

## اوضاع اقتصادی بندر عباس در دوره پهلوی اول، ۱۳۰۴-۲۰

دکتر نورالدین نعمتی، دانشیار تاریخ دانشگاه تهران

دکتر سیروس فیضی، استادیار تاریخ دانشگاه تهران

شیوا تقوایی زحمت‌کش، دانشجوی دکتری تاریخ ایران دوره اسلامی دانشگاه تهران

### چکیده

در دوره شاه عباس صفوی، بندر عباس برترین بندر تجاری ایران در سواحل خلیج فارس بود. این برتری اگرچه تا پایان دوره صفویه استمرار داشت، اما پس از آن بندر عباس دیگر رونق سابق را نیافت. این بندر در دوره قاجار به عنوان بندر همتای بندر بوشهر که مهم‌ترین بندر تجاری ایران در دوره قاجار محسوب می‌شد، فعالیت می‌کرد ولی در دوره پهلوی اول که بندر خرمشهر رشد فراوانی کرد و وضعیت بندر بوشهر نیز مطلوب بود، از رونق افتاد و وضعیت اقتصادی بندر عباس به سمت افول بیشتر پیش رفت. افول در اینجا به معنای رشد نکردن نیست، بلکه به معنای دور شدن از روزگار اوج و شکوه است. نوشتار پیش رو با روش توصیفی-تحلیلی و با بهره‌گیری از آمار و اسناد در پی پاسخ به این پرسش است که وضعیت اقتصادی بندر عباس در دوره پهلوی اول چگونه به افول گراییده است. این پژوهش بر این فرضیه استوار است که شکوفا نشدن بندر عباس در دوره پهلوی اول به واسطه تعمیق رکودی بوده که با افول دولت صفوی آغاز شده بود و تا دوران پهلوی اول نیز ادامه یافته است. تعمیق رکود به معنای مجموعه‌ای از مشکلات سیاسی، تجاری و اداری است که قابلیت‌های احیاء و خودگردانی بندر عباس را زایل کرده است. برای بررسی این فرضیه، مقاله، مجموعه‌ای از عوامل را تعمیق رکود بندر عباس را موجب شده‌اند برمی‌شمارد و بررسی می‌نماید. مقایسه و تکیه بر اسناد، اساس کار این مقاله است و به همین خاطر، بندر عباس مدام با دوران پیشین خود و موقعیت‌های بوشهر و خرمشهر مقایسه می‌شود.

**واژگان کلیدی:** بندر عباس، اقتصاد، تجارت، صنعت، کشاورزی

تاریخ دریافت: ۹۴/۶/۱۱

تاریخ پذیرش: ۹۵/۱۰/۱۲

E-mail: n.nemati@ut.ac.ir

## مقدمه

موقعیت جغرافیایی، سیاسی، اقتصادی و ارتباطی بندر عباس همواره علت اهمیت این بندر در خلیج فارس بوده است. با اینکه پس از افول دولت صفوی از اهمیت این بندر کاسته شد ولی موقعیت جغرافیایی آن سبب شد همواره یکی از مهم‌ترین مبادی ورود و خروج کالا در خلیج فارس به شمار آید. در دوره پهلوی اول بندر عباس به عنوان یکی از بنادر پشتیبان بندر خرمشهر عمل می‌کرد اما ما بیشتر شاهد توسعه بندر خوزستان هستیم. در حقیقت، در سال‌های ۱۳۰۰ تا ۱۳۱۰، بندر عباس پیشرفت‌هایی در زمینه شهری و تسهیلات بندری تجربه کرد، اما از این پس، به ویژه پس از آغاز به کار راه‌آهن سراسری در دهه بعد، موقعیت ممتاز بندر عباس افول کرد و در مقایسه با دیگر شهرهای بندری جنوب، دیگر چندان پیشرفتی نکرد. از آن پس، عمدتاً این قاچاق بود که گسترش می‌یافت و به رونق زندگی مردم منطقه کمک می‌کرد. در حقیقت، بندر دیگر جنوب مدام در حال پیشرفت بودند و مورد توجه قرار می‌گرفتند، اما بندر عباس نه پیشرفت صنعتی تجربه کرد و نه وضعیت آب و هوایی مناسبی برای کشاورزی و دامداری داشت. از این رو، این بندر در دوره پهلوی اول چه در زمینه اقتصاد تجاری و چه در زمینه اقتصاد تولیدی با رکود روبرو شد. اینکه چرا بندر عباس در این دوره دچار این رکود و افول شد، می‌تواند موضوع مهمی برای مطالعات خلیج فارس باشد.

به رغم اهمیت بندر عباس، به دلیل موقعیت جغرافیایی مناسب برای تجارت خارجی، پژوهشی درباره اقتصاد این بندر در دوره پهلوی اول انجام نشده است. مطالعات مهمی که در مورد بندر عباس انجام شده، عمدتاً یا معطوف به دوره صفوی بوده و یا به طور جزئی و در کنار دیگر مسائل بندر عباس مانند تغییرات شهرنشینی به موضوع اقتصاد آن پرداخته‌اند. اما جایگاه تجاری بندر عباس به ویژه در ارتباط با دیگر بنادر مهم کشور، کمتر مورد توجه قرار گرفته است. مثلاً کاپیتان آرتور استیفی (Stiffe, 1900) در کار خود به بندر عباس به عنوان ششمین بندر مهم خلیج فارس در سده هفدهم اشاره کرده و بیشتر به جابجایی آن با هرمز و اهمیت آن برای انگلیسی‌ها پرداخته است. ویلم فلور هم در کار مهم خود، تنها به اهمیت این بندر در دوره صفویه پرداخته است (Floor, 2006: Chap. 5). فلور، البته، اخیراً در کار دیگری، بوشهر را در دوره قاجار بررسی کرده است (Floor, 2016)، اما اهمیت بندر عباس همچنان بی‌مقایسه و به دور از بررسی مانده است. مطالعه بندر عباس در دوره پهلوی هم کمتر به طور مستقل انجام شده و بیشتر تحت تأثیر مسائل و موارد دیگر است. مثلاً جیمز اونلی در کار مهمی (Onley, 2005) به اهمیت خلیج فارس و نقاط مهم آن برای انگلستان در سده نوزدهم و بیستم پرداخته

است. در حوزه مطالعات داخلی هم ما با مجموعه فراوانی از منابع روبرو هستیم که شاید در اینجا فرصت برشمردن همه آنها نیست، اما تنها نکته‌ای در مورد بیشتر آنها می‌توان گفت اینکه به طور پراکنده به این موضوع پرداخته‌اند.

در بررسی پرسش محوری مقاله که جایگاه تجاری بندر عباس در دوره پهلوی اول چگونه دچار افول شد، عوامل زیادی می‌توان برشمرد: سیاست دولت پهلوی اول در گسترش بندر خرمشهر به دلیل اهمیت تجارت نفت و وجود راه‌آهن سراسری؛ رکود پیشین بندر عباس در دوره قاجار که ظرفیت‌های تجاری آن را تقریباً ویران کرد؛ ناامنی تجاری در بندر عباس که فرصت گسترش آن را در دوره پهلوی اول زایل کرد؛ و . . . اما این مقاله عمدتاً به بررسی وضعیت اقتصادی و تجاری بندر عباس با تکیه بر عوامل موجود در خود بندر عباس می‌پردازد. از این رو، فرضیه‌ای که می‌توان استخراج کرد این است که اقتصاد بندر عباس در دوره پهلوی اول گرفتار رکودی بوده که از سال‌ها پیش بر آن سایه انداخته بود. «تعمیق رکود» به معنای مجموعه‌ای از مشکلات سیاسی، تجاری و اداری، شاید مفهوم مناسبی برای شناسایی این وضعیت باشد. در حالت تعمیق رکود، نکته قابل توجه این می‌نماید که قابلیت‌های احیاء و خودگردانی بندر عباس زایل شده و دولت پهلوی اول نیز بازسازی آن را در جایگاه بندر نخست ایران، به‌صرفه نمی‌بیند. گرچه آمار و داده‌های کمی، رشد اقتصادی را نسبت به دوره گذشته نشان می‌دهند اما پس از مقایسه میان این بندر و سایر بنادر در دوره مذکور روشن می‌گردد که این رشد در پی رشد کلی کشور در همه شهرها ظهور کرده و نشان از رشد اقتصادی بندر عباس نیست. مقاله، مجموعه‌ای از عوامل را تعمیق رکود بندر عباس را موجب شده‌اند برمی‌شمارد و بررسی می‌نماید. به لحاظ منابع کار، در مقاله تلاش شده بر منابع داخلی و به ویژه آمارهای مفصل گمرک تکیه شود تا کاری اصیل و بدیع تولید شود. مقایسه و تکیه بر اسناد، اساس کار این مقاله است و به همین خاطر، بندر عباس مدام با دوران پیشین خود و موقعیت‌های بوشهر و خرمشهر مقایسه می‌شود.

### بندر عباس در دوره صفویه و قاجار

پس از شکست پرتغالی‌ها و تصرف بندرگمبرون به دست شاه عباس، این پادشاه مقتدر صفوی به انگلیسی‌ها که وی را در این فتح یاری داده بودند، اجازه داد در بندر عباس دفاتر تجاری دایر کنند و نیمی از حقوق گمرکی که در این بندر دریافت می‌شد از ایشان دریافت شود. با آغاز به کار تجارتخانه‌های خارجی در بندر عباس در سال ۱۰۳۲/ق. ۱۶۲۲م این بندر در مسیر تبدیل شدن به یک

بندر ترانزیتی بین‌المللی قرار گرفت. (نوابی، ۱۳۶۶، ۲۴۸) بندر عباس که با اقتدار دولت صفوی موجودیت اقتصادی یافته بود و به عنوان برترین بندر تجاری ایران در خلیج فارس شناخته می‌شد با افول این سلسله، مورد هجوم اقوام محلی قرار گرفت. در اوضاع ناآرام پس از سقوط اصفهان این بندر بین حاکمان مختلف دست به دست می‌شد.

در خلال مدتی که ایران در اشغال افغان‌ها بود (۱۷۲۲-۱۷۲۹م) نواحی نزدیک بندر عباسی هم شدیداً دستخوش ناامنی و هرج و مرج گردید. زیرا شیخ قاسمی در رأس الخیمه، بندری مختص به خود در جزیره قشم به نام بندر باسعیدو تأسیس کرد. این بندر که روبروی بندر عباسی واقع شده بود، موجبات رکود بیشتر بندر عباسی را فراهم کرد (لوریمر، ۱۳۷۹، ۲۲). در سال ۱۷۴۷م/۱۱۵۹ق که نادر شاه به قتل رسید، اوضاع ایران و نواحی ساحلی خلیج فارس دوباره دچار هرج و مرج شد. در سال ۱۷۵۰م/۱۱۶۲ق هرج و مرج شدیدی بر بندر عباس سایه افکند. هرج و مرج در بندر عباس یک سال بعد به اوج خود رسید و بازرگانان به صورت گروه‌های بزرگ شروع به مهاجرت از بندر عباس کردند (لوریمر، ۱۳۷۹، ۲۵). سایر تجار انگلیسی نیز تجارتخانه‌های خود را در بندر عباس، در اواخر سلطنت کریم-خان زند، به سبب اجحاف و تعدیات نصیرخان لاری که همزمان با تضعیف دولت مرکزی، حکومت اصفهان را هم به دست آورده بود، بستند و فعالیت‌های تجاری خود را به بوشهر منتقل کردند (سعادت، ۱۳۹۰، ۱۷).

بندر عباسی و مضافات آن، بین سال‌های سلطنت آغامحمدخان قاجار و محمد شاه قاجار (۱۲۰۶-۱۲۶۴ق/۱۷۹۲-۱۸۴۸م) چندان مورد توجه حکومت قاجار قرار نداشت. جایگاهی مرکز ثقل سیاسی ایران، از شیراز به تهران، مزید بر علت شد تا مسائل شمالی کشور در اولویت قرار بگیرد. در این دوره، ایالت فارس عهده‌دار اداره سواحل جنوبی کشور به شمار می‌رفت و شیراز، سه بندر عباسی، لنگه و بوشهر را به مرکز ایران متصل می‌ساخت. اما از این میان، بوشهر مهم‌ترین بندر واردات و صادرات فارس محسوب می‌شد (وئوقی و حبیبی، ۱۳۷۸، ۶۰). بندر بوشهر جایگاه برتر اقتصادی خود در میان بنادر جنوبی کشور را تا اوایل دوره پهلوی اول حفظ نمود.

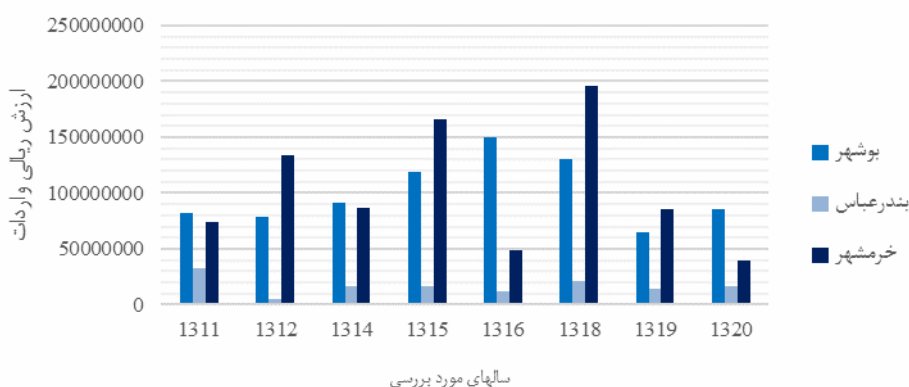
بندر عباس، به رغم دارا بودن موقعیت جغرافیایی مناسب برای تجارت، در اوایل دوره پهلوی اول جایگاه تجاری خوبی نیافت. در دوره پهلوی اول به منظور رشد اقتصادی کشور سیاست‌های خاصی اتخاذ شد و بنادر جنوب به عنوان شاهراه‌های رشد تجاری و اقتصادی کشور بیش از پیش مورد توجه قرار گرفتند، اما در این سیاست‌ها بیشتر رشد بندر خرمشهر برنامه‌ریزی شده بود. جدول و نمودار زیر مقایسه‌ای بین واردات بنادر اصلی جنوبی ایران در دوره پهلوی اول است. این مقایسه بر اساس ارزش

ریالی کالاهای وارد شده به بنادر صورت گرفته است. بندر عباس در طول دوره پهلوی اول به نسبت بندر بوشهر و بندر خرمشهر کمترین واردات را داشته است. نوسان واردات بین بندر بوشهر و بندر خرمشهر را به علت مشکلات مربوط به محدود شدن نرخ وضعیت‌های تجاری کشور در آستانه جنگ جهانی دوم می‌توان تفسیر کرد و گرنه، برتری بندر خرمشهر در اواخر دوره پهلوی اول محرز است.

جدول شماره ۱: مقایسه ارزش ریالی واردات بنادر جنوب در سال‌های مورد بررسی

سال	خرمشهر	بندر عباس	بوشهر
۱۳۱۱	۸۲۰۵۸۳۸۰	۳۳۹۰۰۹۰۱	۷۳۶۸۵۲۹۳
۱۳۱۲	۷۸۳۵۳۸۷۱	۵۳۶۲۰۶۵	۱۳۳۹۱۲۰۵۷
۱۳۱۴	۹۱۴۷۸۰۱۳	۱۶۰۹۷۱۰۴	۸۷۲۸۴۸۵۰
۱۳۱۵	۱۱۹۰۲۲۱۵۳	۱۶۴۸۷۸۷۰	۱۶۶۰۹۲۸۰۳
۱۳۱۶	۱۴۹۷۰۴۸۷۳	۱۲۰۸۳۲۳۲	۴۸۹۳۰۰۹۳
۱۳۱۸	۱۳۰۳۵۴۹۴۰	۲۱۲۲۷۳۴۵	۱۹۶۰۹۵۳۱۴
۱۳۱۹	۶۴۴۷۶۴۴۵	۱۴۷۱۴۶۶۹	۸۵۱۳۶۴۵۲
۱۳۲۰	۸۵۳۴۶۳۵۱	۱۷۰۶۶۲۹۸	۴۰۰۸۱۰۴۷

منبع: مجموعه تجارت خارجی ایران با ممالک بیگانه، سالنامه‌های ۲۰-۱۳۱۱ ش.



نمودار شماره ۱: واردات به بندر عباس در مقایسه با خرمشهر و بوشهر، ۲۰-۱۳۱۱ ش

جدول و نمودار فوق نشانگر جایگاه ضعیف بندر عباس در دوره پهلوی اول در سواحل ایرانی خلیج فارس است. طی این سال‌ها تجار خارجی برای وارد کردن اجناس خود به ایران، از بندر عباس بسیار کمتر از سایر بنادر استفاده می‌کردند. در ادامه با بررسی همین میزان اندک تجارت خارجی بندر عباس، علل عدم اقبال به این بندر در دوره پهلوی اول مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

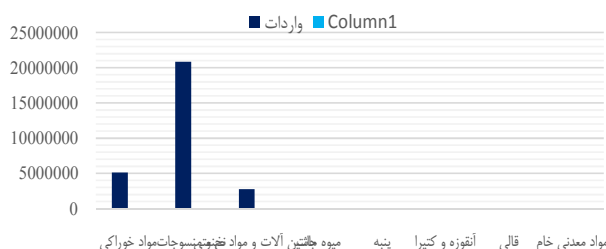
### صادرات و واردات بندر عباس

در دوره پهلوی اول کالاهای مختلفی از طریق بندر عباس وارد و صادر می‌شده است. این کالاها به لحاظ نوع و میزان در هر سال متفاوت بوده‌اند. ولی برجسته‌ترین مال‌التجاره‌هایی که از طریق بندر عباس مبادله می‌شده، معمولاً به میزان و قیمت متفاوت تا سال‌های متوالی در فهرست واردات و صادرات تکرار شده‌اند. در جدول و نمودار شماره ۱، مهم‌ترین واردات و صادرات بندر عباس در سال ۱۳۱۲ش مورد بررسی قرار گرفته است.

جدول شماره ۲: صادرات و واردات بندر عباس در سال مالی ۱۳۱۲ش

کالاهای تجاری	میزان صادرات به ریال	میزان واردات به ریال
مواد خوراکی مانند قند و شکر، چای، قهوه و ...	-	۵۱۲۲۵۷۳
نخ و منسوجات	-	۲۰۸۳۲۶۹۵
ماشین‌آلات و مواد صنعتی	-	۲۷۲۰۹۹۵
میوه‌جات	۱۶۴۹۹۴۱	-
پنبه	۹۹۸۸۹۷	-
آنقوزه و کتیرا	۸۰۰۶۸	-
قالی	۵۳۹۰۹۴	-
مواد معدنی خام	۸۷۱۱۴۳	-

منبع: اداره کل گمرکات، مجموعه تجارت عمومی ایران در سال ۱۳۱۲-۱۳، ص ۷۵.



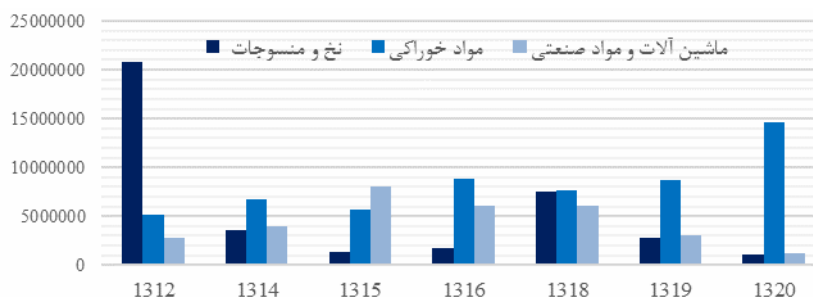
نمودار شماره ۲: واردات و صادرات بندر عباس در سال ۱۳۱۲

در جدول و نمودار بالا میزان ریالی مهم‌ترین صادرات و واردات بندر عباس در سال مالی ۱۳۱۲ مشاهده می‌شود. صادرات و واردات مهم در کنار هم آورده شده تا برتری میزان واردات به خوبی قابل مشاهده باشد. سال ۱۳۱۲ به این دلیل از میان تمام سال‌های دوره پهلوی اول انتخاب شد که به لحاظ زمانی ایران پس از انجام اصلاحات اقتصادی در شرایط نسبتاً تثبیت شده‌ای قرار دارد. به عنوان مثال در سال‌های پیش از ۱۳۱۰ به علت شروع اصلاحات اقتصادی وضعیت واردات و صادرات هنوز ثابت نشده و در سال‌های پایانی دوره پهلوی اول به علت شروع جنگ دوم جهانی نوع، کمیت و کیفیت واردات و صادرات ایران تغییراتی چشمگیر می‌کند. همان طور که در جدول و نمودار بالا مشاهده می‌شود میزان واردات ایران از طریق بندر عباسی بسیار بیشتر از صادرات ایران از همین بندر است و از همین واردات نیز مشتقات نخ و منسوجات به طور چشمگیری از سایر واردات بیشتر است. در جدول و نمودار بعدی برای بررسی بیشتر نوع و میزان واردات بندر عباس در دوره پهلوی اول این واردات در سال‌های بیشتری مورد مطالعه قرار خواهد گرفت تا روند تغییرات واردات بندر عباس روشن‌تر بیان شود.

جدول شماره ۳: روند تغییرات مهم‌ترین کالاهای وارداتی به بندر عباس، ۲۰-۱۳۱۲ش

سال	نخ و منسوجات	مواد خوراکی از قبیل قند و شکر و چای	ماشین آلات و مواد صنعتی
۱۳۱۲	۲۰۸۳۲۶۹۵	۵۱۲۲۵۷۳	۲۷۲۰۹۹۵
۱۳۱۴	۳۵۵۲۴۵۹	۶۷۸۵۳۶۱	۳۹۴۹۳۷۵
۱۳۱۵	۱۳۱۸۱۴۲	۵۷۳۱۵۲۸	۸۰۸۵۸۷۹
۱۳۱۶	۱۶۹۳۹۶۸	۸۸۷۱۲۹۸	۶۱۲۵۹۵۹
۱۳۱۸	۷۵۷۷۱۱۲	۷۶۸۱۳۳۳	۶۱۲۵۹۵۹
۱۳۱۹	۲۸۳۳۰۴۵	۸۶۵۹۶۳۸	۳۰۳۹۰۳۷
۱۳۲۰	۱۰۴۴۲۰۲	۱۴۵۸۴۰۶۵	۱۲۶۴۵۲۸

منبع: مجموعه تجارت خارجی ایران با ممالک بیگانه، سالنامه‌های ۲۰-۱۳۲۱ش.



نمودار شماره ۳: روند تغییرات مهم‌ترین کالاهای وارداتی به بندر عباس، ۲۰-۱۳۱۲ش

همان‌طور که در جدول و نمودار شماره ۳ مشاهده می‌شود در سال ۱۳۱۲ش واردات منسوجات بسیار بیشتر از دو گروه دیگر مواد وارداتی (مواد خوراکی و مواد صنعتی) به بندر عباس بوده است. این روند تا سال ۱۳۱۶ش رو به کاهش رفته و حتی زمانی که در سال ۱۳۱۸ش پیشرفت قابل توجهی نسبت به دو سال قبل خود داشته بازهم به نیمی از میزان واردات آن در ۱۳۱۲ش نمی‌رسیده است. کاهش میزان واردات منسوجات همزمان با افزایش واردات گروه مواد خوراکی بوده که در این گروه قند و شکر و چای بیشترین سهم واردات را دارند. همین‌طور ورود ماشین‌آلات صنعتی به بندر عباس تا سال ۱۳۱۵ش رشد داشته و پس از آن به نفع مواد خوراکی کاهش پیدا کرده است. این در حالی است که واردات ماشین‌آلات صنعتی تا سال ۱۳۲۰ش به ایران رشد قابل توجهی داشت اما ورود این گروه کالای صنعتی از طریق بنادر جدیدی چون بندر خرمشهر بود و اصولاً جابجایی کالاهای صنعتی به داخل ایران از طریق خط‌آهن بسیار آسان‌تر و مقرون به صرفه بوده است.

برای بررسی روند صادرات کالا از ایران از طریق بندر عباس، شایسته است ابتدا جایگاه صادراتی بندر عباس در میان مبادی اصلی صادرات کالا از ایران مورد مطالعه قرار گیرد تا پیش از اینکه به طور جزئی به ارقام و نمودارهای مربوط به خود بندر عباس پرداخته شود موقعیت ضعیف این بندر در میان سایر پایانه‌های اصلی صادراتی کشور مشاهده شود. در جدول و نمودار شماره ۴، سال ۱۳۱۵ش برای مقایسه انتخاب شده است چرا که در طول سال‌های ۱۳۱۰ش تا ۱۳۲۰ش همواره صادرات بندر عباس رو به فزونی بود و بنا بر این سال میانی این روند در نظر گرفته شد تا موقعیت متوسط بندر عباس نسبت به سایر پایانه‌ها مقایسه شود.



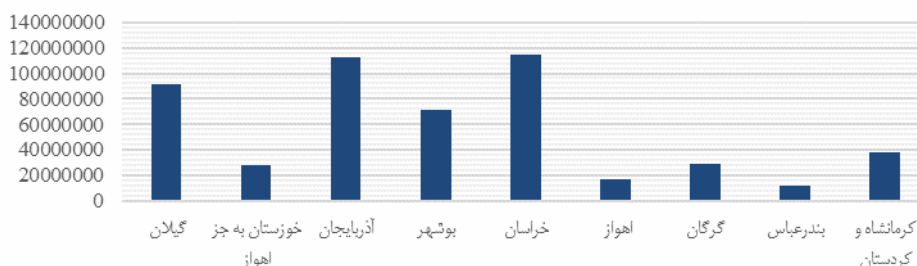
جدول شماره ۴: مقایسه وضعیت صادرات کالا از بندر عباس با سایر پایانه‌های تجاری ایران

شهر	گیلان	خوزستان به جز اهواز	آذربایجان	بوشهر	خراسان
مبلغ	۹۱۰۴۹۵۹۶	۲۷۳۸۶۷۴۴	۱۱۲۹۳۳۸۸۱	۷۱۵۴۵۶۳۰	۱۱۴۲۸۹۹۷۷

شهر	اهواز	گرگان	بندر عباس	کرمانشاه و کردستان
مبلغ	۱۶۴۸۰۵۶۵	۲۹۰۴۳۴۱۳	۱۱۹۲۵۴۳۷	۳۷۸۹۸۵۸۰

منبع: وضعیت کالای رسیده و فرستاده ایران به کشورهای خارجه در سال اقتصادی ۱۳۱۴/۱۳۱۵، تهران: چاپخانه یمنی، ۳۶-۳۳۲.



نمودار شماره ۴: مقایسه وضعیت صادرات کالا از بندر عباس با سایر پایانه‌های تجاری ایران

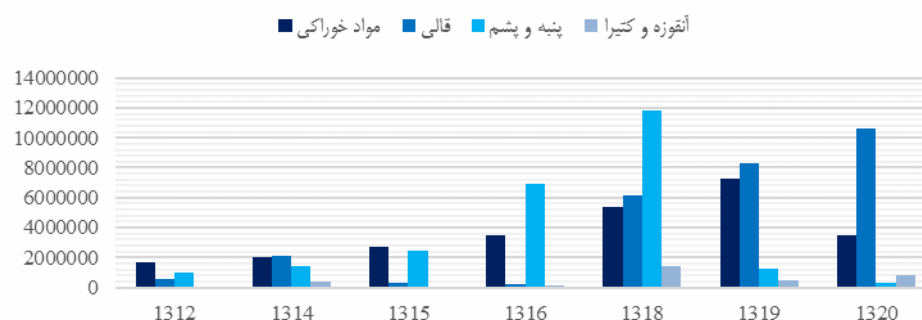
در دوره پهلوی اول میزان صادرات بندر عباس نسبت به واردات آن بسیار کمتر بوده، اما با این حال از بندر عباس اقلام صادراتی گوناگونی به مقاصد مختلف بارگیری می‌شده است. این اقلام گوناگون، جزئی و در سال‌های مختلف، متفاوت بوده‌اند. در این پژوهش برای سنجش روند صادرات کالا، کالاهای صادراتی از بندر عباس به دسته‌های مختلف تقسیم شد تا عدم تکرار صادرات یک کالای خاص در روند مطالعه خللی وارد نیابد؛ به عنوان مثال در یک سال پسته به میزان بسیار زیاد از بندر عباس صادر شد و در سال بعد بادام جای آن را گرفت. در جدول و نمودار شماره ۵، هر دو این کالاها در دسته مواد خوراکی قرار گرفته تا در مقایسه با سایر اقلام تجاری مانند پشم و پنبه و قالی نتیجه ملموس‌تری از صادرات بندر عباس به دست آید. در گروه مواد خوراکی مهم‌ترین کالاها پسته، گردو، بادام، کشمش، مویز، خرما و مرکبات بوده است. صادرات این گروه از کالاها تا اواخر دوره پهلوی اول هر سال رشد قابل توجهی نسبت به سال قبل داشته است. پس از تأسیس کارخانه کنسروسازی و

بهره‌برداری از آن در سال ۱۳۱۸ش، ماهی و خاویار هم به صادرات خوراکی بندر عباس افزوده شد. همچنین در پی تلاش برای خودکفایی کشور در تولید قند و شکر، این کالا که یکی از مهم‌ترین اقلام وارداتی به ایران بود، در سال ۱۳۲۰ نه تنها وارد نمی‌شده بلکه در این سال برای نخستین بار میزان ۸۵۱ کیلوگرم قند و شکر از بندر عباس صادر شده است (وضعیت کالاهای رسیده و فرستاده ایران در سال ۱۳۲۰).

جدول شماره ۵: مهم‌ترین صادرات بندر عباس به تفکیک دسته کالایی، ۱۳۱۲-۱۳۲۰ش.

۱۳۲۰	۱۳۱۹	۱۳۱۸	۱۳۱۶	۱۳۱۵	۱۳۱۴	۱۳۱۲	
۳۴۵۲۵۵	۷۲۲۹۳۲۲	۵۳۹۱۴۸۳	۳۵۱۸۶۱۹	۲۷۵۵۶۱۵	۲۰۶۰۹۷۹	۱۶۴۹۹۴۱	مواد خوراکی
۱۰۶۴۷۲۳۱	۸۲۶۷۴۰۸	۶۱۴۳۶۹۱	۲۷۵۶۰۵	۲۹۰۹۰۹	۲۱۵۵۲۶۰	۵۳۹۰۹۴	قالی
۲۹۴۰۵۹	۱۲۷۶۴۰۰	۱۱۷۹۳۴۰	۶۹۰۸۱۲۹	۲۴۵۷۶۳۲	۱۴۷۰۱۴۷	۹۹۸۸۹۷	پنبه و پشم
۸۶۶۰۷۸	۴۹۲۰۱۷	۱۴۲۵۲۹۲	۱۱۵۷۷۰	۰	۳۶۴۱۴۳	۸۰۰۶۸	آنقوزه و کتیرا

منبع: مجموعه تجارت خارجی ایران با ممالک بیگانه، سالنامه‌های ۲۰-۱۳۱۲ش.



نمودار شماره ۵: مهم‌ترین صادرات بندر عباس به تفکیک دسته کالایی، ۱۳۱۲-۱۳۲۰ش.

وضعیت صادرات همه دسته‌های کالاهایی از ایران رو به رشد بوده است. حتی آنقوزه و کتیرا که نسبت به سایر اقلام تجاری صادرات کمتری داشته در مقایسه با تجارت خود کالا در اوایل دوره رشد قابل توجهی داشته است. این رشد مغایرتی با افول شرایط اقتصادی بندر عباس در دوره پهلوی اول ندارد. با بالا رفتن ظرفیت تجارت در این دوره در تمام مبادی ورود و خروج کالا رشد نسبی واردات و صادرات مشاهده می‌شود اما خرابی بنادر و نابسامانی وضعیت امنیتی و تجاری در بنادر جنوبی غیر از بنادر استان خوزستان، نشان از افول وضعیت اقتصادی این مناطق در دوره مذکور دارد. در بحث از تجارت خارجی بندر عباس اشاره به تشکیلات گمرکی این بندر نیز ضروری می‌نماید.

بر تمام گمرکات جنوبی ایران در اوایل دوره پهلوی اول رؤسای بلژیکی مدیریت داشتند. وضعیت این رؤسای بلژیکی در بندر عباس و چگونگی ریاست آنها بر اداره گمرک بندر عباس از سایر بنادر جنوبی ایران بدتر بود. هرکدام از رؤسای بلژیکی که به بندر عباسی می‌آمدند تمام امورات اداری به شخص کنترلر محول کرده و به کلی در هیچ موردی زحمت به خود نمی‌دادند. مخصوصاً مسیو خورمان که چهار دفعه به ریاست گمرکات عباسی رسیده بود به جز سرشناس‌ترین تاجر بندر عباس هیچ تاجری را به حضور نمی‌پذیرفت و به فراش‌باشی می‌گفت بگوئید اگر کار گمرکی دارند به کنترلر مربوط است (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۴۰/۲۴۲۹).

گذشته از رؤسای بلژیکی، اداره گمرک بندر عباس اجزاء دیگری داشت. این اداره شامل دو نفر محاسب، یک نفر مترجم اظهارنامه، یک نفر صراف، یک نفر انباردار، یک نفر تاج‌نویس، یک نفر استاتستیک‌نویس، یک نفر معاون صراف، سه نفر جواز نویس، یک نفر مأمور عسقله، یک نفر معاون انباردار، یک نفر فراش‌باشی، سیزده نفر فراش، یک نفر رئیس تفنگچیان، شانزده نفر تفنگچی و یک نفر مترجم بود (سدیدالسلطنه بندر عباسی، ۱۳۷۱، ۲۵۰). این ساختار از قبل از دوره پهلوی و در دوره پهلوی در اداره گمرک بندر عباس برقرار بود.

گمرکخانه بندر عباسی در دوره پهلوی اول در عمارت کلاه فرنگی بود. این گمرکخانه انبارهای کافی برای نگهداری امتعه تجاری و اجناسی که توقیف می‌کرد نداشت. با این حال به بهانه‌های مختلف اجناس تجار را توقیف می‌نمود و با نگهداری نامناسب آنها تجار اداخلی و شرکت‌های تجاری خارجی را دچار خسارت فراوان می‌کرد. این تجار از اداره گمرک بندر عباس درخواست می‌کردند که دست‌کم در مقابل این خسارت، در حقوق گمرکی اجناس خسارت دیده تخفیفی داده شود. اما اداره گمرک هیچ مسئولیتی در این خصوص متقبل نمی‌شد (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۴۰/۲۰۱۴۸). این امر باعث می‌شد تجاری که می‌توانند، تجارت خود را به بندر دیگری منتقل کنند و تجاری که این امکان را ندارند از تجارت خود در بندر عباس ناراضی باشند. علاوه بر این ناراضی‌ها، تجار بندر عباس با مأمورین گمرک هم اختلاف و در نحوه انجام امور گمرکی از رئیس بلژیکی گمرک شکایت داشتند (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۴۰/۱۰۵).

گمرک بندر عباس درباره ورود واردات کشورهای مختلف به ایران نیز اهمال می‌ورزید و همین امر موجبات ناراضی صادرکنندگان مواد مورد نیاز ایران را فراهم ساخته بود. به عنوان مثال طبق قراردادی که ایران با دولت شوروی داشت، در صورت خرید قند از آن کشور کلیه مخارج پیاده کردن بار از کشتی‌های تجاری و حمل آن تا انبارهای کالاهای وارداتی به عهده خریدار یعنی ایران بود. در حالی که

رؤسای گمرک بندر عباس از پذیرفتن هزینه‌های پیاده کردن اجناس امتناع می‌کردند و در نهایت اجناس کشتی تجاری را با تعلل تخلیه می‌کردند و کار یک روزه را گاهی تا سه روز طول می‌دادند. این امر باعث می‌شد نه تنها در برنامه کار کشتی‌های خارجی وقفه افتد بلکه شرکت‌هایی که این کشتی‌ها به آنها وابسته بودند ضرر کرده، بدهکار شوند و اسباب نارضایتی آنها از تخلیه بار در بندر عباس فراهم شود (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۴۰/۹۷۹۳).

گمرک بندر عباس در ترخیص کالای شرکت‌های تجاری خارجی سخت‌گیری‌هایی می‌کرد که تجار را دلسرد می‌نمود و اصولاً همین در بر تجارت خارجی از طریق بندر عباس تأثیرگذار بود. مثلاً اگر یکی از مدارک اداری کشتی ناقص بود، از پیاده کردن اجناس ممانعت به عمل می‌آورد تا جایی که تجارتخانه‌های داخلی به علت اینکه به اجناسی که وارد می‌شد نیاز داشتند، برای ترخیص این کالاها پادرمیانی کرده و جریمه مدارک ناقص کشتی‌ها را هم خود پرداخت می‌نمودند. نمونه‌های زیادی از این سخت‌گیری‌ها در گزارش‌ها و اسناد آمده است (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۴۰/۱۷۷۵).

### تجارت داخلی بندر عباس

تجار بندر عباس از تجار داخله و خارجه تشکیل می‌شدند. تجار داخلی اغلب تجار یزد، کرمان، خراسان و لار بودند. تجارت تجار داخلی هم معمولاً به تجارت خارجی منتهی می‌شود؛ چرا که اجناسی که این تجار از داخل ایران می‌خریدند برای صادر شدن به بندر عباس آورده می‌شد. این تجارت‌امتهای مانند خارک، بادام، گردو، پسته، مویز، انقوزه، گل سرخ، پنبه، پشم، قالی، پوست، حنا، مورد، تنباکو، روناس و دواجات به بندر عباس می‌آوردند (سدیدالسلطنه کبابی، ۱۳۴۲، ۱۷۵).

بخشی از تجارت داخلی بندر عباس به فعالیت‌های شرکت نفت ایران و انگلیس مربوط می‌شد. این تجارت به رغم اینکه داخلی بود ولی چون از طریق خلیج فارس نفت مذکور حمل می‌شد، در اسکله بندر عباس پیاده می‌شد و باز هم با کار گمرک تداخل پیدا می‌کرد و گمرک بندر عباس هم نهایت سخت‌گیری را برای تخلیه بار کشتی‌های تجاری به عمل می‌آورد و از تحویل آن خودداری می‌کرد. بهانه گاهی این بود که نمی‌دانست این کشتی چه زمان از خوزستان حرکت کرده یا اینکه میزان نفت مورد نیاز بندر عباس چقدر است (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۴۰/۳۸۱۵).

به جز تجار مستقل داخلی، در بندر عباس در سال ۱۳۱۰ش تنها یک شرکت داخلی فعالیت تجاری داشت و آن هم شرکت حاجی هاشم و میرحاجی اوزی بود. این شرکت قالی و انقوزه صادر و پارچه

پشمی وارد می‌کرد (مجله اتاق تجارت، ش ۶۰، ۹۴).

از دیگر مؤلفه های تجارت داخلی و اقتصاد یک بندر، بازارهای آن است. در بندر عباس یک راسته بازار وجود داشت که در کناره دریا واقع شده بود. این بازار از طرف مغرب به عمارت کلاه فرنگی و از مشرق به محله سرریگ می‌رسید. این راسته که حدود چهارصد و پنجاه قدم امتداد داشت از طرف شمال هفت بازارچه و از طرف مغرب یک بازارچه از آن منشعب می‌شد. از این تعداد تنها دو بازارچه مسقف بودند. در شمال غرب این بازار، پیش‌تر، بازاری به نام راسته تاریکی قرار داشت که انبار مال-التجاره تجار هم بود. این بازار قدیمی در دوره پهلوی اول به جایگاهی برای انبار کالا و ادارات بازرگانی که به آن افیس می‌گفتند تبدیل شده بود. در این مکان غیر از انبار هندوها و انبارهایی که در طبقه تحتانی افیس‌ها بنا شده، بیست و هفت باب موجود بود. در اینجا هشت دفتر تجاری از هندوها، دو دفتر متعلق به فارسی‌ها، چهار دفتر تجاری متعلق به شرکت کشتی‌ها، یک افیس از شرکت تجار انگلیسی، چهار افیس از ایرانیان، و سه افیس هم از حیدرآبادی‌ها داشتند. این افیس‌ها علاوه بر تجارتخانه‌های آنها بود که در کاروانسراها داشتند (سدیدالسلطنه کبابی، ۱۳۴۲، ۱۶۸).

با برپایی اتاق‌های تجارت در شهرهای مختلف ایران، بندر عباس نیز ملزم به تأسیس این تشکیلات و حوزه اقتصادی اتاق تجارت بندر عباس، لنگه، جزیره قشم، میناب، جاسک و چاه بهار تعیین شد (مجله اتاق تجارت، ش ۱۸۸، ۸) این اتاق ملزم بود نشست‌هایی برگزار کند و با ارسال صورتجلسه و مشروح مذاکرات جلسه به اتاق تجارت مرکزی، پایتخت را از اوضاع تجاری بندر عباس و حوزه‌های مربوط به خود آگاه کند و پیشنهادهایی برای بهبود وضعیت تجاری منطقه ارائه دهد. طبق تصویب هیئت دولت این افراد برای عضویت در اتاق تجارت بندر عباس انتخاب شدند: آقامهدی ناظم‌پور شیرازی، حاج شیخ احمد گله‌داری، حاجی میرشمس‌الدین اوزی، حاجی مختار مشیری‌دوانی، میرحاجی صدیقی‌اوزی، حاجی حبیب‌الله صداقت‌لاری (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۴۸/۱۶۸).

راه‌های تجاری هم یکی از مهم‌ترین ملزومات یک بندر برای اتصال به بازارهای داخلی کشور و رونق تجارت داخلی بندر است. بندر عباس تا سال ۱۲۹۶ش راه اتومبیل رو نداشت و مسافرت‌ها و حمل و نقل کالا با مال و از راه‌های مالرو صورت می‌گرفت و الاغ و شتر بهترین و وسیله نقلیه در این راه‌ها بودند. برای راه‌های دور دست مانند کرمان، یزد، خراسان، لارستان، فارس و بلوچستان از شتر استفاده می‌شد. شترهایی که در بندر عباس برای حمل و نقل کالا به کار گرفته می‌شدند، عمدتاً متعلق به افغان‌ها بودند و تعدادشان در زمستان گاه به دو هزار و سه هزار نفر می‌رسید اما با شروع فصل گرما از تعداد آنها به شدت کاسته می‌شد و همین امر موجب افزایش کرایه می‌گردید (سایانی، ۱۳۸۱، ۷۶).

در دوره پهلوی اول راه شوسه بندر عباس به لار هنوز ساخته نشده بود. جاده بندر عباس به لار تا انتهای دوره پهلوی اول راه مالرو بود. مسافرت و حمل و نقل مال‌التجاره به وسیله شتر و الاغ صورت می‌گرفت. با اینکه این راه طولانی نبود ولی حمل کالا از بندر عباس تا لار با شتر ۱۵ روز و با الاغ ۱۰ تا ۱۲ روز طول می‌کشید (مجله اتاق تجارت، ش ۱۷، ۱۸). بنا بر این، در سال ۱۳۱۶ش بررسی برنامه ساخت راه شوسه بندر عباس به لار موضوع جلسه اتاق تجارت بندر عباس قرار گرفت. وزارت طرق و شوارع به اتاق تجارت بندر عباس خبر داد که ساخت این راه را در برنامه ۱۳۱۶ش منظور نکرده است. مجدداً اتاق تجارت تأکید کرد که ساخت این راه خرج زیادی ندارد و بسیار برای تجارت بندر عباس ضروری است (مجله اتاق تجارت، ش ۱۵۹، ۳۱). به هر ترتیب بعد از سال‌ها، در دوره پهلوی دوم، این راه ساخته شد ولی باز راه خوبی برای تجارت نبود. در گزارش‌هایی که از راه‌های بندر عباس در دوره پهلوی دوم در دست است، گفته شده که راه شوسه لار به بندر عباس با اصول فنی ساخته نشده و مسافت زیادی را در مسیر رودخانه‌ها طی می‌کنند و فاقد پل بوده به همین جهت به محض بارندگی تا چند روز قابل استفاده نیست (اولین نشریه فرهنگ حوزه بنادر و جزایر بحر عمان و خلیج فارس، ۱۳۳۸، ۲۲).

راه شوسه‌ای که به بندر عباس منتهی می‌شد، راه بندر عباس بود. این راه کاملاً شوسه نبود ولی برای عبور اتومبیل آماده شده بود. این جاده از تنگه زاغ و کوه گنو گذشته به طرف سعادت آباد، نزدیک طارم و حاجی آباد و سعید آباد جلو آمده و به کرمان می‌رسید. این جاده برای عبور اتومبیل مرمت شد و پس از آن طی این مسیر با اتومبیل برای مسافر دو روز و برای حمل مال‌التجاره چهار روز طول می‌کشید (مجله اتاق تجارت، ش ۱۷، ۱۷).

### صنایع بندر عباس

صرف‌نظر از میزان صادرات و واردات که نشانگر پویایی تجاری یک بندر است، اقتصاد بندر عباس از لحاظ صنعتی، با آغاز برنامه‌های نوسازی و اقدامات صنعتی در سراسر ایران، دستخوش تغییراتی شد. تا این زمان، صنعت بندر عباس محدود به کارگاه‌های کوچک و صنایع دستی مصنوع از نخل خرما بود. اما در دوره پهلوی کارخانه‌ها و شرکت‌هایی در بندر عباس تأسیس شد که اگرچه به لحاظ کیفی و کمی در حد کارخانه‌های تاسیسی نواحی شمالی و مرکزی کشور نبود ولی باعث ایجاد فرصت‌های شغلی و اقتصادی جدید در این منطقه شد. بعضی از این شرکت‌ها و کارخانه‌ها پیرو برنامه‌های کلان اقتصادی کشور، توسط دولت در بندر عباس ایجاد شد اما برخی از کارخانه‌ها و شرکت‌های ایجاد شده در بندر

عباس متأثر از فضای عمومی کشور، توسط خود تجار و صاحبان صنایع کوچک در بندر عباس ایجاد شد. مثلاً شرکت سهامی برق و یا شرکت سهامی چوب که توسط تجار و مردم بندر عباس تأسیس شدند.

از کارخانه‌های مهمی که توسط دولت در بندر عباس احداث شد، کارخانه کنسروسازی اطلس بود. در سال ۱۳۱۵ش به منظور بهره‌برداری هرچه بیشتر از آبزیان خلیج فارس، دولت از یک هیئت دانمارکی دعوت کرد که به ایران بیاید و درباره آبزیان این منطقه مطالعه نماید. دولت، دو کشتی تحقیقاتی به نام «سنگ‌سر» و «راشگو» که نام دو ماهی مشهور خلیج فارس است را در اختیار آنها قرار داد تا کار خود را سریع‌تر انجام دهند. نتیجه تحقیقات این هیئت آن شد که کارخانه کنسرو ماهی برای تهیه دو نوع کنسرو، یکی کنسرو اوور (تون) و دیگری مغم (ساردین) در بندر عباس تأسیس گردد. سفارش ساخت کارخانه به یک شرکت دانمارکی به نام «اطلس» داده شد. شرکت مذکور، کارخانه را در سال ۱۳۱۹ش راه‌اندازی کرد و آن را به نام شرکت سازنده آن، اطلس نامید. (سایانی، ۱۳۸۱، ۹۱).

سردخانه شیلات دومین کارخانه احداثی در بندر عباس بود. چون ماهی محصولی است که پس از صید یا باید مصرف شود و یا به صورت کنسرو در آید، علاوه بر کارخانه کنسروسازی لازم بود این بندر به سردخانه هم مجهز شود تا مازاد ماهی صید شده به صورت منجمد نگهداری شود. پیش از احداث کارخانه کنسروسازی و سردخانه، مازاد ماهی صید شده در بندر عباس نمک‌سود می‌شد. اما سرعت این روش با صنعتی شدن شیوه صید ماهی در بندر عباس هماهنگ نبود (جلائی، ۱۳۳۹، ۱۵). بنا بر این، نخستین سردخانه شیلات در بندر عباس در سال ۱۳۱۹ش آغاز به کار کرد. ظرفیت این سردخانه ۹۰ تن در روز بود و باز هم کفاف تولیدات شیلات بندر عباس را نمی‌داد (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۲، ۱۲۷). علاوه بر این کارخانه‌ها، شرکت‌های متعددی نیز در بندر عباس گشایش یافت. این شرکت‌ها و کارخانجات یکی از مهم‌ترین نتایج اصلاحات اقتصادی دوره پهلوی اول در بندر عباس بود. این بندر که به خودی خود در دوره قاجار رکود اقتصادی پیدا کرده بود، در مقابل اصلاحات دوره پهلوی اول ایستادگی نکرد و تنها نشانه‌های اصلاحات اقتصادی سراسری ایران در دوره پهلوی اول در بندر عباس، گشایش شرکت‌ها و کارخانجات بود. از آن جمله می‌توان به شرکت‌های ذیل اشاره کرد:

۱. شرکت سهامی قند و شکر: این شرکت از بدو تأسیس با جدیت مشغول به کار بود و کم‌کم معامله چای را هم به کسب و کار خود افزود. چای مورد نیاز بندر عباس را این شرکت تأمین می‌کرد.

۲. شرکت سهامی قماش: این شرکت باز کردن مغازه‌های خرده‌فروشی را در بندر عباس مورد لزوم

- کار خود می‌دانست. بنا بر این، با افزودن مبلغ ۱۰۰ هزار ریال به سرمایه خود چندین مغازه در بندر عباس برای فروش جزئی منسوجات افتتاح نمود (مجله اتاق تجارت، ش ۱۵۳، ۷۲).
۳. شرکت سهامی برق بندر عباس: بندر عباس تا سال ۱۳۱۸ش برق نداشت. برای تأمین برق در سال ۱۳۱۵ش عده‌ای از بازرگانان شهر با تشکیل یک شرکت سهامی، مقدمات خرید و نصب یک موتور برق ۹۰ کیلو واتی ساخت آلمان را فراهم ساختند و آن را در سال ۱۳۱۸ش به بهره‌برداری رساندند. این شرکت با سرمایه ۳۰۰ هزار ریال برای احداث کارخانه برق، کشیدن چراغ و ساختن یخ تشکیل شد و حق امضاء اسناد و تعهدات شرکت با دو تن از تجار بندر عباس به نام‌های حاجی مختار مشیر و محمدسعید روستا بود (مجله اتاق تجارت، ش ۱۵۶-۱۵۵، ۳۵). این شرکت در اولین مرحله خیابان‌های اصلی و بازار را روشن نمود. نیروگاه برق علاوه بر تأمین روشنایی شهر، یک عدد آسیاب برقی را نیز به کار می‌انداخت که کار عمده آن آسیاب کردن گندم بندر عباس بود. همچنین، روزانه هفتاد قالب یخ می‌ساخت که البته جوابگوی نیاز مردم نبود و غالباً بر سر آن مرافعه بود. بعدها یک دستگاه لیمونادسازی نیز در کارخانه برق راه‌اندازی شد. آب مورد نیاز کارخانه با شتر و الاغ از ناینند و یا برکه‌ها تأمین می‌شد (سایانی، ۱۳۸۱، ۶۹).
۴. شرکت تخته و نجاری: این شرکت با سرمایه ۵۰ هزار ریال کار خود را آغاز کرد و لوازم چوبی مورد نیاز مردم بندر عباس را تأمین می‌کرد. شرکت آرتیژن، این شرکت که با سرمایه ۱۲۰ هزار ریال تأسیس شد و کار اصلی آن حفر چاه در بندر عباس بود. مردم به پیشرفت کار این شرکت بسیار امید بسته بودند؛ چرا که موفقیت این شرکت باعث رشد چشمگیر کشاورزی در منطقه می‌شد.
۵. شرکت سهامی پخش سیگار بندر عباس: این شرکت طبق تقاضای تجار بندر عباس با سرمایه ۱۰۷ هزار ریال تأسیس شد (مجله اتاق تجارت، ش ۱۵۳، ۷۲).

### کشاورزی و دامداری بندر عباس

معاش سکنه بندر عباس تا حد بسیار کمی از تولید صنایع دستی و به جز آن، مردم عادی که تاجر و کسبه نبودند بیشتر از صید ماهی بود. مردم عادی بندر عباس در حدود ده کشتی برای صید ماهی داشتند و از مالیات معاف بودند. به جز این ماهیگیران عده‌ای نیز از ثمره نخلستان‌ها معاش می‌کردند (سدیدالسلطنه کبابی، ۱۳۴۲، ۱۶۲) و عده‌ای هم از دامداری و کشاورزی مختصر بندر عباس روزگار می‌گذراندند.

بندر عباس آب شیرین زیادی ندارد. به همین دلیل کشاورزی این بندر ضعیف و به زحمت در حد



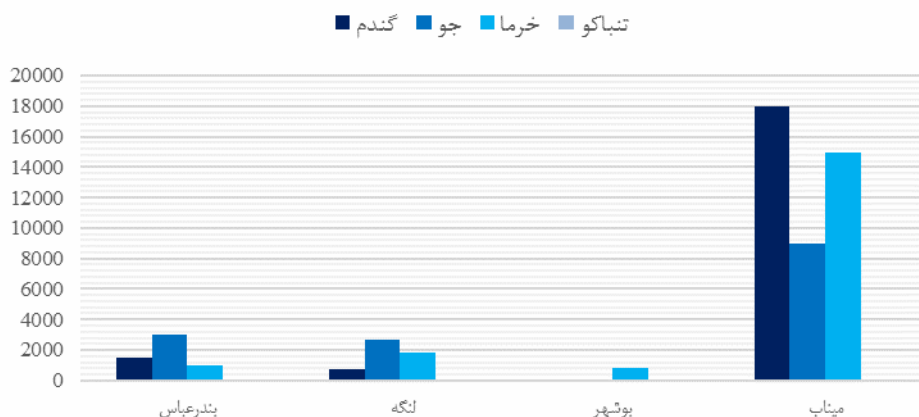
رفع نیاز سکنه خود است. مردم بندر عباس آب آشامیدنی خود را خریداری می‌کردند. میزان زیادی از آب آشامیدنی مردم بندر عباس از نایبند تأمین می‌شد. نایبند در شرق بندر عباس واقع شده و مردم بندر عباس هر جحله آب را که ظرفی است که تقریباً سه من تبریز گنجایش داشت را در زمستان دو شاهی و در تابستان چهار شاهی خریداری می‌کردند (سدیدالسلطنه بندر عباسی، ۱۳۷۱، ۲۳۷). به جز این، چند آب انبار هم در شمال و غرب شهر وجود داشت که به آنها برکه می‌گفتند. بنا بر این، آب آشامیدنی در بندر عباس کم بود و برای زراعت آب به اندازه کافی وجود نداشت. با این حال بندر عباس پوشش گیاهی مناسبی داشت. مناطق ایسین، تازیان، سرخون، فین، گهرهو سیاهو از مهم‌ترین بخش‌های کشاورزی بندر عباس هستند (حبیبی، ۱۳۹۰، ۲۸۹). به دلیل اینکه در سه فصل از سال می‌توان در بندر عباس به کشت و زراعت پرداخت، محصولاتی چون گندم، جو، حبوبات، سیب زمینی، پیاز، محصولات جالیزی، نباتات علوفه‌ای و دانه‌های روغنی و مرکبات و خرما در آن به دست می‌آید (بختیاری، ۱۳۶۹، ۹۹) و محصولات کشاورزی مانند خرما، خارک و حنا از اقلام صادراتی این منطقه به خارج از کشور بوده که در خود منطقه کاشت و برداشت می‌شده است (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۲، ۸۴). در اطراف شهر بندر عباس به میزان کمی گندم و جو کاشت می‌شد. اما در مضافات عباسی مانند میناب، شمیل و غیره رودخانه و باغات با مرکبات و میوه‌های گرمسیری زیاد دیده می‌شود و در کوه گنو که بیلاق و هشت فرسنگ شمال عباسی است، میوه‌جات سردسیری کمی موجود است (سدیدالسلطنه کبابی، ۱۳۴۲، ۲۳۷).

در جدول و نمودار شماره ۶، میزان برداشت محصولاتی چون گندم، جو، خرما و تنباکو در بندر عباس نمایش داده شده و همچنین با نمایش میزان برداشت این محصولات به خروار در مناطقی مانند میناب، بوشهر، بندر عباس و بندر لنگه، مقایسه‌ای بین این مناطق صورت گرفته تا وضعیت کشاورزی بندر عباس در دوره پهلوی اول به روشنی قابل مشاهده باشد.

جدول شماره ۶: مقایسه میزان برداشت محصولات کشاورزی بندر عباس و سایر شهرهای جنوبی ایران در سال ۱۳۱۰ش

گندم	جو	خرما	تنباکو
۱۵۰۰	۳۰۰۰	۱۰۰۰	۰
۷۰۰	۲۷۰۰	۱۸۰۰	۲
۲۵	۱۰	۸۰۰	۴
۱۸۰۰۰	۹۰۰۰	۱۵۰۰۰	-

منبع: اداره کل فلاح و صنعت، احصائیه محصولات فلاحتی ایران در سال ۱۳۱۰ش، تهران: مطبعه روشنائی، ۱۳۱۱، ص ۱۷۴.



نمودار شماره ۶: مقایسه میزان برداشت محصولات کشاورزی بندر عباس و سایر شهرهای جنوبی ایران در سال ۱۳۱۰ ش

هنری پاتینجر، جهانگردی که در دوره پهلوی اول از بندر عباس دیدن کرده، در خصوص کشاورزی این منطقه چنین می‌گوید: «خاک منطقه بندر عباس به اندازه‌ای پرنمک و به طوری خشک و لم یزرع بود که حتی در آن علف و یا هر نوع نبات دیگر نمی‌روید و در ناحیه‌ای به طول ۸۰ الی ۹۰ میل ابداً آب وجود ندارد» (پاتینجر، ۱۳۸۴، ۲۶۲). اما فعالیت‌های کشاورزی در نقاط معینی که دارای آب کافی بود و یا در بعضی مناطق به صورت دیمی، انجام می‌شد. به همین سبب فعالیت‌های کشاورزی در بسیاری از روستاهای منطقه منحصر به نگهداری چند نخلستان مختصر دیمی و زراعت مختصر جو و گندم دیمی بود که در صورت بارندگی حاصل ناچیزی به دست می‌داد (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۲، ۸۵).

در گذشته به علت وجود مراتع کافی در بندر عباس، دامداری در وضعیت مطلوبی قرار داشت. به دلیل اینکه زمستان منطقه گرم بود و مراتع سرسبز و وسیع به نسبت مناسبی در سطح منطقه پراکنده بود، این هر دو عامل، یعنی هوای مناسب زمستان و مراتع غنی باعث شده بود این منطقه در فصل زمستان محل تجمع دامداران شود. (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۲، ۱۲۰).

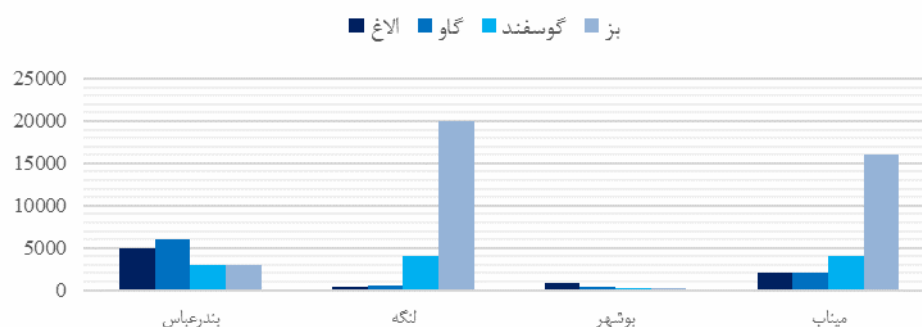
اما در دوره پهلوی اول خشکسالی‌های متعددی در بندر عباس رخ داد که باعث شد میزان شتران و چارپایانی که می‌بایست به طور طبیعی در آن حوالی یافت شوند بسیار کمتر شود. این باران نباریدن در طول ساحل تأثیر مخربی بر چرای دام‌ها گذاشته بود (استاین، ۱۳۸۶، ۷۹) دامداری در این شهرستان

رونق ندارد و به دلیل اینکه مراتعش پست است، در مناطق شمالی بندر عباس دامداری رواج دارد (بختیاری، ۱۳۶۹، ۱۰۰).

جدول شماره ۷: مقایسه میزان چهارپایان موجود در بندر عباس با سایر شهرهای جنوبی ایران در سال ۱۳۱۰ش

بندر عباس	الاغ	گاو	گوسفند	بز
۵۰۰۰	۴۰۰	۶۰۰۰	۳۰۰۰	۳۰۰۰
لنگه	۴۰۰	۶۰۰	۴۰۰۰	۲۰۰۰۰
بو شهر	۸۰۰	۳۵۰	۲۰۰	۲۵۰
میناب	۲۰۰۰	۲۰۰۰	۴۰۰۰	۱۶۰۰۰

منبع: اداره کل فلاح و صنعت، احصائیه محصولات فلاحی ایران در سال ۱۳۱۰ش، تهران: مطبعه روشنایی، ۱۳۱۱، ص ۱۸۰.



نمودار شماره ۷: مقایسه میزان چهارپایان موجود در بندر عباس با سایر شهرهای جنوبی ایران در سال ۱۳۱۰ش

در جدول و نمودار شماره ۷، یکی از محدود گزارش‌های چاپ شده از اداره کل فلاح و تجارت به نمایش گذاشته شده است. این گزارش، سال‌های متوالی از سوی آن سازمان ارائه نشد و تنها اطلاعات در دسترس در رابطه با وضعیت دامداری مربوط به این سال است. در این جدول و نمودار، وضعیت دامداری بندر عباس با شهرهای اطرافش مقایسه شده است. پرورش شتر و بز، به ویژه بز تالی از دیرباز مورد توجه روستاییان بندر عباس بوده است. و حتی در برخی محلات شهر هم گله‌های بز تالی نگهداری می‌شده است. یکی از اقلام مهم دامداری که از بندر عباس صادر می‌شده کرک بز تالی است که این نوع کرک از مرغوب‌ترین کرک‌ها در دنیا به شمار می‌رود (بختیاری، ۱۳۶۹، ۱۰۰).

### نامنی بندر عباس و تأثیر آن بر افول تجارت بندر عباس

در دوره پهلوی اول نظارت بر وضعیت عمومی بنادر جنوبی بسیار کم بود و تنها بنادر استان

خوزستان از این امر مستثنی بودند. بندر عباس در این دوره دچار ناامنی‌های شدید بود. این وضعیت در اواخر دوره پهلوی اول (سال ۱۳۱۸) خراب‌تر شد؛ نیروهای نظامی به علت نرسیدن مقرری و حقوق‌شان با عوامل ناامنی همدستی کرده و با گرفتن مبلغی از خاطیان از اعمال آنان چشم‌پوشی می‌کردند (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۴۰/۲۸۶۳۵). گاهی هم امنیه‌های محل به همراه قاچاقچیان و رؤسای طوایف، نیرویی قوی تشکیل می‌دادند و به حقوق مردم بندر عباس تعدی می‌کردند (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۴۰/۱۱۷۲۱).

پس از سال ۱۳۰۷ش که قاچاق کالا بر اثر برقراری انحصار تجارت خارجی در مناطق جنوبی بیش از پیش قوت گرفته بود، نیروی نظامی بندر عباس در بیابان‌های اطراف و راه‌های تجاری مقداری نیروی نظامی مستقر کرده بود. ولی پس از بازگشت دادن آنها در سال ۱۳۱۰ش، اشرار در اطراف میناب بنای قتل و غارت را گذاشتند و گرفتاری‌های بسیاری را برای مردم و تجار به وجود آوردند. این ناامنی‌ها تا جایی گسترش یافت که منجر به مقتول شدن یکی از تجار دهپو — از دهات مشرف به گمرک بندر عباس — و مضروب شدن کدخدای دهپو شد (سازمان اسناد ملی ایران: ۳۵۰/۹۳۰۷). این ناامنی‌ها تنها در راه‌ها و اطراف بندر عباس نبود بلکه حتی دفاتر گمرکی تابع گمرک بندر عباس هم مورد سرقت قرار می‌گرفت. در این نوع سرقت‌ها که بیشتر به غارت می‌مانست، یاغیان بلوچ از بلوچستان به بندر عباس هجوم می‌آوردند و حتی اثاثیه و البسه مدیر اداره را هم می‌زدیدند (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۴۰/۱۹۳۶۶).

در این شرایط، مشخص است که تاجران نمی‌توانستند این بندر را محل امنی برای تجارت خود بدانند. ناامنی، نبود تأسیسات بندری مناسب، سخت‌گیری‌های گمرکی اداره گمرک بندر عباس و مهم‌تر از همه قوت گرفتن بنادر خوزستان به علت به راه افتادن خط‌آهن سراسری، همه و همه باعث شد این بندر بیشتر از پیش در معادلات تجاری منطقه ضعیف شود.

بعد از این دوره در بعضی از کنفرانس‌های دریایی بندر عباس را یک بندر از کار افتاده به حساب می‌آوردند؛ چرا که کشتی‌ها مجبور بودند محموله خود را در خرمشهر و بندر شاهپور تخلیه کنند و حتی توقف کوتاه در بندر عباس به نفع آنها نبود. توقف کوتاه در بندر عباس به منزله پرداخت هزینه‌های اضافی بندر بوده که رقم قابل توجهی برای کشتی‌های تجاری به حساب می‌آمد. حتی پس از ساخته شدن راه‌های جدید شوسه بندر عباس به کرمان باز بندر عباس دارای راه‌های ارتباطی کامل و کافی به داخل ایران نبود؛ چرا که راه‌های ارتباطی بندر عباس، بندر عباس و سواحل خلیج فارس و دریای عمان بسیار بد و غیرقابل استفاده بود. در واقع این استان فاقد طرق ارتباطی مناسب در داخل خود است و به استان‌های مجاور خود نیز راه قابل استفاده ندارد. و این یکی از مشکلات توسعه اقتصادی بندر عباس در دوره پهلوی اول و پس از آن بود. راه ارتباطی آبی استان ساحلی و همچنین راه‌های استان و سایر

استان‌های ساحل خلیج فارس و دریای عمان به علت نبود تسهیلات بندری، کاملاً عقب‌افتاده و غیرقابل استفاده است. برای ایجاد ارتباط از طریق دریا، چه در بنادر و چه در جزایر خلیج فارس و دریای عمان، اسکله، پناهگاه، لنگرگاه قابل استفاده وجود نداشت و این امر سبب شده که طرق آبی بنادر و جزایر استان ساحلی نقشی در حیات اقتصادی این استان نداشته باشند (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۲، ۴۳-۱۴۲).

### نتیجه

چنان که گذشت، برای بررسی فرضیه مقاله که رکود اقتصادی از پیش موجود را عامل مهم عدم بهره‌برداری از قابلیت‌های بندری بندرعباس در دوره پهلوی اول می‌داند، آمار و اطلاعات نسبتاً کافی ارائه و مورد بحث قرار گرفت. همان طور که پیشتر هم تأکید شده بود، مقاله مدعی نیست که هیچ رشدی در بندرعباس صورت نگرفته است. بلکه بر عکس، مقاله مدعی است که رشد تدریجی و عمومی وجود دارد، اما این رشد متناسب با رشد این بندر در دوران طلایی حیات آن نیست و حتی قابل مقایسه با رشد دیگر بنادر رقیب مانند خرمشهر و بوشهر هم نیست.

همان طور که در متن هم آمد، مجموعه‌ای از عوامل را برای رکود بندرعباس در دوره پهلوی اول می‌توان برشمرد: ناامنی، نبود تأسیسات بندری مناسب، عدم اتصال راه‌آهن سراسری به بندرعباس، موقعیت خاص خرمشهر به دلیل مجاورت منابع نفتی، تأسیسات بندری مناسب‌تر و امنیت بیشتر بوشهر. علاوه بر این عوامل، عوامل داخلی خود بندرعباس هم مهم شمرده شده است. مثلاً گزارش‌های تجاری و گمرکی هم بارها بر مشکلات داخلی تأکید کرده‌اند. در این رابطه، می‌توان تأکید کرد که بندرعباس در نبود درآمدهای بالای تجاری دوران طلایی خود، قابلیت‌های مالی خودگردانی برای آبادانی را نداشته است. به همین خاطر، هم تسهیلات حمل و نقل و تجارت نوسازی نشدند و بهبود نیافتند و هم به لحاظ اجتماعی، خلق و خوی ناسازگار با تجارت بر منطقه چیره شد و تجار را از منطقه دور نمود. سختگیری‌های گمرکی، یاغی‌گری اشرار محلی، ناتوانی نیروهای انتظامی از نظم بخشیدن به بندرعباس، و . . . از این دست عوامل است که مهاجرت تجار و انتقال دفاتر تجاری داخلی و خارجی به بنادر آبادتر را سبب شد.

با همه این مشکلات، هنوز این می‌تواند جای پرسش داشته باشد که بندرعباس به عنوان منطقه‌ای که همواره از اهمیت جغرافیایی و سیاسی خاصی برخوردار بوده، چگونه از دید اصلاحات و توجهات جدی دولت پهلوی اول به دور ماند. احتمالاً علاوه بر مشکلاتی که در متن مقاله مورد بررسی

قرار گرفت، باید یک سری عوامل دیگر را هم در نظر گرفت. مثلاً حجم پایین تجارت خارجی ایران در مقایسه با یک کشور توسعه‌یافته، هرگز بنادر دیگر را چنان شلوغ نکرد که نیاز به استفاده از بندر عباس باشد. همچنین، باید به عدم توسعه منطقه‌ای و پیرامونی بندر عباس اشاره کرد که در نبود چنین توسعه‌ای، بندر عباس از قابلیت‌های محلی تجاری هم برخوردار نشد تا موقعیت بندری خود را سامانی شایسته دهد.

## منابع و مأخذ

- اداره کل گمرک، ۱۳۱۱، احصائیه تجارتي ایران با ممالک خارجه در سال اقتصادی ۱۳۱۰/۱۳۱۱، تهران: چاپخانه فردوسی.
- اداره کل گمرک، ۱۳۱۳، مجموعه تجارت عمومی ایران با ممالک خارجه در سال اقتصادی ۱۳۱۱/۱۳۱۲، تهران: مطبعه اطلاعات.
- اداره کل گمرک، ۱۳۱۸، وضعیت کالای رسیده و فرستاده ایران به کشورهای خارجه در سال اقتصادی ۱۳۱۴/۱۳۱۵، تهران: چاپخانه یمنی.
- اداره کل گمرک، ۱۳۲۰، آمار تجارت ایران با کشورهای بیگانه در سال اقتصادی ۱۳۱۶/۱۳۱۷، تهران: چاپخانه فردین و برادر.
- اداره کل گمرک، ۱۳۳۰، آمار تجارتي کشور شاهنشاهی ایران با کشورهای بیگانه در سال ۱۳۱۸، تهران: چاپخانه فردین و برادر.
- اداره کل گمرک، ۱۳۳۰، آمار بازرگانی ایران با کشورهای خارجه در سال ۱۳۱۹، تهران: فاروس.
- اداره کل گمرک، ۱۳۳۰، آمار بازرگانی ایران با کشورهای خارجه در سال ۱۳۱۸، تهران: فاروس.
- اداره کل فلاح و صناعت، ۱۳۱۳، احصاییه فلاحتی و صنعتی ایران در سال ۱۳۱۱، تهران: شرکت چاپخانه فردوسی.
- استاین، سراورل، ۱۳۸۶، از کرمان تا بندر عباس، ترجمه علی اصغر رئیس زاده، شیراز: ایلاف.
- بختیاری، مجید، ۱۳۶۹، راهنمای مفصل ایران، استان هرمزگان، ج ۲، تهران: گیتاشناسی.
- پاتینجر، هنری، ۱۳۸۴، سفرنامه پاتینجر، ترجمه شاهپور گودرزی، تهران: کتابفروشی دهخدا.
- جلائی، محمدعلی، ۱۳۳۹، صنعت ماهی در خلیج فارس، تهران: مصور.
- حیبی، حسن، ۱۳۹۰، شهرهای ایرانشهر، جلد دوم، پژوهش گروهی بنیاد ایرانشناسی، تهران: بنیاد ایرانشناسی.
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند ۲۴۰/۱۰۵
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند ۲۴۰/۱۱۷۲۱
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند ۲۴۸/۱۶۸
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند ۲۴۰/۱۷۷۵
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند ۲۴۰/۱۹۳۶۶
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند ۲۴۰/۲۰۱۴۸
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند ۲۴۰/۲۴۲۹
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند ۲۴۰/۲۸۶۳۵
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند ۲۴۰/۲۸۱۵
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند ۲۵۰/۹۳۰۷

سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند ۲۴۰/۹۷۹۳  
سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۲، بررسی موقعیت اقتصادی و اجتماعی استان ساحلی بندر عباس، ج ۱، تهران:  
بی نا.

سایبانی، احمد، ۱۳۸۱، بندر عباس و هلال طلائی، تهران: زعیمر.  
سدیدالسلطنه بندر عباسی، ۱۳۷۱، سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش،  
تصحیح احمد اقتداری، تهران: جهان معاصر.

سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی، ۱۳۴۲، بندر عباس و خلیج فارس: اعلام الناس فی احوال بندر عباس،  
تصحیح احمد اقتداری و به کوشش علی ستایش، تهران: کتابخانه ابن سینا، ۱۳۴۲.  
سعادت، محمدحسین، ۱۳۹۰، تاریخ بوشهر، تصحیح عبدالرسول خیراندیش و عمادالدین شیخ‌الحکمایی، تهران:  
میراث مکتوب.

لوریمر، ج. ج، ۱۳۷۹، راهنمای خلیج فارس تاریخ و جغرافیای بوشهر، ترجمه سیدمحمدحسن نبوی، شیراز:  
نوید شیراز.

مجله اتاق تجارت، س ۲، ش ۱۷، ص ۱۷.

مجله اتاق تجارت، س ۲، ش ۱۷، ص ۱۸.

مجله اتاق تجارت، س ۵، ش ۶۰، ص ۹۴.

مجله اتاق تجارت، س ۸، ش ۱۵۵-۱۵۶، ص ۳۵.

مجله اتاق تجارت، س ۸، ش ۱۵۳ و ۱۵۴، ص ۷۲.

مجله اتاق تجارت، س ۸، ش ۱۵۳ و ۱۵۴، ص ۷۲.

مجله اتاق تجارت، س ۸، ش ۱۵۹، ص ۳۱.

نوابی، عبدالحسین، ۱۳۶۶، شاه عباس: مجموعه اسناد و مکاتبات تاریخی، ج ۳، تهران: زرین.  
وثوقی، محمدباقر و حسن حبیبی، ۱۳۷۸، بررسی تاریخی، سیاسی و اجتماعی اسناد بندر عباسی، تهران: بنیاد  
ایران‌شناسی.

Floor, Willem M., 2006, *The Persian Gulf: A Political and Economic History of Five Port Cities, 1500-1730*, Washington, D.C.: Mage Publishers.

Floor, Willem M., 2016, *The Persian Gulf: Bushehr: City, Society & Trade, 1797-1947*. Washington, D.C.: Mage Publishers.

James Onley, "Britain's Informal Empire in the Gulf, 1820-1971," *Journal of Social Affairs*, Volume 22, Number 87, Fall 2005, 29-45.

Stiffe, Arthur W., 1900, "Ancient Trading Centres of the Persian Gulf: VI Bandar 'Abbas," *Geographical Journal*, Vol. 16, No. 2 (Aug.), pp. 211-215.