



## سیاست شاه عباس اول در برابر تجارت اروپاییان در بنادر جنوبی ایران (با تاکید بر بندرعباس)

پدیدآورده (ها) : قائدان، اصغر

تاریخ :: تاریخ روابط خارجی :: پاییز 1392 - شماره 56 (علمی-ترویجی/ISC)

از 1 تا 18

آدرس ثابت : <http://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/1232123>

دانلود شده توسط : کاربر عمومی دانشگاه دولتی اصفهان

تاریخ دانلود : 27/06/1396

مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی (نور) جهت ارائه مجلات عرضه شده در پایگاه، مجوز لازم را از صاحبان مجلات، دریافت نموده است، بر این اساس همه حقوق مادی برآمده از ورود اطلاعات مقالات، مجلات و تألیفات موجود در پایگاه، متعلق به "مرکز نور" می باشد. بنابر این، هرگونه نشر و عرضه مقالات در قالب نوشتار و تصویر به صورت کاغذی و مانند آن، یا به صورت دیجیتالی که حاصل و بر گرفته از این پایگاه باشد، نیازمند کسب مجوز لازم، از صاحبان مجلات و مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی (نور) می باشد و تخلف از آن موجب پیگرد قانونی است. به منظور کسب اطلاعات بیشتر به صفحه [فوائین و مقررات](#) استفاده از پایگاه مجلات تخصصی نور مراجعه فرمائید.



پایگاه مجلات تخصصی نور

[www.noormags.ir](http://www.noormags.ir)

## سیاست شاه عباس اول در قبال تجارت اروپاییان در بنادر جنوبی ایران (با تأکید بر بندرعباس)

اصغر قانطان<sup>۱</sup>

### چکیده

بنادر جنوبی ایران، به ویژه خلیج فارس، در عصر صفوی جایگاه ویژه‌ای در تجارت بین‌الملل داشتند و به همین سبب، مورد توجه دولت‌های اروپایی بودند. شاه عباس از این موقعیت برای توسعه تجاری و اقتصادی ایران بهره‌برداری کرد و ضمن تشدید رقابت میان شرکای تجاری، به سیاست تمرکزگرایی در تجارت منطقه روی آورد. با تمرکز فعالیت‌های تجاری در یک بندر و آن هم متصل به خشکی، از پراکندگی تجارت در همه بنادر ایران جلوگیری کرد و بدین گونه، زمینه نظارت بیشتری بر فعالیت‌های تجاری فراهم شد. از دیگر سیاست‌های شاه عباس، مهار دوجانبه بود که با اعطای امتیازات بیشتر به رقبای تجاری اروپایی، می‌کوشید تا تجارت منطقه را از سلطه و انحصار یک دولت خارج کند.

هدف از این تحقیق، بررسی راهکارها و راهبردهای شاه عباس در تعامل با دولت‌های اروپایی در زمینه تجارت دریایی، ضمن حفظ مصالح ملی و نیز بررسی نقش اساسی بندرعباس است. در مقاله حاضر با بررسی عملکرد شاه عباس از خلال متون تاریخی، اسناد و سفرنامه‌های اروپاییان، شیوه‌های تعامل با دولت‌های اروپایی در خلیج فارس، نحوه ایجاد رقابت میان آنان، با توجه به اهداف ملی و تأثیر آن در رونق تجارت بین‌الملل بررسی می‌شود.

### • واژگان کلیدی:

صفویه، شاه عباس اول، بنادر جنوبی ایران، اروپاییان، تجارت

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۲/۴/۵

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۲/۷/۲۸

<sup>۱</sup>. استادیار گروه تاریخ و تمدن ملل اسلامی دانشکده الهیات دانشگاه تهران. Email: As.qaedan@ut.ac.ir

## بیان مسأله

ظهور قدرت‌های توسعه طلب در عرصه تعاملات بین‌المللی و رقابت‌های آنان بر سر تسلط بر منابع استراتژیک تجاری شرق، از ویژگی‌های عصر صفویه است. دولت‌هایی چون پرتغال، انگلیس، هلند و فرانسه هر یک می‌کوشیدند با نفوذ بر مناطق استراتژیک آسیا، از جمله خلیج فارس و اقیانوس هند، تجارت شرق را در انحصار خود در آورند. دیگر آنکه، هندوستان به عنوان پایگاه بسیار مهم تأمین نیازمندی‌های اقتصادی اروپا، همواره مورد توجه آنان بود. بدیهی است که تجارت با هند از طریق دریاها و به ویژه خلیج فارس و بنادر آن، بسیار سهل‌تر و مطمئن‌تر از راه‌های زمینی بود. بر این اساس، بنادر خلیج فارس به عنوان پایگاهی استراتژیک، به لحاظ تجاری عرصه رقابت کشورهای اروپایی گردید. موضوع تجارت ادویه، ابریشم، پارچه و نیز ماهوت، منابع معدنی و طبیعی، چه در عرصه صادرات و چه در عرصه واردات برای کشورهای اروپایی، خلیج فارس و بنادر آن را به عنوان معبر این تجارت مورد توجه قرار می‌داد.

آنچه در این مقاله بررسی خواهد شد، طرح این موضوع است که شاه عباس در برابر رقابت تجاری دولت‌های اروپایی در بنادر جنوبی ایران چه سیاست‌هایی اتخاذ می‌کرد و چگونه از این رقابت‌ها برای توسعه و رونق تجارت بین‌الملل ایران بهره می‌برد و آن را در جهت شکوفایی اقتصاد ایران به کار می‌گرفت؟ فرض بر این است که او با اتخاذ سیاست مهار دو جانبه، می‌کوشید تا ضمن ایجاد رقابت سالم میان این دولت‌ها و بهره‌برداری از آن در توسعه تجارت بین‌الملل، از سلطه مطلق یکی از آنها بر عرصه تجارت بین‌الملل جلوگیری کند و علاوه بر آن، با تمرکز تجارت دریایی در بندر عباس، فعالیت‌های تجاری این دولت‌ها را تحت نظارت در آورد. بدیهی است که با توسعه تجارت

بین‌الملل و واردات و صادرات و اخذ عواید گمرکی در این بندر، اقتصاد داخلی و رفاه عمومی رونق می‌یافت.

### مقدمه

در قرن دهم و یازدهم هجری، به سبب افزایش تجارت دریایی غرب، تجارت زمینی میان شرق و غرب، از جمله در جاده ابریشم، موقعیت خود را از دست داده بود. علاوه بر آن، رقابت‌ها میان عثمانی و ایران و تصرف بین‌النهرین، برای ایران مشکلاتی پدید آورده و راههای زمینی را ناامن کرده بود. در این قرون، تمایل به تجارت و حمل و نقل کالاهای ارزشمندی چون ادویه، ماهوت، منابع طبیعی، ابریشم و ترشیجات از آسیا به غرب افزایش یافت (Qasemi, 2010: 37). پرتغال از جمله دولت‌های اروپایی شمرده می‌شد که به سبب فعالیت گسترده تجاری با شرق و پیشبرد مقاصد تجاری و اقتصادی، به هندوستان متکی شده بود. تجارت با هند برای آن دولت اهمیت خاص داشت و خواه و ناخواه ناچار بود در یکی از بنادر ایران پایگاهی بدین منظور به دست آورد و به این ترتیب، جزیره هرمز، در مدخل خلیج فارس، موقعیت استراتژیکی مهمی یافت. به نظر آلبو کرک، هرمز کلید سیطره بر خلیج فارس بود (ویلسن، ۱۳۶۶: ۱۲۹). پرتغالی‌ها برای تحکیم کامل سیطره بر تجارت منطقه، در سال ۱۵۱۴ م. بنادر خلیج فارس از جمله شهر هرمز را تصرف کردند و آنجا را پایگاه تجاری خود با ایران قرار دادند و تجارتخانه‌ای نیز در این شهر بندری گشودند. کار عمده داد و ستد و تجارت، به ویژه صادرات و واردات ایران در این شهر انجام می‌شد (لردکرزن، ۱۳۶۷: ۵۰۲/۱). پرتغالی‌ها کالاهای خود را در این شهر به فروش می‌گذاشتند و قیمت آن را پایین‌تر عرضه می‌کردند (تاج‌بخش،

۵۴۹:۱۳۸۷). انحصارطلبی بازرگانی آنان، موجب برخوردهای بی‌رحمانه با تجار و ساکنان شهر می‌شد، به گونه‌ای که بسیاری آنان را طمّاع، حریص و گاهی جنایتکار وصف کرده‌اند (وادلا، ۱۳۵۶: ۴۰). آنها در دوره سلطه خود بر این دو منطقه، علاوه بر انحصار تجارت دریایی، به سبب برخوردهای ستمگرانه و زورگویانه با رقبا و دیگر تاجران و بازرگانان اروپایی و ایرانی، عرصه را برای تجارت بین‌الملل در منطقه سخت محدود کرده بودند. پرتغالی‌ها در بندر گمبرون بازرگانان ایران را وادار می‌کردند تا اجناس پرتغالی را با قیمتی که خود تعیین می‌کردند، بخرند و کالای خود را صرفاً با کشتی‌های پرتغالی حمل و نقل کنند (لردکرزن، ۱۳۶۷: ۵۰۳/۱). آنان تردد هرگونه کشتی ایرانی یا خارجی را بدون مجوز ممنوع کردند و از استحکاماتی که در داخل جزیره و بندر ایجاد کرده بودند، با شلیک توپ و اخطار به کشتی‌ها، از آنها عوارض و مالیات می‌گرفتند. پرتغالی‌ها پس از چندی بحرین را نیز تصرف کردند و بدین گونه، تمامیت ارضی ایران نقص شد.

### سیاست شاه عباس در تمرکزگرایی تجاری در منطقه و جایگاه بندر عباس

موفقیت روزافزون شاه عباس در برابر عثمانی‌ها و روابط بسیار خوب او با دولت‌های اروپایی، به وی فرصت داد تا به سلطه پرتغالی‌ها، که به مدّت بیش از یک سده ادامه یافته بود، بر جزیره هرمز و شهر گمبرون پایان دهد. او جزیره هرمز و بندر گمبرون را در سال ۱۶۲۲م. با کمک ناوگان‌های انگلیسی بازپس گرفت (همان: ۵۰۵/۱). اگر چه پرتغالی‌ها حمله دیگری تدارک دیدند، اما شکست خوردند و به مسقط عقب‌نشینی کردند. آنان ناچار

شدند با شاه عباس پیمان عدم تعرض ببندند و تمام تجهیزات دریایی، به جز صیدگاههای مروارید بحرین و گمرک قشم را هم از دست دادند (وادلا، ۱۳۵۶: ۴۳).

شاه عباس که در اندیشه اصلاحات اقتصادی بود، با تدابیری موجب تسریع رشد اقتصادی و تقویت حکومت مرکزی شد. او برای توسعه تجارت داخلی، جاده‌های بسیار و کاروانسراهای متعدد ایجاد کرده بود و به تدریج به تجارت دریایی نیز توجه کرد و درصدد بر آمد تا مرکز تجارت خلیج فارس را از جزیره هرمز، که بازپس گرفته بود، به بندرعباس منتقل کند (Floor, 2006:238). بندرعباس برای تحقق هدف تمرکزگرایی تجاری او، بهترین انتخاب بود. تبدیل این بندر به مرکز مهم تجاری و ایجاد تسهیلات، دولت‌های اروپایی را ناچار می‌کرد تا تجارت دریایی خود را در بندرعباس متمرکز کنند. با دستور شاه، کار توسعه و ساخت بندر جدید به سرعت دنبال شد و از روستایی ماهیگیری با ۲۰۰ خانوار، به پایگاهی با ۱۵۰۰ خانوار توسعه یافت (ibid:250). چندان که جمعیت آن دوره بندرعباس، گذشته از خارجیان مقیم، تا ۸ هزار نفر نیز رسید (سایکس، ۱۳۶۳: ۳۲۰). موقعیت این بندر برای همه دولت‌های رقیب، انگلیس و هلند و فرانسه مناسب بود؛ اولاً، به لحاظ موقعیت بندری، که امکان داشت چندین کشتی به راحتی در آن پهلو گیرد؛ چنانکه بیشتر کشتی‌های بزرگ حامل کالا از هند و عثمانی و دیگر نقاط، در آن بندر لنگر می‌انداختند. ثانیاً، این بندر در سواحل ایران قرار داشت و آنان می‌توانستند کالاهای خود را بدون آنکه ابتدا به جزیره هرمز و سپس به داخل ایران ببرند، یکسره در خاک ایران پیاده کنند و ثالثاً، به سبب اتصال این بندر به خشکی، سلطه ناوهای اروپایی بر آن کمتر ممکن بود و رابعاً، امکاناتی که شاه عباس در این شهر جدید فراهم ساخته بود، کار تجارت آنان را آسان می‌کرد. موقعیت

بسیار مطلوب و جایگاه ویژه بندر عباس تا مدت یک قرن و نیم همچنان باقی ماند و در طی این مدت مهم‌ترین توقفگاه و ایستگاه تجاری کمپانی‌های هند شرقی انگلیس و هلند و نیز فرانسه در سواحل خلیج فارس بود (ویلسن، ۱۳۶۶: ۱۷۴). اهمیت تجاری این بندر تا آنجا رسید که تمام محموله‌ها و کالاهای هند، که از طریق اقیانوس هند و بندر گوا به شرق می‌آمد، ابتدا به جزیره هرمز و سپس به بندرعباس و از آنجا به راههای زمینی منتقل و یا از آنجا به دیگر نقاط از جمله عمان، هند، انگلیس، عثمانی، چین و مسقط صادر می‌شد؛ در حالی که به نظر تاورنیه، پیش از آن هیچ گونه کشتی، جز چند قایق، نمی‌توانست مال‌التجاره چشمگیری را که از هندوستان خارج می‌شد، در آنجا بارگیری کند (تاورنیه، ۱۳۶۵: ۶۹۵).

به نوشته سرپرسی سایکس، نقشه‌ها و مطالعات مختلف پیرامون این منطقه نشان می‌دهد که بندرعباس دروازه تجارت شرق و غرب و از بنادر مهم مشرق زمین شده بود (سایکس، ۱۳۶۳: ۳۲۰). شاه عباس دولت‌های اروپایی را ناچار کرد تا فعالیت‌های خود را در بندر عباس متمرکز کنند؛ بنابراین، کمپانی هند شرقی انگلیس نمایندگی تجاری خود را از جاسک به این بندر انتقال داد و کمپانی هند شرقی هلند نیز پس از چندی در این شهر تجارتخانه‌ای برپا کرد (جناب، ۱۳۶۳: ۱۳)، اما برای بنای خانه اجازه نیافتند، زیرا ممکن بود روزی آن را به قلعه تبدیل کنند. به نوشته تاورنیه، تمام کشتی‌های بزرگی که از هندوستان برای ایران و عثمانی و سراسر نقاط آسیا و بخشی از اروپا کالا بار می‌گرفتند، به بندرعباس می‌آمدند و لنگر می‌انداختند. در هنگام ورود کشتی‌ها، تجار، از ایرانی و ارمنی و هندی‌های مقیم ایران به کار دادوستد مشغول می‌شدند (تاورنیه، ۱۳۶۵: ۶۸۸). از طریق بندرعباس، دست کم یک سوم کل تولیدات هند به ایران می‌آمد یا از این طریق به اروپا

صادر می‌شد (Foran, 1992: 281). شاه عباس سیاست‌هایی هم برای توسعه صادرات از این منطقه در پیش گرفت؛ از جمله توانست با کنترل صادرات ابریشم، نبض تجارت خارجی را نیز در دست گیرد. او می‌خواست ابریشم را به جای استفاده از راه قدیمی حلب، که در تصرف ترک‌ها بود، از راه خلیج فارس صادر کند. با این کار دو هدف داشت: یکی افزایش درآمد ارزی که بسیار قابل توجه می‌شد، دیگری محروم کردن ترک‌ها از درآمد حاصل از صادرات ابریشم (بوندارفسکی، ۱۳۶۴: ۳۹). این هدف شاه عباس به خوبی در سخنان او با دموور کوتون سفیر انگلیس پس از عقد قرارداد تجاری با انگلستان آشکار است: «چون میل ندارم ابریشم ایران را از طریق عثمانی صادر کنم حاضرم در ژانویه هر سال ۱۰ هزار عدل ابریشم در بندر گمبرون به دولت انگلیس تحویل دهم و در برابر آن پارچه انگلیسی بگیرم» (سایکس، ۱۳۶۳: ۲/۲۸۰). امام قلی خان نقش اساسی در تجارت ابریشم داشت و به عنوان حاکم هرمز و فارس، تاجران ارمنی را از طریق حمل و نقل ابریشم و نقره حمایت می‌کرد. انگلیسی‌ها در اصفهان ابریشم می‌خریدند و بنابر برنامه امام قلی خان به بندرعباس می‌بردند و بدین ترتیب عوارض راهداری نصیب او می‌شد (Babai, 2004: 64).

بندری که شاه عباس پایه نهاد تا چند دهه بعد همچنان شکوفا ماند. بندرعباس در ۱۶۷۰م. عرصه تجارت وسیعی در زمینه لباس و پارچه هندی بود و تقریباً یک سوم محصولات تولیدی هند به ایران می‌آمد یا از طریق ایران صادر می‌شد. تغییراتی که در بازرگانی ایران میان سال‌های ۱۷۲۲-۱۶۳۰م. اتفاق افتاد، اساساً در ربط با تجارت ابریشم بود که به حدود ۱ تا ۲ میلیون کیلوگرم رسید. تولید ابریشم میان سال‌های ۱۶۷۰-۱۶۲۰م. به اوج خود رسید و در ۱۶۷۰م. به ۶۰۰۰۰۰۰ پوند افزایش یافت (Floor, 2006: 284).



تجارت دیگر از این بندر، صادرات و واردات سکه و طلا بود. واردات شمش‌های نقره از خلیج فارس به بندر سورات که از دهه ۱۶۴۰ میلادی تخمین زده شده است که ۲۵ تن نقره در هر سال شناور باشد، نشان از افزایش حجم تجارت دارد (ibid:304). چند دهه پس از عصر شاه عباس، این تجارت رونق بسیار یافت، به گونه‌ای که در سال ۱۶۹۷م. محموله هلندی شامل سکه و طلا به ارزش ۹۸۸۰۰۰ فلورسین، بندرعباس را به سمت سیلان و سورات ترک کرد (Foran, 1992: 238).

شاه عباس برای رونق تجاری در دولت صفویه و استفاده از این بندر در تجارت داخلی و شکوفایی اقتصاد، به فکر ایجاد راههای کاروان‌رو از این بندر به داخل ایران افتاد. در این هنگام راههای شمالی ایران به سبب درگیری با عثمانی‌ها و نیز تصرفات روس‌ها و ناامنی دستبرد راهزنان، از رونق افتاده بود. یکی دیگر از راههای زمینی متروک، راه قندهار بود که ایران را از این طریق به هند متصل می‌کرد و پیش از رونق بندر گمبرون، راهی بسیار پر تردد و مهم بود، اما از وقتی که پای اروپاییان به خلیج فارس باز شد، راه قندهار تقریباً از رونق افتاد. از اقدامات شاه عباس پس از انتقال پایتخت از قزوین به اصفهان، برای تقویت موقعیت اقتصادی نواحی مرکزی ایران و نیز افزایش درآمدهای خزانه دولت، اتخاذ تدابیری برای احیای راه کاروان‌روی معروف به جاده ابریشم بود. او برای موفقیت در امر صادرات می‌باید ابتدا به توسعه تولید می‌پرداخت، به همین منظور با برنامه‌ریزی‌ها و تشویق تولیدکنندگان موفق شد تولید ابریشم را از ۵ میلیون کیلو به ۲۲ میلیون کیلو افزایش دهد که از این مقدار ۱/۷۵۰/۰۰۰ کیلو از آن را به اروپا صادر کرد.

از طریق طراز مثبت در تجارت ابریشم با غرب، سپس با شرق، از جمله پنبه، دارو و کتان مرغوب به ایران وارد گردید، که بخشی از آن به صورت نقدی پرداخت می‌شد.

شاه عباس همچنین به تشویق تجارت بین‌الملل در زمینه قالی، سرامیک و اجناس فلزی برای فروش به اروپاییان برآمد (ibid).

### سیاست‌های گمرکی شاه عباس و تأثیر آن بر رقابت‌های تجاری

پس از رونق بندرعباس، موضوع عوارض گمرکی به یکی از مسائل مهم در روابط اقتصادی و تجاری ایران با دیگر دولت‌های اروپایی و نیز توسعه اقتصاد داخلی تبدیل گردید و از سوی دیگر، منبع بسیار مهم مالی در بودجه دولت نیز محسوب شد. در این زمینه شاه عباس با حفاظت از جاده‌ها، تجارت با هلند و بریتانیا را گسترش داد و درآمدهای دولت از جمله با دریافت عوارض گمرکی، با اعطای انحصار تجارت ابریشم به انگلیسی‌ها افزایش می‌یافت (Qasemi, 2010:37).

به نظر لسترنج، اصطلاح «گمرک» از کلمه یونانی Kamrika گرفته شده که در زبان پرتغالی گامرو یا گامبرون (نام پرتغالی این بندر) است و از آنجا به سراسر ممالک مشرق زمین راه یافته است (لسترنج، ۱۳۶۷: ۳۴۳).

شاه عباس در ازای کمک انگلیسی‌ها برای بیرون راندن پرتغالی‌ها، تعهداتی پذیرفت، از آن جمله اختصاص نیمی از عوارض گمرکی هرمز و بندرعباس به آنان و نیز معافیت کالاهای وارداتی آنان از عوارض (کمپفر، ۱۳۵۰: ۱۱۴). بر این اساس قرار شد انگلیسی‌ها، گمرکخانه‌ای در بندرعباس تأسیس کنند (Qasemi, 2010:38)، که زیر نظر یک رئیس انگلیسی اداره شود و ایرانی‌ها نیز گمرکخانه‌ای با رئیس و کارمندی ایرانی داشته باشند. شهر هرمز (بندر جرون - گمبرون) را هم جز قلعه آن که می‌باید به عنوان ساخلو مورد استفاده قرار گیرد، خراب کنند. پس از فتح هرمز، مطابق معاهده هر

چه غنیمت از پرتغالی‌ها به دست آمد، تقسیم شد و انگلیسی‌ها سهم خود را به لندن بردند. از این پس عوارض گمرکی به دو بخش تقسیم می‌شد.

مسئول گمرکخانه ایران که به "شاه بندر" معروف بود، گزارش‌های دقیقی از آنچه دریافت می‌کرد در دفتر به ثبت می‌رساند و به دربار می‌فرستاد (Floor, 2006: 277). به نوشته تاورنیه، او می‌کوشید تا قیمت اجناس وارده را به یک چهارم محاسبه کند و حتی گاهی اجازه نمی‌داد انگلیسی‌ها بارها را بازرسی کنند، به این بهانه که تجار از این وضع شکایت دارند و تهدید می‌کنند اگر این کار ترک نشود، دیگر مال‌التجاره‌های خود را به بندر عباس وارد نخواهند کرد (تاورنیه، ۱۳۶۵: ۶۸۵). بنابراین، انگلیسی‌ها نتوانستند مطابق قرارداد، از فتح هرمز و بندر گمبرون چندان بهره‌ای ببرند. موقعیت رئیس گمرک (شاه بندر) به یکی از مشاغل حساس تبدیل شده بود، زیرا درآمدی حدود ۱۲۰۰۰۰۰ لیره در سال داشت (F oran, 1992: 287). پس از چندی در ۱۶۸۴ م. عوائد بندر کنگ نیز به بندر عباس افزوده شد (Barendase, 2002: 45).

از حقوق گمرک ۱۶٪ به شخص شاه ایران می‌رسید و برای اینکه تجار در گرمای تابستان بندر معطل نشوند ۲٪ هم به شاه بندر می‌دادند. به طور کلی در دوره شاه عباس، عواید گمرکی بندرعباس سالانه ۲۵ هزار تومان بود (تاورنیه، ۱۳۶۵: ۸۸۳).

عوارض گمرکی بندرعباس در دوره شاه عباس اول دومین رقم در بودجه دربار شاه به شمار می‌آمد. به گفته سانسون، مجموع عواید گمرکی این بنادر به ۶۵ هزار تومان اجاره داده می‌شد (سانسون، ۱۳۶۸: ۱۳۴) و به نظر کمپفر، اروپاییان فقط عوارض مختصری می‌پرداختند و انگلیسی‌ها از پرداخت عوارض در عوض تعهد خرید میزان معینی از ابریشم با قیمت مقطوع معاف بودند (کمپفر، ۱۳۵۰: ۱۱۵). هلندی‌ها نیز

موافقت ایران را جلب کردند تا هر ساله حدود ۲۵ هزار تومان بدون عوارض گمرکی کالا به ایران وارد کنند و هر گاه قیمت کالاها از این حد بالاتر رفت، باید ۱۰٪ بر اساس پایه قیمت کالا عوارض گمرک بدهند.

به نوشته کارری، رئیس تجاری بندر خلیج فارس بابت مالیات بندر عباس، بندر لنگه و بندر چارک در مجموع سالانه ۲۲ هزار تومان به شاه پرداخت می‌کرد و این درآمد هنگفت بدین سبب بود که این بندر، مراکز بزرگ تجارت بودند و از هند، مکه و دیگر شهرهای عربستان و عراق مال‌التجاره‌های بسیار به آن مناطق وارد می‌شد (کارری، ۱۳۴۸: ۱۹۴). شاردن، سیاح و تاجر فرانسوی، که مدت‌ها در ایران سکونت داشت و به تجارت مشغول بود و همواره به بندر عباس تردد می‌کرد، نوشته است: «من بارها ناظر و شاهد بوده‌ام که مأمورن گمرک این بندر و دیگر بندر خلیج فارس عاملانی در هند و شهرهای مهم ایران داشتند که برای بازرگانان مورد حمایت خود به منظور تسهیل وارد یا خارج کردن کالا از گمرک، امتیازات سود آوری فراهم می‌آوردند» (شاردن، ۱۳۵۱: ۳۴۹/۱). ناگفته نماند که به سبب مالیات سنگین بندرعباس برای تاجران ایرانی، کم کم آنان ترجیح دادند بیشتر در بندر کنگ حضور یابند و علاوه بر آن، تاجران مقیم بندرعباس برای رهایی از عوارض گمرکی زیاد درخواست‌هایی به دربار می‌فرستادند و درخواست تخفیف می‌کردند (Barendase, 2002:45).

### تمرکز فعالیت‌های تجاری انگلیسی‌ها در بندر عباس

انگلیسی‌ها همانند پرتغالی‌ها در جهت توسعه تجارت خود، می‌باید به بندر ایران توجه می‌کردند. زیرا آنان ابتدا از "معبر شمال غربی" و بعدها از راه روسیه به قصد تجارت

به هند می‌رفتند. این مسیر بسیار طولانی و پرهزینه بود و شماری از تاجران و دریانوردان انگلیسی به سمت خلیج فارس آمدند (ویلسن، ۱۳۶۶: ۱۵۱). در سال ۱۵۸۱م. کمپانی انگلیسی لوان (کشورهای خاوری مدیترانه) تأسیس شد که صادرات ابریشم ایران را از طریق بصره، بغداد و حلب به مدیترانه در دست داشت و ایران در این میان نقش واسطه را ایفاء می‌کرد. در این سال، نیوبری شاید اولین انگلیسی بود که از راه خلیج فارس به بندر گمبرون پا نهاد (گابریل، ۱۳۴۸: ۹۷)، اما چون پرتغالی‌ها این بندر را تحت سیطره داشتند، موقعیت مناسبی برای حضور در این بندر نیافت. پس از چندی، شمار دیگری از بازرگانان انگلیسی به خلیج فارس آمدند که البته پرتغالی‌ها آنها را دستگیر کردند، اما سرانجام با اخراج پرتغالی‌ها، عرصه برای حضور تجاری آنها فراهم آمد. در سال ۱۵۹۹م. کمپانی هند شرقی به فرمان ملکه الیزابت تشکیل شد، با این عنوان: "شرکت تجار لندن که با هند شرقی معامله و تجارت می‌کنند". نمایندگان آن شرکت برای اخذ اجازه استقرار در بنادر جنوب ایران و به دست آوردن امتیازات تجاری به دربار ایران وارد شدند (تاج بخش، ۱۳۸۷: ۶۵۸). بندر عباس برای تجارت انگلیسی‌ها به مراتب مناسب‌تر از بندر جاسک بود، زیرا راه بسیار خوبی که پیشتر بدان اشاره شد، این بندر را به اصفهان پایتخت ایران متصل می‌کرد و انگلیسی‌ها راحت‌تر می‌توانستند کالاهای خود را به داخل ایران حمل کنند؛ به ویژه آنکه به سبب یاری به شاه عباس در اخراج پرتغالی‌ها، از پرداخت هرگونه عوارض معاف بودند. شاه عباس در جهت تحقق سیاست تمرکزگرایی و کنترل و نظارت بر تجارت بین‌الملل، امکانات مناسبی برای بندر عباس فراهم کرده بود. بنابراین، انگلیسی‌ها تجارتخانه خود را از جاسک به بندر عباس منتقل کردند. مکان تجارتخانه آنها در کنار دریا و در بخش غربی شهر قرار داشت و می‌توانستند کالاهای خود را به راحتی به داخل یا

خارج انبار کمپانی منتقل کنند. کمپانی در ایسین نیز باغی داشت که استراحتگاه کارکنان بود و آب مورد نیاز خود را از آنجا به شهر می‌آوردند (ویلسن، ۱۳۶۶: ۱۷۴). این کمپانی برای اطلاع از واردات و صادرات و همچنین سطح در آمد گمرک، در بندر مأموری برای تنظیم حساب و بازرسی داشت (Floor, 2006:278).

بندرعباس طی یک قرن و نیم، مهم‌ترین توقفگاه و مرکز تجاری انگلیس در سواحل خلیج فارس محسوب می‌شد (ویلسن، ۱۳۶۶: ۱۷۴؛ شیبانی، ۱۳۷۴: ۲۲)؛ حال آنکه، پیشتر پرتغالی‌ها بیش از یک قرن بر کلیه مبادلات تجاری میان هند و اروپا از راه خلیج فارس تسلط داشتند و اینک با رانده شدن آنها از هرمز و بندر گمبرون، انگلیسی‌ها جانشین پرتغالی‌ها شده بودند.

شاه عباس در سال ۱۶۲۹م. موافقت کرد تا انحصار بازرگانی ابریشم ایران نیز به کمپانی انگلیسی داده شود. آنها بعدها امتیازات دیگری هم از شاه گرفتند، این بدان معنا بود که دیگر نباید ابریشم به پرتغالی‌ها و اسپانیایی‌ها فروخته می‌شد و از راه عثمانی هم چیزی به اروپا نمی‌رفت. نمایندگان انگلیس پیشنهاد کردند یک سوم قیمت ابریشم را به صورت نقد و بقیه را با کالاهای انگلیسی تحویل دهند و شاه عباس نیز موافقت کرد (وادلا، ۱۳۵۶: ۶۸). در آغاز قرن شانزدهم تا قرن هفدهم کمپانی هند شرقی، از طریق آسیا (خلیج فارس) و از آنجا به غرب، نقره و تا حدود کمتری طلا از آمریکای لاتین به اسپانیا صادر می‌کرد. در بخشی از این مسیر، ابریشم نیز حمل می‌شد و کمپانی هند شرقی همه صادرات آسیا را میان سال‌های ۱۶۶۰ - ۱۶۵۹م. در دست داشت، اما از آن، تنها مقدار نامعلومی سهم ایران بود. کمپانی هند شرقی توانست منبع ارزان‌تری برای ابریشم در بنگال بیابد و این مسأله، در ۱۶۵۰م. موجب سقوط شدید تقاضا از خلیج

فارس شد؛ اگرچه ارامنه ایران تا حدودی حمل و نقل این امتعه را از طریق خشکی ادامه دادند (Foran, 1992:286).

**هلندی‌ها در برابر انگلیسی‌ها: تحقق سیاست مهار دوجانبه از سوی شاه عباس**

هلند از جمله دولت‌هایی بود که به تجارت با هند از طریق خلیج فارس چشم داشت، اما حضور پر جنب و جوش پرتغالی‌ها در هرمز مانع فعالیت آنها بود. پس از فتح هرمز، مدیر تجارت هلند در سورات، هربرت ویزینش تاجر را به بندر گمبرون فرستاد تا در آنجا تجارتخانه‌ای دایر کند و در اصفهان نیز باب مذاکرات را در این زمینه با شاه عباس بگشاید. شاه به هلندی‌ها نیز امتیاز افتتاح مراکز تجاری در بندرعباس، اصفهان و شیراز را اعطاء کرد، زیرا می‌خواست میان آنان و انگلیسی‌ها رقابتی پدید آید تا تجربه دوره سلطه پرتغالی‌ها تکرار نشود. از سال ۱۶۲۳م. هلندی‌ها دفتر بازرگانی خود در هرمز را به بندرعباس انتقال دادند، که می‌توانست انحصار تجارت را در منطقه از دست انگلیسی‌ها خارج کند.

به نوشته تاورنیه، هدف عمده هلندی‌ها از حضور در آنجا تجارت ابریشم و خشکبار بود. آنها شعبه‌ای از کمپانی معروف خود "هند شرقی هلند" را در بندرعباس مستقر کردند و مرکز اصلی این کمپانی در شرق کمپانی انگلیسی قرار داشت. آنان در سال ۱۶۲۳م. از شاه عباس برای تأسیس کارخانه‌ای در بندرعباس اجازه گرفتند که بنای آن تا سال‌ها بعد باقی بود (گابریل، ۱۳۴۸ : ۱۲۲) و علاوه بر آن، با کمپانی‌های هند شرقی انگلیس نیز روابط تجاری خود را توسعه دادند (وادلا، ۱۳۵۶ : ۴۴). کمپانی با رجال و صاحب‌منصبان دربار ارتباط تجاری گسترده‌ای برقرار کرده بود و در میان ایشان نفوذ بسیار داشت (Floor, 2006:319).

ورود هلندی‌ها به عرصه تجارت در بندر عباس، موجب افزایش رقابت با انگلیسی‌ها شد و کار حتی به درگیری نظامی کشید. درآمدهای هنگفت هلندی‌ها از فروش ابریشم در ۱۶۵۴م. ضرری بالغ بر ۸۵ هزار پوند به کمپانی هند شرقی وارد آورد. مبارزه انگلیسی‌ها و هلندی‌ها بر سر تسلط بر دریاهای و بازارهای شرق منجر به دو جنگ شد: یکی در سال‌های ۱۶۵۴ - ۱۶۵۲م. و دیگری در سال‌های ۱۶۶۷-۱۶۶۵م. آتش جنگ، نه تنها در اروپا، بلکه در آسیا و به ویژه در خلیج فارس نیز زبانه کشید. آشکار است که جنگ و نبرد به توسعه اقتصادی این کشورها صدمه زد (وادلا، ۱۳۵۶: ۴۴). هلندی‌ها توانستند برای مدتی تمام بازارهای خلیج فارس را زیر سلطه در آورند و دولت صفویه نیز به این کشور به عنوان نیروی توانمند و قدرتمند حاضر در خلیج فارس توجه می‌کرد. (Floor, 2006: 319)، اما با افول اقتدار تجاری، آنها مرکز تجارتی خود را به جزیره خارک منتقل کردند.

### نتیجه

در قرن شانزدهم و هفدهم دولت‌های اروپایی برای توسعه تجارت در شرق، آب‌های خلیج فارس را عرصه رقابت‌های تجاری قرار دادند. شاه عباس برای استفاده از این موقعیت و توسعه و رونق تجارت بین‌المللی و شکوفایی اقتصاد داخلی، سیاست‌هایی از جمله سیاست تمرکزگرایی در تجارت را در پیش گرفت. او با ایجاد امکانات و تسهیلاتی کوشید تا بندرعباس را جایگزین هرمز کند و با تبدیل آن به تنها پایگاه تجاری خلیج فارس، تجارت این دولت‌ها را تحت نظارت درآورد و اجازه ندهد آنها همه بنادر خلیج فارس را در اختیار گیرند و آزادانه و خارج از کنترل دولت ایران، تجارت



کنند. با سیاست شاه عباس، این بندر به مدت بیش از یک قرن و نیم تنها مرکز انحصاری تجارت ایران در خلیج فارس و دروازه تجارت شرق بود. افزون بر آن، تجارت منطقه نیز تحت اشراف و نظارت دولت ایران درآمد. بدین ترتیب، بندرعباس محل توقف و بارگیری و صادرات و واردات کالاهای بسیار شد. کمپانی‌های هند شرقی انگلیس و هند شرقی هلند، بیشترین سهم را در صادرات و واردات از طریق بندرعباس داشتند. علاوه بر آن، مراکز تجاری ایران به ویژه اصفهان، شیراز و مشهد، از طریق راههای کاروان‌رویی که شاه عباس ایجاد کرده بود، با بندر عباس مرتبط می‌شدند. این بندر نیز با سایر نقاط در ارتباط بود و تأثیر چشمگیری بر رونق اقتصاد و تجارت ایران می‌نهاد. بندرعباس تا اواخر قرن هیجدهم رونق داشت و از آن پس جای خود را به بندر بوشهر داد.

طرح دیگر شاه عباس، سیاست مهار دو جانبه بود: او با اعطای امتیاز به هلندی‌ها برای انحصار تجارت ابریشم، کوشید تا مانع نفوذ یک جانبه و مقتدرانه انگلیس در خلیج فارس شود. چنانکه پیش از آن نیز، با استفاده از انگلیسی‌ها، تجارت منطقه را از انحصار پرتغالی‌ها در آورده بود. به نظر می‌رسد که این سیاست‌های راهبردی، تأثیر قابل توجهی در استقلال اقتصادی و تأمین حاکمیت سیاسی ایران بر منطقه خلیج فارس داشته و از انحصار تجارت در منطقه جلوگیری کرده و سرانجام موجب توسعه و شکوفایی تجارت بین‌الملل و نیز تجارت داخلی شده است؛ به گونه‌ای که دوران صفویه را باید دوران طلایی اقتصادی و استقلال سیاسی ایران دانست.

## منابع و مأخذ

- افشار سیستانی، ایرج (۱۳۷۶)، *جغرافیای تاریخی دریای پارس*، حوزه هنری سازمان تبلیغات اسلامی  
اقتداری، احمد (۱۳۴۸)، *آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان*،  
تهران: انجمن آثار ملی
- بارباروا، جوزا (۱۳۷۸)، *سفرنامه ونیزیان در ایران*، تهران: خوارزمی
- تاج بخش، احمد (۱۳۸۷)، *تاریخ و تمدن ایران از اسلام تا صفویه*، شیراز: نوید
- بوندرفسکی، گریگوری (۱۳۶۱)، *برتری جویان و امپریالیست‌ها در خلیج فارس*، ترجمه: ش-م  
زمان زاده، تهران: ابوریحان
- تاورنیه، ژان باتیست (۱۳۶۵)، *سفرنامه تاورنیه*، ترجمه: ابو تراب نوری، تهران: سنائی.
- ترکمان، اسکندربیک منشی (۱۳۷۷)، *عالم آرای عباسی*، به تصحیح: محمد اسماعیل رضوانی، تهران:  
دنیای کتاب.
- جناب، میرزا محمدعلی (۱۳۷۶)، *الاصفهان*، ترجمه: محمدرضا ریاضی، تهران: میراث فرهنگی.
- دلاواله، پیترو (۱۳۷۶)، *سفرنامه دلاواله*، ترجمه: شعاع الدین شفا، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- سایبانی، احمد (۱۳۸۰)، *بندر عباس و هلال طلایی آن*، بندر عباس، [بی جا]
- سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی (۱۳۶۳)، *بندرعباس و خلیج فارس*، به تصحیح: احمد اقتداری،  
دنیای کتاب
- رزم آرا، حاجعلی (۱۳۲۳)، *جغرافیای نظامی کرمان*، تهران
- سانسون، مارتین (۱۳۶۸)، *سفرنامه سانسون*، ترجمه: تقی تفضلی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب
- سایکس، سرپرسی (۱۳۶۳)، *هشت هزار مایل در ایران*، ترجمه: حسین سعادت نوری، آسمان
- سیوری، راجر، پی کلی، جی (۱۳۷۷)، *خلیج فارس از دوران باستان تا اواخر قرن هجدهم*، ترجمه:  
حسن زنگنه، بوشهر: مرکز بوشهر شناسی
- شیبانی، بصیرالملک (۱۳۷۴)، *روزنامه خاطرات بصیرالملک شیبانی*، به تصحیح: ایرج افشار و محمد  
رسول دریا گشت، تهران، دنیای کتاب
- فلسفی، نصرالله (۱۳۴۱)، *زندگانی شاه عباس اول*، تهران
- گابریل، آلفونسو (۱۳۴۸)، *تحقیقات جغرافیایی راجع به ایران*، ترجمه: فتحعلی خواجه نوری، به  
تصحیح: هومن خواجه نوری، تهران: ابن سینا
- جملی کارری، جیووانی فرانچسکو (۱۳۴۸)، *سفرنامه کارری*، ترجمه: عباس نخجوانی و عبدالعلی  
کارنگ، تبریز: فرانکلین

کمپفر، انگلیت (۱۳۵۰)، *در دربار شاهنشاه ایران*، ترجمه: کیکاووس جهانداری، تهران: انجمن آثار ملی لکهارت، لارنس (۱۳۸۳)، *انقراض صفویه*، ترجمه: اسماعیل دولتشاهی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی

لسترنج، گی (۱۳۶۷)، *جغرافیای سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه: محمود عرفان، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی

لرد کرزن (۱۳۶۷)، *ایران و مسأله ایران*، ترجمه: وحید مازندرانی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی

ویلسن، سر آرنولد (۱۳۶۶)، *خلیج فارس*، ترجمه: محمد سعیدی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی

نباتی، امین، دارلی و دیگران (۱۳۸۰)، *صفویان*، ترجمه: یعقوب آژند، تهران: مولی

نیپور (۱۳۵۴)، *سفر نامه کارستن نیپور (۱۷۶۵)*، ترجمه: پرویز رحیمی، تهران: توسکا

وادلا، ر (۱۳۵۶) *خلیج فارس در عصر استعمار*، ترجمه: شفیع جوادی، تهران: صاحب کتاب

Barendse.R.J (2002), *The Arabian seas: the Indian Ocean world of the seventeenth century*, Armonk.N.Y,

Babai, Sussan (2004)<sup>1</sup>. *Slaves of the shah, new Elites of Safavid Iran*,. London. Tauris.

Bandar Abbas.

Floor, Willem M. (2006), *The Persian Gulf: A Political and Economic History of Five Port Cities 1500-1730*, paper back, mag publisher, Milan

Foran, jhon (1992)” *The Long Fall of the Safavid Dynasty: Moving beyond the Standard*, international journal of middle Eeas studies.v.24, no.2, p.p.281-304

Qasemi,shapour (2010), *Safavid empire 1502-1736*. Iran chamber society Friday,January 22.p.37

Matthee.rudolph (1999), *The politics of trade in safavid iran, (silk for silver.1600-1730*, Cambridge Studes in Islamic Civilization.