر. اچ. هادو^۲ ارائه شده است. او هشدار می‌دهد که مسیر بوشهر - اصفهان - تهران که «بخش بزرگی از تجارت خارجی ایران در حال حاضر از آن عبور می‌کند، یک مسیر کاروان‌رو است و گذرگاه‌های دشوار بین شیراز و بوشهر، استفاده از حمل‌ونقل چرخ‌دار را برای اهداف تجاری در این بخش غیرممکن می‌سازد». او همچنین هشدار می‌دهد که «این مسیر فاقد پُل است، به‌طوری که بخش‌های خاصی از آن در طول زمستان و بهار غیرقابل عبور می‌شوند» (Clawson, 1993: 237).

با توجه به این شرایط، هدف اولیه در دوران رضاشاه پهلوی، اغلب در جهت ایجاد زیرساخت‌های لازم از جمله ساخت راه و جاده‌ی مناسب اُتومبیل صرف شد (ساکما، ۱۳۳۷۹/۲۹۱: ۱۴). اداره‌ی کل «طُرُق و شوارع» به‌عنوان قدیمی‌ترین مرکز اختصاصی برنامه‌ریزی صنعتی که به دستور سردار سپه، در ۱۱ فروردین ۱۳۰۱ در وزارت فواید عامه تشکیل شد و در ۲۷ اسفند ۱۳۰۸ به‌موجب قانون مجلس شورای ملی به‌صورت وزارت‌خانه‌ای مستقل با نام «وزارت طُرُق و شوارع» درآمد، مسئول ایجاد و توسعه‌ی زیرساخت مناسب برای اُتومبیل‌های سواری در کشور شد (مجلس شورای ملی، ۱۳۲۰: ۱. صادقی، ۱۳۸۷: ۴۵)؛ لذا، بخش زیادی از اقدامات در فاصله سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۲۰ش، صرف توجه و ایجاد شرایط و امکانات لازم برای توسعه‌ی صنعت اُتومبیل شد. این اقدامات در شرایطی بود که در

سال ۱۳۰۳، تنها پنج جاده‌ی شوسه‌ی قابل اُتومبیل‌رانی در ایران وجود داشت که در مجموع ۳۷۴۳ کیلومتر را شامل می‌شد^۱ (ساکما، ۱۳۴۰/۹۸۲۵۷: ۹) و با توجه به سیاست‌های نوسازی و توسعه‌ای جدید، این روند تا پایان سال ۱۳۲۰، به احداث بیش از ۲۲۴۰۰ کیلومتر راه جدید منتهی شد (Amir Arjomand, 1993: 238).

با پیگیری این سیاست‌ها، در ایران که تا سال ۱۲۸۹ش، فقط یک اُتومبیل وجود داشت و در سال ۱۳۰۳ مجموع تعداد اُتومبیل‌های سواری و باری به ۱۵۸۹ عدد افزایش یافته بود، زمینه‌ی حضور نزدیک به ۱۵۰۰۰ اُتومبیل سواری تا پایان سال ۱۳۲۰ فراهم شد (ساکما، ۱۳۴۰/۹۸۲۵۷: ۹. باری‌یر، ۱۳۶۳: ۲۹۲). این بهبود زیرساخت‌ها و شرایط برای خودرو در این دوره، از جمله احداث ۱۴۰ گاراژ تعمیر اُتومبیل در شهرهای بزرگ، منجر به مهیاشدن شرایط برای تردد بیش از ۲۵۰۰۰ وسیله‌ی نقلیه‌ی موتوری در جاده‌های جدید ایران تا پایان سال ۱۳۲۰ شد (Rahnema, 2023: 246. Yaghoubian, 1997: 15-36).

نتیجه

به‌رغم انتقادات به جریان نوسازی در دوران رضاشاه پهلوی و تأکید بر وجه ظاهری این اقدامات، در فاصله‌ی سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ش، به مشکل عدم توسعه‌ی شبکه‌ی حمل و نقل و زیرساخت‌های مرتبط با آن به صورت جدی پرداخته شد. رویکرد گسترده به واردات اُتومبیل سواری و به‌ویژه اُتومبیل‌های آمریکایی و آلمانی در دوره‌ی رضاشاه پهلوی، نتیجه‌ی یک استراتژی کلان‌تر برای مدرنیزاسیون یا نوسازی سریع ایران بود. اُتومبیل به عنوان یک فناوری کلیدی برای بهبود حمل و نقل، تسهیل ارتباطات، نمایش پیشرفت و تجدد، نقشی حیاتی در این برنامه‌ها داشت. مزیت‌های رقابتی اُتومبیل‌های آمریکایی و آلمانی و بستر مناسب فراهم شده توسط روابط دیپلماتیک و تجاری ایران با این دو کشور، زمینه‌ی واردات گسترده‌ی این اُتومبیل‌ها به ایران را فراهم کرد. واردات هدفمند اُتومبیل سواری در این دوره که دوران اولیه‌ی خود را تجربه می‌کرد، به‌رغم فراز و نشیب فراوان که تابعی از شرایط داخلی و خارجی بود، با اهداف مختلفی همچون امکان مهیاشدن زمینه‌ای برای خارج‌شدن از انحصار راه‌هایی که در اختیار نیروهای شوروی و انگلیس بود، اعمال نفوذ حکومت مرکزی در جهت یکپارچه‌سازی در سراسر نقاط ایران و انتقال دانش و فناوری در جهت ایجاد کارخانه‌ی مونتاژ اُتومبیل در چشم انداز بلند مدت، پیگیری شد و مورد تأکید قرار گرفت. واردات خودرو در این دوره، بخشی از سیاست دولت مرکزی برای معرفی فناوری‌های مدرن به ایران بود و استفاده از خودرو به نماد مدرنیته‌ی غربی و قدرت تبدیل شد. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد واردات گسترده‌ی اُتومبیل سواری در فاصله‌ی سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ش، به توسعه‌ی زیرساخت‌های لازم از جمله راه‌های اُتومبیل‌رو، مراکز سوخت‌گیری، تعمیرگاه و غیره منجر گردید و این امر، زمینه را برای شکل‌گیری صنعت خودروسازی داخلی در دوران محمدرضا پهلوی مهیا ساخت. البته واضح است که این روند خالی از اشکال و نقد نبود. آن‌طور که نتایج پژوهش نشان می‌دهد، در پایان دوران رضاشاه، آمریکا به‌عنوان شریک اصلی ایران در بخش واردات خودروی سواری ایفای نقش کرد. شیوه و الگوی توسعه‌ی صنعتی در این دوره، نقش دوگانه‌ای در نوسازی صنعتی ایران داشت؛ از یک سو، دانش فنی و زیرساخت‌ها را ارتقا بخشید و از سوی دیگر وابستگی صنعتی را تعمیق نمود و منتج به وابسته‌سازی صنعت خودروی کشور به غرب و به‌ویژه آمریکا در دوران محمدرضا پهلوی گردید.

۱ - این جاده‌ها عبارت بودند از: ۱- تهران - آنزلی به طول ۳۹۹ کیلومتر ۲- تهران - قوره‌تو در قصر شیرین به طول ۶۴۴ کیلومتر ۳- تهران - کرمان به طول ۱۲۷۱ کیلومتر ۴- تهران - بوشهر به طول ۱۳۱۳ کیلومتر ۵- مَحمره - اهواز به طول ۱۱۶ کیلومتر (ساکما، ۱۳۴۰/۹۸۲۵۷: ۹).

پیوست شماره ۱: آگهی تبلیغاتی شرکت گازادما

فوردسن ۸۸ یسنکن

فورد

اتوه - ویل سواری اتوموبیل بارکش تراکتورهای فلاحی و بارکش

اقسام مدل‌ها برای تحویل فوری موجود می‌باشد برای معاینه و امتحان به
شرکت سهامی تجارتی گازادما مراجعه فرمائید

اداره و محل نمایش: میدان مخبرالدوله تلفن ۱۵۳۸

گازخانه تعبیر با جدیدترین ماشین آلات اول خیابان شهیران بیرون ۵ و ازادولت

تلفن ۱۲۸۶ دایر و برای انجام کلیه مراجعات حاضر است

اسباب‌دکی از هر قبیل برای فروش به مشتریان موجود می‌باشد

نماینده کل برای ایران - شرکت سهامی تجارتی گازادما محدود

شماره ۲۸۹۲

منبع: (روزنامه اطلاعات، ۹ شهریور ۱۳۱۵، شماره ۲۸۹۲: ۷).

پیوست شماره ۲: آگهی تبلیغاتی اتومبیل سواری رنو

THE NEW

اتومبیل کالسکه رنو مدل جدید ۱۹۳۵

دارای دنده اتوماتیک (خود کار)

SELF-SHIFTER

The car without a gear-shift lever

اتومبیل رنو مدل جدید که بدون دسته دنده کار می کند فصل جدیدی در تاریخ اتومبیل سازی باز نموده است





هر دو دست برای راندن
کاملاً آزاد



اتومبیل های رنو مدل جدید
۱۹۳۵ (یعنی بدون دسته دنده)



اتومبیل های طرز قدیم
(یعنی بادسته دنده) باعث دغدغه خیال-
خستگی - کسالت اتلاف وقت و
پریشانی حواس راننده بود

و گشش و قشنگی و راحتی و
ظرفیت و ارزانی از سایر اتومبیل
های همردیف خود بهتر و با صرفه
تر میباشد.

اتومبیل های رنو در کلیه
ممالک عالم رضایت صاحبان
خود را جلب نموده است



باعث سهولت و تفریح و در عین حال بی خطر
است و قسمت جلو آن سه نفر ب راحتی می نشینند
اتومبیل های رنو مدل جدید
۱۹۳۵ با دسته دنده و بدون دسته
دنده نیز موجود است
اتومبیل های رنو از حیث استحکام
و دوام و سرعت و صرفه جوئی

نماینده انحصاری اتومبیل های رنو در ایران و عراق

کمپانی مشعل و شرکاء

خیابان چراغ برق طهران - تلفن ۱۸۱۱

نمبره اعلان

منبع: (روزنامه اطلاعات، ۳۱ تیر ۱۳۱۴، شماره ۲۵۴۱: ۷).

پیوست شماره ۳: آگهی تبلیغاتی اتومبیل سواری آدلر

EIN WIRTSCHAFTLICHER WAGEN



آدلر **ADLER TRUMPF JUNIOR**

صرفه جوئی قابل ملاحظه

اتومبیل قشنگ آدلر ساخت آلمان در هر ۱۸۰ کیلو متر (۳۰ فرسخ) ۲۰ لیتر (يك حلب) بنزین مصرف مینماید . با کمترین خرج میتواند اتومبیل قشنگ و محکمی داشته باشید

قیمت اتومبیل آدلر ارزان میباشد . قسمت های الکتریکی اتومبیل آدلر تماماساخت کارخانه پوش میباشد .

نماینده انحصاری در تمام ایران - شرکت مهربانی و سهیل

طهران : خیابان برق تلفون ۲۱۳۷

نمره اعلان ۲۰۰۱

منبع: (روزنامه اطلاعات، ۱ مرداد ۱۳۱۵، شماره ۲۸۵۲: ۷).

پیوست شماره ۴: پیشنهاد و طرح اولیه برای ایجاد کارخانه‌ی
مونتاژ اتومبیل‌های آمریکایی در ایران در سال ۱۳۱۵

یادداشت راجع به تاسیس کارخانه اتومبیل

رایت مختصر ذیل از تبادل افکار با نمایندگان کارخانجات اتومبیل سازی که بایران
آمده اند تهیه و بعرض میرسد با اشخاصیکه تبادل افکار شده عموماً معتقدند که
موفقیت در دایر ساختن کارخانه اتومبیل بیشتر بسته بداشتن عده متخصصین فنی و
عمله جات نیمه متخصص است و داشتن این دو طبقه مقدم است از سرمایه ما بهلاحتیاج
زیرا چنانچه بخواهند تمام متخصصین لازم را از خارجه استخدام و بایران بیاورند قیمت
اتومبیل‌های ساخته شده فوق العاده گران و فروش آن غیر ممکن خواهد بود -
ولی چنانچه برای رسیدن به مقصود فوق برنامه تهیه گردد که اولاً کارخانه جهت سوار
نمودن قطعات ساخته شده خارجه دایر و سپس کارخانه مذکور را توسعه داده و قطعات
نیمه ساخته از خارجه وارد نموده و بهم متصل سازند پس از حصول موفقیت در این دو
قسمت و تهیه عمده جات فنی و مهندسیین ممکن است در ضمن بفر دایر نمودن چنین
کارخانه که بتواند از مواد اولیه شروع و دستگاه های ساخته شده بیرون بدهد افتاده -
انچه ذیلاً بعرض میرسد مربوط به دایر نمودن کارخانه ایست که قطعات ساخته شده کار
اروپا را بهم متصل نموده و سوار نمایند از این قبیل کارخانجات را هر يك از کمپانیهای
امریكائی در ممالك مختلفه دایر نموده اند چنانچه کمپانی کرایسلر ۴۲ کارخانه سوار نمودن
اتومبیل در ممالك مختلفه دایر نموده و دو کارخانه جهت اتمام اشیاء نیمه ساخته یکی در
لندن و دیگری در انورس دارد -
کمپانی ژنرال موتور اخیراً يك کارخانه كوچكى جهت سوار نمودن ماشینهای خود در اسکندریه
(مصر) دایر نموده و بیشتر ماخذ قیمت‌های مذکور در این راپرت از عملیات آنها در مصر
اتخاذ شده است -

۵۵۹/۱/۱

نمایندگان
اتومبیل سازی
ایران
در
تبریز
۱۳۱۵
مهر

پیوست شماره ۵: پیشنهاد و طرح اولیه برای ایجاد کارخانه‌ی
مونتاژ اتومبیل‌های آمریکایی در ایران در سال ۱۳۱۵

صفحه ۲

کارخانه سوار نمودن اتومبیل شورلت باری و سواری

از احصائیه هائیکه از طرف کمپانی ژنرال موتور منتشر میشود معلوم میگردد که پنجاه درصد فروش اتومبیل‌های باری و سواری ایران متعلق به این کمپانی میباشد -

بنابر این سوار نمودن اتومبیل‌های باری و سواری کمپانی ژنرال موتور در ایران مفید تر بنظر میرسد و چون هفتاد درصد کل فروش اتومبیل باری و سواری در طهران بعمل میاید و قوه برق نیز در طهران تا دایر نمودن این کارخانه در دسترس خواهد بود و بعلاوه آب و هوای طهران بهتر از بندر شاهپور یا صالح آباد بوده و تهیه عملیات متخصصین نیز آسانتر است دایر نمودن این کارخانه در طهران بهتر از نقاط دیگر بنظر میرسد و ممکن است تا مدت یکی یا دو سال دیگر که راه آهن جنوبی طهران برسد وارد نمودن قطعات منفصله در طهران بوسیله راه آهن و کامیون مقرون به صرفه نباشد -

برای دایر نمودن کارخانه که استعداد سوار نمودن یک هزار و دویست اتومبیل باری و سواری را در سال داشته باشد و همچنین سیصد و پنجاه اطاق شوفر و اطاق اتومبیل بسازد ۱۱۰۰۰ متر مربع زمین لازم است که ۷۰۰۰ متر آن در زیر بنای کارخانه واقع خواهد شد -

در اسکندریه ساختمان کارخانه مذکور در حدود هر متر مربع ۲ لیبره مصری تمام شده است - سایر ماشینها و ادوات لازمه کارخانه در حدود ۸۰۰۰ لیبره تقویم میشود -

کل کارخانه بریال بطریق ذیل برآورد میشود -

۱۱۰۰۰	ذرع زمین از قرار ذری	۲۰	ریال	۲۲۰۰۰۰	ریال
۷۲۰۰	متر مربع ساختمان از قرار ذری	۲۰۰	ریال	۱۴۴۰۰۰۰	-
	ماشین و ادوات کارخانه	۸۰۰۰	لیبره از قرار	۸۰	ریال
	مخارج حمل و نقل و گمرک و غیره	۵۰	درصد قیمت ادوات و ماشینها	۳۲۰۰۰۰	-
	جمع			۲۶۲۰۰۰۰	ریال

منبع: (ساکما، ۳۱۱۱۳/۳۴۰: ۲).

[illegible]

پیوست شماره ۷: گزارشی از تعداد اتومبیل‌ها و وضعیت جاده‌های اتومبیل رو



وزارت فلاح و تجارت و نوایع عامه
اداره ثبت و اسناد
دایره

تاریخ ۱۷ برج سنه ۱۳۰۲ هجری قمری
نمونه (۶)

خطوط در آن اتومبیل‌ها را ثبت نموده
طهران کن، قزوین ۷۹۰ مایل، تهران بندر ۸۱۵ مایل
محمه ابوزید ۷۲ مایل
۸- کمانه نام اتومبیل‌ها را ثبت نموده و هر دفعه شرق است در هر باره
برای رفع بار هر دفعه یک باره، مضافاً به هر باره و در هر باره
برای رفع بار هر دفعه یک باره، مضافاً به هر باره و در هر باره
وجود دارد در آن اتومبیل‌ها را ثبت نموده و هر دفعه شرق است در هر باره

در هر باره در جواب رد نموده ۱۲۴۸۵ مایل، مضافاً به وزارت ملاحظه
در هر باره در جواب رد نموده ۱۲۴۸۵ مایل، مضافاً به وزارت ملاحظه

تقدیم صحیح
۲۱

۱۸/۶/۳۱

۱۱۱۲۷/۱۸۵

۲۶۹۰۴

در هر باره در جواب رد نموده ۱۲۴۸۵ مایل، مضافاً به وزارت ملاحظه
در هر باره در جواب رد نموده ۱۲۴۸۵ مایل، مضافاً به وزارت ملاحظه

۱- تعداد اتومبیل‌ها در هر باره در هر باره ۱۵۸۹ - ۱۹۲۳ عدد
۲- عدد اتومبیل‌ها در هر باره در هر باره ۱۹۲۳/۲۴ - ۱۹۲۳/۲۵ عدد
۳- عدد اتومبیل‌ها در هر باره در هر باره ۱۹۲۳/۲۶ - ۱۹۲۳/۲۷ عدد
۴- عدد اتومبیل‌ها در هر باره در هر باره ۱۹۲۳/۲۸ - ۱۹۲۳/۲۹ عدد
۵- قیمت هر باره در هر باره ۱۰ الی ۱۲ هزار
۶- مرکز فروش هر باره در هر باره ۱۰ الی ۱۲ هزار
بندر قدیم تهران هر باره در هر باره ۱۰ الی ۱۲ هزار
۷- طاق‌نومه در هر باره در هر باره ۱۰ الی ۱۲ هزار
طهران قزوین ۷۹۰ مایل

پيوست شماره ۸: صورت وادرات و صادرات کالاها از جمله اُتومبيل سواری طبق قرارداد تهاتری با آلمان در سال ۱۳۱۴

۱۳۱۵ و

نوع احداثیه	مبلغ جواز در سال اقتصادی ۱۳۱۴	مبلغ جواز در سال اقتصادی ۱۳۱۵	ملاحظات
۱. ایمنی و شرایط	۶۸۰۴۸۱	۲۷۱۶۸۷	۶۰۷۱۶۸
۲. لوازم و وسایل	۳۱۳۰۰	—	۳۱۳۰۰
۳. انجم و میل باری و وسایل	۴۹۷۰	۲۲۵۷	۷۲۲۷
۴. ادویه و نبات	۱۸۲۵۴	۱۸۲۰۱	۳۶۴۵۵
۵. آلات موسیقی	۱۳۳۵۱۹۲	۷۴۰۶۳۰۸	۸۷۴۱۵۰۰
۶. آهن - چدن - فولاد	۹۶۱۱۰۰	۶۸۷۶۱	۱۰۳۱۸۶۱
۷. مواد مصرفه	۱۱۵۰۷۸	۱۸۸۱۴۲	۲۴۳۲۲۷
۸. بند و لوازم و بند و جراب	۵۵۰۶۴۵	۴۴۷۷۳۱	۴۹۷۷۷۷۱
۹. پارچه و شمش خالص	۶۴۰۹۶۶	۱۵۳۰۵۵	۲۱۷۱۵۱
۱۰. ظروف و لوازم	۱۱۴۷۳۶۵	۸۴۴۷۵	۱۹۶۲۱۶۰
۱۱. چراغ و مشعلات آن	۹۷۰۲۵۷	۶۰۰۲۹۸	۱۵۷۰۵۵۵
۱۲. چوب و بن و آلات و وسایل	۳۲۹۰۴	۴۵۰۱۴	۷۷۹۱۸
۱۳. چینی آلات	۴۷۷۲۶۷	۲۰۶۶۰۰	۶۸۶۸۶۷
۱۴. ظروف و کلبه طبع	۶۴۳۱۸	۳۸۵۳۶	۱۰۲۸۵۴
۱۵. خزانه و لوازم خانه	۴۶۰۶۸۹۷	۲۱۴۰۶۴۲	۳۷۴۷۵۶۱
۱۶. دوایات	۲۵۱۲۷۴۷	۱۷۳۱۶۴۸	۴۲۴۴۳۶۵
۱۷. در و پنجره و سده چرخه و موتور و پمپ	۶۵۰۴۵۹	۶۱۵۰۰۶	۴۵۴۹۶۵
۱۸. زمین و لوازم	۷۷۴۵۸۵	۷۸۸۴۸۵	۱۵۶۳۰۷۰
۱۹. رنگهای ترکیبی	۱۷۲۷۴۰۶	۱۰۰۰۷۸۱	۲۷۴۵۲۸۷
۲۰. رنگهای مایع بدون الکل	۱۶۱۷۳۴	۳۷۸۱۶۶	۵۴۰۷۰۰
۲۱. روغنهای نباتی	۲۱۹۴۱	۲۷۷۸۱	۴۹۷۲۲
۲۲. مساحت و مشعلات آن	۱۶۶۷۲۶	۲۱۴۰۴۱	۴۱۵۷۶۸
۲۳. سوز و غیر خام	۱۳۸۷۶۴	۵۴۴۹۷۰	۶۸۳۷۳۴
۲۴. سخت	۱۳۲۰۹	۱۱۷۶۵۳	۱۳۰۸۶۲
۲۵. سیمان و گراف	۵۷۵۱۶۶	۵۵۸۸۲۵	۱۱۳۳۹۶۱
۲۶. شمع کبکی	۱۳۴۱۴	۱۸۸۱۶	۳۲۲۳۰
۲۷. شیشه آلات	۵۶۶۷۲۵	۶۱۵۶۲۲	۱۱۸۲۳۴۷
۲۸. طایف و وسایل	—	۶۳۰	۶۳۰
۲۹. قالب کش و چکمه	۳۴۶۷	۴۸۳۰	۸۲۹۷
۳۰. قمر دانه صنعتی	۳۹۶۶	۲۶۴	۴۲۱۰
۳۱. قلع - برنج - روی	۴۶۶۴	۱۰۷۴۱۳۴	۱۰۷۸۷۹۸
۳۲. قهوه و بن و ادویه - کاکائو	—	—	—
۳۳. کافور و مواد و روغن	۱۵۰۳۳۴	۲۶۶۸۸۱	۴۱۶۵۲۳
۳۴. کافور طبع و سایر	۱۸۱۰۸۷	۴۳۴۳۳۳	۶۱۵۴۲۰
۳۵. کافور و برنج و غیره	۳۰۵۲۲۱	۷۰۵۸۲۱	۱۰۱۳۰۴۲
۳۶. کتاب و سایر	۳۳۶۵۷	۳۲۰۲۳	۶۵۶۸۰
۳۷. کلاه	۲۸۳۳۷۵۶	۳۰۴۵۳۶۱	۳۸۷۹۱۱۷
۳۸. القهوه	—	۱۴۵۳۹۴	۱۲۵۳۹۴
۳۹. کراوات و شیشه	۸۷۴۹۶	۴۲۷۱۳	۱۳۰۲۰۹
۴۰. کربس و بویل اول	—	۵۶۶	۵۶۶
۴۱. کلاه و سایر و شمش نباتات	۱۰۷۸۲	۱۳۵۰	۱۷۱۳۲

منبع: (ساکما، ۲۲۳۶۷/۲۴۰: ۲۶).

منابع

الف) منابع فارسی

کتاب‌ها

- آدمیت، فریدون (۱۳۴۰). *فکر آزادی و مقدمه نهضت مشروطیت*، تهران: سخن.
- آتابکی، تورج (۱۳۸۷). *تجدد آمرانه؛ جامعه و دولت در عصر رضاشاه*، ترجمه مهدی حقیقت‌خواه، تهران: ققنوس.
- اسپنسر، هربرت و کومار، کریشان (۱۳۸۱). *جامعه سنتی و جامعه مدرن*، ترجمه منصور انصاری، تهران: نقش جهان.
- باری‌یر، جولیان (۱۳۶۳). *اقتصاد ایران ۱۳۴۹-۱۳۷۹*، تهران: مؤسسه حسابرسی سازمان صنایع ملی و سازمان برنامه.
- بروجردی، مهرزاد (۱۳۸۳). *پیروزی و رنج‌های نوسازی مستبدانه در ایران*، ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران: جامی.
- بشیریه، حسین (۱۳۸۱). *دیباچه‌ای بر جامعه‌شناسی سیاسی ایران دوره جمهوری اسلامی*، تهران: نگاه معاصر.
- بودون، ریمون و بوریکو، فرانسوا (۱۳۸۵). *فرهنگ انتقادی جامعه‌شناسی*، ترجمه عبدالحسین نیک‌گهر، تهران: فرهنگ معاصر.
- بهرامی، عبدالله (۱۳۰۴). *از طهران تا نیویورک*، تهران: بروخیم.
- پورشالچی، محمود (۱۴۰۰). *قزاق؛ عصر رضاشاه پهلوی بر اساس اسناد وزارت خارجه فرانسه*، تهران: فیروزه.
- پهلوی، رضا (۱۳۸۷). *سفرهای رضاشاه پهلوی به خوزستان و مازندران*، به کوشش هارون وهومن، تهران: کوله‌پشتی.
- داور، علی‌اکبر (۱۳۰۱). *مرد آزاد*، شماره ۱۵، ۲۹ دلو ۱۳۰۱.
- داور، علی‌اکبر (۱۳۰۱). *مرد آزاد*، شماره ۱۷، ۳ حوت ۱۳۰۱.
- داور، علی‌اکبر (۱۳۰۱). *مرد آزاد*، شماره ۲۲، ۱۰ حوت ۱۳۰۱.
- داور، علی‌اکبر (۱۳۰۱). *مرد آزاد*، شماره ۳۱، ۲۴ حوت ۱۳۰۱.
- داور، علی‌اکبر (۱۳۰۵). *مجله آینده*، ج ۲، شماره ۱، دی ماه ۱۳۰۵.
- دستگردی، وحید (۱۳۰۸). *ماهنامه ارمنان*، شماره ۱۰، دی ماه ۱۳۰۸.
- زاهدی، آردشیر (۱۹۹۲). *مصاحبه با آردشیر زاهدی*، نوار شماره یک: سوئیس.
- زاهدی، علی (۱۳۱۰). *لنزوم پروگرام صنعتی*، تهران: بی‌نا.
- سپاسی، برزو (۱۳۹۰). *تاریخچه تصویری آگهی‌های خودرو در ایران*، تهران: ابتدا.

- سینایی، وحید (۱۳۸۴). *دولت مطلقه، نظامیان و سیاست در ایران*، تهران: کویر.
- صادقی، زهرا (۱۳۸۷). *سیاست‌های صنعتی در دوران رضاشاه ۱۳۲۰-۱۳۰۴*، تهران: خجسته.
- صفری، سهیلا (۱۴۰۳). *در طلب معیشت و بقا؛ واکنش‌های اجتماعی به اقدامات دولت رضاشاه*، تهران: تاریخ ایران.
- صنیع‌الدوله، مرتضی‌قلی خان (۱۳۶۳). *راه نجات*، به کوشش هما رضوانی، تهران: تاریخ ایران.
- طباطبایی، جواد (۱۳۹۲). *تاملی درباره ایران؛ نظریه حکومت قانون در ایران مبانی نظریه مشروطه‌خواهی*، ج ۲، تهران: مینوی خرد.
- عبدالله‌زاده، محمود (۱۳۹۸). *سیاست ورزی در ایران مدرن؛ اقتصاد سیاسی ایران ۱۳۲۵-۱۳۲۰*، تهران: فرهنگ جاوید.
- عطایی، حسینقلی خان (۱۳۰۵). *ایران‌شهر*، شماره ۱۰، ۱ دی ماه ۱۳۰۵.
- فروغی، محمدعلی (۱۳۵۴). *مجموعه مقالات*، ج ۱، تهران: توس.
- فروغی، محمدعلی (۱۳۹۸). *یادداشت‌های روزانه محمد علی فروغی از سفر کنفرانس صلح پاریس*، به کوشش محمد افشین‌وفایی و پژمان فیروزبخش، تهران: سخن.
- فلور، ویلم (۱۴۰۱). *طبقه کارگران و صنعت در ایران ۱۳۲۰-۱۳۲۹*، ترجمه رضا آذین، تهران: خزه.
- فوران، جان (۱۳۹۲). *مقاومت شکننده؛ تاریخ تحولات اجتماعی ایران از صفویه تا سال‌های پس از انقلاب اسلامی*، ترجمه احمد تدین، تهران: رسا.
- قیصری، علی و نصر، ولی (۱۴۰۱). *دموکراسی در ایران*، ترجمه میرحسین رئیس‌زاده، تهران: فرهنگ جاوید.
- کاشف‌السلطنه، حاجی محمد میرزا (۱۳۰۱). *ممات و حیات؛ در فواید راه‌آهن*، تهران: مطبعه مجلس شورای ملی.
- وحید مازندرانی، غلامعلی (۱۳۱۶). *اقتصاد ملی و سیاست اقتصادی ایران*، تهران: بی‌نا.
- متین‌دفتری، احمد (۱۳۰۴). *کلید استقلال اقتصادی ایران*، تهران: مطبعه مجلس.
- مجلس شورای ملی (۱۳۲۰). *مجموعه قوانین موضوعه مصوبه دوره هفتم قانون‌گذاری ۱۴ مهرماه ۱۳۰۷ تا ۱۴ آبان ۱۳۰۹*، تهران: مجلس.
- مُستشارالدوله، یوسف (۱۲۸۶). *رساله بنفش*، تهران: بی‌نا.
- مصلی‌نژاد، عباس (۱۳۹۷). *دولت و توسعه‌ی اقتصادی در ایران*، تهران: نی.
- مَمَقانی، اسدالله (۱۳۶۳). *مسلك الا امام فی سلامة الاسلام*، به کوشش صادق سجادی، تهران: تاریخ ایران.

نوری اسفندیاری، فتح‌الله (۱۳۳۵). *رستاخیز ایران؛ مدارک، مقالات و نگارشات خارجی ۱۳۲۳-۱۳۹۹*، تهران: سازمان برنامه.

وحدت، فرزین (۱۳۹۵). *رویارویی فکری ایران با مدرنیت*، ترجمه مهدی حقیقت‌خواه، تهران: ققنوس.

هوشنگ مهدوی، عبدالرضا (۱۳۸۵). *تاریخ روابط خارجی ایران از ابتدای دوران صفویه تا پایان جنگ دوم جهانی*، تهران: امیرکبیر.

مقاله‌ها

اسلمسر، نیل (۱۳۷۲). به‌سوی نظریه‌ای در نوسازی، ترجمه محمدجواد زاهدی، *مرکز مطالعات برنامه‌ریزی و اقتصاد کشاورزی*، (۲)۱، ۱۴۸-۱۶۶.

رستم نژاد، علی، منتظرالقائم، اصغر، و فیاض انوش، ابوالحسن (۱۳۹۵). بررسی سیاست‌ها و چالش‌های اقتصادی ایران در بحران اقتصادی ۱۹۲۹؛ مطالعه اسنادی، *گنجینه اسناد*، (۳)۲۶، ۳۵-۶.

شجاعی دیوکلائی، حسن (۱۳۹۶). سازماندهی اقتصاد تجاری ایران در عصر پهلوی اول ۱۳۰۳ تا ۱۳۰۹ ش، *تاریخ‌نامه ایران بعد از اسلام*، (۱۴)۸، ۹۱-۱۲۲.

شجاعی دیوکلائی، حسن، و شعبانی، امامعلی (۱۳۹۰). بحران اقتصادی ۱۹۲۹؛ پیامدها و واکنش‌ها در ایران، *مطالعات تاریخی فرهنگی (پژوهش‌نامه انجمن ایرانی تاریخ)*، (۸)۲، ۴۷-۶۷.

غلامی، شهرام (۱۳۹۳). نظام اقتصاد جهانی و صنعتی سازی جایگزین واردات در دوره رضاشاه: اهداف و پیامدها، *پژوهش‌های علوم تاریخی*، (۱)۶، ۸۵-۱۰۴.

وشمه، علی، ترابی فارسانی، سهیلا، و جدیدی، ناصر (۱۳۹۵). نقش صنایع آلمانی در نوسازی صنایع ایران در دوره رضاشاه پهلوی، *پژوهش‌نامه تاریخ*، (۴۵)۱۲، ۱۶۸-۱۴۹.

وکیلی زاد، سیروس (۱۳۷۸). نوسازی و توسعه در ایران: برخورد آگاهی، ترجمه وهاب کریمی و علی طایفی، *ماهنامه اطلاعات سیاسی - اقتصادی*، (۳-۴)۱۴، ۳۶-۴۹.

یزدانی، سهراب، و شجاعی دیوکلائی، حسن (۱۳۸۸). تأثیر تمرکزگرایی بر اقتصاد سیاسی عصر پهلوی اول، *تاریخ ایران*، (۲)۲، ۱۵۱-۱۷۹.

اسناد

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما): ش ۲۴۰/۳۱۱۱۳.

_____، ۲۴۰/۱۰۵۷.

_____ ، ۲۴۰/۹۹۲۸

_____ ، ۲۴۰/۲۳۱۱۵

_____ ، ۲۴۰/۹۸۲۵۷

_____ ، ۲۴۰/۳۶۶۰۷

_____ ، ۲۴۰/۹۹۹

_____ ، ۲۴۰/۳۸۸۵

_____ ، ۲۴۰/۷۳۱۹۲

_____ ، ۲۴۰/۲۲۳۶۷

_____ ، ۲۹۱/۳۳۷۹

_____ ، ۲۹۳/۸۰۱۷۰

_____ ، ۲۹۸/۱۱۳۱۵۵

_____ ، ۲۹۸/۹۵۸۷۹

_____ ، ۲۹۸/۹۰۸۹۲

_____ ، ۲۹۸/۹۰۸۹۴

_____ ، ۳۱۰/۴۷۶۴۱

_____ ، ۳۱۰/۴۹۹۱۳

_____ ، ۳۱۰/۵۵۶۱۸

_____ ، ۳۱۰/۷۴۴۴۰

_____ ، ۳۱۰/۴۸۷۵۲

_____ ، ۳۳۰/۶۰۸

_____ ، ۳۶۰/۲۵۳۲

کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی (کمام): ش ۱۰۱۱-۵/۱۲۶/۲۰/۱/۱۲۸

نشریات

روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۵، شماره ۱۳۰؛ ۱۳۰۶، شماره‌های ۲۳۳، ۲۴۴، ۲۵۴، ۲۶۸، ۳۰۶؛ ۱۳۰۷، شماره‌های ۴۶۹، ۴۷۳، ۵۲۵، ۵۴۵، ۶۸۶، ۶۹۵، ۷۱۱، ۷۲۸؛ ۱۳۰۸، شماره‌های ۷۳۹، ۷۹۷، ۸۱۵؛ ۱۳۱۰، شماره‌های ۱۴۰۳، ۱۴۰۵، ۱۵۶۰؛ ۱۳۱۱، شماره ۱۵۶۸؛ ۱۳۱۴، شماره‌های ۲۴۴۴، ۲۴۴۷، ۲۴۶۶، ۲۴۷۳، ۲۴۹۰، ۲۴۹۳، ۲۵۱۳، ۲۵۲۱، ۲۵۳۱، ۲۵۴۱، ۲۵۹۴، ۲۶۷۵، ۲۶۷۶، ۲۶۹۸، ۲۷۱۵، ۲۷۱۹، ۲۷۲۵، ۲۷۳۴؛ ۱۳۱۵، شماره‌های ۲۷۴۵، ۲۷۴۷، ۲۷۵۱، ۲۷۶۴، ۲۷۶۷، ۲۷۶۸، ۲۷۷۳، ۲۷۷۸، ۲۸۱۶، ۲۸۲۹، ۲۸۵۲، ۲۸۸۱، ۲۸۸۶، ۲۸۹۱، ۲۹۴۰، ۲۹۷۲، ۲۹۷۴، ۳۰۲۷، ۳۰۴۴، ۳۰۶۰؛ ۱۳۲۰، شماره‌های ۴۵۵۰، ۴۶۰۰، ۴۶۲۱.

روزنامه فکر آزاد (۱۳۰۳). شماره ۲۶، ۱۷ حوت ۱۳۰۳.

روزنامه مرد آزاد (۱۳۰۱). شماره ۱۱، ۲۳ دلو ۱۳۰۱.

مجله اُطاق بازرگانی (۱۳۳۹). شماره ۹۴-۹۳، خرداد و تیرماه ۱۳۳۹.

مجله اُطاق تجارت (۱۳۰۸). شماره ۱، ۱۵ آبان‌ماه ۱۳۱۵.

مجله اُطاق تجارت (۱۳۰۸). شماره ۵، بهمن‌ماه ۱۳۰۸.

مجله اُطاق تجارت (۱۳۱۰). شماره ۲۰، خردادماه ۱۳۱۰.

مجله اُطاق تجارت (۱۳۱۱). شماره ۳۶-۳۷، فروردین و اردیبهشت‌ماه ۱۳۱۱.

مجله اُطاق تجارت (۱۳۱۴). شماره ۱۰۶-۱۰۷، ۱۵ اردیبهشت‌ماه ۱۳۱۵.

مجله اُطاق تجارت (۱۳۱۵). شماره ۱۳۱-۱۳۰، ۱۵ اسفندماه ۱۳۱۵.

مجله اُطاق تجارت (۱۳۱۵). شماره ۱۳۶، ۱۵ خردادماه ۱۳۱۵.

مجله اُطاق تجارت (۱۳۱۵). شماره ۱۳۹، ۱۵ مردادماه ۱۳۱۵.

(ب) منابع انگلیسی

Amir Arjomand, Said. (1988). *The Turban for the Crown: The Islamic Revolution in Iran*. New York: Oxford University Press.

Ansari, Ali. M. (2012). *The Politics of Nationalism in Modern Iran*. Cambridge Middle East Studies, Cambridge: Cambridge University Press.

Clawson, Patrick. (1993). "Knitting Iran Together: The Land Transport Revolution, 1920-1940", *Iranian Studies*, vol. 26, no. 3/4, pp. 235-50.

Daftary, Farhad. (1973). "Development Planning in Iran: A Historical Survey", *Iranian Studies*, vol. 6, no. 4, pp. 176-228.

Dorren, Lars. (2023). "Locating the Modernist State. On Whether or Not Modernist Principles Govern Contemporary Policy Practice." *Administrative Theory & Praxis*, vol 46, no. 1, pp. 76-94.

- Doyle, Michael W. (1986). *Empires*, Ithaca, New York: Cornell University Press.
- Fateh, Moustafa. (1926). *The Economic Position of Persia*. London: London P. S. King & Son.
- Green, Nile. (2016). "Fordist Connections: The Automotive Integration of the United States and Iran", *Comparative Studies in Society and History*, vol. 58, no. 2, pp. 290–321.
- Hedayat, Hirbohd. (2017). *The Development of the Modern Iranian Nation-State: From Qajar Origins to Early Pahlavi Modernization*, Thesis of the requirements for the degree of Master of Arts in Political Science, Virginia.
- Magdoff, Harry. (1970) "Militarism and Imperialism." *The American Economic Review*, vol. 60, no. 2, pp. 237–42.
- Motor Age Magazine*, (1905). 28 September 1905, vol. 8, no. 13, Chicago.
- Najmabadi, Afsaneh. (1987). "Depoliticisation of a Rentier State: The Case of Pahlavi Iran", *The Rentier state*, London: Routledge.
- Powell, E. Alexander. (1939). *By Camel and Car to the Peacock Throne*. New York - London: D. Appleton-Century Company.
- Rahnema, Ali. (2023). *The Political History of Modern Iran: Revolution, Reaction and Transformation, 1905 to the Present*, London: Bloomsbury.
- Seif Amirhosseini, Zahra (2002), *Socio-Political Change and Development in Iran: Reza Sah and the Shi'I Hierocracy*, Thesis for the Degree of Doctor of philosophy (Ph.D.), London School of Economics, University of London.
- Sztompka, Piotr. (1993). *The Sociology of Social Change*. Oxford: Blackwell.
- Todorova, Maria. (2010). *Discourses of Collective Identity in Central and Southeast Europe (1770-1945)*, vol. 3, Budapest & New York: Central European University Press.
- Weston, Harold. F. (1921). "Persian Caravan Sketches: The Land of the Lion and the Sun as Seen on a Summer Caravan Trip", *The National Geographic Magazine*, vol. 39, no. 4, Washington D.C.
- Yaghoubian, David. (1997). "Shifting Gears in the Desert: Trucks, Guilds, and National Development 1921–1941", *Journal of Middle East Studies*, no. 13, pp. 1-36.

Investigation and Analysis of Industrial Modernization During Reza Shah Pahlavi Era with an Emphasis on Transportation Industry; Case Study: The Status of Passenger Automobiles

Abstract

Development, modernization, and related issues in Iran's contemporary history have always been problematic and controversial. One of the most important and sensitive of these areas concerns issues related to industrial modernization and development, which had been consistently raised since the late Qajar period as one of the main ways to overcome backwardness in the country. Reza Shah Pahlavi, also acknowledging this matter, placed the development of transportation, including the national railway and the importation of passenger automobiles, at the forefront of his industrial programs.

This research, using a descriptive-analytical method, examines this topic and seeks to answer the question: What was the process and ups and downs of industrial development and modernization during Reza Shah Pahlavi's era, with emphasis on the transportation industry and analysis of the passenger automobile situation? The findings of this research show that the approach to importing passenger automobiles during this period was state-centered with a particular focus on Western automobiles, especially American and German cars. The extensive beginning of passenger automobile imports during this era, despite the numerous challenges it brought, was a function of domestic and international conditions that, in addition to political objectives such as facilitating the exercise of central government power over various parts of the country and providing a solution for liberation from foreign powers' dominance, from an economic-industrial dimension, led to the transfer of knowledge and technology for passenger automobile manufacturing, the formation of necessary infrastructure for creating a domestic automotive industry during Mohammad Reza Pahlavi's era, and the creation of needs for the urban middle class.

Keywords: Modernization, Reza Shah Pahlavi, Industrial Development, Transportation, Passenger Automobile.