



The Role of the Pahlavi Government in Infrastructure Development and the Growth of Exports and Imports at Bandar Shahpur (1925–1979): A Study Based on Documents

Zahra Taheri

Submitted: 2026-05-28 Revised: 2026-07-23 Accepted: 2026-09-09 Published: 2026-09-23 pp.30-60

Abstract

Bandar Shahpur (present-day Bandar Imam Khomeini) became one of Iran's most important maritime trade and export hubs during the Pahlavi era due to its strategic location in the northwestern Persian Gulf and its connection to the Trans-Iranian Railway. Despite the port's significance, the role of Pahlavi government policies in developing its infrastructure and their impact on export growth has not yet been examined independently and systematically on the basis of archival evidence. Accordingly, this study aims to investigate the role of the Pahlavi government in the development of Bandar Shahpur's infrastructure and to assess its contribution to the expansion of exports between 1925 and 1979. This research adopts a historical, descriptive–analytical approach. The data are drawn from archival documents, customs reports, export statistics, reports of the Ports and Shipping Organization, Pahlavi-era newspapers, and other library sources, all of which have been systematically analyzed. The findings indicate that government investment in the construction and expansion of wharves, warehouses, railway terminals, port facilities, and related industries, together with the utilization of the natural advantages of Khor Musa, significantly enhanced the port's operational capacity, expanded exports, and strengthened its position in Iran's foreign trade. The archival evidence further demonstrates that the development of Bandar Shahpur was not merely the result of its favorable geographical location, but rather the outcome of the integration of the government's development policies with targeted investment in maritime transport infrastructure. Consequently, this study provides a document-based assessment of the Pahlavi government's role in the development of Bandar Shahpur and highlights its significance in the evolution of Iran's economy and foreign trade.

Keywords: Bandar Shahpur, Pahlavi Government, Port Infrastructure, Exports, Imports, Maritime Trade.

CONFLICT OF INTERESTS

The authors declare that there is no conflict of interest regarding the publication of this paper.

This is an open access article under the terms of the [Creative Commons Attribution-NonCommercial License](#), which permits use, distribution and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited and is not used for commercial purposes.

© 2024 The Author(s). Journal of Codicology and manuscript research published by Torath pub. on behalf of the Scientific Association of Manuscript Research and Codicology of IRAN.





References

- Iran. Ministry of Roads and Transportation (1987), *Handbook of National Road Distances*, Tehran: Ministry of Roads and Transportation.
- Ehteshami, Manouchehr (2003), *Railways in Iran*, Tehran: Office of Cultural Research.
- Stewart, Richard (1991), *Sunrise at Abadan: The British and Soviet Invasion of Iran, 1941*, translated by Abdolreza Houshang Mahdavi and Kaveh Bayat, Tehran: Moein.
- Amir-Ebrahimi, Abdolreza (n.d.), *The Persian Gulf*, [Place of publication not listed]: Persian Gulf Study Group.
- Iran. Ministry of Defense. Army Geographical Department (1986), *Geographical Gazetteer of the Settlements of the Islamic Republic of Iran*, Vol. 9: Tehran.
- Behnam, Jamshid (1962), *An Overview of the Persian Gulf Economy and Its Importance to Iran*, Vol. 2: Tehran, Radio Publications.
- Behnoud, Masoud (1991), *Iranian Governments from Seyyed Zia to Bakhtiar*, Tehran: Javid Publications.
- Bachari-Lafteh, Mohammad Reza, and Najafi-Shoshtari, Seyyed Mansour (2019), *Comprehensive Dictionary of Maritime Transport Terms and Vocabulary*, Tehran: Arshadan Educational and Authorial Publications.
- Khademi, Badrossadat (1974), *The Status of Southern Ports*, University of Isfahan.
- *Comprehensive Encyclopedia of Ports and Maritime Affairs* (1999), supervised by Ali Taheri, Vol. 1, Tehran, Negah Publishing Institute.
- *Persian Encyclopedia* (1966), supervised by Gholamhossein Mosahab, Vol. 1, Tehran, Franklin Publishing Institute.
- Doostan, Ali-Akbar (2010), *The Emergence of a Port on Marshlands (Persian Gulf): Bandar Shahpur (formerly Shapur)*, Kermanshah, Taq-e Bostan.
- Ports and Shipping Organization (1994), *Performance Report of the Ports and Shipping Organization*, Tehran.
- Soltani Behbahani, Soltan-Ali (1962), *Iran's Ports in the Persian Gulf*, Persian Gulf Seminar, Vol. 1, Tehran.
- Razi Petrochemical Company (1995), *Razi Petrochemical*, Tehran.
- Petrochemical Joint Stock Company (1997), *Bandar Imam Petrochemical*, Tehran.
- Agheli, Bagher (1990), *Chronology of Iranian History from the Constitutional Revolution to the Islamic Revolution* (2-volume set), Tehran, Goftar.
- Farhoudi, Hossein (1962), *Development Projects on the Coasts and Islands of the Persian Gulf*, Persian Gulf Seminar, Vol. 1, Tehran, Radio Publications.
- Kana'ani Hendijani, Abdolhamid (2002), *History and Geography of an Ancient Land with a Long-Standing Civilization: From Arjan to Qaban (Hendijan, Mahshahr, Shadegan)*, Navid Shiraz.
- Mokammeli, Mohammad Kazem (1998), *Comprehensive History of the Railway*, Tehran, Public Relations of the Islamic Republic of Iran Railways.
- Mirian, Abbas (1974), *Historical Geography of the Persian Gulf and Its Ports and Coasts*, Khorramshahr.



- *Chamber of Commerce Bulletin* (1963), "A Review of the State of Trade in the South," Issue 130, pp. 24–29.
- Nash'at, Sadegh (1965), *Political History of the Persian Gulf*; *Great Islamic Encyclopedia* (1988), 1st Edition, Tehran.
- Nourbakhsh, Hossein (2003), *Iran's Ports in the Persian Gulf* (from the series "What Do I Know About Iran?"), Tehran, Cultural Research Bureau.
- ----- (1984), *The Persian Gulf and Iranian Islands*, Tehran, Sanaei Library.
- Mahdavi Gavarabi, Mohammad & Ebrahim Aminizadeh (2011), *The Persian Gulf*, Tehran, Khaneh-ye Ketab.
- Council of Ministers (1979), Decree on renaming the city and district of Bandar Shahpour to Bandar Khomeini, approved on September 17, 1979 (Shahrivar 26, 1358), Registration No. 55146, published in the *Official Gazette of the Islamic Republic of Iran*, September 23, 1979 (Mehr 1, 1358). Newspapers:
 - Ettela'at; (1308), No. 792
 - -----, (1308); No. 743
 - -----; (1308), No. 792
 - -----; (1307), No. 691
 - -----; (1307), No. 669
 - -----; (1308), No. 743
 - Iranshahr, Vol. 2, 1342
 - Rastakhiz; (2535), No. 273
 - Tehran Economist (1354), No. 1119
 - -----, (1353), No. 1042
 - -----, (1354), No. 1097
- Eghtesad (Chamber of Commerce Bulletin), (1341), Ports and Shipping, No. 116, pp. 31–35
- Documents
 - National Archives Organization of Iran (SAKMA)
 - SAKMA, Document ID 240-4002
 - SAKMA, No. 220-13226 Supervision fees for the development of Bandar Shahpur Port
 - SAKMA, No. 240-48691; Customs clearance
 - SAKMA, No. 220-4589; Project regarding the development of Bandar Shahpur Port
 - SAKMA, No. 310-512; Construction of a warehouse and dispatch of personnel to Bandar Shahpur Port
 - SAKMA, No. 220-1982; Civil engineering operations at Bandar Shahpur Port
 - SAKMA, No. 220-15429; Occupation of Bandar Shahpur Port customs by the British
 - SAKMA, No. 220-4748; Plan and Budget Organization: Required funds for the National Petrochemical Company
 - SAKMA, No. 370-8556; Water supply expansion project for Bandar Shahpur Port
 - SAKMA, No. 220-4583; Construction of streets, water conduits, and power lines in Sar-Bandar, Bandar Shahpur Port
 - SAKMA, No. 220-1442; Operations related to the cathodic protection of Bandar Shahpur Port piers



- SAKMA, No. 310-522; Necessary measures to rectify deficiencies at Bandar Shahpur Port customs
- SAKMA, No. 220-3178; Contract for the construction of the Bandar Shahpur Port transit warehouse
- SAKMA, No. 220-4861; Detailed project for the procurement and purchase of railway equipment for Bandar Shahpur Port
- SAKMA, No. 220-10972; Water supply project for Bandar Shahpur Port
- SAKMA, No. 220-1784; Railway Agency (1940/1319) – Bandar Shahpur Port
- SAKMA, No. 240-16496; Report on Reza Shah's visit to Khorramshahr, Ahvaz, and Bandar Shahpur
- SAKMA, No. 2221-240; Collection of tolls/fees at Bandar Shahpur
- SAKMA, No. 20829-240; Export of cotton from Bandar Shahpur to Italy
- SAKMA, No. 828-330; Records of warehousing costs for the Andimeshk and Bandar Shahpur railways
- SAKMA, No. 57091-230; Fishing operations at Bandar Shahpur
- SAKMA, No. 2184-320; Expansion of the Bandar Shahpur pier and work permits for foreign nationals at the port
- SAKMA, No. 4294-220; Petrochemical project in Abadan and Bandar Shahpur with Japanese support
- SAKMA, No. 3760-220; Reconstruction of the Bandar Shahpur building and pier
- SAKMA, No. 3390-220; Western pier expansion operations
- SAKMA, No. 843-330; Request for increased budget for the Bandar Shahpur naval force
- SAKMA, No. 1913-220; Establishment of the Bandar Shahpur clinic and hiring of a Danish physician
- SAKMA, No. 4862-220; Contract between the Ministry of Roads and a Danish firm (Copenhagen) regarding Bandar Shahpur
- SAKMA, No. 11585-220; Report on the economic and technical status and other operational factors at Bandar Shahpur
- SAKMA, No. 15492-240; Costs of transporting goods from Bandar Shahpur to Ahvaz
- SAKMA, No. 98429-240; Unloading a shipment of matches from the USA at Bandar Shahpour
- SAKMA, No. 48691-240; Customs clearance at Bandar Shahpour
- SAKMA, No. 5477-220; Bandar Shahpour Petrochemical Complex
- SAKMA, No. 3152-240; Ship pilots at Bandar Shahpour



doi نقش دولت پهلوی در توسعه زیرساخت-ها و افزایش صادرات و واردات بندر شاهپور (۱۳۰۴-۱۳۵۷.ش); با

تکیه بر اسناد

زهرا طاهری^۱

از صفحه ۳۰ تا صفحه ۶۰ تاریخ دریافت: ۱۴۰۵/۰۳/۰۷ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۵/۰۵/۰۱ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۶/۱۸ تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۷/۰۱

چکیده

بندر شاهپور به دلیل موقعیت راهبردی خود در شمال غربی خلیج فارس و اتصال به شبکه راه آهن سراسری، در دوره پهلوی به یکی از مهم ترین مراکز تجارت دریایی و صادراتی ایران تبدیل شد. با وجود اهمیت این بندر، نقش سیاست های دولت پهلوی در توسعه زیرساخت های بندری و تأثیر آن بر افزایش صادرات، با تکیه بر اسناد آرشیوی، تاکنون به صورت مستقل و منسجم بررسی نشده است. از این رو، پژوهش حاضر با هدف تبیین نقش دولت پهلوی در توسعه زیرساخت های بندر شاهپور و ارزیابی تأثیر آن بر افزایش صادرات در فاصله سال های ۱۳۰۴ تا ۱۳۵۷ ش انجام شده است. این پژوهش از نوع تاریخی و با رویکرد توصیفی-تحلیلی است و داده های آن بر پایه اسناد آرشیوی، گزارش های گمرکی، آمارهای صادرات، گزارش های سازمان بنادر و کشتیرانی، روزنامه های دوره پهلوی و منابع کتابخانه ای گردآوری و تحلیل شده اند. یافته های پژوهش نشان می دهد که سرمایه گذاری دولت در توسعه اسکله ها، انبارها، پایانه راه آهن، تجهیزات بندری و صنایع وابسته، همراه با بهره گیری از ظرفیت های طبیعی خور موسی، موجب افزایش ظرفیت عملیاتی بندر، گسترش صادرات و تقویت جایگاه آن در تجارت خارجی ایران شده است. همچنین بررسی اسناد نشان می دهد که توسعه بندر شاهپور صرفاً نتیجه برخورداری از موقعیت جغرافیایی مناسب نبود، بلکه حاصل پیوند سیاست های عمرانی دولت با سرمایه گذاری هدفمند در زیرساخت های حمل و نقل دریایی بود. از این منظر، تصویری مستند از نقش دولت پهلوی در توسعه بندر شاهپور و جایگاه آن در اقتصاد و تجارت خارجی ایران ارائه می دهد.

واژه های کلیدی: تاریخ حیدری، مقایسه تطبیقی، تاریخ الفی، تاریخ نگاری.

Cite this article: Zahra Taheri. (2026). The Role of the Pahlavi Government in Infrastructure Development and the Growth of Exports and Imports at Bandar Shahpur (1925–1979): A Study Based on Documents. Journal of Diplomatic Studies and Research (DPR). Vol-1, Issue-2, 30-60. <https://doi.org/10.22034/dpr.2026.583715.1018>

مقدمه

بنادر تجاری به عنوان یکی از بنیادی ترین زیرساخت های اقتصاد ملی، نقشی محوری در فرآیند توسعه اقتصادی،

۱. پژوهشگر پسادکترای تاریخ ایران اسلامی، گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه تهران، تهران، ایران. ایمیل:

Orcid:0009-0004-8686-8018 - zahra.taheri68@yahoo.com



گسترش تجارت خارجی و ادغام کشورها در نظام اقتصاد جهانی ایفا می کنند. در ادبیات جغرافیای اقتصادی، بنادر نه تنها به مثابه گلوگاه های ترانزیت کالا بلکه به عنوان کانون های شکل گیری پیوندهای فضایی، صنعتی و تجاری مورد توجه قرار گرفته اند. توسعه یا رکود بنادر، به طور مستقیم بر توان صادراتی کشورها، کاهش هزینه های مبادله، رقابت پذیری در بازارهای بین المللی و حتی ساختارهای اجتماعی و جمعیتی مناطق پیرامونی تأثیر می گذارد. از این رو، مطالعه تاریخی و تحلیلی بنادر، به ویژه در دوره های گذار اقتصادی و دولت سازی، اهمیت مضاعف می یابد.

ایران به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی^۱ و ژئواکونومیکی^۲ خاص خود، همواره از ظرفیت بالقوه ای برای ایفای نقش در شبکه تجارت منطقه ای و فرمانطقه ای برخوردار بوده است. سواحل جنوبی کشور و بنادر واقع در حاشیه خلیج فارس، به عنوان یکی از مهم ترین دروازه های ارتباطی ایران با اقتصاد جهانی، در دوره های مختلف تاریخی نقشی تعیین کننده در مبادلات تجاری، صادرات مواد خام و واردات کالاهای صنعتی ایفا کرده اند. در این میان، بندر شاهپور^۳ به دلیل موقعیت ممتاز طبیعی در خور موسی، عمق مناسب آبراه، قابلیت پهلوگیری کشتی های اقیانوس پیما و اتصال به شبکه راه آهن سراسری، به یکی از استراتژیک ترین بنادر تجاری ایران در سده چهاردهم شمسی تبدیل شد. دوره پهلووی را می توان یکی از مهم ترین مقاطع تاریخی در شکل گیری زیرساخت های نوین حمل و نقل و تجارت دریایی ایران دانست. این دولت، به ویژه از دهه ۱۳۰۰ ش به بعد، با اتخاذ سیاست های متمرکز نوسازی و توسعه اقتصادی، سرمایه گذاری گسترده ای در ایجاد و گسترش زیرساخت های بندری، ریلی و گمرکی انجام داد. بندر شاهپور در همین چارچوب و با هدف تسهیل صادرات و واردات، کاهش وابستگی به بنادر خارجی و تقویت پیوند اقتصاد ایران با بازارهای جهانی احداث و توسعه یافت. این بندر به تدریج به یکی از مهم ترین مراکز تخلیه و بارگیری کالاهای عمومی، مواد خام و محصولات صادراتی کشور تبدیل شد و نقشی کلیدی در اقتصاد منطقه خوزستان و تجارت خارجی ایران ایفا کرد.

با وجود اهمیت راهبردی بندر شاهپور در این دوره، بخش قابل توجهی از مطالعات موجود یا به توصیف کلی تاریخ بنادر جنوب ایران پرداخته اند یا نقش این بندر را به صورت پراکنده و غیرتحلیلی بررسی کرده اند. از این رو، خلأ پژوهشی قابل توجهی در زمینه تحلیل منسجم رابطه میان سیاست های دولت پهلووی، توسعه زیرساخت های بندری و عملکرد صادراتی بندر شاهپور وجود دارد. هدف اصلی پژوهش، تبیین جایگاه این بندر در ساختار تجارت خارجی ایران و ارزیابی میزان موفقیت سیاست های دولتی در بهره گیری از ظرفیت های طبیعی و جغرافیایی آن است.

مطالعات مرتبط با بنادر تجاری ایران عمدتاً در دو حوزه کلی قابل دسته بندی هستند: نخست، پژوهش های توصیفی - تحلیلی که به بررسی کلی تاریخ بنادر جنوب ایران پرداخته و دوم، مطالعات اقتصادی و جغرافیایی که نقش بنادر را در توسعه

1. Geopolitics

2. Geoeconomics

۳. بندر شاهپور در دوره رضاشاه احداث شد و پس از انقلاب اسلامی سال ۱۳۵۷ ه. ش بر اساس مصوبه هیئت وزیران در سال ۱۳۵۸ ش نام آن به بندر خمینی و بعدها، بندر امام خمینی تغییر یافت. (هیئت وزیران، ۱۳۵۸). تصویب نامه تغییر نام شهر و بخش بندر شاهپور به بندر خمینی، مصوب ۱۳۵۸/۰۶/۲۶، شماره ثبت ۵۵۱۴۶، منتشر شده در ۱ مهر ۱۳۵۸



منطقه ای و تجارت خارجی تحلیل کرده اند. در بخش نخست، برخی پژوهش ها به تاریخ تحولات بنادر خلیج فارس و نقش آن ها در مبادلات تجاری ایران اشاره کرده اند، اما تمرکز این آثار غالباً بر بنادر سنتی تر بوده و بندر شاهپور را تنها به صورت گذرا و توصیفی بررسی کرده اند. این مطالعات، هرچند در تبیین بستر تاریخی مفیدند؛ فاقد تحلیل نظام مند از رابطه میان سیاست های دولتی، توسعه زیرساخت ها و عملکرد صادراتی هستند. در حوزه دوم؛ پژوهش هایی با رویکرد اقتصادی و جغرافیای حمل و نقل به نقش زیرساخت های بندری در کاهش هزینه های مبادله، افزایش حجم تجارت و تقویت پیوندهای منطقه ای پرداخته اند. این مطالعات نشان می دهند که کیفیت زیرساخت های بندری و میزان سرمایه گذاری دولت، تأثیر مستقیمی بر کارایی صادرات و واردات دارد. با این حال، بخش عمده این پژوهش ها، ماهیتی معاصر دارند و کمتر به تحلیل تاریخی عملکرد بنادر در دوره های پیشین، به ویژه دوره پهلوی، توجه کرده اند. هرچند باید اشاره گردد که خادمی (۱۳۵۳) در کتاب وضعیت بنادر جنوب ایران به صورت گذرا و کلی به وضعیت تاسیسات زیر بنایی بنادر ایران بدون توجه به نقش و اهمیت بندر شاهپور در اقتصاد عصر پهلوی مطالبی را ذکر کرده است. دوستان (۱۳۸۹) در کتاب پیدایش بندری بر بستر باتلاق ها (خلیج پارس): بندر شاهپور / شاپور پیشین با بهره گیری از منابع تاریخی و اسناد، روند شکل گیری بندر شاهپور، انتخاب محل احداث آن، ویژگی های طبیعی خور موسی و مراحل توسعه اولیه بندر را بررسی کرده است. این اثر از مهم ترین پژوهش های اختصاصی درباره بندر شاهپور به شمار می رود و اطلاعات ارزشمندی درباره تاریخ تأسیس، تحولات عمرانی و جایگاه جغرافیایی بندر ارائه می دهد؛ با این حال، تمرکز اصلی نویسنده بر روند تاریخی شکل گیری بندر است و نقش سیاست های اقتصادی و عمرانی دولت پهلوی در توسعه زیرساخت های بندری و تأثیر آن بر افزایش صادرات و تجارت خارجی به صورت مستقل و تحلیلی بررسی نشده است. مجتبی خلیفه (۱۳۸۱) در مقاله ای با عنوان اوضاع سیاسی - اجتماعی بنادر و جزایر جنوب ایران در اواخر عصر قاجار و اوایل عصر پهلوی بدون پرداختن مبسوط به جایگاه اقتصادی بندر شاهپور در عصر پهلوی، مطالب کلی از بنادر جنوب ایران ذکر نموده است. سلطانی بهبهانی (۱۳۴۱) در بنادر ایران در خلیج فارس به معرفی ویژگی های طبیعی، فنی و دریانوردی بنادر جنوبی ایران پرداخته و اطلاعات ارزشمندی درباره موقعیت جغرافیایی، عمق آبراه ها، امکانات بندری و ظرفیت پهلوگیری کشتی ها ارائه کرده است. اگرچه این اثر در شناخت قابلیت های طبیعی و فنی بندر شاهپور اهمیت فراوانی دارد، اما ماهیتی توصیفی داشته و ارتباط میان توسعه زیرساخت های بندری، سیاست های دولت پهلوی و پیامدهای اقتصادی آن، به ویژه در حوزه صادرات، در آن مورد تحلیل قرار نگرفته است. میریان (۱۳۵۳) نیز در کتاب جغرافیای تاریخی خلیج فارس و بنادر و کرانه های آن با رویکردی تاریخی - جغرافیایی، به بررسی سیر تحول بنادر و کرانه های خلیج فارس پرداخته و اطلاعات سودمندی درباره پیشینه تاریخی، موقعیت جغرافیایی و کارکرد ارتباطی بنادر جنوب ایران ارائه کرده است. با وجود ارزش علمی این اثر در تبیین بستر تاریخی و جغرافیایی بنادر، بندر شاهپور تنها در چارچوب کلی تحولات بنادر جنوب بررسی شده و نقش آن در سیاست های توسعه ای دولت پهلوی، گسترش زیرساخت های بندری و افزایش صادرات به صورت مستقل و تحلیلی مورد توجه قرار نگرفته است.

در سطح مطالعات داخلی، آثار محدودی به طور مشخص به بندر شاهپور پرداخته اند که اغلب جنبه توصیفی داشته و تمرکز آن ها بر معرفی موقعیت جغرافیایی، ظرفیت های فنی یا تحولات کلی بندر بوده است. در این پژوهش ها، نقش دولت پهلوی در قالب سیاست گذاری های کلان توسعه، سرمایه گذاری زیرساختی و پیوند بندر با راه آهن سراسری، کمتر به صورت



تحلیلی و مبتنی بر داده های صادراتی بررسی شده است. از این رو، خلأ پژوهشی اصلی در نبود مطالعه ای منسجم و تحلیلی است که بتواند ارتباط میان سیاست های دولتی، توسعه زیرساخت های بندری و عملکرد صادراتی بندر شاهپور را در یک بازه زمانی مشخص تبیین کند.

موقعیت جغرافیایی و ویژگی های طبیعی بندر شاهپور

بندر شاهپور در منتهی جنوبی راه آهن ایران، منشعب از اهواز و در انتهای شمال غربی خلیج فارس واقع شده است. این بندر در فاصله ۹۲ کیلومتری دهانه خور موسی و حدود ۲۰ کیلومتری جنوب غربی بندر ماهشهر قرار دارد. ارتفاع آن از سطح دریا پنج متر و وسعت آن حدود ۱۵۰۰ هکتار است و در مختصات ۳۰ درجه و ۲۶ دقیقه عرض شمالی و ۴۹ درجه و ۵ دقیقه طول شرقی واقع شده است. از نظر موقعیت نسبی، بندر شاهپور از شمال به سرزمین شادگان و دارخوین، از شرق به سرزمین جراحی و هندیجان، از غرب به خلیج فارس و از جنوب شرق به بندر ماهشهر محدود می شود. فاصله این بندر تا اهواز از مسیر بندر ماهشهر و رامشیر حدود ۱۷۵ کیلومتر است (ایران، وزارت راه و ترابری، ۱۳۶۶: ۲۵۹).

آب و هوای این بندر گرم و مرطوب و پوشش گیاهی منطقه بسیار ضعیف است. پست بودن اراضی، بالا بودن سطح سفره های آب شور زیرزمینی و تأثیر مستقیم جزر و مد، موجب شکل گیری شوره زارهای گسترده در پیرامون بندر شده و عملاً امکان هرگونه فعالیت کشاورزی را در نواحی اطراف شهر از میان برده است. در محدوده شهری نیز جز معدودی درخت کنار و گز، پوشش گیاهی قابل توجهی مشاهده نمی شود (سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۷۳: ۱۵). بندر شاهپور به دلیل قرارگیری در کنار خور موسی در خلیج فارس، با همین نام شناخته می شد. خور موسی به آبراهی اطلاق می شود که بنادر شاهپور، ماهشهر و بندر گبان از طریق آن به آب های آزاد راه می یابند. واژه «خور موسی» از منظر معنایی به فره، شکوه و عظمت ایزدی دلالت دارد و واژه «مس» نیز به معنای گستردگی و پهناوری است؛ مفهومی که با وضعیت طبیعی منطقه در هنگام مد، که بخش وسیعی از آن به زیر آب می رود و سیمایی دریا مانند می یابد، همخوانی دارد (دوستان، ۱۳۸۹: ۱۴۹).

می توان استنباط کرد که کاربرد واژه «مس» در نام گذاری خور موسی، که به صورت نمادین از سوی نیاکان خدایپرست در حدود ۲۵۰۰ سال پیش بر این گستره آبی نهاده شده، بازتابی از عظمت طبیعی و معنوی این پهنه بوده است. این منطقه در منابع تاریخی با نام هایی چون «کوره هرمز» یا «خوره هرمز» نیز یاد شده و از ساخته های هرمز ساسانی دانسته شده است. در دوره باستان، این نام به صورت «خور مس» رواج داشت و در جریان تحولات زبانی پس از ورود اعراب به ایران، به «خور موسی» تغییر یافت. همچنین در برخی روایت ها، این نام برگرفته از ابوموسی اشعری، حاکم بصره، دانسته شده است. در سال ۱۳۰۵ ش / ۱۹۲۶ م، در جلسه علنی مجلس شورای ملی، نام خور موسی معرّب تلقی و به «شاهپور» تغییر داده شد (دوستان، ۱۳۸۹: ۱۴۹). مکان این شهر بندری پیش از سال ۱۳۱۰ ش / ۱۹۳۱ م، در دوره رضاشاه (۱۳۰۴-۱۳۲۰ ش)، به عنوان پایانه جنوبی راه آهن ایران در ساحل خلیج فارس و در جنوب غربی بندر کوچک قدیمی معشور (ماهشهر)، و در فاصله ای دور از اروندرود انتخاب شد. خود بندر، قدمت تاریخی نداشت و به دلیل فقدان امکانات زیربنایی، جمعیت آن از چند صد نفر کپرنشین فراتر نمی رفت. ساکنان منطقه عمدتاً به ماهیگیری، کارگری و برداشت نمک از کف دریا اشتغال



داشتند و به دلیل نبود آب شیرین، آب مصرفی آنان از طریق آب انبارهایی که با بارندگی های زمستانی تأمین می شد، فراهم می گردید. (هندیجانی، ۱۳۸۱: ۴۰۰)

در جریان جنگ جهانی اول، این منطقه به دلیل موقعیت راهبردی خود مورد توجه نیروهای انگلیسی قرار گرفت و به پایگاهی نظامی علیه دولت عثمانی تبدیل شد، زیرا نزدیک ترین نقطه در برابر تمرکز قوای ترک در رميله و بندر فاو عراق به شمار می رفت. با عقب نشینی و شکست نیروهای عثمانی، انگلیسی ها نیز به تدریج منطقه را ترک کردند. پس از جنگ جهانی اول، جمعیت منطقه خور موسی اندکی افزایش یافت و فعالیت های ماهیگیری و دریانوردی گسترش پیدا کرد، اما به دلیل نبود امکانات، روند توسعه آن بسیار محدود بود و جمعیت آن تا سال ۱۳۱۲ ش / ۱۹۳۳ م از ۶۰ تا ۱۰۰ نفر فراتر نرفت. این وضعیت تا آغاز عملیات احداث بندر ادامه داشت و با ساخت بندر، منطقه وارد مسیر رشد و توسعه شد (میرانی، ۱۳۵۳: ۲۸۴).

از منظر طبیعی، عمق خور موسی در سراسر طول ساحل بین ۲۰ تا ۴۰ متر است و همین ویژگی امکان ورود کشتی های اقیانوس پیما را به راحتی فراهم می سازد. مهندسان و متخصصان فنی به دلیل موقعیت ممتاز طبیعی این آبراه، آن را مکانی مناسب برای احداث بندر تشخیص دادند. نبود رودخانه های ورودی به خور موسی موجب شده است که رسوبات گل ولای در آن انباشته نشود و در نتیجه، عمق آبراه در طول زمان ثابت بماند؛ امری که از نظر کشتیرانی اهمیت فوق العاده ای دارد (سلطانی بهبهانی، ۱۳۴۱: ۱۱۵؛ کیهان، ۱۳۱۱، ج ۱: ۱۱۱). بندر شاهپور در دوره پهلوی اول، با هدف توسعه صادرات و واردات ساخته شد و در مدت کوتاهی به یکی از قطب های اقتصادی استان خوزستان تبدیل گردید. این بندر به عنوان یکی از مهم ترین مراکز تخلیه و بارگیری کالاهای عمومی در محل پایانه راه آهن سراسری ایران نقش آفرینی کرد (گوارابی، امینی زاده، ۱۳۹۱: ۱۳۳). از نظر تقسیمات کشوری، بندر شاهپور بخشی از شهرستان ماهشهر در استان خوزستان به شمار می رفت و بخش عمده جمعیت آن در منطقه سربندر سکونت داشتند. ساکنان این شهر عمدتاً در حوزه های تجارت، امور بندری و کشتیرانی، گمرک، شیلات، صنایع پتروشیمی، بازار و دواير دولتی اشتغال داشتند. این شهر بندری جدید و صنعتی، دارای جمعیتی عمدتاً غیر بومی بود (ایران شهر، ۱۳۴۲، ج ۲: ۱۴۷۹).

احداث راه آهن و تأثیر آن بر اهمیت بندر شاهپور

احداث راه آهن سراسری ایران در دوره رضاشاه، نقطه عطفی در ارتقای جایگاه بندر شاهپور به شمار می آید. این پروژه عظیم، با هزینه ای نزدیک به سه میلیارد ریال و با سرمایه و نیروی انسانی داخلی اجرا شد و توانست بندر شاهپور در ساحل خلیج فارس را به بندر شاه (بندر ترکمن فعلی) در ساحل دریای مازندران متصل کند. کلنگ احداث نخستین ایستگاه راه آهن تهران در روز ۲۳ مهرماه ۱۳۰۶ زده شد و عملیات اجرایی پروژه از سه محور شمال، جنوب و مرکز کشور آغاز گردید. راه آهن سراسری در ۲۷ مرداد ماه ۱۳۱۷ تکمیل شد و خطوط شمال و جنوب به یکدیگر پیوستند؛ بهره برداری رسمی آن نیز در سوم شهریور همان سال انجام گرفت. این راه آهن با طول بیش از ۱۳۹۴ کیلومتر، بیش از ۲۵۱ پل بزرگ، ۴۰۰۰ پل کوچک، ۲۴۵ تونل و ۹۰ ساختمان ایستگاه را در برمی گیرد که همه از نظر مهندسی و معماری دارای اهمیت ویژه ای هستند و بیش از



۵۵۰۰۰ کارگر در ساخت آن مشارکت داشتند (احتشامی، ۱۳۸۲: ۷۷-۷۹).

ساخت بندر شاهپور به دو شرکت خارجی از اعضای سندیکا واگذار شد؛ ابتدا شرکت آلمانی-آمریکایی یولین^۱، که در سال ۱۳۰۹ به بهانه های واهی ادامه پروژه را متوقف کرد و سپس شرکت دانمارکی کامپساکس^۲ مسئولیت تکمیل پروژه را بر عهده گرفت. مطالعه و نقشه برداری راه آهن و احداث بندر در سال ۱۳۰۷ ش / ۱۹۲۸ م به تصویب مجلس شورای ملی رسید و با آغاز عملیات اجرایی، راه آهن بین بندر شاهپور و اهواز در تابستان ۱۳۰۸ ش / ۱۹۲۹ م به پایان رسید (اطلاعات، ش ۸۲۴، ۱۳۰۸؛ سلطانی بهبهانی، ۱۳۴۱: ۱۱۵). در نهایت، این بندر به عنوان انتهای جنوبی راه آهن سراسری ایران تثبیت شد و به دلیل عمق کافی، امکان پهلوگیری بزرگترین کشتی های تجاری را فراهم کرد (مکملی، ۱۳۷۷؛ ج ۲: ۱۶۱).

با آغاز اجرای راه آهن سراسری در سال ۱۳۰۶ ش، بندر شاهپور به عنوان پایانه جنوبی این شبکه انتخاب شد و با احداث تأسیسات بندری، به مهم ترین دروازه دریایی جنوب کشور برای اتصال شبکه ریلی و حمل و نقل دریایی تبدیل گردید (احتشامی، ۱۳۸۲: ۷۷-۷۹؛ سلطانی بهبهانی، ۱۳۴۱: ۱۱۵) هماهنگی میان اداره راه آهن و تشکیلات گمرکی بندر شاهپور، پیش از دوره اوج فعالیت های عمرانی سازمان برنامه نیز موضوع مکاتبات اداری منظم بود. در اسناد بنگاه راه آهن مربوط به سال ۱۳۱۹ ش، اداره کل گمرکات با ارسال گزارش هایی به وزارت طرق و شوارع و نظارت ساختمان راه آهن، بر لزوم اصلاح اشتباهات مندرج در اسناد حمل کشتی ها (مانفیست) و الزام به تحویل مستقیم کالا به بندر شاهپور تأکید می کرد؛ رویکردی که با هدف جلوگیری از اخلاف در زنجیره توزیع کالا و متمرکز کردن فعالیت های ترانزیتی دنبال می شد. کاربرد «صورت مجلس های کسر تخلیه» و تعیین جرایم انتظامی بر پایه ماده ۹۷ آیین نامه گمرک نیز نشان می دهد که دولت پهلوی، همزمان با گسترش خط آهن، در پی نهادینه کردن انضباط مالی و اداری مدرن در تشکیلات گمرکی بندر بود (ساکما، ش ۱۷۸۴-۲۲۰).

در فاصله سال های ۱۳۳۷ تا ۱۳۳۸ ش، توسعه زیرساخت ریلی بندر با روند احداث انبارهای ترانزیتی گره خورد. بر پایه قرارداد وزارت راه با شرکت واگنر بیرو^۳ که تحت نظارت مشاور کامپساکس اجرا می شد، تأخیر در تکمیل چهار انبار ترانزیتی بندر شاهپور نه به سازنده سازه های فلزی، بلکه به طولانی شدن عملیات پی سازی^۴ نسبت داده شد؛ از این رو سازمان برنامه مهلت واحدی تا ۱۰ خرداد ۱۳۳۸ برای تکمیل کار تعیین کرد تا انسجام طرح های زیربنایی حفظ شود (ساکما، ش ۳۱۷۸-۲۲۰). در همین بازه، مکاتبات وزارت راه با شرکت کپنهاک دانمارک نشان می دهد که پیمانکاران موظف به رعایت قانون کار و بیمه های اجتماعی کارگران ایرانی، تبعیت کامل از دستورهای مهندسان مشاور و ارسال و نصب مرحله بندی شده تجهیزات برای خرمشهر و بندر شاهپور بودند و مسئولیت هرگونه نقص فنی یا تأخیر بر عهده پیمانکار گذاشته شده بود (ساکما، ش ۴۸۶۲-۲۲۰). خرید انشعابات و لوازم خطوط آهن بندر شاهپور و خرمشهر نیز در همین دوره، به دلیل فوریت اجرایی پروژه،

1. Ulen & Company
2. Kampsax A/S (Danish engineering consortium)
3. Wagner Büro
4. Foundation



پیش از نهایی شدن کامل اعتبارات به جریان افتاد؛ کمبود و تأخیر در تأمین اعتبار ۳۷ میلیون ریال، یکی از موانع اصلی این مرحله از توسعه ریلی بندر به شمار می‌رفت (ساکما: ش ۴۸۶۱-۲۲۰).

در سال ۱۳۴۴ ش، مکاتبات اداری میان سازمان برنامه و شرکت مشاور کامپساکس، بار دیگر پیچیدگی‌های تداخل میان زیرساخت ریلی و گمرکی بندر را آشکار ساخت. در جریان طراحی «پل معلق پیاده‌رو» در محوطه راه‌آهن بندر، اداره کل گمرک با تأکید بر حفظ امنیت محوطه محصور گمرکی و پیشگیری از تردد غیرمجاز، جهت‌گیری فنی طرح را به سمت استقرار سازه در خارج از حریم نظارتی خود هدایت کرد؛ در حالی که شرکت کامپساکس، با ارجاع به تعهدات قراردادی و دستورالعمل‌های سازمان برنامه، در پی جلوگیری از افزایش هزینه‌های غیرضروری یا تغییر مسیرهای فنی بود. این مکاتبات به‌روشنی نشان می‌دهد که سازمان برنامه، فراتر از نقش تأمین‌کننده بودجه، مرجع نهایی حل اختلافات فنی میان نهادهای اجرایی گوناگون به شمار می‌رفت و تصمیم‌گیری‌های زیرساختی این دوره را در عمل متمرکز می‌ساخت (ساکما، ش ۴۰۰۲-۲۴۰).

مقدمات بهره‌برداری و گشایش رسمی بندر شاهپور

به دلیل اهمیت اقتصادی و نقش راهبردی بندر شاهپور در تجارت خارجی و صادرات و واردات، مقامات دولتی دستورات لازم برای تکمیل تأسیسات بندری از جمله نصب چراغ دریایی، جرثقیل‌ها و اسکله‌ها را صادر کردند (اطلاعات، ۱۳۰۸؛ ش ۷۴۳: ۳). در ۱۰ شهریور ۱۳۰۸ ش / ۱ سپتامبر ۱۹۳۹ م، بندر رسماً افتتاح شد و از آن پس کشتی‌های تجاری وارد بندر شده و کالاهای خود را از طریق راه‌آهن به اندیمشک منتقل می‌کردند (دوستان، ۱۳۸۹: ۱۸۵). نخستین کشتی حامل ریل برای این بندر، با نام «عربستان» وارد شد و پس از مدتی به «بندر شاهپور» تغییر نام یافت (اطلاعات، ش ۶۶۹، ۱۳۰۷: ۲).

با آغاز جنگ جهانی دوم، بندر شاهپور به دلیل موقعیت استراتژیک و امنیتی خود مورد توجه متفقین قرار گرفت. در بامداد سوم شهریور سال ۱۳۲۰ ش / ۱۹۴۱ م، متفقین به بهانه پناهندگی کشتی‌های آلمانی، بندر را به اشغال خود درآوردند و تا سال ۱۳۲۴ ش / ۱۹۴۵ م، کلیه تأسیسات بندر در اختیار آنان بود. این بندر، به دلیل واقع شدن میان یک گستره آبی که تنها دسترسی آن از طریق خط آهن میسر بود، از مزایای امنیتی ویژه‌ای برخوردار بود و کشتی‌های متفقین توانستند بدون خطر خرابکاری از این بندر بهره‌برداری کنند (استوارت، ۱۳۷۰: ۲۰؛ اطلاعات، ش ۳۶۳۵، ۱۳۲۰: ۲۰). شواهد آرشیوی این تقابل را با جزئیات بیشتری مستند می‌کنند. بر پایه مکاتبات مورخ ۲۹ بهمن و ۲ اسفند ۱۳۲۰ ش، نیروهای متفقین برای تصرف ساختمان‌های کلیدی گمرک بندر شاهپور فشار مستقیمی به اداره کل گمرک وارد کردند و این اداره تلاشی مستأصلانه برای حفظ این زیرساخت‌ها و جلوگیری از توقف عملیات تخلیه و بارگیری از خود نشان داد. اهمیت این اسناد در آن است که محدودیت‌های ساختاری دولت ایران در برابر مداخلات خارجی را در یکی از حساس‌ترین گلوگاه‌های تجاری کشور آشکار می‌سازند؛ جایی که ضرورت‌های نظامی بریتانیا عملاً بر منافع اقتصادی و حاکمیت اداری ایران اولویت یافت و مدیریت بندر شاهپور را در وضعیت انفعال و بحران قرار داد (ساکما، ش ۱۵۴۲۹-۲۲۰).



شدت این تنش تا سطح مکاتبات دیپلماتیک نیز کشیده شد. در نامه‌ای که وزیر دارایی ایران خطاب به سر ریدر بولارد^۱، سفیر وقت بریتانیا در تهران، نگاشت، تخلیه ساختمان‌های گمرکی نه یک مسئله صرفاً اداری، بلکه عاملی «فلج‌کننده» برای کل فعالیت‌های بندر شاهپور توصیف شد؛ که نبود محل اقامت جایگزین برای کارکنان، به «استعفای تمام کارکنان گمرک» و در نتیجه «فلج شدن تمامی فعالیت‌های گمرکی در آن حوالی» خواهد انجامید. توسل مستقیم دولت ایران به سفارت بریتانیا برای تغییر تصمیم فرماندهان نظامی، بیانگر آن است که مدیریت بندر شاهپور، حتی در بحبوحه جنگ، یک سیستم یکپارچه تلقی می‌شد که خروج کارکنان متخصص گمرک از ساختمان‌های مسکونی‌شان می‌توانست تمام ظرفیت‌های لجستیکی آن را از کار بیندازد (ساکما، ش ۱۵۴۲۹-۲۲۰). با وجود این بحران، دولت پهلوی همچنان می‌کوشید نقش بندر شاهپور را در تأمین کالاهای استراتژیک حفظ کند. طبق سندی از وزارت دارایی به تاریخ ۲۱ خرداد ۱۳۲۱ ش، محمولاتی نظیر پنجاه هزار قراضه کبریت وارداتی از ایالات متحده، توسط کشتی‌های اقیانوس‌پیمایی چون «امپایر اسکوائر»^۲ در لنگرگاه‌های بندر شاهپور تخلیه می‌شدند. مکاتبات میان «دایره قند و شکر» و «اداره معاملات خارجی» نشان می‌دهد که دولت، حتی در شرایط بحرانی جنگ جهانی دوم، از زیرساخت‌های این بندر برای مدیریت زنجیره تأمین کالاهای اساسی و تنظیم بازار داخلی بهره می‌برد (ساکما، ۱۳۲۱: ش ۹۸۴۲۹-۲۴۰).

تأسیسات زیربنایی بندر شاهپور

هم‌زمان با احداث راه‌آهن سراسری ایران در سال ۱۳۰۷ ش / ۱۹۲۸ م، نخستین پست اسکله چوبی در شمال غربی خلیج فارس و در انتهای خور موسی ساخته شد و به تدریج به بندر شاهپور موسوم گردید (مهدوی، گوارابی و امینی‌زاده، ۱۳۹۰: ۲۳۰). انتخاب محل این اسکله بر اساس تشخیصات فنی در لنگرگاه خور موسی، که یک خلیج مناسب برای پهلوگیری کشتی‌ها بود، انجام شد. اسکله چوبی اولیه به منظور تخلیه تجهیزات راه‌آهن و تسهیلات ارتش ساخته شد و قادر به پذیرش یک کشتی بزرگ بود. توسعه این اسکله از سال ۱۳۱۷ ش تا ۱۳۱۸ ش / ۱۹۳۷-۱۹۳۸ م ادامه یافت و ظرفیت پهلوگیری دو فروند کشتی اقیانوس‌پیما را فراهم کرد. اسکله دارای دو بارانداز و بخشی از تأسیسات راه‌آهن محسوب می‌شد (ایران‌شهر، ج ۲، ۱۳۴۲: ۱۴۸۰).

در جریان جنگ جهانی دوم، نیروهای متفقین اسکله شرقی جدیدی با دو بارانداز ساختند که توان پهلوگیری کشتی‌های ۱۲,۰۰۰ تنی را داشت. این اقدام متفقین، به منظور تسهیل کمک‌رسانی به ارتش روسیه انجام شد و نقش مهمی در تغییر سرنوشت جنگ و نجات روسیه از خطر نابودی ایفا کرد (ایران‌شهر، ج ۲، ۱۳۴۲: ۱۴۷۸؛ تهران اکونومیست، ۱۳۵۴، ش ۱۱۱۹: ۲۰). بر اساس برنامه‌های عمرانی، بندر شاهپور در سال ۱۳۲۴ ش / ۱۹۴۴ م به‌طور رسمی فعالیت خود را آغاز کرد و در این دوره، دارای شش اسکله بود. علاوه بر این، طرح‌های عمرانی جدید، شامل ایجاد واحد صدور سنگ و اسکله ورود دام، موجب توسعه کارکردهای اقتصادی بندر شد و آن را به یکی از بنادر مهم کشور تبدیل کرد (تهران اکونومیست، ۱۳۵۳، ش ۱۰۴۲: ۴۲). از سال ۱۳۳۲ ش / ۱۹۵۳ م، توسعه بندر به شکل جدی آغاز شد و تمرکز بر تعمیر و مرمت

1. Sir Reader William Bullard

2. SS Empire Squire



اسکله‌های موجود و گسترش اسکله‌های غربی بود. در این دوره، بندر دارای دو اسکله اصلی شرقی و غربی بود؛ اسکله شرقی به طول ۵۱۷ متر و عرض ۳۲ متر، و اسکله غربی به طول ۵۴۰ متر و عرض ۲۷/۸ متر، که امکان پهلوگیری شش کشتی اقیانوس‌پیما را به‌طور هم‌زمان فراهم می‌کرد (نامه اتاق بازرگانی، ۱۳۴۱: ۳۲). در سال ۱۳۳۳ ش / ۱۹۵۴ م، اسکله شماره ۳ به‌طور اختصاصی برای تخلیه کالاهای نظامی ارتش تعیین شد و مدیر بندر مجاز نبود در زمان خالی بودن این اسکله برای تسریع در تخلیه سایر کالاهای کشتی‌های دیگر را در آن پهلو دهد. اسکله شماره ۴ نیز ویژه تخلیه گندم‌های وارداتی بود که با استفاده از تجهیزات مکند، گندم‌ها به‌طور شبانه‌روزی از کشتی به کامیون‌های مخصوص انتقال می‌یافت. سایر اسکله‌ها برای تخلیه کالاهای متنوع مانند آهن‌آلات، برنج و شکر به کار گرفته می‌شدند (دوستان، ۱۳۸۹: ۳۶۶).

از سال ۱۳۳۴ ش / ۱۹۵۵ م، طرح توسعه بندر شاهپور با هدف افزایش ظرفیت و سرعت تخلیه و بارگیری کالا آغاز شد. این طرح شامل تعمیر و توسعه بارانداز شرقی، توسعه بارانداز غربی، احداث ساختمان‌های اداری، تأمین برق و شبکه توزیع، تعمیر و گسترش انبارها، احداث جاده ارتباطی بندر به دهکده سر بندر و توسعه این دهکده برای اسکان کارمندان و کارگران بود (مصائب، ۱۳۴۵: ۲۶۵). به دلیل نامناسب بودن وضعیت طبیعی بندر برای ساخت ساختمان‌های مسکونی، در ایستگاه «سر بندر» در فاصله ۱۲ کیلومتری شمال بندر، محوطه‌ای برای انتقال ساکنان و دفاتر دولتی در نظر گرفته شد و نقشه آن تهیه گردید (ایران‌شهر، ج ۲، ۱۳۴۲: ۱۴۸۸). بندر شاهپور به شبکه برق سراسری کشور متصل و آب آشامیدنی آن از لوله‌کشی بندر ماهشهر تأمین می‌شد (ایران. وزارت دفاع. اداره جغرافیایی ارتش، ۱۳۶۵: ۳۱). در سال ۱۳۴۰ ش / ۱۹۶۱ م، به منظور اصلاح وضع اسکله‌ها و تعمیرات باراندازهای چوبی، اقدامات گسترده‌ای صورت گرفت. اسکله‌های شرقی و غربی بندر شاهپور تعمیر و توسعه یافتند و طول اسکله غربی ۲۸۰ متر و عرض آن ۴ متر افزایش یافت؛ همچنین جاده اتصالی به طول ۲۴۰ متر با کف چوبی و پایه‌های آهنی ساخته و اسکله غربی به تجهیزات آب و برق شامل برج‌های نورافکن مجهز شد (خادمی، ۲۵۳۵: ۷۱).

در دهه ۱۳۵۰ ش، توسعه اسکله‌های بندر ادامه یافت. اسکله‌های شرقی به طول ۴۶۶ متر و عرض ۲۲ متر و آب‌خور ۹ متر در حداقل جزر طراحی شد تا کشتی‌ها با ظرفیت ۱۵۰۰۰ تن بتوانند در آن پهلو بگیرند (سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۵۵: ۱۱۰). اسکله‌های غربی به طول ۵۴۰ متر و عرض ۲۷/۸ متر و آب‌خور ۱۰/۵ متر و حداقل جزر، برای پذیرش کشتی‌های با ظرفیت ۲۵۰۰۰ تن در نظر گرفته شدند (سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۵۵: ۱۱۰). همچنین اسکله تعمیراتی به طول ۱۲۰ متر و عرض ۱۲ متر برای کشتی‌های با ظرفیت کمتر احداث گردید و اسکله صدور سنگ معدن، مجهز به تجهیزات مکانیکی و تسمه نقاله برای انتقال پودر و خرده‌سنگ به انبار کشتی شد (سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۵۵: ۱۱۰).

تا سال ۱۳۵۰ ش / ۱۹۷۱ م، بندر شاهپور دارای شش اسکله بود و قادر به پذیرش کشتی‌های تجاری حامل ۲۵۰۰۰ تن کالا بود. علاوه بر این، بندر در نقل و انتقال کالاهای فله و کالاهای نظامی نقش گسترده‌ای داشت و کالاهای عمومی مازاد بر ظرفیت بندر خرمشهر نیز در این بندر تخلیه و بارگیری می‌شد (امیرابراهیمی، بی‌تا: ۱۲۰). تا سال ۱۳۵۵ ش / ۱۹۵۳ م، بندر شاهپور دارای ۱۰ اسکله بود. در این سال، با امضای قرارداد احداث ۱۴ اسکله جدید میان سازمان بنادر و کشتیرانی و کنسرسیوم ایرانی، آلمانی و هلندی، ظرفیت بندر به ۲۴ اسکله افزایش یافت (خادمی، ۲۵۳۵: ۷۴). اجرای این



طرح های عمرانی وسیع، بندر شاهپور را تا سال ۱۳۵۸ ش / ۱۹۵۶ م به یکی از بزرگترین و پیشرفته ترین بنادر خاورمیانه تبدیل کرد. از مهم ترین خدمات این بندر، انجام عملیات راهنمایی و ایمن سازی محل تردد و توقف کشتی ها بود. این خدمات تنها با بهره گیری از راهنمایان مجرب و ناوگانی مجهز به شناورهای خدماتی و پشتیبانی دریایی امکان پذیر شد (ساکما، ش ۲۴۰-۳۱۵۲). کشتی راهنما به طور اجباری در خور موسی مستقر بود و هنگام محدود شدن میدان دید کشتی ها، سوت های علامت مخصوص به صدا درمی آمد تا کشتی ها برای حرکت ایمن به فاصله ۵۰۰ متری کشتی راهنما نزدیک شوند. این سامانه امکان عبور کشتی های با ظرفیت ۱۵۰۰۰ تن را بدون توجه به بالا آمدن سطح آب فراهم می کرد. با استفاده از سطح آب هنگام مد، کشتی های با ظرفیت حدود ۳۵۰۰۰ تن نیز قادر به عبور بودند و در زمان حداکثر ارتفاع مد، کشتی های تا ۵۰۰۰۰ تن نیز امکان پهلوگیری داشتند (همان، بی تا: ۱۲۱). بررسی اسناد نشان می دهد که سیاست های دولت در توسعه ی زیربنای بندر شاهپور را می توان در دو سطح مالی و عملیاتی بررسی کرد؛ در سطح مقررات مالی، عوارض بندری بر پایه قانون ۵ بهمن ۱۳۰۶ تدوین شد و ابتدا در بندر پهلوی و سپس، بر پایه سندی مربوط به سال ۱۳۱۲ ش، در بندر شاه و بندر شاهپور نیز به اجرا درآمد. این گسترش نظام عوارض نشان می دهد که دولت پهلوی، بندر شاهپور را نه فقط فضایی فیزیکی، بلکه بخشی از شبکه مالی و اداری تجارت دریایی کشور تلقی می کرد و عوارض بندری را به عنوان ابزاری برای کنترل، تنظیم و بهره برداری اقتصادی از بنادر جنوبی به کار می گرفت (ساکما، ش ۲۴۰-۲۲۲۱).

در سطح عملیاتی، اسناد سال ۱۳۱۴ ش نشان می دهند که کارآمدی بندر تنها به کمبود تأسیسات یا تجهیزات محدود نبود، بلکه شیوه عمل دستگاه های اجرایی نیز در روند واردات کالا اثر مستقیم داشت. در مکاتبات میان کنسرسیوم کامپساکس، وزارت طرق و شوارع و اداره کل گمرکات، تصریح شده است که استفاده مأموران گمرک از چنگک های نامناسب هنگام تخلیه سیمان، موجب پارگی کیسه ها و اتلاف بخش قابل توجهی از محموله می شد؛ مسئله ای که علاوه بر تحمیل خسارت مالی، روند تخلیه و انتقال کالا را نیز مختل می کرد. ورود وزارت طرق و شوارع به این پرونده، طی نامه ای به شماره ۱۳۴۲۴ مورخ ۳۰ آبان ۱۳۱۴، نشان دهنده نقش مداخله گر و توسعه گرای دولت در بندر است؛ جایی که دولت نه تنها پروژه ها را می ساخت، بلکه با ابزارهای بوروکراتیک و دستورهای فوری، جریان کالا و سلامت زیرساخت ها را در برابر ناکارآمدی های اداری محافظت می کرد. این اسناد، در کنار هم، بندر شاهپور را نه به عنوان نقطه ای جغرافیایی ایزوله، بلکه به مثابه آزمایشگاه حکمرانی نشان می دهند که در آن دولت پهلوی از طریق تعرفه گذاری متمرکز و حل تعارضات فنی، زیرساخت مدیریتی لازم برای اقتصاد مدرن ایران را می ساخت (ساکما: ش ۴۸۶۹۱-۲۴۰).

نظارت بر تعهدات بیمه ای پیمانکاران و تأمین خدمات بهداشتی، بخش دیگری از این نظام اداری بود. سازمان بیمه های اجتماعی کارگران و سازمان برنامه، با الزام شرکت های پیمانکار به ارائه فهرست و پرداخت حق بیمه کارگران، کنترل نیروی کار و نظارت بر تعهدات مالی پیمانکاران را بخشی از سازوکار اداری پروژه های زیرساختی قرار دادند. در همین راستا، اسناد کامپساکس نشان می دهد که این شرکت برای خدمات بهداشتی راه های منطقه غرب ایران، استخدام یک جراح دانمارکی به نام دکتر بیورن باستروپ تامسن^۱ را نیز در دستور کار قرار داده بود؛ اقدامی که در ۲۸ اسفند ۱۳۳۶ ش به ثبت رسید و ابعاد



رفاهی و بهداشتی توسعه زیرساختی بندر را آشکار می سازد (ساکما، ش ۱۹۱۳-۲۲۰).

توسعه عمرانی بندر شاهپور در اواخر دهه ۱۳۳۰ ش، صرفاً به ایجاد یا مرمت اسکله ها و تسهیل تخلیه و بارگیری کالا محدود نبود، بلکه در قالب برنامه ای گسترده تر برای عمران شهری و تأمین خدمات زیربنایی دنبال می شد. مکاتباتی از سازمان برنامه درباره ارسال «طرح عملیات عمرانی بندر شاهپور» برای اطلاع و اقدام، جایگاه سربندر را در برنامه ریزی رسمی توسعه نشان می دهد. سند دیگری نیز با اشاره به خرید و نصب ماشین آلات مربوط به تأمین آب و درخواست ارسال رونوشت قرارداد و فهرست بها، بیانگر آن است که توسعه بندر نیازمند تأمین زیرساخت های پشتیبان، از جمله آب رسانی، بود. همچنین، نامه مربوط به تأیید «نقشه عمران سربندر» و درخواست از شرکت کامپساکس برای تعیین محل «کارخانه یخ سازی» نشان می دهد که سازمان برنامه، در کنار طرح های حمل و نقلی و بندری، به ایجاد تأسیسات خدماتی و صنعتی مکمل نیز توجه داشت؛ بدین ترتیب بندر شاهپور نه فقط محل ورود و خروج کالا، بلکه کانونی عمرانی و خدماتی به شمار می رفت که توسعه آن مستلزم برنامه ریزی، نظارت اداری، تأمین آب، ایجاد تأسیسات جانبی و همکاری با پیمانکاران داخلی و خارجی بود (ساکما: ش ۱۹۸۲-۲۲۰).

در همین دوره، شبکه آبرسانی و تأسیسات شهری بندر نیز از منطق تأسیسات منفرد عبور کرد و به سوی استانداردسازی مهندسی حرکت کرد. مکاتبات سازمان برنامه با وزارت آب و برق و وزارت صنایع و معادن نشان می دهد که دولت پهلوی، در قالب برنامه ریزی متمرکز، برای ایجاد پیوند میان بندرسازی، استقرار صنایع و تأمین خدمات زیربنایی وارد عمل شده بود (ساکما: ش ۸۵۵۶-۳۷۰). دفترچه مشخصات فنی تهیه شده توسط شرکت کامپساکس برای محله گمرک بندر شاهپور (شهر سربندر)، مورخ آذر ۱۳۳۸ ش، چارچوبی دقیق برای اجرای فازهای مختلف توسعه ارائه می داد که دامنه آن شامل راهسازی، سیستم های دفع آب های سطحی و فاضلاب، شبکه توزیع آب آشامیدنی و تأسیسات روشنایی معابر بود؛ در پیوست، شرایط فنی، بر تأمین لوله های چدنی، شیرآلات و شیرهای آتش نشانی مطابق استانداردهای بین المللی تأکید و جزئیاتی مانند پوشش ضد زنگ، مقاومت فشاری، عمق نصب و ظرفیت آب دهی مشخص شده بود. این مشخصات فنی به وضوح نشان می دهد که توسعه بندر شاهپور صرفاً یک پروژه عمرانی ساده نبوده، بلکه تلاشی مهندسی محور برای تأمین زیرساخت های پایدار جهت پشتیبانی از فعالیت های بندری و صنعتی این منطقه به شمار می رود (ساکما، ش ۴۵۸۳-۲۲۰).

نظام مدیریت کلان دولت پهلوی برای پیشبرد پروژه های زیرساختی بندر شاهپور، تنها به هزینه های اجرایی محدود نبود و با تأکید بر «نظارت فنی و اداری» به عنوان رکنی در کیفیت توسعه، اعتبارات ویژه ای به این بخش اختصاص داده می شد. بررسی اسناد سازمان برنامه در سال ۱۳۴۴ ش، حاکی از آن است که این سازمان، به عنوان نهاد متولی برنامه ریزی، بودجه های کلانی را تحت عنوان «حق النظاره توسعه بندر» تصویب و تخصیص می داد. تصویب مبلغی بالغ بر ۴۷ میلیون ریال برای امر نظارت، نشان می دهد که دولت پهلوی، در راستای تسهیل صادرات و واردات، به دنبال ایجاد بوروکراسی تخصصی و نظارتی بود تا اطمینان حاصل کند توسعه زیرساخت های بندر، نه تنها در چارچوب گزارش های توجیهی و



استانداردهای فنی، بلکه با نظارت مداوم بر هزینه کرد و عملکرد پیمانکاران پیش می‌رود؛ رویکردی که در نهایت برای حفظ انضباط مالی و عملیاتی در مهم‌ترین مبادی ورودی و خروجی کشور اتخاذ شده بود. این الگوی مدیریتی، نشان‌دهنده گذار دولت از تصمیم‌گیری‌های سنتی به سمت الگوی مدیریت برنامه‌محور و نظارت‌مدار در دوران توسعه صنعتی است (ساکما، ش ۱۳۲۶-۲۲۰).

در راستای تداوم برنامه‌های تعمیراتی که از سال ۱۳۳۲ ش آغاز شده بود، صورت‌مجلس مناقصه تجدید ساختمان و تعمیر اسکله بندر شاهپور نیز نشان می‌دهد که دولت پهلوی، انتخاب پیمانکار را از طریق فرایندهای رقابتی و مقایسه فنی پیشنهادها دنبال می‌کرد تا از یک‌سو کیفیت اجرا و از سوی دیگر صرفه اقتصادی طرح تضمین شود (ساکما، ش ۳۷۶۰-۲۲۰).

در اواخر دهه ۱۳۴۰ ش، تمرکز بر نگهداری زیرساخت‌های موجود به یک اولویت کلیدی بدل شد. مکاتبات میان سازمان برنامه، سازمان بنادر و کشتیرانی، و شرکت مهندسین مشاور کامپساکس در سال ۱۳۴۹ ش، نشان‌دهنده پیگیری جدی برای تکمیل طرح «حفاظت کاتودیک^۱ اسکله‌های بندر شاهپور» است. این اسناد فاش می‌کند که پیمانکار اولیه، شرکت متریال شوتر^۲، در رفع نواقص طرح ناتوان بود و سازمان مجبور به جایگزینی آن با پیمانکار دیگری به نام «شرکت میل لندن»^۳ شد تا از محل ضمانتنامه پیمانکار قبلی، ایمنی اسکلت‌های فلزی بندر در برابر خوردگی تضمین شود (ساکما، ش ۴۱۴۲-۲۲۰). توسعه اسکله‌های بندر شاهپور در دهه ۱۳۵۰ ش، همزمان با گسترش حضور کارشناسان و پیمانکاران خارجی در مجتمع‌های بندری جنوب کشور پیش می‌رفت. اسناد سازمان بنادر و کشتیرانی درباره صدور مجوزهای تخصصی برای اتباع بیگانه در بندر شاهپور، در کنار حضور کنسرسیوم‌های بین‌المللی نظیر شرکت ایتالیایی «کندوته و شرکا»^۴ در مجتمع جدید بندری بندرعباس، نشان می‌دهد که دولت پهلوی، مدیریت متمرکز اداری برای بهره‌گیری از تخصص بین‌المللی را به یک الگوی تکرارشونده در توسعه بنادر جنوبی کشور تبدیل کرده بود (ساکما، ش ۳۲۰-۲۱۸۴).

بررسی اسناد مربوط به سال ۱۳۵۵ ش (۲۵۳۶ شاهنشاهی) پیرامون پروژه اسکله‌های بندر شاهپور، ابعاد جدیدی از نحوه مدیریت پروژه‌های کلان زیرساختی را آشکار می‌سازد. مکاتبات میان سازمان برنامه و بودجه و وزارت راه و ترابری، حکایت از وجود سازوکارهای دقیق اما پیچیده برای محاسبه «تعدیل» قراردادهای عمرانی دارد. استعلام‌های فنی ذی‌حسابی سازمان بنادر درباره نحوه احتساب اختلاف قیمت مصالح در مقابل فهرست مقادیر مصوب، نشان می‌دهد که دولت برای مقابله با نوسانات اقتصادی در پروژه‌های بزرگ بندری، نیازمند نظام اداری منعطفی بود تا از توقف عملیات اجرایی شرکت‌های پیمانکاری، از جمله شرکت پیروز، جلوگیری کند. این فرایند اداری، اگرچه نشان‌دهنده تلاش برای قانون‌مندی در تخصیص بودجه است، بیانگر چالش‌های ساختاری در مدیریت پروژه‌هایی نیز هست که همزمان با رشد

۱. یک روش مهندسی برای جلوگیری از زنگ‌زدگی و خوردگی فلزات.

2. Materialschutz

3. Maple & Co. Ltd. , London

4. Condotte d'Acqua



واردات و صادرات در بندر شاهپور، تحت فشارهای تورمی قرار داشتند (ساکما، ش ۴۵۸۹-۲۲۰).

لنگرگاه ها و انبارهای بندر شاهپور

بندر شاهپور دارای دو لنگرگاه اصلی بود: لنگرگاه خارجی و لنگرگاه داخلی. لنگرگاه خارجی که پیش از بار و دهانه خور موسی قرار داشت، از عمق مناسب و بستر شنی برخوردار بود و شرایط پهلوگیری کشتی ها را فراهم می کرد. لنگرگاه داخلی که بین اسکله های بندر واقع شده بود، ظرفیت جای دادن حدود ۲۰ فروند کشتی را داشت (سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۵۵: ۱۱۰). برای حفاظت و نگهداری کالاهای تجاری، چهار انبار ترانزیتی با محوطه های سرپوشیده به مساحت ۱۶۰۰۰ مترمربع احداث شد. مجموع مساحت انبارهای سرپوشیده این بندر به ۲۶۰۰۰ مترمربع می رسید و قادر بود حدود ۶۵ هزار تن کالا را در خود جای دهد. همچنین چهار فروند یدک کش برای امور راهنمایی کشتی ها در بندر خریداری و به کار گرفته شدند. در دهه ۴۰، ظرفیت بندر برای تخلیه کالاهای عمومی حداقل ۳۰۰۰ تن و حداکثر ۴۰۰۰ تن در روز بود (فرهودی، ۱۳۴۱: ۵۴).

اسناد ابعاد عملیاتی و مالی مدیریت «خط جنوب» را در مرداد ۱۳۱۸ ش، با تمرکز بر انبارها و مراکز تدارکاتی اندیشمک، تبیین می کنند. انبارهای جنوب ایران در این دوره، واحدهایی صرفاً برای ذخیره سازی نبودند، بلکه مراکز عملیاتی پرهزینه ای بودند که مخارجی چون حقوق کارکنان، خرید نفت، تعمیر تلفن، مخارج تلگرام، سفر پیک و تعمیرات فنی را دربر می گرفتند. شرکت کامپساکس نقش مهمی در پرداخت هزینه های مرتبط با تلفن، تلگراف و حمل و نقل ریلی ایفا می کرد؛ چنان که یک رسید، پرداخت هزینه سفر رفت و برگشت با راه آهن به اهواز برای تحویل دو تلگراف را ثبت کرده است. سندی دیگر نشان می دهد که از حقوق انباردار، ده درصد به عنوان ودیعه و ضمانت کسر می شد. مجموع این شواهد از وجود شبکه ای متمرکز، حساب پذیر و زیرساخت محور در اداره لجستیک و ارتباطات جنوب ایران خبر می دهد (ساکما، ش ۸۲۸-۳۳۰). هم زمان، عملیات توسعه اسکله غربی بندر شاهپور نیز در همین بازه پیگیری می شد و نشان دهنده مدیریت متمرکز و شفاف هزینه ها در یکی از مهم ترین گره های لجستیکی راه آهن جنوب بود؛ روندی که پیوند میان عملیات عمرانی و نظارت های اداری را در شبکه زیرساختی آن دوره آشکار می ساخت (ساکما، ش ۳۳۹۰-۲۲۰).

مکاتبات اداره بنادر در اسفند ۱۳۱۹ ش پیرامون تأمین اعتبار «کارهای راهنمایی بندر شاهپور»، بر ضرورت هماهنگی میان اداره بودجه وزارت دارایی و بخش های اجرایی وزارت راه، جهت پیشبرد پروژه های ناوبری و بندری تأکید دارد (ساکما، ۱۳۱۹: ش ۸۴۳-۳۳۰). چند سال بعد، سندی از وزارت دارایی به تاریخ ۲۱ مرداد ۱۳۲۵ ش نشان می دهد که افزایش ورود کالا از بندر شاهپور، پیش از آنکه امکانات اداری و انبارداری این بندر به طور کامل توسعه یابد، آغاز شده بود. در این مکاتبه تصریح شده است که به دلیل طغیان آب در رود خرمشهر، بخشی از کالاهای ورودی از طریق بندر شاهپور تخلیه می شد و همین امر موجب افزایش ناگهانی فعالیت گمرکی در این بندر شده بود. هر چند اداره کل گمرک با انتقال تدریجی کارمندان و به کارگیری کارگران کوشیده بود وضعیت را کنترل کند، کمبود انبار و وسایل کار کافی باعث می شد کالاها در فضای باز نگهداری شوند و در معرض سرقت قرار گیرند. اشاره سند به خرید و انتقال شش انبار آهن از ارتش آمریکا و درخواست نیروی



نظامی برای حفاظت از کالاها، به خوبی نشان می دهد که توسعه کارکرد بندر شاهپور در این دوره، تنها به گسترش مسیرهای حمل و نقل وابسته نبود، بلکه نیازمند مداخله مستقیم دولت در تأمین زیرساخت های پشتیبانی، امنیت کالا و سازمان دهی اداری نیز بود (ساکما، ش ۵۱۲-۳۱۰).

مجتمع های پتروشیمی و نقش آن در توسعه بندر

پیشرفت و توسعه محلی بندر شاهپور با احداث مجتمع های پتروشیمی بزرگ آغاز شد که مهم ترین آن ها مجتمع شیمیایی شاهپور (پتروشیمی رازی فعلی) بود. این مجتمع در سال ۱۳۴۹ ش / ۱۹۷۰ م در زمین به مساحت ۸۰ هکتار در شمال شرقی خور موسی به بهره برداری رسید و به تولید کودهای ازته و فسفات، آمونیاک، کود اوره، اسید سولفوریک و کود دی آمونیوم فسفات می پرداخت. این مجتمع نه تنها نیازهای داخلی را تأمین می کرد؛ بلکه محصولات خود را به بازارهای جهانی نیز صادر می نمود و دارای اسکله بارگیری ویژه برای صادرات و واردات بود (شرکت پتروشیمی رازی، ۱۳۷۴: ۷-۱۰). قرارداد تأسیس این مجتمع در ۱۳۴۹ ش / ۱۹۷۰ م میان شرکت ملی صنایع پتروشیمی ایران و شرکت میتسویی ژاپن^۱ امضا شد. هدف از این قرارداد، ایجاد شرکت سهامی خاص برای تولید، ذخیره، حمل و نقل، بازاریابی و صدور آروماتیک ها و سایر فرآورده های پتروشیمی بود (ساکما، ش ۵۴۷۷-۲۲۰) کارخانه های احداث شده در این مجتمع شامل واحدهای زیر بود:

کارخانه آمونیاک^۲ و کود شیمیایی اوره با ظرفیت ۱۰۰۰ تن آمونیاک در روز و ۴۰۰ هزار تن اوره در سال؛ آمونیاک مایع با ظرفیت ۵۰۰۰۰ تن در سال که مستلزم بارگیری ۵۰ تا ۷۵ کشتی مخصوص حمل آمونیاک بود. کارخانه متانول با ظرفیت ۵۰۰ تن در روز و کارخانه آمونیاک و کود شیمیایی با ظرفیت ۳۵۰ هزار تن آمونیاک و ۲۰۰ تا ۴۰۰ هزار تن کود شیمیایی در سال. کارخانه گوگرد با ظرفیت حداکثر ۲۰۰۰ تن در روز که شامل دو واحد گوگرد بود. این کارخانه ها در عرض دو تا سه سال در ناحیه بندر شاهپور احداث شدند و تسهیلات بندری برای بارگیری و صادرات محصولات آن ها در جوار اسکله ایجاد شد. ظرفیت بندری این کارخانه ها عبارت بود از: آمونیاک مایع حدود ۵۰۰۰۰ تن در سال (۵۰ تا ۷۵ کشتی مخصوص)، کودهای شیمیایی اوره حدود ۱۰۰۰۰۰ تن در سال (۳۵۰ تا ۴۰۰ کشتی باری معمولی)، متانول حدود ۱۶۵۰۰۰ تن در سال (۱۵ تا ۲۰ کشتی مخصوص) و گوگرد حدود ۶۰۰۰۰۰ تن در سال (۲۱۰ تا ۲۵۰ کشتی باری معمولی) (ساکما، ش ۵۴۷۷-۲۲۰)

صنعت پتروشیمی در بندر شاهپور در قسمت علیای بندر متمرکز بود و اسکله ۷۳۰ متری آن ظرفیت پهلویی همزمان سه کشتی را داشت. این اسکله با عمق ۹۱ متر و تجهیزات مدرن مکانیکی، توانایی بارگیری گسترده ای از مواد شیمیایی صنعتی شامل سنگ فسفات، اوره، آمونیاک مایع، اسید سولفوریک، گوگرد و سایر ترکیبات شیمیایی را فراهم می کرد

1. Mitsui & Co., Ltd. (Japan)

۲. **آمونیاک (Ammonia)** یکی از مهم ترین محصولات پایه صنایع پتروشیمی که عمدتاً برای تولید کودهای شیمیایی ازته، به ویژه اوره و نیترات آمونیوم، به کار می رود (شرکت پتروشیمی رازی، ۱۳۷۴: ۷-۱۰) و از مهم ترین اقلام صادراتی مجتمع های پتروشیمی در دوره پهلوی محسوب می شد.



(امیرابراهیمی، بی تا: ۱۳۱).

طرح آبرسانی که ابتدا پروژه ای عمرانی برای شهرها و دهات منطقه بود، در سال ۱۳۴۴ ش با برنامه تأمین آب صنایع پتروشیمی تلفیق شد. مسئولیت اجرایی این طرح زیربنایی، بر عهده شرکت ملی صنایع پتروشیمی قرار گرفت که از ابتدای سال ۱۳۴۵ ش عملیات را آغاز کرد. کوتاه ترین و اقتصادی ترین مسیر برای تأمین آب از رودخانه کارون انتخاب شد و طول خط لوله حدود ۱۲۰ کیلومتر، از فاصله اهواز تا آبادان، برآورد گردید. تأمین مالی طرح از محل اعتبارات فرانسه به مبلغ ۹۱۶ میلیون ریال صورت گرفت و پیمانکارانی چون شرکت اصغرزاده (خاکریزی و نصب لوله های زیرزمینی)، شرکت باتیمان^۱ (کارهای ساختمانی تلمبه خانه و تصفیه خانه دارخوین)، شرکت میتسویی (تهیه و نصب مخازن فولادی)، شرکت پونت آموسون^۲ (تهیه لوله های فولادی) و شرکت الکترومکانیک (نصب پمپ ها و موتورها) در اجرای آن مشارکت داشتند. پیش بینی ظرفیت برای جمعیتی بالغ بر ۸۰ هزار نفر در این اسناد، حکایت از آن دارد که برنامه ریزان وقت، بندر شاهپور را نه فقط به عنوان یک پایانه تجاری، بلکه به عنوان قطبی جمعیتی و صنعتی برای آینده جنوب خوزستان طراحی کرده بودند (ساکما، ۱۳۹۷-۲۲۰).

پیشرفت و توسعه محلی بندر شاهپور، در کنار زیرساخت های حمل و نقلی، به تأمین مسکن برای نیروی انسانی متخصص صنایع پتروشیمی نیز وابسته بود. بر پایه اسناد سازمان برنامه و بودجه درباره اعتبارات مورد لزوم برای طرح خانه سازی شرکت ملی صنایع پتروشیمی، تأمین مسکن برای بیش از ۳۲۰۰ واحد نیروی کار و متخصص این حوزه، نه به عنوان یک طرح رفاهی مستقل، بلکه به مثابه بازوی اجرایی طرح های کلان صنعتی در نظر گرفته شده بود. این امر گویای آن است که سیاست گذار دولتی، پایداری جریان صادرات در بندر را در گرو استقرار پایدار نیروی انسانی متخصص می دانست و برای این هدف، بودجه بندی متمرکزی خارج از چارچوب های سنتی عمرانی تدوین کرده بود (ساکما، ۱۳۹۷-۴۷۴۸-۲۲۰).

در اواخر دهه ۱۳۵۰ ش، توسعه صنعتی بندر شاهپور در پیوندی مستقیم با سیاست صنعتی و مالی دولت پهلوی پیش می رفت. اسناد موجود نشان می دهند که شرکت ملی صنایع پتروشیمی و سازمان برنامه و بودجه، پروژه های بزرگ را با اتکا به وام ها و اعتبارات خارجی، به ویژه از ژاپن، و با مشارکت شرکت میتسویی سامان می دادند؛ به طوری که هزینه طرح الفین-آروماتیک^۳ از ۳۵۸ میلیون دلار به ۹۲۱ میلیون دلار افزایش یافت و تأمین مالی آن از طریق وام های دولتی و بانکی ژاپن پیگیری شد. در این میان، بندر شاهپور صرفاً یک نقطه ترانزیتی نبود، بلکه در قالب «طرح تفکیک مایعات گازی بندر شاهپور» و با تأکید بر انتخاب دقیق پیمانکار ساختمانی، به بخشی از شبکه صنعتی-انرژی دولت تبدیل شد (ساکما، ۱۳۹۴-۲۲۰). گزارش های تفصیلی این طرح نشان می دهد که پروژه ایران-ژاپن با ساختار مشارکتی پنجاه-پنجاه و فهرست

1. Batignolles (France)

2. Société Pont-à-Mousson (France)

۳. این طرح مجموعه ای از واحدهای پتروشیمی برای تولید الفین ها (به ویژه اتیلن و پروپیلن) و ترکیبات آروماتیک (مانند بنزن، تولوئن و زایلن) که مواد اولیه صنایع پایین دستی پتروشیمی را تأمین می کنند، این مواد را از مهم ترین محصولات پایه صنعت پتروشیمی معرفی کرده اند.



چندواحدی از محصولات اصلی و فرعی، با نام «تولید مواد اولفین و آروماتیک» معرفی شد (ساکما، ش ۱۵۸۵-۲۲۰). بندر شاهپور در این اسناد به مثابه گره ای راهبردی در سیاست توسعه جنوب ایران ظاهر می شود؛ جایی که دولت پهلوی از طریق مناقصه، پیمانکار خارجی و مدیریت هزینه ها، زیرساخت بندری را در خدمت صادرات، واردات و گسترش اقتصاد دولتی سامان می داد.

اهمیت اقتصادی، استراتژیک و حمل و نقلی بندر شاهپور

بندر شاهپور، به عنوان آخرین ایستگاه راه آهن باری جنوب ایران، از جایگاه ویژه ای در شبکه حمل و نقل و تجارت خارجی کشور برخوردار است. این بندر با دارا بودن اسکله های متعدد و ظرفیت پذیرش کشتی های اقیانوس پیما و کانتینری، توانایی انجام عملیات تخلیه و بارگیری بیش از هزار کشتی در سال را بدون نیاز به موج شکن دارد (ظهوریان، بی تا: ۱۱۵). موقعیت ژئوپولیتیکی بندر شاهپور، به ویژه نزدیکی آن به مرزهای غربی و شمال غرب کشور، این بندر را به دروازه ای طبیعی برای صادرات و واردات کالاهای صنعتی و پتروشیمی به کشورهای حوزه خلیج فارس و آسیای میانه تبدیل کرده است (اداره کل بنادر و کشتیرانی خوزستان، بی تا: ۱۱۶). وجود شبکه راه آهن سراسری که بندر شاهپور را به تهران و سایر نقاط کشور متصل می کند، اهمیت آن را در سیستم حمل و نقل کالاهای داخلی و بین المللی دوچندان کرده است (میریان، ۱۳۵۳: ۲۸۴). این اتصال به شبکه سراسری، همراه با راه های جاده ای و دسترسی به فرودگاه های ماهشهر، آبادان و اهواز، شرایط لازم برای حمل سریع و مقرون به صرفه کالاهای فراهم می آورد (نوربخش، ۱۳۸۲: ۹۰). از دهه ۱۳۳۰ به بعد، توسعه اسکله ها و باراندازهای بندر با هدف افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری، احداث ساختمان های اداری، تأمین برق و شبکه توزیع، تعمیر و توسعه انبارها و ارتباط با دهکده سر بندر، آغاز شد (ایران شهر، ج ۲، ۱۳۴۲: ۱۴۸۸). در دهه ۱۳۵۰، اسکله های شرقی و غربی این بندر قادر بودند کشتی هایی با ظرفیت ۱۵۰۰ تا ۲۵۰۰ تن را پهلو دهند و اسکله صدور سنگ و انبارهای مجهز با سیستم های نقاله مکانیکی، عملیات تخلیه و بارگیری را تسهیل می کرد (سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۵۵: ۱۱۰).

ظرفیت تولید و وجود اسکله اختصاصی برای صادرات این محصولات، نقش مهمی در تجارت خارجی ایران ایفا می کند و به توسعه اقتصادی منطقه کمک شایانی کرده است. وجود تشکیلات گمرکی کامل و اتصال مستقیم به شبکه حمل و نقل داخلی، باعث شده بندر شاهپور قطب ترانزیتی و تخلیه و بارگیری کالاهای دولتی و تجاری باشد. (راکبی، ۱۳۸۵: ۴۸). با توجه به موقعیت استراتژیک، نزدیکی به کشورهای همسایه (عراق، ترکیه، آذربایجان و ارمنستان) و دسترسی مستقیم به آب های آزاد از طریق خلیج فارس، بندر شاهپور به عنوان پل ارتباطی ایران با بازارهای آسیای جنوبی، اروپا و آفریقا شناخته می شود. (امینی زاده و گوارایی، ۱۳۹۰: ۲۳۱).

صادرات و واردات بندر شاهپور

بندر شاهپور از مهم ترین بنادر جنوب کشور بود که به مرور زمان توسعه یافت. در سال های ابتدایی تأسیس، صادرات



چندانی نداشت و عمده کالاهای تجاری از بندر خرمشهر منتقل می شدند. اکثر واردات کالاهای دولتی از این بندر انجام می گرفت و می توان گفت: حدود ۸۰ درصد واردات دولتی از این طریق صورت می پذیرفت. این کالاها شامل گندم، شکر، برنج، گوشت، گوسفند، کود و میوه بودند. در سال های بعد واردات مواد اولیه کارخانجات از جمله آلومینیوم و کالاهای عمومی نیز از طریق این بندر انجام می شد؛ همچنین محصولات شرکت نفت، که سالانه حدود ۲۵۰ هزار تن بود، از این مسیر وارد می شدند. ظرفیت سالیانه بندر در آن زمان حدود ۵/۱ میلیون تن بود (نشأت، ۱۳۴۴: ۴۲۷). در دهه های بعد، عمده بارگیری کالاها از طریق بندر شاهپور انجام می گرفت (لنگرودی، ۱۳۸۴: ۵۷). از سال ۱۳۰۹ ش / ۱۹۳۰ م، برای نخستین بار قطاری از اهواز وارد این بندر شد و کالاهای وارداتی از این طریق به گمرک اهواز و سپس به اندیمشک منتقل می شدند. کالاهای صادراتی نیز به همین صورت و بالعکس عمل می کردند؛ به گونه ای که کالاهای تخلیه شده از کشتی به وسیله قطار به گمرک اهواز فرستاده و کالاهای مربوط به راه آهن در دوبه ها^۱ و لنگرگاه های بندر تخلیه می شدند (اطلاعات-ش ۴۳، سال اول، ۱۳۱۶). در سال ۱۳۱۵ ش / ۱۹۳۶ م، شمار ناوهای تجاری وارد شده به بندر شاهپور به ۶۳ ناو رسید که حجم بار آنها بالغ بر ۶۴۱،۱۰۹ تن بود، در حالی که در سال قبل تنها ۵۹ ناو با حجم بار ۴۲،۰۲۴ تن وارد بندر شده بودند. صادرات عمده این سال گندم بود و این آمار نشان دهنده رشد فزاینده فعالیت های تجاری بندر و افزایش اهمیت آن پس از تکمیل راه آهن سراسری کشور بود (اطلاعات-ش ۳۱۱۰، ۱۳۱۶: ۱). طرح توسعه بندر با هدف افزایش ظرفیت و سرعت تخلیه و بارگیری آغاز شد؛ در این طرح تعمیر و توسعه باراندازها، احداث ساختمان اداری، تأمین برق و شبکه توزیع، توسعه انبارها و احداث جاده بندر به دهکده سر بندر مد نظر قرار گرفت (مصائب، ۱۳۴۵: ۱۱۳). فعالیت عمده بندر پس از توسعه، تولید و صدور فرآورده های پتروشیمی و کالاهای صنعتی بود که مصرف بومی نداشتند و همین صنایع صادراتی سبب افزایش فعالیت های غیرپایه ای، به ویژه خدمات عمومی شده بود (دایره المعارف جامع بندری، ۱۳۷۸، ج ۱: ۷۷). یکی از اسکله های بندر ویژه تخلیه گندم های وارداتی بود؛ مکنده هایی به طور شبانه روزی گندم های فله را از کشتی به کامیون های مخصوص پمپاژ می کردند. در سال ۱۳۳۳ ش / ۱۹۵۴ م، دولت ایران ناگزیر به خرید ۶۰ هزار تن گندم از شوروی، ۲۵ هزار تن ذرت و ۱۴۰ هزار تن گندم از آمریکا شد و ایران، که در دوران تحریم اقتصادی از سوی انگلستان و متحدانش قرار داشت، به بزرگترین واردکننده گندم مبدل گردید (بهنود، ۱۳۷۰: ۵۰۹).

در نمونه ای مشابه، اسناد مربوط به صدور محموله های پنبه از بندر شاهپور به ایتالیا نشان می دهد که بندر شاهپور نه صرفاً نقطه تخلیه و بارگیری، بلکه مرکزی اداری-گمرکی در شبکه صادرات جنوب ایران بود. حضور همزمان وزارت دارایی، اداره کل معاملات خارجی، اداره صادرات، اداره ایران بار و اداره گمرک بندر شاهپور نشان می دهد که فرایند صادرات در این دوره، تحت نظارت چندلایه و متمرکز دولت انجام می گرفت. این بندر یکی از پایگاه های اصلی خروج محصولات کشاورزی و تجاری جنوب کشور به بازارهای اروپایی بود؛ صادرات در بندر شاهپور تنها با تکیه بر خود بندر انجام نمی شد، بلکه به شبکه ای از ادارات در اهواز، جنوب و مرکز کشور متکی بود (ساکما، ش ۲۰۸۲۹-۲۴۰). بنادر که به شبکه ریلی و جاده ای متصل

۱. **دوبه (Barge):** شناور باربری با کف تخت که معمولاً فاقد نیروی محرکه مستقل است و برای حمل کالا در بنادر و آبراه ها به کار می رود و غالباً به وسیله یدک کش جابه جا می شود (بجاری لفته، محمدرضا؛ نجفی شوشتری، سیدمنصور. ۱۳۹۸). (فرهنگ جامع واژگان و اصطلاحات حمل و نقل دریایی. تهران: انتشارات آموزشی تألیفی ارشدان.)



هستند، نقش مهمی در کاهش هزینه حمل و نقل، افزایش سرعت تجارت و بهبود رقابت پذیری اقتصادی دارند. همین امر نشان می دهد که اتصال بندر شاهپور به راه آهن سراسری ایران، عامل کلیدی در رشد صادرات و واردات کشور بوده است و توسعه زیرساخت های بندری و صنعتی در همسویی با سیاست های اقتصادی، توانمندی بنادر را در مدیریت کالاهای فله و کانتینری افزایش می داد. (ن.ک: پیوست، جدول شماره ۱)

در سال ۱۳۴۰ و ۱۳۵۰ ش، درصد زیادی از صادرات و واردات ایران از طریق بندر شاهپور انجام می گرفت و به همین دلیل توجه ویژه دولت به توسعه و آبادانی این بندر جلب شد. به همین منظور در سال ۱۳۴۲ ش / ۱۹۶۳ م، دولت تصمیم گرفت به بازرگانانی که کالاهای خود را از بندر شاهپور حمل می کنند، تخفیف های ویژه گمرکی نسبت به بندر خرمشهر اعطاء شود و همچنین تسهیلات بارگیری و باراندازی برای مراجعه کنندگان در نظر گرفته شد (کنعانی هندیجانی، ۱۳۸۱: ۴۰) کالاهای بازرگانی ایران از طریق شبکه راه آهن سراسری به این بندر منتقل شده و در آنجا به کشتی های اروپایی و آمریکایی تحویل داده می شد و از طریق این مسیر به بازارهای بین المللی صادر می گردید (کنعانی هندیجانی، ۱۳۸۱: ۴۰). در همان سال، به منظور کاهش تراکم کاری در بندر خرمشهر، تصمیم گرفته شد بخشی از کشتی هایی که در سواحل خرمشهر منتظر تخلیه بار بودند، با اطلاع قبلی به بندر شاهپور هدایت شوند تا محصولات خود را در این بندر تخلیه کنند. (نامه اتاق بازرگانی، ۱۳۴۲: ۲۶).

بنابراین تصمیم دولت ایران در دهه ۴۰ و ۵۰ برای توسعه بندر شاهپور و ایجاد تسهیلات گمرکی، منجر به بهبود جریان تجاری و افزایش سهم این بندر در صادرات و واردات کشور و ایجاد تسهیلات ویژه و کاهش تراکم عملیاتی در بنادر، مستقیماً موجب افزایش بهره وری و کاهش زمان انتظار کشتی ها شد. این موضوع باعث جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی و رشد صادرات بود. اقدامات دولت ایران در بهره برداری از ظرفیت بندر شاهپور همزمان با توسعه صنایع پتروشیمی و سایر صنایع مادر، به شکل مستقیم بر رشد اقتصادی کشور تأثیرگذار بوده است. در سال ۱۳۵۰ ش / ۱۹۷۰ م، مجموع کالاهای تخلیه و بارگیری شده در شش بندر تجاری کشور شامل بندر خرمشهر، امام خمینی، بوشهر، بندرعباس، نوشهر و انزلی از ۳۵۷۹ هزار تن در سال ۱۳۴۹ ش / ۱۹۷۰ م به ۵۰۸۱ هزار تن افزایش یافت که سهم بندر شاهپور از این میزان، ۳۱۰ هزار تن کالاهای صادراتی دریایی بود. این افزایش حجم عملیات، اهمیت استراتژیک و ظرفیت بالای این بندر را در تجارت خارجی کشور به وضوح نشان می دهد (تهران اکونومیست، ۱۳۵۱، ش ۹۵۸: ۱۶)

در سال ۱۳۵۱ ش / ۱۹۷۲ م، به دلیل ورود حجم قابل توجه گندم و سایر کالاهای ضروری از طریق این بندر، بندر شاهپور مقام نخست را در عملیات تخلیه کالا به خود اختصاص داد. همچنین، در سال ۱۳۵۳ ش / ۱۹۷۴ م، با اجرای طرح های عمرانی جدید، بندر دارای واحد صدور سنگ و ورود دام شد و تجهیزات مکانیکی تخلیه گندم در بندر نصب گردید و طرح احداث یک سیلو نیز به مرحله اجرا رسید (تهران اکونومیست، ۱۳۵۳، ش ۱۰۴۲: ۴۲)

آمارها نشان می دهد که میزان تخلیه کالا در بندر شاهپور معمولاً بالاتر از میزان صادرات کالا بوده است؛ برای مثال در سال ۱۳۵۴ ش / ۱۹۷۵ م، حدود ۶۹۶ هزار تن کالا در بندر تخلیه شد، در حالی که میزان کالاهای صادر شده ۶۷۲ هزار تن



بود (تهران اکونومیست، ۱۳۵۴، ش ۱۰۹۷: ۵۴). این تفاوت نشان دهنده ظرفیت بالای انبارها و امکانات پس کرانه‌ای بندر در ذخیره‌سازی و مدیریت جریان کالا است. بنابراین، توسعه زیرساخت‌های بندری و تجهیز اسکله‌ها و انبارها به سیستم‌های مکانیکی، موجب افزایش سرعت تخلیه و بارگیری، کاهش زمان انتظار کشتی‌ها و ارتقاء بهره‌وری بنادر می‌شود. همچنین، همسو شدن ظرفیت‌های بندری با نیازهای تجارت داخلی و صادراتی، از مهم‌ترین عوامل موفقیت بنادر در افزایش سهم بازار جهانی به شمار می‌رود. (UNCTAD, 2019:154) با توجه به این ظرفیت‌ها و توسعه‌های مستمر، بندر شاهپور در دهه ۵۰ شمسی به یکی از مهم‌ترین بنادر تجاری و صادراتی ایران تبدیل شد و نقش محوری در مدیریت جریان کالاهای اساسی و صادرات غیرنفتی کشور ایفا کرد. (ن.ک: پیوست، جدول شماره ۲) بر اساس آمارهای سازمان بنادر و کشتیرانی در سال ۱۳۵۵ ش/۱۹۷۵ م، بیشترین حجم تخلیه و بارگیری در شش ماه نخست سال ۱۳۵۵ ش مربوط به بندرهای خرمشهر و شاهپور بوده است. (رستاخیز، ۱۳۵۵: ۲۰)

از منظر مدیریت لجستیک و اقتصاد حمل‌ونقل، این آمار نشان دهنده نقش محوری بندر شاهپور در کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و زمان انتقال کالاهای صادراتی و وارداتی بوده است. به عنوان مثال، برای جلوگیری از اتلاف وقت و هزینه در بازگشت کشتی‌ها به خرمشهر جهت بارگیری کالاهای صادراتی، مقامات راه‌آهن تصمیم گرفتند که سنگ‌های معدنی صادراتی و سایر کالاهای صادراتی مستقیماً در انبارهای گمرک بندر شاهپور تحویل شوند (نامه اتاق بازرگانی، ۱۳۴۲: ۲۷). این اقدام نه تنها باعث تسهیل جریان تجاری شد، بلکه درآمد راه‌آهن و بهره‌وری لجستیکی بندر را نیز افزایش داد. در سال ۱۳۴۳ ش/۱۹۶۴ م، ظرفیت بندر شاهپور برای تخلیه کالاهای عمومی بین ۳۰۰۰ تا ۴۵۰۰ تن در روز اعلام شد (ایران‌شهر، ج ۲، ۱۳۴۲: ۱۴۸۸). این ظرفیت بالا، همراه با دسترسی مستقیم به راه‌آهن سراسری و شبکه حمل‌ونقل داخلی، بندر شاهپور را به یک قطب مهم تجاری و ترانزیتی در جنوب کشور تبدیل کرد.

سطح تعامل دولت با بندر شاهپور، حتی به بازدیدهای عالی‌رتبه سیاسی نیز کشیده می‌شد. بر پایه گزارشی از سفر رضاشاه به خرمشهر، اهواز و بندر شاهپور، توسعه در این دوره تنها به احداث اسکله و تسهیل تخلیه و بارگیری کالا محدود نبود، بلکه شامل نظم‌بخشی کالبدی و اداری بندر نیز می‌شد. در این گزارش از بررسی دیوار ساحلی، خاکریزی گودال‌های اطراف و لزوم مستقیم و منظم بودن ساختار ساحلی سخن رفته که نشان می‌دهد توسعه بندر با ملاحظات فنی و مهندسی همراه بود. بازدید از انبارهای قدیمی و جدید و اشاره به جابه‌جایی کالاها میان آن‌ها، از رشد تدریجی زیرساخت‌های لجستیکی و اهمیت انبارداری در عملیات صادرات و واردات حکایت دارد. (ساکما، ش ۱۶۴۹۶-۲۴۰). اسناد وزارت مالیه نشان می‌دهد که مسئله توسعه بندر شاهپور تنها به احداث تأسیسات بندری محدود نبود، بلکه در چارچوبی وسیع‌تر از سامان‌دهی مسیرهای حمل‌ونقل، تعرفه‌گذاری، کنترل هزینه‌های باربری و اتصال بندر به شبکه داخلی کشور دنبال می‌شد. بر پایه سندی مورخ ۲۴ بهمن ۱۳۱۲ ش (نمره ۹-۲-۱۳)، هزینه‌های مختلف حمل کالا میان اهواز، محمره (خرمشهر) و بندر شاهپور با دقت ثبت شده و دولت به‌شکلی دقیق در حال ارزیابی مزیت‌ها و محدودیت‌های مسیرهای مختلف حمل‌ونقل بود و می‌کوشید مناسب‌ترین ترکیب میان راه‌آهن، حمل‌ونقل رودخانه‌ای و حمل جاده‌ای را برای پشتیبانی از تجارت خارجی کشور شناسایی کند. بنابراین نقش دولت، نه فقط ساخت بندر، بلکه ایجاد پیوند میان بندر، راه‌آهن، گمرک، انبار، حمل‌ونقل



و بازار داخلی بود (ساکما، ش ۱۵۴۹۲-۲۴۰).

سازمان برنامه، در زنجیره‌ای از مکاتبات رسمی با شرکت مهندسی کامپساکس، روی زیرساخت‌های صادرات مواد معدنی در خرمشهر و بندر شاهپور نیز کار می‌کرد و این پیوستگی، سیاستی را نشان می‌دهد که هدف آن تقویت ظرفیت صادراتی کشور از طریق توسعه هم‌زمان زیرساخت‌های بندری، تجهیزاتی و حمل و نقل در دو بندر کلیدی جنوب ایران بود. بر پایه پرسشنامه‌های آماری کامپساکس، کل صادرات مواد معدنی کشور در سال ۱۳۳۳ ش به ۲۶۷۵۷ تن می‌رسید که کرومیت (۵۰۴۹ تن)، منگنز (۶۲۶۸ تن)، آنتیموان (۱۵۶ تن) و سنگ سرب (۱۱۲۴۹ تن) بخش عمده آن را تشکیل می‌دادند؛ در حالی که پیش‌بینی می‌شد این حجم تا سال ۱۳۳۵ ش به ۱۲۰ هزار تن برسد. در کنار مواد معدنی و کالاهای اساسی، منابع دریایی منطقه نیز از نظارت دولتی مصون نبود؛ اسنادی دربارهٔ اخذ سهم دولت از صید ماهی صیادان بندر شاهپور، خرمشهر و آبادان، نشان می‌دهد که دامنه نظارت اداری دولت پهلوی بر فعالیت‌های اقتصادی این منطقه، حتی به بخش شیلات نیز تسری یافته بود (ساکما، ش ۵۷۰۹۱-۲۳۰).

مسئله سورشارژ در این بندر

در اصطلاح بازرگانی، افزایش هزینه حمل که ناشی از کندی عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر به دلیل کمبود تجهیزات، وسایل مکانیکی و نیروی انسانی باشد، به عنوان سورشارژ^۱ یا هزینه حمل اضافی شناخته می‌شود (خادمی، ۱۳۵۵: ۱۳۱). این هزینه اضافی، معمولاً زمانی اعمال می‌شود که کشتی‌ها به دلیل ازدحام در بندر یا عدم بهره‌وری کافی، مجبور به توقف طولانی مدت شوند و در نتیجه عملیات حمل و نقل کالا با تاخیر انجام گیرد. در مورد بندر شاهپور و بندر خرمشهر، این مشکل در دهه ۵۰ شمسی کاملاً مشهود بود. در سال ۱۳۵۱ ش/۱۹۷۲ م، میزان تخلیه و بارگیری این بنادر بیش از ظرفیت عملیاتی آن‌ها بود و تقاضای فزاینده صاحبان کالا و بازرگانان باعث فشار مضاعف بر این بنادر می‌شد (خادمی، ۱۳۵۵: ۱۳۲). آمارهای سازمان کشتیرانی نشان می‌دهد که کل کالاهای تخلیه و بارگیری شده در شش بندر تجاری کشور، بندر شاهپور با تخلیه حدود ۳۱۰ هزار تن کالاهای صادراتی دریایی، مقام نخست عملیات تخلیه و بارگیری را به خود اختصاص داده است (تهران اکونومیست، ۱۳۵۱، ش ۹۵۸: ۱۶).

از منظر مدیریت لجستیک و اقتصاد بندری، مسئله سورشارژ بیانگر لزوم سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌ها، افزایش بهره‌وری و مکانیزه کردن عملیات تخلیه و بارگیری است. بنادر بین‌المللی مشابه، مانند سنگاپور^۲ و روتردام^۳، با بهره‌گیری از تجهیزات پیشرفته و سیستم‌های مدیریت جریان کشتی، موفق شده‌اند هزینه‌های اضافی مشابه را کاهش دهند و زمان توقف کشتی‌ها را به حداقل برسانند (UNCTAD, 2019:15). به این ترتیب، مسئله سورشارژ در بندر شاهپور نه تنها ناشی از ازدحام و تقاضای بالا بود؛ بلکه نشان‌دهنده نیاز به برنامه‌ریزی استراتژیک برای توسعه ظرفیت عملیاتی و لجستیک بندر

1. Surcharge
2. Port of Singapore
3. Port of Rotterdam



بود. این تجربه تاریخی می تواند برای طراحی بنادر مدرن و ارتقای بهره‌وری در بنادر مشابه در ایران و منطقه، الهام‌بخش باشد. با توجه به ضررهای اقتصادی قابل توجه ناشی از تاخیرها، کنفرانس خطوط کشتیرانی اروپا، آمریکا، خلیج فارس، انگلستان و ژاپن تصمیم گرفت تا در برخی بنادر، سور شارژ را کاهش یا به طور کلی لغو کند. (رستاخیز-ش ۲۷۳، ۱۳۵۵: ۶) بندر شاهپور، به واسطه چند مزیت ساختاری، به قطب ترانزیت و صادرات غیرنفتی ایران تبدیل شد از جمله اتصال به شبکه سراسری راه آهن، جاده و فرودگاه‌های بین‌المللی؛ نزدیکی به اهواز (۱۸ کیلومتر)، آبادان (۱۰۰ کیلومتر) و ماهشهر (۱۱۵ کیلومتر)؛ امنیت بالا و کوتاهی مسیر تا مرزهای عراق، ترکیه و قفقاز؛ تجهیزات مکانیزه تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی؛ بهره‌مندی از کانال طبیعی خور موسی که نیاز به موج‌شکن مصنوعی را حذف و هزینه‌های ساخت و نگهداری را کاهش می‌داد؛ هم‌جواری با منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی و منطقه آزاد اروند و دسترسی آسان به مراکز صنعتی و کشاورزی کشور. طبق مطالعات جهانی، بنادر برخوردار از شبکه حمل‌ونقل چندوجهی، امنیت و تجهیزات پیشرفته، بهره‌وری بالاتر و هزینه‌های جانبی کمتری (از جمله سورشارژ) این ویژگی‌ها، در کنار امنیت طبیعی خور موسی در برابر طوفان‌های خلیج فارس - برخلاف اروندرود که با ژرفای نامناسب و هزینه بالای لایروبی مواجه بود- به بندر شاهپور امکان پهلویی بیش از هزار کشتی در سال را می‌داد و آن را به قطب اقتصادی خوزستان بدل کرد (نوربخش، ۱۳۸۲: ۹۰)

پیش از آنکه مسئله سورشارژ در دهه ۱۳۵۰ ش به شکلی جدی بروز کند، ریشه‌های نارسایی‌های اجرایی و اداری گمرک بندر شاهپور را می‌توان در اسناد دهه ۱۳۲۰ ش نیز مشاهده کرد. سندی از وزارت دارایی به تاریخ ۱۳۲۵ ش، در پاسخ به تلگراف بازرگانان اهواز تنظیم شده و نشان می‌دهد شکایات تجار از نواقص گمرک بندر شاهپور به اندازه‌ای جدی بوده که وزارت دارایی ناچار شد ضمن اشاره به اقدامات اصلاحی در بندر شاهپور و خرمشهر، رئیس گمرک اهواز را احضار کند و با حضور نمایندگان اتاق بازرگانی تهران، درباره پیشنهادهای اصلاحی تصمیم بگیرد. اهمیت این سند در آن است که نشان می‌دهد: بندر شاهپور در اواسط دهه ۱۳۲۰ ش صرفاً یک بندر عملیاتی نبود، بلکه عملکرد آن به طور مستقیم بر شبکه تجارت منطقه‌ای، به ویژه بازرگانان اهواز، اثر می‌گذاشت. تأکید نامه بر «رفع نواقص»، «اجرای پیشنهادها» و «تأمین رضایت بازرگانان» بیانگر آن است که دولت در این مقطع، بهبود سازوکارهای گمرکی را بخشی از پیشرفت امور و انتظام بخشی به تجارت جنوب کشور تلقی می‌کرد؛ روندی که چند دهه بعد، در قالب مسئله سورشارژ و فشار عملیاتی بر ظرفیت بندر، دوباره و در مقیاسی بزرگ‌تر تکرار شد (ساکما، ۱۳۲۵: ۵۲۲-۳۱۰).

ارتباط شبکه حمل و نقل و توسعه صادرات

بندر شاهپور آخرین ایستگاه راه آهن باری جنوب ایران بود، که نقش کلیدی در تسهیل حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی ایفا می‌کرد. این بندر با اسکله‌های فعال خود امکان پهلویی کشتی‌های عظیم و اقیانوس پیما و کشتی‌های کانتینری با سنگین‌ترین محموله‌ها را داشت و به دلیل نزدیکی به مراکز صنعتی و تجاری خوزستان و منطقه آزاد اروند، تخلیه و بارگیری در آن نسبت به بنادر آبادان و ماهشهر مقرون به صرفه‌تر بود. همچنین اتصال به راه آهن سراسری و شبکه گسترده جاده‌ای و دسترسی به فرودگاه‌های ماهشهر، آبادان و اهواز، امکان جابه‌جایی سریع کالاهای فراهم می‌آورد (میرین، ۱۳۵۳: ۲۸۴). در دوره پهلوی، بخش عمده واردات و صادرات کشور از طریق این بندر انجام می‌شد. برای نمونه: در سال ۱۳۵۰ ش



۱۹۷۰/م، میزان کالاهای تخلیه و بارگیری در شش بندر تجاری ایران از ۳۵۷۹ هزار تن به ۵۰۸۱ هزار تن افزایش یافت و بندر شاهپور ۳۱۰ هزار تن کالاهای صادراتی دریایی را به خود اختصاص داد. در سال ۱۳۵۱ ش، به دلیل واردات گندم و کالاهای حیاتی دیگر، بندر مقام اول را در عملیات تخلیه به خود اختصاص داد (تهران اکونومیست، ۱۳۵۱، ش ۹۵۸: ۱۶) بنابراین بندر شاهپور به دلیل اتصال به شبکه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای، اسکله‌های متعدد و تجهیزات مکانیزه تخلیه و بارگیری، ضمن افزایش کارایی و کاهش هزینه‌های عملیاتی، مهم‌ترین مرکز ترانزیت دریایی و پشتیبان صنایع و مجتمع‌های پتروشیمی جنوب ایران محسوب می‌شد.

نتیجه‌گیری

بررسی حاضر نشان داد که تبدیل بندر شاهپور به یک مرکز اقتصادی و ترانزیتی کلیدی در دوره پهلوی، محصول هم‌افزایی سه عامل بود: موقعیت ژئوپلیتیکی منحصربه‌فرد آن در خور موسی، سیاست‌گذاری متمرکز دولت برای تبدیل این مزیت طبیعی به زیرساخت کارا و پیوند هدفمند این زیرساخت با شبکه حمل و نقل سراسری کشور. آنچه این پژوهش نشان داد، خلاف تصور رایجی است که موفقیت بندر شاهپور را صرفاً ناشی از موقعیت جغرافیایی مساعد آن می‌داند؛ در واقع، این موقعیت تنها زمینه لازم بود، نه شرط کافی و آنچه آن را به یک قطب اقتصادی واقعی بدل کرد، تصمیم‌گیری‌های آگاهانه دولت برای سرمایه‌گذاری در اسکله، انبار، تجهیزات مکانیزه و امکانات پس‌کرانه‌ای بود.

از منظر عملکردی، آمارهای تخلیه و بارگیری کالا مؤید افزایش مستمر سهم بندر شاهپور از تجارت خارجی ایران است؛ روندی که ریشه در مدیریت هدفمند بندری، توسعه تدریجی تجهیزات مکانیکی و سازمان‌دهی فرایند ترانزیت داشت. با این حال، این موفقیت بدون چالش نبود. مسئله سورشارژ و محدودیت‌های تجهیزاتی و نیروی انسانی که در دوره‌های اوج فعالیت بندر بروز کرد، نشان می‌دهد که رشد سریع حجم مبادلات، همواره با ظرفیت‌سازی همزمان و کافی همراه نبود؛ نکته‌ای که اهمیت هماهنگی میان‌بخشی و سیاست‌گذاری پیش‌دستانه دولت را فراتر از صرف سرمایه‌گذاری فیزیکی، آشکار می‌سازد. اقدامات بعدی برای گسترش تأسیسات ترانزیتی و کاهش هزینه‌های اضافی را می‌توان واکنشی به همین چالش‌ها دانست؛ واکنشی که اگرچه مؤثر بود، اما نشان داد سیاست‌گذاری بندری در این دوره بیشتر واکنشی به فشارهای عملیاتی بود تا برنامه‌ریزی پیشینی برای رشد.

بر این اساس، می‌توان گفت: بندر شاهپور را باید همزمان در دو سطح درک کرد: در سطح خرد، به‌عنوان یکی از تأسیسات بندری کارا که با تجهیز پس‌کرانه، اتصال ریلی-جاده‌ای و بهره‌گیری از منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی، رقابت‌پذیری صادرات غیرنفتی ایران را افزایش داد و در سطح کلان، به‌عنوان نمونه‌ای از الگوی توسعه دولت‌محور که در آن، موفقیت زیرساختی و آسیب‌پذیری ناشی از رشد شتاب‌زده، دو روی یک سکه بودند. این یافته، نشان می‌دهد که تجربه بندر شاهپور، بیش از آنکه صرفاً داستان یک موقعیت جغرافیایی موفق باشد، الگویی است از چگونگی و حدود توانایی دولت در تبدیل یک مزیت طبیعی به قدرت اقتصادی پایدار.



تعارض منافع

نویسندگانی که نام‌هایشان ذکر شده است تأیید می‌کنند که هیچ وابستگی یا مشارکتی با هیچ سازمان یا نهادی که منافع مالی (مانند حق‌الزحمه؛ کمک‌های آموزشی؛ شرکت در سخنرانی‌ها؛ عضویت، استخدام، مشاوره، مالکیت سهام یا سایر منافع مالی؛ و شهادت کارشناسی یا ترتیبات مجوز اختراعات) یا منافع غیرمالی (مانند روابط شخصی یا حرفه‌ای، وابستگی‌ها، دانش یا باورها) در موضوع یا مواد مورد بحث در این دست‌نوشته ندارند.

منابع و مآخذ

- ایران. وزارت راه و ترابری، (۱۳۶۶)، **دفترچه مسافت‌های راه‌های کشور**، تهران، وزارت راه و ترابری.
- احتشامی، منوچهر، (۱۳۸۲)، **راه‌آهن در ایران**، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- استوارت، ریچارد، (۱۳۷۰)، **در آخرین روزهای رضاشاه تهاجم روس و انگلیس به ایران در شهریور ۱۳۲۰**، ترجمه: عبدالرضا هوشنگ مهدوی و کاوه بیات، تهران، معین.
- امیر ابراهیمی، عبدالرضا، (بی‌تا)، **خلیج فارس**، بی‌جا، گروه مطالعه خلیج فارس.
- ایران. وزارت دفاع. اداره جغرافیایی ارتش، (۱۳۶۵)، **فرهنگ جغرافیایی آبادی‌های کشور جمهوری اسلامی ایران**، ج ۹: تهران.
- بهنام، جمشید، (۱۳۴۱)، **نظر اجمالی به اقتصاد خلیج فارس و اهمیت آن برای ایران**، ج ۲: تهران، انتشارات رادیو.
- بهنود، مسعود، (۱۳۷۰)، **دولت‌های ایران از سید ضیا تا بختیار**، تهران، انتشارات جاوید.
- بچاری‌لخته، محمدرضا، و نجفی‌شوشتری، سیدمنصور. (۱۳۹۸)، **فرهنگ جامع واژگان و اصطلاحات حمل‌ونقل دریایی**. تهران: انتشارات آموزشی تألیفی ارشدان.
- خادمی، بدرالسادات، (۱۳۵۳)، **وضعیت بنادر جنوب**، دانشگاه اصفهان.
- **دایره المعارف جامع بندری و دریایی**، (۱۳۷۸)، زیر نظر علی طاهری، ج ۱، تهران، مؤسسه انتشارات نگاه.
- **دایره المعارف فارسی**، (۱۳۴۵): به سرپرستی غلامحسین مصاحب، ج ۱، تهران، مؤسسه انتشارات فرانکلین.
- دوستان، علی‌اکبر (۱۳۸۹)، **پیدایش بندری بر بستر باتلاق‌ها (خلیج پارس) بندر شاهپور / شاپور پیشین**، کرمانشاه، طاق‌بستان.
- سازمان بنادر و کشتی‌رانی، (۱۳۷۳)، **گزارش عملکرد سازمان بنادر و کشتی‌رانی**، تهران.
- سلطانی بهبهانی، سلطانعلی، (۱۳۴۱)، **بنادر ایران در خلیج فارس**، سمینار خلیج فارس، ج ۱، تهران.
- شرکت پتروشیمی رازی، (۱۳۷۴)، **پتروشیمی رازی**، تهران.
- شرکت سهامی پتروشیمی (۱۳۷۶)، **پتروشیمی بندر امام**، تهران.
- عاقلی، باقر؛ (۱۳۶۹)، **روزشمار تاریخ ایران از مشروطه تا انقلاب اسلامی**، دوره ۲ جلدی، تهران، گفتار.



- فرهودي، حسين، (۱۳۴۱)، کارهای عمرانی در سواحل و جزایر خلیج فارس، سمینار خلیج فارس، ج ۱، تهران، انتشارات رادیو.
- کنعانی هندیجانی، عبدالحمید، (۱۳۸۱)، تاریخ و جغرافیای سرزمین کهن با تمدنی دیرینه از ارجان تا قبان، هندیجان، ماهشهر، شادگان، بی جا، نوید شیراز.
- مکملی، محمدکاظم، (۱۳۷۷)، تاریخ جامع راه آهن، تهران، راه آهن جمهوری اسلامی ایران روابط عمومی.
- میریان، عباس، (۱۳۵۳)، جغرافیای تاریخ خلیج فارس و بنادر و کرانه های آن، خرمشهر، بی نا.
- نامه اتاق بازرگانی، (۱۳۴۲)، بررسی وضع تجارت جنوب، ش ۱۳۰، صص ۲۴ تا ۲۹.
- نشأت، صادق، (۱۳۴۴)، تاریخ سیاسی خلیج فارس - دایر المعارف بزرگ اسلامی (۱۳۶۷): چاپ اول، تهران.
- نوربخش، حسین، (۱۳۸۲)، بنادر ایران در خلیج فارس (از مجموعه از ایران چه می دانم؟)، تهران، دفتر پژوهش های فرهنگی.
- -----، (۱۳۶۳): خلیج فارس و جزایر ایرانی، تهران، کتابخانه سنایی.
- مهدوي گوارابی، محمد. ابراهیم امینی زاده، (۱۳۹۰)، خلیج فارس، تهران، خانه کتاب. هیأت وزیران. (۱۳۵۸)
- تصویب نامه تغییر نام شهر و بخش بندر شاهپور به بندر خمینی، مصوب ۲۶ شهریور ۱۳۵۸، شماره ثبت ۵۵۱۴۶، منتشرشده در روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران، ۱ مهر ۱۳۵۸.

روزنامه ها:

- اطلاعات؛ (۱۳۰۸) ش ۷۹۲
- -----، (۱۳۰۸)؛ ش: ۷۴۳
- -----، (۱۳۰۸)؛ ش ۷۹۲.
- -----، (۱۳۰۷)؛ ش: ۶۹۱.
- -----، (۱۳۰۷)؛ ش: ۶۶۹.
- -----، (۱۳۰۸)؛ ش: ۷۴۳.
- ایرانشهر، ج ۲، ۱۳۴۲
- رستاخیز؛ (۲۵۳۵)، ش: ۲۷۳.
- تهران اکونومیست (۱۳۵۴)، ش: ۱۱۱۹.
- -----، (۱۳۵۳)، ش: ۱۰۴۲.
- -----، (۱۳۵۴)، ش: ۱۰۹۷.
- اقتصاد. نامه اتاق بازرگانی، (۱۳۴۱)، بنادر و کشتی رانی، ش ۱۱۶، صص ۳۱ تا ۳۵.

اسناد

سازمان اسناد ملی ایران (ساکما)



- ساکما، شناسه سند ۴۰۰۲-۲۴۰
- ساکما، ش ۱۳۲۲۶-۲۲۰؛ حق نظارت توسعه بندر شاهپور
- ساکما، ش ۴۸۶۹۱-۲۴۰؛ ترخیص کالا
- ساکما، ش ۴۵۸۹-۲۲۰؛ پروژه مربوط به توسعه بندر شاهپور
- ساکما، ش ۵۱۲-۳۱۰؛ ساخت انبار و اعزام کارمند به بندر شاهپور
- ساکما، ش ۱۹۸۲-۲۲۰؛ عملیات عمرانی بندر شاهپور
- ساکما، ش ۱۵۴۲۹-۲۲۰؛ اشغال گمرک بندر شاهپور توسط انگلیسی ها
- ساکما، ش ۴۷۴۸-۲۲۰؛ سازمان برنامه و بودجه، اعتبار مورد لزوم جهت شرکت ملی پتروشیمی
- ساکما، ش ۸۵۵۶-۳۷۰؛ طرح توسعه آبرسانی بندر شاهپور
- ساکما، ش ۴۵۸۳-۲۲۰؛ احداث خیابان و مجاری آب و برق سربندر بندر شاهپور
- ساکما، ش ۱۴۴۲-۲۲۰؛ عملیات مربوط به حفاظت کاتوویکی اسکله های بندر شاهپور
- ساکما، ش ۳۱۰/۵۲۲؛ انجام اقدام لازم جهت رفع نواقص گمرک بندر شاهپور
- ساکما، ش ۳۱۷۸-۲۲۰؛ قرارداد ساخت ساختمان. انبار ترانزیتی بندر شاهپور
- ساکما، ش ۴۸۶۱-۲۲۰؛ پروژه تفصیلی تهیه و خرید لوازم راه آهن بندر شاهپور
- ساکما، ش ۱۰۹۷۲-۲۲۰؛ طرح آبرسانی بندر شاهپور
- ساکما، ش ۱۷۸۴-۲۲۰؛ بنگاه راه آهن ۱۳۱۹/ بندر شاهپور
- ساکما، ش ۱۶۴۹۶-۲۴۰؛ گزارش سفر رضاشاه به خرمشهر. اهواز. بندر شاهپور
- ساکما، ش ۲۲۲۱-۲۴۰؛ اخذ عوارض در بندر شاهپور
- ساکما، ش ۲۰۸۲۹-۲۴۰؛ صدور پنبه از بندر شاهپور به ایتالیا
- ساکما، ش ۸۲۸-۳۳۰؛ اسناد هزینه انبار راه آهن اندیمشک و بندر شاهپور
- ساکما، ۵۷۰۹۱-۲۳۰؛ صید ماهی بندر شاهپور
- ساکما، ش ۲۱۸۴-۳۲۰؛ توسعه اسکله بندر شاهپور و جواز کار برای اتباع خارجی در بندر مزبور
- ساکما، ۴۲۹۴-۲۲۰؛ طرح پتروشیمی در آبادان و بندر شاهپور با حمایت ژاپن
- ساکما، ش ۳۷۶۰-۲۲۰؛ تجدید ساختمان و اسکله بندر شاهپور
- ساکما، ش ۳۳۹۰-۲۲۰؛ عملیات توسعه اسکله غربی
- ساکما، ش ۸۴۳-۳۳۰؛ درخواست بودجه بیشتر به نیرو دریایی بندر شاهپور
- ساکما، ش ۱۹۱۳-۲۲۰؛ تاسیس درمانگاه بندر شاهپور و استخدام زبیب دانمارکی
- ساکما، ش ۴۸۶۲-۲۲۰؛ قرارداد وزارت راه با کپنهاک دانمارک در بندر شاهپور
- ساکما، ش ۱۱۵۸۵-۲۲۰؛ گزارشی از وضعیت اقتصادی و فنی و سایر عوامل اجرایی در بندر شاهپور
- ساکما، ش ۱۵۴۹۲-۲۴۰؛ مخارج حمل و نقل کالا از بندر شاهپور به اهواز



- ساکما، ش ۹۸۴۲۹-۲۴۰؛ تخلیه محموله کبریت از آمریکا در بندر شاهپور
- ساکما، ش ۴۸۶۹۱-۲۴۰؛ ترخیص کالا در بندر شاهپور
- ساکما، ش ۵۴۷۷-۲۲۰؛ پتروشیمی بندر شاهپور خمین
- ساکما، ش ۳۱۵۲-۲۴۰؛ راهنمایان کشتی های بندر شاهپور، خمینی و ماهشهر

منابع انگلیسی

- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). *Review of Maritime Transport 1975*. Geneva: UNCTAD, 2019.

پیوست:

جدول ها:

سال	تعداد کشتی های وارد	کشتی های خارج شده	مقدار کالای وارد به تن	مقدار صادرات به تن
۱۳۳۲	۱۰۴ فروند	۱۰۳ فروند	۱۴۵۸۰۰	۹۰۰۸۶
۱۳۳۸	۱۶۳۵ فروند	۱۶۲۸ فروند	۴۲۸۰۷۴	۲۸۱۳۶
۱۳۳۹	۱۴۲۱ فروند	۳۴۱۷ فروند	۸۳۵۶۱۳	۳۰۰۲۰

(تهران اکونومیست، ۱۳۵۴، ش ۱۰۹۷: ۱۸)

جدول شماره ۱

مقایسه فعالیت های این بندر در سال ۱۳۳۲ ش / ۱۹۵۳ م، با سال های ۱۳۳۸ ش / ۱۹۵۹ م و ۱۳۳۹ ش / ۱۹۶۰ م



چنانکه جدول فوق نشان می دهد که در سال های ۳۸ و ۳۹ نسبت به سال ۳۲ حجم صادرات و واردات بسیار افزایش یافته است.

سال	مقدار کالای تخلیه شده	مقدار کالای بارگیری شده	جمع
۱۳۴۵	۷۰۹	۱۶	۷۲۵
۱۳۴۶	۹۰۱	۱۶۱	۱۰۶۲
۱۳۴۷	۷۵۴	۴۷	۸۰۱
۱۳۴۸	۸۱۴	۱۹۷	۱۰۱۱
۱۳۴۹	۱۸۶۳	۳۱۰	۲۱۷۳
۱۳۵۱	۱۸۶۵	۳۸۳	۲۲۴۸
۱۳۵۲	۲۰۶۷	۳۷۰	۲۴۳۷
۱۳۵۳	۲۹۵۵	۳۷۸	۳۳۳۳
۱۳۵۴	۳۵۶۳	۲۴۹	۳۸۱۲
۱۳۵۵	۴۱۹۴	۲۰۴	۴۳۹۸

(سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۵۵: ۹-۷)

جدول شماره ۲

مقدار کالاهای تخلیه شده و بارگیری شده در بندر شاهپور خمینی از سال ۱۳۴۵ تا ۱۳۵۵ ش. (واحد به هزار تن)