

نگاهی گذار به گمرکات و قاچاق کالا در نیمه دوم قرن نوزدهم و تاثیر آن بر توسعه ملی در ایران

فیاض زاهد^۱، هدی موسوی^۲

چکیده

با روی کار آمدن سلسله قاجاریه در آغاز قرن سیزدهم هجری قمری/ قرن نوزدهم میلادی به ویژه از عهد ناصری به دلیل تحولات جهانی و افزایش روابط اقتصادی- سیاسی و نیز حضور ایران در نظام اقتصادی جهانی تحولات عمده ای در سازمان گمرک کشور به وجود آمد که تأسیس وزارت گمرک (۱۲۹۲ هـ. ق / ۱۸۷۴ م.)، تنظیم و انتشار نظامنامه گمرکی، لغو اصول اجاره داری و وضع تعرفه های نوین گمرکی از مهم ترین آنها محسوب می شود که پس از حضور نیروهای خارجی در امور گمرکی و مالیاتی ایران حاصل شد. این تحولات گرچه موجب شکل گیری ساختار نوین گمرکی در ایران و افزایش نسبی درآمد گمرکات نسبت به دوران پیش از قاجاریه گردید، لکن نتوانست بسترهای لازم جهت رونق اقتصادی و مالی کشور را برای توسعه همه جانبه فراهم نماید. در نتیجه حاصل این تحولات نصیب کشورهای صاحب قدرت و نفوذ در ایران شد. از یکسو، هجوم کالاهای خارجی به بازارهای ایران و نفوذ کامل آنها بر بازارهای داخلی به دلیل تنوع در محصولات و تغییر در سلیقه همه طبقات جامعه و عدم حمایت دولت از تولید ملی، صنایع دستی را به نابودی کشاند؛ از سوی دیگر، واردات بی رویه کالا از کشورهای اروپایی به مرزهای کشور و عدم مدیریت صحیح زعمای قاجار سبب ورود حجم بسیاری از کالاها از جمله: شکر، قند، چای، منسوجات، ... به صورت قاچاق به کشور شد که بیشترین صدمه را به بخش صنعت داخلی و کشاورزی وارد ساخت. این مقاله در نظر دارد تا به این پرسش پاسخ دهد که وضعیت گمرکات در دوره ناصرالدین شاه چگونه بوده است و دیگر آنکه تاثیر قاچاق کالا بر ثبات اقتصادی این عصر تاریخی چه عواقبی را متوجه کلیت نهاد اقتصاد ناصری و ناتوانی در نیل به یگ فرآیند اثرگذار در توسعه همه جانبه گزارده است..

واژگان کلیدی: توسعه ملی، گمرکات، واردات، ناصرالدین شاه، نیمه دوم قرن نوزدهم، قند و شکر، قاچاق.

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۵/۰۲/۲۵

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۵/۰۲/۲۰

^۱ استادیار گروه تاریخ و باستان شناسی واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی (نویسنده مسئول) (Email: Fayyaz.zaahed@gmail.com)

^۲ کارشناس ارشد رشته تاریخ، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی (Email: Hodamousavi1364@gmail.com)

مقدمه

موقعیت جغرافیایی ایران و واقع شدن آن به منزله پلی میان دو قطب تمدنی شرق و غرب، از دیرباز تاکنون به این سرزمین، در زمینه تجارت رتبه ممتازی داده است. تجارت ایران در فاصله بین ظهور اسلام و قرن نوزدهم تغییرات زیادی را به خود دید. برخی از این تغییرات با ظهور و سقوط سلسله‌ها به وقوع پیوستند و برخی دیگر از تحولات کشورهای مجاور که توزیع جمعیت، بازارها و مسیر جاده‌های تجاری را تحت تأثیر قرار می‌داد، ناشی می‌شد. بیشتر تحولات تجاری در دوره صفویه با ورود نخستین گروه‌های اروپایی که به دنبال بازار مصرف برای کالاهای خود می‌گشتند، صورت گرفت. با امضاء عهدنامه‌ها و قرارنامه‌ها، زمینه برای باز شدن درها به روی کالاها و فرآورده‌های غربی آغاز شد. اما طی آشفتگی‌هایی که در اواخر دوره صفویه رواج داشت، تجارت خارجی ایران دچار رکود و انحطاط گردید. با حکومت فتحعلی شاه قاجار، تجارت وارد مرحله نوینی شد. در این دوره به یکباره سرنوشت ایران با سیاست‌های بین‌المللی و اقتصاد جهانی پیوند خورد. ورود ناخواسته ایران به حوزه رقابت‌های اقتصادی، سیاسی و راهبردی کشورهای اروپایی نظیر انگلستان، روسیه، فرانسه، بر سرنوشت سیاسی و اقتصادی به خصوص تجارت خارجی ایران تأثیر بسزایی گذاشت. آنچه در خصوص تجارت و اقتصاد سیاسی ایران عصر ناصری حائز اهمیت می‌باشد در دو عامل نهفته است: نخست: مربوط به ساختار اقتصادی-تجاری ایران و روند تحولات آن در قرن نوزدهم است که در مفاهیمی همچون توسعه، عقب‌ماندگی، اقتصاد در حال رشد، کاهش ارزش پول معنا می‌یابد. دوم: چگونگی سیاست‌گذاری زعمای قوم قاجار می‌باشد.

در این میان بررسی مولفه‌های مختلف اقتصاد نوین ایران از جمله گمرکات اهمیت مضاعفی می‌یابد. می‌دانیم که گمرکات اصلی‌ترین ابزار حکومت برای تنظیم بازار و کنترل صادرات و واردات کشور است. از این طریق است که می‌توان به موازنه مثبت اقتصادی دست یافت. نقش نظام گمرکی هر کشور در تجارت، بسیار مؤثر و تعیین‌کننده است. نظام گمرکی علاوه بر این که یکی از منابع عمده درآمد محسوب می‌شود، همچنین به دولت‌ها این امکان را می‌دهد که با وضع مقررات ویژه گمرکی در جهت حمایت از تولیدات داخلی و تجارت، گام‌های مؤثری بردارند. در دوره ناصری گمرکات مناطق مختلف کشور همچون دوره‌های قبل همه ساله به مزایده گذاشته می‌شد و برندگان مزایده نیز که عمدتاً از وابستگان دستگاه سلطنتی و یا اشراف بودند، برای جبران مبلغ اجاره اقدام به وضع عوارض گمرکی خارج از مقررات و مضر به حال تجارت و اقتصاد کشور می‌کردند. این امر، به منفی شدن تراز بازرگانی کمک می‌کرد. همچنین هیچگونه نظارت و کنترلی نیز بر عملکرد گمرکات وجود نداشت، بدین ترتیب تجارت ایران تحت تأثیر ملاحظات سیاسی در روابط خارجی، نبود قوانین و مقررات گمرکی مورد نیاز در داخل و استبداد و تفکر سنتی سران حکومت قاجار، از پیشرفت بازماند و بستری برای وابستگی ایران به اقتصاد جهان گردید. از یکسو، واردات کالاهای خارجی عاملی گشت دراز بین رفتن صنایع داخلی و ورشکستگی روزافزون بازرگانان ایرانی که توانایی رقابت با تجار خارجی را به دلیل تفاوت در میزان پرداخت عوارض گمرکی و عدم حمایت دولت و همچنین اخذ مالیات‌های گوناگون از آنان نداشتند. از سوی دیگر، واردات بی‌رویه کالاهای خارجی و عدم نظارت دولت بر گمرکات سبب واردات کالا به صورت قاچاق به کشور شد، که بزرگ‌ترین ضربه را به صنعت داخلی وارد ساخت.

نگاهی گذرا به گمرکات در نیمه دوم قرن نوزدهم

مهم‌ترین واقعه عصر حکومت فتحعلی شاه، جنگ‌های پی‌درپی و طولانی ایران و روس بود. نخستین جنگ در طول سال ۱۲۱۹ تا ۱۲۲۸ هـ.ق / ۱۸۰۴ تا ۱۸۱۳ م و جنگ دوم از ۱۲۴۱ تا ۱۲۴۳ هـ.ق / ۱۸۲۵ تا ۱۸۲۷ م روی داد که با انعقاد دو عهدنامه گلستان و ترکمانچای بخش‌های زیادی از مناطق شمال‌غربی خاک ایران جدا شدند (نوری، ۱۳۸۶: ۱۶-۱۷). به موجب عهدنامه گلستان، وضع تازه‌ای در گمرک ایران پیش آمد و استقلال گمرکات ایران از بین رفت. زیرا برابر فصل نهم این عهدنامه مقرر شد " باج و گمرک اموال تجار طرف دولت روسیه که به بنادر و بلاد ایران بیاورند از یک تومان مبلغ پانصد دینار در یک بلده گرفته، از آنجا با اموال مذکوره به هر ولایت ایران بروند چیزی مطالبه نگردد و همچنین از اموالی که از ممالک ایران خارج می‌شود [گرفته] زیاده

بعنوان خرج و توجیه و تحمیل و اختراعات چیزی از تجار روسیه مطالبه نشود. به همین نحو در یک بلده باج و گمرک تجار ایران که به بنادر بلاد ممالک روسیه می‌برند یا خارج می‌شود به دستور گرفته اختلافی به هیچ وجه نداشته باشد" (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ج ۳/۱۵۱۶).

در پیمان ترکمانچای که پس از یازده سال بعد از معاهده گلستان در ۱۲۴۳ هـ/۲۲ فوریه ۱۸۲۸ م. منعقد شده بود، مقرر گردید، گذشته از آن که اصل برابری و تساوی حقوق و معامله متقابل در پیمان قید نشود بلکه گذشته از نقض حقوق گمرکی دولت ایران استقلال قضایی خود را نیز از دست داد و اگر اتباع دولت ایران اختلاف‌هایی با اتباع دولت روسیه پیدا می‌کردند با روش قضاوت کنسولی نمی‌توانستند به حقوق خود رسیده از قضاوت بی‌طرفانه برخوردار گردند (یکتایی، ۱۳۵۵: ۴۵). مطابق ماده دهم قرارداد مزبور، دولت روسیه حق تعیین کنسول‌ها و نمایندگان و حامیان تجارتي «در هر جا که مصلحت بازرگانی دولت اقتضا کند» را بدست آورد. مسئله «تجارت و حفاظت اتباع» موافق معاهده جداگانه مورد تصدیق قرار گرفت. مطابق شرایط آن قبول شد که صادرات و واردات مبلغ پنج درصد بعنوان حقوق گمرکی دریافت شود. هم‌چنین افسران روسی که برای مصرف و استفاده شخصی خود کالاهایی وارد می‌کنند از پرداخت حقوق گمرکی معاف باشند. هم‌چنین به آنها اجازه داده شد که از کارمندان و اعضاء ایرانی خود حمایت و حفاظت نمایند، بالاخره آنها برای حمایت اتباع خودشان اقتدار و اختیاری بدست آوردند.

در مجموع این عهدنامه‌ها تأثیرات منفی زیادی بر تجارت داخلی و خارجی ایران گذاشت. درآمد گمرکات ایران را به حداقل ممکن کاهش داد و قدرت رقابت با تجار و کالاهای خارجی را از تجار و کالاهای ایرانی گرفت و آنها را مجبور کرد که به اسم شرکت‌های خارجی کالا وارد کنند. در عوض تجار خارجی از وضع مساعدتری برخوردار شدند و توانستند بازار ایران را در اختیار خود گرفته و سودهای کلانی ببرند (سعیدی‌نیا، ۱۳۸۸).

این معاهده افتتاح یک عصر جدیدی را در تاریخ ایران نشان می‌دهد. دولت ایران از آن به بعد دیگر آن دولت مستقل سیاسی که با فرانسه و انگلستان رابطه داشت نبود.

دولت فرانسه این صحنه سیاست را ترک کرده بود و انگلستان هم آنقدر کند نبود که این تغییر را ملاحظه ننماید. این معاهده از لحاظ دیگری مهم می‌باشد، چه پایه‌ی سیاستی شد که ملل غربی مناسبات خود را با ایران روی آن قرار دادند و حقوق و امتیازات بیشمار ارضی که مطابق آن به دولت روسیه واگذار شد راه را به دول دیگر اروپایی نشان داد (سایکس، ۱۳۸۰: ج ۲/۴۶۴). بگونه‌ای که لرد کرزن با صرافت به این موضوع توجه کرده است. "در سال ۱۸۲۸ م. معاهده سیاسی ترکمانچای که برتری مقام روسیه را در شمال غربی تسجیل کرده بود، قراردادی تجارتي ضمیمه داشت که در زمینه بازرگانی نیز نفوذ آن دولت را سخت مستقر گردانید. برقراری حق گمرک ۵٪ نسبت به ارزش کالا درباره همه اجناسی که به روسیه صادر و یا از آنجا وارد می‌گردید نمونه و سرمشقی برای تمام دول اروپایی (انگلیس و فرانسه) فراهم شد که قرارداد مشابهی مبتنی بر شرط کامله‌الوداد با دولت ایران امضا کردند" (کرزن، ۱۳۸۰: ج ۲/۶۶۱). به عبارتی سرچشمه همگی این‌ها آن یک «فصل» پیمان‌نامه ترکمانچای بود (کسروی، ۱۳۸۳: ۷۹۲). از زمان انعقاد قرارداد ترکمانچای که به غارت و تصرف بخش‌های آباد و پرجمعیت ایران در قفقاز منجر شد، ناتوانی ایران در حوزه داخلی و فقدان قدرت نظامی سبب گسترش نفوذ روسیه در ایران و البته استقرار ارتباطات دوستانه‌تر میان ایران و روسیه شده بود (رشیدوش^۲، ۲۰۱۲).

با روی کار آمدن ناصرالدین شاه، در سال ۱۲۶۴ هـ/۱۸۴۷ م. حاکمیت ایران تلاش کرد تا در صدد تغییر و تحولی در عرصه‌های مختلف سیاسی و اقتصادی برآید. به نظر می‌رسد ناصرالدین شاه طرح مبهمی از توسعه و گسترش ایران در ذهن خود داشت. لذا در

^۱ در سال ۱۲۴۶ هـ/۱۸۳۱ م. فتحعلی شاه طی فرمانی حقوق گمرکی در همه مرزهای کشور موقع ورود و خروج کالا صدص پنج دریافت شود و در واقع این نخستین فرمانی بود که درباره نرخ تعرفه گمرکی در زمان قاجار صادر شد. (یکتایی، ۱۳۵۵: ۴۶)

^۲ Vahid, Rashidvash

راستای مجموعه اقداماتی در این راستا ناصرالدین شاه دستور تاسیس وزارت گمرک را در سال ۱۲۹۲ هـ. ق / ۱۸۷۴ م صادر کرد و ریاست این تشکیلات جدید را به میرزا قهرمان امین لشکر سپرد (مستوفی، ۱۳۸۴: ۱۳۸). شایان ذکر است تصدی گری این وزارتخانه در دست افراد متنفذ و نزدیک به دربار بود، به نحوی که سهراب خان گرجی، والی خان، میرزا نصرالله خان نوری، لشکر نویس باشی و میرزا احمد قوام الدوله وزیر گمرک بودند.

متولیان ایرانی در صدد برآمدند که قوانین جدیدی را برای گمرکات ایجاد نمایند. از جمله می توان به تنظیم و انتشار نظامنامه گمرک ایران در سی و دو فصل در زمان امین السلطان اول پدر میرزا علی اصغر خان امین السلطان اشاره کرد. این قوانین به دست یوسف خان گمرکچی مأمور گمرک فارس و کتابچی خان قانون نویس آن زمان تنظیم شد. در این نظامنامه تمام امور و وظایف گمرکی از تسلیم اظهارنامه تا ترخیص کالا پیش بینی شده بود (یکتایی، ۱۳۵۵: ۴۸).

دنیا تغییر کرده بود و ناصرالدین شاه نیز این مهم را درک می کرد. او می دانست که علت اصلی شکستهای ایران در نظام ناتوان اقتصادی است. لذا اصلاح ساختارهای اداری و اقتصادی از جمله گمرکات از اولویت های اصلاح امور بود. در طول قرن گذشته با افزایش تجارت خارجی ایران، درآمد گمرک نیز افزایش یافت و عده زیادی طالب اجاره آن شدند. پس از آنکه درآمد گمرک به گروهی قروض خارجی درآمد، اروپائیان دولت ایران را ملزم ساختند که برای اداره گمرک، مأمورین خارجی استخدام کنند. استخدام ژوزف نوز^۱ در سال ۱۳۱۷ هـ. ق / ۱۹۰۱ م. در پرتو همین الزام بود.^۲ تعداد بلژیکی ها در گمرک همچنان افزایش یافت و چندی بعد اداره پست نیز به آنها محول شد (نظام السلطنه مافی، ۱۳۶۲: ج ۱ / ۹۸).

اجاره دادن گمرکات در ایالات مرزی همچون آذربایجان، خراسان، کردستان، کرمانشاهان، خوزستان، فارس، کرمان و بلوچستان در حدود بیست درصد از مبلغی بود که بابت اجاره سالانه به دولت می پرداختند. (کرزن، ۱۳۸۰: ۵۶۶). این نشانه وضع نابهنجار اداری و از جمله اداره گمرکات ایران در آن عصر بود. این نوع سیاست گذاری موجب گسترش قاچاق کالا و نیز افزایش تقلب در میان اجاره داران شده بود. یکی آنکه، اجاره داران برای درآمد زیادتر تلاش می کردند تا هرچه بیشتر صادرات و واردات کالاها از طریق گمرکخانه ای که در اجاره آنها بود صورت گیرد. از این رو با سایر اجاره داران و مأموران وصول مالیاتی در بنادر به رقابت می پرداختند و کالاهای تجارتمی را با مبلغ کمتر از تعرفه رسمی گمرکی از گمرکخانه خود ترخیص می کردند. این افراد برای دریافت نفع بیشتر از اجناس اروپایی کمتر از ۳ درصد عوارض دریافت می کردند (سیف، ۱۳۷۳: ۳۷۱). این کار موجب طمع ورزی بیشتر بازرگانان جهت دریافت سود بیشتر می شد. علاوه بر آن در پایان هر سال سازش غیرقانونی مشابهی نیز میان تجار و اجاره داران گمرک صورت می گرفت و چون ثبات منصب گمرکی نیز وجود نداشت، اجاره داران برای حفظ منصب خود و ماندگاری بیشتر با بازرگانان کنار می آمدند و در نتیجه عوارض گمرکی به حداقل ممکن می رسید. که این امر باعث کاهش درآمد دولت می شد. به عنوان نمونه میزان درآمد دولت بابت اجاره داری گمرک در یک دوره زمانی ده ساله ۱۳۰۶ - ۱۲۹۶ هـ. ق / ۱۸۸۹ - ۱۸۷۹ م. طبق جدول زیر بوده است (سعیدی نیا، ۱۳۸۸).

جدول (۱): میزان درآمد دولت بابت اجاره داری گمرک در یک دوره زمانی ده ساله ۱۳۰۶ - ۱۲۹۶ هـ. ق / ۱۸۸۹ - ۱۸۷۹ م.

سال	درآمد دولتی به تومان	نرخ لیبه به قران	مبلغ به لیبه
۱۸۸۰-۱۸۷۹	۶۰۶۴۰۰	۲۷/۶ قران	۲۳۶/۴۰۰
۱۸۸۱-۱۸۸۰	۷۰۸۶۲۹	۲۷/۵ قران	۲۵۷/۷۰۰
۱۸۸۲-۱۸۸۱	۷۸۵۲۹۰	۲۷/۹ قران	۲۸۱/۶۰۰

^۱ Joseph Naus.

^۲ برانداختن اجاره دادن گمرکات و واگذاری مسئولیت اداره گمرکات به نوز و همکارانش و نیز لغو عوارض داخلی توسط مظفرالدین شاه در سال های ۱۳۱۷-۱۳۱۸ هجری قمری (۱۹۰۰-۱۹۰۱ م.) انجام شد زیرا به دلیل عدم کنترل و اداره گمرکات از طرف دولت تا قبل از آمدن نوز بلژیکی عواید و درآمد گمرک مرزی و راهدارخانه ها در سال کمتر از دو کرور تومان بود. لذا در سال ۱۳۱۷ قمری ۱۹۰۱ م. ابتدا اجاره دادن گمرکات ولایات آذربایجان و کرمانشاه و سال بعد تمام گمرکات کشور تعطیل شد.

۲۸۱/۴۰۰	قران ۲۸/۶	۸۰۷۷۷۰	۱۸۸۲-۱۸۸۳
۲۸۰/۷۰۰	قران ۲۹	۸۱۴۰۰۰	۱۸۸۳-۱۸۸۴
۲۶۴/۲۶۲	قران ۳۰/۵	۸۰۶۰۰۰	۱۸۸۴-۱۸۸۵
۲۵۰/۱۵۰	قران ۳۳/۲	۸۳۸۰۰۰	۱۸۸۵-۱۸۸۶
۲۵۳/۷۳۰	قران ۳۳/۵	۸۵۰۰۰۰	۱۸۸۶-۱۸۸۷
۲۴۱/۱۷۶	قران ۳۴	۸۲۰۰۰۰	۱۸۸۷-۱۸۸۸
۲۳۵/۲۹۴	قران ۳۴	۸۰۰۰۰۰	۱۸۸۸-۱۸۸۹

مشکل دوم بر سر راه گمرکات آن بود که درآمد گمرکات به جای استفاده مفید و مطلوب در جهت ترمیم و ایجاد زیر ساخت‌های مختلف مملکت و رسیدن به توسعه، صرف پرداخت مخارج حرمسرا و خانواده شاهی می‌شد (کرزن، ۱۳۸۰: ج ۱/ ۵۶۸).

راهداری نوعی گمرک ورودی بود که قاطرچیان به محافظانی که در بین منزلگاه‌ها و توقفگاه‌های بین بوشهر و شیراز کاروان‌ها را همراهی و محافظت می‌کنند می‌پرداختند (فلور، ۱۳۶۵: ج ۱/ ۲۳۸). از تجار عمدتاً بابت رفت و آمد کالاها عوارض دریافت می‌کردند. عوارض راهداری به منظور پرداخت مخارج راهداران دریافت می‌شد، یعنی کسانی که در قبال تأمین امنیت منطقه تحت نظارت خود مسئولیت داشتند. در قرن نوزدهم مالیات هیچ‌گاه صرف اهداف اصلی نمی‌شد. تنها بارسنگینی بر دوش تجار ایرانی بود. عوارض گمرکی در مرزهای ایران در مجموع زیاد نبود. در آغاز قرن هیچ تعرفه منظمی که بین کالاها یا ملیت‌های مختلف متفاوت قائل شود، وجود نداشت. تعرفه گمرکی بیشتر به عرف صدور فرامین شاه وقت بستگی داشت. عوارض بعضی اوقات به نسبت قیمت اجناس گاهی به نسبت وزن و زمانی نیز براساس بار چهارپا وصول می‌شد. بعضی کالاها نیز گهگاه از پرداخت عوارض گمرکی معاف می‌شدند.^۱ هر شهر برای خدمات خاصی که انجام می‌داد، یا فقط برای تحمیل پول عوارض وضع می‌کرد. بنابه گفته کرزن عوارض معمولی هر بار در هر شهر ۴ قران بود (کرزن، ۱۳۸۰، ج ۲: ص ۴۷۵). برای نمونه در مشهد مأموران گمرک برای هر باری که صادر می‌شد ۴ قران و هر باری که داخل می‌شد یک قران می‌گرفتند. این مالیات را «سرسنگ» می‌گفتند. در کاشان غیر از عوارض گمرکی عوارض معروف به کوت‌واری^۲ می‌گرفتند. این عوارض از هر بار شتر ۴۰۰ دینار و از هر بار قاطر یا الاغ ۲۰۰ دینار بود (فلور، ۱۳۶۵، ج ۱: ص ۲۰۴). لذا روشن است که اگر شاه می‌خواست تغییری در اوضاع بدهد در این امر چندان موفق نبوده است.

ناگفته پیداست که راهداری یا مالیات حفاظت جاده‌ها از کسانی گرفته می‌شد که از جاده‌ها می‌گذشتند این مالیات برحسب تعداد شتر، قاطر یا الاغ‌هایی که با خود داشتند اخذ می‌شد. از کالاهایی که از خارج نیز وارد می‌شد مالیات‌های زیر گرفته می‌شد:

۱. «اسکه» مالیاتی بود که بر کالاهایی که در اسکله انبار پیاده می‌شد، وضع شده بود؛
۲. سر ریگی «میدانی» مالیاتی بود که برحسب کلیه کالاهایی که از گمرک‌خانه به میدان وارد می‌شد تعلق می‌گرفت (سدیدالسلطنه، ۱۳۴۲: ۱۶۶)؛
۳. «گدامی»^۳ یا عوارضی که برای انبار ساحل بود و از تجاری گرفته می‌شد که کالاهای خود را با قایق‌های شرکت خودشان نقل می‌کردند. این عوارض برای هر کالا نرخ ثابتی داشت (همان، ۱۳۴۲: ۲۱۰).

^۱ برای نمونه در سال ۱۸۲۳م. فتحعلی شاه در پی اعتراضاتی که از طرف نماینده بریتانیا درباره عوارض گمرکی صادرات اسب از طریق خلیج فارس مطرح شد، فرمانی به حسین علی میرزا صادر کرد و به او امر نمود که هیچ نوع عوارض گمرکی از اسب و اموال و اجناس متعلق به اتباع انگلیسی- به جز از کسانی که همیشه به این کار مشغول هستند- دریافت نشود.

^۲ Kutvari.

^۳ Gudame.

طی قرن نوزدهم تغییراتی در روش و منابع بازرگانی به وجود آمد. تا پایان قرن نوزدهم اجاره گمرکات بخش مهمی از درآمدهای دولت را تشکیل می‌داد. هنگامی که عوارض گمرکی پرداخت می‌شد تجار اروپایی یا نماینده آنها جواز یا اجازه‌ای دریافت می‌کردند.^۱ این اجازه برای کالاهای اروپایی به منزله نوعی گذرنامه در حین عبور بود که به موجب آن عوارض گمرکی یا سایر عوارض اضافی بر آنها تعلق نمی‌گرفت.

تجار ایرانی به دلیل اینکه عوارض کمتری برای کالاهای خود پرداخت کنند آنها را به نام یکی از اتباع یا یک شرکت انگلیسی قلمداد می‌کردند و یا هرگاه کالاهایی متعلق به اتباع خارجی وارد می‌شد مانند کالاهای ایرانی تجار آنها را به نام خودشان معرفی می‌کردند. در هر دو حالت حکومت مبلغ زیادی را از دست می‌داد. بنابراین اگر عوارض مقرر در حین ترانزیت برای تاجر ایرانی خیلی زیاد بود، کالا را به نام یکی از اتباع خارجی (معمولاً نام تجار انگلیسی یا روسی) وارد می‌کرد.^۲ اقدامات حکومت ایران در این جهت هر چند به زیان تجارت ایران بود، اما موجب پر شدن خزانه می‌گشت. زیرا ماهیت تجارت با ایران چنان بود که بیشتر معاملات توسط نمایندگی‌ها به امضاء می‌رسید.

برخی از اروپائیان بر این اعتقادند که گمرکات و عوارض گمرکی در دوره قاجار دچار تحولات زیادی شده است (طالی‌حاتم، ۲۰۱۵). اما به نظر می‌رسد، گمرک ایران در دوره قاجار با وجود برخورداری از تحولات و تشکیلات نوین، به دلیل وابستگی اقتصادی و سلطه خارجی، نتوانست با تدوین گمرکی مستقل و سیاست‌گذاری تجاری مناسب، زیر ساخت‌های لازم را جهت رونق اقتصادی و توسعه صنعتی ایران فراهم کند.

شهرهای گمرکی راهی به سوی توسعه اقتصادی

راه‌های ارتباطی ایران به کشورهای دیگر به وسیله انگلیسی‌ها و روس‌ها نظارت می‌شد. اولی: جاده خاکی، راه‌های آبی کارون و خلیج فارس. دومی: در شمال ایران راه‌های زمینی و آبی دریای خزر بود. شبکه وسیعی از شرکت‌های حمل و نقل، بیمه و شعبات بانک استقراری در شمال نیز موقعیت انحصاری روسیه را تشدید می‌کرد (وطن‌خواه، ۱۳۸۰: ۲۹۶). در نتیجه ایران تبدیل به بازار فروش، منبع مواد خام و موقعیت مناسب و مساعد برای سرمایه‌های جهانی شده بود.

فقدان راه‌های ارتباطی، مانعی برای انجام تجارت در مناطق دور دست و تثبیت کنترل حکومت در شهرها بود. شهرهای واقع بر سر راه‌های تجاری بیش از شهرهای دور افتاده در مبادله کالاها نقش بازی می‌کردند. قرار داشتن بر سر راه تجاری، باعث می‌شد که این شهرها از یک‌سو، از سودهای اقتصادی فراوان برخوردار شده و از نظر شهرسازی متفاوت از سایر شهرها باشند. از سوی دیگر، شیوه و روش زندگی اهالی این شهرها در ایجاد روابط با کشورهای تجاری و مسافران اروپایی متفاوت با دیگر مردم جامعه باشد. در ایران پنج شریان بزرگ تجاری وجود داشت.

۱. تبریز و رشت از طریق قزوین به طرف شرق و جنوب شرق؛

۲. دریای خزر از طریق شاهرود تا خراسان؛

۳. بغداد به طرف شمال به عبارتی همدان و کرمانشاه و از آنجا به تهران؛

۴. بوشهر به طرف شمال تا اصفهان؛

۵. بندر عباس به سمت شمال تا خراسان.

^۱ جواز شامل کالاهای تجاری خارجی می‌شد که بنا به قرارداد به گمرک‌خانه‌های حکومت وارد شده و براساس آن عوارض گمرکی پرداخت شده و آن کالاها را می‌توان ایالتی دیگر که جواز برای آن اسم صاحب کالا صادر شده فرستاد برای اینکه سایر گمرک‌خانه‌ها در آن کالا مداخله نکنند. برای اطلاع، ن. ک. به: ویلم، فلور، جستارهایی

در تاریخ اجتماعی ایران، ترجمه ابوالقاسم سری، تهران: توس، ۱۳۵۹، ج ۱، ص ۲۰۱

^۲ برخی از بازرگانان یا کسبه تنها به جهت نفع شخصی به صورت عمال و نمایندگی‌های شرکت‌ها یا تجار انگلیسی در بوشهر یا شهرهای دیگر درآمدند. هر گاه کالای خودشان وارد می‌شد مسئول ۸ درصد عوارض بودند و اگر آن را به نام یکی از اتباع قلمداد می‌کردند فقط ۵ درصد باید عوارض پرداخت می‌کردند. اما به کالاهای ایرانی متعلق به اتباع خارجی تنها ۲ درصد عوارض تعلق می‌گرفت.

^۳ Zahra, Talaei hatam.

ما در اینجا در نظر داریم وضعیت راه‌های شهرهای تبریز، خراسان، یزد، تهران، بوشهر و گیلان را که برای تجارت خارجی از اهمیت بسزایی برخوردار بوده بطور اختصار بررسی کنیم. زیرا این امر تصویر روشنی از چگونگی استراتژی حکومت برای قدم نهادن در راه اصلاح مناسبات اقتصادی و نوعی از راهبرد توسعه در عصر ناصری را نشان می‌دهد.

تبریز مرکز پرجمعیت‌ترین ایالت کشور و معمولاً در دوره قاجار ولیعهد نشین بود این شهر تقریباً همان وضعیتی را در شمال غربی ایران دارد که مشهد در شمال شرقی دارد. تبریز در ردیف اولین مراکز اقتصادی و بزرگ‌ترین مرکز تجاری ایران است. اهمیت اصلی این شهر در تجارت ترانزیتی آن بود. تبریز از مراکز مهم تجارت ایران بوده که موقعیتش را تا توسعه راه‌های خلیج فارس و دریای خزر حفظ کرده بود. شهر تبریز از آغاز قرن نوزدهم مرکز تجاری بازرگانی اروپا با شمال ایران و تا سال ۱۲۸۴هـ/ق/۱۸۶۸م. با آسیای میانه بشمار می‌رفت. این شهر بر سر راه شاهراه‌هایی به تهران از تفلیس در شمال و طرابوزان در غرب امتداد یافته بود. کالاهای وارداتی از استانبول، طرابوزان و گرجستان به تبریز وارد و از آنجا به قزوین، تهران و شهرهای دیگر حمل می‌شد.

پس از قرارداد ترکمانچای و ترک مخاصمه میان ایران و روسیه طبقه تجار ایران در نتیجه افزایش دادوستد و ثبات سیاسی و رونق ناشی از ترک جنگ قدرت بیشتری یافتند. بازارهایی چون تبریز نماد این رونق جدید بودند. اما نباید از یاد برد که این رونق به معنای قدرتمند شدن تجارت داخلی نبود. زیرا علت آن عمده محصولات وارداتی بود که تولیدات ملی را با مشکلات و معایب فراوانی روبرو کرد. این رونق برای تاجر سوداگر، رونق‌افزا بود ولی برای صنعتگر و تولیدکننده داخلی این طور نبود (یداللهی، حناچی، ۲۰۱۱). تجارت تبریز در سال‌های نخستین به سلطنت رسیدن قاجارها، در دوره ناصرالدین شاه رو به ترقی و رونق نهاد. به-ویژه بین سال‌های ۱۲۵۱-۱۲۴۸هـ/ق/۱۸۳۳-۱۸۳۶م. به حد اعلی رسید. هر چند در برخی مواقع از جمله در نتیجه سوء سیاست در باب واردات کالا همانطور که پیشتر گفته شد در سال ۱۲۵۲هـ/ق/۱۸۳۷م. موجب بروز بحران‌هایی در شهر تبریز شد- (مینورسکی، ۱۳۳۷: ۷۲). بازرگانان ایرانی نیز در زمینه تجارت خارجی به شکل فعال کار می‌کردند. کالاهای فرانسوی، آلمانی و انگلیسی از طریق این شهر به دیگر شهرهای کشور و همچنین به آسیای مرکزی ارسال می‌شد (جهاددانشگاهی، ۱۳۸۸: ۵۸). افتتاح راه ترانزیت قفقاز موجب رقابت بین آن راه و راه موازیش طرابوزان- تبریز گردید. در سال ۱۳۰۰هـ/ق/۱۸۸۳م. حمل و نقل کالاهای بازرگانی از راه طرابوزان - تبریز که یگانه راه غرب بود افزایش یافت (مینورسکی، ۱۳۳۷: ۷۲).

تبریز نقطه تلاقی دو راه اصلی برای تجارت بود. یکی، راه طرابوزان که از طریق آن امتعه اروپایی می‌تواند با سود بیشتری به سمت شمال غرب روانه شود. دیگری، راه تفلیس و آستارا که از طریق آنها خصوصاً از راه آستارا کالاهای روسی به تبریز وارد می‌شود. توسعه تجارت تبریز معلول سه عامل بود: افزایش تولید و صدور ابریشم. راه افتادن تجارت از طریق طرابوزان. ورود تجار یونانی و سایر تجار به این منطقه (عیسوی، ۱۳۶۹: ۱۶۵).

همان‌طور که می‌دانیم تبریز در گذشته مرکز تجارت «تولیدات اروپایی» که از ایالات شمالی به این شهر می‌آمدند، بود. اما در اواخر قرن نوزدهم دو عامل انحطاط تدریجی تجارت و بازرگانی در تبریز را به همراه آورد: یکی، گشایش کانال سوئز. دیگری، متوقف شدن حمل و نقل از طریق روسیه. با بسته شدن این مسیر اجناس از طریق بوشهر و بغداد به ایالات جنوبی می‌رسید. خراسان یا به گفته کرزن «سرزمین خورشید» ایالت شمال شرقی ایران است. سرزمینی است که از نظر تجاری و سیاسی از دیرباز تاکنون دارای اهمیت بسیاری بوده است. قسمت عمده حدود غربی و جنوبی خراسان در مجاورت ولایت استرآباد واقع است. ولایت نامبرده، از این جهت که تنها راه ارتباطی به روسیه می‌باشد دارای اهمیت بسیاری است. نزدیکی استرآباد و خراسان از سه جهت حائز اهمیت است: یکی، موضوع پایگاه دریایی روس در آشوراده. دیگر، نظارت بر جاده میان دریا و شاهرود.

¹ Solmaz, Yadolla, Pirooz, Hanachi.

^۲ ناگفته نماند که علت پر رونق بودن بازار تبریز واقع شدن این شهر در سر راه جاده ابریشم بود. خطی که از سمنان، تهران، قزوین، زنجان و تبریز می‌گذشت. خطی از جاده ابریشم را احیاء می‌کرد که وظیفه انتقال تجارت و البته فراتر از آن فرهنگ را میان چین و غرب عهده‌دار بود (حناچی، یداللهی: ۲۰۱۱).

همان‌طور که در بالا اشاره شد نزدیکی خراسان به استرآباد موجب شد تا اجناس روسی بازار خوبی را در خراسان و ایالات شمال شرقی ایران تجربه کنند. کالاهای روسی از طریق راه دریای خزر و یا توسط راه آهن ماوراء قفقاز وارد خراسان می‌شد و از این ایالت به نقاط دور دست ایران می‌رسید. از این‌رو، روسیه برای صادرات خراسان بازار آماده‌ای بود. در خراسان فقط دو راه اصلی برای ورود کالاهای انگلیسی به مشهد وجود داشت. مسیر اول، راه دریای سیاه است که با گذشتن از طرابوزان، تبریز و تهران کالا به خراسان می‌رسد. دومین راه، راه خلیج فارس، بندرعباس و یزد و کرمان است. جاده کرمان به یزد کوتاه‌تر است ولی عوارض یزد مانع از حمل و نقل می‌شود با این‌همه تجار اغلب این راه را انتخاب می‌کنند چرا که یزد یک بازار شلوغ است و آنها می‌توانند اجناس خود را به راحتی در آنجا به فروش برسانند.

اهمیت تجاری شهر یزد بیشتر به دلیل موقعیت جغرافیایی و ساکنینش بود. از نظر جغرافیایی آمد و شد از بندرعباس به یزد راحت‌تر بود تا سایر شهرهای جنوبی. همچنین فرستادن کالاهای تجاری از هند به خراسان و از آنجا به شمال و شرق کشور و بالعکس از طریق یزد راحت‌تر بود. اهمیت شهر یزد از این جهت بود که بسیاری از ساکنین آن از اقلیت‌های زرتشتی و نیز تعدادی از اینان تبعه بریتانیا بودند که از هند آمده و در یزد ساکن شده بودند. لرد کرزن وضعیت آنها را چنین توصیف می‌کند:

موقعیتی که آنها در یزد بدست آورده‌اند بی‌شبهت به موقعیت پیشکارها و نمایندگان‌های چینی هم پیمان بنادر ژاپن نیست. در عین حال که قسمت عمده تجارت خارجی از طریق آنها صورت می‌گیرد معاملات کالاهای صنعتی داخلی نیز تحت نظر آنها است (کرزن، ۱۳۸۰، ج ۲: ص ۲۹۵).

به خاطر این شرایط، یزد مرکز تجاری برای کالاهای خارجی و محلی مناسب برای صادرات و واردات کالا بود. صادرات اصلی یزد تریاک بود. بر طبق گزارش کرزن سالانه دو هزار جعبه تریاک از یزد به سایر نقاط فرستاده می‌شد. در این زمان تهران مرکز تجاری بزرگی نبود. بلکه کالاها از آذربایجان به تهران می‌آمد. تهران یک مرکز ترانزیت برای کالاهایی بود که از آذربایجان به خراسان می‌رفت. اهمیت اقتصادی این شهر به دلیل اهمیت سیاسی آن بود. زیرا وجود دربار و طبقه حاکم برای کالاهای تجملی که از اروپا می‌آمد بازار خوبی ایجاد می‌کرد (مهدوی، ۱۳۷۹: ۱۳۳). اهمیت بازرگانی تهران در قرن نوزدهم مدیون وجود دربار سلطنتی بود نه محصولات صنعتی و کشاورزی. هرچند که تهران امروزه پایتخت ایران محسوب می‌شود ولی از حیث بازرگانی جزء شهرهای درجه دوم به شمار می‌رود. این شهر تجارت خود را مدیون وجود دربار در آن و موقعیتش با توجه به مازندران در شمال - استرآباد، خراسان در شمال شرق و شرق، قم و کاشان و اصفهان و شیراز در جنوب، یزد و کرمان در جنوب شرق است. تهران با نواحی غرب ایران دارای تجارت محدودی بود که منحصر به واردات غله و سایر ملزومات بود. در نتیجه، تهران بازار خوبی برای کالاهای اروپایی بود. به عبارتی برخی کالاهایی که در دیگر جاها فروش عمومی نداشت در بازار تهران به فروش می‌رسید.

علاوه بر شهرهای ذکر شده، بوشهر در جنوب و بندرانزلی در شمال کشور در تجارت خارجی از اهمیت بسزایی برخوردار بود. اجناس انگلیسی و روسی از خلیج فارس و دریای خزر وارد می‌شد. بوشهر گذرگاه عبور کالاهای وارداتی انگلیس و بندرانزلی گذرگاه اجناس روسی بود.

در اوایل سده نوزدهم تجارت بوشهر در نتیجه استقرار نظم، بدست حکومت قاجارها رشد می‌کند. در سال ۱۲۲۱ هـ. ق / ۱۸۰۷ م. ، تأثیر زیان بخش رشد داد و ستد در شمال ایران دلیلی بر رونق اقتصادی در بوشهر بود. چنانکه توزیع پارچه وارد شده از فرانسه از طریق روسیه از آوردن آن از انگلیس از طریق بوشهر ارزان‌تر تمام می‌شد. این گرایش تأثیرات بیشتری را در دهه ۱۸۳۰ م. بر کالاهایی که از طریق بوشهر در سال ۱۲۴۹ هـ. ق / ۱۸۳۴ م. می‌رسید، می‌گذاشت و با کاهش چشمگیری در سال ۱۲۵۸ هـ. ق / ۱۸۴۳ م. مواجه می‌ساخت. تجارت انگلیسی‌ها در این هنگام از طریق استانبول صورت می‌گرفت، تمایلی که دست کم تا بیست سال بعد ادامه یافت. بدشانشی دیگر آن بود که تنها نیمی از کالاهای وارده از هند، ظاهراً برای اجتناب از پرداخت باج به حکومت ایران، در

بوشهر تخلیه می‌شد. بیشتر دادوستد با وجود نامطمئن بودن بازار بصره به آنجا منتقل شد^۱ (مارتین، ۱۳۸۹: ص ۵۹-۶۰). تجارت خارجی در بوشهر، عمده‌ترین لنگرگاه ایران در کرانه جنوبی، بعد از جنگ هرات با رونق مواجه شد و اجناس اروپایی از این منطقه به بازارهای ایران می‌رسید.

رشت کرسی ایالت گیلان است و از این جهت که عمده‌ترین دروازه شمالی است همواره محل مهمی برای تجارت بوده است.^۲ رشت اولین شهری است که مسافر خارجی به خاک ایران قدم می‌گذارد و همچنین موقع ترک این سرزمین با آن خداحافظی می‌کند. نام این شهر در سفرنامه‌های بسیاری از اروپائیان یاد شده است و از دیر زمان پیش کشورهای اروپایی در این شهر برای حفظ منافع تجارتي خود کنسولگری‌هایی دایر کرده بودند. مجاورت روسیه و نفوذ سرشار آن دولت در بحر خزر خواه ناخواه وضع ممتازی برای روسیه در گیلان و رشت فراهم ساخته بود. از این رو بازار این شهر مهم‌ترین مرکز فروش اجناس روسی به شمار می‌آمد. اما این ایالت نیز بسان سایر ایالات ایران به دلیل فقدان راه‌های ارتباطی تجارت ترانزیتی را با مشکل مواجه ساخت. دیگر شهر گیلان، بندرانزلی نیز مهم‌ترین لنگرگاه ایران در شمال کشور می‌باشد، زیرا راه و رسم سفر به خاک ایران از ورود به این بندر آغاز می‌شود. در انزلی سرویس کشتیرانی کمپانی روسی «قفقاز» و شرکت «مرکوری» دایر است که از باکوبه به آنجا رفت و آمد می‌کردند (کرزن، ۱۳۸۰، ج ۱: ص ۶۲). اجناس داخلی نظیر؛ ماهی شور، ماهی خشک، حصیر و ... و کالاهای خارجی از روسیه و بادکوبه در بازار انزلی به فروش می‌رود (میرزا ابراهیم، ۲۵۳۵: ۱۵۹). ناگفته پیداست این بندر به دلیل دارا بودن موقعیت منحصر به فردش در تجارت خارجی و داخلی، بازار خوبی برای کالاهای اروپایی بوده است. اما بیان این نکته خالی از لطف نمی‌باشد که فقدان راه‌های ارتباطی مناسب در این بندر مرادفات تجارتي را با مشکل مواجه می‌ساخت.

تجارت خارجی و کالاهای وارداتی در اواخر قرن نوزدهم

اقتصاد ایران در دوره قاجار بر پایه کشاورزی می‌چرخید. از این رو بخش تجارت که به عنوان واسطه میان مراکز تولید و مصرف، نقش عمده‌ای در تنظیم اقتصاد تجاری داشت، از مسیر خود منحرف شده و نابسامانی‌های جامعه را نیز دامن زد. همچنین بخش تجارت به جای اینکه در خدمت بخش‌های اقتصادی باشد خود تبدیل به زایده‌ای سرطانی شد و دیگر بخش‌ها^۳ را نیز مورد تهدید قرار داد. تراکم سرمایه تجاری در ایران، از اوایل دوره قاجاریه موجب افزایش وابستگی ایران به بازارهای خارجی از یک‌طرف، و رونق واردات کالاهای صنعتی ساخته شده و صدور کالاها و مواد خام کشاورزی و معدنی از طرف دیگر شد.

اقتصاد سنتی ایران در نیمه دوم قرن نوزدهم به ابتکار سرمایه‌داران غربی و تجار ایرانی و با تشویق و اعمال نفوذ قدرت‌های استعماری که در شمال و جنوب کشور مستقر بودند، به اقتصاد نوپای جهانی و بازارهای بین‌المللی وابستگی پیدا کرد. وابستگی به بازار جهانی در شرایط نیمه استعماری مستلزم دگرگونی‌هایی در اقتصاد سنتی جامعه ایرانی و اجزای متشکله آن یعنی کشاورزی، صنایع دستی و مبادلات بازرگانی بود. آشکارترین پی‌آمد وابستگی به بازار جهانی، رشد شتابان بازرگانی خارجی در دهه آخر قرن گذشته و اوایل قرن کنونی هجری قمری بود^۴ (اشرف، ۱۳۵۹: ۸۹). رشد تجارت خارجی و برنامه‌های جدید در تجارت داخلی از

^۱ صادرات مشتمل بر پیله ابریشم و شمش نقره، تریاک، اسب، مس قدیمی، خشکبار، فرش، گلاب و سرانجام اواسط سده پشم، ابریشم و غلات و در سال‌های رونق لوله تفنگ، تیغه شمشیری و سرنیزه ساخت شیرازی بود که از طریق خلیج فارس فروخته می‌شد. واردات از هند از اواسط سده، کالاهای پنبه‌ای (کل واردات یا بیشتر) شکر، غلات و فلزات بود. در شروع سده نوزدهم واردات عمده ایران از هند حدود ۳/۰۰۰/۰۰۰ روپه بود و صادرات حدود ۱/۵۰۰/۰۰۰ روپیه تخمین زده می‌شد.

^۲ در سال ۱۸۷۸م. صادرات ولایت گیلان به روسیه از طریق رشت برابر با ۱۹۲/۰۰۰ لیبره بوده و صادرات سایر نقاط ایران از همین راه فقط ۴/۰۰۰ لیبره کمتر از آن و تجارت داخلی بین رشت و سراسر ایران در همان مدت بالغ بر ۱۴۳/۰۰۰ لیبره بوده است. آمار فوق نشان دهنده اهمیت این منطقه در تجارت خارجی و تجارت داخلی می‌باشد.

^۳ صنایع دستی ایران در نتیجه تجارت خارجی و ورود کالاهای متنوع در این دوره با رکود مواجه شد.

^۴ مجموعه مبادلات بازرگانی با همسایه شمالی از ۹ روپل طلا در سال ۱۲۹۲هق/۱۸۷۵م. به حدود ۳۴ میلیون روپل در سال ۱۳۱۲هق/۱۸۹۵م. رسید و به ۹۴ میلیون روپل در سال ۱۳۳۲هق/۱۹۱۴م. افزایش یافت. در همین دوره ارزش مبادلات بازرگانی همسایه جنوبی با سواحل و بندر خلیج فارس نیز از ۱/۷ میلیون لیبره استرلینگ به ۳ میلیون لیبره رسید و سرانجام به ۴/۵ میلیون لیبره افزایش یافت.

عواملی بود که در قرن نوزدهم موجب تغییرات اجتماعی می‌شد (لمتون، ۱۳۷۵: ۲۷۲). اگرچه حاکمیت به دلیل ملاحظات اقتصادی با توسعه تجارت خارجی مخالفت نمی‌کرد، ولی به شدت از آن می‌هراسید. زیرا گسترش تجارت خارجی بریتانیا در جنوب و روسیه در شمال را مقدمه‌ای برای تسلط سیاسی این دو کشور می‌دانست. با این وجود، در قرن نوزدهم ما شاهد رشد محصولات صادراتی از جمله؛ پنبه، تنباکو و تریاک و افزایش واردات از کشورهای اروپایی از قبیل قند، شکر و چای از روسیه و فرانسه، واردات کالاهای انگلیسی، منسوجات و دیگر تولیدات صنعتی و کارخانه‌ای می‌باشیم.

مناسبات تجاری و اقتصادی خارجی از تحولات عینی بود که بر مشکلات حاکمیت قاجارها می‌افزود. ایران اگرچه با اغلب دول مناسبات تجاری داشت ولی می‌توان گفت که تجارت ایران در انحصار روس و انگلیس و منحصر به این دو دولت بود. یعنی تجارت شمال با روسیه و تجارت جنوب با انگلستان و هند (جمالزاده، ۱۳۳۵: ۹). در اواخر قرن نوزدهم، ترکیب صادرات و واردات ایران نیز تغییر می‌یابد. بطور کلی می‌توان گفت که هم سهم صادرات مواد خام هم سهم واردات مولد و تولیدات صنعتی هر دو به تدریج افزایش یافت. صنایع ایران نیز به هیچ‌وجه توان رقابت و برابری با تولیدات صنعتی اروپاییان را نداشتند. اروپاییان با استفاده از تکنولوژی پیشرفته و تولید انبوه در مقایسه با تولیدات داخلی محصولات مرغوب‌تر و به مراتب ارزان‌تری را وارد بازار ایران می‌کردند (عیسوی، ۱۹۷۱: ۱۳۵). مشکل تجارت خارجی ایران صرفاً در ناتوانی محصولات داخلی در رقابت با تولیدات داخلی نبود؛ زیرا ایران به هر حال می‌توانست به سراغ صدور کالاهایی برود که در تولید آنان از «مزیت نسبی اقتصادی»^۳ (زیباکلام، ۱۳۷۷: ۲۱۹) برخوردار بود. مشکل اساسی تجاری ایران در امنیت تجار خارجی و فقدان امنیت تجار داخلی خلاصه می‌شد.

به عبارتی، در یک نظام اقتصادی متوازن، تجارت داخلی و خارجی در خدمت گسترش تولید داخلی است. در چنین نظامی هدف بازرگانی داخلی کمک به تولیدکنندگان داخلی برای فروش کالای آنها از طریق ارتباط با مصرف‌کنندگان پرشمار و با سلیقه‌ها و توان خرید متفاوت در مکان‌ها و زمان‌های مختلف است. در این حالت عموماً سود توزیع‌کننده (اعم از خرد و کلان) پایین‌تر از سود سرمایه تولیدکننده (اعم از صنعتی و کشاورزی) است. در غیراین صورت تولیدکنندگان تصمیم به برقراری رابطه مستقیم با مصرف‌کنندگان گرفته و واسطه‌های تولید و مصرف را حذف می‌کنند یا کاهش می‌دهند (رزاقی، ۱۳۷۰: ۸۴). از این رو، نظام اقتصادی ایران که با الگویی طراحی نشده بود با ورود کالاهای غربی به بازارهای کشور و عدم توازن بازار مصرف در رقابت میان کالاهای داخلی و خارجی دوره جدیدی از تجارت را تجربه کرد. ابراهیم رزاقی از آن به عنوان تجارت نابرابر یاد می‌کند و می‌نویسد: بلافاصله پس از شکست‌های پیاپی نظامی و سیاسی و علیرغم اجبار در حمایت از تجار خارجی و کالاهای آنان، بخش‌هایی از اقتصاد ایران (هرچند عقب مانده) به گونه‌ای مکمل یکدیگر عمل می‌کرد و در چارچوب الگو و فرهنگ مصرفی و مکانیزم حاکم بر آن، نه مواد اولیه کشاورزی و معدنی قابل توجهی به صورت مازاد بر مصرف داخلی و باب بازار خارجی وجود داشت و نه خریداران انبوه داخلی برای کالاهای خارجی. اما دیری نپایید که آن روند با دو جریان توأم با یکدیگر برخورد کرد تا تجارت خارجی جایگاه ویژه‌ای را در اقتصاد کشور اشغال کند. تجار روسی و انگلیسی با برخورداری از امتیازات تجاری سیاسی و قضایی ناشی از عهدنامه‌ها به تدریج بر تجارت ایران مسلط شدند. گرچه اینان به دلیل نقش قابل توجه تجار ایرانی در زمینه ابعاد فعالیت، میزان سرمایه، نفوذ سیاسی و داخلی و آشنایی به بازارهای منطقه‌ای، هرگز موفق به سلطه کامل بر تجارت ایران نشدند، اما تجار ایرانی پس از مقاومت‌هایی سرانجام با تجارت خارجی و یا فروش کالاهای خارجی در داخل تن دادند.^۴

^۱ چنانکه اگر تجارت ایران را به هشت قسمت نمایم قریب به هفت قسمتش با دولت مذکور است و از این هفت قسمت نیز چهار قسمت و نیم با روسیه و دو قسمت و نیم و با انگلستان و ربع دیگر با دول دیگر.

^۲ Charles, Issawi.

^۳ Comparative Advantage.

^۴ برای اطلاع بیشتر از تجارت نابرابر در ایران عصر قاجار ن.ک. به: ابراهیم رزاقی، اقتصاد ایران، نشر نی، تهران، ۱۳۶۸، ۵.

سال‌های ۱۸۶۴-۱۸۳۴م. سال‌های رشد تجارت خارجی بود. در این سال‌ها از یک‌طرف، شاهد افزایش تولیدات صادراتی کشاورزی؛ از طرف دیگر، افزایش واردات همچون منسوجات اروپایی و سایر اجناس تولیدی می‌باشیم (عیسوی، ۱۹۷۱: ۱۸-۱۷). انعقاد قراردادهای مابین دولتین ایران و انگلیس در زمینه تجارت، ورشکستگی صنایع دستی ایران و در مراحل بعدی وابستگی اقتصادی ایران به این کشور را به همراه آورد و اقتصاد ایران به ویژه در بخش صنعت به طرف مصرف‌گرایی سوق داده شد (راعی، ۱۳۸۰: ۱۵۶). اما در اواخر قرن نوزدهم به ویژه سال‌های ۱۸۹۰-۱۸۸۰م. سرمایه‌داران ایرانی در زمینه تأسیس شرکت‌های بازرگانی فعالیت‌های وسیعی را شروع کردند. از سال ۱۸۸۰م. برای نخستین بار در تاریخ اقتصادی ایران، شرکت‌های بازرگانی و مجتمع‌های گوناگون تجاری با مشارکت تجار بزرگ استقرار یافتند و فعالیت تجاری خود را در بازارهای داخلی و خارجی آغاز کردند (وطن-خواه، ۱۳۸۰: ۳۰۸). تجارت خارجی ودلالی شرکت‌های اروپایی در دوره ناصری رواج یافت. در واقع ماهیت اقتصاد سیاسی و قدرت تجار، یکی از موانع عمده در مناسبات تولید سرمایه‌داری صنعتی در ایران بود که نمی‌توان آنرا از کل مناسبات اجتماعی و شیوه تولیدی جدا کرد (رئیس‌دانا، ۱۳۸۱: ۱۰۰).

ترکیب صادرات ایران همپا و همسو با گسترش مناسبات تجاری کشور با اروپا دگرگون شد. مهم‌ترین دگرگونی در اقتصاد سنتی توسعه مواد خامی بود که از یکسو، بازار جهانی به آنها نیاز داشت، و از سوی دیگر، موجب فراهم آوردن منابع مالی لازم برای فرآورده‌های صنعتی کشورهای غربی می‌گردید. در برابر تولید و صدور مواد خام، مهم‌ترین واردات کشور در اواخر قرن گذشته و اوایل قرن حاضر، محصولات صنعتی کارخانه‌های غربی و بخصوص منسوجات منجستر و قند و شکر بود که از روسیه وارد می‌شد. با ورود کالاهای غربی و تحمیل سیاست دروازه‌های باز از سوی کشورهای اروپایی شاهد زوال صنایع دستی در این دوره می‌باشیم.

باز شدن دروازه‌های ایران به روی محصولات وارداتی و ایستایی نسبی شیوه‌های تولیدی در ایران سبب شد تا برخی واحدهای صنعتی رفته رفته از میدان خارج شوند. از جمله مواردی که بیشترین غلبه را بر بازار ایران در این دوره داشته قند و شکر بود که از اروپا وارد می‌شد (سیف، ۱۳۸۷: ۲۶۳). با ورود شکر فرانسوی به بازارهای ایران، شاهد افزایش تجارت ایران و فرانسه در سال‌های ۱۸۶۸-۱۸۶۰م. می‌باشیم^۱. در نتیجه ترقی واردات شکر به دنبال توسعه مصرف چای که توسط روس‌ها در اوایل قرن نوزدهم متداول شده بود صورت گرفت. در این زمینه چای ماری با کامیابی تمام با محصولات انگلیس و هلند به رقابت برخاست. ولی صادرات شکر فرانسه در سال ۱۸۸۰م. در معرض فشار مضاعف قرار گرفت. از یکسو، لغو ترانزیت اجناس اروپایی از طریق قفقاز موانعی در مقابل رخنه شکر در بازارهای شمالی ایران ایجاد کرد؛ از سوی دیگر، افزایش رقابت مستقیم روسیه با شکر فرانسه بود.

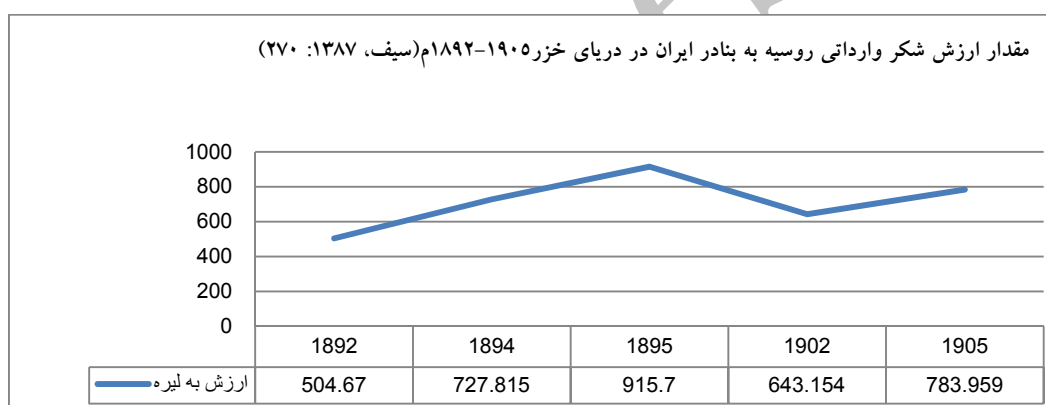
قلم عمده واردات روسیه به ایران قند و شکر بود که محصولات فرانسوی یا هندی را از بازار خارج کرد. از اقلام عمده وارداتی هند و انگلیس که از طریق بندرعباس وارد می‌شد چای بود. واردات روسیه قبل از این تاریخ شدیداً توجه انگلیس را به خود جلب کرده بود. گزارش‌های کنسول بریتانیا سرعت انتقال کالاهای روسی را به بازارهای مرکز و جنوب ایران همواره با زنگ خطر اعلام می‌داشت.^۲ لرد کرزن افزایش واردات را چنین شرح می‌دهد:

در واقع به مناسبت افزایش کلی واردات بر صادرات که تا چند سال اخیر دوام داشته و حالا رفته رفته رو به تعادل است می‌توان گفت که طلا کم کم از جریان ناپدید شده بود. نقره یک چندی سخت نایاب شد دولت ایران که از این وضع نگران می‌نمود به این

^۱ واردات ایران از فرانسه در اواسط سال ۱۸۶۰م. بالغ بر ۳۰۰۰۰۰۰ فرانک و در سال ۱۸۶۸م. ۵۰۰۰۰۰۰ فرانک گردید. آذر سال ۱۸۷۵م. مکنزی کنسول انگلیس اظهار داشت: «سیاست بازرگانی روسیه حتی در بوشهر هم احساس می‌شود. و امتعه روسی حتی بازارهای دوردست شوشتر خرم آباد و غیره را پر کرده اند.» و سه سال بعد همین کنسول خبر می‌دهد که: «اخیراً تولیدکنندگان روسی، با تولید کالاهای ارزان قیمت، کالاهای تولیدی منجستر را حتی در بازارهای تهران از میدان بیرون کرده اند.»

فکر خوشایند افتاد که صدور فلزات قیمتی را ممنوع سازد ولی خوشبختانه این نقشه راکد ماند و سکه‌های طلا اسماً در جریان (کرزن، ج ۱، ۱۳۸۰: ۶۳۸).

علاوه بر شکری که به ایران وارد می‌شد در مازندران نیز شکر تصفیه شده و تصفیه نشده تولید می‌شد^۱ که با رقابت سخت محصولات فرنگی روبرو بود. گرچه فناوری تولید شکر در مازندران بسیار بدوی بود ولی در دهه ۵۰ مازندران، به تهران و گیلان شکر صادر می‌کرد. مطابق برآورد اعتمادالسلطنه مقدار شکر تصفیه شده «با کیفیت خیلی عالی» که از مازندران به گیلان صادر می‌شد و به رقابت با شکر تصفیه شده هندوستان می‌پرداخت، بطور متوسط سالانه ۱۲/۰۰۰ من بود (اعتمادالسلطنه، ج ۳، ۱۳۶۷: ۱۷۱۳). اما به آخر قرن که می‌رسیم خود مازندران به شکر وارداتی از روسیه وابسته می‌شود و شکر وارداتی روسیه بر بازارهای آذربایجان، گیلان، مازندران و خراسان کنترل کامل دارد. این در حالی است که در نیمه اول قرن نوزدهم هنوز شکر روسی به بازارهای ایران نفوذ نکرده بود و حتی در دهه‌های ۶۰-۷۰ میلادی شکر وارداتی به آذربایجان نه تنها روسی نبود بلکه عمدتاً شکر فرانسوی بود که به ایران وارد می‌شد. افزایش واردات به احتمال زیاد نشانه جایگزینی قند و شکر وارداتی در الگوی مصرف ایرانیان است. به‌سختی- دیگر، بطور غیرمستقیم نشانه آن است که تولید محلی (به ویژه در برابر این رقابت روزافزون) کاهش یافت. نمودار زیر نشان دهنده میزان واردات شکر از روسیه در سال‌های ۱۹۰۵-۱۸۹۲ م. به شمال کشور می‌باشد. که شاهد افزایش میزان واردات این محصول از سال‌های ۱۹۰۵-۱۸۹۲ م. می‌باشیم.



نمودار (۱): میزان واردات شکر از روسیه در سال‌های ۱۹۰۵-۱۸۹۲ م. به شمال کشور

به‌عبارتی چگونگی دریافت حق گمرکی که ملاک عمل بود، نقصان داشت و باعث فلاکت مردم می‌شد، باوجوداین، ثلث عایدی گمرک کشور به سبب بی‌نظمی موجود در امور گمرکات کشور وصول نمی‌شد. تمام ایران به اندازه گمرک بغداد عایدات نمی‌داد. چگونگی دریافت حق گمرکی، همچون اخذ مالیات آن بود. از ده یک مردم ایران مالیات وصول می‌شد. در گمرک‌خانه‌ها نیز بسیار افراط و تفریط می‌شد؛ نه همچون دول خارجه که از روی قاعده عمل می‌نمودند و صد دینار به هدر نمی‌رفت. برای مثال: به سبب همین بی‌نظمی‌ها چندین سال بود که بهای قند عثمانی (قند استانبولی) در ایران کاهش یافته بود، به حدی که از قند یزدی مناسب‌تر بود و هر آنچه قناد در یزد بود ورشکست شده و از میان رفتند (قزوینی، ۱۳۷۰: ۹۶-۹۵).

علاوه‌براین بر اثر رواج کالاهای فرنگی به‌ویژه منسوجات نخی، صنایع نساجی شهرهای صنعتی مرکزی کشور رو به زوال نهاد. برای مثال: اصفهان که به خاطر منسوجاتش مشهور بود تبدیل به مصرف‌کننده کالاهای نخی مصنوعی شده بود که از منجستر و گلاسکو وارد می‌شد (کرزن، ج ۲، ۱۳۸۰: ۲۴۲). صنعتگر محلی و تولیدکنندگان در صنایع همچون نساجی از رقابت با اکثر تولیدات ارزان

^۱ بطور کلی می‌توان تولید شکر را در ایران به دو دوره تقسیم کرد: یکی، نیمه اول قرن نوزدهم که بخش عمده تولید شکر تصفیه نشده بود و دومی، نیمه دوم قرن نوزدهم که مقدار کل تولید شکر ایران بسیار کمتر از دوره قبل، ولی در وجه عمده شکر تصفیه شده بود.

کالاهای صنعتی اروپایی ناتوان بودند، اما فرآیند افول در صنعتی همچون فرش به علت استقبال جهانی وارونه عمل کرد (نشاط)^۱، ۱۹۷۳: ۱۲۷) صدور گسترده مصنوعات ارزان اروپایی به ایران برای بسیاری از پیشه‌وران آثار زیان بخش داشت. تفاوت بسیار میان واردات و صادرات و پیرو آن تحولات جهانی و ذخیره طلا و نقره سبب شد، چون حکومت و نیز قدرت‌های خارجی به صنفی شدن جدی ایران علاقه‌ای نداشتند شمار بیکاران افزایش یافت (همان، ۱۹۷۳: ۱۱۴). عده زیادی از دهقانان و پیشه‌وران با مشاهده فرصت‌های شغلی در خارج برای کارهای فصلی به قفقاز و آسیای میانه کوچیدند (آفاری، ۱۳۷۹: ۵۷). در اواخر قرن نوزدهم منسوجات منجستر بالاترین رتبه را در واردات دارا بودند یعنی نسبت منسوجات در کل واردات حدود سه چهارم و نسبت قند و شکر و چای حدود یک دهم بود؛ اما، اوایل قرن حاضر بخاطر گسترش اعتیاد عموم مردم به چای سهم قند و شکر و چای رفته رفته افزایش یافت و به حدود یک سوم کل واردات رسید و سهم منسوجات به کمتر از نصف واردات کاهش یافت (اشرف، ۱۳۵۹: ۹۱). به جز قند و شکر که از روسیه وارد می شد. یک هشتم کالاهای انگلیس به ایران شامل چای، قهوه و ادویه از هند بود. صرف چای از زمان صفویه کم و بیش در ایران معمول شده بود ولی در آن زمان رواج عمومی نداشت. در عهد قاجاریه چای تدریجاً افزایش یافت و مصرف آنکه از سال ۱۲۷۵ هـ ق / ۱۸۵۸ م. اندک اندک جای خود را در زندگی روزانه ایرانیان باز کرده بود، در سال‌های اول قرن به صورت یک عادت عمومی درآمد. واژه‌های سماور و استکان از زبان روسی وارد زبان فارسی شد (بهنام، ۱۳۸۳: ۵۶). با آمدن سماور از روسیه مصرف چای جنبه عمومی پیدا کرد. واردات شکر بسته‌بندی شده اطریشی و فرانسوی که از خلیج فارس وارد می شد با قند و شکر روسی در بازارهای ایران رقابت می کرد. حاج سیاح نیز که سرانجام آثار شوم توسعه کالاهای غربی را در ایران می دید با نهایت افسردگی پیش‌بینی نمود که چنین تجارت یک جانبه‌ای چون: «... سیل نفتی که از راه روسیه به ایران جاری است ثروت ایران را خواهد برد و این هزاران خروار قند و شکر دندان ایرانیان بیچاره را کند و این اشتباه در اندک زمان صنایع ایران را نابود و اهل ایران را پریشان و گرسنه خواهد کرد.» (سیاح، ۱۳۵۹: ۲۱۰) در حالیکه حاج سیاح چنین پیش‌بینی را برای آینده ایران می کرد، این مصیبت از مدت‌ها پیش با ورشکستگی و زوال مراکز تولیدی شهرها و کاهش جمعیت نیم رخ خود را نشان داده بود. ساخت و ترکیب تجارت ایران بطور قابل توجهی تغییر و تحول یافت. مانند سایر ممالک منسوجات که یکی از اقلام مهم صادراتی بشمار می رفت (خصوصاً به روسیه و آسیای میانه)، یکی از اقلام اصلی واردات شد چرا که صنایع دستی محلی توانایی رقابت با فراورده‌های ماشینی اروپایی را نداشت (عیسوی، ۱۳۶۹: ۱۰۸).

در مورد تغییر موازنه تجارت کمتر می‌توان صحبت کرد. چنین می‌نماید که در نیمه اول این قرن واردات به شدت صادرات را تحت الشعاع قرار داده است با افزایش تجارت با ترکیه روسیه و آسیای میانه کاهش زیاد تجارت با هند کلاً جایش را به عدم تجارت داده است. ولی از سال ۱۸۶۰ م. به بعد سیاحان متفق‌القولند که اصلاً در کل تجارت نوعی کسری دیده می شد که گمرکات برگشتی سال‌های ۱۴-۱۹۰۱ م. نیز مؤید این مسأله است، البته صادرات قاچاقی ایران به روسیه نباید حساب کرد. صحبت درباره اینکه موازنه اقدام نامرئی مثبت بوده یا منفی محال است. ولی به هر حال این موازنه به قدری نبوده که اضافه واردات را بپوشاند و می‌توان دریافت که در پنجاه سال قبل از جنگ اول جهانی خروج قابل ملاحظه‌ای از مسکوکات وجود داشته است. تا سال ۱۹۲۰ م. طول کشید که صنعت نفت کمک شایانی به موازنه پرداخت‌های ایران کرد (عیسوی، ۱۳۶۹: ۱۰۸-۱۰۷).

به عبارتی، نتیجه گسترش تجارت خارجی در طول قرن، نه پیدایش توسعه و رشد اقتصادی که وابستگی و شکنندگی بیشتر نظام اقتصادی بود. واردات روزافزون کشورهای اروپایی به بازارهای ایران سبب شد تا بازار عصر ناصری با رونق نسبی مواجه شود، اما همین رونق و تنوع در کالا و به دنبال آن عدم حمایت دولت از تولید ملی، رکود صنایع دستی را به همراه آورد. در سال‌های پایانی قرن، نمود بیرونی بحران فزاینده حاکم بر اقتصاد ایران به صورت شورش‌های مکرر برای نان که به دلیل بروز نوسان در قیمت نان

¹ Guity, Nashat.

در بازار به کمبود این مواد غذایی پیش آمد مشکلات زیادی برای مردم در سال ۱۳۹۶م. / ۱۳۱۳ هجری قمری رخ داد، (کارتن ۲۶، پرونده ۱۲، صفحه ۷) علاوه بر فروش خالصجات، دولت به استقراض خارجی نیز رو آورد. تمرکز روز افزون مالکیت زمین در دست مالکان جدید و در عین حال، نیاز این مالکان به افزودن بر درآمدهای نقدی که برای خرید کالاهای وارداتی نظیر کالاهای تولیدی اروپایی، منسوجات، تولیدات فلزی، شیشه و مواد غذایی مثل قند، شکر و چای بالا رفت، موجب افزایش بهره زمین در کشاورزی شد. از این رو، با افزایش واردات کارگاه‌های صنعتی با صدمات جبران ناپذیری مواجه شدند.

نرخ حقوق گمرکی برای واردات ثابت بود و دولت نمی‌توانست تغییری در تعرفه گمرکی بدهد و آن هم به درستی وصول نمی‌شد. این امر موجب حمایت از کالا و مصنوعات خارجی و از میان رفتن محصولات تولیدی ایران و صنایع داخلی و محلی بود. به نظر می‌رسد با فراهم شدن همه شرایط لازم پیش گفته در ایران از ربع آخر قرن سیزدهم، دولت انگلیس با بهره‌جستن از سرمایه‌های صنعتی و تولیدات خود و استفاده از بنادر جنوبی ایران، و روسیه با ایجاد سلطه سیاسی و نظامی خود در دریای خزر و بسط سرمایه‌های تجاری‌اش در شمال ایران و تعمیم آن در سطح کشور طی معاهدات بازرگانی که با وضع تجارت آزاد برای کشورهای عقب‌مانده‌ای چون ایران همراه بود، درهای کشور بی‌محبا به سوی اجناس و کالاهای خارجی بدون محدودیت خاصی باز شد. «دروازه‌های تجارت ایران در انحصار دو دولتی افتاد که سرانجام ایران را خریدار استوار و طالب کالاهای مسکو، منچستر و بمبئی ساخته است. در این میان، ایران به سبب اقتصاد سنتی و محدودیت اقلام و کالاهای صادراتی، قابلیت همپایی و برابری با واردات دولت‌های اروپایی را نداشت. از طرفی عدم جایگزینی تولیدات ایرانی با کالاهای خارجی، تراز بازرگانی کشور را بیش از پیش برای ایران منفی کرد. در نتیجه، فاصله زیاد واردات کشور در مقایسه با صادرات، ذخایر ارزی کشور را کاهش می‌داد و مقادیر زیادی مسکوکات را از ایران خارج و این، فقر را بر مردم تحمیل می‌کرد.

قاچاق کالا مانعی در توسعه ایران در نیمه دوم قرن نوزدهم

حکومت ایران مبلغ زیادی از درآمد خود را به سبب کارکرد عجیب گمرکات، و نیز مدیریت بد آن، فقدان نظارت جدی بر جاده‌هایی که به شهرها منتهی می‌شد، از دست می‌داد. طفره رفتن آسان بود. و کاروان‌ها حتی توسط خود اعضای جزء گمرکات منحرف می‌شدند. قاچاق کار هر روزه بود، زیرا که مرزهای ایران بدون کنترل بود و مشکل می‌توان گفت که تا چه حدی قاچاق جریان داشته است.

برای مثال: در تجارت خارجی ایران با روسیه هرگاه به جدول تجارت صادراتی توجه کنیم تعجب نخواهیم کرد که روسیه بواسطه مجاورتش به این ایالت و بازار مساعدی که برای محصولات محلی فراهم می‌سازد در وضع ممتازی باشد با تجارت عمده‌ای به مبلغ ۲۶۶۴۳۹ لیره در مقابل ۱۲۳۰۱۷ لیره که سهم صادراتی سایر کشورها است از مجموع صادرات به روسیه تا سال ۱۸۹۰م. اقلام عمده خشکبار، کشمش، زردآلو و بادام است که جمع ارزش آنها تقریباً ۲۰۰۰۰۰ لیره در ۱۸۹۰م. (در سال ۱۸۸۸م. معادل ۲۲۲۰۰۰ لیره) از جلگه‌های ارومیه و مراغه بوسیله تجار ارامنه روسی از راه اردبیل و آستارا و با کشتی تا بادکوبه حمل شده است.

از مقدار تجارت اروپائی اقلام عمده فرش با ارزش ۴۲۲۶۰ لیره بیشتر به انگلستان و امریکا صادر گردیده و تنباکو (شیرازی) با قیمت ۳۶۲۹۰ لیره که برای مصرف در قهوه‌خانه‌های اسلامبول صادر می‌شود. چند سال پیش روسیه با پخش کردن بذر پنبه در میان کشاورزان سعی در توسعه محصولات آن در آذربایجان کرد تا به حال خود او نیز مفید واقع شود، اما هوای این ایالت برای این قبیل کشت و کار مثل سایر ایالات ایران مساعد نیست. با عطف به ارقام صادراتی که در فوق بیان شد و مقدار قلیل آن در مقابل اجناس وارداتی مذکور باید این نکته را خاطر نشان کرد که کار تجارت قاچاق از راه مرزهای روسیه و ترکیه نیز نیک رواج دارد که جزو درآمدهای گمرکی محسوب نمی‌شود و شاید مقدار صادرات از این راه به همان اندازه طریق مجاز باشد (کرزن، ج ۱، ۶۷۲: ۱۳۸۰). اما دولت روسیه کمک مالی سرشاری به صادرکنندگان کالای خود می‌کرد و بدین ترتیب رقابت فرانسوی‌ها را در مورد شکر و قند در بازار تبریز دچار شکست ساخت هر چند که ترقی ارزش منات شاید در این زمینه هم بی‌تأثیر نبود (کرزن، ج ۱، ۶۷۱: ۱۳۸۰).

شکر و چای قلم‌های اصلی تجارت قاچاق با روسیه بود که در سال ۱۸۷۳م. تخمیناً به مبلغ ۲۶۰۰۰۰ لیره در مرز گرجستان و ۴۰۰۰۰۰ لیره در مرز ترکیه بالغ شد. گفته شده است که در سال ۱۸۴۸ کالاهایی که از تبریز می‌گذشت تقریباً ۱۳۰۰۰۰ تومان بیش از آنچه که رسماً گزارش شده بود ارزش داشت (فلور، ۱۳۶۵: ۲۳۸). مواردی مکرر ممنوعیت صادرات برنج گیلان در سال ۱۳۱۱هـ. ق/ ۱۸۹۴م. به اروپا به علت کمبایی و گرانی این محصول در کشور (کارتن ۲۳، پرونده ۱۱، صفحه ۵۷-۵۹) و در سال ۱۳۱۲هـ. ق/ ۱۸۹۵م. به علت شکایت اهالی گیلان از کمبود برنج از صدور این محصول به روسیه بنابه درخواست ناصرالدین شاه جلوگیری شد (کارتن ۲۵، پرونده ۱۵، صفحه ۱۰۴). اما در جنوب تا حد زیادی غلات قاچاق می‌شد، به خصوص در مواقعی که صادرات غله قدغن بود. (فلور، ج ۱، ۲۳۸، ۱۳۶۵)

چارلز عیسوی درخصوص تجارت ایران با فرانسه می‌نویسد: قاچاق کالا فقط مربوط به واردات از روسیه نبود مصرف سالانه ایران از کالاهای انگلیسی بیست و پنج تا سی میلیون فرانک (۱۰۰۰۰۰۰ لیره تا ۱۲۰۰۰۰۰ لیره) بود و حال آنکه حتی یک نفر بازرگان انگلیس در کل امپراتوری دیده نمی‌شود! تجار فرانسوی حدود پنج تا شش میلیون فرانک محصولات فرانسوی را به ایران صادر می‌کردند که تقریباً تمام آنها را توسط تجارت خارجی به فروش می‌رسانید. سه تا چهار میلیون فرانک شکر که به فروش می‌رسید توسط تجار محلی وارد می‌شد. ابریشم فرانسه از لیون که به مقدار زیادی به طور قاچاقی وارد ایران می‌شود و مقدارش هم تقویم نشده و توسط تجار فرانسوی هم انجام نمی‌شود. بازرگانان محلی (ارمنیان و ایرانیان) این دو نوع کالا را توسط واسطه‌ها خریداری می‌کنند. یعنی از طریق تفلیس، طرابوزان، استانبول و حتی بعضی اوقات از فرانسه بدست می‌آوردند. چنین می‌نماید که سایر کالاهای فرانسوی گمنام و یا مرغوب و ناشناخته را نیز آنها از همین راه خریداری می‌نمایند (عیسوی، ۱۳۶۹: ۲۲۵).

علاوه بر مواردی که ذکر آن در بالا رفت در مرز افغان ۷۵ درصد از کاروان‌های روغن حیوانی از راه افغان به نوسکی^۱ می‌روند تا ۵ درصد مالیات که بر صادرات سیستان هست نپردازند. هربار شتر ۱۷ قران است و مالیاتی که به مأموران افغانی می‌پردازند ۲۵ قران است (اگر نتوانند قاچاق ببرند). قاعدتاً از هر کاروان که پنجاه شتر داشته باشد فقط ده تایی آنها را حساب کردند. رشوه مختصری به نماینده گمرکات داده شده بود. «آنها همچنین مبلغی به نماینده امیر حشمت‌الملک می‌دهند تا اجازه صدور روغن حیوانی را بگیرند.» هرچند مشکل می‌توان نتایج کلی از این امور خاص بدست داد بدیهی است که حکومت ایران مبالغ معتدلی از فعالیت‌های قاچاق متضرر می‌گشت (فلور، ۲۳۸: ۱۳۶۵). در سال ۱۳۰۴هـ. ق میرزا حسین خان مأمور ازدیاد و بسط زراعت، جمع‌آوری مالیات، و جلوگیری از تقلبات و قاچاق بود. دولت ایران می‌خواست جلوی خروج و فروش بدون اجازه تنباکو و توتون را بگیرد. البته به احتمال زیاد میرزا حسین خان یا به این مأموریت نرفته، یا مدت کوتاهی رفته است، زیرا در همان سال ریس گمرک کاشان شده است. ریاست گمرک کاشان مأموریت چندانی مهمی نبود و طبق نامه‌های میرزا حسن خان، میرزا حسین خان نیز به دلیل مشکلات عدیده‌ای که با آن مواجه شده بود، از این کار رضایت نداشت. در سال ۱۳۰۶هـ. ق، میرزا حسن خان به اختلافاتی که در امر گمرک بود، اشاره کرده است: «عمده این ضررها به واسطه سد طرق و شوارع، از کثرت بارندگی و عدم عبور قوافل به نحو سابق است» (مبصر السلطنه، ۱۳۸۴: ۲۲).

پایان سخن آنکه، عایدات گمرک بخش مهمی از بودجه را تشکیل می‌داد و هنگامی که نقداً پرداخت می‌شد اهمیت بیشتری می‌یافت. تعیین تعرفه‌های گمرکی جدید با کشورهای روسیه و انگلیس مخالفت تجار داخلی را به همراه داشت. از یکسو، نبود سازمان اداری مناسب حکومت شاهزادگان قاجار، بی‌کفایتی گمرک‌داران و اخذ مالیات از تجار داخلی سالانه حجم زیادی کالا به صورت قاچاق به کشور وارد می‌شد. از سوی دیگر، واردات کالاهای اروپایی از جمله: منسوجات انگلیسی، قند، شکر و چای روسی و شکر فرانسوی و دیگر تولیدات صنعتی و کارخانه‌ای به صنایع دستی ایرانیان آسیب رساند. با هجوم کالاهای خارجی به بازارهای ایران و

¹ Nuski.

نفوذ کامل آنها بر بازارهای داخلی به دلیل تنوع در محصولات و تغییر در سلیقه همه طبقات جامعه و عدم حمایت دولت از تولید ملی، صنایع دستی را به نابودی کشاند. همین عامل، ضربه‌ای شدید به اقتصاد خودکفای روستایی وارد ساخت، بطوری که اقتصاد خود بسنده روستایی بدون آنکه جایگزین قانع کننده و نوینی در این زمینه پیدا کند رو به تحلیل نهاد.

نتیجه گیری

هجوم کالاهای خارجی به بازارهای ایران و نفوذ کامل آنها بر بازار داخلی نابودی صنایع دستی را به همراه آورد که ضربه‌ای شدید به اقتصاد خودکفای روستایی وارد ساخت، بطوری که اقتصاد خودبسند روستایی بدون آنکه جایگزین قانع کننده و نوینی در این زمینه پیدا کند رو به تحلیل نهاد. به عبارتی، بازنده اصلی این بازی تجارت همانا تولید و صنعت داخلی بود. علت اصلی نابودی صنایع از آن جهت بود که اولاً دولت برنامه مدون و قابل اتکایی برای توسعه اقتصادی در دست نداشت و ثانیاً با تکیه بر راهبردهای محدود و تک بعدی گاهی به عامل مزاحمی برای پیشبرد اهداف پیش برنده اقتصادی بدل می شد. مثلاً دولت که کالاهای مورد نیاز خود را که قبلاً از طریق کارگاه‌های صنعتی داخلی تأمین می کرد در این سال‌ها الزاماً از خارج وارد می کرد. در این دوره به دلیل فقدان برنامه منسجم در زمینه اقتصادی، ضعف مدیریت سیاسی کشور و سوء استفاده تجار خارجی از گمرکات که از طرق گوناگون مانند به گرو گرفتن وام‌ها و امتیازات صورت می گرفت؛ نتیجه آن سرازیر شدن سیل کالای ساخته شده فرنگی به ایران شد که در بعضی موارد قیمت کالا در بازار تبریز یا بنادر جنوبی ایران ارزان‌تر از کشور تولیدکننده بود. به عبارتی، اختلال و هرج و مرج ناشی از فشارهای سیاسی اقتصادی دو قدرت اروپایی روس و انگلیس نه تنها اقتصاد ایران را در آستانه ورشکستگی انداخت، بلکه جلوی رشد و شکل‌گیری صنایع جدید را نیز گرفت و حتی صنایع دستی ما را نیز بی‌رونی کرد. برخی محققین از جمله چارلز عیسوی معتقدند عدم اجرای سیاست‌های گمرکی سهمی به سزا در این امر داشت. البته سهم قابل ملاحظه‌ای از نارسایی‌های عملکرد گمرکات ایران ناشی از نگاه سنتی مقامات دولتی به این نهاد مهم بود تا جایی که آنرا تا حد یک بنگاه اقتصادی یا یک زمین کشاورزی پایین آورده بود. این مسئله ناشی از این بود که فقط جنبه مالی آنرا در نظر گرفته بودند و البته فاقد درک عمیقتر و سازماندهی تر شده‌ای در این امر بودند. به عبارت دیگر، کارکرد نظام گمرکی را صرفاً در ایجاد درآمد و تولید پول آن دیده و از کارکردهای اصلی آن در این مقطع زمانی غفلت ورزیده بودند، زیرا هیئت دولت در ایران، گمرکات کشور را تنها به عنوان سرچشمه عایدات تلقی می کردند. این ادعا به وضوح در نقطه نظرات افراد مطلع در منابع آن دوره تأیید می شود.

در این مقاله سعی شده به یک جنبه مهم زندگی اقتصادی در دوره قاجاریه، یعنی مسئله گمرکات و چارچوب حکومتی و قانونی که تجار ایرانی و اروپایی توأمان در آن انجام وظیفه می کردند، پردازیم. تجار ایرانی از پرداخت مالیات معاف بودند و فقط عوارض گمرکی می پرداختند به همین دلیل بررسی این جنبه از زندگی اقتصادی در دوره قاجار از اهمیت بالایی برخوردار می باشد. بنابراین شیوه کار گمرک نشانه وضع اقتصادی و مالی تجار ایرانی در برابر همکاران اروپایی آنها بود. برای تجار اروپایی گمرک مانع یا محرکی برای تجارت با ایران بشمار می رفت. از این رو عایدات گمرک بخش مهمی از بودجه را تشکیل می داد و شریان حیاتی و ولخرجی دربار بود و هنگامی که نقداً پرداخت می شد اهمیت بیشتری می یافت. ناصرالدین شاه با ذهنیتی بر گرفته از تدابیر و سیاست‌های امیر سعی کرد دستگاه دیوان‌سالاری کشور را سامان دهد. پس در حوزه گمرکات تغییراتی را در دو حوزه نظام‌نامه گمرکی و ایجاد تشکیلات جدید اداری در گمرک و تمرکز اداره کل گمرکات کشور آغاز کرد. لکن اقدامات فوق، تغییری ظاهری بیش نبود و مشکلات کشور در عرصه تجارت خارجی از ناحیه گمرک را سامان نداده و هیچ‌گونه سیاست گمرکی بازدارنده در این عرصه، تعریف و اعمال نشد. به نظر می رسد قصد شاه از تنظیم این نظامنامه و هدف از ایجاد وزارت گمرک، ناظر به جنبه مالی و کسب سودآوری بیشتر از این سازمان مالی کشور بوده است تا بتواند در جهت بالا بردن درآمدهای گمرکی اقدام ورزد.

^۱ منسوجات و کالاهای تجملی نظیر بلور و شیشه

قراردادهای متفاوتی از جمله: گلستان و ترکمانچای در قرن نوزدهم میان ایران و روس و انگلیس در رابطه با مسئله گمرکات بسته شد. به دلیل مقررات توافقی بازرگانی که طبق بند ۱۰ قرارداد ترکمانچای منعقد شده بود، دست ایران در موضوع تعیین نرخ عوارض گمرکی بسته شد. بدین ترتیب وابستگی بین عوارض گمرکی و روابط خارجی ایران تشدید می‌شد. در سال ۱۳۰۶ هـ. ق/ ۱۸۸۹ م. یک هیئت بلژیکی برای تجدید سازمان گمرکی ایران به کار گرفته شد. این سازمان باز پرداخت وام‌های خارجی را تأمین می‌کرد. کارایی بیشتر در جمع‌آوری عوارض گمرکی تحت نظارت هیئت بلژیکی توأم با تعیین تعرفه‌های گمرکی جدید از جانب حکومت‌های روس و انگلیس از طریق توافقی‌نامه‌هایی که به ترتیب در سال‌های ۱۳۲۰-۱۳۱۸ هـ. ق/ ۱۹۰۳-۱۹۰۱ م. منعقد شده بود صورت می‌گرفت که نارضایتی طبقه تاجر را برانگیخت. این موضوعی بود که با منافع تاجر برخورد می‌کرد، زیرا با افزایش حقوق گمرکی پرداخت آن برای تاجر دشوارتر می‌شد و نارضایتی‌های این طبقه را به همراه می‌آورد. هرگونه افزایش قیمت کالا که بر مردم در سطح وسیع اثر گذاشت می‌توانست به تعرفه جدید نسبت داده شود. از این گذشته مدیریت گمرکات به علت آنکه تعرفه جدیدی میان روس‌ها و مسیو نوز مدیر کل بلژیکی مذاکره شده بود از طرف مردم عادی به عنوان نهادی روسی تلقی می‌شد. نارضایتی تاجر از این اقدامات عامل مهمی در حمایت این طبقه از نهضت مشروطیت بود. همین عوامل سبب شد تا تاجر برای خارج شدن از پرداخت هزینه‌های گمرکی کالاهای بسیاری از جمله شکر، قند و منسوجات، ... به صورت قاچاق وارد کشور شوند که بزرگترین ضربه را به صنعت داخلی و کشاورزی وارد ساخت. در نتیجه علیرغم تمایل مقامات ایرانی در اصلاح رویه‌های فوق بدلالی از جمله فقدان راهبرد همه‌جانبه در توسعه ملی ایران، نبود استراتژی‌های هدفمند و موثر اقتصادی و غیبت مردان کارآزموده و طمع و ولع قدرت ای اقتصادی با رویکرد سوداگرانه، ناصرالدین شاه را در این مهم ناکام گزارد.

منابع

۱. اشرف، احمد (۱۳۵۹). موانع تاریخی رشد سرمایه داری در ایران، تهران: زمینه.
۲. اعتمادالسلطنه، محمدحسن‌خان (۱۳۶۷). تاریخ منتظم ناصری (اسماعیل رضوانی، مصحح). تهران: دنیای کتاب.
۳. آفاری، ژانت (۱۳۷۹). مشروطه ایران (۱۲۸۵-۱۲۹۰) (رضا رضایی، مترجم). تهران: بیستون.
۴. بهنام، جمشید (۱۳۸۳). ایرانیان و اندیشه تجدد، تهران: فرزاد.
۵. جمالزاده، محمدعلی (۱۳۳۵). گنج شایگان یا تاریخ اقتصادی ایران در اوایل قرن بیستم. تهران: کاوه.
۶. جهاد دانشگاهی (۱۳۸۸). بازار ایرانی. تهران: انتشارت جهاد دانشگاهی، دانشگاه تهران.
۷. راعی‌گلوجه، سجاد (۱۳۸۰). قاچاریه انگلستان و قراردادهای استعماری. تهران: مرکز اسناد انقلاب اسلامی.
۸. رزاقی، ابراهیم (۱۳۷۰). الگویی برای توسعه اقتصادی ایران. تهران: توسعه.
۹. رئیس‌دانا، فریبرز (۱۳۸۱). اقتصاد سیاسی توسعه. تهران: نگاه.
۱۰. زیباکلام، صادق (۱۳۷۷). سنت و مدرنیته "ریشه‌یابی علل ناکامی اصلاحات و نوسازی سیاسی در ایران عصر قاجار". تهران: روزنه.
۱۱. سدیدالسلطنه، محمدعلی (۱۳۴۲). بندر عباس و خلیج فارس، تهران: بی‌جا.
۱۲. سرپرسی سایکس (۱۳۸۰). تاریخ ایران (سید محمد علی فخرداعی گیلانی، مترجم). تهران: افسون.
۱۳. سعیدی‌نیا، حبیب‌الله (۱۳۸۸). تحولات تاریخی گمرکات ایران و رونق اقتصادی در دوره قاجار. تاریخ ایران، شماره ۶۳/۵.
۱۴. سیاح، حمید (۱۳۵۹). خاطرات حاج سیاح (سیف‌الله گلکار، مصحح). تهران: امیرکبیر.
۱۵. سیف، احمد (۱۳۷۳). اقتصاد ایران در قرن نوزدهم، تهران: چشمه.
۱۶. سیف، احمد (۱۳۸۷). قرن گم شده "جامعه و اقتصاد ایران در قرن نوزدهم". تهران: نی.
۱۷. عیسوی، چارلز (۱۳۶۹). تاریخ اقتصادی ایران (یعقوب آژند، مترجم). تهران: گستره.
۱۸. قزوینی، محمد شفیق (۱۳۷۰). قانون قزوینی "انتقاد اوضاع اجتماعی دوره ناصری". تهران: مرکز نشر.
۱۹. کرزن، جرج ناتل (۱۳۸۰). ایران و قضیه ایرانی (غلامعلی وحید مازندرانی، مترجم). تهران: علمی فرهنگی.
۲۰. کسروی، احمد (۱۳۸۳). تاریخ هیجده ساله آذربایجان، تهران: امیرکبیر.

۲۱. لمبتون، آن (۱۳۷۵). ایران عصر قاجار (سیمین فصیحی، مترجم). تهران: جاودان خرد.
۲۲. مارتین، ونسا (۱۳۸۹). دوران قاجار (افسانه منفرد، مترجم). تهران: کتاب آمه.
۲۳. مبصر السلطنه، میرزا حسین خان (۱۳۸۴). مراسلات طهران (منصوره اتحادیه، سعید میرمحمد صادق، مصحح). تهران: سیامک.
۲۴. مستوفی، عبدالله (۱۳۸۴). شرح زندگانی من (جلد ۱). تهران: زوار.
۲۵. مهدوی، شیرین (۱۳۷۹). زندگینامه محمدحسن کمپانی امین دارالضرب (منصوره اتحادیه و فرحناز حسینکالو، مترجم). تهران: نشر تاریخ ایران.
۲۶. میرزاابراهیم (۲۵۳۵). سفرنامه استرآباد مازندران و گیلان (مسعود گلزاری، مصحح). تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
۲۷. مینورسکی (۱۳۳۷). تاریخ تبریز (عبدالعلی کارنگ، مترجم). تهران: کتابفروشی تهران.
۲۸. نظام السلطنه مافی، حسین قلی خان (۱۳۶۲). خاطرات و اسناد حسین قلی خان نظام السلطنه مافی (منصوره اتحادیه، سیروس سعدوندیان، حمید رامپیشه، مصحح). تهران: نشر تاریخ ایران.
۲۹. نوری، محمد تقی (۱۳۸۶). اشرف التواریخ (سوسن اصیلی، مصحح). تهران: میراث مکتوب.
۳۰. وطن خواه، مصطفی (۱۳۸۰). موانع تاریخی توسعه نیافتگی در ایران. تهران: سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ.
۳۱. ویلم، فلور (۱۳۶۵). جستارهایی در تاریخ اجتماعی ایران (ابوالقاسم سری، مترجم)، جلد ۱. تهران: توس.
۳۲. یکتایی، مجید (۱۳۵۵). تاریخ گمرک ایران (و سازمان بنادر و کشتیرانی). تهران: ورامین.
۳۳. اسناد وزارت امور خارجه، کارتن ۲۳، پرونده ۱۱، صفحه ۵۷
۳۴. اسناد وزارت امور خارجه، کارتن ۲۳، پرونده ۱۱، صفحه ۵۸
۳۵. اسناد وزارت امور خارجه، کارتن ۲۳، پرونده ۱۱، صفحه ۵۹
۳۶. اسناد وزارت امور خارجه، کارتن ۲۵، پرونده ۱۵، صفحه ۱۰۴
۳۷. اسناد وزارت امور خارجه، کارتن ۳۶، پرونده ۱۲، صفحه ۷

38. Nashat, Guity. (1973). *the origins of modern reform in Iran*. Ph.D University of Chicago.
39. Rashidvash, Vahid. (2012). Qajar rule in Iran: in the Qajar government events that changed the fate of Iran, *Research on Humanities and Social Sciences*, Vol.2, No.2; pp 95-85.
40. Yadollahi, Solmaz, Hanachi, Pirooz. (2011). Tabriz historical bazaar in the context of change, *Paris*, pp 1039-1028.
41. Issawi, Charles. (1971). *The economic History of Iran 1800-1914*, The University of Chicago press, U.S.
42. Talaei hatam, Zahra, Arian, Foad Pour, &, Salimi, Khadijeh. (2015). Social and Cultural Images of Qajar-Iran Customs in European Travel Diaries, *Published by Canadian Center of Science and Education Asian Culture and History*; Vol. 7, No. 2; pp 41-29.