
داستان توسعه در ایران

دفتر نخست

از صدارت امیرکبیر (۱۲۲۷) تا پیروزی انقلاب اسلامی (۱۳۵۷)

گروه مهندسی خرد



انتشارات لوح فکر

تهران ۱۳۹۸

فهرست مطالب |

۱۱	پیشگفتار
۱۹	مقدمه (محمد ابراهیم محبوب)
<hr/>	
فصل اول. نخستین نشانه‌های توسعه	
۲۶	از امیرکبیر تا مشروطیت
۲۷	ایجاد خطوط راه آهن در کشور
۲۸	روس و انگلیس در ایران قاجاریه
۲۹	راه و جاده در دوره قاجاریه
۳۰	خط تلگراف ایران - هند
۳۱	ورود اولین اتومبیل به ایران
۳۲	واگذاری امتیاز به بیگانگان در عصر قاجار
۳۴	صنعت در عصر امیرکبیر
۳۵	ناصرالدین شاه و ساختمان سازی
۳۵	میرزا مهدی خان شقاقی و جعفر خان کاشی
۳۶	انقلاب مشروطیت در ایران
۳۷	تنظیم بودجه در سال‌های قبل از انقلاب مشروطیت
۴۰	استقراض شاهانه
۴۱	اصلاحات بی سرانجام
۴۳	نظام مالیه در قانون اساسی مشروطیت
۴۵	آموزش صنعتی در ایران عصر قاجار
۴۷	کشف و استخراج نفت ایران
۵۳	نفت و جامعه
۵۵	زندگی در مناطق نفتی
۵۶	ساخت و ساز انگلیسی‌ها در مناطق نفت خیز
۵۷	ورود سینما به خوزستان
۵۸	جنگ جهانی اول و ایران
۶۰	منابع و مأخذ فصل اول

فصل دوم. شکل‌گیری و زیرساخت‌های اولیه توسعه

۱۱۹	قانون برنامه اول عمرانی کشور
۱۲۱	گزارش عملکرد شش ماهه سازمان برنامه
۱۲۱	چرایی تأسیس بانک صنعتی و معدنی ایران
۱۲۴	نقش و جایگاه شرکت های خدمات مهندسی
۱۲۵	اقدامات سازمان برنامه در برنامه اول
۱۲۷	دریافت وام از بانک بین المللی
۱۲۸	پایه گذاری سازمان برنامه
۱۳۱	مشکلات و چالش ها
۱۳۱	دولت های مستعجل
۱۳۳	گزارش دکتر مصدق
۱۳۴	آغاز ساخت و ساز
۱۳۷	طرح های عمرانی استانی
۱۳۷	عمران خوزستان
۱۳۸	عمران دشت مغان
۱۳۹	شرکت های خدمات مهندسی در برنامه اول
۱۴۱	دو ویژگی مهم اقتصادی دوران برنامه اول
۱۴۴	سماور نفتی مصدقی
۱۴۷	منابع و مآخذ فصل سوم

فصل چهارم. تثبیت برنامه ریزی و ورود به دنیای صنعتی

۱۵۳	انتصاب ابتهاج به مدیریت سازمان برنامه در شهریور ماه سال ۱۳۳۳
۱۵۵	اصلاح تشکیلات سازمان برنامه
۱۶۶	اعتبارات مصوب برنامه دوم
۱۶۷	اعتبارات بخش ها در برنامه دوم:
۱۷۵	برنامه توسعه منطقه ای در جنوب شرق
۱۷۶	برنامه های توسعه منطقه ای در ایران
۱۷۷	اهداف گزارش
۱۸۵	تشخیص صلاحیت و انتخاب پیمانکاران
۱۸۷	شرکت های پیمانکاری
۱۹۵	بخشی از طرح ها و پروژه های مهم در جریان اجرای برنامه دوم
۱۹۸	تأسیس بانک مرکزی
۱۹۸	شرکت های خدمات مهندسی در برنامه دوم
۲۰۰	کارخانه کود شیمیایی شیراز یا خوزستان

۶۸	کمیسیون اقتصادیات
۶۸	شورای اقتصادی
۷۲	اصلاح نظام مالی و بودجه بندی در کشور
۷۳	درآمدهای نفتی و بودجه کشور
۷۳	بودجه و اعتبارات دولتی
۷۴	نقش و جایگاه درآمدهای نفتی در فعالیت های عمرانی
۷۵	احداث راه آهن سراسری در ایران
۸۰	داستان آب زسانی به شهرها
۸۲	داستان برق رسانی
۸۳	آموزش در خدمت توسعه کشور
۸۵	تأسیس دانشگاه تهران
۸۵	صنعت در دوران پهلوی اول
۸۷	تولید سیمان در ایران
۹۰	کارخانه ذوب آهن، از رؤیا تا واقعیت
۹۱	جمع بندی فعالیت های انجام شده
۹۲	نقدی بر چگونگی ساخت و ساز در ایران عصر پهلوی اول
۹۴	ایران در معرض خطر قحطی
۹۶	ایران و جنگ جهانی دوم
۹۸	منابع و مآخذ فصل دوم

فصل سوم. ورود به اقتصاد برنامه ریزی شده

۱۰۵	ایران پس از جنگ جهانی دوم
۱۰۶	اختلال در فرآیند ساخت و ساز کشور
۱۰۷	فقر و بیکاری
۱۰۷	کاهش نرخ ارز
۱۰۸	ضعف در امکانات بهداشتی و ارتباطی
۱۰۹	آغاز تلاش برای اصلاح
۱۰۹	شورای عالی اقتصادی
۱۱۰	هیأت عالی برنامه
۱۱۱	وام از بانک جهانی
۱۱۲	اولین برنامه، گزارش مشرف نفیسی
۱۱۶	تشکیل سازمان متولی برنامه
۱۱۷	شرکت مشاوره ماورای بحار
۱۱۸	لایحه قانون برنامه اول

نقش مهندسين مشاور ۲۰۵

مصوبه سازمان برنامه در حيطه فعاليت‌هاي عمران شهري ۲۰۸

محدوديت اختيارات سازمان برنامه، استعفا و دستگيري آقاى ابتهاج ۲۱۴

ابتهاج از نگاه مديران وقت سازمان برنامه ۲۱۶

منابع و مآخذ فصل چهارم ۲۲۰

فصل پنجم. ورود تکنوکرات‌ها به عرصه توسعه

اصلاحات ارضي ۲۲۷

توسعه اقتصادى و صنعتى در دهه ۱۳۴۰ ۲۳۳

برنامه سوم عمرانى (۴۶-۱۳۴۲) ۲۴۱

شوک انقلاب سفيد ۲۴۴

ويژگي‌هاي برنامه سوم ۲۴۵

تغيير در مأموريت سازمان برنامه، تفكيك اجرا از طراحى و نظارت ۲۵۲

مشاوران و پيمانکاران در برنامه سوم عمرانى ۲۵۹

طرح‌ها و پروژه‌هاي بخش آب ۲۶۳

سيلو ۲۶۳

کارخانه‌هاي قند ۲۶۴

برق ۲۶۴

گاز ۲۶۵

راه‌سازى ۲۶۵

اجراى بخش‌هايى از سد دز توسط پيمانکاران ايرانى ۲۶۶

سهم طرح‌هاي توسعه منابع آبي در برنامه سوم ۲۶۷

سرمايه‌گذاري برنامه سوم در صنايع جديد ۲۶۸

صنعت قند در برنامه‌هاي دوم و سوم ۲۷۲

صنايع کوچک يا بزرگ؟ ۲۷۳

وضعيت آموزش و پرورش در برنامه سوم ۲۷۶

آيا برنامه سوم موفق بود؟ ۲۷۷

نظارت بر عملکرد مهندسين مشاور و پيمانکاران ۲۷۸

منابع و مآخذ فصل پنجم ۲۸۳

فصل ششم. اوج توسعه و شکوفايى اقتصاد

برنامه عمرانى چهارم (۵۱-۱۳۴۷) ۲۹۱

وضعيت پيمانکاران و مهندسين مشاور در برنامه چهارم ۲۹۳

اهداف كيفي برنامه چهارم ۲۹۳

هدف‌هاي كمي در كل اقتصاد ۲۹۳

مصارف برنامه چهارم عمرانى کشور در دوره (۵۱-۱۳۴۷) ۲۹۵

هدف‌گذاري صنعتى در برنامه چهارم ۲۹۵

سهم سرمايه‌گذاري ثابت بخش خصوصى و بخش عمومى در برنامه چهارم ۲۹۶

دستاوردهاي برنامه چهارم ۲۹۷

سهم فعاليت‌هاي اقتصادى در توليد ناخالص داخلى ۲۹۹

برنامه‌ريزى منطقه‌اي در برنامه چهارم ۳۰۰

سازمان‌هاي عمران منطقه‌اي در برنامه چهارم ۳۰۱

سازمان برنامه و شرکت‌هاي مهندس مشاور و پيمانکار در برنامه چهارم ۳۰۳

تأخير در اجراى پروژه‌هاي عمرانى ۳۰۹

نقش شرکت‌هاي مهندسى خارجى در راه‌اندازى کارخانه‌هاي توليدى ۳۱۰

داستان ذوب‌آهن اصفهان ۳۱۲

تأسيس سازمان گسترش و نوسازى صنايع ايران ۳۱۵

شرکت‌هاي مهندسى تکنولوگ و تکنیکان ۳۱۹

تأسيس تکنیکان با ۱۰ هزار تومان ۳۲۱

بايدها و نبايدها در برنامه پنجم ۳۲۴

نهادسازى در برنامه چهارم ۳۲۷

منابع و مآخذ فصل ششم ۳۳۰

فصل هفتم. بلندپروازى و انفجار

سازمان برنامه، بودجه‌دار مى‌شود ۳۳۷

تعريف اعتبارات ۳۳۸

منابع مالى دولت ۳۳۹

تصويب پيش‌نويس برنامه پنجم در حضور شاه ۳۴۰

افزايش قيمت نفت ۳۴۰

هدف اصلى برنامه پنجم ۳۴۱

كمبود نيروى انساني متخصص ۳۴۱

پيش‌بينى انفجار ۳۴۲

رشد ملى دموکراتيك ۳۴۴

درآمد سرانه ملى ۳۴۴

۳۴۵	..... استقلال و تفکیک قوا
۳۴۷	..... استراتژی سرمایه‌گذاری در برنامه پنجم
۳۴۹	..... روابط سنتی پدرشاهی
۳۵۰	..... برنامه‌ریزی اقتصادی - اجتماعی
۳۵۰	..... گزارش به شاه
۳۵۱	..... تجدیدنظر در برنامه پنجم؛ سه سناریو
۳۵۲	..... فشار نرخ تورم
۳۵۳	..... و بالأخره تجدیدنظر
۳۵۴	..... انسان کار می‌کند نه پول
۳۵۴	..... بازنگری در اهداف و سیاست‌ها
۳۵۵	..... ترکیب درآمدها و هزینه‌های دولت
۳۵۶	..... طرح‌های جامع مطالعاتی درازمدت
۳۵۷	..... مشکلات صنایع و پروژه‌های عمرانی در برنامه پنجم
۳۶۱	..... شرکت‌های مهندس مشاور و پیمانکار در برنامه پنجم
۳۶۲	..... آیین‌نامه‌ها
۳۶۶	..... خلاصه آیین‌نامه ارجاع کار به مشاوران و کارشناسان
۳۶۸	..... گزارش‌های امور مهندسان مشاور در برنامه پنجم
۳۷۴	..... احتراز از تمرکز در کارها
۳۷۶	..... آیین‌نامه‌های تشخیص صلاحیت و ارجاع کار به شرکت‌های پیمانکار
۳۷۹	..... خلاصه آیین‌نامه ارجاع کار به پیمانکاران ساختمانی و تأسیساتی
۳۸۲	..... گزارش‌های امور شرکت‌های پیمانکار در برنامه پنجم
۳۸۶	..... آیین‌نامه تعیین برنده مناقصه
۳۸۷	..... آیین‌نامه استانداردهای اجرایی طرح‌های عمرانی
۳۸۹	..... نظام سیاسی، اقتصادی ایران قبل از انقلاب
۳۹۰	..... نگاه قدرتمداران به سازمان برنامه
۳۹۱	..... طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی در برنامه پنجم
۳۹۸	..... مجموعه اقدامات در طول سه برنامه
۴۰۱	..... آمایش سرزمین
۴۰۲	..... برنامه ناکام ششم
۴۰۴	..... نگاه به سازمان برنامه در برنامه ششم
۴۰۷	..... نقش سازمان برنامه و بودجه تا مقطع پیروزی انقلاب

مقدمه

طرح‌های زیربنایی، ستون فقرات اقتصاد و توسعه کشورها را تشکیل می‌دهند. ساختارهای حمل و نقل، رساندن آب آشامیدنی سالم به ساکنان شهرهای بزرگ، تأمین سوخت و روشنایی، مخابرات، بهداشت و خدمات مشابه، نیاز هر روزه جوامع بشری به شمار می‌روند، هرچند به آسانی به چشم ما نمی‌آیند، از این رو که به استفاده از آن‌ها عادت کرده‌ایم. پژوهش‌های فراوانی نشان داده‌اند سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیربنایی توسط دولت‌ها مستقیماً به رشد و شکوفایی ملت‌ها کمک می‌کند البته به این شرط که این سرمایه‌گذاری با نیازهای واقعی اجتماعی- اقتصادی- زیست‌محیطی جامعه همسو باشد.

یکی از ویژگی‌های مهم طرح‌های زیربنایی، نیاز آنها به سرمایه‌های گزافی است که عموماً فقط دولت‌ها می‌توانند از پس تأمین آن برآیند. بنا به گزارش فوریه ۲۰۱۵ «مجمع جهانی اقتصاد»، ارزش زیرساخت‌های کل جهان بیش از ۵۰ تریلیون دلار برآورد شده است. به نوشته این مرجع، عموماً فرض بر این است که به ازای هر یک دلار سرمایه‌گذاری در ساخت و ساز زیربنایی، هر ساله بازگشتی معادل ۵ تا ۲۵ سنت (میانگین ۱۵ سنت) نصیب جامعه می‌شود. یعنی اگر مثلاً ما سالانه ده میلیارد دلار در طرح‌های عمرانی ملی سرمایه‌گذاری کنیم، در کنار همه فواید اجتماعی- اقتصادی- سیاسی اجرای این طرح‌ها، می‌توانیم انتظار داشته باشیم هر سال

بین پانصد میلیون تا دو و نیم میلیارد دلار به تولید ناخالص ملی ما اضافه شود. همین مرجع در ادامه می‌نویسد سالانه جهان نیاز به چهار تریلیون دلار سرمایه‌گذاری در طرح‌های زیربنایی دارد که می‌شود حدود پنج درصد جمع کل تولید ناخالص ملی جهان؛ اما فقط سه چهارم این سرمایه‌گذاری محقق می‌شود. بدین ترتیب، با توجه به اینکه در سال‌های اخیر تولید ناخالص ملی ما کمی بیش از ۴۰۰ میلیارد دلار بوده است، باید انتظار داشته باشیم سالانه در کشور بیش از ۱۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کنیم تا از میانگین دنیا عقب نمانیم. البته اگر بخواهیم از میانگین منطقه و همگنان خودمان در آسیا و آفریقا و آمریکای لاتین عقب نمانیم باید بیش از ۶٪ تولید ناخالص ملی کشور، یعنی سالانه بین ۲۰ تا ۲۵ میلیارد دلار خرج طرح‌های عمرانی بنیادی کنیم.

اینکه این امر تا چه میزان محقق می‌شود مربوط به بحث ما نیست؛ در این جا فقط می‌خواهیم اشاره‌ای کرده باشیم به جایگاه و اهمیت بنگاه‌هایی که در مهندسی، مدیریت، و اجرای طرح‌های زیربنایی مشارکت دارند. این اهمیت هنگامی جدی‌تر می‌شود که دقت کنیم دولت‌ها سال به سال از نظر بودجه و زمان در فشار بیشتری قرار می‌گیرند و از این رو چاره‌ای نمی‌ماند جز اینکه بنگاه‌های مجری این طرح‌ها، ضمن تلاش برای ماندگاری در عرصه رقابت، دانش علمی و مدیریتی خودشان را بالا ببرند تا بتوانند طرح‌ها را با کارایی بیشتر، در زمانی کوتاه‌تر، با هزینه کمتر اجرا کنند. نکته مهم دیگری که ایجاب می‌کند با جایگاه و شیوه کارکرد این بنگاه‌ها آشنا شویم، نقشی است که آنها در حفظ و تداوم محیط زیست دارند. طرح‌های زیربنایی، افزون بر جنبه‌های مثبتی که در بالا به آنها اشاره کردیم، پیامدهای زیست‌محیطی گوناگونی به بار می‌آورند که اگر به خوبی محاسبه و مراقبت نشوند دیر یا زود ممکن است به فاجعه بینجامند.

اما نکته‌ای که کلیت دارد و بیش از هر عامل دیگری سیاست‌گذاران طرح‌های بنیادی و بنگاه‌های مهندسی و ساخت‌وساز این طرح‌ها را ملزم می‌کند که از قدرت

کل‌گرایی و اندیشیدن همه‌جانبه برخوردار باشند، دینامیک و درهم‌تنیدگی این طرح‌ها و ارتباطات پیچیده و مسئولیت‌های متقابل مجریان هریک از بخش‌های آن‌هاست. به سخن دیگر، ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز جامعه امروزی صرفاً با ساخت فلان پل یا پالایشگاه محقق نمی‌شود بلکه در انتخاب، مهندسی، مدیریت، و اجرای هر طرحی باید کلیت جامعه، محیط زیست، مقررات ملی، پروتکل‌های بین‌المللی، مخاطرات آینده، و عوامل فراوان دیگری، را در نظر داشته باشیم. از طرفی درک دینامیسم این همه متغیر، نیازمند یک مدل فکری است که اندیشه‌ورزی پیرامون آن را مقدور سازد. چنین مدلی باید این ظرفیت را داشته باشد که بنگاه‌ها و نهادها و سیاست‌گذاران و محققان این رشته بتوانند در تعیین مسیر بهینه اجرای طرح‌های زیربنایی از آن کمک بگیرند.

در طراحی مدلی مناسب برای درک جایگاه مهندسی و مدیریت طرح‌های زیربنایی در ایران، شاید بتوانیم از مدلی که امروزه برای بنگاه‌های اقتصادی پیشنهاد می‌شود استفاده کنیم. دانش مدرن دیرسالی است بنگاه را به صورت یک موجود ارگانیک، و فضای کسب‌وکار را به صورت زیست‌بوم مدل می‌کند. اصطلاح «زیست‌بوم کسب‌وکار» را نخستین بار دکتر «جیمز مور» پژوهشگر هاروارد در سال ۱۹۹۳ در مقاله‌ای که در مجله «هاروارد بیزنس ریویو» چاپ شد، به کار گرفت. در چنین مدلی، از روی مشابه با زیست‌بوم‌های طبیعی، باور غالب این است که هریک از نقش‌آفرینان عرصه تولید کالا و خدمات، زمانی می‌توانند به بقای خودشان امیدوار باشند که جایگاهشان را در محیطشان به خوبی تشخیص دهند و یاد بگیرند در چارچوب یک همزیستی مسالمت‌آمیز، با دیگر ساکنان آن زیست‌بوم به تعامل بپردازند. دکتر «اریه دوگس» مدیر اسبق برنامه ریزی بنگاه «رویال داچ شل» نیز در کتابی با عنوان «بنگاه زنده» که در سال ۱۹۹۷ به چاپ رسید، بر اهمیت مدل زیست‌بومی از فعالیت اقتصادی در ایجاد دیدگاه کلان و

آثار تاریخی فراوان موجود در کشور ما که نشانه پیشینه تاریخی و قدمت ساکنین این مرز و بوم است، بیانگر و نمادی از تاریخ پربار ساخت و ساز و عمران و آبادی در این سرزمین است. این آثار همراه با فراز و فرود حکومت‌ها، بالا و پایین و کم و زیاد شده و هم اینک به بخشی از هویت تاریخی کشورمان تبدیل شده‌اند؛ ولی، آنچه که امروز مجموعه آبادانی و توسعه ما را تشکیل می‌دهد ریشه‌ای چندان قدیمی ندارد و اولین آثار رشد اقتصادی موجود ما از حدود ۱۷۰ سال گذشته و زمان صدارت میرزا تقی خان امیر کبیر تجاوز نمی‌کند.

نیمی از این تاریخ ۱۷۰ ساله عمران و سازندگی در فضای حکومت‌های متمرکز و بنا به تشخیص و تصمیم فردی حاکمان وقت سپری شده است و نیم دیگر آن، قریب به ۹۰ سال، کم و بیش تحت یک برنامه طراحی شده و حاصل عقل و خرد جمعی صورت گرفته است. اگرچه در همین دوران نیز گاه در دوره‌هایی به شدت تحت تأثیر تصمیمات مقطعی حاکمان زورمند زمان خویش قرار گرفته است.

تا قبل از تدوین و اجرای منظم برنامه‌های توسعه و عمرانی در کشور، صنعت ساخت و ساز تابعی بوده است از دیدگاه‌ها و نظرات فردی حکمرانان و به ویژه در

محلّی و منطقه‌ای و فعالیت‌هایی مشابه آنها محدود می‌شد، که در ادامه مطلب به برخی از این اقدامات و فعالیت‌ها اشاره می‌شود.

ایجاد خطوط راه‌آهن در کشور

خبر به اینکه احداث راه و ایجاد ارتباط بین نقاط مختلف کشور، نسبت به سایر فعالیت‌های عمرانی از اولویت بالاتری برخوردار بود، این بخش از فعالیت‌های عمرانی قبل از دیگر بخش‌ها مورد توجه قرار گرفت. نخستین خط راه‌آهن در ایران در تاریخ ۱۲۲۷ خورشیدی بین بندر انزلی و پیربازار رشت ساخته شد که بعداً جمع‌آوری شد و حدود ۱۲ کیلومتر آن تا اواسط دوران رضاشاه هم مورد استفاده بود. تنها جزء بازممانده از این خط آهن یک لوکوموتیو بخار است که بر روی آخرین قطعه چند متری ریل، هنوز در داخل محوطه سازمان بنادر انزلی خودنمایی می‌کند و تاریخ ۱۸۴۸ میلادی را بر روی خود دارد (۱).

خط آهن بعدی که در این دوران در ایران ایجاد شد خط راه‌آهن محمودآباد به آمل بود که در سال ۱۲۶۵ خورشیدی احداث شد. طراح و مجری این خط آهن یک شرکت بلژیکی بود و اگرچه قرار بود که آن را تا تهران ادامه دهد اما با مشکلاتی که بین این پیمانکار و دولت به وجود آمد، ادامه کار متوقف، خطوط آن برچیده و بزرگ‌ترین حادثه تلگراف از آن استفاده شد (۲).

خط راه‌آهن دیگری که هنوز بقایای آن موجود است در سال ۱۲۶۷ خورشیدی، بین تهران و شهرری به طول ۸۷۰۰ متر کشیده شد. امتیاز این خط توسط موسیو فرانسیس از دولت ایران گرفته شد، اما وی بعداً این امتیاز را به یک شرکت بلژیکی واگذار کرد تا با سرمایه ۲ میلیون فرانک کار ساخت این خط را به اتمام برساند (۳).

دوران قاجار با توجه به نفوذ کشورهای روس و انگلیس در ایران متأثر بوده است از منافع و برنامه‌های آنها و عنصر ملی و بومی کمتر در آنها لحاظ می‌شده است.

از امیرکبیر تا مشروطیت

هر چند در دوران حکومت قاجاریه، از زمان صدارت میرزا تقی خان امیرکبیر، اقداماتی در جهت ایجاد و گسترش زیربنای توسعه از جمله ایجاد راه‌های سراسری، تأسیس دارالفنون، اعزام محصلان به خارج از کشور، توسعه خطوط تلگراف و افزایش تعداد کارگاه‌ها و کارخانجات صنعتی در کشور انجام شد، اما با قتل امیرکبیر بخش قابل توجهی از این اقدامات ناتمام باقی ماند و یا از اهداف اولیه‌اش دور شد.

انقلاب مشروطیت در دوران مظفرالدین شاه، نوید بخش روزهایی بهتر در زمینه توسعه کشور بود. ایجاد مجلس شورای ملی و انتقال مرکز تصمیم‌گیری در خصوص مسائل ملی و مملکتی از دربار به مجلس که نمایندگان صنوف و طبقات مختلف اجتماعی در آن حضور داشتند و التزام دولت به همکاری با مجلس، طلعه بخش روزهای خوشی برای مردم بود که انتظار و امید داشتند که آنها نیز از این تحولات و نتایج ناشی از آن بهره‌مند و منتفع گردند.

تا قبل از انقلاب مشروطیت در زمینه ایجاد زیربنای اصلی توسعه در کشور از جمله ارتباطات، آموزش و تربیت نیروی انسانی متخصص و ماهر و ایجاد فضاهای آموزشی مناسب برای این کار و نیز احداث خطوط راه‌آهن و جاده‌های ارتباطی سراسری، ایجاد واحدهای صنعتی بزرگ و مراکز نوین آموزشی در سطوح متوسطه و عالی، فعالیت‌های چشمگیری در کشور انجام نشده بود.

مجموعه فعالیت‌های عمرانی از عصر امیرکبیر تا دوران سلطنت پهلوی به ایجاد برخی از واحدها و کارگاه‌های صنعتی، توسعه دو راه اصلی سراسری در کشور، احداث دارالفنون و ساخت تعدادی پل و میزان محدودی خطوط راه‌آهن