



The Performance and Achievements of Development Plans during the Second Pahlavi Period in the Transportation Sector (1948-1977)

Mohsene Seraj*¹ | Zohre Parnian²

1. Assistant Professor, Department of History of Islamic Revolution, Research Institute of Imam Khomeini and Islamic Revolution, Tehran, Iran.

2. PhD (History of Islamic Revolution), Research Institute of Imam Khomeini and Islamic Revolution, Tehran, Iran.

Abstract

Given that sustainable development in a country depends, above all, on the availability of the necessary infrastructure and enabling conditions, and that the development of transportation networks and communication routes constitutes one of the essential infrastructures for development in any region, the main objective of this study is to provide a descriptive and statistical assessment of the plans and implementation record of the Second Pahlavi government concerning the development of the country's transportation infrastructure, particularly its railway and road networks, with reference to the Five-Year Development Plans implemented during this period. Employing a historical research methodology based on the analysis of documentary sources and statistical data, this study seeks to address this issue. The findings indicate that transportation infrastructure was consistently addressed in all five development plans during the Second Pahlavi period. However, the attention devoted to this sector was by no means commensurate with the country's actual needs and fluctuated considerably across different plans. Furthermore, although the overall achievements of these plans by the end of the Five-Year Development Plans came relatively close to their projected objectives, factors such as insufficient financial resources, the lack of attention to and commitment to the necessity of developing transportation infrastructure among policymakers at the time, the country's political and economic crises, and the transfer of implementation deficiencies from one plan to the next resulted in the incompleteness, slow progress, and failure of some projects related to the development of transportation infrastructure and road construction during this period. The article argues that Iranian culture—rooted in peace-oriented foundations that have historically fostered empathy, cooperation, consensus, and national cohesion—can likewise support the establishment, expansion, and deepening of peace under current conditions. Within this framework, the essential task before the government is to adopt a realistic, diagnostic, and context-sensitive approach that enables a precise understanding of this cultural capacity and its effective application in practice. Such an approach would strengthen peace among public sphere actors and the broader population, thereby facilitating the country's progress toward goals such as development. The research method employed is descriptive-analytical.

Article Info

Article type: Research**Received:** July 02, 2026**Received in revised from:**

July 31, 2026

Accepted: August 19, 2026**Published online:** December 21, 2026**Keywords:**

Development Plans; Second Pahlavi Period; Road Construction Infrastructure; Railway and Road Transportation; Transportation Infrastructure.

*Corresponding author:

serajmilad@yahoo.com

Cite this article: Seraj, m & Parnian, Z. (2026). The Performance and Achievements of Development Plans during the Second Pahlavi Period in the Transportation Sector (1948-1977). *Biquarterly Tarikhname-ye Enghelab*, 1 (2), 51-80. <https://doi.org/10.22034/te.2026.510292.1278>

عملکرد و دستاورد برنامه‌های عمرانی پهلوی دوم در بخش حمل و نقل (۱۳۵۶-۱۳۲۷)

محسن سراج*^۱ | زهره پرنیان^۲

۱. استادیار گروه تاریخ انقلاب اسلامی، پژوهشکده امام خمینی (ره) و انقلاب اسلامی، تهران، ایران.
۲. دانش آموخته دکتری تاریخ انقلاب اسلامی، پژوهشکده امام خمینی و انقلاب اسلامی، تهران، ایران.

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: پژوهشی تاریخ دریافت: ۱۴۰۵/۰۴/۱۱ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۵/۰۵/۰۹ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۵/۲۸ تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۹/۳۰ کلیدواژه‌ها: برنامه‌های عمرانی، پهلوی دوم، زیرساخت راه‌سازی، حمل و نقل ریلی و جاده‌ای، زیرساخت‌های ارتباطی. * نویسنده مسئول: serajmilad@yahoo.com	با توجه به اینکه روند توسعه پایدار در یک کشور بیش از هر چیز دیگری به بخش زیرساخت‌ها و بسترهای لازم وابسته است و یکی از زیرساخت‌های حیاتی توسعه در هر منطقه، توسعه راه‌های ارتباطی و حمل و نقل است، مسئله اصلی این پژوهش، بررسی توصیفی و آماری برنامه‌ها و کارنامه اجرایی حکومت پهلوی دوم در زمینه توسعه زیرساخت‌های ارتباطی کشور و حمل و نقل ریلی و جاده‌ای، با تکیه بر برنامه‌های توسعه پنج‌گانه این حکومت است. این پژوهش با استفاده از روش تحقیق تاریخی مبتنی بر تحلیل اسناد و آمار، به دنبال پاسخ به این مسئله است. نتایج به‌دست‌آمده از این پژوهش نشان می‌دهد که در تمامی برنامه‌های پنج‌گانه توسعه در عصر پهلوی دوم، همواره به بخش زیرساخت‌های ارتباطی توجه شده است؛ هرچند این توجه به‌هیچ‌عنوان متناسب با نیازهای واقعی کشور در این زمینه نبوده و در برنامه‌های مختلف نیز دچار نوسان بوده است. همچنین با آنکه دستاوردهای کلی این برنامه‌ها در پایان برنامه‌های پنج‌گانه عمرانی به اهداف پیش‌بینی شده نزدیک بود، عواملی چون کمبود اعتبارات، عدم توجه و اعتقاد مسئولان وقت به‌ضرورت توسعه زیرساخت‌های ارتباطی، بحران‌های سیاسی و اقتصادی کشور و انتقال عقب‌ماندگی‌های اجرایی هر برنامه به برنامه بعدی، موجب ناقص ماندن، کند شدن و ناموفق بودن برخی از این طرح‌ها در بخش توسعه زیرساخت‌های ارتباطی و روند راه‌سازی در این دوران گردید.

استناد: سراج، محسن و زهره، پرنیان (۱۴۰۵). عملکرد و دستاورد برنامه‌های عمرانی پهلوی دوم در بخش حمل و نقل (۱۳۵۶-۱۳۲۷).

تاریخ نامه انقلاب، ۱ (۲)، ۱۰۱-۱۳۰. <https://doi.org/10.22034/te.2026.510292.1278>

مقدمه

مسئله عقب ماندگی ایران از کاروان مدرنیته و دنیای مدرنی که با سردمداری اروپای غربی، جهان را در قرن نوزدهم و بیستم تحت تأثیر قرار داده بود، از همان دوران قاجار و عصر مشروطه دغدغه اصلی روشنفکران و طبقات مختلف شهری ایران بود و متعاقباً حکومت های ایرانی نیز در دوره قاجار و پهلوی، مجبور به درگیر شدن در مسئله پیشرفت و پیوستن کشور به سیر مدرنیته جهانی شدند. برنامه ریزی برای پیشرفت و توسعه کشور و گذار از مشکلاتی که دامان جامعه ایرانی را در این دوران گرفته بود، با آغاز حاکمیت مشروطه در ایران روندی اجرایی گرفته و در زمان حکومت پهلوی و از همان زمان رضاشاه نیز که اولین سیاست های اقتصادی با هدف توسعه اقتصادی برنامه ریزی شده در ایران مدرن به همین زمان برمی گردد، شدت گرفت. بیشترین تلاش های صنعتی سازی در جهت توسعه امکانات زیربنایی کشور، پس از انقلاب مشروطه، به همین دوران بازمی گردد که به سبب وقوع جنگ جهانی دوم و اشغال کشور از سوی متفقین، بسیاری از این برنامه ها متوقف گردید و دورنمای توسعه زیرساخت های کشور، به ویژه بسترهای ارتباطی تا مدتی به محاق رفت. در سال های پس از جنگ، ایده بازسازی و توسعه اقتصاد ایران با ابتکار دولت در کشور جان تازه ای پیدا کرد و میراث دولت های مشروطه و حکومت پهلوی اول در این زمینه به حکومت پهلوی دوم منتقل شد. در این دوره محمدرضا شاه و دست اندرکاران حاکمیت او در تلاش بودند تا بتوانند با توجه و تکیه بر برنامه های توسعه که از سال ۱۳۲۷ تا ۱۳۶۱ به صورت شش برنامه تنظیم شده و تا وقوع انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷ تلاش در جهت اجرای این برنامه ها صورت گرفت، بتوانند کشور را به سمت توسعه صنعتی سوق دهند هرچند برنامه ششم به سبب پیروزی انقلاب اسلامی هرگز به مرحله اجرا درنیامد. مسئله اصلی این پژوهش بررسی جایگاه توسعه زیرساخت های ارتباطی و حمل و نقل جاده ای و ریلی کشور در این برنامه های توسعه و کارنامه عملیاتی و دستاوردهای آن و میزان تحقق پیش بینی های این برنامه ها در حوزه توسعه زیرساخت های ارتباطی کشور، در عرصه اجراست که تلاش شده با روش تحلیل اسنادی و آماری بدان پاسخ داده شود.

۱. پیشینه پژوهش

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

نویسنده کتاب موج دوم، تجدد آمرانه در ایران؛ تاریخ برنامه‌های عمرانی سوم تا پنجم تنها به بررسی منابع، ایدئولوژی، اهداف و عملکرد سه برنامه سوم، چهارم و پنجم توسعه پرداخته و تمرکز چندانی بر موضوع موردنظر این پژوهش در این برنامه‌ها نداشته است. ایزدی و حیدرپور اینانلو در مقاله «بررسی پیامدهای برنامه‌های پنج‌گانه توسعه اقتصادی دوره پهلوی اول و دوم و نقش آن در شکل‌گیری انقلاب اسلامی ایران» (۱۳۹۴)، ضمن بررسی برنامه‌های توسعه در دوران پهلوی دوم، صرفاً به معرفی بندها و اهداف این برنامه‌ها پرداخته‌اند. طالب و عنبری در مقاله «دلایل ناکامی نظام برنامه‌ریزی توسعه در ایران عصر پهلوی دوم» (۱۳۸۵)، با آنکه به بررسی کارنامه اجرایی برنامه‌های توسعه در این دوران پرداخته‌اند، اما اهتمام خاصی به کارنامه اجرایی این برنامه‌ها در زمینه توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل نداشته و صرفاً به کلیات آن اشاره نموده‌اند.

تمایز اصلی پژوهش حاضر با پژوهش‌های فوق، تمرکز کامل این پژوهش بر موضوع توسعه زیرساخت‌های ارتباطی کشور در برنامه‌های توسعه دوران پهلوی دوم و بررسی کارنامه اجرایی این طرح‌ها در این حوزه خاص است که تا به امروز پژوهش مستقلی درباره آن انجام نگرفته است؛ لذا در این پژوهش، با روش تحقیق تاریخی مبتنی بر تحلیل اسناد و آمار، به این موارد پرداخته خواهد شد.

۲. حمل‌ونقل در برنامه‌های پنج‌گانه توسعه عمرانی

۲-۱. برنامه هفت‌ساله عمرانی اول

برنامه اول عمرانی که از سال ۱۳۲۷ تا ۱۳۳۴ برای بازه زمانی هفت‌ساله بود، در بخش ارتباطات و حمل‌ونقل اعتباری به میزان ۵۰۰۰ میلیون ریال، معادل ۲۳/۸ درصد از بودجه‌ای کل برنامه را به خود اختصاص داده بود (سازمان برنامه، ۱۳۲۶، ص ۱۵). در این برنامه پیش‌بینی شده بود که تا پایان دوره هفت‌ساله، ضمن انجام مرمت و بازسازی

و آسفالت ۶۷۰۰ کیلومتر از راه‌های ارتباطی موجود، سه هزار کیلومتر راه جدید نیز به جاده‌های کشور اضافه گردد. به علاوه در زمینه راه‌های شوسه نیز نقشه‌برداری و ساختمان راه‌های کرمانشاه- تبریز، شیراز- بوشهر، ازنا- اصفهان، مغان- اهر، قم- اصفهان، اصفهان- اهواز و زاهدان- چابهار آغاز شده بود (ساکما، س. ش. ۲۳۸۷-۲۲۰). در پایان برنامه عملکرد آن در حوزه راه‌سازی شامل پل‌سازی، شن‌ریزی و خاکریزی راه‌ها و جاده‌ها بدین بود:

- تبریز- اهر به طول ۷۷ کیلومتر؛
- تبریز- اردبیل به سمت گرمی به طول ۶۰ کیلومتر؛
- تبریز- آذرشهر به طول ۵۲ کیلومتر؛
- راه میان‌دوآب- بناب به طول ۴۲ کیلومتر؛
- اردبیل- خلخال به طول ۴۲ کیلومتر؛
- رضائیه تا مرز ترکیه به طول ۱۳ کیلومتر؛
- رضائیه- بند و بلوک مرکور به طول ۵۰ کیلومتر؛
- رضائیه- اشنویه از بالانژ باشنو به طول ۵۰ کیلومتر؛
- مشکین‌شهر- مغان به طول ۴۰ کیلومتر؛
- زنجان- بیجار به طول ۱۱۴ کیلومتر؛
- تهران- ساوه تا همدان به طول ۱۵۰ کیلومتر که از قاسم‌آباد و جمشیدآباد ساوه ادامه یافته و تا پایان برنامه اول در حدود ۶۰ درصد عملیات ساختمان آن به اتمام رسیده بود؛

- اصفهان- ازنا و درود به طول ۲۸۸ کیلومتر؛
- فیروزآباد - قیر به طول ۷۰ کیلومتر؛
- تربت حیدریه- تربت‌جام به طول ۲۶ کیلومتر؛
- ربات سنگ- نیشابور به طول ۶ کیلومتر؛
- نیشابور- کاشمر به طول ۱۳ کیلومتر؛
- سبزوار- جوین به طول ۱۳.۵ کیلومتر؛

- تربت حیدریه - خاف به طول ۴.۵ کیلومتر؛

- تربت حیدریه - فریمان به طول ۲۷ کیلومتر (سازمان برنامه، ۱۳۳۱، صص. ۱۵-۱۳). در پایان این برنامه در نهایت راه‌هایی که به‌طور واقعی آماده رفت‌وآمد شدند، ۸۲۲ کیلومتر بود و اجرای مابقی طرح‌های پیش‌بینی شده ناتمام مانده و ساخت آن‌ها به برنامه بعد موکول گردید.

در بخش ریلی نیز پیش‌بینی شده بود که تا پایان برنامه اول، ساختمان راه‌آهن تهران - تبریز به طول ۷۴۲ کیلومتر، ساختمان راه‌آهن تهران - مشهد به طول ۹۲۵ کیلومتر، راه‌آهن تهران - یزد به طول ۴۷۵ کیلومتر، ساختمان راه‌آهن قم - یزد - زنند به طول ۸۴۷ کیلومتر (این یکی از سال ۱۳۱۷ اجرای ساختمانش شروع شده بود منتهی با شروع جنگ دوم جهانی متوقف شد) به اتمام برسد و ریل‌گذاری خط بین قم و کاشان به طول ۹۸ کیلومتر نیز در این برنامه پیش‌بینی شده بود، اما در پایان برنامه اقدامات انجام شده تنها عبارت بود از: ریل‌گذاری کامل خط بین قم و کاشان، احداث راه‌آهن سربندر به بندر ماهشهر به طول ۱۲ کیلومتر که در سال ۱۳۲۸ به پایان رسید (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۴، صص. ۱۲-۱۳) و پیشرفت ساختمان راه‌آهن میانه به تبریز به میزان ۳۰۰ کیلومتر تا پایان سال ۱۳۲۹. مابقی برنامه‌های پیش‌بینی شده راه‌سازی ریلی نیز همانند راه‌سازی جاده‌ای، در پایان این برنامه به سبب عدم موفقیت نسبی برنامه و ناتمام ماندن آن به برنامه دوم منتقل شدند (پهلوی، ۱۳۷۱، صص ۵۳-۵۲).

۲-۲. هفت‌ساله عمرانی دوم

دومین دوران تحول و سازندگی بعد از وقایع شهریور ۱۳۲۰، اجرای برنامه عمرانی هفت‌ساله دوم (۱۳۴۱-۱۳۳۴) بود که در طرح‌ریزی این برنامه، تجارب برنامه اول نیز نزد متخصصان و اولیای امر وجود داشت.

در شروع این برنامه مشخص بود که شبکه ارتباطی راه‌ها، راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌ها، نیازهای کشور در مبحث حمل‌ونقل را برآورده نمی‌کرد و نارسایی و ضعف شبکه حیاتی حمل‌ونقل کشور که تا حدود زیادی معلول نابسامانی‌های ناشی از وقایع جنگ بین‌الملل و دخالت‌های بیگانگان در امور کشور بود، به‌صورت مانع بزرگی در راه بست تجارت،

توسعه اقتصادی و پیشرفت اجتماعی کشور درآمده بود. همچنین راه آهن سراسری که در جریان جنگ دوم جهانی به طور فزاینده‌ای مورد استفاده نیروهای خارجی متجاوز به کشور قرار گرفته بود، از نظر خطوط، لوازم، واگن، لوکوموتیو و سایر تأسیسات بسیار فرسوده شد و ترمیم ضروری در آن صورت نگرفته بود و لازم بود با استفاده از تکنیک‌های جدید، ترمیم و تقویت شوند؛ بنابراین به منظور رفع این موارد و ترمیم سایر بخش‌های زیربنایی، برنامه هفت‌ساله دوم توسعه کشور با اعتباری حدود ۳۴ هزار میلیون ریال به تصویب رسید که از این مبلغ، حدود ۴۰ درصد آن به بخش ارتباطات و توسعه و ترمیم شبکه حمل و نقل کشور اختصاص یافته بود.

هدف اصلی این برنامه در حوزه حمل و نقل؛ ترمیم و توسعه راه‌های اصلی کشور بود که مشخصات آن‌ها با توجه به ازدیاد وسایل نقلیه و بالا رفتن فشار آن‌ها روی سطح جاده‌ها با حوائج روزافزون کشور تناسب نداشت. در این برنامه پیش‌بینی شده بود که جمعاً حدود ۶۰۰۰ کیلومتر راه جاده‌ای ترمیم و ساخته شود که به این منظور دو نهاد، مسئول انجام کار شدند. راه‌هایی که تحت نظر مهندسین مشاور سازمان برنامه مرمت و ساخته می‌شد که حدود ۲۴۵۰ کیلومتر بود که پس از لغو قرارداد شرکت جان مولم^۱، مرمت و احداث آن به عهده مهندسین سازمان برنامه گذاشته شد؛ و دیگر ۲۹۶۰ کیلومتر جاده‌ای بود که مرمت و احداث آن‌ها به عهده وزارت راه گذاشته شد. اضافه شدن هزینه مرمت‌ها و لغو قرارداد شرکت خارجی موجب گردید که هزینه راه‌سازی افزایش یابد و تنها حدود ۴۷ درصد اعتبارات راه‌سازی برای ساختمان راه‌های اصلی تخصیص داده شود، در نتیجه اعتبار کافی برای ساختمان راه‌های فرعی که برای مناطق کشاورزی ضروری بود باقی نماند؛ بنابراین سازمان برنامه برای ساختمان راه‌های فرعی حدود ۲۵۰ میلیون ریال دیگر نیز اختصاص داد که بدین ترتیب برنامه مطالعه و احداث راه‌های فرعی برنامه سوم در همین برنامه پایه‌گذاری گردید (سازمان برنامه، مدیریت امور اقتصادی، ۱۳۳۸، صص. ۵۷-۴۹).

در برنامه دوم عمرانی پیش‌بینی‌های اولیه در زمینه مرمت و جاده‌سازی و همچنین تکمیل جاده‌های باقی‌مانده از برنامه اول، حدود ۶۰۰۰ (بدون راه‌های فرعی حدود ۵۷۵۹) کیلومتر راه به شرح ذیل بود:

- جاده سراسری خرمشهر تا بندر پهلوی به طول ۱۱۵۸ کیلومتر؛
- راه‌های اصلی غرب کشور مجموعاً به طول ۸۹۳ کیلومتر؛
- سربندر - خلف‌آباد - اهواز به طول ۱۵۷ کیلومتر؛
- آذرشهر - تبریز به طول ۵۰ کیلومتر؛
- تهران - ساوه - همدان به طول ۷۹۶ کیلومتر؛
- ساوه - اصفهان به طول ۳۰۰ کیلومتر؛
- لاهیجان - رشت به طول ۴۲ کیلومتر؛
- قم - کاشان به طول ۱۰۰ کیلومتر؛
- سبزوار - جوی به طول ۵۰ کیلومتر؛
- جایدور - ایلام به طول ۲۰ کیلومتر؛
- اصفهان - شهرکرد به طول ۶۰ کیلومتر
- آذرشهر - میاندوآب به طول ۱۱۰ کیلومتر؛
- تبریز - اهر به طول ۱۰۲ کیلومتر؛
- اردبیل - فیروزآباد به طول ۸۷ کیلومتر؛
- رضائیه - مرز ترکیه به طول ۳۵۰ کیلومتر؛
- شیراز - دوگنبدان - بوشهر به طول ۱۷۵ کیلومتر؛
- سیرجان - بافت به طول ۴۰ کیلومتر؛
- نیشابور - کاشمر به طول ۵۸ کیلومتر؛
- تربت حیدریه - خواف به طول ۱۲۰ کیلومتر؛
- راه آلاشت به طول ۱۰ کیلومتر؛
- راه‌های اطراف کارخانه قند فسا جمعاً به طول ۳۰۸ کیلومتر؛
- بناب - مراغه به طول ۲۰ کیلومتر؛
- گرگان - مشهد به طول ۲۱۸ کیلومتر؛

- دارزین - دستکوج - میناب به طول ۳۵۵ کیلومتر؛
 - زنجان - بیجار به طول ۱۴ کیلومتر؛
 - فیروزآباد - هروآباد به طول ۴۲ کیلومتر؛
 - بجنورد - قوچان به طول ۱۲۴ کیلومتر (ساکما، س. ش ۲۳۱۱۵-۲۳۰؛ س. ش ۴۵۶۰-۲۲۰).
 بااین حال، از کل این میزان جاده سازی پیش بینی شده در برنامه دوم عمرانی تنها کمی بیشتر از یک سوم آن عملیاتی و اجرا شد و تا مهرماه ۱۳۴۱ در چهار محور غربی، مرکزی، جنوبی و نواحی شمالی کشور تنها ۲۴۱۹ کیلومتر از پیش بینی توسعه جاده -ای کشور در این برنامه به بهره برداری رسید و اجرای باقی مانده این پیش بینی ها، به برنامه سوم توسعه منتقل شد (ساکما، س. ش ۲۳۱۱۵-۲۳۰). همچنین طرح مطالعه راه های فرعی در این برنامه جمعاً به طول ۷ هزار کیلومتر در دستور کار سازمان برنامه قرار گرفته بود و مهندسین مشاور این سازمان در این برنامه مأمور شده بودند که در کلیه استان های کشور مطالعات اولیه را برای احداث تا ۷۰۰۰ کیلومتر جاده فرعی اولویت دار به عمل آورده و با تماس با مقامات محلی و استانداری ها و سنجش احتیاجات اقتصادی و اجتماعی مناطق مورد مطالعه مسیرهای دارای اهمیت بالا و اولویت را انتخاب و مطالعات فنی آن ها را انجام دهند تا نسبت به ساختمان آن ها در برنامه سوم اقدام گردد. با توجه به اینکه ساختمان بعضی راه های فرعی که جنبه فوریت داشت، لازم شناخته شد هم زمان با مطالعات کلی راه های فرعی کشور ۱۵ رشته راه مجموعاً به طول ۳۱۷ کیلومتر مطابق با نظر کمیته مرکب از نمایندگان وزارتخانه های راه، کشور، کشاورزی، صنایع و معادن، اداره کمک های فنی آمریکا و سازمان برنامه در دست ساختمان قرار گرفت (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۴، صص ۲۱-۱۸؛ پهلوی، ۱۳۷۱، ص. ۸۵).

همچنین در برنامه عمرانی دوم اعتبار توسعه راه آهن ۶/۲۴۴ میلیون ریال بود که این مبلغ بیش از یک چهارم کل اعتباری بود که برای گسترش زیرساخت های حمل و نقلی کشور در این برنامه عمرانی در نظر گرفته شده بود (سازمان برنامه، مدیریت امور اقتصادی، ۱۳۳۸، ص. ۷۰). پیش بینی های ابتدای برنامه دوم برای بخش راه آهن شامل تکمیل برخی از خطوط باقی مانده از برنامه اول و نیز تغییر عرض خط ریلی تبریز به جلفا به طول

۱۴۶ کیلومتر، تعمیر خط اندیمشک - دورود به طول ۲۰۸ کیلومتر، احداث خط ریلی بندرشاه - گرگان به طول ۳۶ کیلومتر و احداث خط آهن تبریز به قطور به طول ۳۳۳ کیلومتر و خط میانه به تبریز به طول ۳۰۳ کیلومتر بود که در پایان برنامه مجموع اقدامات انجام شده در این بخش منجر به ترمیم و احداث ۱۹۹۸ کیلومتر خط ریلی کشور گردید (ساکما، س. ش. ۴۵۶۰-۲۲۰، چاپخانه راه آهن، بی تا، صص ۵۴-۵۳؛ سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۴، صص. ۲۳-۲۱).

۳-۲. پنج ساله عمرانی سوم

در آغاز اجرای برنامه سوم عمرانی (۱۳۴۱-۱۳۴۶)، در مجموع ۴۲۶۰ کیلومتر راه آسفalte و ۲۶ هزار کیلومتر جاده شنی درجه یک، درجه دو و راه خاکی در کشور وجود داشت. با این حال، به ویژه در جاده‌های شنی و خاکی، تردد در تمام فصول سال امکان پذیر نبود. از این رو، علاوه بر تکمیل طرح‌های نیمه تمام راه سازی برنامه دوم و اجرای طرح‌های جدید، لازم بود اقدامات فوری برای نگهداری، مرمت و روکش آسفالت راه‌های موجود نیز در دستور کار قرار گیرد. از این رو، برنامه سوم برخلاف دو برنامه پیشین برای مدتی پنج ساله در نظر گرفته شد. بخش ارتباطات و مخابرات از مهم ترین ارکان برنامه سوم بودند، به گونه ای که بزرگ ترین بخش در جذب اعتبارات عمرانی را شامل می شدند. مجموع اعتبارات عمرانی برنامه سوم برای بخش ارتباطات و حمل و نقل به علاوه مخابرات، ۶/۷۴۵/۰۰۰ هزار ریال بود (سازمان برنامه، ۱۳۴۲، ص. ۱۱).

در بخش حمل و نقل و توسعه ارتباطات برنامه سوم عمرانی، هدف این بود که متناسب با نیازهای اقتصادی کشور شرایط و امکانات مناسبی به وجود آورده شود تا کمبود امکانات ارتباطی مانع توسعه صنایع، کشاورزی و گسترش بازرگانی نگردد. در این برنامه توسعه راه‌های شوسه بر دیگر راه‌ها اولویت پیدا کردند و تأکید وجود داشت که شبکه راه‌های اصلی کشور که جزئی از سیستم کلی ارتباطی به شمار می رفت، با سایر تأسیسات و تسهیلات ارتباطی هماهنگی کامل داشته باشد.

ضرورت ایجاد راه‌های قابل عبور و گنجاندن طرح‌های راه سازی در برنامه‌های عمرانی به علت موقعیت خاص جغرافیایی و وسعت‌ها و پراکندگی جمعیت در کشور،

از آغاز برنامه عمرانی دوم احساس می‌شد، بنابراین برنامه سوم، راه‌سازی را در دو بخش فرعی و اصلی پیگیری کرده و راه‌آهن را نیز به صورت مجزا در ردیف اعتبارات در نظر گرفته بود. در بخش اصلی مشخصات این راه‌ها بر اساس تحمل فشار ۱۳ تن کامیون و به عرض ۹ تا ۱۱ متر انتخاب شده بود که ۶ یا ۷ متر از عرض آن آسفالت می‌گردید. همچنین در بخش راه‌های اصلی، هدف‌های کیفی شامل: تقلیل هزینه‌های حمل و نقل کالا، گسترش توسعه اقتصادی به مناطق آباد نشده کشور به منظور بهره‌گیری از امکانات و منابع طبیعی و انسانی آنجا، توسعه هر چه بیشتر تجارت خارجی و تسهیل ارتباط ایران با کشورهای هم‌جوار در زمینه حمل کالا و مسافر به عنوان ملاک انتخاب مورد توجه قرار گرفت (ساکما، س. ش ۱۵۱۱۰-۲۲۰).

در برنامه سوم مهم‌ترین اهداف کیفی و کمی توسعه راه‌های فرعی نیز شامل این موارد بود: ایجاد ارتباط و تسهیل حمل و نقل در مناطق مختلف کشور، توسعه فرهنگ و بهداشت در روستا، مکانیزه کردن کشاورزی و تشویق تولیدکنندگان به ازدیاد محصول، تعمیم امنیت در سراسر کشور و استفاده از توان نیروی انسانی در ایام فراغت کشاورزان. به همین منظور مطالعه و نقشه‌برداری ۱۴۷۵۷ کیلومتر راه فرعی که قرار بود ۱۱۵۰۰ کیلومتر آن جدیدالاحداث باشد، در دستور کار قرار گرفته و مبلغ ۸/۵ میلیارد ریال اعتبار برای انجام آن در نظر گرفته شد. ابتدا قرار شد مطالعه و نقشه‌برداری ۱۰۵۰۰ کیلومتر راه فرعی و ساختمان ۷ هزار کیلومتر از آن‌ها در برنامه مزبور گنجانده شود، اما بعدها و به دلیل تحولات و تغییرات اجتماعی و بر اساس نیازمندی‌های روزافزون کشور میزان مطالعه و نقشه‌برداری راه‌های فرعی در این برنامه به ۱۴/۵۰۰ کیلومتر و ساختمان آن‌ها به ۹ هزار کیلومتر افزایش داده شد (سازمان برنامه، دفتر اطلاعات و گزارش‌ها، ۱۳۴۶، صص ۴۶-۴۵). بدین ترتیب، از آغاز اجرای برنامه سوم، هم‌زمان با اجرای طرح‌های جدید راه‌سازی، تغییراتی در برنامه احداث راه‌های اصلی و اعتبارات اختصاص یافته به آن اعمال شد. بر این اساس، عملیات اجرایی بخشی از راه‌های اصلی پیش‌بینی شده در برنامه سوم، در برخی محورها، به اجرای قسمتی از پروژه محدود شد و تکمیل بخش‌های باقی‌مانده آن به برنامه چهارم موکول گردید. در نهایت نیز با توجه به تغییرات مذکور، در برنامه سوم عمرانی مقرر گردید که توسعه راه‌های اصلی بر اساس اعتبار موجود محدود به ساختمان

و آسفالت ۲۸۱۸ کیلومتر راه آسفالت‌ه درجه یک باشد. علاوه بر آن پیش‌بینی شده بود که تکمیل پروژه‌های باقی‌مانده از عملیات راه‌سازی برنامه دوم و شروع ساختمان راه‌های جدیدی که مرحله مطالعات مقدماتی و عملیات مهندسی آن‌ها به اتمام رسیده بود نیز در این برنامه عمرانی انجام شده و همچنین برای ترمیم و نگهداری قسمتی از راه‌های موجود نیز طرح‌های مختلفی به تصویب رسید.

بر اساس گزارش منابع دستاوردها و میزان تحقق طرح‌های پیش‌بینی شده در بخش توسعه حمل‌ونقل در برنامه سوم توسعه به شرح ذیل است:

الف) در بخش مربوط به اتمام طرح‌های ناتمام راه‌سازی برنامه دوم: میزان عملیات محقق شده تا پایان برنامه سوم تنها آسفالت ۱۲۵۰ کیلومتر راه بود که از این میزان ۱۵۰ کیلومتر آن زیرسازی و روسازی شده بود و البته همین میزان کار، ۲۸ درصد کل بودجه تخصیص یافته برای تکمیل پروژه‌های باقی‌مانده از برنامه دوم را به خود اختصاص داد (سازمان برنامه، الف بی تا، ص. ۹۰).

ب) در بخش ساختمان راه‌های جدید: مواردی از پیش‌بینی‌های برنامه سوم در خصوص راه‌های اصلی که در این زمان به ساختمان و آسفالت آن‌ها اقدام شد از این قرار بودند:

- تکمیل محور تاکستان- تبریز- بازرگان: این راه ترانزیتی به طول ۶۸۸ کیلومتر ایران را به ترکیه متصل می‌ساخت. این راه از جمله راه‌های خروجی و قسمتی از پروژه راه سراسری جنوب آسیا محسوب می‌شد و به امر توسعه و افزایش حجم مبادلات خارجی ایران با کشورهای دیگر از طریق خاک ترکیه کمک می‌کرد.

- تکمیل محور کرمان- سیرجان- بندرعباس- رودان: به طول ۵۹۷ کیلومتر؛

- تکمیل محور ساری- شاه‌پسند: به طول ۲۰۵ کیلومتر؛

- تکمیل جاده قوچان- مشهد- مرز افغانستان: به طول ۳۸۵ کیلومتر؛ البته لازم به ذکر است که کل این مسیر ۵۹۰ کیلومتر و شامل یک محور ترانزیتی مابین ایران و افغانستان و یک محور مواصلاتی بود که استان‌های شرقی و شمالی کشور را به یکدیگر و به مرکز کشور متصل می‌ساخت.

- تکمیل جاده قم- اراک- بروجرد: به طول ۲۳۲ کیلومتر؛

- تکمیل جاده شیراز- بوشهر: به طول ۳۰۲ کیلومتر؛ این جاده به منظور تکمیل شبکه ارتباطی جنوب کشور و اتصال شهرهای مرکزی به بندر بوشهر ساخته شد.

- تکمیل جاده خرمشهر- آبادان- بندر شاپور: به طول ۱۰۴ کیلومتر که دو بندر مهم جنوب کشور را به هم متصل می نمود. با احداث این راه موجبات انتقال کالا از هر یک از دو بندر و مخصوصاً استفاده از ظرفیت بندر شاپور فراهم گشت (نگین، ۱۳۴۶، صص. ۳۵-۲۸).

علاوه بر ساخت مسیرهای ذکر شده، ساختمان و تکمیل های پروژه های راه سازی دیگری نیز در مناطق غرب و جنوب غربی، مرکز، جنوب، مناطق خراسان و آذربایجان، شمال و تهران در این برنامه عمرانی انجام شد که در مجموع تا پایان این برنامه از ۲۸۱۸ کیلومتر ساخت جاده اصلی پیش بینی شده در این برنامه، ۲۰۳۵ کیلومتر تحویل داده شد (نگین، ۱۳۴۶، صص. ۴۵-۴۳). در مجموع و تا پایان برنامه سوم عمرانی، راه های آسفالتی کشور از حدود ۴ هزار کیلومتر به ۶/۸ هزار کیلومتر افزایش یافت و با در نظر گرفتن تکمیل طرح های باقیمانده از برنامه دوم، برنامه عمرانی سوم طبق گزارش سازمان برنامه، توانست در حوزه راه سازی طول راه های آسفالتی را ۹۱ درصد و راه های شنی را ۶۸ درصد افزایش دهد و مابقی طرح های ناتمام در این دوره برای انجام به برنامه چهارم انتقال یافت (سازمان برنامه، الف بی تا، صص. ۸۵-۵۹).

ج) دستاوردهای برنامه سوم عمرانی در اجرای طرح های ساختمانی و مطالعاتی راه های فرعی پیش بینی شده در این برنامه، با ۹۲۳۳ میلیون ریال اعتبار، بدین صورت بود که تا پایان سال ۱۳۴۶، با صرف حدود ۹۰۶۹ میلیون ریال از اعتبار در نظر گرفته شده، حدود ۹۰۶۸ کیلومتر راه فرعی برای احداث به مناقصه واگذار شد، معادل ۳۰۶۱ کیلومتر راه فرعی تا پایان این سال به بهره برداری رسید و ساختمان مابقی راه های پیش بینی شده تا پایان این سال بین ۵۰ تا ۹۹ درصد پیشرفت داشت. همچنین پیش بینی شده بود که در سال ۱۳۴۷ قریب ۲۵۰۰ کیلومتر راه فرعی دیگر برای بهره برداری آماده و تحویل شود. بدین ترتیب، در برنامه سوم عمرانی، معادل ۱۴۷۵۷ کیلومتر راه فرعی مطالعه و نقشه برداری شد که از این مقدار، ۹۰۶۸ کیلومتر آن ساخته شد یا در دست ساخت بود. ضمن آنکه ساخت ۵۶۸۹ کیلومتر راه فرعی دیگر که مطالعه آن در این دوره انجام شده و آماده اجرا بود، به برنامه چهارم موکول شد. در نهایت، حاصل برنامه عمرانی سوم در زمینه ایجاد راه های فرعی بدین گونه خلاصه

می‌شود که مطالعه حدود ۱۴۷۰۰ کیلومتر راه فرعی انجام گرفت، اما از راه‌های مطالعه شده مذکور، تنها ساختمان حدود ۳ هزار کیلومتر آن تا پایان سال ۱۳۴۶ به بهره‌برداری کامل رسید (ساکما، س. ش، ۱۵۱۱۰-۲۲۰). این راه‌ها بیشتر در مناطق غرب و پس از آن در جنوب کشور احداث شدند (سازمان برنامه، مدیریت ارتباطات، ۱۳۴۶، ص. ۱).

در بخش راه آهن نیز با توجه به اینکه در ابتدای برنامه سوم خطوط اصلی راه آهن که در دست بهره‌برداری قرار داشت، بالغ بر ۳۴۹۹ کیلومتر بود، بنابراین در دوره این برنامه به منظور توسعه شبکه راه آهن ایران طرح‌های مختلفی در زمینه تکمیل ساختمان‌ها و تأسیسات ایجاد شده در برنامه دوم، احداث خطوط جدید، تأمین تجهیزات مورد لزوم خطوط آهن کشور، بهبود وضع بهره‌برداری و نگهداری از وسایل موجود در نظر گرفته شده بود که برای اجرای پروژه‌های مربوط تا آخر سال ۱۳۴۵ مبلغی در حدود ۲۷۰۰ میلیون ریال پرداخت گردید و حدود ۸۶۰ کیلومتر ساختمان و زیرسازی راه آهن در دست اجرا قرار گرفت که تا پایان این برنامه ۴۵۰ کیلومتر آن ریل‌گذاری و آماده بهره‌برداری گردید و همچنین مطالعه و نقشه‌برداری ۳۳۳ کیلومتر خط راه آهن جدید نیز در این برنامه انجام شده و همچنین در شهرهای بین راه، به تناسب وضع شهر و موقعیت اجتماعی آن‌ها، ایستگاه‌ها و تأسیسات جدیدی بنا گردیده که هر یک به نوبه خود در بهبود وضع ارتباطات شهرها مؤثر بود.

عملیات اجرایی در زمینه ساخت راه آهن در برنامه عمرانی سوم بدین قرار بود:

- **تبریز- شرفخانه- قطور:** ساختمان این محور، به منظور اتصال شبکه راه آهن ایران به کشورهای اروپایی از طریق ترکیه و بندر اسکندرون، از سال‌های ۱۳۴۰-۱۳۳۹ آغاز شده بود. طول این محور حدود ۲۲۵ کیلومتر بود که در هشت قطعه و با برآورد هزینه‌ای حدود ۲/۵ میلیارد ریال، عملیات اجرایی آن در این دوره آغاز شد (نگین، ۱۳۴۶، صص. ۴۱-۴۰؛ اداره دفتر فنی، چاپخانه راه آهن، الف ۱۳۴۱، ص. ۵۷).

- **باد- اصفهان- محل کارخانه ذوب آهن:** ساختمان این خط به طول ۲۷۴ کیلومتر و در ۹ قطعه در این دوره آغاز شده و تا پایان سال ۱۳۴۶ بالغ بر یک و نیم میلیارد ریال بودجه به خود اختصاص داده بود.

- **سگزی- میبد:** به طول ۲۴۲ کیلومتر که ساختمان این راه تا پایان برنامه سوم بالغ بر ۳۰۰ میلیون ریال برآورد شد.

- **یزد- بافق:** طول این مسیر ۱۱۵ کیلومتر و هزینه‌ای بالغ بر ۵۶۰ میلیون ریال به خود اختصاص داده بود.

- **بافق- زرنند- کرمان:** به طول ۳۳۳ کیلومتر که ساختمان آن در این دوره آغاز شد (اداره دفتر فنی، چاپخانه راه‌آهن، ۱۳۴۱، صص ۵۸-۵۷).

همچنین تکمیل و خاتمه بناهای مسافری ایستگاه مشهد و تبریز، ساختمان بندر رحمانلو و گلخانه و ریل‌گذاری و روسازی خط انشعابی رحمانلو، ساختمان‌های حفاظتی راه‌آهن زنجان- میانه- تبریز، خرید قطعات یدکی لوکوموتیو و واگن، خرید لوازم یدکی روشنایی واگن‌ها همچنین تعویض خط اهواز- بندر شاهپور نیز در همین برنامه انجام می‌شد (ساکما، س. ش. ۱۵۱۱۰-۲۲۰۷). در پایان این برنامه با احتساب تکمیل خطوط ریلی باقی‌مانده از برنامه دوم، در مجموع ۲۳۸۹ کیلومتر خط ریلی جدید احداث شده و ساختمان ایستگاه‌ها و مابقی اقدامات تکمیلی آن نیز به انجام رسید. با توجه به منابع در این برنامه مجموع میزان راه ساخته شده جدید (اعم از جاده اصلی و راه‌های فرعی و راه‌آهن) حدود ۹ هزار کیلومتر بود که راه‌های ارتباطی کشور را از ۳۰ هزار کیلومتر تا قبل از برنامه عمرانی سوم به ۳۹ هزار کیلومتر در پایان این برنامه، ارتقا داد.

۲-۴. پنج‌ساله عمرانی چهارم

برنامه چهارم عمرانی ۱۳۵۱-۱۳۴۷ بیش از برنامه‌های عمرانی قبل بودجه و تأمین اعتبار مالی به راه‌سازی و حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی کشور اختصاص داد. در این برنامه از مجموع ۴۸۰ میلیارد ریال بودجه کل عمرانی، مبلغ ۱۸۷ میلیارد ریال، یعنی معادل ۳۹ درصد آن کل به ایجاد و توسعه زیرساخت‌های کشور شامل آب، برق، ارتباطات و مخابرات اختصاص یافته بود که برنامه چهارم توسعه عمرانی را به اصلی‌ترین و بزرگ‌ترین برنامه توسعه کشور تا آن زمان در زمینه رشد زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ارتباطات تبدیل نموده بود. هنگامی که در برنامه سوم موفقیت‌های خوبی نسبت به برنامه‌های عمرانی گذشته در جهت توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ارتباطی کشور حاصل شد، به‌تبع

همین امر، برنامه‌ریزان در برنامه چهارم بیشترین منابع را برای رشد این بخش اختصاص دادند. در حوزه راه و ترابری برنامه چهارم عمده توجه خود را به جاده‌ها معطوف کرد و از ۸۰ میلیارد ریال اعتبار اختصاص یافته به بخش ارتباطات که به‌تنبهایی یک‌ششم کل اعتبارات برنامه عمرانی را شامل می‌شد، ۵۱ میلیارد ریال به توسعه راه‌های اصلی و فرعی اختصاص داده شد؛ و این گونه پیش‌بینی و برنامه‌ریزی شده بود که در نتیجه این تمرکز اعتبارات 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. تحقق این پیش‌بینی‌ها به‌تنبهایی ۶۰ درصد بر طول کل راه‌های موجود کشور در مدت ۵ سال می‌افزود. در این میان بخش راه‌آهن در این اعتبارات تنها ۲۰ درصد سهم بود که به حاشیه رفتن راه‌آهن را در برنامه چهارم نشان می‌دهد (سازمان برنامه، بی‌تا، ص. ۱۷۷). اعتبارات عمرانی برنامه چهارم در بخش حمل‌ونقل ابتدا ۸۰۰۰۰ میلیون ریال بود که پس از تجدید نظر، به ۸۴۳۰۰ میلیون ریال افزایش یافت (سازمان برنامه، ۱۳۴۶، ص. ۱۲).

نکته قابل توجه و مهم در این برنامه این بود که برنامه چهارم با این هدف و خط‌مشی تهیه شده بود که حداکثر طول ممکن راه با توجه به ترافیک و احتیاجات فوری ساخته شود و عرض اکثر راه‌های مدنظر ۶/۵ متر پیشنهاد شده بود و به‌جای ساختمان پل‌های بزرگ پیش‌بینی شده بود که در صورت امکان از پل‌های کم‌عرض استفاده و تا حد امکان از هزینه‌های غیرضروری جلوگیری شود تا با اعتبارات موجود بتوان حداکثر طول ممکن راه را در کشور ایجاد کرد. همچنین راه‌های موردنیاز در یک منطقه محدود که برای بهره‌برداری از پروژه‌های صنعتی یا کشاورزی ضرورت داشتند، در این برنامه پیش‌بینی نشده بودند. مقرر شده بود این گونه مسیرها از محل اعتبارات پروژه مربوط و هم‌زمان با اجرای آن، به‌وسیله مجریان طرح احداث شوند. در تدوین این برنامه نیز تلاش شده بود با شناسایی چنین طرح‌هایی، شبکه راه‌های موردنیاز هر منطقه از مراکز اصلی پروژه عبور کند تا امکان اتصال سریع و مؤثر راه‌های ارتباطی داخلی پروژه به شبکه سراسری، با حداقل هزینه و در کوتاه‌ترین زمان، فراهم شود (سازمان برنامه، ۱۳۴۷، صص. ۴-۳).

اهداف اصلی برنامه چهارم در حوزه ارتباطات شامل موارد ذیل بود:

الف) اجرای اقداماتی که حداکثر بهره‌برداری از تسهیلات موجود را میسر سازد و بیشترین طول راه را ایجاد کند.

ب) ایجاد و ساختمان تسهیلات جدید ارتباطی با توجه به برنامه‌های اقتصادی و اجتماعی در دست انجام (سازمان برنامه، ۱۳۵۰، ص. ۵).

بر اساس این اهداف کلی در این برنامه معین شد که برنامه‌ریزی جهت ساخت و توسعه جاده‌های اتومبیل‌رو با توجه به فاکتورهایی نظیر شبکه موجود راه‌های کشور و معیارهای مختلفی نظیر عامل جمعیت- وسعت مناطق- میزان حمل و نقل کالا- حجم ترافیک و توسعه فعالیت‌های کشاورزی، صنعتی و معدنی، انجام گیرد که بر اساس بررسی مقدماتی این برنامه و با توجه به فاکتورهای مذکور؛ احتیاج کشور از نظر شبکه راه‌های اصلی و فرعی در حدود یکصد هزار کیلومتر برآورد شد، درحالی که راه‌های موجود کشور که در همه فصول قابل رفت و آمد باشد تا پایان برنامه سوم، به حدود ۳۰۴۵۵ کیلومتر می‌رسید که از این مقدار ۲۲ هزار کیلومتر آن شنی و مابقی آسفالت‌ه بودند (ضیائی، ۱۳۴۷، ص. ۱۷۸). در این برنامه پیش‌بینی شده بود که اولویت در ساخت راه‌های جدید، از نظر کمی، تأمین احتیاجات و با توجه به اولویت‌های مدنظر، در راستای رشد اقتصادی هر منطقه باشد و از این‌رو ساختمان حدود ۴۷۰۰ کیلومتر راه جدید اصلی آسفالت‌ه، ترمیم، آسفالت و تجدید قشر رویه حدود ۴۵۰۰ کیلومتر از راه‌های موجود و ساختمان ۱۲۵۰۰ کیلومتر راه‌های استانی، منطقه‌ای و روستایی پیش‌بینی و برنامه‌ریزی شد تا در کنار اهداف کیفی، که شامل تهیه طرح و انجام تحقیقات درباره راه‌های اقتصادی و فنی راهداری و راه‌سازی، همچنین ایجاد تأسیسات ایمنی در طول راه‌های موجود، تجدیدنظر اساسی در شیوه‌های راهداری و کنترل دقیق وسایل نقلیه از نظر مشخصات مکانیکی و شرایط حمل و نقل بود، شبکه راه‌سازی کشور گسترش یابد (ضیائی، ۱۳۴۷، ص. ۱۷۸). اعتبار در نظر گرفته شده در این برنامه برای توسعه راه‌های اصلی، ۳۵/۴۵۰ میلیون ریال بود که در ادامه برنامه، به علت افزایش هزینه سایر بخش‌های برنامه، به ۲۶۰۰۰ میلیون ریال کاهش یافت. همچنین ضمن تکمیل راه‌های ناتمام برنامه سوم، شروع ساختمان ۲۶۱۰ کیلومتر راه جدید و ترمیم و آسفالت ۱۸۶۰ کیلومتر از راه‌های موجود کشور نیز آغاز شد که بخشی از آن در همین برنامه تکمیل و قسمتی نیز به

برنامه پنجم موکول گردید (سازمان برنامه، ۱۳۵۱، ص. ۹۱۶). راه‌های اصلی که در این برنامه تکمیل و مورد بهره‌برداری قرار گرفتند، عبارت بودند از:

- قوچان - مشهد - مرز افغانستان: به طول ۱۵۰ کیلومتر؛
- قوچان - شاه‌پسند - گنبد - مینودشت: به طول ۳۹۲ کیلومتر؛
- یزد - کرمان: به طول ۳۲۰ کیلومتر؛
- شیراز - تخت جمشید به طول ۶۰ کیلومتر؛
- دارزین - سبزواران: به طول ۶۱ کیلومتر؛
- تکمیل قطعاتی از جاده شیراز - بوشهر: به طول ۱۳۰ کیلومتر؛
- نائین - یزد: به طول ۱۸۰ کیلومتر؛
- کرمان - بم - میرجاوه: به طول ۶۰۰ کیلومتر؛
- سقز - میاندوآب - رضائیه - خوی - اوغلو: به طول ۳۹۰ کیلومتر؛
- شاه‌آباد - ایلام - مهران: به طول ۲۳۰ کیلومتر؛
- اهواز - دارخوین - آبادان: به طول ۱۲۰ کیلومتر؛
- مسجد سلیمان - دو راهی شوشتر: به طول ۴۲ کیلومتر؛
- اتوبان تهران - خیابان پهلوی: به طول ۲۰ کیلومتر؛
- اتوبان اصفهان - کارخانه ذوب‌آهن: به طول ۲۵ کیلومتر؛
- اتوبان کرج - قزوین: به طول ۱۰۰ کیلومتر؛
- جاده کرمان - زرنند: به طول ۹۰ کیلومتر.

همچنین آسفالت ۷۱۴ کیلومتر از راه‌های موجود در محورهای مواصلاتی غرب کشور نیز در این دوره تجدید و مرمت شد (سازمان برنامه، ۱۳۵۱، صص ۱۸۱-۱۸۲؛ سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۴، ص. ۴۲).

توسعه شبکه راه‌های فرعی نیز با برنامه‌ریزی‌هایی شامل تکمیل ساختمان راه‌های فرعی که در برنامه سوم آغاز شده بود، با سرعت بیشتری دنبال شد. با احتساب تکمیل راه‌های فرعی باقی‌مانده از برنامه سوم و همچنین ساخت راه‌های فرعی جدید، در مجموع ساختمان ۱۰۰۰۰ کیلومتر راه فرعی در این برنامه پیش‌بینی شده بود. هرچند در این بخش، به سبب ناهماهنگی مشخصات و هزینه واحد عملیات پروژه‌ها با سطح جدید قیمت‌ها، اجرای

برنامه راه‌های فرعی طبق پیش‌بینی اولیه میسر نگردید؛ بنابراین در دوران برنامه چهارم، با تکمیل ۵۷۰۰ کیلومتر از راه‌های باقی‌مانده از برنامه سوم، ساختمان ۵۵۰۰ کیلومتر راه فرعی جدید آغاز شد که ۲۰۰۰ کیلومتر از آن به بهره‌برداری رسید و تکمیل ۳۵۰۰ کیلومتر باقی‌مانده به برنامه پنجم توسعه موکول شد. بدین ترتیب، با احتساب راه‌های خاکی که طی سالیان گذشته به‌وسیله وزارت راه احداث شده بود، مجموع طول جاده‌های اصلی و فرعی کشور تا پایان برنامه چهارم به حدود ۴۲ هزار کیلومتر رسید. با این حال، این میزان، با وجود اقدامات انجام‌شده در برنامه‌های پیشین و با توجه به وسعت و پراکندگی جغرافیایی کشور، همچنان کمتر از نیمی از نیازها و الزامات کشور را تأمین می‌کرد (سازمان برنامه‌وبودجه، ۱۳۵۱، ص. ۴۵۵).

در ابتدای برنامه چهارم توسعه، راه‌آهن دولتی ایران دارای ۳۵۰۹ کیلومتر طول بود و با توجه به ارزانی نرخ تعرفه، کمبود وسایل نقلیه زمینی و بارکش‌های جاده‌ای سنگین‌وزن، تأمین نبودن جاده‌ها، برابری عرضه و تقاضا و اختصاصی بودن راه‌آهن برای حمل محصولات دولتی، غالب محمولات سنگین‌وزن در کشور با راه‌آهن حمل می‌شد و همچنین استقبال مردم از مسافرت با راه‌آهن به علت ارزانی نرخ، شبکه ریلی کشور جوابگوی نیازهای لازم نبود؛ از این رو، در برنامه چهارم توسعه توجه ویژه‌ای به گسترش و توسعه راه‌آهن متناسب با نیازهای کشور پیش‌بینی شده بود. بهسازی و توسعه راه‌آهن به موازات رشد شبکه اقتصادی کشور و به‌منظور تسهیلات در ارتباطات داخلی و اتصال شبکه راه‌آهن ایران به راه‌آهن ترکیه و از این طریق امکان برقراری حمل‌ونقل‌های بین‌المللی با کشورهای اروپایی از اهداف اصلی برنامه چهارم توسعه در این بخش قرار گرفت (کمیته مشترک برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و ارتباطات، ۲۵۳۵، صص. ۱-۳) و برای تحقق این اهداف، پیش‌بینی برنامه چهارم علاوه بر احداث و تکمیل خطوط باقی‌مانده برنامه پیشین، فعالیت‌هایی دیگر از قبیل ریل‌گذاری خطوط جدید، تعویض خطوط صوفیان- شرفخانه به طول ۵۳ کیلومتر، احداث خطوط فرعی و مانوری جمعاً به طول نزدیک به ۳۳ کیلومتر، امتداد و تکمیل خطوط شامل احداث ۱۵۵۰ کیلومتر خط آهن اصلی و فرعی جدید برای تأمین احتیاجات حمل‌ونقل ذوب‌آهن، اتمام ساختمان راه‌آهن شرفخانه به قطور به طول ۲۳۳ کیلومتر، تجدید ساختمان خط صوفیان- جلفا و همچنین مطالعات مربوط به برقی کردن خط تبریز- جلفا را نیز شامل

می‌شد و برای عملی شدن این برنامه اعتباری نزدیک به ۲۱ میلیارد ریال اختصاص داده شد. به گزارش منابع در پایان برنامه چهارم توسعه، مجموع اقدامات انجام شده از تمام این پیش‌بینی‌ها، تحقق ساخت ۱۰۱۶ کیلومتر راه آهن و اضافه شدن این میزان خطوط به شبکه ریلی کشور بود که کل خطوط در دست بهره‌برداری راه آهن ایران تا پایان سال ۱۳۵۱ را به حدود ۴۴۱۲ کیلومتر تا ۴۵۰۹ کیلومتر رسانید (چاپخانه راه آهن، ۱۳۵۲، صص ۳۲-۲۱، ۲؛ سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۱، ص. ۴۵۶).

در مجموع، می‌توان عملکرد عینی برنامه عمرانی چهارم در بخش راه‌سازی (اعم از جاده‌ای و ریلی) را به موارد ذیل خلاصه کرد:

الف) جاده‌ها و راه‌های اصلی: بهره‌برداری از ۲۶۱۰ کیلومتر راه آسفالت‌ه جدید؛ ساختمان ۲۹۱۰ کیلومتر راه جدید؛ ترمیم آسفالت ۹۳۰ کیلومتر از راه‌های کشور که تنها نیمی از پیش‌بینی در ابتدای برنامه بود و مابقی به برنامه پنجم منتقل شد.

ب) راه‌های فرعی که در پیش‌بینی برنامه قرار بود با انجام ساختمان باقی‌مانده راه‌های فرعی از برنامه سوم و ساختمان راه‌های جدید در این برنامه جمعاً ۱۰۰۰۰ کیلومتر راه فرعی جدید تا پایان این برنامه ساخته شود (۴۵۰۰ کیلومتر باقی‌مانده برنامه سوم و ۵۵۰۰ کیلومتر در برنامه جدید)، اما به علل مختلف از جمله کامل نبودن پروژه‌های فنی و لزوم تجدیدنظر در مشخصات و هزینه واحد عملیات، اجرای برنامه راه‌های فرعی طبق پیش‌بینی اولیه صورت نگرفت و با آنکه ساختمان راه‌های باقی‌مانده از برنامه سوم تکمیل شد؛ اما از پیش‌بینی تأسیس راه‌های جدید فرعی در برنامه چهارم تنها ساختمان ۲۰۰۰ کیلومتر راه فرعی عملی گردید؛ همچنین اعتبار این راه‌ها ابتدا ۱۵۵۵۰ میلیون ریال تعیین شد که در ادامه به علت افزایش هزینه تکمیل عملیات ناتمام برنامه سوم به ۱۸۴۰۰ میلیون ریال افزایش یافت.

ج) راه آهن: اضافه شدن ۱۰۱۶ کیلومتر خط آهن به سیستم ریلی کشور.

۵-۲. پنج‌ساله عمرانی پنجم

در برنامه پنجم توسعه عمرانی (۱۳۵۶-۱۳۵۲) تکمیل شبکه ارتباطی کشور که لازمه به ثمر رساندن سیاست‌های اجتماعی، صنعتی و کشاورزی بود، به عنوان هدف اصلی توسعه

زیرساخت‌های ارتباطاتی کشور طی برنامه پنجم قرار گرفت و تأمین زیربنای ارتباطی لازم برای توسعه حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی، کمک به توسعه مناطق مستعد و قطب‌های صنعتی، کشاورزی و توریستی، توجه به نقش راه آهن در تجارت خارجی و رفع موانعی که در راه توسعه اقتصادی و اجتماعی مناطق دورافتاده کشور وجود داشت، از اهداف اصلی این بخش از برنامه پنجم توسعه بود (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۱، صص. ۹۹-۹۶).

برای تحقق این اهداف برنامه‌ریزان با توجه به این اصل که تنها ایجاد تسهیلات و وسایل ارتباطی از قبیل ایجاد شبکه راه و راه آهن یا ساختمان فرودگاه‌ها و بندر کافی نیست، به مسئله نگهداری تسهیلات و وسایل ارتباطی موجود و تربیت کادر متخصص و اعمال مدیریت صحیح نیز توجه خاصی معطوف نمودند و در همین راستا، سیاست‌ها و خط‌مشی‌های کلی مانند ایجاد تمرکز و هماهنگی در فعالیت‌های حمل و نقل، کنترل و نظارت شدید بر وسایل نقلیه سنگین و فشار محورها برای جلوگیری از خرابی راه‌ها، آمارگیری ترافیک در کلیه راه‌های کشور، تأمین بخشی از هزینه‌های شاهراه‌ها از طریق دریافت عوارض از استفاده‌کنندگان و اداره راه آهن به عنوان یک شرکت بازرگانی را دنبال کردند (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۱، صص. ۴۶۵-۴۶۳). 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، س. ش. ۷۴۳۶-۲۹۷) و پیش‌بینی شده بود که با این اعتبار 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. این راه‌ها با توجه به اولویت ساختمانی آن‌ها به دو گروه تقسیم شده بودند: گروه اول ۳۶۶۸ کیلومتر راه‌های واجد اولویت درجه یک بود که ساختمان آن‌ها باید به طور کامل در برنامه پنجم صورت می‌گرفت. گروه دوم ۳۸۳۰ کیلومتر راه با اولویت درجه ۲ بود که ساختمان آن‌ها در برنامه پنجم شروع و تکمیل آن‌ها به برنامه ششم موکول می‌شد (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۱، صص. ۴۷۰-۴۶۹) همچنین در مورد راه‌های فرعی نیز با توجه به اینکه در ابتدای برنامه پنجم طول راه‌های فرعی مورد بهره‌برداری کشور در حدود ۱۲۰۰۰ کیلومتر بود، هدف برنامه پنجم بر این متمرکز شد که علاوه بر تکمیل ۳۵۰۰ کیلومتر راه فرعی ناتمام

از برنامه چهارم، به منظور توسعه شبکه راه‌های فرعی کشور ساختمان ۱۵۵۰۰ کیلومتر راه فرعی جدید به اجرا گذاشته شود که از این مقدار ۸۰۰۰ کیلومتر تا پایان برنامه پنجم تکمیل و ۷۵۰۰ کیلومتر دیگر به برنامه ششم موکول گردد نکته قابل توجه در این برنامه این است که مقرر شده بود راه‌های فرعی در این زمان کاملاً به صورت آسفalte ساخته شوند (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۴، صص. ۴۵-۴۳). در این برنامه اولویت ساخت راه‌های فرعی در استان‌های مرکزی، گیلان، مازندران، گرگان، آذربایجان غربی، کرمانشاه، خوزستان، خراسان، سیستان و بلوچستان، کردستان، همدان، لرستان، چهارمحال و بختیاری و آذربایجان شرقی به طول ۷۶۲ کیلومتر جانمایی شده بود.

برنامه پنجم برای ساختمان و توسعه شبکه راه آهن و نگهداری آن همچنین تأمین نیازهای رو به توسعه حمل و نقل کشور از طریق راه آهن در قالب ترمیم، بازسازی، خرید تجهیزات و ایجاد مسیرهای جدید اولویت‌های خاصی را در نظر گرفته بود که برای تحقق آن‌ها ۸۰ میلیارد ریال اعتبار تخصیص داده بود (سازمان برنامه، دفتر هماهنگی و روش‌های نظارت، ۱۳۵۳، ص. ۱۵۷). پیش‌بینی‌های انجام شده برای تحقق این اهداف در برنامه پنجم توسعه این گونه بود که عملیات ناتمام برنامه چهارم همچون برقی کردن خط تبریز- جلفا به طول ۱۴۶ کیلومتر، تجهیز و توسعه خطوط ذوب آهن، تکمیل خط آهن زرنند- کرمان به طول ۳۳۳ کیلومتر، ساختمان تعدادی از روگذرهای راه آهن و ایجاد ایستگاه باری بندر شاهپور در این برنامه به پایان برسد و علاوه بر آن عملیات جدید توسعه راه آهن با احداث راه آهن برقی و دوخطه بندرعباس- سیرجان به طول ۱۰۷۲ کیلومتر، ساخت محور ریلی یزد- کرمان به طول ۱۱۵ کیلومتر، ایجاد خط دوم تهران- اهواز- بندر شاهپور به طول ۹۲۸ کیلومتر و خط دوم تهران- قزوین- تبریز به طول ۷۴۲ کیلومتر این بار به صورت برقی نیز انجام شود (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۵، ص. ۱۴۸).

در پایان برنامه پنجم توسعه میزان طرح‌های اجرایی شده در توسعه خطوط ارتباطی کشور اعم از ریلی و جاده‌ای به شرح ذیل بود:

- از ۵۴۵۸ کیلومتر ساخت جاده اصلی جدید که در این برنامه پیش‌بینی شده بود، ۳۴۲۱ کیلومتر آن مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

- از ۱۱۵۰۰ کیلومتر جاده فرعی پیش‌بینی شده در ابتدای برنامه در مجموع تا پایان

سال ۱۳۵۶ جمعاً ۱۰۶۴۷ کیلومتر جاده فرعی ساخته شد (وزارت راه و ترابری دفتر مطالعات و برنامه‌ریزی، ۲۵۳۶، ص. ۵).

- از اهداف در نظر گرفته شده برای توسعه خط ریلی کشور در ابتدای برنامه، تنها ۳۹۱ کیلومتر خط آهن جدید نیز به سیستم ریلی کشور اضافه شد و هیچ کدام از خطوط برقی محقق نگردید. تا سال ۱۳۵۶، که سال پایانی برنامه توسعه پنجم بود، مجموع خطوط ریلی کشور به ۴۵۶۷ کیلومتر رسید که سالانه قابلیت جابجایی ۷/۱ میلیارد تن کیلومتر بار و ۲/۹ میلیارد مسافر کیلومتر را داشت (سازمان برنامه، ۱۳۵۶، ص. ۴). همچنین به منظور محوری نمودن نقش راه آهن در حمل و نقل و جابجایی کالا این برنامه‌ها وجود داشت که ضمن نوسازی مسیرهای قبلی، محورهای جدیدی نیز برای برنامه‌ریزی ده ساله تا پایان برنامه ششم به شبکه ریلی کشور اضافه شده (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۶، ص. ۴۸) و راه آهن ایران با گسترش به سمت زاهدان به راه-آهن پاکستان متصل شود و قرار بود مبادله قرارداد و مطالعه در مورد آن در طول برنامه پنجم عمرانی انجام و در برنامه ششم ساخت آن شروع گردد (ساکما، س. ش ۰۱۱۶۳۸-۲۲۰، صص ۱۶، ۷) که این طرح نیز با وجود تلاش‌های شاه و دولتمردان ایرانی، به سبب اوضاع داخلی پاکستان و نیز حوادث منتهی به انقلاب اسلامی ۱۳۵۷ در ایران به مرحله اجرا درنیامد.

۳. بررسی کمی دستاوردهای برنامه‌های توسعه پنج‌گانه در زمینه حمل و نقل و عوامل مؤثر بر نتایج برنامه‌ها

در این بخش تلاش کرده‌ایم تا برنامه‌های توسعه زیرساخت‌های ارتباطی کشور (به‌طور خاص حمل و نقل جاده‌ای و ریلی) و همچنین کارنامه اجرایی آن را با توجه به اطلاعات ارائه شده در مقاله و به تفکیک هر کدام از برنامه‌های پنج‌گانه توسعه در زمان پهلوی دوم در جدولی که ذیل همین مطالب آورده می‌شود، معنادار کرده و در اختیار خوانندگان قرار دهیم و سپس به‌صورت خلاصه به عوامل مؤثر در کارنامه اجرایی این برنامه‌ها خصوصاً علل و دلایلی که منجر به اجرایی نشدن بخش عمده‌ای از این برنامه‌ها گردیده بود، اشاره کنیم. بر اساس اطلاعات ارائه شده برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای و ریلی کشور در برنامه‌های توسعه پنج‌گانه حکومت پهلوی دوم و دستاوردهای آن به شرح جدول ذیل است:

زهره پرنیان و محسن سراج: عملکرد و دستاورد برنامه‌های عمرانی پهلوی دوم ۱۳۳۰۰

- تمامی اعداد به کیلومتر است

شماره برنامه	پیش‌بینی توسعه جاده اصلی در ابتدای برنامه	میزان اجرا	درصد موفقیت	پیش‌بینی توسعه جاده فرعی در ابتدای برنامه	میزان اجرا	درصد موفقیت	پیش‌بینی توسعه ویلی در ابتدای برنامه	میزان اجرا	درصد موفقیت
برنامه هفت‌ساله اول	۳۰۰۰	۸۲۲	۲۷/۴٪	-	-	-	۳۰۸۷	۴۱۰	۱۳/۳٪
برنامه هفت‌ساله دوم	۲۱۷۸ باقی‌مانده	۲۴۱۹	۴۲٪	۲۴۱	-	-	۲۶۶۸ مانده	۱۹۹۸	۵۴٪
	۳۵۸۱ جدید						۱۰۲۶ جدید		
	جمعاً ۵۷۵۹						جمعاً ۳۶۹۴		
برنامه پنج‌ساله سوم	۲۸۱۸ کیلومتر از باقی‌مانده طرح قبل	۲۰۳۵	۷۲٪	۹۰۰۰	۳۳۰۰	۳۶/۷٪	۱۶۹۶ مانده	۲۳۸۹	۸۲/۸٪
							۱۱۸۹ جدید		
							جمعاً ۲۸۸۵		
برنامه پنج‌ساله چهارم	۴۷۰۰	۲۹۱۰	۶۱/۹٪	۵۷۰۰ باقی‌مانده	۷۷۰۰	۶۹٪	۴۹۶ باقی‌مانده	۱۰۱۶	۴۳٪
				۵۵۰۰ جدید			۱۸۶۹ جدید		
				جمعاً ۱۱۲۰۰			جمعاً ۲۳۶۵		
برنامه پنج‌ساله پنجم	۱۷۹۰ باقی‌مانده	۳۴۲۱	۶۲/۷٪	۳۵۰۰ باقی‌مانده	۱۰۶۴۷	۹۲/۶٪	۱۳۴۹ باقی‌مانده	۳۹۱	۱۱/۹٪
	۳۶۶۸ جدید			۸۰۰۰ جدید			۱۱۵ جدید		
	جمعاً ۵۴۵۸			جمعاً ۱۱۵۰۰			۱۸۱۶ برقی		
							جمعاً ۳۲۸۰		

با آنکه در نگاه اول و تفکیکی به دستاوردهای اجرایی این برنامه‌های توسعه در حوزه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی این گونه به ذهن متبادر می‌کند که بسیاری از اهداف پیش‌بینی شده در این برنامه‌ها به تحقق عینی نرسیده‌اند، اما یک نمودار کلی از تمامی اهداف این ۵ برنامه عمرانی و سرجمع نهایی دستاورد همه آن‌ها در پایان پنج برنامه نشان می‌دهد نتیجه به دست آمده در حوزه اجرا تا حد قابل قبولی به پیش‌بینی‌ها و اهداف کلی در زمینه توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل زمینی کشور نزدیک بوده است.

اگر بخواهیم میزان توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور اعم از گسترش و ساخت جاده‌های اصلی و فرعی و نیز خط ریلی کشور، طی پنج برنامه عمرانی کشور در دوران پهلوی دوم را به صورت نموداری مشخص ترسیم کرده و اهداف و کارنامه کلی آن را از نظر بگذرانیم، می‌توان جدول ذیل را برای این هدف طراحی کرد:

میزان موفقیت برنامه‌ها در مجموع بخش‌های حمل‌ونقل

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
۸۸۸ 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 وجود صرف بودجه‌های کلان برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای کشور، چندان موفق نبوده و حتی به نیمی از اهداف خود نیز نائل نشده بود. به‌ویژه در بخش راه‌های فرعی که با توجه به نسبت جمعیت روستانشین به شهرنشین کشور، می‌بایست در اولویت قرار می‌گرفتند، آمار حاکی از آن است که در طول این برنامه‌های عمرانی توجه لازم به این راه‌ها نشده و کارنامه اجرای همین برنامه‌های حداقلی نیز بسیار ضعیف بوده است. همین امر موجب بلااستفاده ماندن قابلیت‌ها، توان و امکانات مناطق روستایی و تولیدی اصلی کشور گردید. علاوه بر این، شاید بتوان از خلال گزارش‌های مندرج در بررسی کارنامه برنامه‌های توسعه عمرانی و منابع مرتبط، به برخی از علل اجرایی نشدن بخشی از اهداف پیش‌بینی شده در این برنامه‌ها پی برد.

در میان برنامه‌های پنج‌گانه، برنامه اول بیش از تمام برنامه‌های دیگر در حوزه اجرای اهداف پیش‌بینی شده در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی کشور شکست خورد و مهم‌ترین علل آن به قول ابتهاج موارد ذیل بود:

- عدم تصویب لایحه تقلیل میزان پشتوانه پولی جهت آزاد کردن قسمتی از ارز و طلای پشتوانه اسکناس که تأمین بخشی از منابع برنامه قرار بود از این راه باشد، در مجلس شورای ملی؛

- عدم پرداخت وام از سوی بانک جهانی؛

- تغییر پی‌درپی مدیرعامل سازمان برنامه؛

- عدم اختصاص درآمد نفت به برنامه و بحران نفت در سال ۱۳۲۹؛

- همچنین بسیاری از متصدیان امور به برنامه‌ریزی اعتقاد و اعتماد نداشتند (ابتهاج،

۱۳۷۱، ج ۱، صص. ۳۳۰-۳۲۸).

در برنامه دوم نیز نبود بسترهای لازم و زیرساخت‌های اقتصادی مناسب (سازمان برنامه، ۱۳۴۳، صص. ۶-۴) و مخالفت سازمان برنامه با پروژه‌های راه‌سازی به علت کمبود منابع و تأمین اعتبارات لازم، باعث شد نیمی از اهداف پیش‌بینی شده در ابتدای برنامه جهت توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی محقق نشود (ساکما، س. ش ۱۹۰۶-۲۲۰، ۲۶).

در برنامه سوم نیز که بر اساس آمار موجود شاید بتوان این برنامه را موفق‌ترین برنامه از برنامه‌های پنج‌گانه توسعه کشور در دستیابی به اهدافش در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور به حساب آورد، مسائلی از قبیل کمبود تجربه مهندسین مشاور، محدودیت زمانی و عدم کفایت اعتبارات پیش‌بینی شده با توجه به هزینه طرح‌های ناتمام برنامه دوم، مانع از تحقق برخی از اهداف پیش‌بینی شده در این زمینه گردید.

در برنامه چهارم نیز در درجه اول کمبود اعتبارات و سپس افزایش مبالغ قراردادها، افزایش هزینه تکمیل عملیات ناتمام برنامه سوم و افزایش هزینه راه‌ها نسبت به آنچه در برنامه پیش‌بینی شده بود مانع از تحقق برخی از اهداف شده بود (سازمان برنامه، ۱۳۵۰، صص ۱۶-۱۲، ۸).

در برنامه پنجم نیز توجه بیشتر شخص شاه به امور نظامی، فرهنگی و اجتماعی - رفاهی که از اهداف اصلی او در طرح کلی ایران مدرن بود باعث شد بخش زیرساخت حمل‌ونقل مورد حمایت و توجه قرار نگیرد.

نتیجه‌گیری

برنامه‌های توسعه در ایران از سال ۱۳۲۷ با برنامه اول آغاز و تا سال ۱۳۵۷ که برنامه پنجم به پایان رسید ادامه یافتند. این پنج برنامه در ابتدای شروع خود هریک پیش‌بینی و اهدافی را در ابعاد مختلف خود داشتند که از جمله آن‌ها بخش عمرانی و زیرساخت با توجه بیشتر به حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی شامل پیش‌بینی و اهداف اولیه در ابتدای برنامه بودند. به‌طورکلی، پنج برنامه عمرانی در بخش حمل‌ونقل هم ریلی و هم جاده‌ای اهداف کمی را برای خود تعریف کرده بودند تا بتوانند در خلال زمان‌های هفت‌ساله دو برنامه اول و پنج‌ساله سه برنامه دوم به آن دست پیدا کنند. میزان توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور اعم از توسعه و ساخت جاده‌های اصلی و فرعی و همچنین خط ریلی کشور، طی پنج برنامه عمرانی کشور در دوران پهلوی دوم به‌صورت کلی‌تر عبارت بود از ۵۵ درصد پیشرفت در مجموع برنامه‌ها در بخش راه‌های اصلی، ۳۴ درصد راه‌های فرعی، ۷۴ درصد خطوط ریلی، صفر درصد احداث خطوط ریلی برقی، ۸ درصد مرمت و نوسازی جاده‌ها. در شمایی کلی‌تر نیز در دو بخش ریلی و جاده‌ای از مجموع ۱۰۰

درصد پیش‌بینی ابتدای برنامه‌ها یعنی ۷۴۹۱۷ کیلومتر (ساخت راه اصلی و فرعی و راه‌آهن) پیش‌بینی ابتدای برنامه‌ها، در مجموع در پایان سال ۱۳۵۷ تنها ۳۷ درصد معادل ۲۸۰۲۶ کیلومتر رشد و گسترش در بخش حمل‌ونقل در طول پنج برنامه عمرانی با وجود اعتبارات مالی و بودجه اختصاص یافته به میزان ۱۲۲۶۲۰۰ میلیون ریال که در طول برنامه‌ها نیز به آن اضافه می‌شد، همچنین ۳۰ سال زمان صرف شده صورت گرفته بود؛ بنابراین آنچه در پایان برنامه‌های عمرانی باقی ماند علاوه بر هزینه‌های بسیار، مسیرهایی بود که هم در حدود کمی و هم کیفی خلاف مصالح و منافع ملی بود.

منابع

- ابتهاج، ابوالحسن (۱۳۷۱) خاطرات ابوالحسن ابتهاج، تهران: علمی.
- اداره دفتر فنی، چاپخانه راه‌آهن (الف) (۱۳۴۱). آمار فعالیت‌های راه‌آهن دولتی ایران در سال ۱۳۴۱. اداره دفتر فنی (قسمت آمار و مطالعات)، چاپخانه راه‌آهن.
- اداره دفتر فنی، چاپخانه راه‌آهن (ب) (۱۳۴۱). آمار فعالیت‌های راه‌آهن دولتی ایران در سال ۱۳۴۲. اداره دفتر فنی، چاپخانه راه‌آهن.
- ایزدی، رجب و حیدر پور اینانلو، مرتضی (۱۳۹۴). بررسی پیامدهای برنامه‌های پنج‌گانه توسعه اقتصادی دوره پهلوی اول و دوم و نقش آن در شکل‌گیری انقلاب اسلامی ایران. جامعه‌شناسی اقتصادی و توسعه، ۴ (۲)، ۱-۲۷.
- <http://noo.rs/IV5Ba>
- پهلوی، محمدرضا، (۱۳۷۱). پاسخ به تاریخ. ترجمه حسین ابوترابیان، تهران: سیمرغ.
- چاپخانه راه‌آهن (بی‌تا). آمار مصور و اطلاعات و فعالیت‌های عمومی راه‌آهن دولتی ایران از سال ۱۳۳۲ تا ۱۳۳۸. قسمت آمار فنی و مطالعات، چاپخانه راه‌آهن.
- چاپخانه راه‌آهن آمار (۱۳۵۲). فعالیت‌های راه‌آهن دولتی ایرانی در سال ۱۳۵۱. اداره کل طرح و بررسی‌ها (قسمت آمار و روابط بین‌المللی)، چاپخانه راه‌آهن.
- سازمان اسناد کتابخانه ملی ایران (ساکما)، سند شماره ۲۳۸۷-۲۲۰.
- سازمان اسناد کتابخانه ملی ایران (ساکما)، سند شماره ۰۰۱۹۰۶-۲۲۰.
- سازمان اسناد کتابخانه ملی ایران (ساکما)، سند شماره ۰۱۱۶۳۸-۲۲۰.

- سازمان اسناد کتابخانه ملی ایران (ساکما) سند شماره ۰۱۵۱۱۰-۲۲۰.
- سازمان اسناد کتابخانه ملی ایران (ساکما) سند شماره ۲۳۱۱۵-۲۳۰.
- سازمان اسناد کتابخانه ملی ایران (ساکما) سند شماره ۴۵۶۰-۲۲۰.
- سازمان اسناد کتابخانه ملی ایران (ساکما) سند شماره ۷۴۳۶-۲۹۷.
- سازمان برنامه (۱۳۲۶). گزارش مشرف نفیسی راجع به برنامه هفت ساله. تهران: سازمان برنامه.
- سازمان برنامه (۱۳۳۱). گزارش عملیات و اقدامات سه ماهه سوم سال ۱۳۳۱. تهران: سازمان برنامه.
- سازمان برنامه (۱۳۴۲). اعتبارات عمرانی سال ۱۳۴۲ برنامه عمرانی سوم کشور مصوب هیأت عالی برنامه. مدیریت تهران: سازمان برنامه، برنامه ریزی (دفتر بودجه و اعتبارات).
- سازمان برنامه (۱۳۴۳). گزارش اجرایی برنامه هفت ساله دوم. تهران: سازمان برنامه، پیوست ۲.
- سازمان برنامه (۱۳۴۶). نسخه چاپی برنامه عمرانی چهارم. تهران: سازمان برنامه.
- سازمان برنامه (۱۳۴۷). برنامه زمانی و اجرائی راه های استانی - منطقه ای - روستایی کشور در دوران برنامه چهارم. سازمان برنامه، دفتر مرکزی برنامه ریزی گروه برنامه ریزی ارتباطات.
- سازمان برنامه (۱۳۵۰). گزارش ارزیابی از برنامه چهارم و دورنمای بیست ساله و چهارچوب برنامه پنجم. تهران: سازمان برنامه.
- سازمان برنامه (الف ۱۳۵۱). برنامه پنجم عمرانی کشور. تهران: سازمان برنامه.
- سازمان برنامه (ب ۱۳۵۱). برنامه پنجم عمرانی، هدف های اساسی، اصول و خط مشی. تهران: سازمان برنامه.
- سازمان برنامه (۱۳۵۶). پیشنهادی در زمینه توسعه تسهیلات حمل و نقل و ارتباطات کشور در دوران برنامه عمرانی ششم.
- سازمان برنامه (الف بی تا). گزارش عملکرد برنامه عمرانی سوم ۱۳۴۱-۱۳۴۶. تهران: سازمان برنامه.

- سازمان برنامه (ب.بی.تا). برنامه چهارم عمرانی کشور ۱۳۴۷ تا ۱۳۵۱. تهران: سازمان برنامه.
- سازمان برنامه و بودجه (۱۳۵۱). برنامه پنجم عمرانی کشور ۱۳۵۶-۱۳۵۲. تهران: سازمان برنامه و بودجه.
- سازمان برنامه و بودجه (۱۳۵۴). توسعه ارتباطات و حمل و نقل در ایران دوران سلطنت دودمان پهلوی. مدیریت ارتباطات سازمان برنامه و بودجه.
- سازمان برنامه و بودجه (۱۳۵۵). سنجش عملکرد برنامه پنجم عمرانی کشور طی سه سال ۱۳۵۲-۱۳۵۴. سازمان برنامه و بودجه.
- سازمان برنامه و بودجه (۱۳۵۶). گزارش نهایی طرح یکپارچه و هماهنگ حمل و نقل و ارتباطات. سازمان برنامه و بودجه، تهران: ستیران.
- سازمان برنامه، دفتر اطلاعات و گزارش‌ها (۱۳۴۶). پیشرفت‌های ایران در دوران برنامه عمرانی سوم. تهران: سازمان برنامه، دفتر اطلاعات و گزارش‌ها.
- سازمان برنامه، مدیریت ارتباطات (۱۳۴۶). فهرست راه‌های فرعی برنامه سوم. تهران: سازمان برنامه، مدیریت ارتباطات.
- سازمان برنامه، مدیریت امور اقتصادی (۱۳۳۸). سنجش پیشرفت و عملکرد برنامه عمرانی هفت‌ساله دوم. نشریه شماره ۱۲، تهران: سازمان برنامه، مدیریت امور اقتصادی (دفتر اقتصادی).
- سازمان برنامه، دفتر هماهنگی و روش‌های نظارت (۱۳۵۳). سنجش عملکرد بخش‌های عمرانی در دو سال اول برنامه پنجم، سازمان برنامه، دفتر هماهنگی و روش‌های نظارت.
- ضیائی، منوچهر (۱۳۴۷). برنامه عمرانی چهارم کشور ۱۳۵۱-۱۳۴۷. تهران: سازمان برنامه.
- طالب، مهدی و موسی عنبری (۱۳۸۵). دلایل ناکامی نظام برنامه‌ریزی توسعه در ایران عصر پهلوی دوم. نامه علوم اجتماعی، (۲۷)، ۱۸۱-۲۰۳.

- کمیته مشترک برنامه ریزی حمل و نقل و ارتباطات (۲۵۳۵). فعالیت های انجام شده کمیته فرعی راه آهن در برنامه های چهارم و پنجم عمرانی کشور. کمیته مشترک برنامه ریزی حمل و نقل و ارتباطات.
- لیلانز، سعید (۱۳۹۸). موج دوم، تجدد آمرانه در ایران؛ تاریخ برنامه های عمرانی سوم تا پنجم. تهران: نیلوفر.
- نگین (۱۳۴۶). گزارش پیشرفت عملیات وزارت راه در برنامه سوم عمرانی کشور. اداره کل طرح و برنامه، تهران: نگین.
- وزارت راه و ترابری دفتر مطالعات و برنامه ریزی (مهر ۲۵۳۶). برنامه اجرایی راه سازی در برنامه عمرانی پنجم. وزارت راه و ترابری دفتر مطالعات و برنامه ریزی.