

تأثیر سیاست‌های اقتصادی دولت پهلوی اول بر اقتصاد بندر بوشهر ۱۳۰۴-۱۳۲۰ ه.ش

نورالدین نعمتی^۱

استادیار تاریخ دانشگاه تهران

شیوا تقوایی زحمت‌کش

کارشناس ارشد مطالعات خلیج فارس دانشگاه تهران

(از ص ۱۲۳ تا ص ۱۴۲)

تاریخ دریافت مقاله: ۹۳/۹/۵؛ تاریخ پذیرش مقاله: ۹۳/۱۱/۲۷

چکیده

بندر بوشهر از دوره افشاریه تا اوایل دوره پهلوی مهم‌ترین بندر تجاری ایران در سواحل خلیج فارس بود. همزمان با روی کار آمدن دولت پهلوی اول، علی‌رغم اینکه بندر بوشهر فاقد تأسیسات بندری با معیارهای بین‌المللی بود، باز از سایر بنادر ایران فعال‌تر بود و اکثر شرکت‌های تجاری خارجی و تجار داخلی برای وارد و صادر کردن کالاهای خود از این بندر استفاده می‌کردند. در دوره پهلوی اول سیاست‌های متعددی برای نوسازی کشور اتخاذ و اعمال شد. بخش قابل توجهی از این سیاست‌ها، سیاست‌های اقتصادی بودند. بخشی از سیاست‌های اقتصادی دولت باعث برآمدن بندر خرمشهر به عنوان بندری با تأسیسات ارتباطی در مقابل بندر بوشهر شد. بخشی دیگر از سیاست‌های اقتصادی دولت پهلوی اول، مانند انحصار تجارت خارجی، نیز باعث رشد قاچاق و ناامنی در بندر بوشهر و افول روزافزون آن شد. این پژوهش علت جابجایی مرکزیت تجاری از بندر بوشهر به بندر خرمشهر را در راهبرد اقتصادی دوره پهلوی اول جستجو می‌کند. اگرچه یافته‌های این پژوهش رشد آماری تجارت بوشهر را نشان می‌دهند، اما این هم معلوم می‌شود که افزایش تجارت خارجی بندر بوشهر به دلیل بالا رفتن حجم تجارت خلیج فارس در پی راه‌اندازی خط آهن سراسری و از قیل شکوفایی تجاری بندر خرمشهر بوده است. با اجرا شدن سیاست‌های اقتصادی دولت مرکزی، بندر خرمشهر به بندر اصلی ایران در سواحل خلیج فارس تبدیل شد و سهم بندر بوشهر از سیاست‌های اقتصادی دولت مرکزی تنها رشد قاچاق، ناامنی و نابسامانی بود.

واژه‌های کلیدی: پهلوی اول، توسعه اقتصادی، تجارت، بوشهر، خوزستان

۱. مقدمه

رشد و شکوفایی یا افول و ضعف بندرهای خلیج فارس همواره بر مناسبات اقتصادی و ارتباطی خلیج فارس تأثیرگذار بوده است. صرف نظر از اینکه چه عواملی زمینه‌های ضعف یک بندر را به وجود می‌آورند، افول اقتصادی و ضعف نظام مبادلاتی یک بندر خود زمینه‌ساز بروز تغییراتی در اقتصاد منطقه می‌شود. در نتیجه می‌توان گفت که افول بندر بوشهر در دوره پهلوی اول از طرفی متأثر از سیاست‌های اقتصادی این عصر بوده است و از سوی دیگر زمینه‌ساز تحولات آتی اقتصادی خلیج فارس با توجه به اهمیت شکل‌گیری زمینه‌های ضعف بندر بوشهر، این پژوهش در پی پاسخ به این سؤال است که چگونه بندر بوشهر در دوره رضاشاه اهمیت تجاری خود را از دست داد و فرضیه پژوهش بر این اساس استوار است که دولتمردان کشور در دوره پهلوی اول با تدوین راهبرد اقتصادی برای توسعه و پیشرفت کشور، باعث جابجایی مرکز تجاری از بوشهر به منطقه خوزستان شدند. علیرغم اهمیت جابجایی کانون تجاری خلیج فارس از بندر بوشهر به بندر خرمشهر در این دوره، تاکنون پژوهش مستقلی درباره آن انجام نشده است.

۲. سیاست اقتصادی دولت در عصر پهلوی اول

به دنبال کودتای سوم اسفند ۱۲۹۹ هـ.ش / فوریه ۱۹۲۱ م، رضاخان به عنوان سردار سپه و وزیر جنگ به قدرت سیاسی دست یافت. در این زمان قشون به سرعت ترقی کرد و نوسازی شد. رضاخان اقدام به حملات پی در پی علیه گروه‌های قومی ناراضی نمود که خود مستلزم گسترش و افزایش حمایت مالی بود (آوری، ۱۳۸۴: ۱۸۸). بدین ترتیب، همزمان با نوسازی ارتش، نوسازی مالیه کشور نیز ضروری می‌نمود. در مجلس پنجم شورای ملی، کمیسیون اقتصادی به منظور بررسی راه‌های رشد اقتصادی تشکیل شد. همکاری‌های متقابل این مجلس و میلسپو سبب اجرای بسیاری از سیاست‌های اقتصادی شد. از جمله حذف حقوق راهداری، آزاد گذاشتن طرق و شوارع و قابل استفاده کردن راه‌ها، افزایش وسایل نقلیه و برداشتن گمرک برای کالاهای مصرفی وارداتی و توسعه کار کشاورزی از مصوبات کمیسیون مزبور بود (دولت‌آبادی، ۱۳۷۱: ۳۹۶-۳۹۹). اما در نهایت تلاش‌های میلسپو برای خاتمه دادن به فساد مالی حاکم بر ارتش ایران با مخالفت و رویارویی شخص رضاشاه مواجه شد، که خود در عواید و مداخل لشکر سهیم بود (هوشنگ مهدوی، ۱۳۷۷: ۱۳۰).

در تداوم استراتژی نیروی سوم و عدم موفقیت رضاشاه در درگیر نمودن آمریکائیان در امور ایران، با اشاره وی مجلس به کار دکتر میلسپو خاتمه داد.

پس از میلسپو، ششمین مجلس شورای ملی در تصویبات متعدد به دولت و وزارت فواید عامه اجازه داد تا مهندسین و متخصصینی از کشورهای آمریکا، آلمان، سوئیس، بلژیک و هلند برای اجرای طرح‌های اقتصادی استخدام کند (مجلس شورای ملی، ۱۳۲۰: ۳۴۷-۳۴۵). اما مستشاران جدید از اختیارات همه‌جانبه میلسپو و همکاری‌اش در اصلاحات اقتصادی برخوردار نبودند (باری‌یر، ۱۳۶۳: ۱۲۹) و از این پس اصلاحات اقتصادی ایران مطابق برنامه دولتمردان پیش رفت. در آغاز دهه ۱۳۱۰ شمسی مداخله دولت در تجارت خارجی بیشتر از عرصه‌های دیگر بود. محدود کردن واردات برخی کالاها به منظور صرفه‌جویی در ارز، حمایت از صنایع جدید، افزایش تولیدات صادراتی، معامله پایاپای با کشورهایی که تجارت خارجی‌شان در انحصار دولت بود، مثل شوروی و آلمان، کوشش برای تحصیل شرایط بهتر در بازارهای جهانی، همگی ضروری شمرده می‌شد. در نتیجه، انحصارهای دولتی برای ورود کالاهای ضروری تأسیس شد (مجلس شورای ملی، ۱۳۲۰: ۱۲۹).

اولین انحصار تجارت خارجی در دولت پهلوی اول با تصویب قانونی در پنجمین مجلس شورای ملی آغاز گشت. طبق این مصوبه، که در تاریخ ۹ خرداد ۱۳۰۴ ه. ش تصویب شد، اجازه انحصار دولتی قند و چای و اجازه اخذ عوارض گمرکی منحصراً به دولت داده شد (مجلس شورای ملی، ۱۳۲۴: ۱۸۵-۱۸۹). در ۲۶ تیر ۱۳۰۷ ه. ش، با تصویب مجلس، تریاک نیز به کالاهای انحصاری دولت اضافه گشت (مجلس شورای ملی، ۱۳۳۴: ۱۳۰-۱۳۳). برای کالاهایی که صادرات آنها در انحصار دولت نبود، سهمیه وارداتی تعیین می‌شد. این سهمیه حتی‌الامکان به درآمد صادراتی بستگی داشت. طبق قانون نظارت بر ارزهای خارجی، ورود کالاهای تجملی مستلزم کسب مجوز مخصوص گردید و بر اساس اصلاحیه قانون مزبور، صادرکنندگان می‌بایست ۹۰ درصد ارزی را که در عرض یک سال کسب کرده‌اند به دولت بفروشند. در ظاهر به نظر می‌رسید که دولت بر مبادلات خارجی نظارت دقیق دارد، با این حال، انحصار دولتی بر کالاهای ضروری باعث افزایش شدید قاچاق از مرزها شد (باری‌یر، ۱۳۶۳: ۱۲۹). اما سیاست‌های انحصاری دولت ادامه یافت تا جایی که در ۶ اسفند ۱۳۰۹ ه. ش قانون واگذاری انحصار تجارت خارجی به دولت به تصویب مجلس هشتم شورای ملی رسید.

از دیگر اقدامات اصلاح اقتصادی دوره پهلوی اول می‌توان به العای حق قضاوت کنسولی تأسیس بانک ملی، اصلاح نظام پولی کشور و تبدیل واحد پول از قران به ریال، لغو امتیاز اسکناس بانک شاهی و اعطای این امتیاز به بانک ملی ایران، قانون تأسیس وزارت اقتصاد ملی به جای وزارت فوائد عامه با هدف کوشش برای تولید و ازدیاد صادرات، تشویق و حمایت از صنایع داخلی و تعادل واردات و صادرات کشور اشاره کرد. علاوه بر آن، یکی از مهم‌ترین برنامه‌های اصلاحات در کشور، اصلاحات در قشون کشور بود. این برنامه بدون توجه به راه‌های سراسری ایران عملی نبود. برنامه وسیع راه‌سازی، راه‌آهن سراسری و راه‌های شوسه متعدد، از عهده وزارت فوائد عامه بر نمی‌آمد. بنابراین، با تصویب ماده‌ای، وزارت تجارت و فلاح و طرق و شوارع به وزارتخانه طرق و شوارع و اقتصاد ملی تجزیه گردید. امور مربوط به تجارت و کشاورزی و صنعت به عهده وزارت به دنبال این اصلاحات اقتصادی، قانون تأسیس اتاق‌های تجارت به تقاضای تجار محلی و پیشنهاد وزارت اقتصاد ملی در تاریخ ۱۰ مهر ۱۳۰۹ تصویب شد (سازمان اسناد ملی ایران، ۱۳۴۰/۶۱۵۳۳). وظایف اتاق‌های تجارت عبارت بود از تهیه و ارسال هرگونه نظر و اطلاع راجع به امور تجاری و صنعتی که دولت تقاضا نماید، اظهار نظر راجع به اوضاع تجاری و صنعتی حوزه خود برای اصلاح و توسعه آن و تقدیم گزارش‌های جامع سالیانه و اظهار نظر راجع به اصلاحاتی که باید در کلیه قوانین تجاری به عمل آید، مخصوصاً راجع به تعرفه‌های گمرکی، تأسیس دفتر اطلاعات و نشر مجلات و آمارهای تجاری، تنظیم تعرفه اسامی تجار و مختصات تجاری آنها و مساعدت با دولت در پیشرفت اقدامات اقتصادی (مجلس شورای ملی، ۱۳۲۸: ۱۷۲-۱۸۰).

اجرای هر کدام، این سیاست‌ها به تنهایی برای افول جایگاه تجاری بندر بوشهر کافی بود. اجرای سیاست انحصار تجارت خارجی باعث شیوع قاچاق و ناامنی در بوشهر شد و سخت‌گیری‌هایی که از طرف گمرک بوشهر برای جلوگیری از تجارت اقلام انحصاری می‌شد تجار را از آن بندر می‌رانند. از طرف دیگر همزمانی انحصار تجارت خارجی با احداث خط آهن سراسری باعث شد تا تجاری که به سبب قانون انحصار تجارت خارجی متضرر می‌شدند و از ناامنی و خرابی بندر بوشهر در رنج بودند به فکر جابجایی دفاتر تجاری خود به بنادر استان خوزستان بیفتند؛ در این صورت خسارتی که به جهت سیاست انحصار

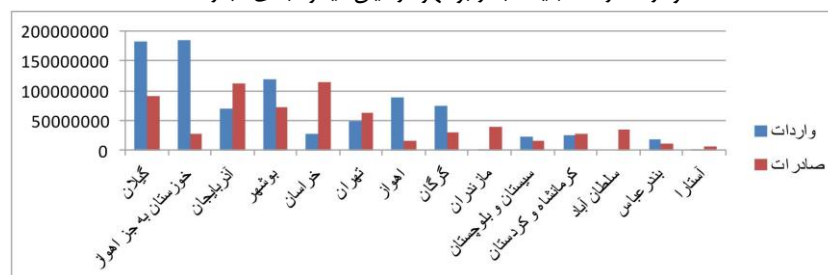
تجارت خارجی به تجارت ایشان وارد می‌شد با حمل و نقل سریع و امنیت بندر خرمشهر تا حدی قابل جبران بود. حتی سیاست‌هایی که به نظر می‌رسید برای بهبود تجارت بوشهر اتخاذ شده باشند، به دلیل اینکه پایه و اساس درستی نداشتند نتیجه مطلوبی نداشتند. به عنوان مثال تأسیس اتاق تجارت در بوشهر و انتقال نظریات و تجربیات تجار بوشهر به دولت مرکزی در وهله اول بسیار مفید به نظر می‌رسید، ولی از آنجایی که تجار از سیاست‌های اقتصادی دولت پهلوی اول در رنج بودند، با این نهاد همدلی و همکاری لازم نکردند و در عمل اتاق تجارت بوشهر به نهادی دولتی می‌مانست که تجار با آن همکاری ظاهری و سطحی می‌کردند. اجرای این سیاست‌ها باعث شد جایگاه اقتصادی قابل قبولی را که بوشهر در میان سایر مبادی ورود و خروج کالا در ایران به دست آورده بود، در طی چند سال از دست بدهد.

۳. جایگاه اقتصادی بندر بوشهر در میان سایر بنادر در دوره پهلوی اول

در یک تقسیم‌بندی کلی، بنادر ایران به دو دسته بنادر دریای مازندران و بنادر خلیج فارس تقسیم می‌شوند. از میان بنادر شمالی ایران، بنادر آستارا، پهلوی (انزلی)، مشهدسر، فریدونکنار، شهبسوار، بندرگز و بندر شاه (بندر ترکمن) تجاری بوده‌اند. از این میان، بندر پهلوی از همه مهم‌تر و دارای تأسیسات بندری مجهزتری بوده است (کیهان، ۱۳۱۰: ۲۵-۲۶). بنادر جنوب ایران عبارت بودند از بنادر گواتر، چاه‌بهار، جاسک، بندر خمیر، بندرعباس، بندر لنگه، بندر نخیلو، بندر طاهری، بندر کنگان، بندر بوشهر، بندر ریگ، بندر دیلم، بندر هندیجان، بندر شاهپور (امام خمینی)، معشور (ماهشهر) و بندر خرمشهر از این میان بنادر گواتر، چاه‌بهار، جاسک، بندرعباس، بندر لنگه، بندر بوشهر و بندر خرمشهر به لحاظ تجاری اهمیت داشت (همو: ۳۰-۳۳). به جز بنادر، پایانه‌های گمرکی مختلف در سرتاسر کشور وجود داشتند که کالاهای تولیدشده محل خود را به دیگر نقاط صادر و کالاهای مورد نیاز را وارد می‌کردند. در نمودار زیر تعدادی از مهم‌ترین پایانه‌های گمرکی کشور در دوره پهلوی اول آمده است. در میان این دفاتر گمرکی، بندر بوشهر یکی از مهم‌ترین مبادی ورود و خروج کالا محسوب می‌شد. این بندر در میان بنادر ایرانی خلیج فارس بیشترین میزان تجارت کالا را، به لحاظ میزان و قیمت، تا پیش از به راه افتادن خط آهن خوزستان دارا

بود. نمودار زیر جایگاه بندر بوشهر را در میان دیگر مبادی ورود و خروج کالا در سال ۱۳۱۵ ش نشان می‌دهد.

نمودار شماره ۱: جایگاه بندر بوشهر در میان دیگر مبادی تجارت کالا



(اداره کل گمرکات، ۱۳۲۰: ۵۰۵)

به استناد آمار مذکور، در سال ۱۳۱۵ هـ.ش، بیشترین واردات ایران از راه خلیج فارس از بندر بوشهر انجام می‌شده است، و در زمینه صادرات پس از خوزستان مهم‌ترین بندر جنوبی ایران به شمار می‌رفته است. دولت پهلوی اول از میان بنادر جنوبی به بندر شاهپور و بندر خرمشهر توجه بیشتری نشان می‌داد. از میان شهرها نیز به شهرهای شمالی ایران اهمیت بسیار می‌داد و همین امر باعث شد تا در آن دوره دولت بنایی در بوشهر نسازد و تجار هزینه‌های ساخت‌وساز را به عهده بگیرند. اما با گذشت زمان و رکود اقتصادی بندر بوشهر، تجار نیز دیگر قادر به انجام چنین فعالیت‌هایی نبودند (حیل‌المتین، ش ۲۹: ۱۵). جدا از تأسیسات بندری که در بندر بوشهر بسیار ضعیف بود، تأسیسات شهری نیز وضعیت مساعدی برای اسکان تجار نداشت و مخصوصاً بزرگ‌ترین مشکل بوشهر در این دوره آب آشامیدنی بسیار نامناسب آن بود (سازمان اسناد ملی ایران: ۱۴۸۴۶ / ۲۹۰). مردم بوشهر این بی‌توجهی‌ها را ناشی از تصمیمات دولت می‌دانستند (بیات، ۱۳۶۵: ۹۲).

تأثیر سیاست‌های دولت پهلوی اول بر واردات و صادرات بوشهر

صرف نظر از سیاست‌های اقتصادی دولت پهلوی اول که مستقیماً به افول جایگاه بندر بوشهر منجر شد، سایر سیاست‌های دولتی هم به ضرر تجارت و امنیت این منطقه تمام شد. یکی از این سیاست‌ها برنامه خلع سلاح حکام محلی بود. مردم بوشهر به برنامه دولت مرکزی برای خلع قدرت‌های محلی و عشایر واکنش نشان دادند. رضاشاه نیروهای نظامی

را به فرماندهی سرهنگ احمد معینی، به منظور خلع سلاح حکام محلی، روانه این نواحی کرد، اما خان‌ها و حکام محلی حاضر به تحویل اسلحه خود نشدند و سرانجام کار به درگیری کشید (همو: ۹۲). با آغاز این درگیری‌ها منطقه فارس و بنادر میانی ساحل شمالی خلیج فارس متشنج شد و این تأثیر بسزایی بر رکود اقتصاد در منطقه گذاشت. این اعتراضات باعث می‌شد امنیت بندر که یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های یک بندر تجاری است، مورد تهدید قرار بگیرد. این اعتراضات تجار را نیز درگیر کرد. زمانی که مردم بوشهر به رهبری فردی روحانی به نام آیت‌الله بلادی به اصلاحات ضد اسلامی رضاشاه اعتراض کردند، تجار نیز وارد عمل شدند. آیت‌الله بلادی از همان ابتدای اصلاحات با آن مخالفت نمود و ضمن سخنرانی‌های خود از آن انتقاد می‌کرد. مخالفت مردم بوشهر با سیاست‌های دولت مرکزی به سرپرستی آیت‌الله بلادی با چاپ رساله او در مخالفت با سیاست‌های ضد اسلامی رضاشاه منسجم‌تر پیش رفت. این رساله، که با سرمایه گروهی از تجار متمدول بوشهری در بمبئی به چاپ رسید، مخفیانه وارد ایران شد و در سطح وسیع بین مردم بوشهر و جنوب ایران پخش گردید. این عمل تجار به اعتراضات مردمی عمق بیشتری داد. به نظر می‌رسد تجار بوشهر در صدد بودند به این وسیله از نیروی مردمی استفاده کنند و مخالفت منطقه بوشهر با تصمیمات دولت مرکزی را نشان دهند و در مقابل آن قد علم کنند.

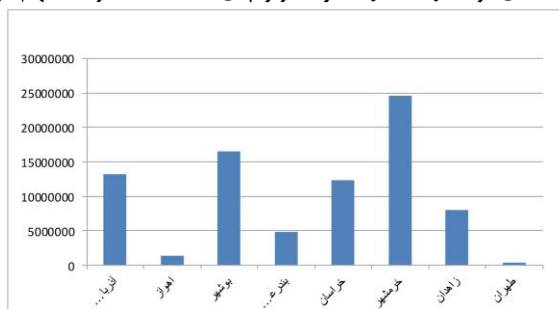
بنابراین در این سال‌ها اوضاع بوشهر آرام نبود و مردم با تصمیمات دولتی که در محدوده سکونتشان اعمال می‌شد مخالفت می‌نمودند. این تشویش و ناآرامی در نهایت به ناامنی و رکود هرچه بیشتر بوشهر دامن زد. بعد از جنگ جهانی اول، فقر اقتصادی بسیاری از ساکنین بنادر و جزایر ایرانی را درگیر کرده بود و بسیاری از مردم این خطه ناچار به مهاجرت به سواحل جنوبی خلیج فارس شدند (محبایی، ۱۳۸۱: ۱۹). پس از انحصار کالاهای متعدد تجاری به دست دولت، وضع اقتصادی مردم و تجار بوشهر از این هم بدتر شد و این اقدامات زمینه را برای گسترش قاچاق و تبدیل مردم و تجار سابق به قاچاقچیان کالا فراهم ساخت. مثلاً، بلافاصله بعد از انحصار تریاک، مال‌التجاره یکی از تجار بزرگ بوشهر که به کار تجارت تریاک اشتغال داشت توقیف شد و کمیسیون مرکب از رؤسای ادارات تحت ریاست آقای کلاویه^۱، رئیس کل عایدات و مستشار اقتصادی، تشکیل شد و وی را

مجبور به پرداخت حق‌الصدور هنگفتی کردند (سازمان اسناد ملی ایران: ۱۹۱۸۶/۲۴۰). این اقدامات باعث می‌شد یا تجار از این بندر مهاجرت کنند یا به صورت غیرقانونی و قاچاقی به فعالیت خود ادامه بدهند که هر دو به ضعف اقتصاد بوشهر دامن می‌زد.

پس از تصویب انحصار تجارت کالاهایی مثل تریاک و دخانیات در شهرهای مختلف ایران، از جمله بوشهر، ادارات انحصار ساخته شد. این ادارات وظیفه داشتند کالای تجاری انحصاری مزبور را، که برای صادر کردن به خارج به آن شهر فرستاده می‌شد، انبار کرده تا دولت بتواند در زمان مقرر آنها را صادر کند. به همین منظور در سال ۱۳۱۰ هـ.ش در محوطه گمرک بوشهر، که تا پیش از انحصار فضای کافی برای نگهداری از مال‌التجاره‌های تجار نداشت، انبارهایی برای کالاهای انحصاری و خصوصاً تریاک ساخته شد (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۸۹۳۳/۲۴۰). پس از انحصاری شدن تجارت کالاهای مختلف تجاری، دولت به بهانه‌های مختلف دست به انهدام و سوزانیدن دارایی تجار می‌زد؛ مثلاً دولت در سال ۱۳۱۰ مال‌التجاره میرزا ابوالقاسم بوشهری را که چوب تنباکو بود به این بهانه که مخالف با تندرستی است به آتش کشید (سازمان اسناد ملی ایران: ۳۵۱۸۶/۲۴۰). سخت‌گیری در گمرک بوشهر برای جلوگیری از تجارت کالاهای انحصاری تا حدی بود که حتی از مرکز نمونه کالا به گمرک بوشهر ارسال می‌شد تا اگر جنسی مشابه آن را در مال‌التجاره تجار مشاهده کردند ضبط کنند (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۴۸۰/۲۴۰). اجناس ممنوع‌الورود در صورت کشف در گمرک بوشهر ضبط می‌شد، اما در موارد خاص اگر اجناس ضبط‌شده کالایی مانند پودر یا پارچه کتان بود، تجار می‌توانستند در مقابل تصدیق صدور غله برای اجناس انحصاری خود جواز ورود بگیرند (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۲۷۱/۲۴۰). انحصار تجارت خارجی برای اقتصاد بندر بوشهر منفعت تجاری نداشت، چراکه به افزایش قاچاق در منطقه دامن زد و آزادی تجارت را، که یکی از شروط مهم برای رونق یک بندر است، از این بندر گرفت.

اما نقش بوشهر در ایجاد درآمد انحصار کالا برای دولت مرکزی و موفقیت طرح انحصار تجارت خارجی تا چه حدی بود؟ در نموداری که در زیر می‌آید درآمد دولت از انحصار قند و شکر، به تفکیک مبدأ ورودی کالا، بررسی شده است. این نمودار ضمن نمایش جایگاه بوشهر در میان دیگر مبادی واردات کالای انحصاری، به جایگاه این بندر و سهم آن در درآمدهای دولت اشاره می‌کند.

نمودار شماره ۲: درآمدهای دولت از انحصار قند و شکر و چای به تفکیک گمرکات مهم در سال ۱۳۱۶ ش.



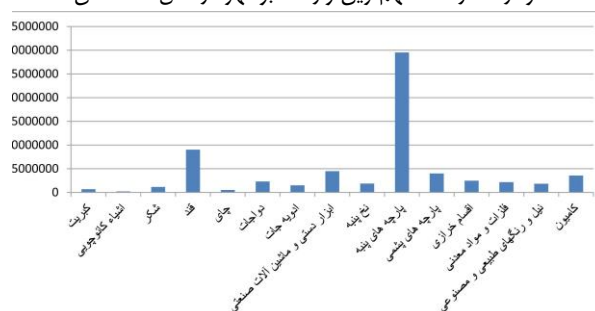
(سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند: ۳۴۱۲۶/۳۴۰)

اگرچه دولت مرکزی به اقتصاد بوشهر اهمیتی نمی‌داد، اما مشاهده می‌شود که بندر بوشهر سهم شایانی در عملی نمودن برنامه‌های اقتصادی دولت پهلوی اول داشته است.

تأثیر بندر بوشهر بر اجرای سیاست‌های اقتصادی دولت پهلوی اول

اگرچه دولت با سیاست‌های اقتصادی خود افول بندر بوشهر را رقم می‌زد، ولی صادرات و واردات این بندر در جهت سیاست‌های نوسازی و صنعتی دولت پهلوی اول بود. اقلام صادراتی بندر به نفع فعالیت‌های صنعتی تغییر کرد و معاملات پایاپای بین بندر بوشهر و کشورهای دیگر که تجارت خارجی‌شان در انحصار دولت بود برقرار شد. در دوره پهلوی اول کالاهای مختلفی از طریق بندر بوشهر وارد و صادر می‌شد. این کالاها به لحاظ نوع و میزان در هر سال متفاوت بوده‌اند، ولی برجسته‌ترین این کالاها که معمولاً به میزان و قیمت متفاوت، تا سال‌های متوالی در فهرست واردات و صادرات تکرار شده‌اند. در نمودار زیر مهم‌ترین واردات بوشهر در سال ۱۳۱۲ ه. ش نشان داده شده است.

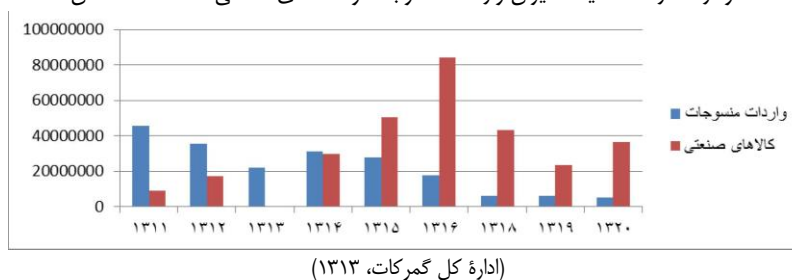
نمودار شماره ۳: مهم‌ترین واردات بوشهر در سال ۱۳۱۲ ش.



(اداره کل گمرکات، ۱۳۳۰: ۱۸۵)

از میان مهم‌ترین کالاهای وارداتی در این سال پارچه‌های پنبه‌ای به ارزش ۲۹,۵۱۲,۴۹۶ ریال، با بیشترین اختلاف نسبت به دیگر واردات، در صدر واردات بندر بوشهر قرار دارد. پس از آن قند است به ارزش ۹,۰۲۴,۵۶۳ ریال و سپس ابزار دستی و ماشین‌آلات صنعتی به ارزش ۴,۹۴۷,۲۶۰ ریال بیشترین واردات به بندر بوشهر در سال ۱۳۱۲ بوده است. واردات پارچه‌های پشمی بیشترین کالای ورودی به بوشهر در سال ۱۳۱۲ بوده است. به طور کلی، واردات منسوجات تا سال ۱۳۱۴ بیشترین واردات ایران را تشکیل می‌داده است. از این سال واردات کالاهای صنعتی از منسوجات پیشی گرفته و به نحو چشمگیری ساختار وارداتی بوشهر را به مرور زمان تغییر داده است. در نمودار زیر نمایی از واردات منسوجات مختلف (پنبه‌ای، پشمی، ابریشمی و ...) ارائه شده است. این نمودار، در ضمن ارائه میزان واردات منسوجات، به مقایسه آن با واردات کالاهای صنعتی می‌پردازد.

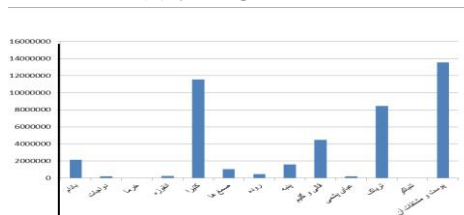
نمودار شماره ۴: مقایسه میزان واردات منسوجات و کالاهای صنعتی ۱۳۱۱-۱۳۲۰ ش.



کالاهای صنعتی در ابتدا به میزان بسیار کم از طریق بندر بوشهر وارد می‌شد. این کالاها تا سال ۱۳۱۱ هجری تنها شامل قلع، سرب، روی، کائوچو، شیشه آلات، ماشین‌آلات و اتومبیل و لوازم آن بود (اداره کل گمرکات، ۱۳۱۱: ۱۳۲۸)، ولی رفته رفته ورود این دست کالاها در سال‌های بعد، هم به لحاظ میزان ورود و هم تعدد و تنوع کالا، افزایش یافت. در سال ۱۳۱۲ (اداره کل گمرکات، ۱۳۱۳: ۱۸۲)، فلزات و مواد معدنی، ابزار دستی و ماشین‌آلات صنعتی، ماشین‌های بارکش، دوچرخه و موتورسیکلت و انواع رنگ‌های طبیعی و مصنوعی به فهرست کالاهای وارداتی به بوشهر افزوده شده است. در سال ۱۳۱۴ افزایش ورود اشیاء فلزی و تنوع آنها در این فهرست مشاهده می‌شود (اداره کل گمرکات، ۱۳۱۵: ۳۳۲-۳۳۶)؛ اقسام آهن‌آلات، آهن به شکل میله و صفحه، آهن برای ساختمان، ورقه‌های آهن سفید، میخ و پیچ و اشیاء آهنی در این سال به بندر بوشهر وارد شده است. به همین ترتیب، این روند ادامه پیدا می‌کند تا در سال ۱۳۱۶ بیشترین میزان ورود کالاهای صنعتی را به بندر

بوشهر، به ارزش ۸۴۱۲۷۴۶۸ ریال، شاهد هستیم (اداره کل گمرکات، ۱۳۱۶: ۵۱۸-۵۲۱). پس از این سال واردات کالاهای صنعتی و منسوجات هر دو کاهش پیدا می‌کرده و دلیل آن بی‌شک فعال شدن بندر استان خوزستان در پی راه‌اندازی راه‌آهن سراسری بوده است. صادرات بندر بوشهر در هر سال، به لحاظ حجم و تنوع کالا، متفاوت بوده است. اما ما سال ۱۳۱۲ را برای نمایش کالاهای صادراتی ایران از طریق بندر بوشهر انتخاب کردیم، چراکه این سال یکی از سال‌های میانی دوره است و از طرفی سیاست‌های اقتصادی و قانون انحصارات به ثباتی نسبی رسیده و با بررسی این سال می‌توان نمای کلی از صادرات بندر بوشهر به دست آورد. کالاهای صادراتی ایران از طریق بندر بوشهر در این سال شامل طیور شکار، روغن خوراکی، بادام، خرما، گردو و فندق، میوه‌جات خشک و تازه، مویز و کشمش، دواجات، گل سرخ، بهدانه، انقوزه، کنیرا، صمغ‌ها، خشخاش، روده، پشم خام، موی بز، پنبه، قالی و گلیم، پارچه‌های پشمی (عبا)، تریاک، پوست و مشتقات آن، تنباکو، کتاب و رنگ‌های طبیعی بوده است

نمودار شماره ۵: کالاهای صادراتی بندر بوشهر در سال ۱۳۱۲ ه. ش



(اسناد گمرکات ایران، ۱۳۱۳: ۱۸۲)

مطابق مصوبات اقتصادی مجالس شورای ملی برای ایجاد توازن در تجارت خود و جبران کمبود ارز، دولت دست به معاملات پایاپای یا تهاتری با کشورهای مختلفی از جمله آلمان زد. بخشی از این نوع معاملات از طریق بندر بوشهر انجام می‌شد. به دلیل اینکه در این معاملات پولی رد و بدل نمی‌شد، در محاسبات آماری گمرکات ایران ضبط نشده‌اند، اما در سندی که در دست است نوع و میزان کالاها در این نوع مبادله از طریق بندر بوشهر شرح داده شده است.

در سال ۱۳۱۸ ه. ش کالاهایی که آماده صادرات به آلمان بود عبارت بودند از پوست، کنیرا، ارزن، پشم، قالی، پنبه، پر طیور، بادام، روده حیوانات، برنج و برگه خشک شده میوه. این اجناس توسط شرکت‌های سهامی و تجارتخانه‌های تجار صادر می‌شد. شرکت‌هایی همچون شرکت سهامی کل کنیرای ایران، شرکت سهامی پنبه تهران، شرکت پشم و

پوستِ گرگان از طریق بندر بوشهر تجارت پایاپای اجناس خود را با آلمان انجام می‌دادند، و تجارتخانه‌هایی مانند محمدحسین علیقلی کاشانچی، یوسف زرین‌زاده، محمدعلی نصرتیان، شیخ احمد گله‌داری، حاجی احمد عبداللهیان مشهدی، محمدباقر کوشش، که تجارتخانه‌هایی از سراسر ایران از جمله خود بوشهر بودند، از طریق بندر بوشهر تجارت پایاپای انجام می‌دادند. متقابلاً از آلمان نیز اجناسی مانند پارچهٔ پشمی، لوازم خانگی، مقوا و کاغذ، تلفن، لامپ، ساعت، چکش، آلومینیوم، ظروف، لوازم ماشین، لوازم تحریر، ابزار دستی، لوازم برقی، لوازم اتومبیل، رنگ و زنجیر به صورت تهراتری وارد می‌شد. شرکت‌های آلمانی که به تجارت تهراتری با ایران از طریق بندر بوشهر می‌پرداختند عبارت بودند از: شرکت زیمنس، کمپانی الکتریکی، شرکت ایران و آلمان، شرکت سهامی زنبورعسل، بل سی کورنس، کمپانی الکتریکی ا. ا. گ، شرکت سهامی راندگی و بعضی شرکت‌های دیگر (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۴۰/۱۳۹۹۵).

تأثیر سیاست‌های اقتصادی دولت بر افول اقتصاد شهری بندر بوشهر

علاوه بر صادرات و واردات کالا، جابجایی کالا از شهرهای داخلی ایران به بوشهر و انتقال کالاهای واردشده از گمرک به شهرهای مرکزی ایران از فعالیت‌های اقتصادی بندر بوشهر به شمار می‌آمد. این مهم تنها با بازسازی راه‌های مواصلاتی بوشهر بهبود می‌یافت. در دورهٔ پهلوی اول از جهت راه‌سازی تمام توجه دولت مرکزی به ایجاد راه‌آهن سراسری بود و راه‌های تجاری بوشهر از نوسازی بی‌نصیب ماندند. این بندر در تقسیمات سیاسی دورهٔ پهلوی اول یکی از شهرهای استان فارس و مهم‌ترین بندر آن استان محسوب می‌شد. مهم‌ترین مسیر تجارت به داخل کشور از طریق راه بوشهر- شیراز بود که امنیت آن برای بوشهر حیاتی بود. رضاشاه، هم به جهت مقاصد اقتصادی و هم برای نظارت دائم قوای نظامی بر سراسر کشور، به ترمیم راه‌های قدیمی و ایجاد راه‌های شوسهٔ جدید پرداخت. وزارت راه، طبق تصویب مجلس شورای ملی در ۲۷ اسفند ۱۳۰۸ ه. ش، تأسیس شد و احداث خطوط شوسه میان کلیهٔ شهرهای ایران و تعمیر و ترمیم آنها به این وزارتخانه محول گردید (حکیم‌اللهی، ۱۳۴۶: ۳۵). با تمام این تلاش‌ها تا پایان سال ۱۳۰۸ سرویس حمل و نقل مرتبی بین بوشهر و شیراز و اصفهان برقرار نبود. در سال ۱۳۰۹ تجارتخانهٔ کازرونی

بوشهر سرویس حمل و نقل تجارتخانه کازرونی بوشهر را تأسیس نمود که یک دفتر مرکزی در بوشهر داشت و در شهرهای برازجان، کازرون و شیراز هم شعبات فرعی خود را دایر نمود. این سرویس عبارت از ۳۵ دستگاه ماشین‌های باری و سواری دو تن و نیم و سه تن بود که هر روز مال‌التجاره‌های رسیده به بندر بوشهر را به شیراز و اصفهان و تهران می‌برد و برعکس کالاهای صادراتی این شهرها را به بندر بوشهر می‌رساند (مجله اتاق تجارت، ش ۱۸: ۲۴). در نتیجه، می‌توان گفت که دولت برای انتقال کالاهای رسیده به بندر بوشهر و توزیع آن در داخل ایران و جمع‌آوری کالاهای صادراتی شهرهای مختلف و ارسال آن به بندر بوشهر برای صادرات وسایل ممکن را فراهم نمود و انجام این مهم را تجار منطقه به عهده گرفته بودند. تنها در سال ۱۳۱۰ بود که همزمان با وقوع قحطی در بوشهر، فرماندار بوشهر احداث جاده‌ای جدید در حاشیه ساحلی تا بندرعباس را از طریق بندر لنگه برای کمک رسانی به تأمین آذوقه مردم آغاز کرد، ولی برای ادامه کار به بودجه بیشتری احتیاج داشت که از طرف دولت تأمین نشد و کار آن ناتمام ماند (هاکس، ۱۳۷۱: ۱۹).

تبادل کالا بین بوشهر و شیراز می‌بایست از طریق راه‌های زیر انجام می‌گرفت: الف: بوشهر- احمدی - برازجان - کازرون و شیراز، ب: بوشهر - دریا - شیف - برازجان - کازرون و شیراز، ج: بوشهر - تنگستان - فیروزآباد و شیراز، د: بوشهر- برازجان - جران و شیراز، ه: بوشهر- شیف - شبانکاره - دالکی - کازرون و شیراز. از راه اول که کالسکه‌رو بود بیشتر عبور و مرور می‌شد، اما نرخ کرایه دائماً در تغییر بود (مجله اتاق تجارت، ش ۱۷: ۲۳). دولت پهلوی اول نه تنها برای تسریع تجارت خارجی راه‌های داخلی منتهی به بندر بوشهر را گسترش نداد و نظام حمل و نقل منظمی برای آن تهیه نکرد، بلکه حتی نظارتی بر میزان کرایه دریافتی حمل و نقل موجود نیز به عمل نیاورد. در راه‌های تجاری بوشهر کاروانسراهای متعددی موجود بود که بیشتر آنها متعلق به آن بندر بود. از میان این کاروانسراها می‌توان کاروانسرای شیخ، نوابی، ملک‌التجار، حاج محمدتقی بزاز، کاروانسرای حاج محمدجعفر صفر، دروغنی، میمنی، کوفی، سید علی‌الله خشتی و گلشن را نام برد (سدیدالسلطنه کبابی، بی‌تا: ورق ۳). همان طور که از نام‌های این کاروانسراها مشخص است باز هم این تجار بودند که برای تسهیل حمل و نقل کالاهای وارداتی و صادراتی بوشهر به داخل ایران دست به ساخت و اداره کاروانسرا در طول راه‌های تجاری مواصلاتی به بندر

بوشهر می‌زدند، و در دوره پهلوی اول به لحاظ کمی و کیفی، رشد قابل توجهی در این کاروانسراها به وجود نیامد.

راه‌های تجاری بوشهر به شهرهای نزدیک مثل دشتی، دشتستان، برازجان و غیره بسیار ناامن بود. به همین دلیل نه تنها امکان ارسال موجودی مالیه شهرهای تابعه به اداره مالیه بنادر جنوب نبود، بلکه حتی امکان مراسله نیز نداشتند. برای حل این مشکل معاونت خزانه‌داری کل از بانک ملی ایران درخواست کرد تا شعبه‌ای از بانک مزبور را در بندر بوشهر گشایش دهد (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۴۰/۲۷۲۸). به همین دلیل ناامنی و فرسودگی راه‌ها، مقامات ایرانی معمولاً به خارجیان اجازه سفر در این جاده‌ها را نمی‌دادند. (همو: ۲۰) دولت پهلوی اول به جای ایجاد امنیت در راه‌های تجاری بوشهر تنها به عدم صدور اجازه برای تردد خارجیان در این مناطق اکتفا نمود. در پاسخ به بی‌توجهی‌های دولت به اقتصاد شهری بوشهر، تجار بوشهر نیز در مقابل به تصمیمات اقتصادی و سیاست‌های جدید دولت بی‌توجه بودند. پس از اینکه اتاق‌های تجارت در مناطق مهم تجاری کشور گشوده شد، وزارت فلاحت و تجارت بخشنامه‌ای به بوشهر فرستاد و در آن اظهار داشت: «متأسفانه تاکنون از طرف تجار بوشهر درخواستی جهت تأسیس اتاق تجارت در آن شهر نرسیده است. بنابراین، این اداره از تجار آن شهر می‌خواهد تا سریع‌تر مطابق مقررات مراتب را به هیئت معظم پیشنهاد دهد و نظریات خود را برای رفع نواقص امور تجارت این بندر ارسال دارند» (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۹۳/۶۶۵۵). ۵۲ نفر از تجار داخله و خارجه، برحسب دعوت حکمران بندر، در دارالحکومه حاضر گردیده (جبل‌المتین، ش ۱۳: ۲۰) و ۱۲ نفر به قرار به عضویت اتاق تجارت بوشهر انتخاب شدند که مهم‌ترین ایشان اینان بودند: آقای حاج محمدباقر بهبهانی، آقای میرزا ابوالقاسم توکل، آقای محمود پوررضا، آقای سید حسین سیادت، آقای سید علی گلشنی، آقای حاج عبدالرسول رئیس، آقای سید عبدالرسول کازرونی، آقای میرزا مهدی تیمسار و آقای حاج محمدعلی برکت (مجله اتاق تجارت، ش ۳۲: ۲۰). در اتاق تجارت بوشهر درباره مسائل مختلف اقتصادی بوشهر مشورت و تصمیم‌گیری می‌شد؛ راجع به راپرت هفتگی، راجع به معاملات و وضعیت بازار حوزه بوشهر، رواج و کساد آن، ترقی و تنزل اجناس و اهمیت هر یک از معاملات مؤسسات مختلف، مخصوصاً وضعیت معاملات مذاکره می‌شد و هر هفته راپرتی از جلسات اتاق تجارت بوشهر به اتاق تجارت مرکزی ارسال می‌گردید. این تجار که در امور مختلف بندر بوشهر

از اعتبار و نفوذ خود بهره می‌بردند (سازمان اسناد ملی ایران : ۳۵۹۱۲ / ۲۹۷)، در واقع حضوری ظاهری در اتاق تجارت بوشهر داشتند و حتی در باطن با سیاست‌های اقتصادی دولت مخالف بودند. گفتیم که گاهی رویکرد تجار در مورد مسائل بوشهر با سیاست‌های دولت مخالف بود. مثلاً تجار بوشهر هنگام خشکسالی، ترقی ارزاق و ورود مردم بیرون از بوشهر به بوشهر و ازدحام آنها در بوشهر به این مردم کمک مالی می‌کردند، اما اتاق تجارت به سبب اینکه ایشان اسباب زحمت مردم بوشهر را فراهم آورده بودند به فکر جمع‌آوری ایشان بود (مجله اتاق تجارت، ش ۵۵: ۲۲-۲۳). به این حال، اگر دولت ندرتاً برنامه‌ای برای پیشرفت راه‌های تجاری بوشهر داشت تجار حاضر به همکاری با سیاست دولت بودند. در بندر بوشهر احتیاج مبرمی برای حمل و نقل، پست و جابجایی مسافر احساس می‌شد. این مسئله مورد توجه اتاق تجارت بوشهر قرار گرفت و جلسه‌ای به همین منظور در محل دفتر حکمرانی بنادر جنوب برگزار شد. در این جلسه، که اعضای اتاق تجارت بوشهر و تجار بزرگ بوشهر در آن حضور داشتند، موافقت شد تا شرکتی تحت عنوان کشتیرانی بنادر جنوب در بوشهر تشکیل گردد. دولت نیمی از مخارج تأسیس این شرکت را قبول کرده بود و از تجار می‌خواست تا نیم دیگر آن را به عهده بگیرند. حاج عبدالرسول رئیس‌التجار، بزرگ‌ترین تاجر بوشهر، با پرداخت یک میلیون ریال کمک را آغاز کرد و به این ترتیب شرکت کشتیرانی خلیج فارس ابتدا با چهار کشتی و پس از آن با ده کشتی بخاری (موتور بحری) به راه افتاد. کشتی‌های مزبور در خطوط بندرعباس و خرمشهر به بوشهر در رفت و آمد بودند (مجله اتاق تجارت، ش ۱۲: ۱۹). با این همه شرکت کشتیرانی بنادر جنوب در بوشهر نیز به سبب اینکه بندر بوشهر را به بندر خرمشهر متصل می‌نمود مورد حمایت نسبی دولت قرار گرفت.

به سبب همین کم‌توجهی‌های دولت، بعضی از تجار بوشهر که آینده‌ای درخشان برای اقتصاد بندر بوشهر متصور نبودند در شهرهایی که طرف توجه دولت پهلوی اول بود سرمایه‌گذاری می‌کردند. به عنوان مثال حاج معین بوشهری، یکی از سرشناس‌ترین تاجران بوشهر، مالک کارخانه‌ای در لنگرود واقع در شمال کشور بود (اداره کل فلاح و صنعت، ۱۳۱۳: ۲۷۱). بنابراین، سهم بوشهر از سیاست‌های اقتصادی که باعث رشد صنعت و کشاورزی آن شهر می‌شد نیز ناچیز بود و در آن شهر ایجاد کارخانه جدید همپای دیگر شهرهای ایران پیش نمی‌رفت. تا پیش از سال ۱۳۱۰ ه. ش در بوشهر چهار کارخانه

فعالیت می‌کرد. این کارخانه‌ها در واقع کارگاه‌های کوچکی بودند که جمعاً بیش از بیست کارگر نداشتند. از این چهار کارخانه دو کارخانه کارخانه آسیا بودند و دو تای دیگر کارخانه یخ‌سازی که تنها می‌توانستند اندکی از احتیاجات محلی را جوابگو باشند. طبق گزارش آمار کشاورزی و صنعتی ایران، در سال ۱۳۱۰، تعداد کارخانه‌های بوشهر به ۱۱ کارخانه افزایش پیدا کرد. از این تعداد ۸ کارخانه مخصوص گندم خردکنی بود، یک کارخانه برق که در حالت تعطیل قرار داشت، یک کارخانه یخ‌سازی و یک کارخانه برق و یخ‌سازی (مجله *اتاق تجارت*، ش ۳۰: ۱۹). در حالی که بر اساس گزارش یکی از سیاحان اروپایی در سال ۱۳۱۱، در بوشهر دو کارخانه وجود داشته است: یکی کارخانه تولید برق و دیگری کارخانه‌ای برای تصفیه آب. وی همین دو کارخانه را هم تأثیر فعالیت انگلیسی‌ها می‌داند که مردم حق‌نشناس بوشهر آنها را ملعون می‌خوانند (هاکس، ۱۳۷۱: ۱۵-۳۰).

از میان ۱۱ کارخانه‌ای که به گزارش آمار کشاورزی و صنعتی ایران می‌شناسیم، اکثرشان بدون حمایت دولت یا کشورهای خارجی و با سرمایه‌تجار بزرگ تأسیس می‌شدند، چنانکه حاج علی اکبر اعتماد، تاجر شیرازی، در سال‌های پس از ۱۳۱۰ در بوشهر و فارس واضح خدماتی از قبیل تأسیس کارخانه‌های برق، یخ، ریسندگی و بافندگی بود. وی در سال ۱۳۱۶ در بوشهر و در منطقه دواس، در دوازده کیلومتری شهر بوشهر، کارخانه ریسندگی و بافندگی اعتمادیه را تأسیس کرد. این کارخانه در سال ۱۳۱۹ به برق متصل شد و یک ماشین برق در آن به راه افتاد (خلیج/ایران، ش ۴: ۴). کار این کارخانه تبدیل پنبه به نخ و سپس بافتن پارچه متقال بود. کارگران این کارخانه زیاد بودند و جمعیت آنها رو به افزایش می‌رفت. این کارخانه در سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۳۰ شمسی بیش از دو هزار نفر کارگر و کارمند داشت و در آن کارگران زن بوشهری نیز فعالیت می‌کردند (حمیدی، ۱۳۸۰: ۸۰). نظیر این کارخانه در کمتر جایی از ایران دیده می‌شد، چراکه در این کارخانه از یک طرف پنبه با غوزک وارد می‌شد و از طرف دیگر عدل‌های چیت بسته‌بندی‌شده خارج می‌شد. اما دولت چندان کمکی به این کارخانه و اساساً اقتصاد کلی بوشهر نمی‌کرد. رئیس این کارخانه از دولت تقاضا کرده بود که اگر دولت راه بازرگانی را به این بندر باز کند، او حاضر است شخصاً مبلغ ۵۰۰۰ لیره برای ساختمان اسکله دریایی آنجا بدهد تا به این وسیله بتواند راه تجارتي بوشهر به شیراز را باز کند. رکود اقتصادی بوشهر و خرابی راه‌های این بندر به شهرهای داخلی ایران، نهایتاً تأثیر خود را بر این کارخانه نیز گذارد و در سال

۱۳۲۸ موجب تعطیلی این کارخانه گشت. نظر به اینکه مواد اولیه این کارخانه از تهران، مازندران و خراسان وارد می‌شد و در دوره پهلوی اول راه‌های منتهی به بوشهر بازسازی نشده بود و در زمستان صعب‌العبور و مسدود می‌شد، مواد کارخانه دیر می‌رسید و دیگر مشکلات اقتصادی بندر بوشهر نیز این کارخانه را ضعیف و ورشکست کرد (سازمان اسناد ملی ایران: ۲۹۳/۳۲۴۴۲). نهایتاً بی‌توجهی‌های دولت به بندر بوشهر منجر به افول اقتصاد شهری، تضعیف صنعت نوپای این بندر و تخریب راه‌های مواصلاتی این شهر به نقاط مرکزی ایران گردید. سایر اصلاحات اقتصادی، نظیر دایر نمودن اتاق‌های تجارت در همه شهرها از جمله بوشهر، بدون اختصاص بودجه برای نوسازی راه‌های مواصلاتی و تأسیسات بندری و ایجاد امنیت شهری، که نخستین شرط رونق تجاری بود، بی‌معنی می‌نمود. اگرچه بوشهر در آغاز دوره هم تأسیسات بندری خیلی خوبی نداشت، اما امنیت لازم برای تجارت در این بندر برقرار شده بود. طی دوره پهلوی اول با رشد روزافزون ناامنی در بوشهر، نارضایتی تجار نیز بالا گرفت و بسیاری از شرکت‌های تجاری خارجی و تجار معتبر داخلی از این بندر مهاجرت کردند. اوضاع امنیتی گمرک بوشهر در اواخر این دور به گونه‌ای بود که حتی وسایل شخصی رئیس گمرک در اداره گمرک به سرقت می‌رفت. این ناامنی که خود زاینده رکود اقتصادی بود، به افول هر چه بیشتر آن کمک می‌کرد.

نتیجه

از دوره افشاریه تا انتهای دوره قاجار بوشهر اصلی‌ترین بندر جنوبی ایران محسوب می‌شد. در اوایل قرن بیستم با پیروزی جنبش مشروطه و اصلاحات اداری، بوشهر همچنان جایگاه خود را حفظ کرده بود. با روی کار آمدن دولت پهلوی اول و تدوین راهبرد رشد و توسعه اقتصادی، اوضاع تجاری خلیج فارس دستخوش تغییر شد. در این راهبرد با احداث خطوط ریلی و جاده‌ای، توسعه و تجهیز بنادر خوزستان در اولویت قرار گرفت و این بنادر با حمایت همه‌جانبه دولت به صورت فزاینده و شتابان ترقی کردند.

دولتمردان پهلوی اول محور توسعه تجاری و اقتصادی را در مسیر بنادر خرمشهر و آبادان قرار دادند تا با حضور قدرتمند نیروهای نظامی و دریایی زمینه‌های استقرار حاکمیت ملی را در رودخانه‌های کارون و اروند برقرار کنند و ضمن بهره‌برداری از امکانات و تجهیزات نفتی جنوب، با اشتغال مردم در این منطقه، زمینه شکل‌گیری جنبش‌های

مردمی را در این منطقه از بین ببرند. در این دوره، با کاهش بودجه سایر بنادر کشور به نفع بنادر خوزستان، بندر بوشهر از رونق افتاد و بنادر خوزستان، خصوصاً بندر خرمشهر، مرکز تجارت کشور شدند. اگرچه بندر بوشهر در دوره پهلوی اول مورد بی‌توجهی دولت مرکزی قرار گرفته، اوضاع امنیتی شهر نامناسب بود و تأسیسات بندری قابل توجهی وجود نداشت، لکن از میزان واردات و صادرات این بندر کاسته نشد. گمان می‌رود رشد بی‌سابقه صادرات و واردات ایران از طریق بندر خرمشهر در اواخر دوره پهلوی اول، به دلیل دسترسی ریلی به سراسر ایران، و به تبع آن رشد تجارت خارجی ایران نه تنها از میزان تجارت خارجی بندر بوشهر کم نکرد، بلکه از قبل رشد خرمشهر بنادر مجاور آن نیز به عنوان بنادر جانبی بهره‌مند می‌شدند. البته ناگفته پیداست که عنوان بندر اصلی ایران در خلیج فارس که در ابتدای دوره پهلوی اول از آن بندر بوشهر بود در اواسط و اواخر این دوره از آن بندر خرمشهر شد. نابسامانی‌هایی که در پی اجرای سیاست‌های اقتصادی دولت در بوشهر به وجود آمد از یک طرف و شکوفا شدن بندر خرمشهر از طرف دیگر دست به دست هم داد تا بندر بوشهر جایگاه برتر خود را در سواحل شمالی خلیج فارس به بندر خرمشهر ببخشد. اما با این حال بندر بوشهر به سبب جایگاه جغرافیایی و سابقه تجاری خود به عنوان بندر دوم در دوره پهلوی اول و دوم شناخته می‌شد. این بندر، علیرغم اینکه تأسیسات بندری فرسوده و راه‌های تجاری نامناسبی داشت، در ورود و صدور کالاهایی که به پیشبرد سیاست‌های اقتصادی دولت پهلوی اول کمک می‌کرد، سهم شایانی داشت.

منابع

- اداره کل گمرک (۱۳۱۱). *احصائیه تجارتي ایران با ممالک خارجه در سال اقتصادی ۱۳۱۰/۱۳۱۱*، تهران، چاپخانه فردوسی، ۱۳۱۱
- _____ (بی تا). *آمار تجارتي کشور شاهنشاهی ایران با کشورهای بیگانه در سال ۱۳۱۸*، تهران، چاپخانه یمنی.
- _____ (۱۳۱۳). *مجموعه تجارت عمومی ایران با ممالک خارجه در سال اقتصادی ۱۳۱۱/۱۳۱۲*، تهران، مطبعه اطلاعات.
- _____ (۱۳۱۳). *احصائیه فلاحتی و صنعتی ایران در سال ۱۳۱۱*، تهران، شرکت چاپخانه فردوسی.
- _____ (۱۳۱۵). *وضعیت کالای رسیده و فرستاده ایران با کشورهای خارجه در سال اقتصادی ۱۳۱۴/۱۳۱۵*، تهران، چاپخانه یمنی.
- _____ (۱۳۲۰). *آمار بازرگانی ایران با کشورهای خارجه در سال ۱۳۱۸*، تهران، فاروس.
- _____ (۱۳۲۰). *آمار تجارت ایران با کشورهای بیگانه در سال اقتصادی ۱۳۱۶/۱۳۱۷*، تهران، چاپخانه فردین و برادر.

- _____ (۱۳۲۰). آمار بازرگانی ایران با کشورهای خارجه در سال ۱۳۱۹، تهران، فاروس.
- آوری، پیتر (۱۳۸۴). تاریخ ایران به روایت کمبریج، از نادرشاه تا انقلاب اسلامی، دفتر دوم، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، تهران، جامی.
- باری‌یر، جولیان (۱۳۶۳). اقتصاد ایران (۱۲۷۹-۱۳۴۹)، تهران، مرکز تحقیقات تخصصی حسابداری و حسابرسی.
- بیات، کاوه (۱۳۶۵). شورش عشایری فارس ۱۳۰۷-۱۳۰۹ ش، تهران، قطره.
- حکیم‌الهی، نصرت‌الله (۱۳۴۶). عصر پهلوی و تحولات ایران، تهران، کتاب ایران.
- حمیدی، جعفر (۱۳۸۰). فرهنگ‌نامه بوشهر، تهران، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- دولت‌آبادی، یحیی (۱۳۷۱). حیات یحیی، ج ۴، تهران، عطار.
- رحیم‌زاده صفوی (۱۳۰۹). ایران اقتصادی، ج ۲، تهران، چاپخانه اتحادیه.
- کیهان، مسعود (۱۳۱۰). جغرافیای مفصل ایران، ج ۱، تهران، مطبعه مجلس.
- مجلس شورای ملی (۱۳۲۰). مجموعه قوانین موضوعه مصوبه دوره ششم قانون‌گذاری، تهران، اداره قوانین و مطبوعات مجلس شورای ملی.
- _____ (۱۳۲۴). مجموعه قوانین موضوعه و مصوبات دوره هشتم قانون‌گذاری، تهران، اداره مطبوعات و اطلاعات مجلس شورای ملی.
- _____ (۱۳۲۶). مجموعه قوانین موضوعه مصوبه دوره پنجم قانون‌گذاری، تهران، اداره قوانین و مطبوعات مجلس شورای ملی.
- محيایی، ابراهیم (۱۳۸۱). گذر از سر منزل عنقا، تصحیح عباس واعظی، تهران، ذوی‌القربی.
- وزارت بازرگانی (بی‌تا). تاریخچه معاملات خارجی ایران، تهران، شرکت سهامی معاملات خارجی.
- هاکس، مریت (۱۳۷۱). ایران افسانه و واقعیت، ترجمه حسین نظری‌نژاد و محمدتقی اکبری، تهران، آستان قدس رضوی.
- هوشنگ مهدوی، عبدالرضا (۱۳۷۷). سیاست خارجی ایران در دوره پهلوی، تهران، پیکان.
- اسناد:
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند: ۲۴۰/۶۱۵۳۳، تقاضای تجار محلی برای تأسیس اتاق تجارت در منطقه خود.
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند: ۲۹۰/۴۸۴۶، مشکلات آب آشامیدنی بندر بوشهر.
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند: ۲۴۰/۱۹۱۸۶، ضبط کالای تجاری تجار بوشهر.
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند: ۲۴۰/۲۸۹۳۳، ساخت انبار برای کالاهای انحصاری در گمرک بندر بوشهر.
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند: ۲۴۰/۳۵۱۸۶، به آتش کشیدن مال‌التجاره تجار بوشهر.
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند: ۲۴۰/۲۴۸۰، ارسال نمونه کالای انحصاری برای گمرک بوشهر.
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند: ۲۴۰/۲۲۷۱، شرایط کسب جواز ورود کالای انحصاری.
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند: ۲۴۰/۳۴۱۲۶، درآمد دولت از تجارت کالاهای انحصاری قند و شکر و چای.
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند: ۲۴۰/۱۳۹۹۵، شرکت‌های آلمانی طرف قرارداد تهاتری با ایران.
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند: ۲۴۰/۲۷۲۸، درخواست تأسیس شعبه‌ای از بانک ملی در بندر بوشهر.
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند: ۲۹۳/۶۶۵۵، درخواست دولت مرکزی برای تأسیس اتاق تجارت بوشهر.
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند: ۲۹۷/۳۵۹۱۲، تأیید پروانه طبابت از طرف تجار سرشناس بوشهر.
- سازمان اسناد ملی ایران، شناسه سند: ۲۹۳/۳۲۴۴۲، کارخانه اعتمادیه و پیشنهاد راه سازی به دولت مرکزی.

نسخه خطی:

سدیدالسلطنه، کتابچه مجموعه النوادر، موجود در کتابخانه مرکزی دانشگاه تهران، شماره ثبت ۹۳۷۴.

روزنامه‌ها و مجلات:

حبل‌المتین، س ۳۳، ش ۲۹؛ س ۳۸، ش ۱۳.

خلیج ایران، س ۱۲، ش ۴.

مجله اثنای تجارت، س ۳، ش ۱۲، ۱۷؛ س ۴، ش ۳۰، ۳۲، ۵۵، ۶۰.