



University of Tabriz

# Iranian Islamic Period History

Online ISSN: 2717-2902

Volume: 16 Issue: 44  
Autumn 2025

Pages: 77-120

Article Type: Research Article

DOI: 10.22034/jiiph.2025.64768.2550

Received: 2024/11/28

Received in revised form: 2025/08/04

Accepted: 2025/08/19

Published: 2025/09/27

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

Vahid Hasanpour Souderjani<sup>1</sup>| Abolhassan Fayyaz Anoush<sup>2</sup>| Ali Akbar Jafari<sup>3</sup>

### Abstract

*Development, modernization, and related issues in Iran's contemporary history have always been contentious and complex. One of the most significant and sensitive areas of these debates pertains to industrial modernization and development, which has been consistently raised since the late Qajar period as a ttt tttt yyy to rrrr oome tee tttt tt's kkkkwnnnss.. aaaa aaah aall A i recognizing the importance of this issue, prioritized the development of transportation, including the national railway and the importation of passenger automobiles, as key elements of his industrial programs. This research, employing a descriptive-analytical method, examines this topic and seeks to answer the question: What was the process of industrial development and modernization during Reza Shah Pahlavi's era, particularly in the transportation industry and the importation of passenger automobiles? The findings reveal that the approach to importing passenger automobiles during this period was state-driven, with a particular focus on Western automobiles, especially American and German models. The significant increase in passenger automobile imports, despite the numerous challenges it posed, was a response to both domestic and international conditions. These conditions not only served political objectives, such as tteett iii gg tee ttt ll oorrmmett's ttt ll rrrr rrr iss ttt s ff iee tttt tt and reducing the influence of foreign powers, but also, from an economic-industrial perspective, contributed to the transfer of knowledge and technology for manufacturing automobiles. This set the foundation for the establishment of a domestic automotive industry during Mohammad Reza Pahlavi's reign and created demand among the urban middle class.*

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

1. Ph.D. Candidate in History of the Islamic Revolution, University of Isfahan, Iran  
v.hasanpour@yahoo.com
2. Associate Professor, Department of History and Iranology, University of Isfahan, Iran  
(Corresponding Author) a.fayyaz@ltr.ui.ac.ir
3. Associate Professor, Department of History and Iranology, University of Isfahan, Iran  
a.jafari@ltr.ui.ac.ir



Publisher: University of Tabriz

tabrizu.history2011@gmail.com



## بررسی و تحلیل نوسازی صنعتی در دوران رضاشاه پهلوی با تأکید بر

### صنعت حمل‌ونقل؛ مطالعه موردی: وضعیت اتومبیل سواری

وحید حسن پور سود رجانی<sup>۱</sup> ابوالحسن فیاض انوش<sup>۲</sup> علی اکبر جعفری<sup>۳</sup>

#### چکیده

توسعه، نوسازی و مسائل مرتبط با آن در تاریخ معاصر ایران همواره مسئله‌مند و مناقشه‌برانگیز بوده‌است. یکی از مهم‌ترین و حساسیت‌برانگیزترین این عرصه‌ها، مسائل مربوط به نوسازی و توسعه صنعتی است که از اواخر دوران قاجار به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین راه‌های برون‌رفت از عقب‌ماندگی در کشور همواره مطرح بود. رضاشاه پهلوی نیز با تأیید این امر، توسعه حمل‌ونقل 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 حمل‌ونقل و با تحلیل وضعیت اتومبیل سواری چگونه بوده‌است؟ 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 گسترده 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 سلطه 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 طبقه متوسط شهری شد.

**کلیدواژه‌ها:** نوسازی، رضاشاه پهلوی، توسعه صنعتی، حمل‌ونقل، اتومبیل سواری.

v.hasanpour@yahoo.com

a.fayyaz@ltr.ui.ac.ir

a.jafari@ltr.ui.ac.ir

۱. دانشجوی دکتری تاریخ انقلاب اسلامی، دانشگاه اصفهان، ایران

۲. دانشیار گروه تاریخ و ایران‌شناسی، دانشگاه اصفهان، ایران (نویسنده مسئول)

۳. دانشیار گروه تاریخ و ایران‌شناسی، دانشگاه اصفهان، ایران



## مقدمه

نوسازی<sup>۱</sup> یا مدرن‌سازی، برای مجموعه‌ای از تغییرات بسیار پیچیده به کار برده می‌شود که در همهٔ زمینه‌ها برای گذار از جامعهٔ سنتی به جامعهٔ صنعتی رخ می‌دهد، و ناظر به سه ویژگی تحرک<sup>۲</sup>، افتراق<sup>۳</sup> و لائیک‌سازی<sup>۴</sup> است (بودون و بوریگو، 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 به‌طور هماهنگ با برخی مقیاس‌های پذیرفته‌شدهٔ پیشرفت به جلو حرکت می‌کند، توضیح داد. به‌طور خاص، تجدد یا فرایند مدرنیزاسیون، آمیزه‌ای از دگرگونی‌های اجتماعی، سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و ذهنی است که از قرن شانزدهم میلادی در غرب رخ داد و در قرن‌های نوزدهم و بیستم میلادی به اوج خود رسید. این مجموعه دگرگونی، شامل فرایندهای صنعتی‌شدن، شهرنشینی، عقلانی‌سازی، بوروکراتیزه شدن، دموکراتیزاسیون، برتری سرمایه‌داری، گسترش فردگرایی و انگیزهٔ 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 بی‌جان و تولید ماشینی، بسط و توسعهٔ اشکال شهری سکونت، رشد سواد، سکولار شدن جامعه و تحرک اجتماعی می‌داند که به‌واسطهٔ آن جوامع کشاورزی به جوامع صنعتی انتقال پیدا می‌کنند (اسلمسر، ۱۳۷۲: ۱۶۶-۱۴۸). این انتقال، دربردارندهٔ توسعهٔ فناوری صنعتی پیشرفته برای تولید صنعتی به‌منظور کسب حداکثر مازاد، استفاده از ماشین برای ازیاد بهره‌وری کار و نظام منظم ارتباطات و حمل‌ونقل است که محور آن، دولت و اقتصاد است (اسپنسر و کومار، ۱۳۸۱: ۸۱ و ۲۳۱). نوسازی همچنین به‌مثابهٔ یک فرایند، مستلزم سازگاری، واردسازی یا انتقال اندیشه‌ها، نهادها و فناوری نو از دنیای پیشرفته‌تر به دنیای کمتر توسعه‌یافته است (وکیلی‌زاد، ۱۳۷۸: ۳۹). از این منظر، مهم‌ترین شاخصه‌های جامعهٔ مدرن عبارت‌اند از شهرنشینی، باسوادی، تحرک اجتماعی، رشد اقتصادی و توسعهٔ صنعتی.

1. Modernization
2. mobilization
3. differentiation
4. laicization

نوسازی و توسعه صنعتی در کشورهای اروپای غربی با شکل‌گیری دولت‌های مطلقه<sup>۱</sup> و تحت‌تأثیر خواسته‌های طبقه جدید آغاز شد و با وقوع منازعه میان طبقات جدید و قدیم و بیرون‌راندن دست‌کم بخشی از طبقه حاکم سنتی، در چهارچوبی سرمایه‌دارانه و دموکراتیک ادامه یافت (سینایی، ۱۳۸۴: ۱۹۹). در کشورهای توسعه‌نیافته، فرایند نوسازی با تأسی به الگوهای توسعه غربی آغاز شد. در ایران نیز، نوسازی به آسیب‌زننده‌ترین و درنتیجه بیدارکننده‌ترین شکل خود، یعنی آمپریالیسم نظامی‌گرایانه<sup>۲</sup>، وارد شد (وحدت، ۱۳۹۵: ۵۷). این سیاست به اهداف توسعه‌طلبانه کشورهای اطلاق می‌شود که با استفاده از قدرت نظامی و مداخله مسلحانه برای کنترل، تسلط و بسط نفوذ بر سرزمین‌ها، منابع و جوامع دیگر تأکید دارد. آمپریالیسم نظامی‌گرایانه به‌عنوان عوامل تعیین‌کننده 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 به‌عنوان ابزار اصلی سیاست خارجی؛
۲. تجهیز و تقویت مداوم دستگاه نظامی کشور؛
۳. تسلط بر مناطق استراتژیک از طریق حضور نظامی؛
۴. کنترل منابع طبیعی و راه‌های تجاری مهم است (Doyle, 1986: 22-24. (Magdoff, 1970: 237-242).

سلسله قاجار (۱۳۰۴-۱۱۷۳ش) نیز در آغاز قرن نوزدهم میلادی خود را در برابر حملات بی‌امان مَدْرِنِیته و نوسازی که به شکل فشار و تجاوز نظامی روسیه تزاری از شمال و در نیمه 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 طبقه متوسط، به سرانجام مطلوبی نرسید؛ لذا با توجه به شکل‌نگرفتن نظام بورژوازی در ایران، پیشبرد فرایند نوسازی از سوی تجددخواهان، روشنفکران و بخشی از جامعه، مستلزم وجود

---

1. Absolutist State  
2. Militaristic Imperialism

دولتی مدرن، متمرکز و مقتدر بود (سینایی، ۱۳۸۴: ۱۹۹)؛ این ضرورت با به قدرت رسیدن رضاشاه در سال ۱۳۰۴ 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 رویکرد سیاسی مسلط در فاصله سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ ش، رهیافتِ مُدرنیسم مطلقه<sup>۱</sup> بود که لازمهٔ آن، انحصار ساختار سیاسی بود و یکی از بنیان‌های آن، نظام سیاسی اقتدارگرا بود. مُدرنیسم مطلقه با مجموعه‌ای از ویژگی‌ها همچون صنعتی شدن، شهرنشینی، ظهور اقتصاد بازار-صنعتی، رشد نهادهای دولتی متمرکز و یکپارچه‌کننده همراه با توسعهٔ مشاغل تخصصی مرتبط با آن‌ها تعریف می‌شود. این دیدگاه بر این باور است که افزایش جهانی شدن اقتصاد، لزوماً مستلزم همگن‌سازی اشکال اجتماعی-فرهنگی است. مُدرنیسم 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 پروژهٔ راه آهن سراسری ایران در دوران رضاشاه پهلوی). جایی که تحقق موفق این اهداف که اغلب رویکردی صنعتی دارد، به عنوان اوج مدرنیزه شدن دیده می‌شود ( Dorren, 2023: 76-79; Todorova, 2010, vol 3: 5-10). این رویکرد در دوران رضاشاه پهلوی، مجموعهٔ پیچیده‌ای از اجزای مختلف، از جمله نظریه شاهی ایرانی، پاتریمونیالیسم سنتی و توسعه و نوسازی به شیوهٔ مدرنیسم غربی بود. در این رویکرد بر اقتدارگرایی، اصلاحات از بالا (مدرنیزاسیون از بالا یا تجدد آمرانه)، عقلانیت مدرنیستی، ناسیونالیسم ایرانی، مرکزیت سیاسی، مُدرنیسم فرهنگی، سکولاریسم و توسعهٔ 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 حوزهٔ نوسازی اقتصادی و صنعتی به عمل آورد (بشیریه، ۱۳۸۱: ۶۸؛ آتابکی، ۱۳۸۷: ۲۲-۹). یکی از اصلی‌ترین بخش‌ها در حوزهٔ صنعتی و ارتقای آن در این زمان، شبکهٔ حمل‌ونقل و به‌طور خاص، حمل‌ونقل از طریق اُتومبیل سواری بود. از زمان سفارش و ورود اولین اُتومبیل‌های سواری از شرکت فرانسوی

«گاردنر-سِرپولت<sup>۱</sup>» به ایران در زمان مظفرالدین‌شاه، اُتومبیل سواری به‌عنوان یکی از مظاهر اصلی مُدرنیته غربی موردتوجه ایرانیان بود (Motor Age Magazine, 1905: 35).

تجربه زیسته رضاشاه پهلوی در سفر به نقاط مختلف کشور از طریق اُتومبیل سواری و مشاهده 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 دوره پادشاهی‌اش، به‌صورت ویژه به مسئله 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 بوده‌است؟

### پیشینه پژوهش

اغلب مطالعات صورت‌گرفته در زمینه نوسازی در دوران رضاشاه پهلوی، به بررسی و روند کلی شکل‌گیری جریان تجددخواهی و نوسازی در این دوران پرداخته‌اند. با توجه به بررسی‌های صورت‌گرفته، پژوهش و مطالعه خاصی در زمینه صنعت حمل‌ونقل، ناظر به اُتومبیل سواری در این دوره، صورت نگرفته‌است. 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 دیوکالائی (۱۳۹۶) در مقاله خود به بررسی سیاست‌های تمرکزگرایی درآمد از منابع مختلف در دوران رضاشاه پهلوی با اهداف اقتصادی-صنعتی مدنظر پرداخته‌است و بر این باور است که اقدام‌های صورت‌گرفته برای سازمان‌دهی اقتصاد تجاری ایران طی سال‌های ۱۳۰۳ تا ۱۳۰۹ش، 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 ۱۳۰۹ش، کنار گذاشت و به‌منظور 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 مقاله خود ضمن بررسی نقش صنایع آلمانی در نوسازی صنایع ایران در دوره 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 چراکه در پایان این دوره به واسطه همکاری با آلمان، تعداد قابل توجهی از صنایع زیرساختی به ویژه در زمینه 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 برنامه صنعتی‌سازی ایران با تأکید بر صنایع مصرفی کشاورزی پرداخته است و معتقد است برخلاف آنچه 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 عقب‌ماندگی‌های 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 مهم ترین ضرورت جامعه ایران تبدیل کرد. تحقق این امر، نیازمند ایجاد نهادها و فراهم کردن ابزارهایی چون ارتش، نظام‌های اداری و آموزشی جدید و شبکه حمل‌ونقل 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 ارائه‌شده در منابع مختلف، گردآوری شده‌است و با تحلیل آن‌ها، روند صنعتی‌سازی ایران در فاصله سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ش و پیامدهای آن در حوزه حمل‌ونقل، با تأکید بر صنعت اتومبیل سواری، مورد بررسی قرار گرفته‌است.

### ۱. سیاست‌های توسعه و نوسازی صنعتی در دوران رضاشاه پهلوی

در سال‌های پایانی حکومت قاجار، گفتمان نوسازی، توسعه، صنعتی‌سازی و گسترش شبکه حمل‌ونقل عمومی همچون ایجاد راه‌آهن سراسری توسط دولت که پیش‌تر نیز توسط کسانی همچون میرزا یوسف خان مستشارالدوله در رساله موسوم به کتابچه بنفش، در سال ۱۲۸۶ق 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. آسدالله ممقانی<sup>۱</sup> از تجددخواهان اواخر دوره قاجاریه و به‌عنوان یکی از اولین مطرح‌کنندگان این ایده، در رساله *مسلك الامام فی سلامه/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 اینکه خطوط شمن<sup>۲</sup> دُ فر<sup>۳</sup> به تمام ایران کشیده شود» (ممقانی، ۱۳۶۳: ۵۲؛ طباطبایی، ۱۳۹۲، ج ۲: ۱۹۵). به‌دنبال مطرح‌شدن این ایده، افرادی دیگری همچون صنیع‌الدوله در رساله *راه نجات* و کاشف‌السلطنه در رساله *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 توسعه صنعتی و اجرای پروژه‌های ملی، به‌عنوان راه‌حلی برای جبران عقب‌ماندگی از کشورهای غربی، تأکید می‌کردند. علی‌اکبر

۱. آسدالله ممقانی، از علمای تجددخواه پایان دوره قاجار، در آغاز، مقیم نجف بود و از آنجا به استانبول رفت و مدت‌زمانی ریاست انجمن ایرانیان آن شهر را بر عهده داشت. ممقانی پس از جنگ اول جهانی به تبریز بازگشت و امام‌جماعت مسجدی در تبریز بود. او در سال ۱۳۰۶ش مستشار دیوان تمیز شد و در کابینه ساعد مراغه‌ای نیز وزیر عدلیه بود. رساله *«مسلك الامام فی سلامه/الاسلام»* او نخستین بار در سال ۱۳۲۷ق در استانبول و در سال ۱۳۶۳ش در تهران به چاپ رسیده است (طباطبایی، ۱۳۹۲، ج ۲: ۱۸۸).

۲. راه‌آهن.

داور، به‌عنوان یکی از چهره‌های شاخص و پیش‌گام این رویکرد و از تجددخواهان هوادار رضاخان در مجلس، در آرگان مطبوعاتی خود، *مردِ آزاد* که با شعار «اول اصلاح اقتصادی» به چاپ می‌رسید، توسعه 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 توسعه صنعتی را مقدمه تمدن غرب عنوان می‌کرد که پذیرش آن، لازمه 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 توسعه صنعتی کشور حمایت می‌کردند (*داور*، ۱۳۰۱، شماره ۲۲: ۱؛ فلور، ۱۴۰۱: ۱۸۳-۱۸۲). در ماه‌های منتهی به اعلام سلطنت خاندان پهلوی، روزنامه *فکر آزاد* نیز، به مسئله نوسازی و توسعه صنعتی پرداخت و بر وجوب و لزوم «وجود ماشین» به معنای صنعتی‌سازی تأکید کرد. همچنین از «ماشین» به‌عنوان عامل‌رهایی‌بخش 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 فاصله سال‌های ۱۳۰۰ - ۱۳۰۴ش، با توجه به 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 توسعه صنعتی، لزوم وجود دولتی مدرن، متمرکز و مقتدر را شرط لازم برای پروژه 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 توسعه صنعتی، پس از تثبیت قدرت رضاشاه پهلوی، توسط تجددخواهان دیگری همچون مصطفی فاتح، احمد متین‌دفتری و بعدتر علی زاهدی و غلامعلی وحید مازندرانی، با تأکید بر کلیدواژه‌هایی همچون، «توسعه صنعتی»، «ساخت راه‌آهن»،

«حمل و نقل مدرن»، «زندگی مدرن»، «زندگانی صنعتی»، «وجود گسترش وسایل نقلیه و اُتومبیل» و «اهمیت وسایل نقلیه»، ادامه یافت و زمینه فکری و عملی برای اصلاحات گسترده در جهت نوسازی و توسعه صنعتی ایران توسط دولت را فراهم کرد (Fateh, 1926: 50-51.94-95؛ متین‌دفتری، 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، پروژه نوسازی صنعتی سریع و توسعه شبکه حمل و نقل کشور از جمله واردات اُتومبیل سواری را به پیش 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 توسعه 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 متمرکز کردن به واسطه ارتش می‌تواند تغییراتی را که مقامات و سیاست‌مداران نتوانسته بودند انجام دهند، اجباراً پیش ببرد (Najmabadi, 1987: 219; Hedayat, 2017: 69). اهمیت کارکرد این مداخله 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 توسعه تحت رهبری نظامیان، روابط میان طبقاتی موجود و الگوهای سنتی را در ایران تغییر داد و آشکالی از توسعه‌گرایی به‌سمت 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 دوره سلطنت رضاشاه ترویج بخشید (ساکما، ۱۳۱۵: ۳-۱؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۴۵: ۱؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۴۷: ۱) و بر لزوم دسترسی نظامیان به وسایل حمل و نقل، همچون راه‌آهن سراسری و اُتومبیل سواری در جهت اهداف سیاسی همچون دسترسی آسان و سریع به اقصی نقاط کشور در جهت اعمال قدرت حکومت مرکزی تأکید شد (متین‌دفتری، ۱۳۰۴:

۱۷۹-۱۵۷؛ بهرامی، ۱۳۰۴: ۶۶-۵۹)؛ لذا، واردات کالاهایی همچون اُتومبیل سواری مورد حمایت ویژه 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 دوره رضاشاه و برای اولین بار، مدل توسعه ایالات متحده در افق فکری ملی‌گرایان تجددخواه، برای آینده 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 مدرن‌ساز در این دوره بود، نمودی چشمگیر داشت (ر.ک: داور، ۱۳۰۱، شماره ۱۵: ۱؛ بهرامی، ۱۳۰۴: ۶۶-۵۹؛ متین‌دفتری، 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: ۶۰۶-۵۹۷). 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). به‌واسطه مطرح شدن چنین دیدگاهی، این چشم‌انداز در میان روشنفکران، دولتمردان و بخشی از جامعه ایجاد شد که به‌واسطه حضور و توسعه صنعت اُتومبیل در ایران، علاوه بر انتقال فناوری و دانش برای ایجاد صنعت خودروسازی داخلی در چشم‌انداز آینده (ساکما، ۲۴۰/۳۱۱۱۳: ۴-۱)، فرصتی برای درهم شکستن انحصار مسیر روسیه که اصلی‌ترین مسیر ارتباطی ایران با جهان بود، فراهم آمده‌است و امکان سفر به غرب از طریق بغداد به مدیترانه در کنار بیروت با اُتومبیل و بدون نیاز به حضور در روسیه از طریق بهبود روابط با آمریکا و حضور اُتومبیل‌های آمریکایی مهیا شده‌است (Green, 2016: 299).

به دنبال پیگیری این ایده و هم‌زمان با حضور مهندسين و مشاوران آمريكايي همچون میچل<sup>۱</sup> در ايران كه برنامه‌اي برای ساخت شش جاده اصلی در ايران تدارك دیده بودند<sup>۲</sup> 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 متین‌دفتري» و «عبدالله بهرامی» نیز در مطبوعات، کتاب‌ها و سفرنامه‌های خود (ر.ک: دستگردی، ۱۳۰۸: ۵۸۷؛ متین‌دفتري، ۱۳۰۴: ۶۴؛ بهرامی، ۱۳۰۴: ۶۰)، در جهت جستجوی آینده‌ای جدید برای ایرانیان از طریق اُتومبیل سواری برآمدند و زمینه را برای واردات گسترده اُتومبیل سواری و ایجاد نخستین مدرسه علمی مکانیک و اُتومبیل فراهم کردند (روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۶، شماره ۲۴۴: ۲). این گروه همچنین، با توجه به فراهم نبودن هیچ‌یک از زیرساخت‌های اولیه در جهت ایجاد صنعت خودروسازی داخلی، به اهمیت و واردات خودروی آمريكايي در پیوند دادن ايران به جهانی فراتر از محدوده‌های جغرافیایی قدیمی‌اش پرداختند. آن‌ها خواستار ارتباط و نزدیکی ايران به آمريكا به‌واسطه شرکت جنرال موتورز و خودروسازی «فورد»<sup>۳</sup> آمريكا برای ایجاد و توسعه صنعت خودروسازی در ايران شدند كه پژوهشگران از آن با عنوان «ارتباطات فوردیستی»<sup>۴</sup> یاد نموده‌اند (بهرامی، ۱۳۰۴: ۵۹-۶۶؛ Green, 2016: 290-321). این ارتباط كه به‌واسطه جنگ جهانی اول و حضور نیروهای انگلیسی با خودروهای فورد در ايران آغاز شده بود، آن‌چنان گسترده بود كه آلكساندر پاول<sup>۵</sup>، خبرنگار حوزه جنگ در دوران جنگ جهانی اول، ماجراجو و جهانگرد آمريكايي كه شرح مشاهدات و گزارش‌هایش از سفر به ايران را با نام «با شتر و اُتومبیل به سوی تخت طاووس» و با تأکید بر شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل در این سفر، در سال ۱۹۲۳ منتشر كرد، بر این نکته تأکید داشت كه اكثر خودروهای ايران در این زمان را اُتومبیل‌های فورد تشكيل می‌دادند (Powell, 1939: 225-226). این روند تا سال‌های

1. Mitchell

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

3. Ford

4. Fordist Connections

5. Alexander Powell

پایانی سلطنت رضاشاه پهلوی همچنان ادامه داشت به گونه‌ای که بر اساس آمار و اسناد، پنجاه درصد فروش اُتومبیل‌های 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 دوره رضاشاه پهلوی

خودروسازی فورد به‌واسطه پیشینه حضور و نمایندگی مرتبط با ساختار حاکمیت، حضوری قدرتمند در ایران در فاصله سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۲۰ داشت. حضور نیروهای نظامی به‌عنوان یکی از اهرم‌های اساسی رضاشاه پهلوی برای اجرای پروژه‌های نوسازی صنعتی در این دوره با ورود به عرصه واردات اُتومبیل 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 اُتومبیل‌های فورد در ایران را برعهده گرفتند (زاهدی، ۱۹۹۲: نوار شماره ۱؛ ساکما، ۱۳۱۰/۵۵۶۱۸: ۳-۱). این شرکت، انواع مختلفی از خودروهای فورد مانند «استاندارد ۶۸<sup>۱</sup>» و «دولوکس ۶۸<sup>۲</sup>» را در مدل‌های متفاوت به بازار اُتومبیل کشور وارد کرد (ساکما، ۱۳۱۰/۹۹۲۸: ۴؛ مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۳۶: ۷۱). این شرکت همچنین به‌عنوان نماینده انحصاری واردات خودروهای لینکلن<sup>۳</sup> آمریکا نیز فعال بود و در سال‌های ۱۳۱۴ و ۱۳۱۵ مدل‌های مختلفی از این اُتومبیل، از جمله لینکلن زفیر<sup>۴</sup> را با مدل ۱۹۳۶ به ایران وارد کرد (روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۸۸۱: ۷).

علاوه بر خودروهای فورد، واردات دیگر محصولات جنرال موتورز<sup>۵</sup> نیز در این دوران با ورود خودروهای شورلت<sup>۶</sup> ادامه یافت. سابقه واردات اُتومبیل‌های شورلت که به‌پیش از دوران رضاشاه پهلوی بازمی‌گشت، در فاصله سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۲۰ ادامه یافت (ساکما، ۱۳۱۵/۹۹۲۸: ۴-۶؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۰۶، شماره ۲۳۳: ۲؛ مجله اُطاق تجارت، ۱۳۱۵،

1. Standard 68  
2. Deluxe 68  
3. Lincoln  
4. Lincoln Zephyr  
5. General Motors  
6. Chevrolet

شماره ۱۳۱-۱۳۰: ۳۰) و شبکه نمایندگی فروش گسترده‌ای از جمله «زیکلر و کمپانی» در بوشهر، سلطان‌آباد، یزد و قمشه، «ک. و. ا. م. لاوی» در تهران، کرمانشاه، مَحمَره، 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 «نَسنال ای بی<sup>۱</sup>» را با تأکید بر سازگاری با شرایط جاده‌ای و آب‌وهوایی کشور، با قیمت‌های ۱۰۲۰۰ تا ۱۳۴۰۰۰ قران به فروش می‌رساندند (ساکما، ۲۴۰/۹۹۹: ۱؛ ساکما، ۳۸۸۵/۲۴۰: ۱۲؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۰۷، شماره ۷۲۸: ۴؛ سیاسی، ۱۳۹۰: ۱۱).

در ادامهٔ روند واردات اُتومبیل‌های آمریکایی در این دوره، خودروسازی گراهام پیچ<sup>۲</sup> آمریکا نیز از سال ۱۳۰۵ با واردات اُتومبیل سواری پنج‌دنده کار خود را در ایران آغاز کرد. تجارتخانهٔ «آ. ناصیف» به‌عنوان نمایندهٔ فروش این اُتومبیل در ایران (ساکما، ۲۹۸/۱۱۳۱۵۵: ۱-۲)، اقدام به واردات مدل‌های ۶۱۰، ۶۱۹ و ۶۲۹ کرد (روزنامه/اطلاعات، ۱۳۰۷، شماره ۷۲۸: ۱؛ مجله اُطاق تجارت، ۱۳۰۸، شماره ۱: ۷؛ سیاسی، ۱۳۹۰: ۱۰-۹). از سال ۱۳۱۴ نیز مدل‌های دیگری از اُتومبیل‌های شرکت گراهام پیچ از جمله «تورینگ سِدان<sup>۳</sup>»، «اِسپیشال<sup>۴</sup>»، «هشت‌سیلندر معمولی» و «هشت‌سیلندر سوپرشارژ<sup>۵</sup>» 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<sup>۶</sup> نیز که با هدف 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<sup>۷</sup> کرد (ساکما، ۳۹۸/۹۰۸۹۲: ۱-۱۲؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۰۷، شماره ۵۴۵: ۳).

1. National AB
2. Graham Paige
3. Touring Sedan
4. Special
5. Eight Supercharged
6. Essex
7. Super six

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<sup>۱</sup> از جمله مدل‌های «سیکس آ» و «ویپیت<sup>۲</sup>» که شامل سواری، شکاری و کالسکه می‌شد به ایران وارد شد (مجله اُطّاق تجارت، ۱۳۱۰، شماره ۲۰: ۲؛ روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۰، شماره ۱۴۰۵: ۴). این اُتومبیل که به نسبت سایر خودروهای وارداتی قیمتی ارزان‌تر و آرزبری کمتری داشت، توسط نمایندگی این خودروسازی در ایران، «شرکت سهامی تجارتي ایران و آمريک» وارد و بفروش می‌رسید (مجله اُطّاق تجارت، ۱۳۰۸، شماره ۵: ۱۷؛ روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۰، شماره ۱۵۶۰: ۴؛ روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۱، شماره ۱۵۶۸: ۴؛ مجله اُطّاق تجارت، ۱۳۱۱، شماره ۳۷-۳۶: ۵).

در فاصله سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ش، خودروسازی دوج<sup>۴</sup> نیز به واسطه نمایندگی 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<sup>۵</sup>»، «ویکتوری سیکس<sup>۶</sup>» و «سینیور سیکس<sup>۷</sup>» 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 نماینده انحصاری خودروسازی کرایسلر<sup>۸</sup> 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 «ایراستریم<sup>۹</sup>» و «ایرفلو<sup>۱۰</sup>» را توسط نماینده انحصاری‌اش به

1. Willys
2. Six
3. Whippet
4. Dodge
5. Standard Six
6. Victory Six
7. Senior Six
8. Chrysler
9. Airstream
10. Airflow

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<sup>۱</sup>» را به کشور وارد کرد (ساکما، ۲۴۰/۹۹۲۸: ۱۶؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۸۸۶: ۴).

هم‌زمان با موج دوم گسترده واردات اُتومبیل‌های سواری به ایران در فاصله سال‌های ۱۳۱۳-۱۳۱۵ش، خودروسازی هادسون<sup>۲</sup> 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 وارد کردن مدل «تِراپلان<sup>۳</sup>»، زمینه حضور یکی دیگر از خودروسازان آمریکایی را در کشور فراهم کرد (مجله اُطّاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۳۱-۱۳۰: ۲۵؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۶۹۸: ۷؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۴۵: ۷).

با سپری شدن بحران اقتصادی جهانی و افزایش مجدد واردات اُتومبیل سواری در ایران از سال ۱۳۱۲ به بعد، واردات خودروهای کمپانی آمریکایی اِستودیوکر<sup>۴</sup> نیز در سال ۱۳۱۴ به ایران مجدداً از سر گرفته شد (ساکما، ۲۴۰/۹۹۲۸: ۴-۵؛ مجله اُطّاق 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 واردات این اُتومبیل با مدل‌های «چَمپیون<sup>۵</sup>»، «لندکروزر کامندر<sup>۶</sup>»، «پرزیدنت<sup>۷</sup>» و «دیکتاتور<sup>۸</sup>» کردند (ساکما، ۲۴۰/۳۳۱۱۵: ۲-۵؛ مجله اُطّاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۳۹: ۳۶؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۸۱۶: ۷).

1. Plymouth
2. Hudson
3. Terraplane
4. Studebaker
5. Champion
6. Comander Land Cruiser
7. President
8. Dictator

اُبورن<sup>۱</sup>، دیگر خودروساز آمریکا نیز از سال ۱۳۱۴ به بعد در ایران حضور داشت. «تجارتخانه ا.ح. شاهینیان»، نمایندگی انحصاری این اُتومبیل در ایران بود که مدل‌های مختلفی از این اُتومبیل از جمله «فائیتون<sup>۲</sup>» و «اسپیدستر<sup>۳</sup>» 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<sup>۴</sup> آمریکا نیز در این دوران در بازار ایران حضور پیدا کرد. «تجارتخانه برداران وارژابدیان»، نماینده انحصاری این شرکت در ایران بود (ساکما، ۳۱۰/۴۹۹۱۳: ۴-۱) و اقدام به واردات مدل‌های «اروفورم<sup>۵</sup>»، «امبسادر<sup>۶</sup>»، «آدونسد<sup>۷</sup>» و «لافایت<sup>۸</sup>» 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/اطلاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۳۱-۱۳۰: ۱۲۶).

در سال ۱۳۱۴، با توجه به سابقه حضور شرکت جنرال موتورز در ایران، «شرکت اُتومبیل ایران» به عنوان نماینده انحصاری اُتومبیل پونتیاک<sup>۹</sup>، از زیرمجموعه‌های این شرکت خودروسازی در ایران معرفی شد (روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۵۱۳: ۶) و واردات اُتومبیل‌های پونتیاک در مدل‌های «۷۰۱ ای دولوکس<sup>۱۰</sup>»، «۷۰۱ بی<sup>۱۱</sup>» 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، اُلدزموبیل<sup>۱۲</sup>، نیز در سال‌های ۱۳۱۴ و

1. Auburn
2. Phaeton
3. Speedster 851 SC
4. Nash
5. Aeroform
6. Ambassador Eight
7. Advanced Eight
8. Lafayette
9. Pontiac
10. 701A Deluxe
11. 701B
12. Oldsmobile

۱۳۱۵ش، اُتومبیل‌های سواری خود را به بازار ایران وارد کرد (ساکما، ۱۳۱۵/۹۹۲۸: ۲۴۰-۵). در ابتدا و در سال ۱۳۱۴، «کمپانی زیکلر» در تهران، مدل «اِف - ۲۹» 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 دیبا و بیات»، به‌عنوان نماینده انحصاری اُلتومبیل در ایران معرفی شد و واردات مدل‌های مختلفی از این اُتومبیل، از جمله «اِف - ۳۶» را آغاز کرد (روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۶۷: ۷؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۸۲۹: ۷).

در فاصله سال‌های ۱۳۱۴-۱۳۱۵ش و هم‌زمان با افزایش واردات اُتومبیل سواری در ایران، خودروسازی پاکارد<sup>۳</sup> آمریکا که به ارائه خودروهایی لوکس شناخته می‌شد نیز در سال ۱۳۱۴ به ایران وارد شد (ساکما، ۱۳۱۴/۱۰۵۷: ۱؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۵۳۳: ۷). در این دوره «ح. م. ا. کاشف یا تجارتخانه کاشف برادران» که تنها نماینده این خودروساز در ایران بود، اقدام به واردات پاکارد مدل ۱۲۰ کرد که تلاشی برای ورود به بازار خودروهایی با قیمت متوسط بود (ساکما، ۱۳۱۵/۹۹۲۸: ۱۶؛ مجله اُطلاق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۵۴-۱۵۳: ۱۰۹؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۵۱: ۷).

خودروسازی رِئو<sup>۴</sup> 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 شُرکا»، به مدیریت داود ساسون بود که اقدام به واردات این اُتومبیل کرد (ساکما، ۱۳۱۵/۷۴۴۰: 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، ۱۳۱۵/۹۵۸۷۹: ۱۰-۱؛ مجله اُطلاق تجارت، ۱۳۱۴، شماره ۱۰۶-۱۰۷: ۴؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۵۴۱: ۷).

واردات اُتومبیل‌های بیوک<sup>۵</sup> که سابقه حضور آن در ایران به‌پیش از سال ۱۳۰۵

1. F-29  
2. F-36  
3. Packard  
4. REO  
5. Buick

بازمی‌گشت نیز، از سال ۱۳۱۴ رونق گرفت (ساکما، ۲۴۰/۹۹۲۸: 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 مورد توجه دولت و وزارت مالیه بود (ساکما، ۳۱۰/۴۷۶۴۱: 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 اُطالق تجارت، ۱۳۱۵، شماره ۱۳۱-۱۳۰: ۳۰؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۲۰، شماره ۴۵۵۰: ۶؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۲۰، شماره ۴۶۲۱: ۴)

در فاصله سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ش، اگرچه به صورت محدود، اُتومبیل‌های آمریکایی دیگری همچون، اوکلند<sup>۱</sup>، جمس<sup>۲</sup>، هاپموبیل<sup>۳</sup> و فارگو<sup>۴</sup> که پس از انحصار واردات اُتومبیل، توسط «دایره اُتومبیل شرکت سهامی مرکزی اُتومبیل» وارد می‌شدند، در بازار اُتومبیل‌های سواری ایران حضور داشتند (مجله اُطالق 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 بلندمدت، در سال ۱۳۱۵، وزارت مالیه، پس از بازدید از کارخانه شرکت جنرال موتورز در اسکندریه مصر، طرحی برای احداث کارخانه اُتومبیل‌های سواری و باری این شرکت در تهران (اُتومبیل‌های کرایسلر و شورلت) ارائه داد. بر اساس این

---

1. Oakland  
2. GMC  
3. Hupmobile  
4. Fargo

طرح، با تکمیل شدن راه آهن جنوب به تهران و ارسال قطعات منفصله، امکان ایجاد کارخانه موتناژ اُتومبیل‌های سواری و باری با ظرفیت ۱۱۰۰ دستگاه در سال فراهم خواهد شد (ساکما، ۲۴۰/۳۱۱۱۳: ۴-۱). این طرح با توجه به شرایط سیاسی-اقتصادی داخل و بحران‌های بین‌المللی، فرصت عملی شدن پیدا نکرد. هم‌زمان با کاهش واردات اُتومبیل‌های آمریکایی و عملی نشدن طرح موتناژ 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 زیرمجموعه 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 ارزان‌تری نسبت به اُتومبیل‌های آمریکایی داشتند (ساکما، ۳۳۰/۶۰۸: ۳۵، ۳۳، ۳۱-۳۰).

## ۲.۲. خودروسازان آلمانی در بازار ایران دوره رضاشاه پهلوی

در فاصله سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۲۰ ش، 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<sup>۱</sup>، 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 ۱۳۱۹-۱۳۱۴ ش، واردات ایران از آلمان پنج برابر شد که بخش قابل توجهی از این افزایش واردات، اُتومبیل‌های سواری آلمانی را شامل می‌شد (ساکما، ۲۴۰/۲۲۳۶۷: ۲۶؛ عبدالله‌زاده، ۱۳۹۸: ۵۱-۴۹).

خودروسازی آدلر<sup>۲</sup> که در سال‌های پیش از شروع جنگ جهانی دوم تأسیس شد، جزو نخستین خودروسازان آلمانی در ایران در فاصله سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ ش بود که با ساخت اُتومبیل سواری مدل «ترامپ جونیور»<sup>۳</sup> با شعار «یک اُتومبیل اقتصادی» و با قیمت رقابتی

1. Hjalmar Schacht  
2. Adler  
3. Trumpf Junior

توسط نماینده 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 دایرة اتومبیل، انواع مختلفی از این اتومبیل و لوازم یدکی آن را تا پایان دوران رضاشاه پهلوی وارد کرد (ساکما، ۳۴۰/۳۶۶۰۷: ۲۵-۱؛ سپاسی، ۱۳۹۰: ۱۸).

شرکت خودروسازی این اس یو<sup>۱</sup>، دیگر خودروساز آلمانی در این دوران بود که واردات محصولات آن اعم از موتورسیکلت و اتومبیل سواری به ایران از سال ۱۳۱۴ آغاز شد. نمایندگی اتومبیل‌های این شرکت در ایران و عراق «شرکت کیان» از خانواده «خیرخواه و شرکا» بود که فروش محصولات این شرکت در ایران را برعهده داشت (روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۴۹۳: ۶).

خودروسازی هانزا<sup>۲</sup> آلمان نیز در سال ۱۳۱۴ با مدل «هانزا لوئید<sup>۳</sup>» به ایران وارد شد و با تأکید بر مصرف سوخت کمتر و امکانات فنی مناسب‌تر در مقایسه با اتومبیل‌های آمریکایی، رقابت خود با سایر خودروسازان خارجی در ایران را آغاز کرد (روزنامه/اطلاعات، ۱۳۱۴، شماره ۲۷۱۵: ۷).

واردات اتومبیل از دیگر شرکت‌های خودروساز آلمانی همچون فولکس واگن<sup>۴</sup>، مرسدس‌بنز<sup>۵</sup>، بی‌ام‌و<sup>۶</sup>، آئودی<sup>۷</sup>، هورش<sup>۸</sup>، واندریر<sup>۹</sup> و دکاوه<sup>۱۰</sup> نیز، تا پیش از شروع جنگ جهانی دوم و به‌ویژه پس از انحصار واردات اتومبیل توسط دولت به‌واسطه نزدیکی روابط سیاسی-اقتصادی ایران و آلمان ادامه یافت (ساکما، ۳۴۰/۹۹۲۸: ۵-۴؛ روزنامه/اطلاعات، ۱۳۲۰، شماره ۴۶۰۰: ۶؛ سپاسی، ۱۳۹۰: ۲۴).

1. NSU
2. Hansa
3. Hansa Lloyd
4. Volkswagen
5. Mercedes-Benz
6. BMW
7. Audi
8. Horch
9. Wanderer
10. DKW

### ۲.۳. سایر خودروسازان اروپایی در بازار ایران دوره رضاشاه پهلوی

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

جدول ۱. فعالیت شرکت‌های خودروساز اروپایی در ایران دوره رضاشاه پهلوی

برند	عنوان لاتین	مبدأ برند	سال واردات	نمایندگی در ایران	مدل	قیمت
تروجان (طروژان) <sup>۱</sup>	Trojan	انگلیس	۱۳۰۶	-	-	-
هامبر <sup>۲</sup>	Humber	انگلیس	۱۳۰۶	تجارتخانه داوید ایشطین و کمپانی	-	-
واکسهال <sup>۳</sup>	Vauxhall	انگلیس	۱۳۰۸	کمپانی زیکلر	۲۰/۶۰	سواری معمولی: ۲۸۲۵ تومان لوکس کالسکه: ۳۲۰۰ تومان
کورد <sup>۴</sup>	Cord	انگلیس	۱۳۱۵	تجارتخانه شاهینیان	۸۱۰	-
رنو <sup>۵</sup>	Renault	فرانسه	۱۳۰۶	-	-	-
رنو <sup>۶</sup>	Renault	فرانسه	۱۳۱۴	-	Vivasport	-
آویون وویسین <sup>۷</sup>	Avions Voisin	فرانسه	۱۳۰۷	-	-	-

۱. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۶، شماره ۲۵۴: ۴.

۲. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۶، شماره ۲۶۸: ۴.

۳. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۸، شماره ۷۹۷: ۶ روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۸، شماره ۸۱۵: ۴.

۴. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۹۴۰: ۷. روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۳۰۴۴: ۱.

۵. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۶، شماره ۳۰۶: ۴.

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

۷. روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۷، شماره ۴۶۹: ۱.

سیتروئن <sup>۱</sup>	Citroën	فرانسه	۱۳۱۰	-	B14 Cabriolet	۴۰۰ تومان
سیتروئن <sup>۲</sup>	Citroën	فرانسه	۱۳۱۴	-	Torpedo	-
فیات <sup>۳</sup>	Fiat	ایتالیا	۱۳۰۶	-	-	-
فیات <sup>۴</sup>	Fiat	ایتالیا	۱۳۱۴	شرکت میرسپ	508 Balilla 508 Balilla Sport	-
یشکودا <sup>۵</sup>	Škoda	چکسلواکی	۱۳۱۵	شرکت تجارتي ایران و چکسلواکی	Rapid	-

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 شماره ۱). این روند به گونه‌ای بود که هم‌زمان با آغاز بحران اقتصادی جهانی<sup>۶</sup> در سال ۱۳۰۸ و سقوط ارزش قیران در برابر ارزهای خارجی و اعمال محدودیت بر واردات به‌واسطه تصویب قانون انحصار تجارت خارجی در اسفند سال ۱۳۰۹ (رستم‌نژاد و همکاران، ۱۳۹۵: ۷)، روند واردات اُتومبیل به کشور به نفع تامین آرز برای پیشبرد پروژه راه‌آهن سراسری، به شدت کاهش یافت (شجاعی دیوکلائی و شعبانی، ۱۳۹۰: ۵۷-۵۶). این روند با پایان بحران اقتصادی جهانی در سال ۱۳۱۲، به بهبود نسبی رسید و در سال‌های ۱۳۱۴ و ۱۳۱۵ش، واردات اُتومبیل به‌ویژه از آمریکا و آلمان رونق گرفت به گونه‌ای که ارزش واردات وسایل نقلیه از آمریکا در سال مالی ۱۳۱۴-۱۳۱۵، به بیش از ۶۸ میلیون ریال رسید (وحید مازندرانی، ۱۳۱۶: ۱۴۵؛ نگاه کنید به نمودار شماره 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. سیاسی، 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 (رستم‌نژاد و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۵).



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

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

همچنین به دنبال افزایش رونق و استفاده از اُتومبیل سواری در فاصله سال‌های ۱۳۱۵-۱۳۱۳، برای نخستین بار در ایران، کتاب‌هایی در ارتباط با مکانیک و تعمیرات خودرو با عنوان‌های «مکانیک اُتومبیل» از ناصر انشا و «مختصات و معایب اُتومبیل» از ستوان قدرت‌الله مرشدزاده به چاپ رسید (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۴۵: ۱؛ روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۵، شماره ۲۷۴۷: ۱). به‌رغم افزایش واردات اُتومبیل‌های سواری در فاصله سال‌های ۱۳۱۴-۱۳۱۵ش، به لحاظ کمی، واردات اُتومبیل سواری هیچ‌گاه به سطح قبلی بازنگشت و در سال‌های بعد، بحران‌هایی از جمله تنش در روابط ایران و آمریکا به‌واسطه 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 اُتومبیل‌های آمریکایی به ایران را که بخش قابل‌ملاحظه‌ای 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 اُتومبیل سواری در این دوران را می‌توان در تصویب و ابلاغ قانون انحصار واردات اُتومبیل و کلیه لوازم و قطعات منفصله مرتبط با آن توسط دولت دانست. به موجب این قانون، از ۵ شهریور ۱۳۱۵، وزارت مالیه با ایجاد «دائرة اُتومبیل در شرکت سهامی مرکزی» مسئول انحصار واردات اُتومبیل و لوازم‌بدکی آن شد و بخش خصوصی که تا پیش از تصویب این قانون، واردات اُتومبیل 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 اُتومبیل سواری به کشور را تا پایان شهریور ۱۳۲۰، در سطحی پایین‌تر از سال‌های قبل قرار داد.

### ۳. چالش‌های صنعت حمل‌ونقل و به‌کارگیری خودروها در دوره رضاشاه

#### پهلوی

با وجود سرمایه‌گذاری ۲۶۰ میلیون دلاری در توسعه و نوسازی بخش حمل‌ونقل شهری و واردات اُتومبیل سواری در فاصله سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ش و همچنین گزارش‌های فراوان در مطبوعات و ارگان‌های مختلف داخلی و خارجی همچون وزارت امور خارجه فرانسه مبنی بر «تغییر اوضاع حمل‌ونقل و مسافرت در ایران و عبور از مرحله کاروانی به مرحله جدید و سریع حمل‌ونقل و تغییرات بسیار مهم به واسطه 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 توسعه زیرساخت‌های اُتومبیل سواری در سایر شهرهای ایران می‌شد (ساکما، ۱۳۱۱۳/۳۴۰: 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 مرگ‌ومیر 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 ایجادشده به واسطه 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 به قدری جدی بود که هم برای مسافری 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، ۱۳۰۷/۸۰۱۷۰: ۲۵؛ کمام، ۱۳۲۸/۱۱/۲۰/۱۲۶/۵-۱۰۱۱: ۳-۳؛ Weston, 1921: 424-425). به‌جز 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 به‌سمت شیراز آن هم فقط بین ماه‌های مه تا اکتبر<sup>۱</sup> 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<sup>۲</sup> 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 کاروان رو 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 جاده مناسب اُتومبیل صرف شد (ساکما، ۱۳۷۹/۳۳۷۹: ۱۴). اداره کل «طُرق و شوارع» به‌عنوان قدیمی‌ترین مرکز اختصاصی

۱. ۱۱ اردیبهشت تا ۹ آبان.

2. R. H. Hadow

برنامه‌ریزی صنعتی که به دستور سردار سپه، در ۱۱ فروردین ۱۳۰۱ در وزارت فواید عامه تشکیل شد و در ۲۷ اسفند ۱۳۰۸ به موجب قانون مجلس شورای ملی به صورت وزارتخانه‌ای مستقل با نام «وزارت طرق و شوارع» درآمد، مسئول ایجاد و توسعه زیرساخت مناسب برای اتومبیل‌های سواری در کشور شد (مجلس شورای ملی، ۱۳۲۰: ۱). صادقی، ۱۳۸۷: ۴۵؛ لذا، بخش زیادی از اقدامات در فاصله سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۲۰ ش، صرف توجه و ایجاد شرایط و امکانات لازم برای توسعه صنعت اتومبیل شد. این اقدامات در شرایطی بود که در سال ۱۳۰۳، تنها پنج جاده شوسه قابل اتومبیل‌رانی در ایران وجود داشت که در مجموع ۳۷۴۳ کیلومتر را شامل می‌شد<sup>۱</sup> (ساکما، ۱۹۸۲/۲۴۰: 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 ۱۲۸۹ ش، فقط یک اتومبیل وجود داشت و در سال ۱۳۰۳ مجموع تعداد اتومبیل‌های سواری و باری به ۱۵۸۹ عدد افزایش یافته بود، زمینه حضور نزدیک به ۱۵۰۰۰ اتومبیل سواری تا پایان سال ۱۳۲۰ فراهم شد (ساکما، ۱۹۸۲/۲۴۰: ۹؛ باری‌یر، ۱۳۶۳: ۲۹۲). این بهبود زیرساخت‌ها و شرایط برای خودرو در این دوره، از جمله احداث ۱۴۰ گاراژ تعمیر اتومبیل در شهرهای بزرگ، منجر به مهیاشدن شرایط برای تردد بیش از ۲۵۰۰۰ وسیله نقلیه موتوری در جاده‌های جدید ایران تا پایان سال ۱۳۲۰ شد (Rahnema, 2023: 246; Yaghoubian, 1997: 15-36).

## نتیجه

به رغم انتقادات به جریان نوسازی در دوران رضاشاه پهلوی و تأکید بر وجه ظاهری این اقدامات، در فاصله سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ ش، به مشکل عدم توسعه شبکه حمل و نقل و زیرساخت‌های مرتبط با آن به صورت جدی پرداخته شد. رویکرد گسترده به واردات اتومبیل سواری و به ویژه اتومبیل‌های آمریکایی و آلمانی در دوره رضاشاه پهلوی، نتیجه یک

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. مَحْمَره-اهواز به طول ۱۱۶ کیلومتر (ساکما، ۱۹۸۲/۲۴۰: ۹).

استراتژی کلان‌تر برای مدرنیزاسیون یا نوسازی سریع ایران بود. اُتومبیل به‌عنوان یک فناوری کلیدی برای بهبود حمل‌ونقل، تسهیل ارتباطات، نمایش پیشرفت و تجدد، نقشی حیاتی در این برنامه‌ها داشت. مزیت‌های رقابتی اُتومبیل‌های آمریکایی و آلمانی و بستر مناسب فراهم‌شده توسط روابط دیپلماتیک و تجاری ایران با این دو کشور، زمینه واردات گسترده این اُتومبیل‌ها به ایران را فراهم کرد. واردات هدفمند اُتومبیل سواری در این دوره که دوران اولیه خود را تجربه می‌کرد، به‌رغم فرازونشیب فراوان که تابعی از شرایط داخلی و خارجی بود، با اهداف مختلفی همچون امکان مهیا شدن زمینه‌ای برای خارج شدن 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 کارخانه مونتاژ اُتومبیل در چشم‌انداز بلندمدت، 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 مدرنیته غربی و قدرت تبدیل شد. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد واردات گسترده اُتومبیل سواری در فاصله سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۰۴ش، به توسعه 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 توسعه 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.

## پیوست‌ها



فوردسن

لیسنکن

فورد

اتوه - ویل سواری      اتوموبیل بارکش      توکتورهای فلاحی و بارکش

اقسام مدلهای برای تحویل فوری موجود میباشد برای معاینه و امتحان به  
شرکت سهامی تجارقی کازان مراجعه فرمائید

اداره و محل نمایش : میدان مخبرالدوله تلفن ۱۵۳۸

کارخانه تعمیر با جدیدترین ماشین آلات اول خیابان شبیران بیرون ۵ و از راه دولت

تلفن ۱۲۸۶ دایر و برای انجام کلیه مراجعات حاضر است

اسباب‌بندی از هر قبیل برای فروش به مشتریان موجود میباشد

نماینده کل برای ایران - شرکت سهامی تجارقی کازان

شماره ۲۸۹۲ : ۷

### پیوست ۱: آگهی تبلیغاتی شرکت کازان

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

THE NEW

اتومبیل کالسه

مدل جدید ۱۹۳۵

رئو

دارای دنده اتوماتیک (خودکار)

SELF-SHIFTER

The car without a gear-shift lever

اتومبیل رئو مدل جدید که بدون دسته دنده کار می‌کند فصل جدیدی در تاریخ اتومبیل سازی باز نموده است



اتومبیل‌های طرز قدیم (یعنی دسته‌دنده) باعث دفعه‌خیال‌خستگی - کسالت انلاف وقت و بریشای حواس راننده بود

اتومبیل‌های رئو مدل جدید (یعنی بدون دسته دنده) ۱۹۳۵

هر دو دست برای رانندگی کاملاً آزاد

باست سهولت و تفریح و در عین حال بی خطر است و قسمت جلو آن سه نفر ب راحتی می‌نشینند

اتومبیل‌های رئو مدل جدید ۱۹۳۵ با دنده دنده و بدون دسته دنده نیز موجود است

اتومبیل‌های رئو از حیث استحکام و دوام و سرعت و صرفه جوئی

و کشش و قشنگی و راحتی و ظرفیت و ارزانی از سایر اتومبیل‌های هم‌دیف خون بهتر و با صرفه‌تر می‌باشد.

اتومبیل‌های رئو در کلیه ممالک عالم رضایت صاحبان خون را جلب نموده است

نماینده انحصاری اتومبیل‌های رئو در ایران و عراق

کمپانی مشعل و شرکاء

خیابان چراغ برق طهران - تلفن ۱۸۱۱

بهره دهان

پیوست ۲: آگهی تبلیغاتی اتومبیل سواری رئو

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

پژوهش‌های تاریخی و فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

**EIN WIRTSCHAFTLICHER WAGEN**



**آدلر** **A D L E R**  
**TRUMP JUNIOR**

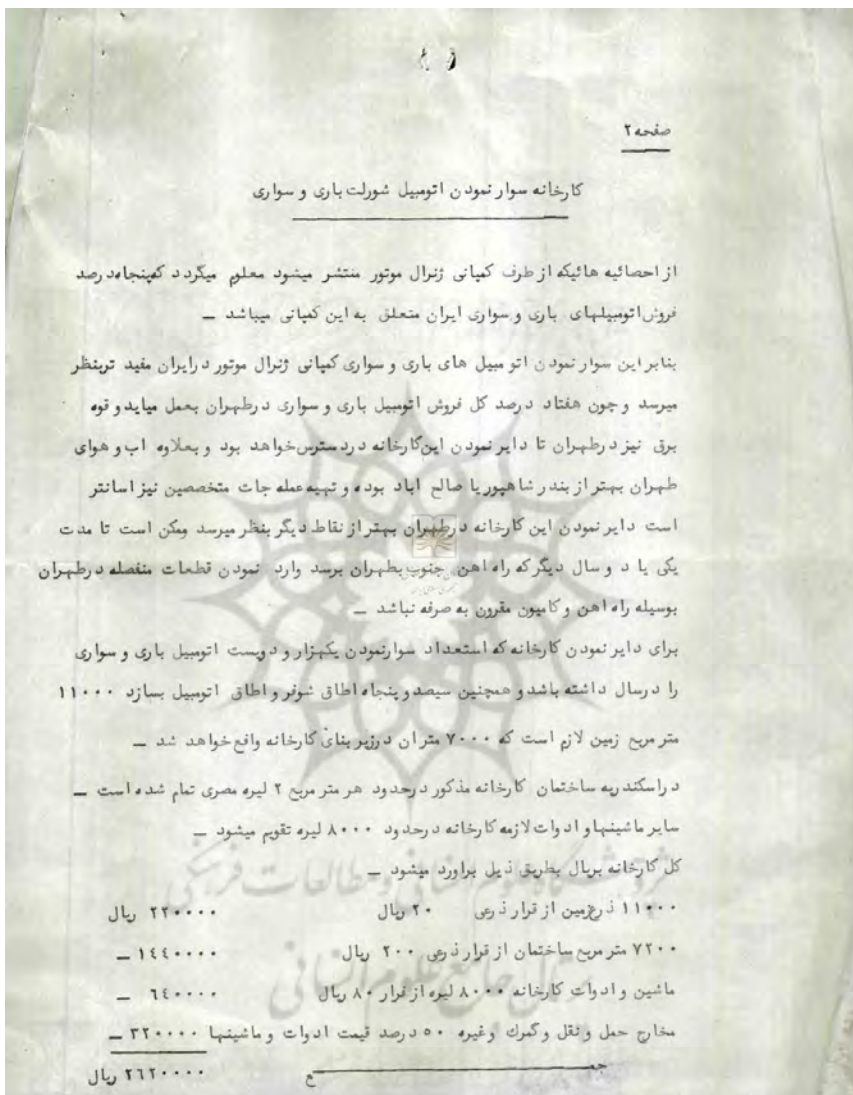
صرفه جویی قابل ملاحظه  
اتومبیل فنک آدلر ساعت آلمان در هر ۱۸۰ کیلو متر (۳۰ فرسخ) ۲۰ لیتر  
(یک حلب) بنزین مصرف می‌نماید. با کمترین خرج می‌توانید اتومبیل فنک و محکم داشته باشید.  
قیمت اتومبیل آدلر ارزان می‌باشد. قسمت های الکتریکی اتومبیل آدلر تاامامت کارخانه پوش می‌باشد.  
نماینده انحصاری در تمام ایران - شرکت مهربانی و سهیل  
تهران : خیابان برق تلفون ۲۱۳۷  
نشره اعلان ۲۰۰۱

**پیوست ۳: آگهی تبلیغاتی اتومبیل سواری آدلر**

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

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

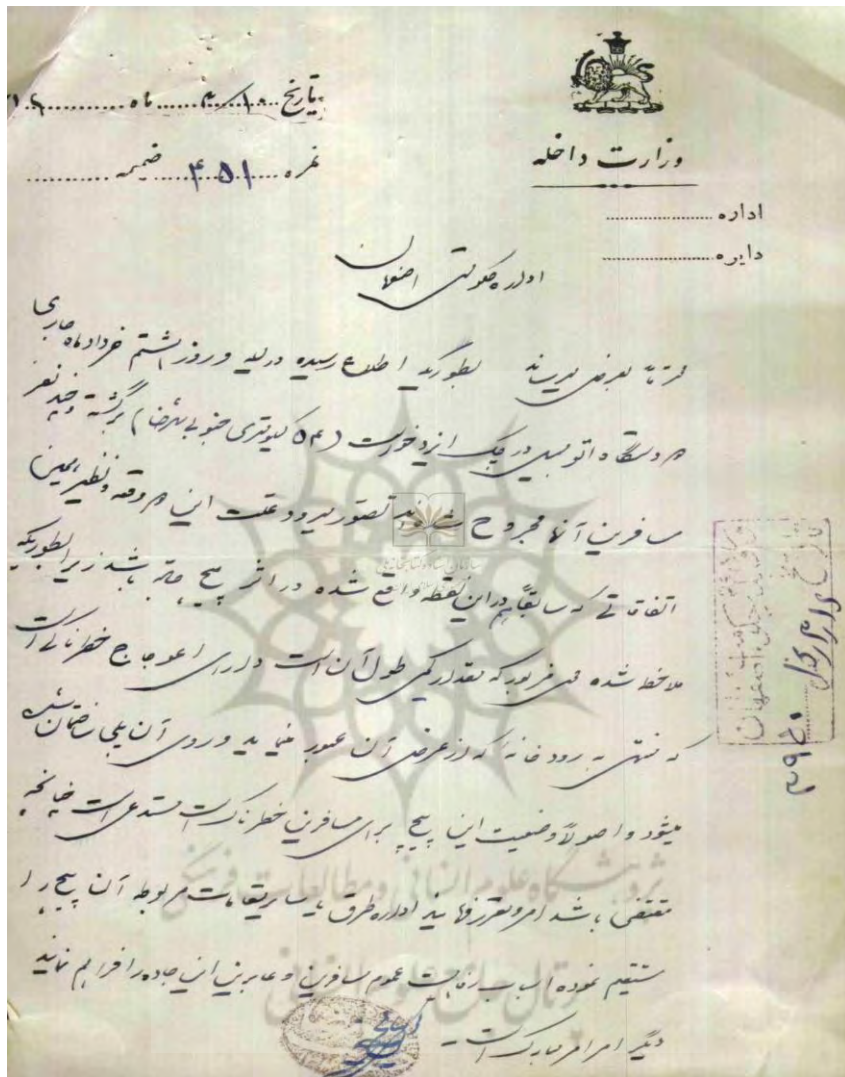




پیوست ۵: پیشنهاد و طرح اولیه برای ایجاد کارخانه موتناژ اتومبیل های آمریکایی

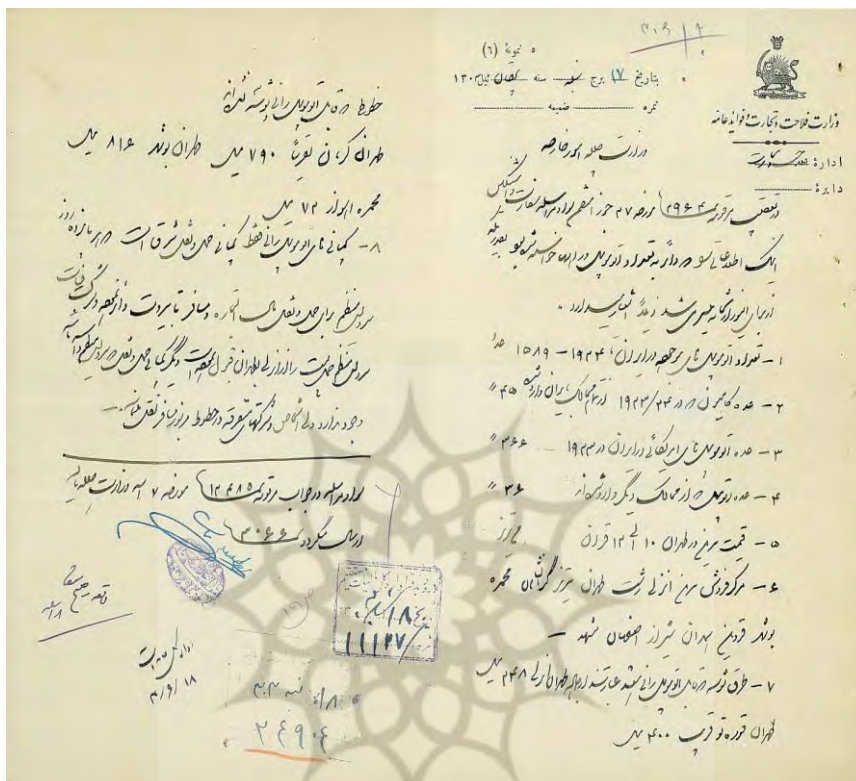
در ایران در سال ۱۳۱۵

منبع: (ساکما، ۳۱۱۱۳/۲۴۰: ۲).



پیوست ۶: گزارشی از چپ شدن اتومبیل و جراحت سرنشینان ناشی از خرابی جاده

منبع: (ساکما، ۱۷۰/۸۰۲۹۳: ۲۵).



پیوست ۷: گزارشی از تعداد اتومبیل‌ها و وضعیت جاده‌های اتومبیل‌رو

منبع: (ساکما، ۱۳۸۷/۹۸: ۲۴۰، ۹)

پژوهشگاه ملی تحقیقات فرهنگی

پرتال جامع علوم انسانی

صورت ۸: پیوست ۱۶

صورت جواز هائیکه در سال افته ۱۳۱۴ رسال اقتصادی ۱۳۱۵ از ملکتا لسان طبق اصول تهاورداده شده

نمبر احصائیه کسر کتب	شرح جنس	مبلغ جواز در سال اقتصادی ۱۳۱۴	مبلغ جواز در سال اقتصادی ۱۳۱۵	ملاحظات
۱	ایستدنی و شراب طبعی	۶۸۰۴۸۱	۲۷۱۶۸۷	۶۵۷۱۶۸
۲	لوازم توجیهی	۳۱۳۵۰	—	۳۱۳۵۰
۳	انجمنی و بازرگانی	۴۹۷۰	۲۴۵۷	۷۲۲۷
۴	ادویه نبات	۱۸۲۵۴	۱۸۲۰۱	۳۶۴۵۵
۵	آلات موسیقی	۱۳۳۵۱۹۲	۷۴۰۶۳۰۸	۸۲۴۱۵۰۰
۶	آهن - چدن - فولاد	۹۶۱۸۰۰	۶۸۷۶۱	۱۰۰۲۱۸۶۱
۷	مواد محرقه	۱۱۵۰۷۸	۱۲۸۱۴۹	۲۴۳۲۲۷
۸	بند شلوار بند جوارب	۵۵۰۶۴۵	۴۴۲۷۳۴	۴۹۷۷۷۷۱
۹	پارچه - پشم خالص	۶۴۰۶۶	۱۵۳۰۵۵	۲۱۷۱۵۰۱
۱۰	طلسم و زرادین	۱۱۴۷۳۶۵	۸۴۴۲۵۰	۱۹۶۲۱۶۰
۱۱	چتر و قنادات آن	۶۷۰۲۵۷	۶۰۰۲۹۸	۱۵۷۰۵۵۵
۱۲	براق و مضامین آن	۳۲۶۰۴	۴۵۰۱۴	۷۷۱۱۸
۱۳	جوب و بوقه و آرا ام سرطری	۴۷۲۲۶۷	۲۰۰۶۰۰	۶۸۶۸۶۷
۱۴	بجین آآت	۶۴۳۱۸	۳۸۵۳۶	۱۰۰۲۸۵۴
۱۵	جوب و کلبه طبع	۲۶۰۶۸۱۷	۲۱۴۰۶۴۲	۳۷۶۷۳۶۱
۱۶	خرازی، لوازم خانه	۲۵۰۴۲۷۷	۱۷۳۱۶۴۸	۴۰۴۴۳۴۵
۱۷	در واجات	۶۵۰۰۴۵۱	۹۱۱۵۰۰۶	۴۵۶۴۴۶۵
۱۸	دوربینه و سه برج و موتور و کتکت	۷۷۴۵۸۵	۷۸۸۴۸۵	۱۵۶۳۰۷۰
۱۹	روزنامه و نشریات	۱۲۲۷۴۰۶	۴۰۱۷۸۱۶	۲۲۷۵۰۲۸۷
۲۰	رنگهای ترکیبی	۶۱۷۳۴۱	۳۷۸۱۶۶	۴۹۷۲۲
۲۱	رنگهای باغ بدون الکل	۲۱۱۰۱	۲۷۷۲۱	۴۹۷۲۲
۲۲	روشنایی نباتی	۱۱۶۷۲۶	۲۱۹۰۴۲	۴۱۵۷۶۸
۲۳	ساعت و مضامین آن	۱۳۸۷۶۹	۵۴۱۹۷۰	۶۸۳۷۳۴
۲۴	ساق و زین جام	۱۳۴۰۹	۱۱۷۶۵۳	۱۳۰۸۶۲
۲۵	ساعت	۵۷۵۴۶۶	۵۵۰۸۲۵	۱۱۳۳۹۱۱
۲۶	سینه توگراف	۱۳۴۱۴	۱۸۸۱۶	۳۲۲۳۰
۲۷	شع کبکی	۵۰۶۷۲۵	۶۱۵۶۲۲	۱۱۸۲۳۴۷
۲۸	شیشه آلات	—	۶۳۳۰	۶۳۳۰
۲۹	طباخ و پختن - سمان	۳۴۶۷	۴۸۳۰	۸۲۱۷
۳۰	قالب کتکت و رنگه	۳۴۴۶	۲۶۴	۴۳۰
۳۱	قرقره دانه صنعتی	۴۶۶۹	۱۰۷۹۱۳۴	۱۰۷۸۷۹۸
۳۲	قلع - برج - درزی	—	—	—
۳۳	قپوه و بیزه - آه - کائوچو	۱۵۰۰۳۳۴	۲۶۶۸۸۱	۱۱۶۰۲۳
۳۴	کافور - مواد زینتی	۱۸۱۰۸۷	۴۳۴۳۳	۶۱۵۴۲۰
۳۵	کافق طبع و تمبر	۳۰۵۲۲۱	۷۰۸۸۲۱	۱۰۱۱۰۴۲
۳۶	کافق درجاری و تقوا	۳۳۶۵۷	۳۳۰۲۳	۶۵۶۸۰
۳۷	کتاب و سایر مایهات	۲۸۳۳۷۰۶	۱۰۴۵۳۶۱	۳۸۷۱۱۱۷
۳۸	کتاب - سلا	—	۱۲۳۲۹	۱۲۵۳۶۴
۳۹	الشر	—	—	—
۴۰	کرامتون و سمنه	۸۷۴۹۶	۴۲۷۱۳	۱۳۰۲۰۶
۴۱	کرس - بیدل اریل	—	۵۶۶	۳۶۶
۴۲	کلاه و کلاه و قشم نباتات	۱۵۷۸۲	۱۳۵۰	۱۷۱۳۲

پیوست ۸: صورت وادرات و صادرات کالاها از جمله اتومبیل سواری طبق قرارداد تهاتری با آلمان در سال ۱۳۱۴ و ۱۳۱۵

منبع: (ساکما، ۲۴۰/۲۳۳۶۷: 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 حقیقت خواه، 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 ناقب 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، دی‌ماه ۱۳۰۵.
- دستگردی، وحید (۱۳۰۸). *ماهنامه ارمغان*، شماره ۱۰، دی‌ماه ۱۳۰۸.
- زاهدی، آردشیر (۱۹۹۲). *مصاحبه با آردشیر زاهدی*، نوار شماره یک: سوئیس.
- زاهدی، علی (۱۳۱۰). *نجوم 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 ۱۳۲۵-۱۳۳۰*، تهران: فرهنگ جاوید.
- عطایی، حسینقلی خان (۱۳۰۵). *ایران‌شهر*، شماره ۱۰، ۱ دی‌ماه 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 ۱۳۳۰-۱۳۳۹*، 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 رئیس زاده، تهران: فرهنگ جاوید.
- کاشف‌السلطنه، حاجی محمد میرزا (۱۳۰۱). *مماات 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 بنفیش*، تهران: بی‌نا.
- مصلی‌نژاد، عباس (۱۳۹۷). *دولت و توسعه اقتصادی در ایران*، تهران: نی.
- مَمقانی، اسدالله (۱۳۶۳). *مسلك الامام فی سلامه الاسلام*، به کوشش صادق سجادی، تهران: تاریخ ایران.
- نوری اسفندیاری، فتح‌الله (۱۳۳۵). *رستاخیر ایران؛ مدارک، مقالات و نگارشات خارجی ۱۳۳۳-۱۳۹۹*، 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

- ایسملسر، نیل (۱۳۷۲). «به‌سوی نظریه‌ای در نوسازی»، ترجمه محمدجواد زاهدی، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی و اقتصاد کشاورزی، ۱(۲)، ۱۶۶-۱۴۸.
- رستم‌نژاد، علی؛ منتظرالقائم، اصغر و فیاض انوش، ابوالحسن. (۱۳۹۵). «بررسی سیاست‌ها و چالش‌های اقتصادی ایران در بحران اقتصادی ۱۹۲۹»: مطالعه اسنادی، گنجینه اسناد، ۳(۳)، ۳۵-۶.
- شجاعی دیوکلائی، حسن (۱۳۹۶). «سازمان‌دهی اقتصاد تجاری ایران در عصر پهلوی اول ۱۳۰۳ تا ۱۳۰۹ش»، تاریخ‌نامه ایران بعد از اسلام، ۸(۱۴)، ۹۱-۱۲۲.
- شجاعی دیوکلائی، حسن و شعبانی، امامعلی (۱۳۹۰). «بحران اقتصادی ۱۹۲۹: پیامدها و واکنش‌ها در ایران»، مطالعات تاریخ فرهنگی (پژوهش‌نامه انجمن ایرانی تاریخ)، ۲(۸)، ۴۷-۶۷.
- غلامی، شهرام (۱۳۹۳). «نظام اقتصاد جهانی و صنعتی سازی جایگزین واردات در دوره رضاشاه: اهداف و پیامدها»، پژوهش‌های علوم تاریخی، ۶(۱)، ۸۵-۱۰۴.
- وشمه، علی، ترابی فارسانی، سهیلا، و جدیدی، ناصر (۱۳۹۵). «نقش صنایع آلمانی در نوسازی صنایع ایران در دوره رضاشاه پهلوی»، پژوهش‌نامه تاریخ، ۱۲(۴۵)، ۱۴۹-۱۶۸.
- وکیلی‌زاد، سیروس (۱۳۷۸). نوسازی و توسعه در ایران: برخورد آگاهی، ترجمه وهاب کریمی و علی طایفی، ماهنامه اطلاعات سیاسی - اقتصادی، ۱۱۴(۳-۴)، 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 ۳/۱۱۱۳/۲۴۰.
- \_\_\_\_\_، ۲۴۰/۱۰۵۷.
- \_\_\_\_\_، ۲۴۰/۹۹۲۸.
- \_\_\_\_\_، ۲۴۰/۲۳۱۱۵.

۲۴۰/۹۸۲۵۷ \_\_\_\_\_ -

۲۴۰/۳۶۶۰۷ \_\_\_\_\_ -

۲۴۰/۹۹۹ \_\_\_\_\_ -

۲۴۰/۳۸۸۵ \_\_\_\_\_ -

۲۴۰/۷۳۱۹۲ \_\_\_\_\_ -

۲۴۰/۲۲۳۶۷ \_\_\_\_\_ -

۲۹۱/۳۳۷۹ \_\_\_\_\_ -

۲۹۳/۸۰۱۷۰ \_\_\_\_\_ -

۲۹۸/۱۱۳۱۵۵ \_\_\_\_\_ -

۲۹۸/۹۵۸۱۷۹ \_\_\_\_\_ -

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 ۱۱۲۸/۱/۲۰/۱۲۶-۵/۱۱-۱۰.

## 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، ۲۵۳۳، 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 اطاق بازرگانی (۱۳۳۹). شماره ۹۳-۹۴، خرداد و تیرماه ۱۳۳۹.
- مجله اطاق تجارت (۱۳۰۸). شماره ۱، ۱۵ آبان‌ماه ۱۳۱۵.
- مجله اطاق تجارت (۱۳۰۸). شماره ۵، بهمن‌ماه ۱۳۰۸.
- مجله اطاق تجارت (۱۳۱۰). شماره ۲۰، خردادماه ۱۳۱۰.
- مجله اطاق تجارت (۱۳۱۱). شماره ۳۶-۳۷، فروردین و اردیبهشت‌ماه ۱۳۱۱.
- مجله اطاق تجارت (۱۳۱۴). شماره ۱۰۶-۱۰۷، ۱۵ اردیبهشت‌ماه ۱۳۱۵.
- مجله اطاق تجارت (۱۳۱۵). شماره ۱۳۰-۱۳۱، ۱۵ اسفندماه ۱۳۱۵.
- مجله اطاق تجارت (۱۳۱۵). شماره ۱۳۶، ۱۵ خردادماه ۱۳۱۵.
- مجله اطاق 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.

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.

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.

*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: A Study of the Pahlavi Era*, 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.

#### Article

Clawson, Patrick. (1993). "Knitting Iran Together: The Land

Transport Revolution, 1920-1940”, *Iranian Studies*, 26(3/4), pp. 235–50.

Daftary, Farhad. (1973). “Development Planning in Iran: A Historical Survey”, *Iranian Studies*, 6(4), 176–228.

Dorren, Lars. (2023). “Locating the Modernist State. On Whether or Not Modernist Principles Govern Contemporary Policy Practice.” *Administrative Theory & Praxis*, 46(1), 76–94.

Green, Nile. (2016). “Fordist Connections: The Automotive Integration of the United States and Iran”, *Comparative Studies in Society and History*, 58(2), 290–321.

Magdoff, Harry. (1970) “Militarism and Imperialism.” *The American Economic Review*, 60(2), 237–42.

Yaghoubian, David. (1997). “Shifting Gears in the Desert: Trucks, Guilds, and National Development 1921–1941”, *Journal of Middle East Studies*, (13), 1-36.