



Article Type: Research paper

Historical-Sociological Analysis of the Smuggling Phenomenon in the Persian Gulf Ports Based on World-System Theory (First Half of the 20th Century)

Mohammad Hassan Naderi¹, *Seyyed Hashem Aghajari²

1. Ph.D. Candidate in History of Iran after Islam, Faculty of Humanities, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.

2. Associate Professor, Department of History, Faculty of Humanities, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.

Article Info.

Received: 15/12/2025

Accepted: 23/05/2023

Available Online: 30/07/2026

Keywords:

World, Commodity Smuggling, Southern Iranian Ports, World-System Theory, Wallerstein, Migration.

* Corresponding Author:

Dr. Seyyed Hashem
Aghajari

Address: Associate Professor,
Department of History, Faculty
of Humanities, Tarbiat Modares
University, Tehran, Iran.

E-mail:

h_aghajari@yahoo.com

Abstract

This research employs a historical-analytical approach to examine the process of formation and institutionalization of commodity smuggling networks in the northern ports of the Persian Gulf during the first half of the twentieth century. Drawing on archival documents, consular reports, and the period press, the findings reveal that the interaction of three factors—the central government's fiscal policies, the region's socio-economic livelihood structures, and the targeted interventions of foreign powers (particularly Britain)—led to the emergence of an organized network for the smuggling of strategic commodities. Within the framework of Wallerstein's World-Systems Theory, this phenomenon reflects Iran's semi-peripheral position and the structural pressures exerted by the global core upon the periphery. Its consequences extended beyond economic loss to include the weakening of national sovereignty, the transfer of capital to the southern sheikhdoms of the Persian Gulf, the formation of transnational networks, and transformations in the region's socio-political structure. This study interprets smuggling not merely as an economic problem, but as a socio-political phenomenon that reflects power dynamics along the frontiers of the Islamic world, offering insight into the formation of unequal relations as well as the capacities for agency within local communities in the peripheral regions of the Islamic.

How to Site:

Naderi, M H and Aghajari, S H . (2026). Historical-Sociological Analysis of the Smuggling Phenomenon in the Persian Gulf Ports Based on World-System Theory (First Half of the 20th Century). *The Fundamental and Applied Studies of the Islamic World*, 8(1), 110-136



Authors retain the copyright and full publishing rights.

Published by Iranian Association of Geopolitics. This article is an open access article licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

تحلیل تاریخی - جامعه شناختی شیوع پدیده قاچاق در بنادر خلیج فارس در پرتو نظریه جهان - نظام (نیمه نخست قرن ۲۰)

محمد حسن نادری^۱، *سید هاشم آقاجری^۲

۱. دانشجوی دکتری تاریخ ایران بعد از اسلام، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.
۲. دانشیار گروه تاریخ، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

اطلاعات مقاله

چکیده

این پژوهش فرآیند شکل‌گیری و نهادینه‌شدن شبکه‌های قاچاق کالا را در بنادر شمالی خلیج فارس، طی نیمه نخست قرن بیستم میلادی بررسی می‌کند. روش تحقیق تاریخی-تحلیلی و مبتنی بر بررسی اسناد آرشیوی، گزارش‌های کنسولی و منابع مطبوعاتی دوره است تا سازوکارها، بازیگران و پیامدهای این پدیده تحلیل شود. یافته‌ها نشان می‌دهد که ترکیب سه‌گانه‌ی سیاست‌های مالی دولت مرکزی، ساختارهای معیشتی-اجتماعی منطقه و مداخلات هدفمند قدرت‌های خارجی (به ویژه بریتانیا)، به ایجاد شبکه‌ای سازمان‌یافته از قاچاق کالاهای استراتژیک انجامید. در چارچوب نظریه‌ی «جهان-نظام» والرشتاین، این پدیده، بازتاب موقعیت نیمه‌پیرامونی ایران و فشارهای ساختاری مرکز جهانی بر پیرامون بود. پیامدهای آن فراتر از زیان اقتصادی، شامل تضعیف حاکمیت ملی، انتقال سرمایه به شیخ‌نشین‌های جنوب خلیج فارس، شکل‌گیری شبکه‌های فراملی و دگرگونی ساختار اجتماعی-سیاسی منطقه شد. نتیجه‌گیری مقاله بر ضرورت جلوه‌دادن ابعاد سیاسی-اجتماعی قاچاق و بازشناسی ظرفیت‌های کنشگری جوامع محلی برای فهم بهتر رابطه دولت، جامعه و اقتصاد جهانی در منطقه تأکید دارد.

تاریخ دریافت: ۲۴ آذر ۱۴۰۴

تاریخ پذیرش: ۰۲ خرداد ۱۴۰۵

تاریخ انتشار: ۸ مرداد ۱۴۰۵

کلیدواژه‌ها:

قاچاق کالا، بنادر جنوب
ایران، نظام جهانی،
والرشتاین، اقتصاد
حاشیه‌ای، مهاجرت.

* نویسنده مسئول:

دکتر سید هاشم آقاجری
نشانی: دانشیار گروه تاریخ،
دانشکده علوم انسانی، دانشگاه
تربیت مدرس، تهران، ایران.
پست الکترونیک:
h_aghajari@yahoo.com

استناد به این مقاله:

نادری، محمد حسن و آقاجری، سید هاشم. (۱۴۰۵). تحلیل تاریخی-جامعه شناختی پدیده قاچاق در بنادر خلیج فارس در پرتو نظریه جهان - نظام (نیمه نخست قرن ۲۰). مطالعات بنیادین و کاربردی جهان اسلام، ۱۸(۱)، ۱۱۰-۱۳۶.

۱. بیان مساله

مسئله قاچاق به یکی از مسائل مهم جهانی در طی سال‌های اخیر تبدیل شده و این امر در تاریخ یکی از نگرانی‌های مهم حکومت‌ها بوده است؛ به طوری که شیوع آن به مثابه یک فعالیت زیرزمینی اقتصادی، در از بین رفتن فرهنگ کار و عادی شدن شغل‌های کاذب اثر مخربی دارد (Ashayeri & Namian, 2019, p. 361; Ashayeri & Jahani Dolatabad, 2023, 72).

پدیده قاچاق در بنادر و جزایر خلیج فارس طی نیمه پایانی دوره قاجاریه و دهه‌های آغازین حکومت پهلوی، یکی از پایدارترین و درعین حال کم‌مطالعه‌شده‌ترین مسائل تاریخ اقتصادی و اجتماعی ایران است. علیرغم صدور فرمان‌ها و بیانیه‌های متعدد در قبال مبارزه با قاچاق، دولتمردان از اجرای بی‌چون‌وچرای آن استنکاف می‌ورزیدند. این موارد، شرایطی را رقم زد که تجارت سنتی جنوب ایران به‌طور بنیادین مختل شد و شبکه‌ای گسترده از مبادلات غیرقانونی شکل گرفت. گزارش‌های روزنامه حبل‌المتین و گزارش‌های سالانه نمایندگان سیاسی انگلیس در خلیج فارس، به کرات از قاچاق کالا در این بازه زمانی گزارش می‌دهد و نشان می‌دهد قاچاق نه تنها پاسخی اقتصادی به سیاست‌های نادرست دولت بود، بلکه به تدریج به بخشی از الگوی معیشتی و ساختار قدرت در سواحل جنوبی ایران تبدیل شد.

قاچاق در خلیج فارس صرفاً به ورود کالا‌های مصرفی محدود نبود؛ بلکه در قالب شبکه‌های به‌هم‌پیوسته و چندلایه شامل قاچاق سلاح، مسکوکات، قند و شکر، چای، ادویه، غلات و حتی دام نمود یافت. هر یک از این حوزه‌ها پیامدهای عمیق و چندوجهی بر اقتصاد محلی، ساختارهای اجتماعی، امنیت منطقه‌ای و حتی روابط سیاسی ایران با قدرت‌های خارجی برجای گذاشت. برای مثال، کاهش جهانی قیمت نقره و قاچاق گسترده مسکوکات ایرانی به هند، ذخایر نقره کشور را کاهش داده و ارزش پول ملی را تضعیف کرد؛ چنان‌که مشاهدات لوریمر نشان می‌دهد، در بنادر جنوب پول رایج نه قران ایرانی، بلکه روپیه هندی و لیره استرلینگ بود (Lorimer, 1915; p:11). همین مسئله، بحران پولی را تشدید و دولت ایران را بیش از پیش به بازارهای مالی خارجی وابسته کرد به نحوی که حبل‌المتین نیز به آن اشاره می‌کند و بیان می‌کند «باید در وضع مسکوکات مملکتی تغییری دهیم تا جلوی خروج نقره به خارج گرفته شود و خودمان محتاج به یک قران نباشیم» (Habl al-Matin, 1964, Vol. 33, No. 3, p. 7).

در حوزه امنیت، قاچاق اسلحه ابعادی بسیار جدی‌تر یافت. از دهه ۱۸۸۰م به بعد، ورود سازمان‌یافته سلاح از مسقط، کویت و بحرین، که گاه با حمایت آشکار نمایندگان سیاسی انگلستان انجام می‌شد موجب شد قبایل و طوایف جنوب به قدرت نظامی قابل توجهی دست یابند و عملاً نظارت دولت مرکزی به حاشیه رانده شود. به‌طور مثال، اشاره شده در سال ۱۳۱۸ق. / ۱۸۹۷م. تنها در بندر بوشهر حدود پنجاه هزار قبضه سلاح در دست مردم بوده است (Habl al-Matin, 1939, Vol. 7, No. 36, p. 15)؛ رقمی که نشان از افول اقتدار دولت و شکل‌گیری نوعی نظم امنیتی محلی دارد که با منافع قدرت‌های خارجی نیز همپوشانی داشت.

در همین دوران قاچاق قند، شکر، چای و غلات در نتیجه اجرای ناقص قانون انحصار تجارت، فساد اداری و تبانی گسترده در گمرکات بنادر، چنان گسترش یافت که تجارت قانونی را از رونق انداخت و زیان‌هنگفتی به تجار محلی وارد کرد. بنادر آزاد یا نیمه‌مستقل تحت کنترل شیوخ محلی از جمله کویت، بحرین و امارات متصلحه به مراکز اصلی ورود کالاهای ارزان‌قیمت تبدیل شدند و در مقابل، گندم، جو و دیگر محصولات کشاورزی ایران به‌صورت قاچاق به آن مناطق صادر می‌شد. شواهد موجود نشان می‌دهد که بخش قابل‌توجهی از مهاجرت ایرانیان به کویت و بحرین در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، دقیقاً در پیوند با همین شبکه‌های غیررسمی تجارت شکل گرفت.

بررسی اسناد این دوره نشان می‌دهد قاچاق در خلیج فارس نه یک پدیده صرفاً اقتصادی، بلکه نتیجه تلاقی سه عامل اصلی بوده است:

- سیاست‌های مالی و گمرکی ناکارآمد دولت مرکزی و فقدان ابزارهای نظارتی مؤثر؛
- ساختارهای اجتماعی و معیشتی جنوب ایران که با اقتصاد دریامحور و پیوندهای فرامنطقه‌ای تعریف می‌شد؛
- مداخلات و منافع قدرت‌های استعماری که با ایجاد شبکه‌های موازی تجارت و حمایت از اتباع خود، عملاً سازوکارهای رسمی اقتصادی ایران را دور می‌زدند.

با توجه به اهمیت خلیج فارس به‌عنوان یک حوزه تمدنی-اسلامی و کانون تعاملات و تعارضات قدرت، بررسی تاریخی پدیده‌ای مانند قاچاق که بر ساختارهای اقتصادی، اجتماعی و امنیتی این منطقه تأثیر گذاشته، برای مطالعات بنیادین و کاربردی جهان اسلام حائز اهمیت

است. پژوهش حاضر می‌کوشد ابعاد مختلف این پدیده را بررسی کند و نشان دهد چگونه و تحت تأثیر چه عواملی، قاجاق در بنادر خلیج فارس در نیمه نخست قرن بیستم میلادی، از یک فعالیت اقتصادی فرصت طلبانه، به یک ساختار پایدار و نهادینه شده در نظام معیشتی و حتی سیاسی-امنیتی منطقه تبدیل شد؟ پاسخ به این پرسش، امکان فهمی جامع‌تر از پویایی‌های رابطه دولت و جامعه در جنوب ایران، تأثیر سیاست‌های اقتصادی کلان بر ساختارهای محلی و جایگاه ایران در مناسبات منطقه‌ای و جهانی آن دوره را فراهم خواهد کرد.

۲. پیشینه پژوهش

پدیده قاجاق در خلیج فارس طی نیمه نخست قرن بیستم، با وجود اهمیت آن در تحولات اقتصادی-اجتماعی منطقه، در ادبیات تاریخی ایران عمدتاً به صورت پراکنده و در حاشیه مطالعات کلی‌تر مورد اشاره قرار گرفته است. مرور نظام‌مند پژوهش‌های موجود نشان می‌دهد که این موضوع از دو منظر اصلی پیگیری شده است: نخست، مطالعات کلان تاریخی و منطقه‌ای که با محوریت تاریخ تجارت، سیاست‌های گمرکی و نقش قدرت‌های استعماری (به ویژه بریتانیا) به موضوع می‌پردازند. آثار کلاسیک مانند «راهنمای خلیج فارس»^۱ لوریمر و پژوهش‌های مورخانی چون خیراندیش، اقتداری و وثوقی، بستر سیاسی و اقتصادی منطقه را ترسیم می‌کنند، اما قاجاق را عمدتاً به عنوان «اختلالی» در نظم رسمی تجارت یا ابزاری در دست بازیگران خارجی تفسیر می‌نمایند. در این چارچوب، تحلیلی ساختاری از قاجاق به مثابه یک نظام اقتصادی موازی و خودجوش محلی کمتر مورد توجه بوده است. دوم، مطالعات موردی و خرد که در سال‌های اخیر با اتکا به اسناد آرشیوی توسعه یافته‌اند. این پژوهش‌ها عمدتاً بر دو حوزه متمرکزند:

الف) قاجاق اسلحه و نقش شبکه‌های قومی (مانند افغان‌ها و بلوچ‌ها) در آن، که نشان می‌دهد مبارزه بریتانیا با این پدیده بیش از آنکه انگیزه امنیتی محض داشته باشد، وسیله‌ای برای تحکیم سیادت سیاسی و اقتصادی این قدرت مرکز سرمایه‌داری در منطقه بوده است (Nouraei & Rezaei, 2010).

ب) قاجاق کالاهای تجاری در دوره رضاشاه، که بر ناتوانی دولت مرکزی در مهار آن، علیرغم سیاست‌های تمرکزگرا، تأکید کرده و عوامل خردی چون سود سرشار، ساختارهای قبیله‌ای، فقر سواحل و فساد اداری را برمی‌شمارند (Naderi & Aghajeri, 2024; Pahang, 2015; Shahvand).

1. Gazetteer of the Persian Gulf

(Asadi, 2020; Chamankar, 2021). اگرچه این مطالعات در ترسیم سازوکارها، مسیرها و بازیگران قاجاق ارزشمندند، اما از یک خلاء نظری رنج می‌برند: فقدان چارچوبی تحلیلی که پدیده قاجاق را نه به عنوان مسئله‌ای صرفاً محلی، امنیتی یا حاشیه‌ای، بلکه به عنوان پیامدی ساختاری و کارکردی از جایگاه منطقه خلیج فارس در نظام اقتصاد جهانی آن دوره تبیین کند. در اینجا، نظریه نظام جهانی ایمانوئل والرشتاین چارچوبی راهگشا ارائه می‌دهد. این نظریه، با تقسیم‌بندی جهان به هسته، نیمه‌پیرامون و پیرامون، امکان تحلیل رابطه دیالکتیکی بین سیاست‌های قدرت جهان سرمایه‌داری (بریتانیا)، دولت نیمه‌پیرامونی در حال گذار (ایران پهلوی) و اقتصادهای محلی پیرامونی در سواحل خلیج فارس را فراهم می‌سازد.

بر این اساس، پژوهش حاضر با کاوش اسناد تازه و تلفیق رویکرد تاریخی و چارچوب نظری والرشتاین درصدد پر کردن این خلاء است. فرضیه محوری مقاله این است که شیوع قاجاق در خلیج فارس در نیمه نخست قرن بیستم، بازتابی از تنش ساختاری بین ادغام ناهمگون ایران در نظام جهانی از یک سو و بقای اقتصادهای محلی و شبکه‌های سنتی مبادله منطقه‌ای از سوی دیگر بود. در این خوانش، قاجاق تنها یک فعالیت غیرقانونی نیست، بلکه شکلی از مبادله غیررسمی و مقاومت اقتصاد پیرامونی در برابر نظم تجاری تحمیلی قدرت جهان سرمایه‌داری و دولت مرکزی در حال انقیاد در این نظم است. این چارچوب، امکان تحلیل همزمان و منسجم نقش تمامی بازیگران از جمله قبایل، تجار محلی، مقامات فاسد، دولت ایران و امپراتوری بریتانیا را فراهم آورده و ابعاد اقتصادی، سیاسی و اجتماعی پدیده را در یک نظام تحلیلی یکپارچه قرار می‌دهد. بنابراین، مقاله حاضر قاجاق را به عنوان نتیجه منطقی برخورد پروژه دولت - ملت سازی متمرکز و سیاست‌های ادغام در اقتصاد جهانی با واقعیات پیچیده و درهم‌تنیده منطقه خلیج فارس مورد بررسی قرار خواهد داد.

۳. چارچوب نظری: نظریه جهان نظام امانوئل والرشتاین

این پژوهش با اتکا به رویکرد تاریخی و با بهره‌گیری از نظریه نظام جهانی ایمانوئل والرشتاین^۲ به تحلیل پدیده قاجاق در خلیج فارس می‌پردازد. او این نظم جدید را ذیل عنوان «جهان-نظام مدرن» و در سه پهنه «هسته»، «نیمه‌پیرامون» و «پیرامون» صورت بندی می‌کند و به تحلیل روابط نابرابر و سلسله‌مراتبی میان این مناطق می‌پردازد. بر اساس این نظریه، نظام جهانی

2. Immanuel Wallerstein's world system theory

مدرن مبتنی بر تقسیم کار بین المللی است که در آن مناطق جهان سرمایه داری (مانند بریتانیا در دوره مورد مطالعه) با تسلط بر فناوری، سرمایه و ساختارهای سیاسی، مازاد اقتصادی مناطق پیرامونی و نیمه پیرامونی را به سمت خود انتقال می دهند (Wallerstein, 2004).

در چارچوب این نظریه، خلیج فارس در نیمه نخست قرن بیستم به عنوان یک منطقه پیرامونی و ایران در جایگاه یک کشور نیمه پیرامونی در مسیر ادغام در نظام جهانی سرمایه داری قرار می گیرد (Wallerstein, 1979). از یک سو، قدرت هژمون (بریتانیا) با هدف کنترل تجارت و تضمین منافع ژئوپلیتیک خود، در صدد تحمیل یک نظم اقتصادی-امنیتی رسمی بر منطقه بود (Onley, 2009). از سوی دیگر، دولت مرکزی ایران (به ویژه در دوره رضاشاه) با پیگیری پروژه دولت - ملت سازی و شبه مدرنیزاسیون متمرکز و آمرانه، سعی در اعمال حاکمیت یکدست و نظم اقتصادی جدید بر تمامی قلمرو خود داشت (Katouzian, 2006). این فرآیند، به طور طبیعی با ساختارهای سنتی و غیر متمرکز اقتصاد محلی در بنادر جنوب در تنش قرار می گرفت.

در این تقابل، پدیده قاچاق صرفاً یک انحراف یا فعالیت غیر قانونی ساده تفسیر نمی شود، بلکه شکلی از مبادله غیر رسمی و مقاومت اقتصادی ساختاری در نظر گرفته می شود. قاچاق، در این چارچوب، پاسخی است که از دل تنش بین این دو نیرو زاده می شود: از یک طرف نظم تحمیلی جهان سرمایه داری و دولت مرکزی که قصد یکسان سازی و کنترل داشت؛ و از طرف دیگر ساختارهای سنتی اقتصاد محلی، شبکه های مبادله منطقه ای و انگیزه بقای اقتصادی ساکنان سواحل که در پی حفظ استقلال عمل و بهره مندی از منافع خود بودند.

این نظریه با ارائه یک دستگاه تحلیلی یکپارچه، امکان فهم همزمان و پیوند ابعاد به ظاهر مجزای پدیده قاچاق را فراهم می کند. این چارچوب نشان می دهد که چگونه عوامل خرد (مانند سودآوری قاچاق، ساختارهای قبیله ای، فساد اداری) و عوامل کلان (مانند موقعیت نیمه پیرامونی ایران، هژمونی بریتانیا و سیاست های تمرکزگرایانه دولت پهلوی) در تعامل با یکدیگر، قاچاق را به یک نظام اقتصادی موازی و پایدار در منطقه تبدیل کردند. بنابراین، پژوهش حاضر قاچاق را نه به عنوان یک معلول منفرد، بلکه به عنوان بازتاب و نتیجه منطقی تعامل پویا و اغلب متضاد پروژه های جهانی، ملی و محلی در یک برهه تاریخی خاص مورد بررسی قرار خواهد داد.

۴. یافته‌های پژوهش

۴-۱. زمینه‌های شکل‌گیری قاچاق؛ تغییر الگوی معیشت

اقتصاد کرانه‌های خلیج فارس تا اواخر دوره قاجار، بر پایه یک نظام مبادله منطقه‌ای آزاد و سیال استوار بود. بنادری چون لنگه، بوشهر و محمره، گره‌گاه شبکه‌ای گسترده از تجارت دریایی بودند که سواحل ایران را به عمان، هند و عربستان پیوند می‌زد. در این نظام، کالاهای اساسی (چای، قند، پارچه) و کالاهای راهبردی (اسلحه) نه تنها مایه رونق اقتصادی، بلکه بنیان حیات اجتماعی و پیوندهای خویشاوندی فرامرزی بودند. با این حال، این سازوکار اقتصادی که با ضعف ساختاری نظارت دولت مرکزی همراه بود، از اواخر قرن سیزدهم قمری به بعد، هدف سیاست‌گذاری‌های متمرکز و یکسان‌ساز قرار گرفت. تصویب قانون گمرکات ۱۳۱۷ق/۱۸۹۹م. (Vosoughi, 2010, p. 365) و قوانین انحصاری در دوره پهلوی اول از انحصار قند و شکر و چای ۱۳۰۴ش. (National Consultative Assembly of Iran, Vol. 1, Issue 1, p. 342) و دخانیات ۱۳۰۷ش. (SAMIT, 240/1781) تا اوج آن در قانون انحصار تجارت خارجی ۱۳۱۰ش/۱۹۳۱م (Habl al-Matin, Vol. 33, No. 18, p. 23) را باید نه صرفاً به عنوان مقرراتی جدید، بلکه به مثابه یک «شوک ساختاری» به اقتصاد سنتی منطقه تحلیل کرد. هدف ظاهری این قوانین، افزایش درآمد دولت و نظارت ملی بود اما پیامد عینی آن، تحمیل هزینه‌های کمرشکن و موانع اداری پیچیده بر مسیرهای تاریخی تجارت بود (Habl al-Matin, Vol. 33, No. 18, p. 23). نتیجه مستقیم، «مسدود کردن باب تجارت»، تعطیلی عملی مسیرهای قانونی برای تأمین کالاهای اساسی و ناتوانی بازرگانان محلی در ادامه حیات اقتصادی در چهارچوب رسمی بود (SAMIT, 240/58291).

در گزارشی پیرامون شیوع قاچاق آمده است:

«اگرچه تغییر تعرفه گمرکی ۱۳۱۹ ق. عامل شروع قاچاق شناخته می‌شود ولی رواج قاچاق را از سال ۱۳۳۹ ق باید محسوب کرد زیرا که در این سال تعرفه گمرکی صدی ده تا صدی سی تغییر یافت و قاچاق بی اندازه شایع شد» (SAMIT, 310/22548)

روزنامه خاور در این زمینه موضوعاتی چون عوارض گمرکی بالا، وضع قوانین نامناسب، تعدی و ظلم مأموران دولتی و قانون انحصار تجارت را زمینه‌ساز گسترش قاچاق عنوان می‌کند

(Khāvar, 1949, No. 13, p. 4). در این شرایط، منطق معیشت بر منطق قانون چیره شد. هنگامی که پیروی از قانون به معنای ورشکستگی و فقر بود، جامعه محلی ناگزیر به سازوکارهای جایگزین و مقاومتی روی آورد. افزایش شدید قیمت کالاها از یک سو و فساد نهادینه شده در بدنه گمرک (که در آن مأموران نه تنها ناتوان از کنترل، بلکه گاه شریک شبکه‌های غیررسمی بودند) از سوی دیگر، سودآوری سرشار قاچاق را تضمین می‌کرد (SAMIT, 240/58291). بدین ترتیب، قاچاق از یک فعالیت مخاطره‌آمیز حاشیه‌ای، به تدریج به یک «انتخاب عقلانی معیشتی» برای طیف وسیعی از فعالان اقتصادی تبدیل شد.

این فرآیند، به نهادینه شدن یک اقتصاد مقاومتی موازی انجامید. شبکه‌های پیشین تجارت قانونی، با حفظ سرمایه اجتماعی و اعتماد دیرین، کارکرد خود را بازتعریف کردند. اسناد نشان می‌دهد مسیرهای قاچاق، به ویژه در سواحل شییکوه، نه تنها برای کالاهای مصرفی، بلکه برای تجارت سلاح و نقل و انتقال مسکوکات حیاتی بودند (Floor, 2010, p. 101). نمونه‌های عینی این تحول، فعالیت بازرگانان بزرگی مانند یوسف المرزوق کویتی است که با استقرار نمایندگان خود در دبی، به قاچاق نظام‌مند ابریشم به لنگه اقدام می‌کرد (Segal, 2009, p. 713)، یا تغییر مسیر تجار لار و اوز به بنادر کوچک و غیررسمی. این امر نه تنها قاچاق را به یک شغل پایدار تبدیل کرد، بلکه به بازتوزیع ویرانگر جغرافیای اقتصادی منطقه نیز انجامید. فشار سیاست‌های متمرکز، موج مهاجرت تجار، سرمایه و مهارت‌ها از بنادر اصلی ایران (مانند لنگه) به بندرهای رقیب در ساحل جنوبی خلیج فارس (به ویژه دبی) را شتاب بخشید و به انتقال تدریجی کانون تجاری منطقه کمک کرد (Floor, 2010, p. 103).

در نتیجه، زمینه‌های شکل‌گیری قاچاق را باید در تقابل یک پروژه حکمرانی متمرکز و یکسان‌ساز با ساختار ریشه‌دار اقتصاد محلی جست‌جو کرد. قوانین انحصاری و گمرکی جدید، با مسدود کردن راه‌های مشروع کسب درآمد، به ناخواسته به مهم‌ترین عامل مشروعیت‌بخش و سودآور کردن فعالیت غیررسمی تبدیل شد. الگویی که در آن حتی مأموران دولت نیز سهیم بودند و بستری برای مشارکت و فساد کارگزاران دولتی نیز فراهم ساخت (SAMIT, 240/58291). در کنار آن، روابط دیرینه تجاری و خانوادگی میان ساکنان بنادر ایرانی با عمان، بحرین، کویت و شارجه موجب شد شبکه‌های قاچاق از پشتوانه اجتماعی و اعتماد محلی برخوردار باشند. قاچاق، در این بستر، دیگر یک جرم ساده نبود؛ بلکه شیوه‌ای مرسوم برای انطباق و بقای اقتصادی جامعه‌ای بود که معیشت سنتی‌اش مورد تهدید قرار گرفته بود. بدین ترتیب بود که

این پدیده، از حاشیه به متن زندگی روزمره کرانه‌نشینان خلیج فارس راه یافت و به یک سبک معیشت نسل پیوسته و مقاوم تبدیل شد.

۴-۲. ابعاد قاچاق

۴-۲-۱. قاچاق مسکوکات: بحران پولی و خروج نقره

قاچاق مسکوکات نقره در جنوب ایران در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم یکی از مهم‌ترین عوامل بحران پولی کشور بود. کاهش جهانی قیمت نقره در بازارهای بین‌المللی، همراه با خروج گسترده نقره از بنادر جنوبی به مقصد هند، وضعیت پولی ایران را بیش از پیش ناپایدار کرد. نظام پولی مبتنی بر بانک و استقراض‌های بی‌پشتوانه در عمل چیزی جز کاهش ارزش پول و فشارهای مالی برای مردم در بر نداشت. کمبود درهم و دینار در کشور و عدم استفاده صحیح از مسکوکات در کنار بی‌توجهی دولت با مقتضیات امور مالی و پولی در بنادر شرایط بدی را رقم زده بود (Habl al-Matin, 1944, Vol. 13, No. 23, p. 22). شواهد تاریخی نشان می‌دهد که در بنادر جنوب، سکه‌های رایج نه قران ایرانی، بلکه روپیه هندی و لیره استرلینگ بودند، که این امر به وضوح نشانگر جایگزینی حاکمیت پولی خارجی در این مناطق است (Lorimer, 1915, p. 11).

ضعف و وابستگی دولت مرکزی، این بحران را عمیق‌تر کرد. در غیاب یک بانک مرکزی مستقل و سیاست پولی منسجم، بانک شاهنشاهی ایران (با مالکیت بریتانیایی) عملاً کنترل جریان پول در بنادر کلیدی مانند بوشهر و محمره را در دست گرفت. اقدامات این بانک، مانند جمع‌آوری قران‌های مسکوک و جایگزینی آن با اسکناس‌های خود، نه تنها به بی‌اعتمادی عمومی دامن زد، بلکه با ایجاد کمبود مصنوعی سکه، چرخه قاچاق نقره را سودآورتر ساخت. (Habl al-Matin, 1939, Vol. 7, No. 44, p. 24).

تداوم این روند پیامدهای اجتماعی شدیدی داشت: ورشکستگی تجار، بیکاری کارکنان دفاتر تجاری و فشار معیشتی بر اقشار ضعیف. در جریان جنگ جهانی اول، حکمران بوشهر، موقرالدوله، کوشید با تبدیل روپیه به قران و مقابله با انحصار بانک شاهنشاهی، بحران را کاهش دهد. اما در غیاب اقتدار دولت مرکزی و افزایش حجم کالاهای خارجی، تلاش‌ها ناکام ماند و اقتصاد جنوب ایران بیش از پیش در معرض وابستگی به ارزهای خارجی قرار گرفت. از این رو برخی علما که مخالف حضور بیگانگان در ایران بودند، فتوا به منع استفاده از کالاهای خارجی

دادند و لزوم استفاده از کالاهای ایرانی در اولویت قرار گرفت (Habl al-Matin, 1954, Vol. 22, No. 37, p. 7).

۴-۲-۲. قاچاق اسلحه: ناامنی ساختاری و نقش قدرت‌های خارجی

قاچاق اسلحه به خلیج فارس، فراتر از یک فعالیت تجاری غیرقانونی، ابزاری مؤثر در سیاست منطقه‌ای قدرت‌های خارجی و همزمان، بازتابی از ضعف مفرط حاکمیت ملی ایران در کنترل قلمرو خود بود. این پدیده را باید در چارچوب رقابت ژئوپلیتیک و مدیریت عمدی ناامنی تحلیل کرد که ریشه در منافع امپراتوری بریتانیا به عنوان قدرت هژمون منطقه داشت.

آغاز نظام‌مند این جریان به دهه ۱۸۸۰ میلادی بازمی‌گردد، زمانی که بریتانیا برای پشتیبانی از عملیات نظامی خود در افغانستان، شبکه‌های انتقال سلاح به خلیج فارس را سازمان داد (Jenab, 1970, p. 102). این اقدام، به تدریج به سیاستی دوگانه بدل شد: از یک سو، تجارت اسلحه سودآور بود و از سوی دیگر، مسلح کردن قبایل مرزنشین جنوب ایران، ابزاری برای ایجاد یک منطقه حائل ناآرام در مرزهای شرقی امپراتوری هندوستان و همزمان، تهدیدی دائمی علیه دولت مرکزی ایران به شمار می‌رفت تا وابستگی تهران به مداخله یا حسن نیت لندن را افزایش دهد. اسناد رسمی انگلیسی خود گواه این حجم انبوه هستند؛ طبق آمارهای برجای مانده از انگلیسی‌ها، اسلحه و مهمات تا سال ۱۹۰۴/۱۳۲۲ ق. همچنان یکی از واردات مهم و اصلی به بوشهر بوده است (Saldanha, 1906, p. 192). همچنین گزارش شده تنها در سال ۱۹۱۲ میلادی، ۵۴۹۰ قبضه تفنگ و ۱۵۴ تپانچه در بندر لنگه تخلیه شده است (Admin-istration Report, 1912-1911).

ضعف ساختاری دولت ایران، این چرخه مخرب را کامل می‌کرد. حکام محلی غالباً فاقد توان یا اراده لازم برای مقابله با شبکه‌های عمیقاً ریشه‌دار قاچاق بودند. مواردی چون محمدعبدالنبی، کارگزار بوشهر که مأمور ضبط اسلحه بود ولی خود به فروش آن اقدام می‌کرد، نمونه‌ای گویا از فساد و همدستی نهادهای محلی با این پدیده است (Habl al-Matin, 1939, Vol. 6, No. 41, p. 481). نتیجه آنکه، برآورد می‌شد در سال ۱۳۱۸ ق/ ۱۹۰۰ م. تنها در بندر بوشهر حدود ۵۰ هزار قبضه سلاح وجود داشته باشد (Habl al-Matin, 1939, Vol. 7, No. 36, p. 15). رقمی که از توان تسلیحاتی قشون دولتی در منطقه فراتر می‌رفت و به وضوح توازن قوا به نفع ساختارهای غیردولتی را نشان می‌داد.

شبکه‌های پیچیده قاچاق، از مصادیق ادغام منطقه در اقتصاد غیررسمی جهانی بود. مسیر اصلی از مسقط و کویت آغاز و از طریق بنادر کنترل نشده‌ای مانند دشتی، تنگستان و ریگ به داخل ایران سرازیر می‌شد (Habl al-Matin, 1940, Vol. 9, No. 18, p. 10). بازیگران این شبکه‌ها، تاجران محلی، شیوخ عرب و به طور مشخص، بازرگانان کویتی و بحرینی بودند که روابط نزدیک با هم‌تایان خود در محمره (خرمشهر) داشتند (Ettela'at, 1928, No. 493, p. 3). بازرگانان کویتی اسلحه‌ها را در مسقط خریداری و با قایق‌های کوچک که بین کویت و خوزستان رفت و آمد می‌کردند، قاچاق می‌کردند. شواهد بیشتر نشان می‌دهد که کویتی‌ها همچنین به بوشهر و تنگستان تسلیحات عرضه می‌کردند (Administration Report, 1901-1902, p. 18). در سندی مربوط به سال ۱۳۲۰س/ ۱۹۴۱م. اشاره شده که قاچاقچیان در ازای دریافت محموله‌های گندم و خوراکی، اسلحه و فشنگ را به صورت قاچاق وارد ایران می‌کردند (SAMIT, 293/33034). دولت انگلیس با قاچاق سلاح در بین ایلات هم از منافع فروش آن بهره می‌برد و هم با قدرت گرفتن قبایل محلی از آن‌ها به عنوان ابزاری جهت پیشبرد اهداف خود در مقابل دول مرکزی استفاده می‌کرد (SAMIT, 240/85140). نکته حائز اهمیت، معافیت قاچاقچیان تحت حمایت خارجی از تعقیب قانونی بود. گزارش‌ها حاکی از آن است که کشتی‌های جنگی بریتانیا از تفتیش شناورهای متعلق به «رعایای انگلیس» خودداری می‌کردند و دولت ایران نیز فاقد اقتدار لازم برای اعمال قانون بر آنان بود (Habl al-Matin, Vol. 7, No. 29, p. 8). شکایات مکرر اهالی از رواج اسلحه قاچاق و ناامنی ناشی از آن نشان از ضعف دولت برای کنترل قاچاق اسلحه بود (Habl al-Matin, Vol. 5, No. 36, p. 427) و حکام محلی در اجرای احکام حکومتی یا به عمد و یا در اثر ناتوانی، ناموفق بودند (Habl al-Matin, 1935, Vol. 3, No. 33, p. 8).

واکنش دولت مرکزی، ترکیبی از بی‌عملی، عجز و همکاری گزینشی با بریتانیا بود. در حالی که ضعف دستگاه‌های امنیتی امکان مهار قاچاق را نمی‌داد، مداخلات نظامی بریتانیا مانند عملیات در جاسک و چابهار صرفاً با انگیزه صیانت از امنیت هند انجام می‌گرفت و نه حاکمیت ایران (Habl al-Matin, 1949, Vol. 18, No. 19, p. 5). این وضعیت، وابستگی امنیتی ایران را عمیق‌تر و حلقه معیوب ناامنی-ضعف حکومت را تقویت می‌کرد. از دیدگاه جامعه محلی، قاچاق اسلحه پاسخی ضروری برای تأمین امنیت در برابر ظلم حکام و بی‌ثباتی بود (Ette-hadieh, p. 178). بنابراین، قاچاق اسلحه هم علت ناامنی بود (از طریق مسلح کردن گروه‌های متعارض) و هم نتیجه آن (به عنوان واکنش دفاعی جامعه).

۴-۲-۳. قاچاق قند، شکر و چای: پیامدهای قانون گمرک و انحصار تجارت

قاچاق کالاهای اساسی مصرفی مانند قند، شکر و چای، نمونه‌ای بارز از شکست سیاست‌های اقتصادی تحمیلی از بالا و مقاومت مؤثر سازوکارهای بازار محلی در برابر آن است. این شکل از قاچاق، که به طور مستقیم زاده تصویب قوانین انحصار تجارت و تعرفه‌های گمرکی سنگین در دوره پهلوی اول بود، نشان می‌دهد چگونه مداخله نادرست دولت در بازار، نه تنها به اهداف توسعه ملی نرسید، بلکه به تخریب بنیان‌های اقتصاد رسمی، گسترش فساد ساختاری و قوت‌گیری یک اقتصاد موازی انجامید.

پس از تصویب قوانین انحصاری، قیمت این کالاهای حیاتی در چارچوب قانونی به شدت افزایش یافت. این افزایش، شکاف قیمتی قابل توجهی بین بازارهای رسمی ایران و بازارهای آزاد سواحل جنوبی خلیج فارس (مانند دبی، کویت و بحرین) ایجاد کرد. منطق اقتصادی ساده اما قدرتمند بود: سود سرشار ناشی از این شکاف قیمتی، انگیزه‌ای کافی برای سازماندهی شبکه‌های گسترده قاچاق فراهم آورد. گزارش‌ها نشان می‌دهد صدها هزار صندوق چای، با وجود عدم مصرف داخلی در بنادر عربستان، تنها با هدف قاچاق به ایران وارد می‌شد (SAMIT, 240012936). این جریان، بنادر متعددی از بوشهر و لنگه تا محمره و بنادر کوچکی چون دیلم، گناوه و بندر ریگ را درنوردید و حیات اقتصادی آنها را به این شبکه گره زد (Habl al-Matin, 1964, Vol. 33, No. 11, p. 19). ضعف و فساد نهادهای دولتی، تسهیل‌گر اصلی این فرآیند بود. همان‌گونه که اسناد تاریخی تصریح می‌کنند، در بسیاری از موارد خود مأموران گمرک و حاکمان محلی یا ناتوان از مقابله بودند یا شریک فعال شبکه‌های قاچاق. گزارش‌ها از محمره حاکی از همکاری رئیس گمرک با قاچاقچیان و وارد آوردن خسارتی سالانه هزاران تومانی به دولت است (Habl al-Matin, 1964, Vol. 33, No. 7, p. 20). در دیلم نیز برخی مأموران گمرک خود شریک قاچاق بودند. در چنین شرایطی، تجارت مشروع جذابیت اقتصادی خود را از دست می‌داد و بسیاری از تجار به مهاجرت به دبی و شارجه روی آوردند (Habl al-Matin, 1964, Vol. 33, No. 7, p. 21). در مناطق صعب‌العبوری مانند سواحل شیبکوه و مهتابی که تحت سلطه حکام موروثی بی‌اعتنا به قوانین مرکزی بود، دولت اساساً فاقد هرگونه حاکمیت مؤثر بود و این مناطق به کانون‌های امن قاچاق بدل شده بودند. در گزارشی از روزنامه حبل المتین آمده است:

«به علت کثرت ورود قند و شکر و چای قاچاقی که همه روزه از طرف کویت، بحرین، شارجه و دوی به بنادر محمره، معشور، هندیجان، دیلم، خور امام حسن، گناوه، بندر ریگ، رود حله، وارد می‌شود تولید خسارت زیادی برای تجار صحیح العمل ایجاد کرده است. چندین سال است که این عمل از تجاری که در بنادر فوق الذکر سکنه دارند معمول و رواج یافته معلوم نیست علت عدم مواظبت اداره گمرکات بنادر خلیج فارس از قاچاق چیست؟» (Habl al-Matin, 1965, Vol. 33, No. 28, p. 19)

واکنش دولت پهلوی، اگرچه با قصدی جدی همراه بود، اما ماهیتی ضربتی و صرفاً امنیتی داشت و ریشه‌های اقتصادی و ساختاری مسئله را نادیده می‌گرفت. اختصاص کشتی‌های نظامی مانند آذربایجان در محمره (Sadid al-Saltaneh, p. 186) و شاهرخ برای گشت‌زنی در آب‌های بوشهر و لنگه (Mozaffari, Vol. 4, No. 11, p. 3) یا خرید ناوهای کوچک (SAMIT, 293/33034)، در مواجهه با شبکه‌ای عظیم و نفوذی که حتی ضابطان و مأموران ساحلی را در بر می‌گرفت (SAMIT, 210/7963; Habil al-Matin, 1965, Vol. 33, No. 26, p. 13)، محکوم به شکست بود. یک گزارش انتقادی در سال ۱۳۳۰ ش. به درستی این ناکامی ساختاری را خلاصه می‌کند: «۲۰ سال است دولت به نام جلوگیری از قاچاق... مأمور می‌فرستد... ولی نتیجه نداشته است» (SAMIT, 220003799).

پیامد این وضعیت، تخریب کامل اعتماد به حکومت و قانون و عادی‌سازی فرهنگ نقض مقررات بود. فضایی ایجاد شد که در آن افراد منفعت‌طلب از طریق رشوه و ارباب، قاچاق را به امری عادی تبدیل کردند و تاجر درستکار، به حاشیه رانده شد. در نهایت، این سیاست‌ها نه تنها به درآمدهای گمرکی دولت خسارت زد، بلکه با تحمیل فشار اقتصادی مضاعف بر مردم عادی و رانش سرمایه و تجار به سوی سواحل جنوبی خلیج فارس، توسعه منطقه جنوب ایران را به تأخیر انداخت.

۴-۲-۴. قاچاق غلات: تجارت خرد، شبکه‌های خانوادگی و پیوندهای مهاجرتی

قاچاق غلات از بنادر کوچک ایران به شیخ‌نشین‌های ساحل جنوبی خلیج فارس، نمونه‌ای بارز از تداوم و انعطاف شبکه‌های اقتصادی سنتی در برابر مرزهای سیاسی و مقررات محدودکننده دولتی است. این جریان تجاری که عمدتاً گندم، جو و حبوبات را در بر می‌گرفت، نه صرفاً یک فعالیت غیرقانونی، بلکه بخشی حیاتی از یک زیست‌اقتصاد یکپارچه منطقه‌ای بود که پیش

از شکل‌گیری دولت‌های ملی مدرن وجود داشت و در دوره مورد مطالعه به شیوه‌ای غیررسمی شدت یافت.

انگیزه اصلی این قاچاق، نیاز ساختاری سواحل کم‌آب جنوب خلیج فارس به غلات ایران از یک سو و مزیت نسبی تولید در مناطق حاصلخیز داخلی ایران مانند بهبهان و دشتی از سوی دیگر بود. گزارش‌های گمرکی بندر بوشهر به وضوح نشان می‌دهند که کویت و بحرین از اصلی‌ترین مقاصد صادرات غیررسمی غلات ایران بوده‌اند (Report on the Trade of Bushire... 1915, p. 24). این تجارت با استفاده از ناوگان سنتی لنج و قایق و با پرهیز از بنادر بزرگ تحت نظارت، در مسیرهای فرعی و بنادر کوچکی صورت می‌گرفت که کنترل مؤثری بر آنها وجود نداشت.

برخلاف قاچاق کالاهاهایی مانند اسلحه یا تریاک که ممکن بود سوداگران بزرگ در آن دخیل باشند، شبکه قاچاق غلات اغلب توسط تجار خرده‌پا، کشاورزان و قایقرانان محلی اداره می‌شد که از روابط دیرین خویشاوندی و قومی بهره می‌بردند. این شبکه‌ها بعدها به زیرساخت اجتماعی برای مهاجرت گسترده ایرانیان به کویت و بحرین تبدیل شدند. بسیاری از مهاجرانی که از مناطق دشتی، تنگستان و بهبهان راهی سواحل جنوبی می‌شدند، دقیقاً از طریق همین دانش بازار و پیوندهای تجاری در امر واردات غلات، اداره بقالی‌ها و تجارت خرده‌فروشی جا افتادند و رواج نخود (نَخّی) و باجلا (لوییا) در کویت و بحرین به همین امر مربوط است (Ja-mal, 2011, p. 279). گزارش‌های آرشیوی بریتانیا نیز از غرق شدن کشتی‌های حامل گندم ایرانی در مسیر قطر یا فعالیت تجار محلی در انتقال گندم و دام از روستاهای ایران به بحرین حکایت دارند (IOR R/15/5/51, f6).

قاچاق غلات نه تنها یک فعالیت معیشتی، بلکه عامل تحکیم پیوندهای فراملی و حافظ انسجام منطقه‌ای در حوزه خلیج فارس بود که مرزهای ملی نوین نتوانست آن را منقطع کند. در حالی که دولت مرکزی با سیاست‌های انحصاری درصدد کنترل جریان تجارت بود، جامعه محلی با تکیه بر سرمایه اجتماعی و پیوندهای دیرین، مبادلات اقتصادی ضروری را در قالب غیررسمی تداوم بخشید. این جریان، تجلی اقتصاد یکپارچه پیرامونی است که در برابر ساختارهای حکمرانی متمرکز مقاومت کرده و مسیرهای ارتباطی خود را حفظ می‌نماید.

پیامدهای اجتماعی و اقتصادی قاچاق در بنادر جنوب ایران

پیامدهای گسترده قاچاق در بنادر جنوب ایران را نمی‌توان صرفاً در قالب کاهش درآمدهای گمرکی خلاصه کرد. این پدیده به یک تحول ساختاری ویرانگر در بافت اقتصادی، جمعیتی و اجتماعی منطقه انجامید که ترمیم آن حتی با مداخله مستقیم دولت در دهه‌های بعد نیز دشوار بود. پیامدها را می‌توان در چند محور کلیدی تحلیل کرد:

۱. **تغییر جغرافیای جمعیتی و اقتصادی منطقه:** سیاست‌های انحصاری و گمرکی به عاملی تعیین‌کننده در تخلیه تدریجی بنادر مهم ایران و انتقال مراکز ثقل تجاری به سواحل جنوبی خلیج فارس تبدیل شد. آمارها گویای ابعاد فاجعه است: بندر لنگه که روزگاری ۷۰,۰۰۰ نفر جمعیت داشت، به حدود ۳,۰۰۰ نفر تقلیل یافت (SAMIT, 310/22548). گزارش‌ها از مهاجرت دست‌جمعی سالانه هزاران نفر از بنادر شمالی به کویت، بحرین، دبی و شارجه حکایت می‌کنند، به‌طوری که جمعیت مهاجران ایرانی در این سواحل به بیش از ۱۰۰,۰۰۰ نفر می‌رسید (Ibid). این مهاجرت تنها جابه‌جایی انسان نبود، بلکه انتقال سرمایه، مهارت‌های تجاری و شبکه‌های اقتصادی بود. صنایع محلی مانند صید و تجارت مروارید کاملاً به بحرین منتقل شد و حتی جزیره کیش به وضعیت نیمه‌تعطیل درآمد.

۲. **شکل‌گیری یک اقتصاد دلالی و وابسته به قاچاق:** در بنادر باقی‌مانده مانند بوشهر، گناوه و بندر ریگ، اقتصاد رسمی به کلی فروپاشید. گزارش مأموران دولت در سال ۱۳۳۰ شمسی تصریح می‌کند که اغلب مردم «کاری جز مبادرت به قاچاق ندارند» و دکان‌ها و خانه‌ها خالی و خراب شده‌اند (SAMIT, 29347160). بخش عمده‌ای از اهالی بنادر، برای فرار از نظارت مأموران و حکام، به استفاده از زد و بند، رشوه و پناه بردن به حکام محلی یا دولتمردان روی آوردند و شبکه‌های پیچیده‌ای برای جابه‌جایی کالاهای قاچاق شکل گرفت. این وضعیت، وابستگی معیشتی خطرناکی به فعالیت غیرقانونی ایجاد کرد که هرگونه تلاش برای مهار قاچاق را بی‌ثمر می‌ساخت، زیرا به معنای حذف تنها منبع درآمد جامعه بود. فساد نهادینه شده، این چرخه را تقویت می‌کرد، چنان‌که همان گزارش تأکید می‌کند دستگاه‌های گارد، گمرک و ژاندارمری نه تنها قادر به جلوگیری نبودند، بلکه خود «کمک مؤثری در انجام قاچاق» می‌نمودند.

۳. **شکست مکرر سیاست‌های امنیتی-کنترلی و ظهور راه‌حل‌های بدیل:** دولت

در پاسخ به این بحران، عمدتاً بر راه‌حل‌های قهری و پرهزینه مانند استقرار کشتی‌های گشتی (نظیر آذربایجان و شاهرخ) و گسترش نیروهای مسلح تکیه کرد. این تدابیر به دلیل وسعت سواحل، عدم دسترسی زمینی مناسب (نبود راه شوسه ساحلی) و نفوذ شبکه‌های قاچاق، شکست خوردند. شبکه‌ای که حتی مأموران دولت و گمرک را نیز با خود همراه ساخته بود (Administration Reports of Persian, Vol. 6, P 22). کالاها عمدتاً از دوبی و سایر سواحل عربی وارد می‌شدند و با بهره‌گیری از گذرگاه‌ها و مسیرهای صعب‌العبور، به لار و سپس شیراز و دیگر نواحی داخلی منتقل می‌شدند (Floor, p101). برخی مقامات آگاه، مانند مأمور گزارش‌دهنده در سال ۱۳۳۰، به درستی به علل ریشه‌ای اقتصادی اشاره کردند و پیشنهاد دادند به جای فشار بیشتر، باید با تخفیف مالیاتی و عرضه ارزان‌تر کالاهای انحصاری (مانند قند و شکر)، انگیزه اقتصادی قاچاق از بین برود. همچنین بر ایجاد اشتغال از طریق توسعه صنایع محلی (مانند راه‌اندازی مجدد کارخانه پنبه‌پاک‌کنی در بوشهر) و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ارتباطی و بهداشتی به‌عنوان تنها راه نجات از مهاجرت تأکید شد (SAMIT, 29347160).

۴. تشدید شکاف توسعه با سواحل جنوبی و ایجاد کانون‌های جدید در منطقه: پیامد نهایی، تثبیت یک رابطه نابرابر جدید بود. در حالی که بنادر ایران به دلیل سیاست‌های داخلی خود دچار رکود و فقر می‌شدند، شیخ‌نشین‌های تحت الحمایه بریتانیا با جذب سرمایه و نیروی کار ایرانی و ترانزیت کالاهای قاچاق، رونق می‌یافتند. جاذبه اقتصادی این مناطق، با دستمزدهای بسیار بالاتر (گاه معادل ۲۰۰ ریال در روز در مقابل شرایط دشوار داخلی در سال ۱۳۲۸ ش.) و عدم وجود مقررات دست‌وپاگیر، مهاجرت را به انتخاب عقلانی تبدیل کرده بود (SAMIT, 355000284). در گزارشی از رئیس پست بندر لنگه در سال ۱۳۱۰ ش. اشاره شده که به سبب وفور قاچاق، لنگه از اهمیت افتاده اهالی آنجا نسبت به سابق کم شده و تمامی به طرف دوبی و بحرین رفته‌اند از قرار معمول شیخ دوبی اهالی آنحدود را ترغیب بورود مال التجاره قاچاق به بنادر ایران می‌نماید (SAMIT, 240015371). به تدریج بازار مروارید بندر لنگه، که ستون فقرات اقتصاد محلی بود، به راحتی به بحرین منتقل شد (Habl al-Matin, 1950, Vol. 19, No. 513). روزنامه اطلاعات در سال‌های پس از تصویب قانون انحصار تجارت خارجی، رشد اقتصادی بنادر غیرایرانی مانند بحرین و کویت را به قاچاق کالاهای انحصاری

و غیرقانونی نسبت می‌دهد و اشاره می‌کند که درآمد گمرکی این بنادر روزانه بالغ بر ۱۵ تا ۲۰ هزار روپیه بوده است (Ettela'at, 1928, Vol. 2, No. 493, p. 3) دولت‌ها و شیخ‌نشین‌های مقصد، با استقبال از مهاجران ایرانی، زمینه فعالیت اقتصادی آن‌ها را فراهم آوردند و شبکه‌های تجاری ایرانی در خلیج فارس تقویت شد.

پیامدهای قاچاق در جنوب ایران را می‌توان در قالب جدول زیر دسته بندی کرد:

جدول ۱. ابعاد مختلف پیامدهای قاچاق در خلیج فارس

محور	پیامدهای قاچاق
اقتصادی	کاهش درآمدهای گمرکی، رواج تجارت زیرزمینی، کاهش مشارکت تجار محلی در تجارت قانونی و خروج سرمایه.
اجتماعی	مهاجرت گسترده جمعیت، گسترش فقر و بیکاری، تضعیف بنیه اقتصادی جوامع محلی.
سیاسی و مدیریتی	ضعف نظارت دولت مرکزی، فساد حکام و مأموران، تقویت شبکه‌های محلی و خارجی قاچاقچی
منطقه‌ای	تغییر جریان اقتصادی بنادر جنوب، نابودی بازارهای محلی مانند لنگه و جزیره کیش؛ افزایش وابستگی اقتصادی به بنادر و شیخ‌نشین‌های عربی

در مجموع، پیامدهای قاچاق فراتر از یک «مشکل قانونی» بود و به بحرانی چندبعدی در حاکمیت، اقتصاد و جامعه جنوب ایران تبدیل شد. قاچاق نه تنها به یک شغل یا منبع درآمد تبدیل شد، بلکه ساختار اقتصادی، اجتماعی و سیاسی جنوب ایران را در نیمه اول قرن بیستم به شدت تحت تأثیر قرار داد و منجر به افول تاریخی بنادر و مهاجرت گسترده جمعیت شد. با از بین رفتن تجارت خارجی بسیاری از بازرگانان و تجار هم با از دست دادن سرمایه‌هایشان یا از معامله و تجارت دست کشیدند و به کارهای دیگر مشغول شدند و یا برای ادامه کار و فعالیت به بنادر جنوبی خلیج فارس مهاجرت کنند شیخ‌نشینهای خلیج فارس نیز مقدم مهاجران ایرانی را گرامی داشتند و تسهیلات لازم را برای کار و فعالیت‌های تجاری آنان فراهم نمودند. میراث این

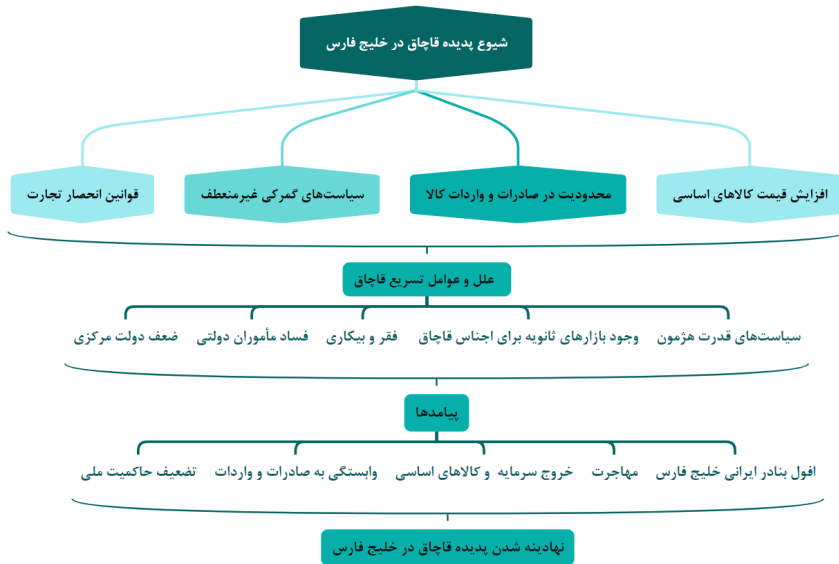
دوره، الگویی از توسعه نامتوازن در دو سوی خلیج فارس بود که ریشه‌های آن را باید در همین سیاست‌گذاری‌های نادرست داخلی جست‌وجو کرد.

۵. نتیجه‌گیری

تحلیل تاریخی-جامعه‌شناختی تجارت و قاچاق در بنادر جنوب ایران در دوره قاجار و اوایل پهلوی نشان می‌دهد که سیاست‌های گمرکی و قوانین انحصاری تجارت، به جای تقویت اقتصاد داخلی، زمینه‌ساز شکل‌گیری شبکه‌های پیچیده قاچاق و وابستگی اقتصادی به بنادر و شیخ‌نشین‌های جنوب خلیج فارس شد. داده‌های مستند از بنادر بوشهر، لنگه، محمره و آبادی‌های ساحلی کوچک نشان می‌دهد که قاچاق کالاهای اساسی مانند چای، شکر، غلات، اسلحه و مسکوکات نقره، نه تنها جریان قانونی تجارت را مختل کرد، بلکه ساختار اقتصادی و اجتماعی جوامع محلی را به شدت دچار تغییر و بحران نمود.

در امتداد این تحولات، پیامدهای گسترش قاچاق در بنادر جنوب ایران را می‌توان به‌عنوان فرایندی دانست که به بازآرایی جغرافیای اقتصادی و اجتماعی منطقه انجامید. سیاست‌های محدودکننده تجاری و ناکارآمدی سازوکارهای نظارتی دولت مرکزی، نه تنها نتوانست جریان قاچاق را مهار کند، بلکه به تدریج زمینه فروپاشی اقتصاد رسمی در برخی بنادر و وابستگی معیشتی بخش قابل توجهی از ساکنان به فعالیت‌های غیررسمی و غیرقانونی را فراهم ساخت. در نتیجه، مهاجرت گسترده جمعیت، انتقال سرمایه و مهارت‌های تجاری به سواحل جنوبی خلیج فارس و افول تدریجی مراکز تاریخی تجارت در بنادر ایرانی، به تعمیق شکاف توسعه میان دو سوی خلیج فارس انجامید. در چنین شرایطی، بنادر و شیخ‌نشین‌های جنوبی با بهره‌گیری از این جریان انسانی و اقتصادی، به کانون‌های جدید تجارت و ترانزیت کالا تبدیل شدند، در حالی که بسیاری از بنادر ایرانی با رکود اقتصادی، کاهش جمعیت و تضعیف زیرساخت‌های اجتماعی مواجه گردیدند. از این منظر، قاچاق نه تنها پیامد سیاست‌های اقتصادی ناکارآمد داخلی بود، بلکه در تعامل با ساختار نابرابر نظام اقتصادی جهانی، به بازتولید الگوهای توسعه نامتوازن و انتقال مزیت‌های اقتصادی از بنادر ایران به مراکز نوظهور تجاری در جنوب خلیج فارس انجامید.

نمودار زیر، نهادینه شدن این شبکه‌های قاچاق در منطقه خلیج فارس را ترسیم می‌کند.



نمودار ۱. نقشه ذهنی نهادینه شدن پدیده قاچاق در خلیج فارس

از منظر چارچوب نظری نظام جهانی والرشتاین، تحولات مربوط به گسترش قاچاق در بنادر جنوب ایران را می‌توان در قالب منطق ساختاری نظام سرمایه‌داری جهانی و تقسیم کار نابرابر میان مناطق مرکز و حاشیه تحلیل کرد. در این نظام، کشورهای مرکز با برخورداری از قدرت اقتصادی، سیاسی و فناوری، قواعد مبادلات تجاری و مالی را تعیین می‌کنند و مناطق حاشیه‌ای عمدتاً در جایگاه تأمین‌کننده مواد خام و بازار مصرف کالاهای تولیدی مرکز قرار می‌گیرند. در چنین ساختاری، ایران در اواخر دوره قاجار و اوایل پهلوی، به‌ویژه در حوزه بنادر جنوبی، در موقعیتی حاشیه‌ای قرار داشت و مناسبات اقتصادی آن تا حد زیادی تحت تأثیر منافع و سیاست‌های قدرت‌های استعماری، به‌ویژه بریتانیا، شکل می‌گرفت. وابستگی گسترده بازارهای داخلی به کالاهای وارداتی، خروج پیوسته سرمایه و مسکوکات نقره از کشور و محدودیت دولت مرکزی در اعمال کنترل مؤثر بر جریان‌های تجاری و پولی، همگی نشانه‌هایی از این موقعیت حاشیه‌ای و عدم توازن در روابط اقتصادی با مراکز قدرت جهانی به شمار می‌رفتند. در چنین شرایطی، شبکه‌های قاچاق را نمی‌توان صرفاً به‌عنوان واکنشی محلی به سیاست‌های گمرکی یا محدودیت‌های قانونی تفسیر کرد؛ بلکه این شبکه‌ها در واقع بخشی از سازوکارهای غیررسمی

مبادله در اقتصاد جهانی بودند که در بستر شکاف‌های ساختاری میان مرکز و حاشیه شکل می‌گرفتند. به بیان دیگر، قاچاق در بنادر جنوب ایران بازتابی از جایگاه این منطقه در نظام جهانی بود؛ جایگاهی که در آن اقتصاد محلی، به دلیل ضعف ساختاری دولت و فشارهای خارجی، بیش از پیش در مدار تأمین نیازهای تجاری و مصرفی اقتصادهای مرکز قرار می‌گرفت و از طریق جریان‌های رسمی و غیررسمی تجارت، به بازتولید این وابستگی ساختاری یاری می‌رساند.

در ادامه این روند، پیامدهای اجتماعی و اقتصادی گسترش قاچاق در بنادر جنوب ایران ابعاد گسترده‌تری یافت و به تدریج به تغییراتی عمیق در ساختار جمعیتی، اقتصادی و نهادی منطقه انجامید. همان‌گونه که در نمودار بالا نیز نشان داده شده است، مجموعه‌ای از عوامل ساختاری و زمینه‌ای از جمله سیاست‌های تجاری محدودکننده، ضعف دولت مرکزی، فساد اداری و وجود بازارهای ثانویه برای کالاهای قاچاق، نه تنها به گسترش این پدیده کمک کردند، بلکه پیامدهایی به همراه داشتند که به بازآرایی جغرافیای اقتصادی خلیج فارس انجامید. یکی از مهم‌ترین این پیامدها، مهاجرت گسترده بازرگانان، ملوانان و کارگران از بنادر ایرانی به بنادر شیخ‌نشین‌های عربی در سواحل جنوبی خلیج فارس بود. فشارهای اقتصادی ناشی از رکود تجارت رسمی، افزایش محدودیت‌های گمرکی و کاهش فرصت‌های اقتصادی در بنادر ایران، بسیاری از فعالان اقتصادی را وادار کرد تا فعالیت‌های تجاری و معیشتی خود را به مراکز نوظهور تجاری در بنداری چون دبئی، بحرین و شارجه منتقل کنند. این مهاجرت‌ها نه تنها به انتقال سرمایه‌های مالی و انسانی از بنادر ایرانی انجامید، بلکه به تدریج زمینه شکل‌گیری شبکه‌های گسترده تجاری و خانوادگی ایرانی در سواحل جنوبی خلیج فارس را نیز فراهم ساخت؛ شبکه‌هایی که در ادامه نقش مهمی در رونق اقتصادی این مناطق ایفا کردند.

در مقابل، بسیاری از بنادر تاریخی ایران مانند بندر لنگه، بوشهر، کیش و ... با افول تدریجی فعالیت‌های اقتصادی و کاهش قابل توجه جمعیت روبه‌رو شدند. کاهش مبادلات رسمی، خروج سرمایه و انتقال نیروی کار ماهر، موجب رکود بازارهای محلی و تضعیف زیرساخت‌های اقتصادی این بنادر گردید. به این ترتیب، فرآیندی شکل گرفت که در آن مراکز سنتی تجارت در سواحل شمالی خلیج فارس به تدریج جایگاه خود را از دست دادند، در حالی که بنادر جنوبی خلیج فارس با جذب سرمایه، نیروی کار و شبکه‌های تجاری ایرانی، در مسیری قرار گرفتند که در آینده به کانون‌های جدید فعالیت اقتصادی تبدیل شدند.

در همین حال، نقش عوامل نهادی و سیاسی نیز در تشدید این وضعیت قابل توجه بود. فساد گسترده مأموران گمرکی و برخی حکام محلی، که در بسیاری از موارد خود در شبکه‌های قاچاق مشارکت داشتند یا از آن منفعت می‌بردند، عملاً موجب تضعیف کارآمدی سیاست‌های کنترلی دولت شد. افزون بر این، ضعف ساختاری دولت مرکزی در اعمال نظارت مؤثر بر بنادر و خطوط دریایی، فضای مناسبی برای گسترش فعالیت شبکه‌های غیررسمی تجارت فراهم آورد. در سطحی گسترده‌تر، دخالت و نفوذ قدرت‌های خارجی، به‌ویژه بریتانیا که در بسیاری از بنادر جنوبی خلیج فارس حضور سیاسی و نظامی داشت، به پیچیده‌تر شدن این وضعیت انجامید. چنین شرایطی نشان می‌دهد که بحران اقتصادی و اجتماعی بنادر جنوب ایران صرفاً محصول عوامل داخلی نبود، بلکه در نتیجه تعامل و هم‌پوشانی مجموعه‌ای از عوامل داخلی و بین‌المللی شکل گرفت؛ عواملی که در نهایت به نهادینه شدن پدیده قاچاق، تضعیف حاکمیت اقتصادی دولت ایران در منطقه و شکل‌گیری الگوهای جدیدی از وابستگی و نابرابری در ساختار اقتصادی خلیج فارس انجامید. فرآیندی که در نمودار بالا نیز در قالب پیامدهایی همچون افول بنادر ایرانی، مهاجرت و خروج سرمایه نمایش داده شده است و نشان‌دهنده انتقال تدریجی مزیت‌های تجاری از بنادر ایرانی به شیخ‌نشین‌های تحت‌الحمايه قدرت‌های خارجی است.

پژوهش حاضر، با تکیه بر اسناد تاریخی و اطلاعات آرشیوی، نشان می‌دهد که قاچاق کالا در بنادر جنوب ایران در نیمه نخست قرن بیستم نه پدیده‌ای پراکنده و موردی، بلکه جریانی سازمان‌یافته و ساختاری بوده است که به‌طور عمیق بر اقتصاد محلی، الگوهای مبادلات تجاری و شبکه‌های درآمدی منطقه تأثیر گذاشته است. در این میان، ضعف ساختاری و محدودیت‌های مدیریتی و مالی دولت مرکزی، در کنار فشارهای اقتصادی و سیاسی قدرت‌های خارجی و وابستگی روزافزون بازار داخلی به کالاهای وارداتی، موجب شد سیاست‌های گمرکی و پولی دولت نه تنها نتوانند روند قاچاق را مهار کنند، بلکه در برخی موارد به تشدید آن نیز بینجامند. در چنین شرایطی، شکل‌گیری و گسترش شبکه‌های غیررسمی تجارت و مسیرهای جایگزین مبادله، به تقویت بازارهای زیرزمینی، تغییر الگوهای مهاجرتی و انتقال تدریجی سرمایه، نیروی کار و فعالیت‌های اقتصادی از بنادر ایرانی به بنادر و شیخ‌نشین‌های عربی در سواحل جنوبی خلیج فارس انجامید. بررسی این تحولات در چارچوب نظریه نظام جهانی والرش‌تاین نشان می‌دهد که پدیده قاچاق در جنوب ایران را نمی‌توان صرفاً به‌عنوان مسئله‌ای داخلی یا ناشی از ضعف نظارتی دولت تفسیر کرد؛ بلکه این پدیده بازتابی از جایگاه حاشیه‌ای

ایران در ساختار اقتصاد جهانی و سازوکارهای بازتولید نابرابری در نظام مرکز-حاشیه بوده است. از این منظر، قاجاق و پیامدهای آن فراتر از یک مسئله اقتصادی محلی عمل کرده و در عمل به بازتولید وابستگی اقتصادی، دگرگونی الگوهای اجتماعی و تضعیف نهادهای حاکمیتی در بنادر جنوب ایران انجامیده است. این یافته‌ها، ضمن تأکید بر اهمیت بهره‌گیری از اسناد تاریخی محلی و مطالعه شبکه‌های تجاری منطقه‌ای، نشان می‌دهد که ترکیب سیاست‌های اقتصادی ناکارآمد داخلی با فشارها و مداخلات خارجی، از مهم‌ترین عوامل شکل‌گیری و تداوم بحران اقتصادی و اجتماعی در بنادر جنوب ایران در این دوره تاریخی بوده است.

تعارض منافع

هیچ‌گونه تعارض منافع توسط نویسندگان بیان نشده است.

References

ARCHIVAL DOCUMENTS

National Library and Archives of Iran (SAMIT). Archival documents No 293/33034; 240/1781; 220003799; 310/22548; 240012936; 240015371; 29347160; 355000284; 240/58291; 210/7963; 240/85140; 240/44519; 240/43049; 240/34788; 240/85235; 240/75993; 240/74948

HISTORICAL NEWSPAPERS

Ettela'at

Ettela'at, 1928, Vol. 2, No. 493, p. 3; 1928, No. 493, p. 3

Habl al-Matin

Habl al-Matin, 1935, Vol. 3, No. 33, p. 8; 1939, Vol. 7, No. 36, p. 15; 1949, Vol. 18, No. 19, p. 5; 1950, Vol. 19, No. 513; 1964, Vol. 33, No. 3, p. 7; 1964, Vol. 33, No. 7, pp. 20-21; 1964, Vol. 33, No. 11, p. 19; 1965, Vol. 33, No. 28, p. 19; Vol. 5, No. 36, p. 427 ;Vol. 6, No. 41, p. 481; Vol. 7, No. 29, p. 8 ;Vol. 7, No. 36, p. 15; Vol. 7, No. 44, p. 24; Vol. 9, No. 18, p. 10 ; Vol. 13, No. 23, p. 22 ;Vol. 18, No. 19, p. 5 ;Vol. 19, No. 513 ;Vol. 22, No. 37, p. 7 ;Vol. 33, No. 18, p. 23 ;Vol. 33, No. 26, p. 13.

Khāvar

Khāvar, 1949, No. 13, p. 4

Mozaffari

Mozaffari, Vol. 4, No. 11, p. 3.

BOOKS, ARTICLES, THESES

Administration Report of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for the Year 1911-1912. (1912). In *Persian Gulf Administration Reports 1873-1947* (Vol. 7). Gerrards Cross, UK: Archive Editions, 1990.

Administration Report of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for the Year 1901-1902. (1902). In *Persian Gulf Administration Reports 1873-1947* (Vol. 5, p. 18). Archive Editions.

Ashayeri, T., & Jahani Dolatabad, E. (2023). Study of the impact of sociological factors on the tendency to drug trafficking in the border province of Ardabil. *Border Sciences and Technology Journal*, (44), 60–78. [In Persian]

Ashayeri, T., & Namian, F. (2019). Sociological explanation of lawbreaking among Iranian citizens: A meta-analysis of existing research. *Majlis and Rahbord Journal*, (100), 359–385. [In Persian]

Chmankar, M. J. (2021). Combating smuggling in the Persian Gulf and the Gulf of Oman during the Reza Shah era (1921–1941): Based on the National Archives of Iran. *Archive Treasury (Ganjineh Asnad)*, 31(123), 6–29. [In Persian]

Eran Segal, (2009). "Merchants' Networks in Kuwait: The Story of Yusuf Al-Marzuk," *Middle Eastern Studies* 45, no. 5.

Ettehadieh, M. (2021) "Crime, Security, and Insecurity: Socio-Political Conditions of Iran, 1875-1924.

Faramarzi, A. (1999). *Memoirs of Ostād Faramarzi* (H. Faramarzi, Ed.). Dastan Publishing. [In Persian]

Floor, Willem M. (2010), *The Persian Gulf: The Rise and Fall of Bandar-e Lengeh, the Distribution Center for the Arabian Coast, 1750-1930*. Washington, DC: Mage Publishers.

India Office Records. (1915). *Report on the Trade of Bushire for the Year Ending 21 March 1915* (p. 24). London: British Library.

Jenab, M. A. (1970). *The Persian Gulf: The influence of foreign powers*. Institute for Humanities Studies. [In Persian]

Katouzian, H. (2006). *State and society in Iran: The eclipse of the Qajars and the*

rise of the Pahlavis. I.B. Tauris.

Lorimer. Gazetteer of Persian gulf; geographical & historical; IIA; Calcutta 1915.

Muhammad Abdulhadi Jamal, *Liq'a m'a al-Tārīkh*, (Kuwait: Kuwait National Library, 2011.

Naderi, M. H., & Aghajeri, S. H. (2024). Causes of changes in migration patterns and population movement in the Persian Gulf (1901–1941). *Journal of Cultural History Studies*, 16(61), 151–193. [In Persian]

National Consultative Assembly. (1928). *Collection of the enactments of the National Consultative Assembly*, Term 1, Vol. 1. Islamic Consultative Assembly Publications. [In Persian]

Norouzi, S., & Al-Tahe, S. R. (2021). A study of smuggling routes on the Persian Gulf coasts based on Ahmad Faramarzi's reports during the First Pahlavi era (1935). *Persian Gulf Studies*, 7(3), 87–110. [In Persian]

Nouraei, M., & Rezaei, Z. (2010). Arms trade and smuggling by Afghans in the Persian Gulf and Britain's countermeasures (1898–1914). *Journal of Foreign Relations History*, 11(44), 5–28. [In Persian]

Onley, J. (2009). The politics of protection in the Gulf: The Arab rulers and the British resident in the nineteenth century. *New Arabian Studies*, 6, 30–92.

Pahang, B. (2015). *Smuggling of goods in the northern ports of the Persian Gulf during the Reza Shah period (1925–1941)* (Master's thesis). Persian Gulf University. [In Persian]

Report on the Trade of Bushire for the Persian Year Ending March 21st, 1915.

Saddid al-Saltaneh Kabbabi, M. A. (1992). *Northern lands around the Persian Gulf and the Gulf of Oman* (A. Eqtedari, Ed.). Jahan-e Moaser Publications. [In Persian]

Saldanha, J. A. (1906). *Persian Gulf Précis: Vol. 8. Selections from the Records of the Government of India* (Foreign Department). Calcutta: Superintendent

Government Printing.

Shahvand, A., & Asadi, M. (2020). Factors affecting arms smuggling in the Persian Gulf and Bushehr before World War I (1879–1913). *Iranian Local History Research Journal*, 9(16), 1–20. [In Persian]

Vosoughi, M. B. (2010). *Causes and factors of the displacement of commercial centers in the Persian Gulf*. Islamic History Research Institute. [In Persian]

Wallerstein, I. (1979). *The capitalist world-economy*. Cambridge University Press.

Wallerstein, I. (2004). *World-systems analysis: An introduction*. Duke University Press.