

## **analysis of the socio economic causes of the gasoline price crisis in Iran and the urban strikes in the fall and winter of 1964**

**Mohsen Parvish\***

### **Abstract**

This study examines the socio-economic crisis triggered by a sudden increase in oil product prices under Hassan Ali Mansur's government in Azar 1343 (November–December 1964). The central issue was the government's rushed decision to double gasoline prices to 10 rials per liter and raise prices for kerosene and other fuels, implemented without prior public notice or consultation. The policy led to drivers' strikes, rising commodity prices (inflation), and urban unrest. Using a descriptive-analytical approach, the study traces the policy process from adoption to implementation and eventual reversal between 3 Azar and the retreat ordered by the Shah on 22 Dey. The findings suggest that the policy failed not only due to flawed economic calculations, but also because it ignored psychological and social considerations, overlooked people's livelihoods, and lacked consultative mechanisms within an authoritarian political system.

**Keywords:** Gasoline crisis of 1964, Hassan Ali Mansour, political legitimacy, urban strike, political terror.

### **Introduction**

The 1964 Iranian government, led by PM Mansur, abruptly doubled gasoline prices from 5 to 10 rials on 3 Azar to fund the military and Third Development Plan. This lacked public consultation or phased implementation, causing shock and widespread

\* Assistant professor of History, Faculty of human sciences, university of Mohaghegh Ardabili, Ardabil, Iran,  
Mohsen.parvish@uma.ac.ir

Date received: 23/12/2025, Date of acceptance: 06/05/2026



unrest. Immediate consequences included nationwide taxi strikes, inflation, and protests, especially affecting urban lower and middle classes. Coercive government measures failed to contain the discontent. Facing a legitimacy crisis, the Shah intervened on 22 Dey, ordering a partial rollback of the price increases.

### **Materials & Methods**

This study uses a descriptive-analytical method and sources such as archival records, Ettela'at, and parliamentary transcripts to reconstruct Iran's 1964 gasoline crisis. It analyzes decision-making behind the sudden 100% price hike and the ensuing societal/institutional reactions, including taxi strikes and protests.

### **Discussion & Result**

This study concludes that the Azar 1343 gasoline price crisis stemmed less from economic error than from an authoritarian way of implementing policy: a sudden, confidential decision to double prices without public input triggered a nationwide taxi drivers' strike, transportation disruption, and widespread protests. The backlash was intensified by a harsh winter and the lack of phased, protective measures such as targeted subsidies. The state's mixed response limited short-term concessions alongside coercive threats failed to restore trust. Although the Shah's personal intervention and partial reversal of the hike calmed unrest temporarily, lingering distrust and anger weakened the government's legitimacy and increased the regime's political vulnerability.

### **Conclusion**

The 1964 fuel crisis exemplifies inefficient authoritarian policymaking lacking social attachment. Though justified by technocratic arguments, ignoring livelihood realities and winter timing transformed it into a political-security deadlock. The government's tactical retreat revealed legitimacy vulnerability. While price adjustments managed street calm via oil contract propaganda, the crisis deepened state-society distrust. Mansur's policy failure not only damaged executive authority but provided a backdrop for accumulated dissatisfactions crystallizing in his assassination, demonstrating that imposing economic shocks without democratic institutions incurs costs far exceeding budgetary calculations

## Bibliography

- Abrahamian, Ervand (2010). *Modern Iran: A History*. Translated by Moḥammad-Ebrāhīm Fatāhī. Tehrān: Nashr-e Ney. [Persian edition: Īrān-e Emrūz: Tārīkh-e Mo'āṣer] [In Persian]
- Ālīkhānī, 'Alīnaqī (2014). *Political Memoirs of Alinaghi Alikhani* [Khāterāt-e Sīāsī-ye 'Alīnaqī Ālīkhānī]. Edited by Gholāmrezā Najātī. Tehrān: Tārīkh-e Īrān Publications. [In Persian]
- Azīmī, Ḥossein (2012). *The Iranian Economy: Development, Planning, Policy, and Culture* [Eqtešād-e Īrān: Tawse'a, Barnāme-rīzī, Sīāsāt va Farhang]. Tehrān: Nashr-e Ney. [In Persian]
- Deldom, Eskandar (1993). *The Life and Memoirs of Amir Abbas Hoveyda* [Zendeḡī-nāme va Khāterāt-e Amīr 'Abbās Hoveydā]. Tehrān: Golfaam Publications. [In Persian]
- Ebtekār Newspaper. Issue 70, 30 Dey 1343 (20 Jānūye 1965). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11548, 4 Āzar 1343 (25 Nūvamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11549, 5 Āzar 1343 (26 Nūvamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11550, 7 Āzar 1343 (28 Nūvamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11551, 8 Āzar 1343 (29 Nūvamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11552, 9 Āzar 1343 (30 Nūvamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11553, 10 Āzar 1343 (1 Dīsamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11555, 14 Āzar 1343 (5 Dīsamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11556, 15 Āzar 1343 (6 Dīsamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11557, 16 Āzar 1343 (7 Dīsamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11559, 19 Āzar 1343 (10 Dīsamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11560, 21 Āzar 1343 (12 Dīsamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11562, 23 Āzar 1343 (14 Dīsamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11564, 25 Āzar 1343 (16 Dīsamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11569, 2 Dey 1343 (23 Dīsamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11573, 7 Dey 1343 (28 Dīsamber 1964). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11579, 14 Dey 1343 (4 Jānūye 1965). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11580, 15 Dey 1343 (5 Jānūye 1965). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11581, 16 Dey 1343 (6 Jānūye 1965). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11586, 22 Dey 1343 (12 Jānūye 1965). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11587, 23 Dey 1343 (13 Jānūye 1965). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11588, 24 Dey 1343 (14 Jānūye 1965). [In Persian]
- Eṭṭelā'āt Newspaper. Issue 11594, 1 Bahman 1343 (21 Jānūye 1965). [In Persian]
- Farmānfarmā'ān, Khodādād (1982). Interview in the Iran Oral History Project, Harvard University, Tape 7. Edited by Ḥabīb Lājevardī. Cambridge: Harvard University. [In Persian]
- Griffin, Keith (2015). *Strategies for Economic Development* [Rāhbord-hā-ye Tawse'e-ye Eqtešādī]. Translated by Ḥossein Ra'dfar. Tehrān: Nashr-e Ney. [In Persian]

- Iran National Archives and Library (Sāzmān-e Asnād va Ketābkhāne-ye Mellī-ye Īrān). Document No. 114304/240. [In Persian]
- Iran National Archives and Library (Sāzmān-e Asnād va Ketābkhāne-ye Mellī-ye Īrān). Document No. 114583/240. [In Persian]
- Iran National Archives and Library (Sāzmān-e Asnād va Ketābkhāne-ye Mellī-ye Īrān). Document No. 29200/264. "Bill for Financing Development and Public Expenditures" [Lāyeḡe-ye Ta'mīn-e Mālī-ye Hazīne-hā-ye 'Omrānī va Jārī], 3 Āzar 1343 (24 Nūvamber 1964). [In Persian]
- Iran National Archives and Library (Sāzmān-e Asnād va Ketābkhāne-ye Mellī-ye Īrān). Document No. 316/240. [In Persian]
- Iran National Archives and Library (Sāzmān-e Asnād va Ketābkhāne-ye Mellī-ye Īrān). Document No. 38382/230. [In Persian]
- Iran National Archives and Library (Sāzmān-e Asnād va Ketābkhāne-ye Mellī-ye Īrān). Document No. 4838/293/97. [In Persian]
- Iran National Archives and Library (Sāzmān-e Asnād va Ketābkhāne-ye Mellī-ye Īrān). Document No. 51239/310. [In Persian]
- Iran National Archives and Library (Sāzmān-e Asnād va Ketābkhāne-ye Mellī-ye Īrān). Document No. 51390/310. [In Persian]
- Iran National Archives and Library (Sāzmān-e Asnād va Ketābkhāne-ye Mellī-ye Īrān). Document No. 864/364/97. [In Persian]
- Kāṭūzīān, Homāyūn (2001). *The Political Economy of Iran: From Constitutionalism to the End of the Pahlavi Dynasty* [Eqtešād-e Sīāsī-ye Īrān: Az Mashrūṭe tā Pāyān-e Dowlat-e Pahlavī]. Translated by Moḡammad-Rezā Nafīsī and Kambīz 'Azīzī. Tehrān: Nashr-e Markaz. [In Persian]
- Kāṭūzīān, Homāyūn (1981). *The Political Economy of Modern Iran: Despotism and Pseudo-Modernism, 1926-1979*. New York: New York University Press.
- Majles-e Shorā-ye Mellī-ye Īrān. Proceedings of the 21st Legislative Term [Sūrat-e Majles-e Dowre-ye Bīst-o-yekom], Session 119, 3 Āzar 1343 (24 Nūvamber 1964). Tehrān: Edāre-ye Kol-e Omūr-e Majles. [In Persian]
- Majles-e Shorā-ye Mellī-ye Īrān. Proceedings of the 21st Legislative Term [Sūrat-e Majles-e Dowre-ye Bīst-o-yekom], Session 138, 22 Dey 1343 (12 Jānūye 1965). Tehrān: Edāre-ye Kol-e Omūr-e Majles. [In Persian]
- Mānūchehr Eqbāl be Revāyat-e Asnād-e SĀVĀK (2000). Tehrān: Ministry of Intelligence, Center for the Study of Historical Documents. [In Persian]
- Ma'refatī, Shādī (n.d.). "How the Rise in Gasoline Prices Paved the Way for the Assassination of the Prime Minister" [Cherāḡhūnī-ye Afzāyesh-e Qeymat-e Benzīn Cherāḡh-e Qatl-e Nokhost-vazīr Rā Roshan Kard?]. Museum and Archives of the Oil Industry Website. [In Persian]
- Rockwell, Stuart (1987). Interview in Iran Oral History Project, Harvard University, Center for Middle Eastern Studies. Edited by Ḥabīb Lājevardī. Cambridge: Harvard University. [In Persian]

## واکاوی علل اجتماعی اقتصادی بحران افزایش قیمت بنزین در ایران و اعتصابات شهری در پاییز و زمستان ۱۳۴۳

محسن پرویش\*

### چکیده

این پژوهش به بررسی بحران اقتصادی-اجتماعی ناشی از سیاست افزایش ناگهانی قیمت فرآورده‌های نفتی در آذرماه ۱۳۴۳ توسط دولت حسنعلی منصور می‌پردازد. مسئله اصلی تصمیم شتابزده دولت برای دوبرابر کردن قیمت بنزین به ۱۰ ریال در لیتر و نفت سفید ۳.۵ ریال و نفت کوره ۱.۲ ریال (به استثنای خوزستان) افزایش یافت آن هم بدون اطلاع‌رسانی و مشورت قبلی که منجر به اعتصاب رانندگان، افزایش قیمت کالاها و ناآرامی‌های شهری شد. سؤال تحقیق این است که چرا این سیاست شکست خورد و چه پیامدهایی داشت؟ روش تحقیق این پژوهش توصیفی-تحلیلی است و بر پایه بازخوانی دقیق روند اتخاذ، اجرا و لغو سیاست از سوم آذر تا عقب‌نشینی در ۲۲ دی‌ماه با دستور شاه تمرکز دارد. یافته‌ها نشان می‌دهد شکست سیاست نه تنها از محاسبات اقتصادی نادرست بلکه از بی‌توجهی به ابعاد روانی-اجتماعی، نادیده گرفتن معیشت مردم و فقدان مکانیسم‌های مشورتی در نظام آمرانه ناشی شد. این بحران جایگاه دولت منصور را تضعیف کرد، شکاف بین حکومت و مردم را عمیق‌تر نمود و به عنوان زمینه‌ای برای ترور منصور در بهمن‌ماه ۱۳۴۳ عمل کرد.

**کلیدواژه‌ها:** بحران بنزین ۱۳۴۳، حسنعلی منصور، مشروعیت سیاسی، اعتصاب شهری، علل اجتماعی-اقتصادی.

\* استادیار گروه تاریخ، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران،  
Mohsen.parvish@uma.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۱۰/۰۲، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۲/۱۶



## ۱. مقدمه

سیاست‌گذاری اقتصادی در نظام‌های سیاسی غیردموکراتیک و متمرکز اغلب با ویژگی‌هایی مانند تصمیم‌گیری از بالا به پایین، فقدان شفافیت، نادیده گرفتن تأثیرات اجتماعی و سرعت در اجرا همراه است. این سیاست‌ها نه تنها مکانیسم‌های حکمرانی را آشکار می‌سازند، بلکه پیچیدگی رابطه بین دولت و جامعه را نیز برجسته می‌کنند. مطالعه موردی این پژوهش افزایش ناگهانی و دو برابری قیمت بنزین و سایر فرآورده‌های نفتی در آذرماه ۱۳۴۳ در ایران طی دوران پهلوی دوم است. این تصمیم که در پی درخواست فزاینده بودجه ارتش و در چارچوب شعارهای «جهاد ملی» و «صرفه‌جویی» دولت حسنعلی منصور اتخاذ شد عمدتاً محصول محاسبات تکنوکرات‌های دولتی در شورای عالی اقتصاد بود. این سیاست بدون توجه به تبعات روانی و معیشتی بر زندگی روزمره مردم تنها بر تأمین مالی سریع تمرکز داشت و اجرای غافلگیرانه آن در آستانه زمستان، فشار اقتصادی بر قشرهای متوسط و فرودست را تشدید کرد، منجر به افزایش زنجیره‌ای قیمت کالاهای اساسی و واکنش‌های اعتراضی سازمان‌یافته مانند اعتصاب گسترده رانندگان تاکسی و خودجوش (اعتراضات مردمی) گردید. این واقعه در کوتاه‌مدت به بحرانی اجتماعی-امنیتی و در بلندمدت به تضعیف مشروعیت حکومت انجامید. پرسش اصلی تحقیق این است که چرا و چگونه یک تصمیم به ظاهر اقتصادی برای تأمین منابع مالی در مدت زمانی کوتاه به یک بحران فراگیر اجتماعی تبدیل شد و دولت را به عقب‌نشینی وادار کرد؟ همچنین، سوالات فرعی شامل بررسی چگونگی تأثیر بافت سیاسی-اجتماعی بر شکست سیاست، نقش فقدان نهادهای واسطه در جذب مطالبات مردمی، و پیامدهای بلندمدت این بحران بر رابطه دولت و جامعه می‌شود.

فرضیه مقاله بر این امر استوار است که ریشه شکست این سیاست نه در منطق اقتصادی صرف بلکه در روش اجرا مانند تصمیم‌گیری شتابزده و بدون اطلاع‌رسانی و بافت سیاسی-اجتماعی حاکم نهفته است؛ نظامی که مشروعیت خود را بیشتر بر کارآمدی اقتصادی و حفظ آرامش اجتماعی استوار می‌دانست. روش تحقیق توصیفی-تحلیلی است که بر پایه واکاوی اسناد تاریخی، گزارش‌های معاصر و تحلیل روند اتخاذ، اجرا و لغو سیاست تمرکز دارد. این رویکرد با استفاده از منابع آرشیوی و تحلیلی، ابعاد اقتصادی، اجتماعی و سیاسی واقعه را بررسی می‌کند. با جستجو در منابع اطلاعاتی پیشینه تحقیق در این زمینه محدود است. تنها کار نزدیک پژوهش شادی معرفتی تحت عنوان «چگونه گرانی بنزین زمینه‌ساز

واکاوی علل اجتماعی اقتصادی بحران افزایش قیمت ... (محسن پرویش) ۴۳

ترور نخست‌وزیر شد» است که به صورت خلاصه و توصیفی در سایت موزه و اسناد صنعت نفت منتشر شده و بیشتر بر جنبه‌های روایی واقعه تمرکز دارد بدون تحلیل عمیق ابعاد سیاسی-اجتماعی.

## ۲. جرقه بحران: علل و چگونگی افزایش قیمت بنزین در آذر ۱۳۴۳

بر اساس نظریه‌های پولی و مالی هرگونه تغییر ناگهانی در قیمت حامل‌های انرژی بدون تمهیدات جبرانی، از طریق اثرات زنجیره‌ای هزینه-قیمت منجر به تورم ساختاری و کاهش قدرت خرید خانوارها می‌شود. (راغفر و گریفین ۱۳۹۴: ۸۷). در مورد ایران دهه ۱۳۴۰ تصمیم دولت منصور برای دوبرابر کردن قیمت بنزین بدون در نظر گرفتن کسش قیمتی تقاضا و بدون ایجاد شبکه ایمنی اجتماعی مصداق بارز شکست سیاست‌گذاری پولی-مالی در اقتصادهای در حال توسعه بود. همان‌گونه که عظیمی در تحلیل ساختار اقتصادی ایران اشاره می‌کند این تصمیم بدون تمهیدات تدریجی و حمایتی و صرفاً بر مبنای محاسبات کوتاه‌مدت بودجه‌ای اتخاذ شد در حالی که نظریه‌پردازان توسعه پایدار تأکید دارند که اصلاحات قیمتی در اقتصادهای وابسته به نفت باید با مدیریت انتظارات و جبران اجتماعی همراه باشد تا از شوک‌های تورمی جلوگیری شود. (عظیمی، ۱۳۹۱: ۲۱۵) از منظر نظریه‌های توسعه اقتصادی در جهان سوم، بحران ۱۳۴۳ را می‌توان در چارچوب دولت رانتیر و توسعه نامتوازن تحلیل کرد. بر اساس دیدگاه‌های وابستگی و نهادگرایی اقتصادهای تک‌محصولی مانند ایران در عصر پهلوی دوم به دلیل وابستگی ساختاری به درآمدهای نفتی و ضعف نهادهای واسط مدنی در مواجهه با شوک‌های داخلی آسیب‌پذیر هستند (کاتوزیان، ۱۳۷۳: ۱۵۶) تصمیم‌گیری متمرکز و فاقد مشارکت در شورای عالی اقتصاد که بدون مشورت با اصناف و نهادهای نمایندگی جامعه صورت گرفت بازتابی از الگوی توسعه آمرانه بود که در آن تکنوکرات‌های دولتی بدون توجه به واقعیت‌های معیشتی توده‌ها، سیاست‌گذاری می‌کردند. این الگو همان‌گونه که آبراهامیان در بررسی تاریخ اجتماعی ایران استدلال می‌کند منجر به تعمیق شکاف دولت-ملت و تضعیف مشروعیت سیاسی شد چرا که در نظریه‌های توسعه نهادی، پایداری اصلاحات اقتصادی منوط به وجود نهادهای فراگیر و مکانیسم‌های پاسخگویی است که در نظام سیاسی آن دوره ایران غایب بودند. (آبراهامیان، ۱۳۸۹: ۴۱۲)

حسنعلی منصور نخست‌وزیر در نطق ساختاریافته خود در جلسه ۱۱۹ مجلس بیست‌ویکم (سوم آذر ۱۳۴۳) با ترسیم دورنمایی بحرانی از اقتصاد ایران بر ضرورت یک «تحول اساسی» و «جهاد ملی برای پیشرفت» تأکید کرد. وی رکود سه‌ساله اقتصادی، توقف سرمایه‌گذاری و رشد ناچیز درآمد ملی را عواملی دانست که با اهداف بلندمدت انقلاب شاه و ملت در تضاد است (ساکما، ۲۶۴/۲۹۲۰۰) منصور برنامه سوم عمرانی با اعتبار ۲۰۰ میلیارد ریال را محور نجات اقتصاد معرفی کرد اما اجرای آن را مشروط به تأمین منابع مالی جدیدی دانست که نظام مالیاتی ناکارآمد ایران قادر به فراهم‌آوردن آن نبود. در همین راستا منوچهر فرمانفرمایان در گفت‌وگویی با پروژه تاریخ شفاهی دانشگاه هاروارد می‌گوید که برنامه سوم با مفهومی بنیادین متفاوت از برنامه دوم تدوین گردید. برنامه‌ای جامع که نه فهرستی پراکنده از طرح‌ها بلکه محاسبه‌ای دقیق از تمامی منابع و هزینه‌های حکومت برای تعیین مازاد قابل سرمایه‌گذاری بود؛ به‌گونه‌ای که در صورت کفایت‌نکردن این ذخیره برای دستیابی به نرخ رشد مطلوب ابزارهای جدیدی نظیر مالیات‌های تازه یا استقراض داخلی و خارجی پیشنهاد می‌شد و در غیر این صورت اهداف رشد بازمینی و تعدیل می‌گردید. باین‌همه محاسبات نشان داد که برنامه برای دستیابی به نرخ رشد شش درصدی تولید ناخالص داخلی با کسری عمده‌ای مواجه است؛ از این‌رو تلاش‌ها برای تشکیل کنسرسیومی از نهادهای بین‌المللی شامل بانک جهانی، یو.اس. اید و کشورهای اروپایی جهت تأمین مالی این شکاف آغاز شد و هیئت‌هایی برای تبیین محتوای برنامه نزد دولت‌های غربی و مؤسسات مالی جهانی اعزام گردیدند. (فرمانفرمایان، ۱۳۶۱: مصاحبه شفاهی، نوار ۷) در قلب این راهبرد تصمیم بی‌سابقه افزایش ناگهانی قیمت فرآورده‌های نفتی قرار داشت که منصور آن را با استدلال «عدالت اجتماعی» توجیه می‌کرد: دارندگان خودروهای پرمصرف باید سهم بزرگ‌تری در تأمین اعتبارات عمومی پردازند، درحالی‌که قیمت گازوئیل برای بخش‌های تولیدی و نفت کوره برای قشر کم‌درآمد، ثابت یا با تعدیل محدود همراه می‌ماند؛ تصمیمی که اگرچه با منطق توزیعی همراه بود اما در عمل با چالش‌های جدی سیاسی و اجتماعی روبه‌رو شد. در قلب این طرح، تصمیم بی‌سابقه افزایش ناگهانی قیمت فرآورده‌های نفتی قرار داشت که منصور آن را با استدلال «عدالت اجتماعی» توجیه کرد: دارندگان خودروهای پرمصرف باید سهم بزرگ‌تری در تأمین اعتبارات عمومی پردازند، در حالی‌که قیمت گازوئیل برای بخش‌های تولیدی و نفت کوره برای قشر کم‌درآمد ثابت یا تعدیل‌شده باقی‌ماند. بر اساس اسناد آرشیوی و خاطرات عالی‌خان‌ی درخواست ناگهانی

محمدرضا پهلوی برای افزایش بودجه ارتش در میانه سال مالی و همزمان با آغاز برنامه سوم عمرانی، دولت منصور را با کسری بودجه‌ای جدی مواجه ساخت که نظام مالیاتی ناکارآمد ایران توان تأمین آن را نداشت (ساکما، ۲۶۴/۲۹۲۰۰؛ عالیخانی، ۱۳۹۳: ۳۹۵-۳۹۶). در شورای عالی اقتصاد وزیران برای همزمان حفظ برنامه‌های عمرانی و تأمین خواسته شاه چاره‌ای جز یافتن منبع درآمدی سریع ندیدند و افزایش دوبرابری قیمت فرآورده‌های نفتی را به‌عنوان راه‌حلی فوری تصویب کردند. بنابراین، طرح افزایش بودجه نظامی نه کنار گذاشته شد و نه از محل منابع متعارف تأمین گردید بلکه از طریق شوک قیمتی بر حامل‌های انرژی و تحمیل هزینه به جامعه جبران شد؛ راهکاری که فاقد پیوست اجتماعی و پیامدهای تورمی آن پیش‌بینی نشده بود. لایحه تأمین اعتبارات عمرانی و عمومی دولت که مشتمل بر افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی، وضع عوارض خروج از کشور و افزایش مالیات بر مشروبات الکلی بود، با قید «دو فوریت» تقدیم مجلس شد. با وجود مخالفت‌های اولیه درباره شتاب در تصویب اکثریت مجلس با استدلال‌های منصور و سخنان نمایندگان موافق مانند دکتر بقایی و صدوری کیوان همراهی نمود و حتی پیشنهاد فوریت سوم نیز تصویب شد. در بررسی مواد مجلس با اکثریت قاطع مواردی مانند لغو مالیات ماهانه خودروها، تعیین عوارض ۵۰ دیناری بر هر لیتر بنزین و وضع عوارض ده‌هزار ریالی بر خروج از کشور با تخفیف برای زائران را تصویب کرد. اجرای این تصمیم به‌صورت عملیاتی مخفیانه و غیرمنتظره صورت گرفت: روز چهارم آذر، دستور فروش بنزین به قیمت جدید (۱۰ ریال) در پاکت‌های مهر و موم شده به پمپ‌بنزین‌ها ارسال شد با تأکید بر بازگشایی پنج دقیقه قبل از ظهر (ساعت ۱۱:۵۵)؛ هم‌زمان با باز شدن پاکت‌ها، منصور در مجلس اعلام کرد: «از این ساعت بنزین در تهران ۱۰ ریال شد» (اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱۳) بلافاصله شهرداری تهران اطلاعیه افزایش کرایه تاکسی‌ها را منتشر کرد که نشان‌دهنده زنجیره سریع تأثیرات این تصمیم بود.

تغییر قیمت بنزین واکنشی زنجیره‌ای در اقتصاد ایجاد کرد که نخستین حلقه آن افزایش نرخ کرایه وسایل نقلیه عمومی بود. این گرانی که در بستر جبران کسری بودجه رخ داد، موازنه هزینه‌ها را بر هم زد و موجی از نارضایتی عمومی را پدید آورد (ساکما، ۹۷/۳۶۴/۸۶۴). در بازار خودرو واکنش‌ها ساختاریافته و متفاوت بود: خرید خودروهای بزرگ به‌دلیل مصرف سوخت بالا متوقف شد و خریداران انتظار افت قیمت داشتند، در حالی که فروشندگان خودروهای کوچک با پیش‌بینی افزایش تقاضای نسبی تمایلی به

کاهش قیمت نشان ندادند. در حوزه حمل و نقل عمومی اختلاف نظر میان صاحبان تاکسی های بنزینی و گازوئیلی شکل گرفت: گروه اول معتقد بودند افزایش قیمت بنزین مزیت رقابتی را به سوی خودروهای دیزلی سوق داده، در حالی که گروه دوم با استناد به افزایش عوارض ماهانه، فضای رقابتی را «نسبتاً متقارن» می دانستند و پیشنهاد جابه جایی فعالیت تاکسی های دیزلی به خارج از شهر را به عنوان راهکاری برای بهره گیری از تفاوت ساختار هزینه ها مطرح کردند (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱۳)

در روز پنجم آذر ۱۳۴۳ گزارش ها حاکی از تصمیم قریب الوقوع هیئت دولت برای اعمال سیاست های صرفه جویی در هزینه های اداری بود که نشان دهنده وضعیت مالی بحرانی و مدیریت ناکارآمد بودجه در میانه سال مالی بود (ساکما، ۲۳۰/۳۸۳۸۲؛ روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱۱) دولت منصور وزارتخانه ها را موظف کرد کاهش پانزده درصدی هزینه های اداری را بررسی کنند؛ اقدامی که در فضای نهادینه شده و پُرخرج آن دوران، بیشتر شبیه اقدامی عجولانه و نمایشی می نمود. این سیاست های انقباضی در شرایطی اجرا می شد که بافت اجتماعی-اقتصادی ایران از شکاف عمیقی رنج می برد: رشد اقتصادی متمرکز در بخش های خاص، تورم فزاینده و نابرابری روزافزون. تمرکز بر صرفه جویی در دستگاه های دولتی بدون ایجاد چتر حمایتی، نه تنها بار فشارهای معیشتی را بر اقشار متوسط و کم درآمد افزایش داد، بلکه احساس ناتوانی دولت در مدیریت امور و انداختن هزینه ها بر دوش مردم را تقویت کرد؛ بستری از بی اعتمادی که آماده پذیرش هر جرعه اعتراضی بود. اجرای هم زمان سیاست های انقباضی با موج سرمای بی سابقه و یخبندان سراسری سال ۱۳۴۳ تعارض آشکاری میان اهداف کلان بودجه ای و نیازهای زیستی شهروندان ایجاد کرد. بارش سنگین برف و برودت شدید هوا تقاضا برای سوخت های گرمایشی را به شدت افزایش داد، دقیقاً در لحظه ای که جامعه با شوک قیمتی بنزین و کاهش خدمات دولتی مواجه بود (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳). یخبندان راه ها نه تنها شبکه توزیع سوخت را با چالش لجستیکی روبرو کرد بلکه سیاست های صرفه جویی دولت در کاهش هزینه های عملیاتی، چابکی دستگاه های اجرایی را برای مدیریت بحران سرما کاهش داد. آذر ۱۳۴۳ به دلیل شدت بارش ها (هفت نوبت بارش سنگین در یک ماه) لقب «سال برف» و «برفی ترین زمستان تهران» را گرفت؛ شهروندان برای عبور از کوچه ها ناگزیر به حفر تونل در دیوارهای برفی شدند. این تقاطع بحران اقلیمی و شوک اقتصادی، فشار مضاعفی بر معیشت خانوارها وارد ساخت و اعتراضات گسترده پس از آن نه تنها واکنشی به گرانی

واکاوای علل اجتماعی اقتصادی بحران افزایش قیمت ... (محسن پرویش) ۴۷

سوخت، بلکه فوران خشم انباشته شده از سیاست‌های اقتصادی ناعادلانه و فاصله روزافزون حکومت با واقعیت‌های اجتماعی بود که شکاف بین دولت و ملت را عمیق‌تر کرد.

### ۳. شعله‌ور شدن ناراضی‌ها: اعتصاب سراسری تاکسیرانان و گسترش اعتراضات شهری

تصمیم دولت حسنعلی منصور برای افزایش نرخ بنزین در آذر ۱۳۴۳ به سرعت از یک سیاست اقتصادی به بحرانی اجتماعی تبدیل شد. رانندگان و دارندگان تاکسی‌های تهران که معیشتشان مستقیماً تحت تأثیر این افزایش قرار گرفته بود در اعتراض به این سیاست «دست از کار کشیدند»؛ اقدامی چنان فراگیر که خیابان‌های تهران روزهای پس از آن شاهد «تاکسی خالی» و خلوت شدن غیرمعمول معابر بود. ناراضی‌ها محدود به رانندگان نبود: گزارش‌ها حاکی از کاهش چشمگیر مسافران نیز بود چرا که افزایش هزینه تاکسی‌رانی توان مالی عموم مردم را تحت فشار قرار داده و نشان می‌داد تبعات اقتصادی تصمیم دولت دامن‌گیر تمام جامعه شده است. گزارش‌های میدانی عمق فاجعه معیشتی را آشکار می‌ساخت: درآمد متوسط روزانه یک تاکسی حدود ۵۵ تومان بود در حالی که هزینه بنزین پرداختی به ۴۰ تومان افزایش یافته بود (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱) این شکاف عمیق بین درآمد و هزینه هسته اصلی خشم و ناامیدی رانندگان را تشکیل می‌داد و چرخه معیوب کاهش مسافر و افزایش هزینه، آنان را در تنگنای اقتصادی بی‌سابقه‌ای قرار داده بود؛ ناتوانی دولت در پیش‌بینی و مدیریت این پیامدها، آتش اعتراضات را بیش از پیش شعله‌ور می‌ساخت. اعتراضات به سرعت شکل سازمان‌یافته‌تری به خود گرفت. صبح روز جمعه اجتماع بزرگی از رانندگان و دارندگان تاکسی در «محل سندیکای کامپونداران» تشکیل شد که گستردگی و جدیت آن به حدی بود که حتی مقامات بلندپایه امنیتی نیز در آن حضور یافتند؛ از جمله «سپهبد نصیری، رئیس شهربانی کل کشور» که برای رصد اوضاع و مهار خشم عمومی در جمع معترضان حاضر شد. حضور چنین چهره‌ای به وضوح نشان می‌دهد که حکومت از تبدیل شدن این اعتراض صنفی به یک بحران امنیتی-سیاسی گسترده هراس داشت. در پی این تجمع، نمایندگان رانندگان و کامپونداران با نخست‌وزیر در کاخ نخست‌وزیری ملاقات کردند و جلسه‌ای نیز در شهربانی کل کشور تحت ریاست سپهبد نصیری تشکیل شد. در این ملاقات‌ها وعده‌های صریحی برای رسیدگی به خواسته‌های رانندگان داده شد و در پی آن، هیئت مدیره سندیکای رانندگان تاکسی با انتشار اعلامیه‌ای

رسمی، از کلیه رانندگان خواست تا به کار خود بازگردند. بر اساس اعلامیه هیئت مدیره سندیکای تاکسی‌داران تهران و حومه، سازوکار موقت و مصالحه‌آمیزی بین دولت و معترضان طراحی شد. در این بیانیه که با زبانی همسو با گفتمان رسمی حکومت و با اشاره به «جهاد ملی» تدوین شده بود، توافقی اقتصادی اعلام گردید: از تاریخ ۷ تا ۱۵ آذر ۱۳۴۳ مبلغ یکصد ریال از دخل تاکسی کسر شده و به رانندگان برای جبران بخشی از تفاوت قیمت بنزین پرداخت خواهد شد. این اقدام در واقع نوعی یارانه یا تخفیف موقت از جانب صاحبان تاکسی به رانندگان بود که با هدف آرام‌سازی فوری وضعیت و بازگشت تاکسی‌ها به چرخه حمل‌ونقل عمومی صورت گرفت. متن اعلامیه به وضوح نشان می‌دهد که این راه‌حل، حاصل مذاکرات مستقیم نمایندگان سندیکا با مقامات عالی دولت، شامل شخص نخست‌وزیر و ریاست شهربانی کل کشور بوده است (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱۳). تأکید بر «امید به حسن تفاهم متقابل» و دستور تشکیل کمیسیون برای رسیدگی به شکایات پس از دوره اضطرابی، نشانگر سطح بالای مداخله حکومت برای مهار بحران از طریق چانه‌زنی با نهاد صنفی معترضان بود. اسامی امضاکنندگان اعلامیه شامل اسمعیل محمدی، محسن جیبی، محمدصافی، علی‌اکبر رسولی و دیگران بود که نشان از نمایندگی جمعی این توافقی داشت.

روزنامه «اطلاعات» در سرمقاله خود با لحنی آشتی‌جویانه و دغدغه‌مند مستقیماً خطاب به جامعه تاکسیرانان از آنان خواست تا اعتصاب را پایان دهند و بار دیگر به گفت‌وگو روی آورند. نویسنده با یادآوری سابقه حمایتگری این روزنامه از حقوق صنوف خود را به عنوان «زبان» و نماینده‌ای معتمد برای انتقال مطالبات رانندگان به دولت معرفی کرد و با عبارت «شما بیایید به ما رقم بدهید. حرفتان را با ما در میان بگذارید»، عملاً نقش یک میانجی بی‌طرف و پل ارتباطی را پیشنهاد داد. استدلال روزنامه دو لایه داشت: نخست اینکه توقف کار پیش از هر چیز به خود رانندگان آسیب می‌زند، چرا که زندگی روزمزد این قشر تحمل حتی یک روز بیکاری را ندارد؛ دوم اینکه تداوم این وضعیت ممکن است موازنه سیاسی را نیز برهم زند. نویسنده با عبارتی محتاطانه اما روشن («خدای ناخواسته ممکن است دولت هم... سر قوز بیفتد و دست به عکس‌العمل بزند») هشدار داد که فرصت فعلی برای گفت‌وگو ممکن است با تداوم بحران از بین برود و جای خود را به رویکردی سخت‌گیرانه و امنیتی بدهد. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۲) دامنه واکنش‌های صنفی به سیاست‌های اقتصادی دولت منصور در زمستان ۱۳۴۳ تنها در انحصار پایتخت باقی نماند و شعله‌های

نارضایتی به سرعت به سایر نقاط کشور سرایت کرد. بر اساس گزارش‌های امنیتی و شهربانی وقت، رانندگان شهر نجف‌آباد نیز هم‌نوا با همکاران تهرانی خود و در اعتراض صریح به «ترقی نرخ بنزین»، دست به اعتصاب زدند و چرخه حمل‌ونقل عمومی را متوقف ساختند (ساکما، ۹۷/۲۹۳/۴۸۳۸). این سند تاریخی به وضوح نشان می‌دهد که شوک ناشی از گرانی سوخت، فشاری سراسری و یکسان بر بدنه حمل‌ونقل کشور وارد آورده بود و رانندگان شهرستان‌ها نیز که معیشت خود را در خطر می‌دیدند، با پیوستن به موج اعتصابات چالشی فراگیر و ملی را برای دولت وقت رقم زدند. این گسترش جغرافیایی اعتراضات نشان می‌داد که بحران بنزین آذر ۱۳۴۳ دیگر یک مسئله صنفی محدود نیست بلکه بازتابی از نارضایتی عمیق‌تر اقشار مختلف جامعه از سیاست‌های اقتصادی دولت است که در بستر شکاف فزاینده میان حکومت و واقعیت‌های معیشتی مردم شکل گرفته بود و پیامدهای سیاسی آن فراتر از مدیریت فوری بحران، ساختار مشروعیت رژیم پهلوی را نیز تحت تأثیر قرار داد.

#### ۴. واکنش دوگانه حکومت از تهدید امنیتی و لغو مجوزها تا مصالحه صنفی و ساماندهی ناوگان

با انتشار اطلاعیه مشترک وزارت کار و شهربانی کل کشور پس از تعطیلی کار تاکسیرانان در آذر ۱۳۴۳ رویکرد دولت از مصالحه به تهدید تغییر یافت. در این بیانیه افزایش قیمت بنزین ضرورتی برای تأمین اعتبارات عمرانی و تحقق هدف‌های عالی انقلاب ششم به‌من توجیه شد و معترضان به سودجویی و تحمیل منافع شخصی متهم گردیدند. دولت سه اقدام تنبیهی را اعلام کرد: استفاده از وسایط نقلیه ارتشی و دولتی به‌جای تاکسی‌ها، عدم پرداخت حقوق رانندگان بر اساس «ماده ۳۳ قانون کار»، و لغو پروانه و استرداد پلاک رانندگانی که تا صبح سه‌شنبه دهم آذر به کار بازنگردند. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱) در اطلاعیه‌های بعدی دهم آذر با امضای وزیر آب و برق و رئیس شهربانی، سازوکار نظارت پلیسی برای تفکیک رانندگان متعهد از متخلفان و همزمان بسیج «دستگاه‌های جیب ارتشی و کلیه اتومبیل‌های سواری استثنایی» وزارتخانه‌ها در ایستگاه‌های اصلی اعلام شد. این خودروها که با برچسب «تاکسی دولتی» و نرخ مصوب ۲۰ ریال فعالیت می‌کردند، جهت بی‌اثر کردن اعتصاب به خیابان‌ها آمدند و گزارش‌ها حاکی از از سر گرفته شدن تدریجی کار تاکسی‌ها از غروب نهم آذر بود. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱۳) به دستور نخست‌وزیر، کمیسیون ویژه‌ای در

۱۲ آذر جهت رسیدگی به امور تاکسیرانی تشکیل شد و مقرر گردید نمایندگان رانندگان و مالکان از طریق سندیکاها نظرات خود را اعلام کنند. بر اساس توافق صورت گرفته، مالکان موظف شدند روزانه مبلغ یکصد ریال کمتر از نرخ سابق از رانندگان دریافت نمایند. همزمان در شمیران ایستگاه‌های تاکسی با خط‌کشی زردرنگ ساماندهی شد و وزیر کار بر اجرای بیمه اجباری، تحدید ساعات کار و پرداخت حقوق معوقه رانندگان مطابق قانون کار تأکید ورزید. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱۵)

یکی دیگر از اقداماتی که دولت برای حل بحران مسئله تاکسیرانی دنبال می‌کرد تشکیل یک سازمان نوین تاکسیرانی بود. این سازمان با هدف ساماندهی و نوسازی ساختار تاکسیرانی کشور طراحی شده بود و قرار بود بر اساس اصول مدرن و تجربیات موفق بین‌المللی پایه‌گذاری شود. در چارچوب مأموریت این سازمان موضوعاتی همچون تعیین و نظارت بر حقوق منصفانه رانندگان، تنظیم ساعات کار قانونی تأمین بیمه‌های اجتماعی، ایجاد ایستگاه‌ها و توقفگاه‌های مناسب، نصب تاکسیمتر در خودروها و بهبود کیفیت خدمات به مسافران در اولویت قرار داشت. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱۳ و ۱۴)

دکتر علینقی عالیخانی وزیر اقتصاد دهه ۱۳۴۰ در خاطرات خود به مواجهه دولت حسنعلی منصور با یک دوراهی دشوار اشاره می‌کند که ریشه در یک تصمیم ناگهانی شاه داشت. در میانه سال و همزمان با آغاز برنامه عمرانی سوم، محمدرضا پهلوی بدون هشدار قبلی خواستار افزایش هنگفت بودجه ارتش شد. این درخواست که با ادعاهای پیشین شاه درباره برنامه‌ریزی دقیق و بلندمدت در تضاد بود دولت را با یک کسری مالی بزرگ روبرو ساخت. در شورای اقتصاد، وزیران برای حفظ برنامه‌های عمرانی و در عین حال تأمین خواسته شاه چاره‌ای جز یافتن یک منبع درآمد جدید ندیدند. غلبه ملاحظات سیاسی کوتاه‌مدت و رقابت‌های شخصی بر تحلیل‌های کارشناسی از ویژگی‌های بارز تصمیم‌گیری‌های اقتصادی در میان تکنوکرات‌های رژیم پهلوی بود. نمونه‌ی عینی این رویکرد مصوبه شورای عالی اقتصاد مبنی بر دوبرابر کردن ناگهانی قیمت فرآورده‌های نفتی است که با هدف تأمین سریع درآمد و با حمایت علینقی عالیخانی تصویب شد. (عالیخانی، ۱۳۹۳: ۳۹۵-۳۹۶). این در حالی بود که منوچهر اقبال مدیرعامل شرکت ملی نفت، صراحتاً نسبت به تبعات سنگین اجتماعی این طرح در فصل زمستان و فشار بر اقشار معمولی هشدار داده بود. با این وجود مخالفت اقبال نه تنها مؤثر واقع نشد بلکه در محافل خصوصی توسط حسنعلی منصور به سوءاستفاده از رابطه با شاه و ایجاد کدورت علیه دربار تعبیر

گردید. (منوچهر اقبال به روایت اسناد، ۱۳۷۹: ۲۲۵) البته آنچه بیش از هر عامل دیگری آتش خشم و نارضایتی منوچهر اقبال را برافروخت و به عنوان جرقه‌ای برای تنش‌های بعدی عمل کرد انتصاب امیرعباس هویدا به وزارت دارایی به دستور مستقیم حسنعلی منصور بود (دلدم، ۱۳۷۲: ۹۲) اقدامی که اقبال آن را نه یک جابه‌جایی اداری معمول، بلکه ضربه‌ای عمدی و نشانه‌ای آشکار از بی‌اعتمادی حاکم بر مناسبات درون‌حکومتی و تلاشی نظام‌مند برای تحدید نفوذ و تضعیف جایگاه وی در شرکت ملی نفت تلقی می‌کرد.

به هر حال این تصمیم که بدون تمهیدات تدریجی و حمایتی اتخاذ گردید موجی از نارضایتی عمومی را به دنبال داشت و به‌ویژه قشرهای متوسط و پایین جامعه را که به‌طور مستقیم متضرر شدند به خیابان‌ها کشاند. افزایش قیمت بنزین نه تنها هزینه زندگی را بالا برد بلکه مستقیماً بر معیشت رانندگان تاکسی تأثیر گذاشت و به اعتراضات صنفی و اعتصابات گسترده در حوزه حمل‌ونقل عمومی دامن زد. در واکنش به بحران کمبود بنزین و اعتراضات رانندگان، دولت سیاست جیره‌بندی سخت‌گیرانه‌ای را در پیش گرفت و به تمامی موسسات و نهادهای دولتی اعلام کرد که سهمیه بنزین آنان تغییر نخواهد کرد بلکه باید مصرف خود را تا پنجاه درصد کاهش دهند تا با همان سهمیه پیشین بتوانند به فعالیت ادامه دهند. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱) این تصمیم که بدون کوچک‌ترین اطلاع‌رسانی یا آماده‌سازی افکار عمومی اجرا شد به یک شوک بزرگ اجتماعی و اقتصادی تبدیل گردید. افزایش ناگهانی قیمت بنزین و نفت سفید که مستقیماً بر هزینه‌های حمل‌ونقل، گرمایش و پخت‌وپز مردم تأثیر می‌گذاشت خشم عمومی را برانگیخت و به سرعت به اعتصاب تاکسیرانان و تظاهرات خیابانی انجامید. حتی مقامات امنیتی مانند سرلشکر پاکروان رئیس ساواک نیز از این تصمیم غافلگیر شده و نسبت به آشوب‌زایی آن هشدار دادند. فشار افکار عمومی آن‌چنان شدید بود که دولت تنها پس از یک‌دو هفته مجبور به عقب‌نشینی و بازگرداندن قیمت‌ها به سطحی نزدیک به قبل شد. عالیخانی این حادثه را یک درس عبرت بزرگ می‌داند که به دولتمردان نشان داد حتی در یک نظام غیردموکراتیک نیز نمی‌توان بدون در نظر گرفتن تبعات روانی و معیشتی تصمیمات به‌صورت دلخواهی عمل کرد. او نتیجه می‌گیرد که تغییرات اینچنینی می‌بایست با اطلاع‌رسانی، اقناع و اجرای تدریجی همراه می‌شد. هرچند این شکست به‌عنوان عاملی برای تضعیف دولت منصور ثبت شد اما عالیخانی تأکید می‌کند که مسئولیت این تصمیم جمعی بود و بار اصلی عواقب آن بر دوش شخص نخست‌وزیر قرار گرفت. (عالیخانی، ۱۳۹۳: ۳۹۷-۳۹۹)

در راستای اجرای سیاست‌های انقباضی و برقراری انضباط مالی سخت‌گیرانه، دولت در ماه‌های پایانی سال ۱۳۴۳ اقدام به ابلاغ بخشنامه‌ای جامع جهت کنترل هزینه‌های جاری و مدیریت کسری بودجه نمود. بر اساس مفاد این دستورالعمل راهبرد اصلی بر توقف کامل توسعه ساختار نیروی انسانی متمرکز گردید؛ به گونه‌ای که هرگونه استخدام جدید تحت عناوین مختلف اعم از رسمی، پیمانی، روزمزد و حتی به‌کارگیری نیروی کار موقت کارتی تا پایان سال ممنوع اعلام شد. هدف غایی این تدابیر ریاضتی دستیابی به یک صرفه‌جویی ۱۵ درصدی در کل هزینه‌های دولتی بود. علاوه بر محدودیت‌های استخدامی این بخشنامه اصلاحات عمیقی را در فرایندهای اداری و لجستیکی وزارتخانه‌ها و سازمان‌های دولتی هدف‌گذاری کرده بود. دولت با رویکردی مضیق نسبت به هزینه‌های عملیاتی، دستگاه‌های اجرایی را ملزم ساخت تا از هرگونه جابه‌جایی و نقل و انتقال غیرضروری کارکنان که بار مالی بر دوش دولت می‌گذاشت اجتناب ورزند. همچنین، به‌منظور جلوگیری از خروج ارز و کاهش هزینه‌های ارزی و ریالی اعزام مأموران به خارج از کشور که مستلزم پرداخت فوق‌العاده‌های روزانه و حق مأموریت بود به شدت محدود و منوط به ضرورت‌های غیرقابل اجتناب گردید. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۲)

دولت برای مهار بحران تاکسیرانی تهران و کاهش تنش‌های ناشی از اعتراضات رانندگان، راهبرد خرید دو هزار دستگاه تاکسی جدید و بازنشستگی اجباری بخشی از ناوگان فرسوده را در دستور کار قرار داد. محور اجرایی این طرح تشکیل یک «کمیسیون ویژه رسیدگی به امور تاکسیرانی تهران» بود که با حضور نمایندگان ارشد و اثرگذار نهادهای کلیدی از جمله نخست‌وزیری، شهربانی کل کشور، سازمان اطلاعات و امنیت کشور (ساواک)، وزارت کار و امور اجتماعی و شرکت واحد اتوبوسرانی شکل گرفت. این کمیسیون متعهد شد تا فعالیت خود را به‌صورت متمرکز و مستمر از روز چهارشنبه ۲۵ آذر ماه در اداره راهنمایی و رانندگی آغاز کند. مکانیسم عملیاتی این کمیسیون مبتنی بر یک طرح داوطلبانه اما مشوق‌محور برای خروج رانندگان از چرخه کار بود. مطابق اطلاعیه رسمی دولت رانندگان و دارندگان تاکسی این امکان را یافتند که با مراجعه به دبیرخانه کمیسیون، کارت رانندگی و شماره پلاک وسیله نقلیه خود را تحویل دهند و در ازای آن مبلغ یک‌صد هزار ریال به عنوان «گرامت بازنشستگی زودهنگام» یا «هزینه کناره‌گیری» دریافت کنند. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱۳) این اقدام در واقع تلاشی برای کاهش کمی تعداد رانندگان فعال و ایجاد فضایی جهت جذب ناوگان جدید با استانداردهای بالاتر و

احتمالاً تحت مدیریت متمرکزتر بود. در واقع دولت در راستای ساماندهی ناوگان تاکسیرانی تهران و کاهش نارضایتی‌های ناشی از کمبود خودرو و نرخ‌های غیررسمی اقدام به تشکیل کمیسیون ویژه خرید امتیاز (پلاک) تاکسی نمود. این کمیسیون متشکل از نمایندگان نهادهای مرتبط از جمله پلیس تهران از روز آغاز به کار خود شاهد استقبال قابل توجه مالکان بود به طوری که تنها در اولین روز تعداد زیادی از دارندگان تاکسی برای فروش امتیاز خود به این کمیسیون مراجعه و تقاضای تسلیم کردند. هدف اعلام شده از خرید دو هزار شماره تاکسی ایجاد فرصت شغلی برای رانندگانی عنوان شد که فاقد خودروی شخصی هستند تا از طریق استخدام در شرکت واحد اتوبوسرانی با حقوق و مزایای مشخص از وضعیت معیشتی پایدارتری برخوردار شوند. سرتیپ و وثیق رئیس پلیس تهران در جمع مالکان و رانندگان حاضر مفاد طرح را به تفصیل تشریح کرد. شرط بهره‌مندی از این طرح داشتن گواهینامه پایه دو همگانی و کارت شهری بود که به شرکت واحد اتوبوسرانی معرفی شده و با استخدام رسمی یا دریافت شغل سه‌ماهه، از وضعیت اشتغال مطمئن‌تری برخوردار گردند. اولین داوطلب فروش امتیاز در این طرح فردی به نام محمد صادق نصرالله دارنده تاکسی شماره ۱۶۷۲-۳۵ تهران بود که تقاضای خود را تسلیم کمیسیون نمود. روال کار به این شکل تعریف شده بود که پس از تطبیق مشخصات خودرو و مدارک مالک در اداره راهنمایی و رانندگی و انجام رسیدگی‌های لازم چکی به مبلغ پنجاه هزار ریال به نام مالک صادر می‌شد. همزمان راننده معرفی شده از سوی مالک بلافاصله برای طی مراحل استخدام به شرکت واحد اتوبوسرانی اعزام می‌گردید. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱۳) از سویی دیگر شهرداری تهران در راستای تأمین منابع مالی پایدار و مدیریت هزینه‌های رو به رشد خدمات شهری، با اتکا به آمار رسمی که نشان‌دهنده وجود نزدیک به ۵ هزار دستگاه اتومبیل گازوئیلی فعال در پایتخت بود تصمیم به ایجاد یک منبع درآمدی جدید از طریق دریافت عوارض سالانه از دارندگان وسایل نقلیه گرفت. شهرداری تهران از اتومبیل‌کرایه و تاکسی ماهی چهارهزار ریال و از شخصی ماهی هزار ریال دریافت می‌کرد. بر اساس برآوردهای کارشناسی اداره امور مالی شهرداری درآمد حاصل از اجرای این طرح در صورت وصول کامل سالانه بالغ بر ۱۸ میلیون تومان خواهد بود که رقمی قابل توجه در بودجه شهرداری محسوب می‌گردید. برای تضمین کارایی وصول شیوه‌ای ادغامی طراحی شد که بر اساس آن عوارض به‌صورت سه‌ماهه و همزمان با دوره‌های معاینه فنی اجباری خودروها دریافت می‌گردید. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱۳) در هفتم دی‌ماه ۱۳۴۳ درست

در زمانی که دولت با چالش‌های جدی ناشی از کسری بودجه و نوسانات اقتصادی دست‌به‌گریبان بود، دکتر فرهنگ مهر، معاون کل وزارت دارایی و از معماران دیپلماسی نفتی ایران، طی یک مصاحبه رسمی ابعاد راهبردی سیاست‌های انرژی کشور را تبیین کرد. فرهنگ مهر که پیش‌تر با حضور در سمپوزیوم بین‌المللی نفت (شهریور ۱۳۴۱) و مدیریت اداره کل امتیازات (ساکما، ۲۴۰/۳۱۶) جایگاه خود را به عنوان تکنوکراتی مسلط بر حقوق بین‌الملل و بازارهای انرژی تثبیت کرده بود این بار با انتشار عمومی قطعنامه‌های هفتمین کنفرانس اوپک، پیامی قاطع به بازارهای جهانی مخابره کرد. اقدام او در آن مقطع حساس، نه تنها بازتاب‌دهنده اراده سازمان اوپک برای کنترل نوسانات بازار بود، بلکه تلاشی هوشمندانه محسوب می‌شد تا با تقویت اهرم نفت، راهکاری برای عبور از تنگناهای مالی دولت در آن زمستان دشوار فراهم آورد. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱۳) محور اصلی این اسناد مخالفت صریح با کاهش یک‌جانبه قیمت‌های نفت خام بود که پیش‌تر توسط کمپانی‌های بزرگ نفتی اعمال شده بود؛ اقدامی که در قطعنامه مذکور نه‌تنها مردود بلکه در تضاد آشکار با منافع بنیادین و حیاتی کشورهای عضو اوپک توصیف گردید.

## ۵. پیامدهای فنی و زیرساختی: پدیدهٔ تقلب در موتور و تغییر اجباری الگوی مصرف سوخت

بر اساس گزارش مندرج در جراید وقت و اطلاعیه رسمی پلیس تهران پیامدهای بحران سوخت و گرانی بنزین در سال ۱۳۴۳ ابعاد فنی و زیرساختی جدیدی به خود گرفت که در رسانه‌ها با عنوان «تقلب در موتور تاکسی» بازتاب یافت. فشار ناشی از افزایش هزینه‌های سوخت بخشی از رانندگان و مالکان تاکسی‌ها به‌ویژه دارندگان خودروهای بنز را بر آن داشت تا برای کاهش هزینه‌های عملیاتی و فرار از قیمت گزاف بنزین به‌صورت غیرمجاز اقدام به تغییر سیستم پیش‌رانه خودرو و جایگزینی موتورهای بنزینی با موتورهای گازوئیلی نمایند. در همین راستا، شهربانی و راهنمایی و رانندگی با صدور اطلاعیه‌ای فوری فاز جدیدی از کنترل‌های پلیسی را آغاز کردند. طبق این دستورالعمل کلیه دارندگان تاکسی و سواری‌های کرایه ملزم شدند تا برای احراز هویت فنی خودروی خود به دایره شماره‌گذاری مراجعه و «کارت مشخصات» دریافت کنند. پلیس با تعیین ضرب‌الاجل اعلام کرد که خودروهای فاقد این کارت متوقف خواهند شد و رانندگانی که با تغییر غیرقانونی

واکاوی علل اجتماعی اقتصادی بحران افزایش قیمت ... (محسن پرویش) ۵۵

موتور مرتکب «تقلب» شده‌اند تحت تعقیب قانونی قرار می‌گیرند. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱)

بحران اقتصادی ناشی از گرانی بنزین رانندگان را به سمت ابداعات فنی پرخطر و تغییرات غیرمجاز در سیستم پیشرانه خودروها سوق داد. طبق گزارش پلیس پدیده‌ای تحت عنوان «تقلب در موتور» شکل گرفت که طی آن برخی مالکان اقدام به نصب موتورهای گازوئیلی بر روی بدنه‌ی خودروهای بنزینی کردند. علاوه بر این استفاده از «نفت» (نفت سفید) به جای بنزین به عنوان سوختی ارزان‌تر رواج یافت و حتی گزارش‌هایی مبنی بر ساخت «کابوراتورهای نفتی دست‌ساز» منتشر شد. اگرچه کارشناسان فنی هشدار می‌دادند که احتراق نفت باعث «خوردگی سیلندرها» و استهلاک زودرس و خرابی قطعی موتور می‌شود اما فشار هزینه‌ها رانندگان را به پذیرش این ریسک فنی وادار کرده بود. در واکنش به این هرج‌ومرج فنی شهربانی کل کشور استراتژی نظارتی خود را از کنترل ترافیکی به «بازرسی فنی و هویتی» تغییر داد. پلیس اعلام کرد که تمامی وسایل نقلیه کرایه باید دارای «کارت مشخصات» باشند که در آن شماره موتور و شماره شاسی دقیقاً قید شده باشد. مأموران انتظامی موظف شدند با تطبیق دائمی این شماره‌ها از «تقلب نصب موتور گازوئیلی» جلوگیری کنند. هم‌زمان با این اقدامات فنی برخورد با پدیده «تاکسی‌های شخصی» (مسافرکشی با پلاک شخصی) نیز در دستور کار قرار گرفت و کمیسیون مربوطه طی یک هفته اقدام به تعیین تکلیف و خریداری امتیاز ۲۰ دستگاه تاکسی نمود تا از این طریق نظم اداری را به ناوگان حمل‌ونقل بازگرداند. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱۳)

## ۶. دیپلماسی نفتی و مداخله شاه: راهبرد خروج از بحران، مذاکرات کنسرسیوم و تعدیل قیمت‌ها

در اواسط دی ماه ۱۳۴۳ تهران شاهد آغاز دور جدیدی از مذاکرات میان دولت ایران و «شخصیت‌های بزرگ نفتی» جهان بود. هیئتی عالی‌رتبه از مدیران ارشد کنسرسیوم بین‌المللی نفت وارد پایتخت شدند تا بلافاصله گفتگوهای خود را با وزیر دارایی، هویدا پیرامون «متمم قرارداد نفت» آغاز نمایند. در میان اعضا آقای «پاتیسون» رئیس کمپانی نفت انگلیس و سه تن از نمایندگان گروه سهامداران آمریکایی حضور داشتند. چهره شاخص این گروه، آقای «هوارد پیج» بود که سابقه‌ی امضای قرارداد اصلی نفت میان ایران و کنسرسیوم را در کارنامه داشت و حضور مجدد او در کنار «جرج پارکر هرست» و «دو کلارک»، نشان

از عزم طرفین برای نهایی‌سازی تغییرات ساختاری در قراردادهای پیشین داشت. کانون اصلی این مذاکرات فشرده که پس از رایزنی‌های مقدماتی وزیر دارایی در لندن و سفرهای دیپلماتیک دکتر رضا فلاح عضو ارشد هیئت ایرانی به انگلستان شکل گرفت، حول محور تنظیم متن نهایی «متمم قرارداد» استوار بود. دو موضوع کلیدی و چالش‌برانگیز «بهر مالکانه» و مسئله «حکمت» در صدر دستور کار قرار داشت. گزارش‌ها حاکی از آن بود که تغییرات مدنظر در این دو حوزه قرار است به نفع ایران اصلاح شود تا سهم و حاکمیت ملی بر منابع نفتی افزایش یابد. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱۵)

دی‌ماه ۱۳۴۳ نقطه عطف بحران سوخت با مداخله مستقیم محمدرضا پهلوی و دستور وی مبنی بر تعدیل قیمت فرآورده‌های نفتی رقم خورد. (ساکما، ۲۴۰/۱۱۴۳۰۴) حسنعلی منصور نخست‌وزیر در ۲۲ دی با حضور در صحن علنی مجلس اعلام کرد که متعاقب موفقیت‌های حاصله در مذاکرات نفتی و افزایش درآمدهای دولت تصمیم بر آن شده است که قیمت نفت سفید به نرخ پیشین بازگردد و افزایش قیمت بنزین نیز با ۴۰ درصد تخفیف (کاهش ۲ ریال از مبلغ افزوده شده) تعدیل شود. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱) این اقدام که نوعی عقب‌نشینی تاکتیکی دولت برای مهار نارضایتی‌های عمومی محسوب می‌شد با رویکردی تبلیغاتی به عنوان «هدیه شاهنشاه» و ناشی از اقتدار اقتصادی جدید ایران معرفی گردید. محور اصلی استدالات دولت برای توجیه این گشایش اقتصادی، انعقاد «قرارداد الحاقی نفت» با کنسرسیوم بین‌المللی بود. نخست‌وزیر در نطق خود تشریح کرد که این قرارداد که محصول ماه‌ها مذاکره دیپلماتیک و فنی با پشتیبانی سازمان اوپک بود نه تنها درآمدهای جاری ایران را از طریق افزایش سهم از هر بشکه نفت بالا می‌برد بلکه امکان وصول مطالبات معوقه چندین ساله را نیز فراهم می‌سازد. منصور با تمجید از عملکرد امیرعباس هویدا (وزیر دارایی) و دکتر منوچهر اقبال (مدیرعامل شرکت ملی نفت) این توافق را پیروزی دیپلماسی انرژی ایران در منطقه دانست و مدعی شد که ایران توانسته است با تکیه بر ثبات سیاسی، شرایطی بی‌نظیر را به کمپانی‌های بزرگ نفتی تحمیل کند. نمایندگان مختلف از جمله کیهان یغمائی، زهتاب‌فرد، سرتیپ‌پور و فولادوند در نطق‌های خود ضمن ستایش از درایت شاه و عملکرد تیم اقتصادی دولت بازگشت قیمت‌ها و عقد قرارداد جدید را نشانه‌ای از ثبات و قدرت کشور تفسیر کردند. حتی نمایندگان منتقد مانند زهتاب‌فرد نیز با تغییر لحن اعلام کردند که با توجه به نتایج ملموس و گزارش‌های افتخارآمیز وزیر دارایی، شایعات و تحریکات مخالفان داخلی و خارجی بی‌اثر شده و دولت

واکاوای علل اجتماعی اقتصادی بحران افزایش قیمت ... (محسن پرویش) ۵۷

توانسته است حقانیت خود را در تأمین منافع ملی به اثبات برساند. در بعد نمادین و گفتمانی نخست‌وزیر در سخنان خود تلاش کرد تا پیوندی معنادار میان «گشایش‌های اقلیمی» و «موفقیت‌های سیاسی» ایجاد کند. او با اشاره به پایان خشکسالی ۱۴ ساله و بارش‌های اخیر این پدیده‌های جوی را در کنار موفقیت‌های نفتی به فال نیک گرفت و تصویری از آغاز یک دوره رفاه و شکوفایی برای کشاورزان و طبقات محروم ترسیم کرد. (مشروح مذاکرات مجلس شورای ملی، دوره ۲۱، جلسه ۱۳۸، سه‌شنبه ۲۲ دی ۱۳۴۳) ضمن اینکه مطبوعات آن دوره هم موفقیت ایران در تأمین درآمد نفت از قراردادهای مناطق جدید در قرارداد متمم ایران و کنسرسیوم را باعث کاهش بها نفت و بنزین عنوان می‌کردند. (ابتکار، ۱۳۴۳: ۷)

## ۷. سیاست‌های حمایتی مالیاتی: کاهش عوارض و تثبیت سود رانندگان

پیرو اصلاح قیمت سوخت و با هدف تثبیت نهایی وضعیت ناوگان حمل‌ونقل عمومی دولت با تصویب‌نامه‌ای فوری در هیئت وزیران، مداخله‌ای آشکار در نظام مالیاتی خودروهای کار انجام داد تا حاشیه سود رانندگان تضمین شود. بر اساس مستندات منتشر شده در جراید، تمرکز این مصوبه بر کاهش «عوارض ماهانه» خودروهای سواری و تاکسی‌های گازی بود؛ به‌گونه‌ای که در تهران این عوارض از مبلغ سنگین ۴۰۰۰ ریال به ۲۴۰۰ ریال تقلیل یافت و در شهرستان‌ها نیز از ۱۵۰۰ ریال به ۹۰۰ ریال رسید. پیامدهای اقتصادی این سیاست‌های حمایتی به‌سرعت در بازار خودرو و معاملات صنف تاکسیرانی بازتاب یافت. گزارش‌ها حاکی از آن است که با بازگشت درآمد‌های روزانه تاکسی‌ها به روال عادی شاخص‌های سرمایه‌گذاری در این بخش احیا شد و قیمت «سرقفلی تاکسی‌ها» که در پی گرانی سوخت دچار افت شده بود مجدداً سیر صعودی گرفت. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱) افزایش تقاضا برای خرید و فروش اتومبیل و بالا رفتن آمار فروش بنزین، نشان‌دهنده بازگشت اعتماد به بازار و خروج کامل سیستم حمل‌ونقل از شوک قیمتی آذرماه ۱۳۴۳ بود؛ امری که تاکسی را بار دیگر از یک ابزار زیان‌ده به یک کالای سرمایه‌ای ارزشمند تبدیل کرد. بر اساس گزارش‌های میدانی و آمارهای رسمی منتشر شده پس از تعدیل قیمت حامل‌های انرژی در دی‌ماه ۱۳۴۳، بازار مصرف سوخت تهران شاهد یک «بازگشت تقاضای سرکوب‌شده» بود. داده‌های ارائه‌شده توسط آقای حسین نظیفی‌پور رئیس اتحادیه شعبات رسمی نفت تهران، نشان‌دهنده یک جهش عظیم در شبکه توزیع سوخت است؛ به‌طوری‌که ظرفیت توزیع روزانه نفت سفید که کالای استراتژیک گرمایشی

محسوب می‌شد، از ۲۵۰ کامیون به ۴۰۰ کامیون (با ظرفیت متوسط ۷ هزار لیتر) افزایش یافت. این تغییر فاحش در عرضه مؤید آن است که کاهش قیمت‌ها بلافاصله مکانیسم عرضه و تقاضا را تحریک کرده و شبکه توزیع را وادار به فعالیت با حداکثر ظرفیت برای پاسخگویی به نیاز بازار کرده است. تحلیل رفتار مصرف‌کنندگان در این مقطع زمانی نشان می‌دهد که جامعه در دوره گرانی سوخت، سیاست «انقباض مصرف» را در پیش گرفته بود. گزارش‌ها حاکی از آن است که بسیاری از خانوارها در علی‌رغم سرمای شدید، میزان سوخت منازل خود را به حداقل رسانده بودند. با اجرایی شدن مصوبه کاهش قیمت، این خودتحریمی اقتصادی شکسته شد و مصرف‌کنندگان بار دیگر سطح خرید خود را افزایش دادند. در بخش سوخت حمل‌ونقل، آمارهای شرکت ملی نفت ایران گویای واکنشی سریع و معنادار در بازار بنزین است. بر اساس پایش‌های آماری انجام شده در بازه ۴۸ ساعته پس از کاهش قیمت، حجم فروش بنزین در سطح شهر تهران رشدی بین ۲۰ تا ۳۰ درصد را تجربه کرد. (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱۷) این شاخص کمی اثبات می‌کند که افزایش اولیه قیمت بنزین تأثیری بازدارنده بر تردد شهری و فعالیت‌های حمل‌ونقل داشته و با رفع این مانع قیمتی، پویایی و تحرک به شریان‌های ارتباطی پایتخت بازگشته است.

#### ۸. ترور حسنعلی منصور و تبلور خشم انباشته اجتماعی

درست یک هفته پس از تعدیل قیمت‌های نفتی و بازگشت ظاهری آرامش به خیابان‌ها، شلیک گلوله محمد بخارایی در اول بهمن‌ماه ۱۳۴۳ در میدان بهارستان، معادلات سیاسی ایران را دگرگون ساخت (روزنامه اطلاعات، ۱۳۴۳: ۱) اگرچه در بازجویی‌های اولیه، عامل ترور انگیزه خود را اعتراض به تصویب لایحه کاپیتولاسیون و تبعید آیت‌الله خمینی اعلام کرد، اما تحلیل‌گران تاریخ سیاسی بر این باورند که تقلیل این رخداد به یک متغیر واحد، نادیده گرفتن بستر ملتهب اجتماعی آن دوران است (آبراهامیان، ۱۳۸۹: ۴۲۵). بحران معیشتی ناشی از افزایش ناگهانی قیمت بنزین در آذرماه، نارضایتی عمومی را به نقطه جوش رسانده و جایگاه منصور را از یک تکنوکرات اصلاح‌طلب به نماد فشار اقتصادی تنزل داده بود؛ سیاست‌های شتاب‌زده و بی‌توجهی به سفره مردم، مشروعیت دولت را چنان تضعیف کرده بود که حذف فیزیکی نخست‌وزیر در بستر این خشم انباشته تسهیل گردید. در تحلیل روابط درون‌حکومتی آن دوره استوارت راکول وزیر مختار آمریکا در ایران در مصاحبه با پروژه تاریخ شفاهی ایران دانشگاه هاروارد ادعاهای مطرح‌شده مبنی بر دست داشتن شاه در

ترور منصور را رد می‌کند و تأکید می‌نماید که «شاه این کار را نکرده است» و صرفاً با پیامدهای سیاسی آن مواجه بوده است. راکول همچنین با مقایسه منصور با امینی اشاره می‌کند که اگرچه شاه منصور را فردی نزدیک به عناصر لیبرال داخلی می‌دانست اما او را به اندازه امینی تهدیدی برای قدرت خود تلقی نمی‌کرد چرا که منصور فاقد شبکه ارتباطی مستقیم و نفوذ شخصی در میان مقامات عالی‌رتبه آمریکایی بود. (پروژه تاریخ شفاهی ایران ۱۹۸۷: مصاحبه با استوارت راکول) این تحلیل نشان می‌دهد که ترور منصور بیش از آنکه محصول توطئه‌های درون‌حکومتی باشد بازتابی از شکاف فزاینده میان دولت و جامعه و ناکارآمدی الگوی حکمرانی آمرانه در مدیریت مطالبات اجتماعی بود. بنابراین می‌توان بحران بنزین آذر ۱۳۴۳ را نه علت تامه بلکه عاملی تسهیل‌کننده و زمینه‌ساز برای پذیرش خشونت سیاسی علیه عالی‌ترین مقام اجرایی کشور دانست. این واقعه نشان داد که در نظام‌های فاقد نهادهای واسطه دموکراتیک، شوک‌های اقتصادی حتی با پشتیبانی ابزارهای قهریه نمی‌توانند مقاومت مدنی را درهم بشکنند، بلکه خشم سرکوب‌شده را به کانال‌های رادیکال و خشونت‌آمیز هدایت می‌کنند. (کاتوزیان، ۱۳۸۰: ۲۳۰) ترور منصور نقطه عطفی بود که آسیب‌پذیری مشروعیت سیاسی مبتنی بر کارآمدی اقتصادی را آشکار ساخت و هشدار داد که هزینه تحمیل سیاست‌های بدون پیوست اجتماعی می‌تواند فراتر از محاسبات بودجه‌ای به بهای بی‌ثباتی ساختار قدرت تمام شود.

## ۹. نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر بحران سوخت آذر ۱۳۴۳ را نمادی آشکار از ناکارآمدی سیاست‌گذاری اقتصادی آمرانه و فاقد پیوست اجتماعی در ساختار قدرت پهلوی دوم می‌داند. تصمیم دولت منصور برای افزایش ناگهانی قیمت بنزین با وجود توجهات زیاد به دلیل نادیده گرفتن واقعیت‌های معیشتی، زمان‌بندی نامناسب (فصل سرما) و فقدان بستر اقناعی به سرعت به بن‌بست سیاسی-امنیتی و اعتصاب گسترده انجامید. این واقعه ثابت کرد که نگاه صرفاً ریاضی به اقتصاد بدون توجه به مؤلفه‌های روانی و اجتماعی، حتی با پشتیبانی ابزارهای قهریه نیز قادر به شکستن مقاومت مدنی نیست. اگرچه عقب‌نشینی دولت و مداخله شاه تحت پوشش موفقیت‌های نفتی بحران را مدیریت کرد اما این رخداد مشروعیت سیاسی را تضعیف، شکاف دولت-ملت را عمیق‌تر و بی‌اعتمادی عمومی را نهادینه ساخت. در نهایت این بحران با ایجاد بستر نارضایتی انباشته، زمینه‌ساز ترور

۶۰ تحقیقات تاریخ اجتماعی، سال ۱۵، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۴

نخست‌وزیر شد و نشان داد که هزینه تحمیل شوک اقتصادی در غیاب نهادهای دموکراتیک بسیار فراتر از محاسبات بودجه‌ای است.

### کتاب‌نامه

- آبراهامیان، یرواند (۱۳۸۹)، تاریخ ایران مدرن، ترجمه محمد ابراهیم فتاحی، تهران: نشر نی.
- دلدم، اسکندر (۱۳۷۲) زندگی و خاطرات امیرعباس هویدا، تهران: گلفام.
- راکول، استوارت (۱۹۸۷)، گفت‌وگو با پروژۀ تاریخ شفاهی ایران، دانشگاه هاروارد، نوار ۲، به کوشش حبیب لاجوردی، کمبریج: دانشگاه هاروارد.
- فرمانفرمایان، خداداد (۱۹۸۲)، گفت‌وگو با پروژۀ تاریخ شفاهی ایران، دانشگاه هاروارد، نوار ۷، به کوشش حبیب لاجوردی، کمبریج: دانشگاه هاروارد.
- روزنامه ابتکار (۳۰ دی ۱۳۴۳)، ش ۷۰.
- روزنامه اطلاعات (۱ بهمن ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۹۴.
- روزنامه اطلاعات (۱۰ آذر ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۵۳.
- روزنامه اطلاعات (۱۴ آذر ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۵۵.
- روزنامه اطلاعات (۱۴ دی ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۷۹.
- روزنامه اطلاعات (۱۵ آذر ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۵۶.
- روزنامه اطلاعات (۱۵ دی ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۸۰.
- روزنامه اطلاعات (۱۶ آذر ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۵۷.
- روزنامه اطلاعات (۱۶ دی ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۸۱.
- روزنامه اطلاعات (۱۹ آذر ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۵۹.
- روزنامه اطلاعات (۲ دی ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۶۹.
- روزنامه اطلاعات (۲۱ آذر ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۶۰.
- روزنامه اطلاعات (۲۲ دی ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۸۶.
- روزنامه اطلاعات (۲۳ آذر ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۶۲.
- روزنامه اطلاعات (۲۳ دی ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۸۷.
- روزنامه اطلاعات (۲۴ دی ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۸۸.
- روزنامه اطلاعات (۲۵ آذر ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۶۴.
- روزنامه اطلاعات (۴ آذر ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۴۸.

واکاوی علل اجتماعی اقتصادی بحران افزایش قیمت ... (محسن پرویش) ۶۱

روزنامه اطلاعات (۵ آذر ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۴۹.

روزنامه اطلاعات (۷ آذر ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۵۰.

روزنامه اطلاعات (۷ دی ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۷۳.

روزنامه اطلاعات (۸ آذر ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۵۱.

روزنامه اطلاعات (۹ آذر ۱۳۴۳)، ش ۱۱۵۵۲.

ساکما، سند شماره ۲۴۰/۱۱۴۳۰۴

ساکما، سند شماره ۲۴۰/۳۱۶

ساکما، سند شماره ۲۳۰/۳۸۳۸۲؛

ساکما، سند شماره ۳۱۰/۵۱۳۹۰

ساکما، سند شماره ۹۷/۳۶۴/۸۶۴

ساکما، سند شماره ۲۴۰/۱۱۴۵۸۳

ساکما، سند شماره ۲۶۴/۲۹۲۰۰

ساکما، سند شماره ۹۷/۲۹۳/۴۸۳۸

ساکما، سند شماره ۳۱۰/۵۱۲۳۹

عالیخانی، علینقی (۱۳۹۳) اقتصاد و امنیت: گفت‌وگو با علینقی عالیخانی، به کوشش علی دهباشی، تهران: سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران.

عظیمی، حسین (۱۳۹۱)، اقتصاد ایران: توسعه، برنامه‌ریزی، سیاست و فرهنگ، تهران: نشر نی.

کاتوزیان، محمدعلی همایون (۱۳۸۰)، اقتصاد سیاسی ایران: از مشروطیت تا پایان سلسله پهلوی، ترجمه محمدرضا نفیسی و کامبیز عزیزی، تهران: نشر مرکز.

گریفین، کیت (۱۳۹۴)، راهبردهای توسعه اقتصادی، ترجمه حسین راغفر، تهران: نشر نی.

مجلس شورای ملی (۱۳۴۳)، مشروح مذاکرات دوره بیست‌ویکم، جلسه ۱۱۹، سوم آذر، تهران: اداره کل امور مجلس.

مجلس شورای ملی (۱۳۴۳)، مشروح مذاکرات دوره بیست‌ویکم، جلسه ۱۳۸، ۲۲ دی، تهران: اداره کل امور مجلس.

منوچهر اقبال به روایت اسناد ساواک (۱۳۷۹)، تهران: وزارت اطلاعات، مرکز بررسی اسناد تاریخی.