

فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء (س)  
سال سیام، دوره جدید، شماره ۶، پیاپی ۱۳۶، تابستان ۱۳۹۹ / صفحات ۸۶-۵۹  
مقاله علمی - پژوهشی

## عوامل مؤثر بر توسعه اقتصادی کرانه‌ها و پس کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان در دوره پهلوی اول<sup>۱</sup>

محمدجعفر چمنکار<sup>۲</sup>

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۵/۰۷  
تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۲/۰۹

### چکیده

جزایر، بنادر و پس کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان در دوره پهلوی اول جایگاه ممتاز اقتصادی خود را حفظ کرده بودند. بخش عمده‌ای از تجارت دریایی ایران از مبادی متعدد خروجی و ورودی این مناطق انجام می‌گرفت. هدف از این نوشتار، بررسی تحولات اقتصادی کرانه‌ها و پس کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان طی سال‌های ۱۳۰۴-۱۳۲۰ ش. با تأکید بر شناخت علل و زمینه‌های تأثیرگذار رشد منطقه‌ای است. عوامل مؤثر بر فرایند تحولات اقتصادی این مناطق در دوره پهلوی اول چه بوده است؟ نتیجه پژوهش نشان می‌دهد که مجموعه عملکرد دولت در حوزه‌های گوناگون تجاری و فعالیت‌های عمرانی زیرساختی، در حیات اقتصادی کرانه و پس کرانه‌ها نسبت به ادوار پیشین -به خصوص اواخر قاجاریه- تأثیر بسیار داشته و حرکت کاملاً رو به رشدی را سبب شده بود؛ هرچند که برخی از این فعالیت‌ها بخشی از برنامه‌های درازمدت بوده و تأثیرات کوتاه‌مدت و آنی خود را نشان نمی‌داد. واژه‌های کلیدی: پهلوی اول، خلیج فارس، دریای عمان، جزایر و بنادر، اقتصاد، توسعه

۱. شناسه دیجیتال (DOI): 10.22051/HII.2020.24197.1897

۲. دانشیار گروه تاریخ دانشگاه ارومیه mj.chamankar@urmia.ac.ir

#### مقدمه

با تشکیل دولت پهلوی و تلاش برای افزایش نقش آفرینی منطقه‌ای، جایگاه حوزه استراتژیک خلیج فارس و دریای عمان در تحولات سیاسی و اقتصادی ایران تشدید شد. با وجود آنکه دوره پهلوی اول بخشی از تاریخ معاصر ایران محسوب می‌شود که تاریخ‌نویسی براساس آموزش و مدارس آکادمیک، به تدریج جایگاه خود را باز یافته است، خلأ شدید و افتادگی کاملاً مشهودی در ابعاد گوناگون این برهه به‌خصوص تحولات اقتصادی صفحات جنوبی ایران و دستیابی به آمارهای رسمی دیده می‌شود. مجموعه اسنادی که در آرشیوهای گوناگون ایران نگهداری می‌شود، بهترین و موثوق‌ترین منابع برای شناخت تحولات اقتصادی جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان در این بخش است. علاوه بر اسناد آرشیوی، بررسی نشریات این دوران از دیگر منابع مورد استفاده نگارنده بوده است. مجله «اطاق تجارت» و «اطاق نامه بازرگانی ایران» از سال ۱۳۰۸ تا ۱۳۲۰ و روزنامه «اطلاعات» به صورت روزشمار و تطبیقی از سال ۱۳۰۵ تا ۱۳۲۰ ش. مورد بررسی قرار گرفت. نشریات «قشون»، «حبل‌المتین»، «عصر جدید»، سالنامه «پارس»، «علم و هنر»، «فلاحت و تجارت»، احصائیه‌های گمرکی و غیره نیز در آگاهی بخشی نسبت به بازرگانی دریایی این خطه در این برهه زمانی حائز اهمیت فراوانی است. فرجام چنین فعالیتی دستیابی به مجموعه‌ای گرانبها از مستندات تاریخی بی‌واسطه، توانایی درک فضای سیاسی، نظامی، اقتصادی و اجتماعی حاکم بر جامعه ایران آن زمان بود. نوشتار مذکور با تکیه بر اسناد آرشیوی و نشریات سعی دارد به سؤال ذیل پاسخ دهد:

- عوامل مؤثر بر اقتصاد کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان در دوره پهلوی اول چه بوده است؟

در نهایت نتیجه گرفته می‌شود که مجموعه این عوامل تأثیرگذار دورانی از رشد، رونق و ثبات آینده‌نگارانه اقتصادی را همراه داشته است.

#### ۱. نوسازی و بهسازی زیرساخت‌ها

##### الف. توسعه خطوط حمل‌ونقل زمینی و هوایی در کرانه‌های خلیج فارس

عدم توجه به راه‌ها یکی از مشکلات عمده در فرایند توسعه کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان در دوره قاجار بود. بر این اساس «نیکلسن» شارژدافر انگلیس در تهران، طی نامه مفصلی در سال ۱۳۰۳/م ۱۸۸۶ ق. به وزارت امور خارجه ایران عنوان کرد که: «بدبختانه چنین است که از لندن به بوشهر که مسافت راه چند هزار مایل است زودتر متاع می‌رسد تا از بوشهر به طهران که چند صد مایل است. در صورتی که کرایه این مسافت قلیل

سه برابر آن مسافت کثیر است» (آدمیت، ۱۳۴۰: ۱۶۴). با توجه به این تقیصه، جاده‌سازی و تعمیرات شوارع از مهم‌ترین برنامه‌های دولت‌های عصر پهلوی اول و از عمده‌ترین درخواست‌های ساکنان و بازرگانان ساحل‌نشین جنوب ایران بود.

فرمان تسطیح راه شیراز به بوشهر و بندر محمره (خرمشهر) به بروجرد، در فروردین ۱۳۰۲ (طوفان، ۱ حمل ۱۳۰۲: ص ۲)، اعطای امتیاز راه شوسه بندر عباس به کرمان به سردار نصرت در سال ۱۳۰۳ ش. (ساکما، ۵۷۵۶)، افتتاح جاده اهواز به تهران از طریق لرستان و اداره پست مسجد سلیمان در پاییز ۱۳۰۴ (حبل‌المتین، ۲ شهریور ۱۳۰۴: شماره ۲۹، صص ۱۹-۲۲: همان، ۹ تیر ۱۳۰۴: شماره ۱۹، ص ۲؛ اطلاعات، ۱۹/۴/۱۳۰۵: ص ۱؛ امیرطهماسب، ۱۳۰۴: ۶۶۰)، آغاز ساخت راه خوزستان به خرم‌آباد در ۱۰ آبان ۱۳۰۵ (گاهنامه پنجاه سال شاهنشاهی پهلوی، ۱۳۵۶: ۵۲/۱؛ اطلاعات، ۱۳۰۵/۵/۲۳: ص ۱؛ اطاق تجارت، فروردین ۱۳۱۰: ص ۲۸)، توجه و مراقبت از راه شیراز به بندر جنوب (اطلاعات، ۱۳۰۵/۶/۱۹: ص ۱)، تعمیر و تسطیح راه شوسه لار به بندرعباس، جهرم به بندرعباس در اواخر مهر و آبان ۱۳۰۵ (اطلاعات، ۱۳۰۵/۶/۳۰: ص ۱) و بندرعباس به کرمان (اطلاعات، ۱۳۰۵/۸/۱۷: ص ۱)، ساخت راه شیراز به جهرم و جهرم به لار و اتصال آن به جاده شوسه بندرعباس به کرمان (اطاق تجارت، ۱۷ اسفند ۱۳۰۹: ص ۱۷؛ اطلاعات، ۱۳۰۵/۱۰/۱۰: ص ۱) نمونه‌ای از این اقدامات بود. در ۶ آبان ۱۳۰۷ در حضور رضاشاه جاده مستقیم بندر محمره به تهران افتتاح شد (اطاق تجارت، ۱۷ اسفند ۱۳۰۹: صص ۱۷-۱۸؛ سالنامه رسمی مملکتی پارس، ۱۳۰۹: ۲۶۶). از سال ۱۳۰۸ و در زمان ریاست میرزا حسن خان شقاقی بر اداره کل راه، تسطیح راه‌های منتهی به دریای عمان، بندر چابهار و کنارک مورد توجه جدی دولت مرکزی قرار گرفت (عصر جدید، اردیبهشت ۱۳۰۸: شماره ۶۰، ص ۲۹). در سال ۱۳۱۳ جاده ساحلی شوسه از چغادک از توابع بندر بوشهر تا بندر لنگه ساخته شد که در فروردین ۱۳۱۴ به‌طور رسمی افتتاح شد (میلسپو، لینگمن و سیموندز، ۱۳۹۵: ۱۰۲؛ رزم‌آرا، ۱۳۱۷: ۸۵، ۱۳۰). به نوشته حبل‌المتین، اهمیت این راه در عمران سواحل جنوب «بیانش خارج از گنجایش» بود (حبل‌المتین، ۲۶ دی ۱۳۰۶: شماره ۶، صص ۶-۸). در همین سال جاده نیمه‌شوسه لنگه به بستک آماده شد که از آنجا از طریق یک جاده شوسه به لار و سپس شیراز متصل می‌گشت. (رزم‌آرا، ۱۳۱۷: ۹۵، ۱۳۲؛ اطاق تجارت، ۱۷ اسفند ۱۳۰۹: ص ۱۷). ساخت جاده بهبهان به کازرون نیز در سال ۱۳۱۴ انجام گرفت (اطاق تجارت، نیمه اول ۱۳۱۴: ص ۲۵). راه مهم بوشهر به برازجان نیز در ۱۳۱۵ نوسازی شد (همان، نیمه دوم شهریور ۱۳۱۵: ص ۳۰). در کرانه‌های دریای عمان نوسازی جاده بمپور به سواحل مکران از مهم‌ترین عوامل آبادانی چابهار و گواتر بود (سالنامه رسمی مملکتی پارس، ۱۳۰۹: ۲۲۷؛ اطاق

تجارت، نیمه دوم شهریور ۱۳۱۴: ص ۲۶). تا سال ۱۳۲۰ش. طول راه‌های شوسه ایران از ۳۹۰۰ کیلومتر به بیش از ۲۴ هزار کیلومتر رسید (نامه راه، شهریور ۱۳۱۹: شماره ۴، ص ۲۶؛ اطاق تجارت، ۱ مرداد ۱۳۱۹: ص ۱۴). با توسعه راه‌های شوسه، ساخت خطوط تراموا و راه‌آهن در جنوب ایران در دستور کار حکومت پهلوی اول قرار گرفت (اطلاعات، ۱۳۰۵/۸/۴: ص ۱). ساخت راه‌آهن شمال به جنوب یکی از بزرگ‌ترین طرح‌های اقتصادی ایران دوره پهلوی اول، دوران جدیدی از پیشرفت و رونق را برای بنادر و جزایر خلیج فارس و دریای عمان به وجود آورد. «اثر راه‌آهن در آبادی مملکت و هزار و یک فواید آن را در آبادی و مملکت‌داری احصاء نمی‌توان کرد» (علم و هنر، مرداد و بهمن ۱۳۰۷: ص ۱۳). رضاشاه بر ساخت این خطوط مواصلاتی که دو سوی ایران و دو دریای شمال و جنوب را به یکدیگر متصل می‌کرد، تأکید و نظارت مستقیم داشت (اطلاعات، ۱۳۰۵/۱۱/۲۲: ص ۱؛ همان، ۱۳۰۵/۱۲/۲: ص ۱؛ اطاق تجارت، ۱۶ آبان ۱۳۱۷: ص ۵). بر این اساس کارشناسان با کمک ناخدا عباس دریانورد در جنوب به مطالعه محل بندرگاه و تعیین عمق خورموسی و خرمشهر تا بندر شاهپور و معشور (ماهشهر) و نقشه‌برداری پرداختند (بهروزی، ۱۳۵۶: ۱۰؛ کازاما، ۱۳۸۰: ۱۸۴). در این مدت بیش از هزار کیلومتر مربع از اراضی مجاور خلیج فارس مورد مطالعه و نقشه‌کشی قرار گرفت. آب‌های خلیج فارس نیز برای ریل‌سازی و زمین‌شناسی تعیین عمق شد (محبوبی اردکانی، ۱۳۷۶: ۳۴۶-۳۴۷؛ عصر جدید، دی ۱۳۰۷: شماره ۵۶، ص ۲۵). دسته دوم کارشناسان مسیر خط آهن از خورموسی تا اهواز و صالح‌آباد (اندیمشک کنونی) را مساحی کردند (محبوبی اردکانی، همان، ۳۴۷-۳۴۹، ۳۵۵-۳۵۶). خط آهن با ۱۳۹۴ کیلومتر در ۲۸ مرداد ۱۳۱۷ پایان یافت و در ۴ شهریور ۱۳۱۷ تمامی بخش‌های جنوب و شمال آن به یکدیگر متصل شد (اطاق تجارت، ۱ مهر ۱۳۱۷: ص ۶). برای نخستین بار یک کشور آسیایی و به‌ویژه در منطقه خلیج فارس و دریای عمان توانست چنین طرح بزرگ و بلندمدتی را اجرا کند (آوری، ۱۳۶۸: ۸۸/۲). یکی از پیامدهای مثبت احداث راه‌آهن، ساخت تعداد زیادی جاده‌های محلی (پیردیگار، هورگاد و ریشار، ۱۳۷۸: ۹۳) و خروج شهرها و روستاهای جنوب از حالت بسته و منزوی بود (افشار، ۲۰۱۲: ۴۳). در سال ۱۳۱۷ تعداد ۳۸۵ واگن در جنوب به انتقال بار و مسافر مشغول بودند (اتاق تجارت، ۱ مهر ۱۳۱۷: ص ۱۹) و نقش مهمی در جابه‌جایی کالا داشتند. «هر واگن خط آهن کار یک قطار شتر و یک زنجیره قاطر را می‌کند» (علم و هنر، دی و بهمن ۱۳۰۶: شماره ۳، ص ۵). ساخت راه‌آهن جنوب به شمال یکی از مهم‌ترین علل رونق خوزستان بود که به تدریج شکوفایی سایر بنادر به‌ویژه بوشهر و بندرعباس را تحت‌الشعاع خود قرار داد (دریابندری، ۱۳۹۴: ۹، ۲۶، ۴۰). بندر شاهپور به تدریج به یکی از مهم‌ترین بنادر

جنوب ایران تبدیل شد (اطلاعات، ۱۳۱۷/۸/۲۶: ص ۱). اولین اسکله چوبی بندر شاهپور به وسیله راه آهن دولتی ایران ساخته شد. اسکله بندر در سال های ۱۳۱۷ تا ۱۳۱۸ ش. توسعه یافت و برای پهلوگیری دو فروند کشتی اقیانوس پیما آماده شد (سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۵۰: ۲۵؛ سلطانی بهبهانی، ۱۳۴۲: ۱۱۵). در کنار ساخت راه آهن اصلی، خطوط فرعی در برخی مناطق خوزستان احداث شد؛ چنان که از اواسط آبان ۱۳۰۶/۱۹۲۷م، تلاش هایی برای ساخت یک خط آهن بین خرمشهر و آبادان انجام گرفت (اطلاعات، ۱۳۰۶/۸/۱۵: ص ۱). بر این اساس امتیاز خط تراموا بین این دو نقطه و معافیت از مالیات لوازم وارداتی، به میرزا حسین خان موقر از تاریخ تصویب آن در ۳۱ تیر ۱۳۰۷ تا ۳۰ سال اعطا شد (رحیم زاده صفوی، ۱۳۰۸: ۲۰۰؛ محبوبی اردکانی، ۱۳۷۶: ۳۲۹/۲). علاوه بر تأسیس خطوط آهن، به بخش هوایی نیز در امر نقل و انتقالات توجه شد. از ۲۰ فروردین ۱۳۰۲/۱۰ آوریل ۱۹۲۳ همه دفاتر پست جنوب ایران از مقامات انگلیسی تحویل گرفته شد (طوفان، ۱۸ حمل ۱۳۰۲: ص ۲؛ همان، ۶ ثور ۱۳۰۲: ص ۲). از ابتدای سال ۱۳۰۴ ش. هواپیمایی یونکرس آلمان پرواز از اصفهان به شیراز و سپس بوشهر را آغاز کرد و محموله های پستی را حمل و نقل می کرد (جبل المتین، ۱۱ اردیبهشت ۱۳۰۴: شماره ۲۲، ص ۱۲). پیرو این برنامه، با همکاری شرکت هواپیمایی نام برده، پست هوایی شکل گرفت (اطلاعات، ۱۳۰۵/۱۱/۱۰: ص ۲؛ اطاق تجارت، شهریور ۱۳۰۹: ص ۲۶). بر این اساس، حق انحصاری هواپیمایی در سه خط از جمله تهران به بندر بوشهر به مدت پنج سال به این شرکت واگذار شد. طبق ماده ۷ آیین نامه پرواز هواپیماهای خارجی مصوب ۱۱ آذر ۱۳۰۷، هواپیماهایی که از فرودگاه های بوشهر، جاسک و لنگه استفاده می کردند، برای هر نوبت ۲۵ ریال حق فرودگاه پرداخت می کردند که از سال ۱۳۱۱ به ۶۵ ریال افزایش یافت (اطاق تجارت، ۱ شهریور ۱۳۱۸: ص ۲۵). دولت ایران در سال ۱۳۱۵ ش/ ۱۹۳۶م، با کمپانی ایرفرانس و باندونگ هلند مذاکراتی انجام داد که براساس آن، هواپیماهای این شرکت به طور موقت امکان فرود در جنوب ایران را داشتند و در مقابل، مراسلات خارجی ایران را حمل می کردند (محبوبی اردکانی، ۱۳۷۶: ۲۷۵/۲). توسعه خطوط مواصلاتی با امکان ارسال سریع محصولات به ویژه میوه و سبزیجات از مناطق گوناگون ایران، موجب تأمین نیاز داخلی جنوب و همچنین صادرات آن به حوزه خلیج فارس شد. پیش از این، این گونه نیازمندی ها از هندوستان تأمین می شد (اتاق تجارت، دی ۱۳۱۴: ص ۱۹).

#### ب. نوسازی گمرکات

به منظور رونق تجاری جزایر و بنادر جنوب، به گمرکات توجه خاص شد؛ چنان که گمرک

بندرعباس به عنوان یکی از مهم‌ترین مراکز صادرات و واردات ایران تا پیش از رونق بنادر خوزستان، مورد تعمیر و نوسازی قرار گرفت (ساکما، ۲۴۰۰۰۰۲۷۶؛ همان، ۲۴۰۰۰۰۱۵۳). انبارهای جدیدی برای گمرکات جنوب ساخته شد و با تخصیص بودجه‌ای بر حفاظت و نظافت از آن به‌ویژه در حوزه بندرعباس کوشش شد (همان، ۲۴۰۰۰۰۳۱۳۰). ساختمان جدیدی با هزینه بیش از ۲۵۰۰ تومان برای گمرک جزیره قشم در ابتدای قدرت‌گیری دولت پهلوی احداث شد (مجموعه قوانین دوره چهارم مجلس شورای ملی، از ۱ تیر ۱۳۰۰ تا ۲۱ خرداد ۱۳۰۲، ۱۳۰۳: ۳۲۴). تا حدود سال ۱۳۰۹-۱۳۱۰ بخش مهمی از کالاهای خوزستان از طریق گمرکات عراق و بصره به علت عدم وجود امکانات صادر می‌شد (اطاق تجارت، آبان ۱۳۰۹: صص ۳۰-۳۱). براساس قانون مجلس شورای ملی مصوب ۲۹ شهریور ۱۳۱۱، مبلغ ۳۵۰ هزار تومان به منظور تهیه نیازمندی‌های بنادر جنوب و خوزستان و انجام فعالیت‌های عمرانی در این مناطق تخصیص یافت (مجموعه قوانین دوره هشتم مجلس شورای ملی، ۱۳۱۲: ۶۴۴-۶۴۵) و از عایدات مالیات راه نیز مبلغ ۳ میلیون ریال برای ادامه عملیات ساختمانی در بندر دهنو بندرعباس در سال ۱۳۱۳ ش. در اختیار وزارت طرق و شوارع قرار گرفت (مجموعه قوانین دوره نهم مجلس شورای ملی، ۱۳۲۹: ۵۵۷). عناصر بلژیکی نیز که به صورت سنتی از دوران قاجاریه در بخش‌های گمرکی و مالیاتی ایران فعال بودند (ساکما، ۲۴۰۰۰۰/۸۳۶۸)، از گمرکات جنوب اخراج شدند و وظایف آنان از مرداد و شهریور ۱۳۱۳ در اختیار عوامل داخلی قرار گرفت (اطاق تجارت، اول خرداد ۱۳۱۳: ۸۷). مجموع این فعل و انفعالات موجب شد تا گمرکات جنوب و جنوب شرقی از نظر درآمدزایی در میان سایر گمرکات ایران جایگاه خود را ارتقا دهند (جدول شماره ۱ و ۲).

## ۲. توسعه تجارت دریایی

### الف. تسهیل صادرات و واردات

بنادر خلیج فارس بهترین مبادی برای ارسال کالا به اروپا بودند؛ چنان‌که کالاهای تجار از بوشهر پس از هفتاد روز به هامبورگ آلمان می‌رسید؛ درحالی‌که از راه بادکوبه روسیه، این زمان به ۱۳۰ روز افزایش می‌یافت (عصر جدید، آبان ۱۳۰۷: شماره ۵۴، صص ۲۰-۲۱). براساس احصایه گمرکی از سال ۱۲۹۸ صادرات به شدت کاهش یافت (فلاح و تجارت، جدی قوی نیل ۱۲۹۸: شماره ۱۰، ص ۳۸۶؛ همان، دلو قوی نیل ۱۲۹۸: شماره ۱۱، ص ۲۵؛ همان، حوت قوی نیل ۱۲۹۸: شماره ۱۲، ص ۲۶) و در سال ۱۳۰۶، ایران چهل میلیون ریال کسری تجاری داشت (عصر جدید، خرداد ۱۳۰۸: شماره ۶۱، ص ۱۴). سیاست دولت پهلوی در سال‌های

نخست قدرت‌گیری، ایجاد تسهیلات برای رونق جزایر و بنادر جنوب ایران به هر شکل ممکن به منظور برون‌رفت اقتصادی ایران از «سوء تعادل بحران‌آمیز» و «ترقی دادن صادرات مملکتی» بود (علم و هنر، اردیبهشت و خرداد و تیر ۱۳۰۷: ص ۱؛ همان، دی و بهمن ۱۳۰۶: ص ۵). بنادر جنوب ایران پذیرای کشتی‌های مختلف از کشورهای اروپایی و آسیایی بودند (جدول شماره ۳). صادرات انواع محصولات از جمله حریر، قدک، شال پشمی یزد، روناس، گردو و پسته و واردات شکر، قند، آهن‌آلات، چوب صباغی شده، چرم و تیسماج (پوست بز و گوسفند دباغی شده خوشبو) از بندرعباس که مهم‌ترین بندر وقت ایران بود، افزایش یافت (قشون، ۱۵ میزان ۱۳۰۳: شماره ۱۴، ص ۶۶۳). در سال ۱۳۰۶ ش. مجموعه صادرات مواد خام حیوانی شامل پوست، پشم، و احشام زنده به ۲۹۳۰۹۳۳۰۸ قران رسید (اطاق تجارت، تیر ۱۳۰۹: ص ۲۶؛ همان، شهریور ۱۳۰۹: ص ۲۶). قالی نیز سالیانه ۱۵ میلیون تومان صادرات داشت (همان، شهریور ۱۳۰۹: ص ۱۰؛ همان، آذر ۱۳۰۹: ص ۱۷). براساس بخشنامه‌ای، صادرات تریاک به عنوان یکی از اقلام عمده بازرگانی خارجی و مالیاتی ایران، تا حدود زیادی از حقوق و عوارض گمرکی معافیت یافت (ساکما، ۲۴۰۰۰۰/۸۷۰؛ ماک کرماک، [بی‌تا]: ۳۷-۳۹؛ اطاق تجارت، ۱۵ آبان ۱۳۰۸: ص ۴۵؛ علوم مالیه و اقتصاد، جوزا، سرطان و اسد ۱۳۰۳: شماره ۲، ۵).

برخی از کالاها به‌ویژه مشروبات و اشربه در بندر بوشهر نیز از معافیت عوارض بلدی برخوردار شدند (ساکما، ۲۴۰۰۰۰/۲۷۳۰). در جلسه ۱۹۱ سه‌شنبه ۱۹ دی ۱۳۰۶ مجلس طرح معافیت از مالیات برخی بنادر از جمله میناب پیشنهاد شد (اطلاعات، ۱۳۰۶/۱۰/۱۹: صص ۱-۲). ممنوعیت ورود لیموی عمانی یکی از محصولات زراعی اصلی منطقه میناب، موجب رونق کشاورزی شد (اطاق تجارت، سالنامه آغاز سال ۱۳۱۳: ۴۷). در ۳۰ مرداد ۱۳۰۹ ممنوعیت ورود روپیه هند به بنادر جنوب لغو شد (قلم آزاد، مرداد و شهریور ۱۳۰۹: شماره ۸-۹، ص ۱۹؛ عصر جدید، اردیبهشت ۱۳۰۹: شماره ۲۱، ص ۲۶؛ همان، شهریور ۱۳۰۹: ص ۱). هیئت وزیران در جلسه اول شهریور ۱۳۰۹ صادرکنندگان خرما را از تعهدات قانون اسعار خارجی معاف کرد (عصر جدید، شهریور ۱۳۰۹: ص ۲۵؛ همان، نیمه دوم شهریور ۱۳۱۱: ص ۱۳). در شهریور صادرکنندگان ماهی در بندر جاسک و برخی بنادر جنوب از پرداخت مالیات راهداری معاف شدند (همان، نیمه دوم مهر ۱۳۱۱: ص ۴). وزارت مالیه در مهر ۱۳۱۱ نیز به علت خشکسالی، مجاز به کمک معادل یک میلیون و پانصد هزار ریال و ۲ میلیون ریال نیز برای تهیه آذوقه و بذر به صورت وام و غیره به ساکنان جنوب شد (همان، اول مهر ۱۳۱۱: ص ۱۴). برخی کالاها خریداری شده از خارج در این طرح حمایتی از مالیات گمرکی و راه

معاف شدند (همان، اول آبان ۱۳۱۱: ص ۱۹). از اواخر ۱۳۱۲ واردات موتورهای دریایی به‌خصوص از نوع کلوین گلاسکو از تصدیق صدور معاف شد (همان، سالنامه آغاز ۱۳۱۳: ص ۴۵). با هدف سرعت بخشیدن به فعالیت گمرکات، با ترخیص کالاهای وارداتی که یکصد ریال اختلاف ارز با میزان تعهد آنها در بندر عباس داشتند، موافقت شد (ساکما، ۱۴۶۰/۲۴۰۰۰). عوامل گمرکات ایران به‌ویژه در بندرعباس موظف به ترخیص سریع کالاهای وارداتی تجار و انتقال آن به بازارهای مصرف و فروش شدند (ساکما، ۲۵۱۱/۲۴۰۰۰). به منظور گسترش روابط اقتصادی با همسایگان عرب در خلیج فارس و دریای عمان و با هدف توسعه حمل کالا به مناطق جنوبی تنگه هرمز از جمله بحرین (ساکما، ۵۹۸۳/۲۴۰۰۰) و عمان و مسقط، صدور جوازات صادرات مال‌التجاره افزایش یافت و تسهیل شد. همچنین این‌گونه تسهیلات به بازرگانان کشورهای عرب منطقه که علاقه‌مند به صدور کالا به ایران بودند، اعطا شد (ساکما، ۲۹۲/۲۴۰۰۰) (جدول شماره ۴). مشکلات ناشی از ورود اتباع ایرانی و خارجی که فاقد گذرنامه و خواستار ورود به ایران بودند، رفع شد و شرایط برای صدور سریع ویزا به این‌گونه افراد فراهم شد (ساکما، ۱۱۳۸/۲۴۰۰۰).

#### ب. برنامه‌های تشویقی اقتصادی

به منظور رونق سواحل ایرانی خلیج فارس و جلوگیری از مهاجرت ساکنان این نواحی به مناطق دیگر، برخی از فعالیت‌های اقتصادی سنتی در جزایر و بنادر جنوب احیا شد. براساس مصوبه ۱۳۰۱ ش. مجلس شورای ملی، امتیاز انحصاری استخراج و فروش معادن خاک سرخ (اکسیدوفر، گلک) در جزایر هرمز، قشم، لارک و هنگام به مدت پانزده سال به حاج معین‌التجار بوشهری واگذار شد (مجموعه قوانین دوره چهارم مجلس شورای ملی، ۱۳۰۳: ۲۰۴-۲۰۶؛ طوفان، ۱۸ حمل ۱۳۰۲: ص ۲؛ ساکما، ۲۸۶۱/۲۴۰۰). به نوشته روزنامه حبل‌المتین، معدن جزیره هرمز بزرگ‌ترین نوع خود در جهان بود که می‌توانست سالیانه «سیصد الی چهارصد هزار تومان عایدات خالص» از آن برداشت کند (حبل‌المتین، ۲۵ شهریور ۱۳۰۳: شماره ۱۳، ص ۱۱). معدن نمک و خاک زرد از دیگر ذخایر مورد توجه هرمز بود (قشون، اول میزان ۱۳۰۳: ص ۶۱۴؛ اطاق تجارت، آذر ۱۳۰۹: صص ۲۳-۲۴). ایران در ۲۸ مارس ۱۹۳۵/۱۳۱۴ ش. در اعتراض به دولت انگلستان، عملیات بهره‌برداری از معادن خاک سرخ جزیره ابوموسی را که شرکت انگلیسی «گلدن ولی»<sup>۱</sup> با أخذ امتیاز از شیخ محمود حاکم شارجه انجام می‌داد، غیرقانونی دانست (گزیده اسناد خلیج فارس، سند مورخ ۱۳۱۶/۱/۱۶).



۳۸۱). امتیاز استخراج و فروش معادن نمک جزیره هنگام به آقای میرزا حسینعلی کازرونی تاجر بوشهری داده شد (جبل‌المتین، ۲۵ شهریور ۱۳۰۳: شماره ۱۱، ص ۱۳). در مهر ۱۳۱۴ شرکت سهامی صادرات نمک با سرمایه پانصد هزار ریال با هدف استخراج نمک قشم تأسیس شد (اطاق تجارت، نیمه دوم مهر ۱۳۱۴: ص ۱۳). معدن گوگرد و سنگ آسیاب «grindstone» معروف به «بندر خمیر» نیز با استخراج آسان و ارزش بالای اقتصادی مورد توجه و بازایی مجدد قرار گرفت (اطاق تجارت، نیمه دوم مهر ۱۳۱۴: ص ۱۳؛ کیهان، ۱۳۱۰: ص ۱۰۵). معادن نمک آبی در بندر بستانو، نمک و کرزما در بوشهر، شوشتر، خرمشهر و سایر مناطق خوزستان نیز مورد استخراج قرار گرفتند (اطاق تجارت، اول مهر ۱۳۱۶: صص ۱۷-۱۸). از سال ۱۳۰۹ ش. صید مروارید و میزان عوارض آن هدفمند و مشخص‌تر شد (ساکما، ۲۴۰۹/۲۴۰). لنگه یکی از مناطق مشخص در غوص مروارید و خرید و فروش آن بود (ساکما، ۲۴۰۹/۲۴۰). همچنین اهالی جزیره ابوموسی به صید مروارید تشویق شده بودند و مأموران دولتی از هرگونه ایجاد اشکال برای آنان بر حذر شدند (ساکما، ۲۳۱۷). براساس قانون مصوب ۲۲ اردیبهشت ۱۳۱۱/۱۹۳۲م، ورود و صدور همه مرواریدهایی که در خلیج فارس صید می‌شد، از مقررات قانون انحصار تجارت، آزاد و از پرداخت هر گونه حقوق و عوارض به جزایر ایران معاف بودند (مجموعه قوانین دوره هشتم مجلس شورای ملی، ۱۳۱۲: ۱۶). در سال ۱۳۰۵ و ۱۳۰۶ به ترتیب ۱/۰۶۹/۰۰۰ و ۲/۳۴۱/۰۰۰ قران انواع مروارید از نوع یکه، سماوی، ثانی سماوی، بدله، ناعمه، خا، قلو و جیون از لنگه، شبیکوه، کیش، خارک، رأس‌الاسود، نایبند، رأس بستانو، شیخ، نخیلو، هندرابی، تنب، ابوموسی، ملو، ابوجبرات، رأس بزای و قشم به اروپا و هند صادر شد (کیهان، ۱۳۱۱: ۴۳-؛ قشون، اول میزان ۱۳۰۳: ص ۶۲؛ اطاق تجارت، سالنامه آغاز سال ۱۳۱۳: ص ۴۲؛ همان، اول خرداد ۱۳۱۳: ص ۲۱). در سال ۱۳۱۱ و پس از آن، صید و صادرات مروارید موجب رونق زندگی ساکنان این مناطق شد (اطاق تجارت، نیمه دوم مرداد ۱۳۱۱: ص ۱۳؛ همان، اول خرداد ۱۳۱۳: ص ۲۱؛ همان، اول آبان ۱۳۱۶: صص ۱۸-۲۰). از سال ۱۳۱۵ ایران اولین کشوری بود که برای نخستین بار در راه پیاده کردن روش‌های جدید صید و فراوری شیلاتی در آبهای خلیج فارس و دریای عمان با استفاده از کشتی‌های تحقیقاتی و کارشناسان مختلف به سرپرستی پرفسور هارولد بلگواد<sup>۱</sup> دانمارکی اقدام کرد و نسبت به تعیین انواع طبقه‌بندی آبزیان خلیج فارس و ارزیابی ذخایر از جمله تون ماهیان و ساردین مبادرت کرد (بلگواد و لوپتین، ۱۳۶۹: ۳). صادرات آبزیان دریایی از نوع متو و حشینه (ساردین) مشمول معافیت حقوق گمرکی شد (مجموع قوانین دوره نهم مجلس شورای ملی، ۱۳۲۹: ۱۶). بر این اساس، صید انواع آبزیان به سرعت

افزایش یافت (کیهان، ۱۳۱۰: ۱۰۵؛ همو، ۱۳۱۱: ۳۷). در سال ۱۳۱۶، ۴۲ هزار کیلو میگو در بنادر جنوب به‌ویژه سورو و قشم -به استثنای سواحل دریای عمان- صید شد (اطاق تجارت، اول آبان ۱۳۱۶: ص ۲۲). صدف خلیج فارس که در مناطق مختلف صید می‌شد، در جهان از لحاظ کیفیت، جنس و قیمت شهرت داشت. سالیانه ۲۰ تا ۳۰ تن «صدف بزرگ» که بهترین نوع آن در کیش، شیخ شعیب و قشم بود و ۶۰ تا ۵۰۰ تن صدف کوچک مشهور به «محرار» جمع‌آوری و از بندر لنگه به اروپا به‌خصوص آلمان صادر می‌شد تا در ساخت لوازم تزئینی استفاده شود (همان، ۱۶ آبان ۱۳۱۷: صص ۲۶-۲۷). با لغو الزام داشتن تصدیق صدور، صادرات صدف از خلیج فارس گسترش یافت (همان، نیمه دوم خرداد ۱۳۱۱: ص ۴۰؛ همان، ۱۶ آبان ۱۳۱۷: ص ۲۸). صادرات نمک (ساکما، ۷۵۵۹)، تریاک (ساکما، ۵۰۲۲) و پنبه به کشورهای اروپایی چون ایتالیا در عوض دریافت انواع قماش (ساکما، ۸۰۱۵) توسعه یافت. تأسیس شرکت سهامی نمک در مناطق دریایی در جنوب ایران، از جمله جزیره قشم نقش مهمی در تولید و صادرات نمک دریا داشت (ساکما، ۱۲۶۲۳/۲۴۰). تا اواخر ۱۳۰۹ در بندرعباس کارخانه‌های برق و یخ‌سازی و در لنگه کارخانه‌های آردسازی، آب‌کشی بخاری و بادی، نوشابه‌سازی لیموناد با سودا (اطاق تجارت، اسفند ۱۳۰۹: ص ۲۰) و در جاسک تا زمستان ۱۳۱۰ کارخانه برق ساخته شد (همان، ۱۵ دی ۱۳۱۰: ص ۱۵). صنعت کشتی‌سازی در لنگه و سایر کرانه‌ها مورد حمایت قرار گرفت (همان، نیمه دوم شهریور ۱۳۱۲: ص ۲۲). با هدف توسعه صنایع کشتی‌سازی و فعالیت‌های عمرانی، اجازه واردات چوب از طریق بنادر خلیج فارس و دریای عمان در هیئت وزیران در ۱۳۱۰ ش. تصویب شد (ساکما، ۵۴۲۲/۲۴۰). در جلسه ۱۸ شهریور ۱۳۱۲ هیئت دولت، اجازه ورود آزادانه نخ برای بافت شرع (بادبان) کشتی به ساکنان جنوب داده شد. برخی صنایع بهداشتی و ریسندگی و مخابرات نیز در بندرعباس و پیرامون آن تأسیس شد (اطاق تجارت، اول مهر ۱۳۱۲: ص ۲۲؛ همان، نیمه اول شهریور ۱۳۱۳: ص ۱۹؛ همان، نیمه دوم شهریور ۱۳۱۴: ص ۱۴؛ همان، دی ۱۳۱۴: ص ۲۵؛ همان، اول اسفند ۱۳۱۶: ص ۱۱). ساخت کارخانه کنسروسازی ماهی بندرعباس (تن ماهی) در سال ۱۳۱۹ به عنوان نخستین کارخانه از این نوع در ایران، نقش مهمی در ایجاد اشتغال برای صیادان و بومیان ایفا کرد (همان، ۱۵ خرداد ۱۳۱۹: ص ۲۲؛ همان، نیمه دوم اردیبهشت ۱۳۲۰: ص ۲۹). اتاق بازرگانی در اهواز، بندرعباس، زاهدان و بندر بوشهر تشکیل گردید (همان، ۱۵ خرداد ۱۳۱۹: ص ۲). اتاق بازرگانی بوشهر از سال ۱۳۱۰ تا ۱۳۲۰ در فرمانداری بوشهر و تجارتخانه «دیکسن»<sup>۱</sup> تشکیل جلسه می‌داد (اسناد اتاق بازرگانی بوشهر، ۱۳۹۶: ۴/۲ از مقدمه). تجارتخانه کازرونی در این بندر در تابستان ۱۳۱۰ با راه‌اندازی کشتی موتوردار از

بوشهر تا لنگه و بندرعباس به حمل مسافر و کالا اقدام کرد (اطاق تجارت، مرداد ۱۳۱۰: ص ۲۳). مریت هاکس<sup>۱</sup> امریکایی که در سال ۱۳۱۱ش. از بوشهر دیدار کرده بود، بازار جدید و قدیم و تنوع محصولات آن را توصیف کرده است (هاکس، ۱۳۶۸: ۲۲). در کارخانه نخ‌ریسی و بافندگی اعتمادیه بوشهر به مدیریت حسین ایگار اعتمادالتجار، هفتصد نفر مشغول به کار بودند (اطاق تجارت، فروردین ۱۳۱۶: ص ۳۳؛ همان، نیمه اول مهر ۱۳۱۵: صص ۱۹-۲۰؛ ساکما، ۳۵۰/۸۷۹۰). در پاییز ۱۳۱۴ شرکت کشتی‌رانی دریای پارس به وسیله اتاق تجارت و تعدادی از تجار در این بندر تأسیس شد (اطاق تجارت، نیمه دوم آذر ۱۳۱۴: ص ۱۹؛ همان، نیمه دوم اسفند ۱۳۱۴: ص ۳۵). در مرداد ۱۳۱۵ مسئله ساخت کارخانه‌های بلور و سیمان در برازجان از سوی اتاق بازرگانی بوشهر پیشنهاد شد (همان، نیمه اول مرداد ۱۳۱۵: ص ۲۶؛ همان، نیمه اول شهریور ۱۳۱۵: ۲۵). در ۱۷ خرداد ۱۳۲۰ شرکت برق و یخ بوشهر افتتاح شد (همان، ص ۱۳۱). جنوب ایران با وجود اراضی حاصلخیز و آب فراوان به‌ویژه در خوزستان، از «فنون جدید» کشاورزی بهره‌مند نبود (عصر جدید، اسفند ۱۳۰۷ و فروردین ۱۳۰۸: شماره ۷۰-۷۱؛ ص ۱۶؛ علم و هنر، مهر ۱۳۰۶: شماره ۱، ص ۶). از ابتدای حکومت پهلوی دوم، در نتیجه گسترش روابط با کشورهای اروپایی به‌خصوص آلمان، ماشین‌آلات جدید کشاورزی به ایران وارد شد و در مناطق گوناگون جنوب مورد استفاده قرار گرفت (عصر جدید، اردیبهشت ۱۳۰۷: ص ۴۲). با هدف توسعه کشاورزی، سد شبانکاره (۱۸ کیلومتری غرب برازجان و ۴ کیلومتری شرق شهر آب‌پخش) در سال ۱۳۱۷ تا ۱۳۱۹ش. توسط «بانک کشاورزی پیشه و هنر ایران» احداث شد (اطاق تجارت، نیمه اول مرداد ۱۳۱۵: ص ۲۶؛ ساکما، ۲۴۰/۹۳۲۵؛ اطاق نامه بازرگانی، شهریور ۱۳۲۰: شماره ۲۵۶-۲۵۷، ص ۲۲). در محدوده خوزستان به‌ویژه بنادر شاهپور و خرمشهر (محمره) واردات و توزیع کالاهای خارجی رونق گرفت که علاوه بر سرتاسر خوزستان، به اصفهان و نواحی جنوب غرب نیز ارسال می‌شد (قشون، ۱۵ میزان ۱۳۰۳: شماره ۱۴، ص ۶۳۳). تأسیسات جدید بندر شاهپور که در ۵ آبان ۱۳۱۱/۶ نوامبر ۱۹۳۲ در حضور رضاشاه افتتاح شده بود (گاهنامه پنجاه سال شاهنشاهی پهلوی، ۱۳۵۶: ۱۰۶/۱)، در سال ۱۳۲۰ روزانه ۷۰۰ تن و بندر خرمشهر روزانه ۲۰۰ تن کالا را تخلیه می‌کرد. از اواخر ۱۳۱۳ تلاش برای تجهیز بندر محمره به بالابرها دستی برای بارگیری و باراندازی ۴ تا ۵ کشتی که در هفته به این بندر وارد می‌شدند، پیگیری شد (اطاق تجارت، نیمه اول بهمن ۱۳۱۳: ص ۱۲). افتتاح پل کارون در ۱۴ تیر ۱۳۱۲ نقش مهمی در تسهیل مواصلاتی و رونق این مناطق داشت (گاهنامه پنجاه سال شاهنشاهی پهلوی، ۱۳۵۶: ۱۱۲/۱). پل مخصوص رفت و آمد اتومبیل نیز از شهریور ۱۳۱۳ در اهواز ساخته شد (اطاق تجارت، نیمه دوم مهر ۱۳۱۴: ص ۲۵؛ همان، نیمه

دوم دی ۱۳۱۵: ص ۵). تأسیس شرکت کشتی‌رانی کارون نیز نقش مهمی در رشد اقتصادی شهر اهواز داشت (جدول شماره ۵).

خسروآباد در کرانه غربی جزیره آبادان، از سال ۱۳۱۵ با احداث کارخانه‌های صنعتی به سرعت پیشرفت کرد (مخبر، ۱۳۲۴: ۱۱۹). تأسیس کارخانه‌های ساخت یخ، برق و آسیاب بخاری در آبادان، برق، روغن‌کشی، مشروبات، صابون‌سازی و یخ‌سازی در ناصری (اهواز)، برق، یخ و آسیاب موتوری در محمره، از اقدامات اقتصادی در این منطقه بود (اطاق تجارت، ۱۵ دی ۱۳۱۰: ص ۱۵؛ ایوانف، ۱۳۵۶: ۷۷). در فروردین ۱۳۱۴ مقدمات تأسیس کارخانه بزرگ ریسندهی خوزستان در اهواز و کشت پنبه به سرمایه پنج میلیون و براساس برنامه پنج ساله فلاحی آغاز شد (اطاق تجارت، نیمه دوم شهریور ۱۳۱۴: ۲۸؛ کیهان، ۱۳۱۱: ۶۱؛ سالنامه پارس، آغاز سال ۱۳۱۳: ص ۲؛ عصر جدید، مرداد ۱۳۰۷: شماره ۵۱، ص ۲). سد شکسته فلاحیه تعمیر و آب رودخانه جراحی برای کشاورزی در منطقه دورق استفاده شد (حبل‌المتین، ۱ اردیبهشت ۱۳۰۴: شماره ۱۲، ص ۱۷). در ۲۶ اسفند ۱۳۱۵ نخستین سد ایران بر رودخانه شاوور در شمال شهر اهواز افتتاح شد (گاهنامه پنجاه سال شاهنشاهی پهلوی، ۱۳۵۶: ۱۴۰/۱؛ اطاق تجارت، نیمه اول مرداد ۱۳۱۵: صص ۱۲-۱۳). از سال ۱۳۰۴ از نخل‌های خوزستان نزدیک به مجاری آب و پرثمر، هر نخل سی شاهی و از نخل‌های دور از آب هر اصله یک قران مالیات گرفته شد (حبل‌المتین، ۲۰ شهریور ۱۳۰۴: شماره ۲۹، صص ۱۹-۲۲). ارزش معامله خرما آن سالانه ۱۰ میلیون قران بود (قشون، ۱۵ میزان ۱۳۰۳: شماره ۱۴، ص ۶۳۳؛ اطاق تجارت، بهمن ۱۳۰۸: ص ۱۶). در آبان ۱۳۱۲ هر من خرما خوب با قیمت ۳۰ شاهی و متوسط ۱۶ شاهی به هند، کویت، مسقط، عمان و اروپا و امریکا صادر می‌شد (همان، نیمه دوم مهر ۱۳۱۲: ص ۲۸؛ احصائیه محصولات فلاحی ایران در سال ۱۳۱۰، ۱۳۱۱: ۹).

با وجود آنکه تعداد نخیلات خوزستان از فارس و بوشهر کمتر بود، اما در نتیجه آبیاری مناسب دو برابر بیشتر محصول تولید می‌کرد. در سال اقتصادی ۱۳۱۶-۱۳۱۷، ۲۶۸۴۹ تن خرما از ایران صادر شد. خوزستان در سال ۱۳۱۱ با ۲۹۸۰۰ جریب زمین زیر کشت، ۲۵۲۸۳۰ خروار گندم برداشت کرد (احصائیه محصولات فلاحی ایران در سال ۱۳۱۱، ۱۳۱۳: ۵). خوزستان یکی از مراکز اصلی تولید و صادرات نباتات رنگرزی در ایران بود (کیهان، ۱۳۱۱: ۱۹). در زمینه دامداری، در سال ۱۳۱۰، ۱۲۹۵۰۰۰ رأس گوسفند از خوزستان تا بندر ریگ وجود داشت (اطاق تجارت، ۱۵ دی ۱۳۱۰: ص ۲۶؛ گمرکات ایران، خرداد ۱۳۱۴: شماره ۶۷، ص ۱۳) که سالانه پنج هزار خروار پشم آنها به ارزش پنج میلیون ریال به هند و بمبئی صادر شد (اطاق تجارت، اول شهریور ۱۳۱۱: ۲۷). «مؤسسه فلاحی بنی طرف» در مهر ۱۳۱۳ (همان،

نیمه اول مهر ۱۳۱۳: ص ۱۲) و شرکت توسعه پنبه‌کاری نیز در اواخر این سال (همان؛ سالنامه آغاز ۱۳۱۴: ۸۱) در خوزستان تأسیس شد (اطاق تجارت، نیمه دوم اردیبهشت ۱۳۱۴: صص ۱۳-۱۴؛ اطاق تجارت ایران و آلمان، تیر ۱۳۱۵: شماره ۱، ص ۱۶). در محدوده کرانه‌های دریای عمان، بندر چابهار و جاسک که دارای لنگرگاه بودند، نوسازی شدند. (قشون، اول میزان ۱۳۰۳: شماره ۱۳، ص ۶۱۴). دو لنگرگاه در جاسک ساخته شد (رزم‌آرا، ۱۳۱۷: ۹۹). با ایجاد ادارات دولتی، فرودگاه و محل فرود موقت هواپیماهای پستی انگلیسی در مسیر لندن-کراچی و تلگراف بی‌سیم، جاسک به مهم‌ترین بندر ایران در شمال دریای عمان تبدیل شد (سالنامه رسمی مملکتی پارس، ۱۳۰۹: ۲۲۷-۲۲۸). همچنین بندر گواتر در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران با استقرار دفتر گمرکی و پایگاه نظامی رو به آبادانی گذارد (همان، ۲۲۷). آب رودخانه هیرمند برای مصارف کشاورزی به نقاط دوردست ارسال شد. فروش گوشت پرندگان شکاری و تهیه صنایع دستی از پر آنان، بخشی از امرار معاش ساکنان سیستان را تشکیل می‌داد (قشون، ۳ سنبله ۱۳۰۳: شماره ۱۲، صص ۵۷۰-۵۷۱).

از سال ۱۳۱۵ تلاش برای خروج صادرات از رکود در نتیجه اعمال قوانین مالیاتی افزایش یافت. بر این اساس، با انتشار تصویب‌نامه شماره ۱۵۰۸۶ هیئت وزیران در سال ۱۳۱۶، با آزاد کردن صدی پنجاه از ارز صادراتی، صادرات در بنادر خلیج فارس به سرعت رونق گرفت (اسناد اتاق بازرگانی بوشهر، ۱۳۹۳: ۶۶/۱-۶۵؛ اطاق تجارت، یک خرداد ۱۳۱۷: ص ۱؛ نامه بازرگان، خرداد ۱۳۱۷: شماره ۴، صص ۱-۹).

### ج. توسعه بازرگانی با سرزمین‌های جنوبی خلیج فارس

شیوخ جنوب تنگه هرمز از عمده‌ترین مقاصد کالاهای تجاری ایران در کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان بودند. مواد غذایی، دام و طیور، پوست، چوب، لوازم فلزی و مصالح ساختمانی از اقلام صادراتی به این کشورها بود. با وجود قانون اسعار خارجی، صادرات و واردات بوشهر در ۶ ماهه اول ۱۳۰۸ با ۱۶۰/۲۲ و ۱۳۰۹ با ۱۸۶/۹۸۵ فقره کلی انواع کالا وارداتی و با صادرات -به استثنای تریاک- به ارزش ۱۴/۱۹۷/۸۳۲ قران در سال ۱۳۰۸ و ۱۲/۱۴۳/۸۰۲ قران در سال ۱۳۰۹ روند رو به رشدی داشت (اطاق تجارت، آبان ۱۳۰۹: ص ۱۹). براساس گزارش اقتصادی اتاق تجارت بندر بوشهر در سال ۱۳۱۵، گندم، جو، خرما، زیره هندی، سیاهدانه، انجیر، انجوشک، گل سرخ، گلاب، روغن خشخاش، جفت، پوست انار، سیب‌زمینی، عسل، آلو بخارا، پوست خشخاش، مورد، نخود، عدس، ماش، قالی، گلیم، تنباکو، بادام کوهی و گردو از مهم‌ترین محصولات بود که از بنادر بوشهر و سایر مناطق کرانه‌ای جنوب ایران به نواحی

عرب‌نشین خلیج فارس و دریای عمان و هند صادر می‌شد و سالیانه بیش از دو میلیون ریال ارزش داشت (اسناد اتاق بازرگانی بوشهر، ۱۳۹۳: ۵۱/۱). خشکبار در میان محصولات صادراتی ایران جایگاه دوم را داشت (اتاق تجارت، دی ۱۳۰۸: ص ۲۲). از سال ۱۳۰۰ تا ۱۳۰۹ش، ۵۷۲۱۵ خروار نباتات رنگی از جمله حنا به عمان و ۶۰۴۰ خروار به هندوستان صادر شد (کیهان، ۱۳۱۱: ۲۱؛ اتاق تجارت، اول مهر ۱۳۱۲: ص ۲۱). برنج، خشکبار، پنبه، قالی و قالیچه، توتون و تنباکو و خرما نیز از دیگر محصولات صادراتی به عمان و مسقط بود (کیهان، ۱۳۱۱: ۹۲، ۹۵، ۹۶، ۱۰۷، ۱۱۲، ۱۲۲، ۱۴۶، ۲۹۵؛ اتاق تجارت، بهمن ۱۳۰۸: ص ۱۴؛ همان، ۱ دی ۱۳۱۱: ص ۲۵). تنباکوی جنوب حتی به عثمانی و مصر نیز صادر می‌شد و متوسط ارزش آن به ۲۰۳۱۲۰۰ قران می‌رسید (قشون، اول عقرب ۱۳۰۳: صص ۷۰۹-۷۱۰؛ اتاق تجارت، ۱۵ آبان ۱۳۰۸: ص ۴۶؛ قلم آزاد، فروردین ۱۳۰۹: شماره ۵۰، ص ۳؛ گمرکات ایران، اردیبهشت ۱۳۱۳: شماره ۵۴، ص ۲). در زمستان ۱۳۱۴ هر من تنباکوی عمانی ۳۰۰ تا ۴۰۰ ریال به فروش می‌رسید (اتاق تجارت، دی ۱۳۱۴: ص ۱۹). در سال ۱۳۱۹ش. پانصد هزار کیلو خرما از بندر بوشهر به مناطق جنوبی خلیج فارس و دریای عمان صادر شد (اسناد اتاق بازرگانی بوشهر، ۱۳۱۹ش، ۱۳۹۳: ۱۰۲/۱، سند شماره ۱/۴۳). گلاب و عطریات نیز از بنادر جنوب به منطقه خلیج فارس، اقیانوس هند و حتی زنگبار و حبشه صادر می‌شد (اتاق تجارت، اول مهر ۱۳۱۲: ص ۲۱). بندرعباس به عنوان مهم‌ترین موقعیت دریایی در صادرات و واردات کرمان، یزد، خراسان و ایالات مرکزی ایران با مناطق جنوبی خلیج فارس محسوب می‌شد. در محدوده دریای عمان، چابهار، جاسک و گواتر با عمان و مسقط، دبی و شارجه و سایر سواحل عربستان ارتباط نزدیک تجاری داشتند (سالنامه رسمی مملکتی پارس، ۱۳۰۹: ۲۲۷-۲۲۸؛ اتاق تجارت، آبان ۱۳۰۹: ص ۱۹). عمان و مسقط و به‌ویژه بحرین در فعل و انفعالات اقتصادی جنوب ایران نقش مهمی داشتند (گمرکات ایران، تیر ۱۳۱۳: شماره ۵۶، صص ۱۰-۱۱؛ همان، مهر ۱۳۱۶: شماره ۹۵، صص ۶-۱۳). تجارت بحرین که بخش عمده بازرگانان آن ایرانی‌الاصل بودند (اتاق تجارت، آذر ۱۳۰۹: ص ۳۲)، در سال‌های ۱۳۰۵-۱۳۰۸ش. سالیانه بیش از دوازده کرور و ۲۵۰ هزار تومان بود. عایدات گمرکات آن سالانه چهارصد هزار تومان محاسبه می‌شد (سالنامه رسمی مملکتی پارس، ۱۳۰۹: ۲۳۳). با وجود تقابل شدید با انگلستان بر سر بحرین، حفظ این مجمع‌الجزایر از جنبه اقتصادی برای ایران حیاتی بود: «در بحرین سالیانه بیش از ۲۹۳ هزار و ۹۰۰ لیره مروارید صید می‌شود و تجار هندی خرید و فروش مروارید را در اختیار دارند و سالیانه نزدیک به پنجاه هزار کشتی به منامه، مرکز عمده این جزیره رفت و آمد می‌کنند» (اطلاعات، ۱۳۰۶/۱۲/۱۴: صص ۱-۲). «تنها عایدات گمرک بحرین روزانه ۱۵ الی ۲۰

هزار روپیه است که هر هفته چندین لک روپیه من غیر حق از بحرین به خزانه دولتی هندوستان انگلیس حمل می‌شود» (اطلاعات، ۱۳۰۶/۱۱/۱۹: ص ۳). احصاییه گمرکی صادرات و واردات بنادر خلیج فارس و دریای عمان در سال ۱۳۱۱-۱۳۱۲ عمدتاً نشانگر افزایش است که کشورهای جنوب تنگه هرمز در این فرایند نقش مهمی داشته‌اند (جدول شماره ۲).

### ۳. مبارزه با راهزنی و قاچاق کالا

مبارزه با قاچاق کالا با هدف یک بازرگانی هدفمند و جلوگیری از آسیب‌های اقتصادی به تجار بنادر، از آغاز قدرت‌گیری رضاشاه انجام گرفت (ساکما، ۴۷۱۹، ۲۴۰۰۰۲۷۲۱، ۴۷۱۹؛ جبل‌المتین، ۲۷ بهمن ۱۳۰۳: شماره ۲۲، ص ۵؛ همان، ۱ خرداد ۱۳۰۴: شماره ۱۵، ص ۱۲). بر این اساس، به گمرکات جنوب اسلحه و تسلیحات نظامی داده شد (ساکما، ۱۰۰۶۵) و ایجاد نظم و امنیت در بنادر به صورت جدی پیگیری شد (جبل‌المتین، ۲۲ دی ۱۳۰۳: شماره ۱، ص ۱۳؛ همان، ۲۹ خرداد ۱۳۰۴، شماره ۱۸، ص ۱۷). بر اساس بخشنامه شماره ۱۱۸۹۵ مورخ ۲۱ خرداد ۱۳۰۴ وزارت مالیه، به منظور مبارزه با قاچاق کالا، ورود اجناس انحصاری قند، شکر و چای تنها به بنادر اهواز، محمره، بوشهر، لنگه، بندرعباس، جاسک و چابهار مجاز شد (جبل‌المتین، ۱۳ شهریور ۱۳۰۴: شماره ۲۸، ص ۲۳). ایجاد گارد ساحلی برای مبارزه با قاچاقچیان براساس مطالعات منطقه‌ای صورت گرفت و بر تعداد نیروهای نظامی در این مناطق افزوده شد. با تسلیح نیروهای مرزهای دریایی به کشتی نظامی، توانمندی ایران در توسعه فعالیت‌های اقتصادی در کرانه‌های جنوبی در مقیاس وسیعی گسترش یافت (ساکما، ۲۴۰۰۰۱۲۵، ۴۲۶۷) و قاچاق کالا حتی در دریا و دور از سواحل و خشکی نیز به شدت محدود شد (ساکما، ۴۲۷۸، ۲۴۰/۵۳۲۱۹).

### نتیجه‌گیری

جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان در زمینه صادرات و واردات انواع کالا نقش حیاتی را در اقتصاد ایران عصر قاجاریه ایفا کردند. با وجود این، به علت معضلات سیاسی و نظامی دولت قاجاریه، نبود یک نیروی دریایی توانمند، سیاست‌های محدود کننده دولت انگلستان، اجاره جزایر و بنادر کلیدی خلیج فارس به اتباع بیگانه و ضعف شدید زیرساخت‌های اقتصادی، نبود خطوط مناسب مواصلاتی، عدم توجه به صنایع اشتغال‌زای بومی و امواج پی‌درپی قحطی و بیماری‌های اپیدمیک، کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان نتوانست همگام با تحولات اقتصاد جهانی، حرکت رو به رشد مشهودی را نمایان سازد. پیرو این فرایند، آنچه که به آن

محرومیت اطلاق شده و تا ادوار بعد نیز به یادگار ماند، در تمامی جزایر و بنادر خلیج فارس عصر قاجار دیده می‌شود. دولت ایران پس از فروپاشی سلسله قاجاریه تلاش‌های همه‌جانبه‌ای را با هدف گسترش نقش‌آفرینی اقتصادی خود در سرحدات دریایی جنوب آغاز کرد. نوسازی و بهسازی خطوط مواصلاتی شوسه، راه‌آهن و هوایی، ساخت بنادر جدید و یا تجهیز بنادر قدیمی به تأسیسات بارگیری و باراندازی و اسکله‌های متعدد، توجه به بخش گمرکات با ساخت ساختمان‌های اداری، انبارها و جذب نیروی انسانی مورد نیاز، تعدیل قوانین محدود کننده در زمینه صادرات و واردات و گسترش روابط تجاری با سرزمین‌های جنوبی تنگه هرمز و هندوستان، توجه به فعالیت‌های سنتی اقتصادی در بخش‌های شیلات، مروارید، معادن و کشتی‌سازی، تأسیس صنایع و شرکت‌های کوچک اشتغال‌زا، توجه به بخش کشاورزی با تأکید بر مسئله آبیاری، سدسازی و استفاده از ماشین‌آلات و شیوه‌های جدید زراعت و مبارزه با پدیده مخرب قاقاق، از این‌گونه اقدامات بود. بررسی مجموعه عملکرد سیاست اقتصادی دولت پهلوی اول نشان می‌دهد که با وجود تمامی کارشکنی‌های خارجی و ضعف‌های ساختاری ایران در فعل و انفعالات اقتصادی، نقش‌آفرینی اقتصادی نسبت به ادوار پیشین به‌خصوص اواخر قاجاریه حرکت کاملاً رو به رشدی را نشان می‌دهد. براساس آمارهای رسمی اتاق تجارت و بازرگانی و گمرکات، جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان دوران نوینی از بالندگی هدفمند با نگرش به سیاست‌های بلندمدت زیربنایی اقتصادی را طی کرده است؛ با وجود آنکه شروع جنگ جهانی دوم، سقوط پهلوی اول، استقرار وسیع عناصر خارجی در صفحات جنوبی، انهدام زیرساخت‌های تازه‌تأسیس ایران، بحران‌های سنگین مالی و رهاسازی طرح‌های ناتمام، استمرار این فرایند را متوقف کرد.



فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء(س)، سال ۳۰، شماره ۴۶، تابستان ۹۹ / ۷۵

مقایسه افزایش درآمد صادرات گمرکات با سایر مناطق ایران در سال ۱۳۰۶ و ۱۳۰۷ شمسی (به قران)

ولایات	۱۳۰۶	۱۳۰۷	اضافه
آذربایجان	۱,۰۵۷,۲۱۹,۸۰	۷۴۸,۶۳۲,۴۰	-----
آستارا	۱۴۴,۲۴۰,۶۰	۳۸,۳۶۹,۱۵	-----
گیلان	۱,۸۳۷,۰۸۱,۳۵	۷۸۸,۰۳۸,۱۵	-----
مازندران	۳۵۸,۹۸۶,۱۰	۳۱۹,۸۵۷,۷۰	-----
استرآباد	۲۵,۱۶۱,۱۰	۷,۳۶۸,۸۵	-----
خراسان	۴۹۰,۰۰۲,۵۰	۸۶۴,۹۵,۴۷۱	-----
دزداب	۳۶۰,۴۶۸,۰۵	۱۱۰,۷۳۸,۰۵	-----
کرمانشاه	۱,۸۳۶,۷۷۵,۶۰	۲,۲۳۷,۱۱۶,۲۰	۴۰۰,۳۴۰,۶۰
بوشهر	۳,۱۹۷,۸۵۶,۲۰	۱,۶۹۸,۰۰۶,۲۰	-----
بندرعباس	۹۴۸۱۸,۰۵	۹۳,۰۷۲,۵۵	-----
خوزستان	۷۹,۶۷۰,۸۰	۵۷,۷۸۰	-----

جدول شماره ۱، منبع: سالنامه رسمی مملکتی پارس سال ۱۳۱۱: ۲۶۱

مقایسه افزایش درآمد واردات گمرکات خلیج فارس با سایر مناطق ایران در سال ۱۳۰۶ و ۱۳۰۷ شمسی (به قران)

ولایات	۱۳۰۶	۱۳۰۷	اضافه
آذربایجان	۹,۱۱۸,۵۰۰,۴۵	۱۲,۳۳۵,۲۶۸,۲۵	۳,۲۱۶,۷۶۷,۸۰
آستارا	۸۰۶,۵۰۲,۴۵	۱,۲۱۱,۴۸۲,۷۰	۴۰۴,۹۸۰,۲۵
گیلان	۰۷۸,۴۲۵,۳۰,۱۴	۲۳,۴۵۶,۸۲۴,۳۰	۹,۳۷۸,۳۹۹
مازندران	۱,۶۲۲,۲۴۴,۴۵	۲,۲۸۵,۸۹۹,۶۵	۶۶۳,۶۵۵,۲۰
استرآباد	۸۵۵,۳۶۲,۲۵	۱,۶۶۸,۸۵۷,۸۰	۸۱۳,۴۹۵,۵۵
خراسان	۴,۱۱۶,۴۴۴,۱۰	۶,۲۸۳,۶۸۱,۱۰	۲,۱۶۷,۲۳۷
دزداب	۳,۵۵۰,۸۶۵,۴۵	۴,۵۵۷,۷۹۰,۳۰	۱,۰۰۶,۹۲۴,۸۵
کرمانشاه	۱۲,۶۱۶,۰۳۸,۶۰	۱۶,۶۴۲,۲۰۰	۴,۰۲۶,۱۶۲,۱۵
بوشهر	۱۲,۹۸۳,۵۳۸,۷۵	۱۴,۸۷۱,۹۳۵,۷۵	۱,۸۸۸,۳۹۷
بندرعباس	۴,۵۲۱,۱۲۰,۳۵	۴,۴۸۷,۴۳۶,۳۰	-----
خوزستان	۱۱,۳۰۶,۸۹۹,۳۵	۱۱,۸۴۱,۶۱۴,۹۰	۵۳۴,۷۱۵,۵۵

جدول شماره ۲، منبع: سالنامه رسمی مملکتی پارس سال ۱۳۱۱: ۲۶۱

۷۶ / عوامل مؤثر بر توسعه اقتصادی کرانه‌ها و پس کرانه‌های خلیج فارس ... / محمدجعفر چمنکار

افزایش کشتی‌های بخار تجاری وارد شده به بنادر خلیج فارس در سال ۱۳۱۱ شمسی

بنادر	مبدا		بمبئی هندوستان		آسیایی
	اروپا	بصره عراق	بنادر داخلی	بنادر خارجی	
بوشهر	۶۳ فروند	۶۳ فروند	۲۰ فروند	-	-
بندرعباس	۸ فروند	۲۲ فروند	۵ فروند	-	۲۱ فروند
محمرة	۳۷ فروند	۲۱۶ فروند	-	-	-

جدول شماره ۳، منبع: سالنامه رسمی مملکتی پارس سال ۱۳۱۲: ۱۱۱

مقایسه رشد احصائیه صادرات و واردات مناطق مرتبط با خلیج فارس و دریای عمان در ۸ ماه آخر سال ۱۳۱۱ و ۱۳۱۲ شمسی

ولایات	صادرات ۸ ماهه		کسر یا اضافه
	۱۳۱۲	صادرات ۸ ماهه ۱۳۱۱	
زاهدان	۲۶،۰۶۴،۷۴۷	۲۲،۷۰۶،۷۹۹	۳،۳۵۷،۹۴۸
بندرعباس	۵،۴۱۹،۲۶۶	۷،۱۱۷،۷۰۱	۱،۶۹۸،۴۳۵
بوشهر	۲۹،۸۶۷،۵۷۷	۳۹،۱۸۰،۶۹۴	۹،۳۱۳،۱۱۷
خوزستان	۳۷،۴۱۵،۷۶۷	۱۸،۹۴۱،۴۱۵	۱۸،۴۷۴،۳۵۲
کرمان	۸،۲۲۱،۶۶۲	۶،۸۵۳،۶۶۰	۱،۳۶۸،۰۰۲

جدول شماره ۴، منبع: اطاق تجارت، س ۵، ش ۸۳-۸۲، سالنامه آغاز ۱۳۱۳: ۵۸

آمار رشد کشتیرانی در رود کارون، سال اقتصادی ۱۳۱۴ - ۱۳۱۵ شمسی

ولایات	واردات ۶ ماهه		کسر یا اضافه
	۱۳۱۲	واردات ۸ ماهه ۱۳۱۱	
زاهدان	۱۳،۸۳۰،۹۷۹	۱۵،۸۳۲،۵۸۷	۲،۰۰۱،۶۰۸
بندرعباس	۲۲،۹۰۹،۰۴۵	۴۶۱،۹۱۰،۳۱	۸،۵۵۲،۸۶۵
بوشهر	۵۶،۵۰۵،۶۹۷	۵۷،۶۰۹،۴۱۴	۱،۱۰۳،۷۱۷
خوزستان	۱۹۳،۷۷۱،۲۳۳	۱۲۵،۷۸۳،۹۰۹	۶۷،۹۸۷،۳۲۴

نوع کشتی	کشتی بخار	کرجی‌های خودرو	کشتی‌های باری	جمع	مقدار کالا
خروجی	۱۷	۱۳۹	۲۴۲	۴۳۸	۱۲ هزارتن

جدول شماره ۵، منبع: اطاق تجارت، سال ۸، ش ۱۶۳، آخرمرداد ۱۳۱۶: ۸

## منابع و مأخذ

### الف. کتابها و مقالات

- آدمیت، فریدون (۱۳۴۰)، *فکر آزادی و مقدمه نهضت مشروطیت*، تهران: سخن.
- آوری، پیتیر (۱۳۶۸) *تاریخ معاصر ایران از کودتای ۲۸ مرداد تا اصلاحات ارضی*، ترجمه محمد رفیعی مهرآبادی، ج ۲، تهران: عطایی.
- *اسناد اتاق بازرگانی بوشهر (۱۳۹۳)*، به کوشش مجتبی پریدار، ج ۱، ۲، بوشهر: اتاق بازرگانی بوشهر و نشر آبادبوم.
- *احصائیه محصولات فلاحتی ایران در سال ۱۳۱۰* (مهر ۱۳۱۱)، اداره کل فلاحت و صناعت، تهران: مطبعه روشنایی.
- *احصائیه محصولات فلاحتی و صنعتی ایران در سال ۱۳۱۱* (مهر ۱۳۱۳)، اداره کل فلاحت و صناعت، تهران: چاپخانه فردوسی.
- افشار، امیراصلان (۲۰۱۲)، *خاطرات امیراصلان افشار*، به کوشش علی میرفطروس، مونترال: نشر فرهنگ.
- امیر طهماسب، عبدالله (۱۳۰۴)، *تاریخ شاهنشاهی اعلیحضرت رضاشاه پهلوی*، تهران: مطبعه مجلس.
- ایوانف، م. س. (۱۳۵۶)، *تاریخ نوین ایران*، ترجمه هوشنگ تیزابی و حسن قائم پناه، استکهلم: انتشارات حزب توده ایران.
- بهروزی، علینقی (۱۳۵۶)، *شرح حال و اشعار ناخدا عباس دریانورد*، شیراز: خیام.
- بلگواد، هارالد و ب. لوپنتین (۱۳۶۹)، *ماهیان خلیج فارس*، ترجمه اسماعیل اعتماد و بابامخیر، تهران: دانشگاه تهران.
- پیردیگار، ژان، برنار هورگاد و بان ریشار (۱۳۷۸)، *ایران در قرن بیستم*، ترجمه عبدالرضا هوشنگ مهدوی، تهران: البرز.
- دریابندری، نجف (۱۳۹۴)، *سالهای جوانی و سیاست؛ خاطرات نجف دریابندری از آبادان*، به کوشش حسین میرزایی، آبادان: نشر مؤلف با حمایت ماهنامه آبادان‌نامه.
- رحیم‌زاده صفوی، علی اصغر (۱۳۰۸)، *ایران اقتصادی*، تهران: چاپخانه اتحادی طهران.
- رزم‌آرا، علی (۱۳۱۷)، *جغرافیای نظامی استان‌های مرزی کشور شاهنشاهی ایران*، تهران: چاپخانه سعادت بشر.
- سازمان بنادر و کشتیرانی (۱۳۵۰)، *تاریخچه مختصری از بنادر قدیم و اطلاعاتی از بنادر کنونی کشور*، تهران: سازمان بنادر و کشتیرانی ایران.
- *سالنامه رسمی مملکتی پارس (۱۳۰۹)*، به کوشش امیر جاهد، تهران: مؤسسه جاهد.
- *سالنامه رسمی مملکتی پارس (۱۳۱۱)*، به کوشش امیر جاهد، تهران: مؤسسه جاهد.
- *سالنامه رسمی مملکتی پارس (۱۳۱۲)*، به کوشش امیر جاهد، تهران: مؤسسه جاهد.
- سلطان بهبهانی، سلطانعلی (۱۳۴۱)، «بنادر ایران در خلیج فارس»، *سمینار خلیج فارس*، ج ۱، تهران:

اداره کل انتشارات و رادیو.

- ظهیرنژاد، مینا (۱۳۷۳)، *گزیده اسناد خلیج فارس*، ج ۳، تهران: انتشارات دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه.
- کازاما، آکی ئو (۱۳۸۰)، *سفرنامه کازاما*، ترجمه هاشم رجبزاده، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- کیهان، مسعود (۱۳۱۰)، *جغرافیای مفصل ایران*، ج ۱، تهران: مطبعه مجلس.
- ..... (۱۳۱۱)، *جغرافیای مفصل ایران*، ج ۳، تهران: مطبعه مجلس.
- *گاهنامه پنجاه سال شاهنشاهی پهلوی* (۱۳۵۶)، ج ۱، تهران: کتابخانه پهلوی.
- هزار، م. ر. (۱۳۱۴)، *کتاب دوران پهلوی*، شیراز: هزار.
- ماک کرماک، د. و. [بی تا]، *یادداشت راجع به تریاک ایران (تهیه شده برای دکتر میلسپو رئیس کل مالیه ایران)*، تهران: چاپخانه مجلس.
- مجموعه قوانین دوره چهارم مجلس شورای ملی (۱۳۰۳)، *مجموعه مصوبات از ۱ تیر ۱۳۰۰ تا ۲۱ خرداد ۱۳۰۲*، تهران: چاپخانه مجلس.
- مجموعه قوانین دوره هشتم مجلس شورای ملی (۱۳۱۲)، *مجموعه قوانین موضوعه و مسائل مصوبه دوره هشتم تقنینیه از ۲۵ دی ۱۳۰۹ تا ۲۵ دی ۱۳۱۱*، تهران: مطبعه مجلس.
- مجموعه قوانین دوره نهم مجلس شورای ملی (۱۳۲۹)، *مجموعه قوانین موضوعه و مسائل مصوبه دوره هشتم تقنینیه از ۲۴ فروردین ۱۳۱۲ تا ۲۴ فروردین ۱۳۱۴*، تهران: مطبعه مجلس.
- محبوبی اردکانی، حسین (۱۳۷۶)، *تاریخ مؤسسات تمانی جدید در ایران*، ج ۲، تهران: دانشگاه تهران.
- مخبر، محمدعلی (۱۳۲۴)، *مرزهای ایران*، تهران: کیهان.
- میلسپو، آرتور سی، آر. لینگمن و س. سیموندز (۱۳۹۵)، *وضعیت مالی و اقتصادی ایران در دوره رضاشاه*، مجموعه گزارشات، ترجمه شهرام غلامی، تهران: نشر تاریخ ایران.
- هاکس، مریت (۱۳۶۸)، *ایران افسانه و واقعیت، خاطرات سفر به ایران*، محمد حسین نظری زاده و دیگران، مشهد: آستان قدس رضوی.

#### ب. اسناد<sup>۱</sup>

- آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما) (۱۳۰۵ش)، شماره ۲۴۰۰۰۰۲۷۶.
- ..... (۱۳۰۹ش)، سند شماره ۲۴۰۰۰۰۱۵۳.
- ..... (۱۳۱۴ش)، شماره ۲۴۰۰۰۳۱۳۰.
- ..... (۱۳۰۸ش)، شماره ۸۳۶۸.
- ..... (۱۳۰۳ش)، شماره ۵۷۵۶.
- ..... (۱۳۰۳ش)، شماره ۵۷۵۶.

۱. ترتیب اسناد و نشریات براساس موقعیت قرار گرفته شده در مقاله است.

- ..... (ش۱۳۰۸)، شماره ۲۴۰۰۰۸۷۰.
- ..... (ش۱۳۱۴)، شماره ۲۴۰۰۰۲۷۳۰.
- ..... (ش۱۳۱۸)، شماره ۲۴۰۰۰۱۴۶۰.
- ..... (ش۱۳۰۷)، شماره ۲۴۰۰۰۲۵۱۱.
- ..... (ش۱۳۰۷)، شماره ۵۹۸۳.
- ..... (ش۱۳۲۰)، شماره ۲۴۰۰۰۲۹۲.
- ..... (ش۱۳۰۸)، شماره ۲۴۰۰۰۱۱۳۸.
- ..... (ش۱۳۰۹)، شماره ۲۴۰/۲۴۰۹.
- ..... (ش۱۳۰۹)، شماره ۲۴۰/۲۴۰۹.
- ..... (ش۱۳۰۴)، شماره ۲۳۱۷.
- ..... (ش۱۳۱۷)، شماره ۷۵۵۹.
- ..... (ش۱۳۱۷)، شماره ۵۰۲۲.
- ..... (ش۱۳۱۸)، شماره ۸۰۱۵.
- ..... (ش۱۳۱۴)، شماره ۲۴۰/۱۲۶۲۳.
- ..... (ش۱۳۱۰)، شماره ۲۴۰/۵۴۲۲.
- ..... (ش۱۳۱۶)، شماره ۲۴۰۰۰۱۷۱.
- ..... (ش۱۳۰۲)، شماره ۴۷۱۹.
- ..... (ش۱۳۰۲)، شماره ۴۷۱۹.
- ..... (ش۱۳۰۳)، شماره ۱۰۰۶۵.
- ..... (ش۱۳۱۵)، شماره ۲۴۰۰۰۰۱۲۵.
- ..... (ش۱۳۱۵)، شماره ۴۲۶۷.
- ..... (ش۱۳۱۵)، شماره ۴۲۷۸.
- ..... (ش۱۳۱۴)، شماره ۲۴۰/۵۳۲۱۹.
- ..... (ش۱۳۱۷)، شماره ۲۳۹/۴۳۱۰.
- ..... (ش۱۳۱۷)، شماره ۳۵۰/۸۷۹۰.
- ..... (ش۱۳۱۹)، شماره ۲۴۰/۹۳۲۵.
- ..... (ش۱۳۲۹)، شماره ۲۴۰/۲۸۶۱.

### ج. نشریات

- اطاق تجارت، ۲۶۷ شماره، از ۱۵ آبان ۱۳۰۸ تا ۱۶ آذر ۱۳۱۷.
- اطاق نامه بازرگانی، از ۱ بهمن ۱۳۱۷ تا شهریور ۱۳۲۰.
- اطاق تجارت ایران و آلمان (تیر ۱۳۱۵)، شماره ۱، سال اول.

- روزنامه اطلاعات (یکشنبه ۱۳۰۵/۴/۱۹)، شماره ۱.
- ..... (دوشنبه ۱۳۰۵/۵/۲۳)، شماره ۸.
- ..... (چهارشنبه ۱۳۰۵/۸/۴)، شماره ۶۳.
- ..... (دوشنبه ۱۳۰۵/۱۱/۲۲) شماره ۱۵۳.
- ..... (سه‌شنبه ۱۳۰۵/۱۲/۲)، شماره ۱۵۸.
- ..... (سه‌شنبه ۱۳۰۶/۱۰/۱۹)، شماره ۴۰۲.
- ..... (پنج‌شنبه ۱۳۱۷/۸/۲۶)، شماره ۳۶۶۴.
- ..... (دوشنبه ۱۳۰۶/۸/۱۵)، شماره ۳۵۱.
- ..... (دوشنبه ۱۳۰۵/۱۱/۱۰)، شماره ۱۴۱.
- ..... (دوشنبه ۱۳۰۶/۱۲/۱۴)، شماره ۴۴۶.
- ..... (پنج‌شنبه ۱۳۰۶/۱۱/۱۹)، شماره ۴۲۶.
- حبل المتین (۳۰ تیر ۱۳۰۳).
- ..... (۱۱ اردیبهشت ۱۳۰۴ ش).
- ..... (۲۰ شهریور ۱۳۰۴).
- ..... (۱۹ تیر ۱۳۰۴).
- ..... (۲۵ شهریور ۱۳۰۳).
- ..... (۲ شهریور ۱۳۰۴)، شماره ۲۹.
- ..... (۱۱ اردیبهشت ۱۳۰۴).
- ..... (۲۰ شهریور ۱۳۰۴).
- ..... (۲۷ بهمن ۱۳۰۳).
- ..... (۱ خرداد ۱۳۰۴).
- ..... (۲۲ دی ۱۳۰۳).
- ..... (۲۹ خرداد ۱۳۰۴).
- ..... (۱۳ شهریور ۱۳۰۴).
- ..... (۲۶ دی ۱۳۰۶)، سال ۳۶، شماره ۶.
- ..... (۱۳۰۵/۶/۹).
- روزنامه طوفان (۱ حمل ۱۳۰۲)، سال دوم، شماره ۵۵.
- ..... (۱۸ حمل ۱۳۰۲)، سال دوم، شماره ۵۷.
- ..... (۶ ثور ۱۳۰۲)، سال دوم، شماره ۹۴.
- روزنامه عصر جدید (اردیبهشت ۱۳۰۹)، شماره ۲۱.
- ..... (اردیبهشت ۱۳۰۷)، شماره ۴.
- ..... (مرداد ۱۳۰۷)، شماره ۵۱.

- ..... (آبان ۱۳۰۷)، شماره ۵۴.
- ..... (دی ۱۳۰۷)، شماره ۵۶.
- ..... (اردیبهشت ۱۳۰۸)، شماره ۶۰.
- ..... (خرداد ۱۳۰۸)، شماره ۶۱.
- ..... (اسفند ۱۳۰۷ و فروردین ۱۳۰۸)، شماره ۷۰-۷۱.
- نشریه علم و هنر (مرداد و بهمن ۱۳۰۷).
- ..... (اردیبهشت و خرداد و تیر ۱۳۰۷).
- ..... (دی و بهمن ۱۳۰۶)، سال اول، شماره ۳.
- ..... (مهر ۱۳۰۶)، سال ششم، شماره ۱.
- علوم مالی و اقتصاد (جوزا، سرطان و اسد ۱۳۰۳)، سال اول، شماره ۲.
- فلاح و تجارت (جدی قوئیل ۱۲۹۸)، سال دوم، دوره دوم، شماره ۱۰.
- ..... (دلو قوئیل ۱۲۹۸)، دوره دوم، شماره ۱۱.
- ..... (حوت قوی ئیل)، دوره دوم، شماره ۱۲.
- قشون (اول میزان ۱۳۰۳)، سال سوم، شماره ۱۳.
- ..... (۱۵ میزان ۱۳۰۳)، سال سوم، شماره ۱۴.
- ..... (اول میزان ۱۳۰۳)، سال سوم، شماره ۱۳.
- ..... (۳ سنبله ۱۳۰۳)، سال پانزدهم، شماره ۱۲.
- ..... (اول عقرب ۱۳۰۳)، سال سوم، شماره ۱۵.
- قلم آزاد (فروردین ۱۳۰۹)، شماره ۵۰.
- ..... (مرداد و شهریور ۱۳۰۹)، شماره ۸-۹.
- گمرکات ایران (اردیبهشت ۱۳۱۳)، شماره ۵۴.
- ..... (تیر ۱۳۱۳)، شماره ۵۶.
- ..... (خرداد ۱۳۱۴)، شماره ۶۷.
- ..... (مهر ۱۳۱۶)، شماره ۹۵.
- ..... (خرداد ۱۳۱۷)، شماره ۱۰۳.
- ..... (مرداد ۱۳۱۷)، شماره ۱۰۵.
- ..... (مهر ۱۳۱۷)، شماره ۱۰۷.
- ..... (آبان ۱۳۱۷)، شماره ۱۰۸.
- نامه بازرگان (خرداد ۱۳۱۷)، شماره ۴.
- ..... (مهر ۱۳۱۹) شماره ۷.
- نامه راه (شهریور ۱۳۱۹)، سال اول، شماره ۴.

### List of sources with English handwriting

#### A) Books and Articles

- Ādamīyyat, Firaydūn (1340 Š.), *Fikr-e Āzādī va Moqadama-ye Nihzat-e Mašrūṭiyat*, Tehran: Soḡan. [In Persian]
- Afšār, Amīr Arsalān (2012), *ḡatīrāt-e Amīr Arsalān Afšār*, Edited by ‘Alī Mīrfīṭros, Montreal: Našr-e Farhang. [In Persian]
- Amīr Ṭahlās, ‘Abdallāh (1304 Š.), *Tārīḡ-e Šāhanšāhī-ye A‘alāḡazrat Rezā Šāh Pahlavī*, Tehran: Maṭba‘a-ye Maḡlis. [In Persian]
- *Asnād-e Otāḡ-e Bāzargānī-e Būšeḡr* (1393 Š.), Edited by Moḡtabā Paridār, Vol. 1, Busheḡr: Otāḡ-e Bāzargānī-e Būšeḡr va Našr-e Ābādbūm. [In Persian]
- Bīhrūzī, ‘Alīmāḡī (1356 Š.), *Šarḡ-e ḡāl va Aš‘ār-e Nāḡodā ‘Abbās Daryānavard*, Shiraz: ḡayyām. [In Persian]
- Daryābandarī, Najaf (1394 Š.), *Sālḡ-ye ḡāvānī va Siāsāt; ḡatīrāt-e Najaf Daryābandarī az Ābādān*, Edited by ḡossein Mīrzānī, Abadan: Našr-e Moalīf bā Himāyat-e Māhnama-ye Ābādānnāma. [In Persian]
- *Eḡšāiyya Maḡsūlāt-e Falāḡatī-e Īrān dar Sāl-e 1310* (Mīhr 1311 Š.), Edāra-ye Kol-e Falāḡat va Šanā‘at. Tehran: Maṭba‘a Rošanānī. [In Persian]
- *Eḡšāiyya Maḡsūlāt-e Falāḡatī-e Īrān dar Sāl-e 1310* (Mīhr 1313 Š.), Edāra-ye Kol-e Falāḡat va Šanā‘at. Tehran: Čāḡḡāna-ye Firdosī. [In Persian]
- *ḡāhnāma-ye Panḡāḡ Sāl Šāhanšāhī-ye Pahlavī* (1356 Š.), Vol. 1, Tehran: Kitābḡāna-ye Pahlavī. [In Persian]
- Hizār, M. R. (1314 Š.), *Kitāb-e Dorān-e Pahlavī*, Shiraz: Hizār. [In Persian]
- Keyḡān, Mas‘ūd (1310 Š.), *ḡoḡrāfiā-ye Moḡasal-e Īrān*, Vol. 1, Tehran: Maṭba‘a Maḡlis. [In Persian]
- Keyḡān, Mas‘ūd (1311 Š.), *ḡoḡrāfiā-ye Moḡasal-e Īrān*, Vol. 3, Tehran: Maṭba‘a Maḡlis. [In Persian]
- Māk Kirmāk. D. W. (n. d.) *Yāddāšt Rāḡ‘a bi Taryāk-e Īrān (Tahaya šoda barāya Doktor Millispo Rais-e Kol-e Mālīya-e Īrān)*, Tehran: Čāḡḡāna-ye Maḡlis. [In Persian]
- Maḡbūbī Aardakānī, ḡossein (1376 Š.), *Tārīḡ-e Moasisāt-e Tamaddonī-ye ḡādīd dar Īrān*, Vol. 2, Tehran: Dānišḡāh-e Tehrān. [In Persian]
- *Maḡmū‘a Qavānīn-e Dora-ye Čāḡārom-e Maḡlisi-e Šorā-ye Millī* (1303 Š.), Maḡmū‘a-ye Mošavabāt az Tīr-e 1300 tā ḡordād 1302, Tehran: Čāḡḡāna-ye Maḡlis. [In Persian]
- *Maḡmū‘a Qavānīn-e Dora-ye Haštom-e Maḡlisi-e Šorā-ye Millī* (1312 Š.), Maḡmū‘a-ye Qavānīn-e Moḡū‘a va Masāil-e Mošavaba-ye Dora-ye Haštom-e Taḡnīnā az 25 Day 1309 ta 25 Day 1311, Tehran: Maṭba‘a-ye Maḡlis. [In Persian]
- *Maḡmū‘a Qavānīn-e Dora-ye Nohom-e Maḡlisi-e Šorā-ye Millī* (1329 Š.), Maḡmū‘a-ye Qavānīn-e Moḡū‘a va Masāil-e Mošavaba-ye Dora-ye Haštom-e Taḡnīnā az 24 Farvardīn 1312 ta 24 Farvardīn 1314, Tehran: Maṭba‘a-ye Maḡlis. [In Persian]
- Moḡbir, Moḡammad ‘Alī (1324 Š.), *Marzhā-ye Īrān*. Tehran: Keyḡān.
- Raḡīmzada Šafavī, ‘Alī Ašḡar (1308 Š.), *Īrān-e Eqtišādī*, Tehran: Čāḡḡāna-ye Etiḡādī-e Tehrān. [In Persian]
- Razmārā, ‘Alī (1317 Š.), *ḡoḡrāfiā-ye Niḡāmī-ye Ostānhā-ye Marzī-ye Kišvar-e Šāhanšāhī-ye Īrān*, Tehran: Čāḡḡāna-ye Sa‘ādat-e Bašar. [In Persian]
- *Sālnāma-ye Rasmī-ye Malikatī-ye Pārs* (1309 Š.), Edited by Amīr ḡāhid, Tehran: Moasisa-ye ḡāhid. [In Persian]
- *Sālnāma-ye Rasmī-ye Malikatī-ye Pārs* (1311 Š.). Edited by Amīr ḡāhid, Tehran: Moasisa-



- ye jāhid. [In Persian]
- *Sālnāma-ye Rasmī-ye Malikatī-ye Pārs* (1312 Š.). Edited by Amīr jāhid, Tehran: Moasisa-ye jāhid. [In Persian]
  - Sāzmān-e Banādir va Kaštīrānī (1350 Š.), *Tārīkča-ye Moqtašarī az Banādir-e Qadīm va Eṭilā 'ātī az Banādir-e Konūnī-ye Kišvar*, Tehran: Sāzmān-e Banādir va Kaštīrānī-ye Īrān. [In Persian]
  - Solṭān Bihbahānī, Solṭān 'Alī (1341 Š.), "Banādir-e Īrān dar ḳalīj-e Fārs", *Simīnār-e ḳalīj-e Fārs*, Vol. 1, Tehran: Edāra-ye Entišārāt va Rādīo. [In Persian]
  - Zahrīnīzād, Mīnā (1371 Š.), *Gozīda-ye Asnād-e ḳalīj-e Fārs*, Vol. 3, Tehran: Entišārāt-e Daftar-e Moṭālī 'āt-e Sīāsī va Bāinalmilālī-e Vizārat-e Omūr-e ḳārīja. [In Persian]

#### B) Documents<sup>1</sup>

- SAKMA, (1305 Š.), No. 240000276.
- SAKMA, (1309 Š.), No. 240000153.
- SAKMA, (1341 Š.), No. 240003130.
- SAKMA, (1308 Š.), No. 8368.
- SAKMA, (1303 Š.), No. 5756.
- SAKMA, (1308 Š.), No. 240000870.
- SAKMA, (1314 Š.), No. 240002730.
- SAKMA, (1318 Š.), No. 240001460.
- SAKMA, (1307 Š.), No. 240002511.
- SAKMA, (1307 Š.), No. 5983.
- SAKMA, (1320 Š.), No. 240000292.
- SAKMA, (1308 Š.), No. 240001138.
- SAKMA, (1320 Š.), No. 240000292.
- SAKMA, (1309 Š.), No. 240/2409.
- SAKMA, (1304 Š.), No. 2317.
- SAKMA, (1317 Š.), No. 7559.
- SAKMA, (1317 Š.), No. 5022.
- SAKMA, (1318 Š.), No. 8015.
- SAKMA, (1314 Š.), No. 240/12623.
- SAKMA, (1310 Š.), No. 240/5422.
- SAKMA, (13131620 Š.), No. 24000171.
- SAKMA, (1302 Š.), No. 4719.
- SAKMA, (1303 Š.), No. 10065.
- SAKMA, (1315 Š.), No. 240000125.
- SAKMA, (1315 Š.), No. 4267.
- SAKMA, (1315 Š.), No. 4278.
- SAKMA, (1314 Š.), No. 240/53219.
- SAKMA, (1317 Š.), No. 239/4310.
- SAKMA, (1317 Š.), No. 350/8790.
- SAKMA, (1319 Š.), No. 240/9325.
- SAKMA, (1329 Š.), No. 240/2861.

#### C) Periodicals

- *Oṭāq-e Tijārat*, 267 Issue, 15 Ābān-16 Āzar 1317 Š.
- *Oṭāq-e Nāna-ye Bāzargānī*, 1 Bahman 1317 Šahrīvar 1320 Š.
- *Oṭāq-e Tijārat-e Īrān va Ālmān* (Tīr 1315 Š.), No. 1, 1.
- *Rūznāma-ye Eṭilā 'āt* (Yikšanba 1305/4/19 Š.), No. 1.

---

1. The order of the documents is based on their citation in the article.

- *Rūznāma-ye Eṭilā'āt* (Došanba 1305/5/23 Š.), No. 8.
- *Rūznāma-ye Eṭilā'āt* (Čahāršanba 1305/8/4 Š.), No. 63.
- *Rūznāma-ye Eṭilā'āt* (Došanba 1305/11/22 Š.), No. 153.
- *Rūznāma-ye Eṭilā'āt* (Sišanba 1305/12/2/ Š.), No. 158.
- *Rūznāma-ye Eṭilā'āt* (Sišanba 1306/10/9 Š.), No. 402.
- *Rūznāma-ye Eṭilā'āt* (Panjšanba 1317/8/26 Š.), No. 3664.
- *Rūznāma-ye Eṭilā'āt* (Došanba 1306/8/15 Š.), No. 351.
- *Rūznāma-ye Eṭilā'āt* (Došanba 1305/11/10 Š.), No. 141.
- *Rūznāma-ye Eṭilā'āt* (Došanba 1306/12/14 Š.), No. 446.
- *Rūznāma-ye Eṭilā'āt* (Panjšanba 1306/11/19 Š.), No. 426.
- *Habl al-Matīn* (30 Tīr 1303 Š.).
- *Habl al-Matīn* (11 Ordībihišt 1304 Š.).
- *Habl al-Matīn* (20 Šahrīvar 1304 Š.).
- *Habl al-Matīn* (19 Tīr 1304 Š.).
- *Habl al-Matīn* (25 Šahrīvar 1304 Š.).
- *Habl al-Matīn* (2 Šahrīvar 1304 Š.), No. 29.
- *Habl al-Matīn* (20 sahrīvar 1304 Š.).
- *Habl al-Matīn* (27 BAhman 1304 Š.).
- *Habl al-Matīn* (1 ĩordād 1304 Š.).
- *Habl al-Matīn* (22 Day 1303 Š.).
- *Habl al-Matīn* (1291 ĩordād 1304 Š.).
- *Habl al-Matīn* (13 Šahrīvar 1304 Š.).
- *Habl al-Matīn* (26 Day 1306 Š.), No. 6.
- *Habl al-Matīn* (9 Šahrīvar 1305 Š.).
- *Rūznāma-ye Ṭūfān* (1 Ḥamal 1302 Š.), 2, No. 55.
- *Rūznāma-ye Ṭūfān* (18 Ḥamal 1302 Š.), 2, No. 57.
- *Rūznāma-ye Ṭūfān* (6 Ṭor 1302 Š.), 2, No. 94.
- *Rūznāma-ye 'Ašr-e ĩadīd* (Ordībihišt 1309 Š.), No. 21.
- *Rūznāma-ye 'Ašr-e ĩadīd* (Ordībihišt 1307 Š.), No. 4.
- *Rūznāma-ye 'Ašr-e ĩadīd* (Mordād 1307 Š.), No. 51.
- *Rūznāma-ye 'Ašr-e ĩadīd* (Ābān 1307 Š.), No. 54.
- *Rūznāma-ye 'Ašr-e ĩadīd* (Day 1307 Š.), No. 56.
- *Rūznāma-ye 'Ašr-e ĩadīd* (Ordībihišt 1308 Š.), No. 56.
- *Rūznāma-ye 'Ašr-e ĩadīd* (ĩordād 1308 Š.), No. 60.
- *Rūznāma-ye 'Ašr-e ĩadīd* (Day 1309 Š.), No. 56.
- *Rūznāma-ye 'Ašr-e ĩadīd* (Ordībihišt 1308 Š.), No. 60.
- *Rūznāma-ye 'Ašr-e ĩadīd* (ĩordād 1308 Š.), No. 61.
- *Rūznāma-ye 'Ašr-e ĩadīd* (Esfand 1307 va Farvardīn 1308 Š.), No. 70-71.
- *Našriya-e 'Elm va Honar* (Mordād va Bahman 1307 Š.).
- *Našriya-e 'Elm va Honar* (Ordībihišt va ĩordād va Tīr 1307 Š.).
- *Našriya-e 'Elm va Honar* (Day va Bahman 1306 Š.), 1, No. 3.
- *Našriya-e 'Elm va Honar* (Mihr 1306 Š.), 6, No. 1.
- *'Olūm-e Māllīya va Eqtišād* (Jozā, Saraṭān va Asad 1303 Š.), 1, No. 2.
- *Falāḥat va Tiĳārat* (Jady Qūmīl 1298 Š.), 2, No. 10.
- *Falāḥat va Tiĳārat* (Dalv Qūmīl 1298 Š.), 2, No. 11.
- *Falāḥat va Tiĳārat* (Ḥūt Qūmīl 1298 Š.), 2, No. 12.
- *Qošūn*, (1 Mizān 1303 Š.), 3, No. 13.
- *Qošūn*, (15 Mizān 1303 Š.), 3, No. 14.
- *Qošūn*, (3 Sonbola 1303 Š.), 15, No. 12.
- *Qošūn*, (1 'Aqrab 1303 Š.), 3, No. 15.

- *Qalam-e Āzād* (Farvardīn 1309 Š.), No. 50.
- *Qalam-e Āzād* (Mordād va Šahrivar 1309 Š.), No. 8-9.
- *Gomrokāt-e Īrān* (Ordībihišt 1313 Š.), No. 54.
- *Gomrokāt-e Īrān* (Tūr 1313 Š.), No. 56.
- *Gomrokāt-e Īrān* (ḳordād 1314 Š.), No. 67.
- *Gomrokāt-e Īrān* (Mihr 1316 Š.), No. 95.
- *Gomrokāt-e Īrān* (ḳordād 1316 Š.), No. 67.
- *Gomrokāt-e Īrān* (Mihr 1316 Š.), No. 95.
- *Gomrokāt-e Īrān* (ḳordād 1317 Š.), No. 103.
- *Gomrokāt-e Īrān* (Mordād 1313 Š.), No. 105.
- *Gomrokāt-e Īrān* (Mihr 1317 Š.), No. 107.
- *Gomrokāt-e Īrān* (Ābān 1317 Š.), No. 108.
- *Nāma-ye Bāzargān* (ḳordād 1317 Š.), No. 4.
- *Nāma-ye Bāzargān* (Mihr 1319 Š.), No. 7.
- *Nāma-ye Rāh* (Šahrivar 1319 Š.), 1, No. 4.

#### **Books in English and Russian**

- Akivo, Kazama (2001), *A Japanese Diplomat in Persia: Journeys and Memoirs of Akivo Kazama: The First Japanese Envoy in Iran 1929-1932*, Translated by Hashim Rajabzadah, Society for the Appreciation of Cultural Works and Dignitaries.
- Avery, Peter (1965), *Modern Iran*, New York: Frederick A. Praeger.
- Belgvad, H.; Løppenthin, B. (1944), *Fishes of the Iranian Gulf*, Copenhagen.
- Digard, Jean-Pierre; Hourcade, Bernard; Richard, Yann (1996), *L'Iran au xxe siècle*, Paris, Fayard.
- Meritt-Hawkes, Onera Amelia (1935), *Persia: Romance and Reality*, London: Ivor Nicholson & Watson.
- Millspaugh, A. C. (1926), *The Financial and Economic Situation of Persia 1926*, New York: Imperial Persian Government.
- Иванов, М. С. (1969), *Иран сегодня*, Moskva: Nauka.

**Factors Affecting the Economic Development of the Coasts and Post-Coasts of  
the Persian Gulf and the Sea of Oman in the First Pahlavi Period<sup>1</sup>**

Mohammad Jafar Chamankar<sup>2</sup>

Received: 29/07/2019

Accept: 28/04/2020

**Abstract**

The islands, ports, and hinterlands of the Persian Gulf and the Sea of Oman maintained their privileged economic position during the first Pahlavi period. Most of Iran's maritime trade was carried out from various points of exit and entry of these regions. The purpose of this article is to study the economic developments of the coasts and post-coasts of the Persian Gulf and the Sea of Oman during the years 1304-1320 (1925-1941), with an emphasis on recognizing the causes and influential areas of regional growth. What were the factors affecting the process of economic developments in these regions in the first Pahlavi period? The results show that the set of government performance in various areas of trade and infrastructure development activities, in the economic life of the coast and post-coastal than in previous periods - especially the late Qajar - had a great impact and caused a completely growing movement; However, some of these activities were part of long-term plans and did not show short-term or immediate effects.

**Keywords:** First Pahlavi, Persian Gulf, Sea of Oman, Islands and Ports, Economy, Development

---

1. DOI: 10.22051/HII.2020.24197.1897

2. Associate Professor, Department of History, Urmia University; [mj.chamankar@urmia.ac.ir](mailto:mj.chamankar@urmia.ac.ir)  
Print ISSN: 2008-885X/Online ISSN:2538-3493