

بررسی شیوه تجارت کمپانی‌های هند شرقی و تأثیر آن بر تجارت دریایی خلیج فارس در عصر صفویه

دکتر زهرا احمدی*

زهرا زارعیان جهرمی**

چکیده

عصر صفویه که از مهم‌ترین ادوار در تاریخ ایران دوره اسلامی به‌شمار می‌رود، به علل متعددی از موقعیت ممتازی برخوردار است؛ از جمله، تقارن زمانی با رشد مناسبات تجارت بین‌المللی و تعامل با کمپانی‌های هند شرقی اروپا. خلیج فارس در این عصر (قرن ۱۱ ق/۱۷ م)، نقش بزرگی در روابط تجاری ایران با کشورهای اروپایی ایفا می‌کرد و دولت‌های مقتدر اروپا مانند انگلیس، هلند و فرانسه، کوشش می‌کردند تا تجارت‌خانه‌هایی در بنادر خلیج فارس به‌دست آورده، تجارت شرق را به انحصار خود درآورند. مشکل عمده‌ای که کمپانی‌ها با آن مواجه بودند، کمبود نقدینگی و یا پول نقد برای سرمایه‌گذاری خارجی بود و از آن‌جا که حاضر به از دست‌دادن بازارهای مشرق زمین نبودند، می‌بایست برای این مشکل راه چاره‌ای می‌یافتند. نمایندگان آنها نیز می‌کوشیدند تا تجارتشان را در آسیا، متناسب با تقاضای بازار اروپا و خواسته‌های خود سامان‌دهی کنند؛ از این رو، کمپانی‌ها بر آن شدند که در تجارت محلی ادویه شرق هند و یا منسوجات، فلزات، دارو و مواد خوراکی هند، سهیم شوند. بدین منظور خط ارتباطی منظمی بین بنادر ایران و هندوستان دایر کردند و در رقابتی سخت با یکدیگر، به حمل و نقل مسافر و اجناس بازرگانان ایرانی و

تاریخ دریافت: ۹۰/۳/۱۰، تاریخ تصویب: ۹۰/۵/۱۷

* استادیار گروه تاریخ دانشگاه الزهرا N_ahmadi@yahoo.com

** کارشناسی ارشد تاریخ ایران اسلامی، دانشگاه الزهرا zareian_50@yahoo.com

خارجی پرداختند.

این پژوهش، درصدد پاسخ‌گویی به این پرسش است که شیوه تجارت کمپانی‌های هند شرقی، چه تأییراتی بر تجارت دریایی خلیج فارس در عصر صفویه داشت. فرضیه نوشتار نشانگر آن است که شیوه تجارت کمپانی‌های هند شرقی، تأثیر آشکاری بر رونق و پیشرفت تجاری بنادر خلیج فارس در عصر صفویه داشته است.

واژگان کلیدی

ایران، خلیج فارس، کمپانی‌های هند شرقی، تجارت دریایی، بازار، رقابت بازرگانی، صفویه.

مقدمه

گسترش روابط خارجی ایران با دولت‌های مختلف اروپایی در زمان شاه عباس و راه‌یافتن نمایندگان سیاسی دولت‌های مزبور به ایران، به رونق تجارت خارجی ایران منجر گردید؛ زیرا آنها را با قدرت و نفوذ این پادشاه و نیز امنیت بازارهای ایران برای انجام دادن معاملات بازرگانی آشنا ساخت. علاوه بر آن، موقعیت جغرافیایی و استراتژیک ایران که به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب محسوب می‌شد، عرصه مناسبی بود که سران، سفیران و بازرگانان دیگر کشورها، می‌توانستند در زمان کمتر و هزینه‌های مناسب‌تر، اهداف خود را تعقیب نمایند. ورود اولین فرستادگان کمپانی‌های بازرگانی اروپایی به ایران، حکایت از آن داشت که فرصت‌های جدید اقتصادی برای حکومت صفوی به‌وجود آمده است. لذا از همان ابتدا، دریافتند که ایران می‌تواند بازار فروش بزرگی برای پارچه‌های انگلیسی، ادویه وارداتی هلند و منبع ابریشم خام برای صنایع و کارخانه‌های اروپایی باشد. بنابراین، پس از دریافت دستورهای لازم از سوی مرکز عملیات کمپانی‌ها، کوشیدند تا با بهره‌گیری از موقعیت‌های مناسب، در مکان‌هایی که بازار فروش مناسبی به شمار می‌آمد، به‌خصوص در شهرهای عمده بندرعباس، شیراز، کرمان و اصفهان که راه اصلی عبور و مرور کاروان‌ها بود، دفاتر بازرگانی تأسیس کنند. از این رو، صفویان به صورت مستمر وارد تعامل با کمپانی‌های هند شرقی اروپایی شدند تا از مناسبات تجاری، به عنوان عاملی در پیش‌برد سیاست خارجی خود استفاده کنند. به لحاظ اهمیت موضوع، ابتدا نگاهی نسبتاً گذرا به سابقه حضور کمپانی‌ها در مشرق‌زمین و ورود آنها به خلیج فارس داشته، سپس شیوه تجارت آنها در خلیج فارس (به عنوان مهم‌ترین شرکای تجاری ایران) و نتایج به کارگیری این شیوه را شناسایی و بررسی می‌کنیم. گفتنی

است که به علت فقدان منابع داخلی، این پژوهش بیشتر بر اساس منابع غیرایرانی تدوین شده است.

الف) کمپانی هند شرقی انگلیسی

در سال ۹۹۱ - ۹۸۹ قمری/ ۱۵۸۱ - ۱۵۸۳ میلادی، جهان‌گردان انگلیسی از جمله جان نیوبری،^۱ به قصد مطالعه اوضاع اقتصادی - تجاری خلیج فارس و مشرق‌زمین، از راه بصره و بغداد وارد جزیره هرمز شدند.^۲ از آن وقت بود که انگلیسی‌ها کار خود را آغاز کردند و به فعالیت‌های بازرگانی با هندوستان دست زدند. در سال ۱۰۰۸ قمری/ ۱۶۰۰ میلادی، به فرمان ملکه الیزابت،^۳ «کمپانی هند شرقی»^۴ انگلیس یا شرکت تاجران لندن که با هند شرقی تجارت می‌کرد، تأسیس شد.^۵ رهبران و رؤسای این کمپانی، علاوه بر رهبری سفاین، اختیار صدور جواز کالاهای مناسب برای مشرق‌زمین را نیز دارا بودند. هیأت‌مدیره کمپانی برای اداره امور تجاری در غرب هندوستان، دفتر نمایندگی در سورات،^۶ تأسیس کرد.^۷

ب) کمپانی هند شرقی هلندی

هلندی‌ها در سال ۹۹۱ قمری/ ۱۵۸۳ میلادی، پس از کسب اطلاعات بسیار از محصولات تجاری و راه‌های کشتی‌رانی هندوستان، وارد عرصه تجاری مشرق‌زمین شدند^۸ و در سال ۱۰۱۰ قمری/ ۱۶۰۲ میلادی، با تشکیل کمپانی بزرگی موسوم به «کمپانی هند شرقی»^۹ هلند، روابط تجاری کامل با مشرق‌زمین برقرار کردند.^{۱۰} پس از متصرف شدن

1. John Nubury

۲. آلفونس گابریل، تحقیقات جغرافیایی راجع به ایران، ترجمه فتح‌علی خواجه‌نوری، ص ۹۷، تهران: ابن‌سینا، ۱۳۴۸.

3. Elizabeth

4. The East India Company (E. I. C)

۵. چارلز فاست، «آغاز مناسبات سیاسی و تجاری بین ایران و انگلستان»، روزگارنو، ش ۴، ص ۱۲، ۱۹۴۵.

6. Surat (بندری در ۲۵۰ کیلومتری شمال بمبئی)

۷. ژان شاردن، سیاحت‌نامه، ج ۳، ترجمه محمد عباسی، تهران: امیرکبیر، ص ۱۹-۲۱، ۱۳۳۵.

۸. خان بابا بیانی، «روابط ایران و هلند در زمان سفارت موسی بیگ»، بررسی‌های تاریخی، ش ۶، سال ۵، ص ۱۰۲-۱۰۳، ۱۳۴۹.

9. Verreenigde Ostindische Compagnie (v. o. c)

۱۰. آرنولد ویلسن، خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، بی‌جا: انتشارات علمی و فرهنگی، ص ۱۸۳-۱۸۲، ۱۳۴۸.

تمام متصرفات پرتغالی‌ها در مشرق‌زمین^۱ با تاویبا^۲ را پایتخت و مرکز بازرگانی خود در مشرق‌زمین برگزیدند.^۳ در سال ۱۰۳۱ قمری / ۱۶۲۲ میلادی، با سقوط هرمز و خروج پرتغالی‌ها از آن‌جا (در عصر حکومت شاه عباس اول) نماینده کمپانی برای گشودن باب مناسبات تجاری وارد این جزیره‌ی شد.

ج) کمپانی هند شرقی فرانسوی

در سال ۱۰۱۲ قمری / ۱۶۰۴ میلادی، به فرمان هانری چهارم،^۴ «شرکت بازرگانی هند شرقی»^۵ فرانسوی، تأسیس شد که به علت عقد قرارداد بازرگانی فرانسه و عثمانی در سال ۱۶۰۴ میلادی این کمپانی نتوانست در ایران شکل بگیرد.^۶ با آغاز تشدید سازمان بازرگانی داخلی و خارجی فرانسه، توسط وزیر دارایی این کشور، کلبر،^۷ تجارت دریایی مجدداً توجه پادشاه فرانسه، لویی چهاردهم را به خود جلب کرد. وی در سال ۱۰۷۴ قمری / ۱۶۶۴ میلادی، با رسمیت بخشیدن به موجودی کمپانی فرانسوی، انحصار کشتی‌رانی و بازرگانی در هندوستان و دریاهای مشرق‌زمین را به کمپانی داد. این کمپانی ناحیه پوندیشری^۸ در ساحل کوروماندل^۹ را مرکز عملیات بازرگانی خود در مشرق‌زمین قرار داد.^{۱۰} در این عصر که شاه‌عباس دوم در ایران حکومت می‌کرد، نمایندگان کمپانی برای گشودن باب مناسبات تجاری با ایران، وارد بندرعباس شدند.^{۱۱}

۱. یکی از این متصرفات، مجمع الجزایر ملوک است که به علت محصول فراوانی که از حیث جوز، دارچین، میخک، هل و غیره دارد، به نام جزیره ادویه یا جاده هندوستان معروف شده است. (نک: غلام‌حسین مقتدر، *خلیج فارس*، ص ۳۴، بی‌جا: چاپ محمدعلی علمی، ۱۳۳۲).

2. Batavia

۳. یان اسمیت، *سفرنامه*، ترجمه ویلم فلور، به کوشش داریوش مجلسی و حسین ابوترابیان، ص ۶۷ چاپ اول، تهران: کتابخانه طهوری، ۱۳۵۶.

4. Hunry IV

5. Compagnie De Indes Orientales

۶. خان‌بابا بیانی، «بخشی از تاریخ دیپلماسی ایران»، دانشکده ادبیات تهران، ص ۱۵-۱۶، ش ۱، سال ۱، ۱۳۳۲.

7. J. B. Colbert

8. Pondichery

9. Coast Coromandel (ناحیه‌ای ساحلی در جنوب شرقی هند)

۱۰. دیرک وان در کرویس، *شاردن و ایران* (برگرفته از نامه‌های شاردن به برادرش، دانیل)، ترجمه دکتر حمزه اخوان تقوی، ص ۳۴-۳۷، چاپ اول، تهران: نشر و پژوهش فرزانه روز، ۱۳۸۰.

۱۱. Raphael Du Mans, 1890, *State De La Perse En 1660*, Paris: Ernest Leroux, p.356.

۱۱. *سیاحت‌نامه شاردن*، ج ۹، ص ۱۳۱-۱۳۲.

A chronicle of the Carmelites in Persia and the papal mission of the XVIIth and XVIIIth



ایجاد دفاتر نمایندگی تجاری

شورای کمپانی انگلیسی در سورات، در سال ۱۰۲۳ قمری/۱۶۱۴ میلادی، نمایندگانی برای کسب اطلاعات مفید تجاری به ایران اعزام کرد تا فرمانی از شاه عباس اول مبنی بر آزادی کشتی‌های این کمپانی در خلیج فارس و بنادر ایران دریافت کنند. طبق اظهارات کارملیت‌ها، هلندی‌ها نیز پس از انگلیسی‌ها به جزیره هرمز وارد شدند که الله‌وردیخان حاکم شیراز، با ارسال پیامی، ورود چهل کشتی هلندی را به شاه‌عباس اطلاع داد.^۱ از قرن ۸ - ۱۱ قمری رموز یکی از بزرگ‌ترین توقف‌گاه‌های ترانزیتی در محدوده خلیج فارس و اقیانوس هند بود.^۲ بنابراین موقعیت ممتاز آن در تجارت دریایی، ایجاب می‌کرد که ایران کنترل مسیر کشتی‌رانی بین هند و سواحل آسیای صغیر را در اختیار داشته باشد. اما عوامل دو کمپانی مذکور به علت حضور پرتغالی‌ها، موفق به تأسیس پایگاهی تجاری در این جزیره نشدند.^۳ لذا عوامل کمپانی انگلیسی، بندر جاسک را که در مدخل خلیج فارس و در پانزده کیلومتری هرمز^۴ واقع شده، انتخاب کردند.^۵ از آن پس کوشیدند تا با اعزام کشتی‌های تجاری به جاسک، جزیره هرمز را در محاصره قرار دهند و تمام رفت و آمد کشتی‌ها را به جاسک ختم کنند.^۶ بنابراین اولین نمایندگی تجاری این کمپانی در جاسک تأسیس شد. در سال ۱۰۳۲ قمری/۱۶۲۳ میلادی، امام قلی‌خان، حاکم فارس، با مشارکت نیروهای نظامی ایران و انگلیس، جزیره هرمز را از پرتغالی‌ها پس گرفت.^۷ پس از سقوط هرمز، گمبرون^۸ که به بندرعباس^۹ تغییر نام یافت، به عنوان کانون اصلی تبادلات دریایی و مرکز تجارت خلیج فارس، جانشین هرمز شد. انگلیسی‌ها نیز پایگاه تجاری خود را از جاسک به بندرعباس منتقل نمودند. کمپانی هلندی و سپس فرانسوی‌ها نیز در آن شهر

centuries, vol.I, 1939, London: Spottiswood, p.403.

1. Ibid, p. 130.

۲. محمدباقر وثوقی، تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار، ص ۱۵۶، تهران: سمت، ۱۳۸۴.

3. Carmelites, vol. I, p. 228.

۴. یاقوت‌الحموی، بی‌تا، معجم البلدان، ج ۲، بیروت: دار صادر، ص ۹۵.

۵. دیوید اوون (وزیر امور خارجه بریتانیا)، بنیاد روابط سیاسی دائم بین ایران و بریتانیا، بی‌جا: بی‌نا، ص ۶-۷، بی‌تا.

6. Niels Steens Gaard, 1973. Carrack, Caravans and Companies, Lund: Studentitatur, p. 336.

۷. اسکندر بیگ ترکمان، تاریخ عالم‌آرای عباسی، ج ۳، تهران: امیر کبیر، ص ۹۸۲ - ۹۷۹ - ۱۳۵۰.

8. Gamrou, Gomroon, Gammeroon

۹. ایرج افشار، (به کوشش) اسناد و منابع تاریخی (حکم‌های پادشاهان صفوی)، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار، ص ۱۲ - ۳۸، ۱۳۸۰.

پایگاه تجاری دایر کردند. پس از آن جاده‌های پس کرانه بندرعباس که عمدتاً از طریق لار به شیراز و اصفهان منتهی می‌شد، رونق بسیاری یافت^۱ و کاروان‌سراهای بسیاری در این مسیر ساخته شد.^۲ همچنین نقل و انتقال اجناس کمپانی‌ها به بازارهای ایران نیز آسان‌تر شد.

اشکال عمده‌ای که در تجارت این شهر وجود داشت، وضعیت آب و هوایی (هوای گرم و سوزان) آن ناحیه بود که مسافران خارجی، نمی‌توانستند مدت زیادی در آن شهر اقامت کنند.^۳ کشتی‌هایی که از بنادر هند راهی ایران می‌شدند، از ماه نوامبر تا ماه می میلادی (آبان - اردیبهشت) سفر می‌کردند و از ماه ژوئن تا اکتبر (خرداد - شهریور)^۴ فقط کشتی‌رانی محلی صورت می‌گرفت.^۵ بنابراین هیچ‌کس مایل نبود جز ماه‌های زمستان نزدیک ساحل باقی بماند.^۶

از آن‌جا که بندرعباس کانون اصلی مبادلات تجاری ایران بین هند و اروپا محسوب می‌شد و محل استقرار کشتی‌ها و صادرات و واردات کالاهای کمپانی‌ها بود، همچنین به علت حضور تاجران مختلف داخلی و خارجی در آن‌جا که لزوم برقراری ارتباط با آن‌ها برای نظارت بیش‌تر بر بازارهای داخلی را ضروری می‌نمود، کمپانی‌ها نمایندگی اصلی خود را در ساحل خلیج فارس (بندرعباس) و شعبه‌های مختلف نمایندگی را در شهرهای شیراز، کرمان و اصفهان دایر کردند که در مواقع ضروری، دستوره‌های خود را از شورای بندرعباس دریافت می‌نمودند. همچنان‌که نمایندگی‌های کمپانی‌ها در بندرعباس نیز زیر نظر شورای باتاوایا، سورات و پوندیشری عمل می‌کردند.

مرکز کمپانی انگلیسی در کنار ساحل و در محدوده غربی شهر بود. مرکز کمپانی هلندی در شرق مرکز کمپانی انگلیسی قرار داشت، اما وسیع‌تر بود. مرکز کمپانی فرانسوی نیز در غرب مرکز کمپانی انگلیسی واقع شده بود.^۷

۱. تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار، ص ۲۸۹.

۲. کتاب تاورنیه، ص ۱۰ - ۱۳.

3. John Fryer, 1967. *A New Account East India and Persia (1672-1681)*, Edited by William Crooke, London: Hakluyt Society, vol. II, p. 224.

۴. سیاحت‌نامه شاردن، ج ۸، ص ۵۱۱ - ۵۱۲.

Carmelites, vol. I, pp. 445 - 446.

۵. رانلد فریر، «تجارت در دوره صفویان»، *تاریخ ایران دوره صفویان (پژوهش دانشگاه کمبریج)*، ص ۲۶۶، ترجمه یعقوب آژند، تهران: جامی ۱۳۸۰.

6. Thomas Herbert, 1928. *Travel in Persia (1627-1629)*, Edited by Sir William Foster, London: George Routledge., pp. 44, 47.

۷. لارنس لاکهارت، *انقراض سلسله صفویه*، ترجمه اسماعیل دولت‌شاهی، ص ۴۴۱ - ۴۳۹، تهران: بنگاه ترجمه و

شیوه تجارت کمپانی‌ها

حجم عمده تجارت مستقیم ایران با اروپا، در دست دو کمپانی انگلیسی و هلندی بود. این تجارت نیز با قراردادهای و احکام صادره تنظیم شده بود که شرایطی را برای عملیات تجاری آن‌ها در ایران ایجاد می‌کرد. بر این اساس، نخستین قرارداد دو کمپانی انگلیسی^۱ و هلندی^۲ در زمان شاه‌عباس اول و کمپانی فرانسوی^۳ در زمان شاه‌سلطان حسین به امضا رسید که پایه محسوب شده، در دوره‌های بعد آن را تجدید می‌کردند.^۴ اگر قراردادهای دیگری به امضا می‌رسید - البته با توجه به مقتضیات زمان و شرایط ایجاد شده - نخستین قرارداد را پایه قرار می‌دادند. رقم‌هایی (فرمان) نیز در موارد استثنایی جریان تجارت صادر می‌شد که به تأیید دربار نیاز داشت؛ از جمله: رفتار مناسب و شایسته مأموران محلی با کمپانی‌ها، ارسال محافظان کاروان‌ها، استرداد اجناس یا پولی که غیر قانونی اخذ شده بود، تحویل اجناس و کالاهای کمپانی‌ها به انبار گمرک و حمل آن‌ها به اصفهان، فروش ابریشم ایران در ازای کالاهای کمپانی‌ها، مانند منسوجات و یا بخشی که با پول مبادله می‌شد.^۵

کمپانی‌ها از همان آغاز ورود به بازار ایران، از سرمایه کافی برای خرید ابریشم ایرانی برخوردار نبودند.^۶ قراردادهای تجاری منعقد شده با آن‌ها نیز بر حسب خرید ابریشم امضا می‌گردید.^۷ دربار صفوی هم به‌طور آشکار، پرداخت سریع به صورت سکه (طلا و نقره) برای کالای خریداری شده به‌ویژه ابریشم، درخواست می‌کرد.^۸ لذا می‌بایست برای این مشکل راه چاره‌ای می‌یافتند.

الف) مبادله پایاپای

به گفته برخی تاریخ‌نگاران، شاید فکر تجارت پایاپای اجناس بین هند و ایران، از

نشر کتاب، ۱۳۴۴.

۱. نسخه خطی شماره ۵۰۳۲ کتابخانه مجلس شورای اسلامی.

۲. ویلم فلور، *اولین سفرهای ایران و هلند*، به کوشش داریوش مجلسی و دکتر حسین ابوترابیان، تهران: کتابخانه طهوری، ص ۲۲-۲۷، ۱۳۵۶.

۳. *انقراض سلسله صفویه*، ص ۵۲۷-۵۲۸.

4. Carmelites, vol.I, p. 314.

۵. *اسناد و منابع تاریخی* (حکم‌های پادشاهان صفوی)، ص ۳۹-۹؛ شاردن، پیشین، ج ۳، ص ۳۱۰-۳۱۷.

6. Willem Floor, 1993. "The Dutch and The Persian Silk Trade", *Etudes Safavid*, Edited by Jean, Calmard, Paris-Tehran: Institute Franca is De Recherche En Iran. pp. 349.

۷. محمد ابراهیم باستانی پاریزی، *سیاست و اقتصاد عصر صفوی*، تهران: صفی علی‌شاه، ص ۱۲۰، ۱۳۴۸.

8. Andrew J Newman, n.d. *Safavid Iran*, London: Macaillan., p. 62.

تاجران انگلیسی مقیم سورات سرچشمه گرفته باشد. پس از آن که بازارهای هند با اشباع پارچه‌های انگلیسی مواجه شد و تقاضای خرید آن‌ها رو به کاهش گذاشت، تاجران انگلیسی در تلاش برای بازاریابی مناسب، به فکر تجارت با ایران افتادند.^۱ تقریباً یک سده بعد، ضرورت عمده این نوع تجارت، در گزارش‌های تاجران فرانسوی منعکس شد. در این گزارش‌ها آمده است: تجارت پارس که به این شکل (پایپای) صورت می‌گیرد، می‌تواند برای افراد خصوصی و دولتی پر سود باشد. به سرمایه‌گذاری زیادی که ویژه این قبیل سفرهاست، نیست؛ چون کمیت‌های زیاد از هر نوع که می‌بریم، سود فراوان در هند و پارس برای ما دارد. پیوند تجارت پارس با هند از این راه، نه فقط برای رابطه پارس با فرانسه مفید است، بلکه از هند هم بسیار مفیدتر است که موجب می‌شود به نحوی عمل کنیم که دیگر مجبور نباشیم بیش از $\frac{۳}{۴}$ پولمان را به آن‌جا ببریم. اطلاع داریم که در ایام مختلف، کشتی‌های انگلیسی و هلندی، عازم هند می‌شوند و معمولاً چهل یا پنجاه پیاستر^۲، در هر کشتی می‌برند و پس از کشتی‌رانی و معامله از جایی به‌جای دیگر، طی چند سال، دو یا سه میلیون با آن درآمد دارند.^۳ کمپانی هلندی هم متوجه این نکته بود. در رقابتی که با پرتغالی‌ها در مشرق زمین در تجارت ادویه داشتند، نه‌تنها بازار تجارت ادویه را در اختیار گرفتند، بلکه در تجارت منسوجات هندی با ایران نیز فعال بودند.^۴ سیاست تجاری آن‌ها را از نامه‌ای می‌توان دریافت که ژان کان^۵ در ۱۰۲۸ قمری / ۱۶۱۹ میلادی به مدیران کمپانی نوشته است:

می‌توانیم اجناسی از گجرات را با فلفل و طلا در سواحل سوماترا مبادله کنیم. ریال^۶ و پنبه سوماترا را با فلفل باتام و ریال و صندل و فلفل را با اجناس و طلای چینی معامله نماییم. با اجناس چینی از ژاپن نقره بگیریم؛ به مردم سواحل کوروماندل، ریال و سایر اجناس را بدهیم و ادویه بگیریم، ادویه و بعضی اقلام دیگر را به مردم

۱. تحقیقات جغرافیایی راجع به ایران، ص ۱۲۰-۱۲۱.

۲. سکه نقره بسیاری از کشورها از جمله، سکه سیمین اسپانیایی، سکه خاص کشور عثمانی و واحد پول هندوچین برابر با ۱ دلار نقره. نک: ابوالحسن دیانت، فرهنگ تاریخی/ارزش‌ها و سنجش‌ها، ج ۲، تبریز: نیما، ص ۱۱۶، ۱۳۶۷.

3. Dumans, *Estat De La Perse en* (۱۶۶۰ م)، p. 359.

۴. فریر، «تجارت در دوره صفویان»، ص ۲۵۹.

5. Coen (از مقامات استعماری کشور هلند)

۶. سکه نقره رایج در کشور اسپانیا که توسط بازرگانان پرتغالی در ایران رواج یافت. نک: فرهنگ تاریخی ارزش‌ها و سنجش‌ها، ج ۲، ص ۱۸۴.

عربستان بدهیم و ریال دریافت کنیم. همه این عملیات را به یاری کشتی‌ها و بدون آوردن پول نقد از هلند می‌توانیم انجام بدهیم. ما اکنون مهم‌ترین ادویه را در اختیار داریم ... هیچ چیز شرکت را از دستیابی به غنی‌ترین تجارت دنیا باز نمی‌دارد.^۱

عوامل کمپانی انگلیسی و هلندی طبق دستور شورای سورات و باتاویا، می‌بایست از پرداخت نقدی تا حد زیادی دوری می‌کردند؛ زیرا پرداخت نقدی برای هیچ کدام از دو کمپانی سودآور نبوده است. عوامل کمپانی هلندی دستور داشتند تا در قبال خرید ابریشم، کالاهای آسیایی مانند ادویه، فلفل و فلزات پرداخت کنند. عوامل کمپانی انگلیسی نیز تلاش می‌کردند تا کالاهایی مانند ماهوت و البسه پرداخت کنند.^۲

احتمالاً رابطه تجارت پارچه، ادویه و ابریشم برای کمپانی‌ها، یک مبادله تکمیلی و کامل کننده بوده است. لذا هر سه کمپانی، تلاش می‌کردند تا به هر شیوه ممکن (پرداخت رشوه و انعام و برقراری ارتباط با مقامات درباری)، از پرداخت نقدی صرف‌نظر کنند و در این میان، گوی سبقت را از یک‌دیگر می‌ربودند. دربار صفوی هم به‌ناچار امتیازاتی برای آن‌ها قائل می‌شد. از جمله این که خرید ابریشم از مقامات درباری (ملک التاجران یا واسطه‌های آن مانند ارامنه) در ازای پرداخت $\frac{1}{3}$ بهای آن با پول نقد (طلا و نقره) و مابقی به صورت پرداخت جنسی - که معمولاً از کالاهایی که از هند آورده می‌شد - بود.^۳ در این وضعیت، اجناس هر دو کمپانی مشمول معافیت از عوارض گمرکی می‌شد. البته مفاد قراردادهای تجاری منعقد شده با کمپانی‌ها با توجه به موقعیت زمانی در عصر حکومت هریک از پادشاهان صفوی و به تبع آن، امتیازات واگذار شده به آن‌ها نیز تغییراتی می‌یافت.

شایان ذکر است که کمپانی‌های تاجرانی برای پیش‌برد کار تاجرانی خود، با گروهی از مقامات درباری هم‌چون صدر اعظم^۴ هم‌چنین، والیان یا حکام شهرهایی که در مسیر

۱. جان فوران، ۱۳۷۷. *مقاومت شکننده (تاریخ تحولات اجتماعی ایران)*، ترجمه احمد تدین، تهران: خدمات فرهنگی رسا، ص ۶۸-۶۹.

۲. Matthee, "The Dutch and The Persian Silk Trade". p. 349.

۳. Rudolph, P Matthee, 1999. *The politics of trade in safavid Iran (silk for silver, 1600-1730)*, S.I: s.n, pp. 115-116.

۴. در سراسر دوره صفوی، صدراعظم (با لقب اعتمادالدوله) شخصیتی کلیدی بود که بر همه مناسبات خارجی اشراف داشت و هیچ امری از امور داخلی و خارجی، بدون اجازه او انجام نمی‌پذیرفت. به همین جهت، کمپانی‌ها با وی ارتباط بسیار داشتند. نک: انگلبرت کمپفر، *سفرنامه*، ترجمه کیکاووس جهان‌داری، تهران:

تجارت آن‌ها قرار داشت، مانند لار و شیراز و شه‌بندر یا رئیس گمرگ بندرعباس، دائماً در تماس بودند. قطعاً داشتن رابطه‌ای مناسب با این مقامات، برای آن‌ها اهمیت زیادی داشت؛ به جهت آن‌که ادامه فعالیت بازرگانی آن‌ها مانند بارگیری و تخلیه کشتی‌ها، فروش کالاهای بازرگانی به‌خصوص در بندرعباس، حمل کالا به اصفهان و خروج کالا از آن‌جا، علاوه بر آن، کسب امتیازات بسیار، امضای قرارداد و تمدید آن، به‌وجود این روابط منوط بوده است. در نتیجه، برای حفظ این ارتباط، از هر وسیله ممکن از جمله، پیش‌کش و هدایا سود می‌جستند.

در سال ۱۰۲۳ قمری / ۱۶۲۳ میلادی، کمپانی هلندی، محموله کشتی فان‌هاسدن^۱ را که در حدود ۸۴۵۶ فلورین^۲ ادویه (میخک، جوزهندی و پوست‌جوز) و ۶۲۰۱ فلورین منسوجات و دیگر اجناس هند حمل می‌کرد، در بندرعباس تخلیه کرد.^۳ در سال ۱۰۳۵ قمری / ۱۶۲۶ میلادی نیز بیش از دوازده هزار تومان^۴ ادویه (میخک، جوز و فلفل) وارد بندرعباس نمود؛^۵ به طوری که در فاصله سال‌های ۱۰۳۷-۱۰۳۸ قمری / ۱۶۲۹-۱۶۲۸ میلادی، بازار ایران از فلفل وارداتی کمپانی هلندی اشباع شد که در نتیجه، قیمت آن نیز در بازارهای داخلی کاهش یافت. رقابت شدید کمپانی هلندی با کمپانی انگلیسی که در این زمینه همواره انحصار تجارت ادویه را در ایران به‌دست داشت، مخالفت شدید نماینده‌های دو کمپانی را باعث گردید؛^۶ هر چند صادرات پارچه و قلع انگلیس نیز بازار ایران را به نحو مشابهی اشباع کرد و کاهش قیمت این اجناس را موجب شد.^۷ احتمالاً

خوارزمی، ص ۶۲، ۱۳۵۰؛ ولادیمیر فتودروویچ مینورسکی، سازمان اداری حکومت صفوی (تعلیقات مینورسکی بر تذکره الملوک)، به کوشش محمد دبیر سیاقی، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران: انجمن کتاب - کتاب فروشی زوار، ص ۸۱، ۱۳۳۴.

1. Van Hasden

۲. سکه رایج در هلند که ابتدا از طلا و از قرن شانزدهم میلادی به صورت نقره ضرب می‌شد و امروزه ارزش آن معادل یکصد سنت و هر ۲/۱۳ فلورین معادل یک دلار است. نک: فرهنگ تاریخی ارزش‌ها و سنجش‌ها، ج ۲، ص ۲۱۱.

۳. فلور، اولین سفرای ایران و هلند، ص ۲۰.

۴. واحد شمارش پول رایج عصر صفوی. هر تومان نیز برابر با پنجاه عباسی یا دویست دینار بود. (نک: فرهنگ تاریخی ارزش‌ها و سنجش‌ها، ج ۲، ص ۹۳ و ۱۲۴)

۵. فلور، اولین سفرای ایران و هلند، ص ۳۲.

۶. همان، ص ۳۵-۳۶.

۷. راجر سیوری، ۱۳۷۲. ایران عصر صفوی، ترجمه کامبیز عزیزی، تهران: نشر مرکز، ص ۱۹۵-۱۹۶.

مسأله فروش اجناس آسیایی در بازار ایران، به علت سودآوری بیش‌تر، اهمیت فوق‌العاده‌ای برای کمپانی انگلیسی داشته است. موفقیت تجاری کمپانی هلندی در فروش فلفل، تا اندازه‌ای بود که طبق گزارش هلندی‌ها، آن را در رأس تجارت خود می‌دانستند: «تا الان ما فلفل را در رأس تجارت خود می‌دانیم و به‌درستی چنین می‌باشد. اما لازم است که اجناس مهم و ضروری دیگری را نیز افزایش دهیم.»^۱ بازارهای ایران بهترین مکان فروش اجناس آنان محسوب می‌شد، لذا به هیچ قیمتی حاضر به از دست دادن این بازار نبودند.

یکی از شیوه‌هایی که کمپانی هلندی در طول دوران حکومت صفوی برای فروش واردات خود به کار می‌برد، معامله با ملک‌التاجران یا عامل شاه بود که خرید همه واردات کمپانی در انحصار وی قرار داشت. گاهی اوقات نیز عوامل کمپانی به خرده‌فروشی کالا بین تاجران معمولی در بندرعباس می‌پرداختند تا پول نقد به‌دست آمده را در ازای خرید ابریشم ایران پرداخت نمایند و شورای باتاویا، دیگر به ارسال پول نقد ملزم نبود و کمپانی به‌جای آن، ادویه به ایران وارد می‌کرد.^۲ این شیوه معامله با عامل شاه تا اواخر حکومت شاه‌صفی و آغاز درگیری‌های ایران و هلند ادامه داشت. اما از زمان حکومت شاه‌عباس دوم، شیوه‌ای پدید آمد که با نظام پیشین تفاوت داشت؛ زیرا کمپانی همه کالاهای وارداتی خود را به چند بازرگان عمده می‌فروخت که آن‌ها نیز اجناس را به شمار زیادی از بازرگانان کوچک‌تر می‌فروختند. در زمان حکومت شاه‌سلطان حسین، با دادن هدایایی به عاملان شاه توسط کمپانی، وضع به شیوه مرسوم سابق برگشت. بازرگانان عمده طبق دستور شاه، می‌بایست از آن پس کالاهای کمپانی را از عوامل شاه خریداری کنند.^۳

با این‌که سیاست تجاری کمپانی هلندی در خصوص وارد کردن ادویه به‌جای فرستادن پول نقد، عامل اساسی برخورد آن‌ها با دربار صفوی به حساب می‌آمد، کمپانی هم‌چنان تا اواخر حکومت صفوی به این سیاست خود ادامه داد.

تاجران فرانسوی نیز در محاسبات تجاری خود با ایران در مقابل خرید ابریشم، فروش اجناسی را پیشنهاد می‌کردند که می‌بایست از ناحیه پوندیشری به ایران حمل می‌شد.^۴

1. Matthee , "The Dutch and The Persian Silk Trade", p. 351.

۲. فلور، *اولین سفرای ایران و هلند*، ص ۳۰-۳۱ و ۳۴.

۳. همان، ص ۲۲ و ۲۳.

4. *State De La Perse En 1660*, Paris, pp. 357-358.

عوامل این کمپانی در اواخر سلطنت شاه سلیمان در خاطرات خود از تجارت در پارس می‌نویسند:

در تشکیلاتی که در پارس بنا کردیم، باید دو نوع تجارت را در نظر بگیریم. تجارت هند و تجارت اروپا. تجارت هند بسیار پر سود است و می‌تواند عوامل ما را در بندرعباس و اصفهان تأمین کند. به‌علاوه، سود زیادی در تمام طول سال دارد. برای تحقق این امر، شرکت باید دو یا سه کشتی در نظر بگیرد که تمام سال از هند به پارس، در فصل مناسب برود.^۱

هم‌چنین در این خاطرات به کالاهای واردشده به پارس (از هند) اشاره شده است؛ از جمله: پارچه‌های کتان، قهوه که انگلیسی‌ها و هلندی‌ها از آن خیلی سود می‌بردند، قرمزخانه،^۲ چوب صندل، عطر، زعفران و فلفل. کالاهای وارداتی از اروپا به پارس نیز از این قرار بود: ماهوت،^۳ قلع و سرب، انواع شیشه‌های رنگی، چینی‌آلات، ساعت‌های دیواری، اجناسی از جنس طلا و نقره و انواع پول خارجی (مانند پیاستر) که در ایران فروش داشت و بیش‌تر از هر جای دیگر شرق، سودآور بود. طبق تحلیل فرانسوی‌ها، کشتی‌های فرانسوی در ابتدا باید برنج و شکر بنگال را حمل کنند تا بین ۸۰ تا ۱۰۰ درصد برای آن‌ها سوددهی داشته باشد و به این نکته اذعان داشتند که عوامل کمپانی انگلیسی در اندکی گذشته از سال، به سود این تجارت می‌رسند، چون کشتی‌هایشان موظف به سفرهای سالانه هستند.^۴

احتمالاً کمپانی مذکور، با طرح شعارهایی از قبیل «به هر جا که برده شوم گلبارانش می‌کنم» و «صلح» و «فراوانی»،^۵ برای جذب تاجران و خریداران عمده و تثبیت قیمت‌ها،

1. Ibid, pp.364-365.

۲. صمغی به رنگ سرخ تیره که در نتیجه کار حشره‌ای شبیه به «کفش دوز» بر روی پوست برخی از درختان پدید می‌آید و به‌گونه رنگ قرمز در رنگ‌رزی به کار می‌رود. این ماده در شرق ایران به رنگ لاک‌ی معروف بود. (نک: ویکتوریا، افشار، *فرایند و روش‌های رنگ‌رزی الیاف با مواد طبیعی*، تهران: دانشگاه تهران، ص ۱۶۳-۱۶۴، ۱۳۷۵).

۳. ماهوت نوعی پارچه از جنس ابریشم یا پشم با کیفیت بالاست. ماهوت را لندنی یا «لندره» می‌گفتند و ماهوت‌فروشان «لندره‌فروش» خوانده می‌شدند. چون ایرانیان نخستین ماهوت را از انگلیسی‌ها خریداری می‌کردند. (نک: *سیاحت‌نامه شارون*، ج ۷، ص ۱۴۰-۱۴۱).

4. State De La Perse En 1660, Paris, pp.365-367.

۵. بر علامت رسمی کمپانی مذکور که زمینه آبی لاجوردی داشت، نقش یک گل زنبق طلایی (نشان خانواده سلطنتی فرانسه در قدیم) در میان شاخه‌های نخل و زیتون دیده می‌شود. (نک: *شارون و ایران*، ص ۳۶) (شکل شماره ۳)

می‌کوشیدند تا تجارتشان را متناسب با تقاضا و خواسته‌های خود هم‌آهنگ کنند. آن‌چنان‌که از نامه‌های عوامل کمپانی می‌توان دریافت، نباید اجناس وارداتی را در بازارهای اصفهان روی هم انباشت. بایستی ظرفیت فروش یک ساله را فرستاد تا خریداران ببینند آن‌چه می‌خواهند همیشه موجود نیست و تمایل خریدشان افزایش یابد.^۱ یا این‌که قصد رقابت با دیگر کمپانی‌ها را داشته که بازارهای بندرعباس و اصفهان را از اجناس وارداتی خود انباشته کرده بودند.

ب) حمل و نقل کالا و مسافر

کمپانی انگلیسی و هلندی از شیوه دیگری نیز سود می‌بردند. از سال ۱۰۳۲ تا ۱۰۳۵ قمری/۱۶۲۳-۱۶۲۶ میلادی، رابرت شرلی^۲ (از اشراف‌زادگان انگلیسی) سفیر شاه‌عباس، در دومین مأموریت خود به اروپا، در صدد متقاعد کردن تاجران انگلیسی برآمد تا در تجارت ایران سهمی داشته باشند. هنگامی که تاجران انگلیسی ادعا کردند که به علت در اختیار نداشتن اجناس و پول کافی، به صادرات ابریشم ایران قادر نیستند، شرلی خاطرنشان ساخت که تاجران ایرانی می‌توانند کالاهای خود را با کشتی‌های انگلیسی که به بنادر ایران رفت و آمد دارند، حمل و نقل کنند.^۳ بدین منظور هر دو کمپانی، خطوط ارتباطی منظمی بین بنادر ایران و هندوستان دایر کردند که نه تنها به حمل مسافر، بلکه به حمل و نقل کالا و اجناس بازرگانان ایرانی، ارمنی و هندی می‌پرداختند.^۴ یان اسمیت، سفیر هلند، در سفرنامه خود نقل می‌کند که کشتی‌های انگلیسی، بدان جهت که از ابتدا جای خود را در میان تاجران ایرانی باز کرده‌اند، بیش‌تر مورد استفاده قرار می‌گیرند و از این راه ضرر بزرگی به ناوگان بازرگانی ما وارد می‌آید.^۵

شاید ارسال محموله، عامل عمده‌ای در تجارت خارجی ایران با هندوستان محسوب می‌شد؛ زیرا ادوارد کاناک،^۶ نخستین مدیرعامل کمپانی انگلیسی، بعد از عقد قرارداد با ایران، تلاش کرد تا تاجران ایرانی را به استفاده از کشتی‌های کمپانی انگلیسی وادار سازد و به آن‌ها خاطرنشان ساخت که خطرهای کمتری محموله‌های آن‌ها را تهدید می‌کند.

1. State De La Perse En 1660, Paris, p.367.

2. Robert Sherley

۳. فریر، «تجارت در دوره صفویان»، ص ۲۴۳.

۴. انقراض سلسله صفویه، ص ۴۴۹-۴۵۰؛ سیاحت‌نامه شاردن، ج ۱، ص ۲۳.

۵. سفرنامه یان اسمیت، ص ۶۸.

6. Edward Connock

علاوه بر آن، در زمان هم صرفه‌جویی خواهد شد و سود کلانی خواهند برد.^۱ طی سال‌های ۱۰۳۰-۱۰۵۰ قمری/۱۶۲۲-۱۶۴۰ میلادی، کشتی‌های دو کمپانی مذکور، حجم عمده‌ای از حمل و نقل کالا و مسافر بین سورات و بندرعباس را به خود اختصاص داده بودند و در این زمینه، رقابت شدیدی بین دو کمپانی وجود داشت. بنابه گزارش‌های موجود، ناوگان انگلیسی در سال ۱۰۳۲-۱۰۳۳ قمری/۱۶۲۲-۱۶۲۳ میلادی، اجناسی را از سورات به بندرعباس به ارزش ۳۱۲۳ لارین^۲ حمل کردند و ۸۶۸ سکه نقره دریافت نمودند. در صورتی که در سفر بازگشت به سورات ۵۷۱۲ لارین دریافت نمودند. کمپانی هلندی طی سال‌های ۱۰۳۵-۱۰۳۶ قمری/۱۶۲۵-۱۶۲۶ میلادی در حمل بار به بندرعباس دو تا سه هزار فلورین به‌دست آوردند.^۳

کمپانی انگلیسی در سال ۱۰۳۷-۱۰۳۸ قمری/۱۶۲۷-۱۶۲۸ میلادی، نزدیک به سیصد مسافر و اجناسی به ارزش بیست هزار محمودی هندی^۴ حمل کردند. به‌همین جهت، طی سال‌های ۱۰۳۸-۱۰۳۹ قمری/۱۶۲۸-۱۶۲۹ میلادی، در پی اعتراض هیأتی از تاجران هندی به تجارت‌خانه انگلیس در سورات، مبنی بر اختصاص یافتن بیش‌ترین ظرفیت حمل بار به ناوگان ایرانی، کمپانی انگلیسی کشتی دیگری به ناوگان ایرانی اضافه کرد. علی‌رغم عدم ظرفیت انبارهای موجود در بندرعباس، کمپانی انگلیسی در همان سال هفت کشتی دیگر هم به بندرعباس فرستاد؛ به نحوی که عوامل کمپانی، ناچار شدند تعدادی از خدمه یک کشتی هندی را برای ساختن انبار برای اجناس مشتریان استخدام کنند. ناوگان هلندی در همان سال، در سفر بازگشت از بندرعباس به سورات ۲۱۵ مسافر و هشتصد صندوقچه و عدل‌های^۵ ابریشم حمل کردند. طی سال‌های ۱۰۳۹-۱۰۴۱ قمری/۱۶۲۹-۱۶۳۱ میلادی، کمپانی انگلیسی در حدود ۸۶۰۰۰ محمودی هندی از حمل بار و کالا به

۱. فریر، «تجارت در دوره صفویان»، ص ۲۵۱-۲۵۲.

۲. سکه نقره‌ای که در ایالت لار در جنوب فارس ضرب می‌شد، معادل دو شاهی و نیم بود و در معاملات تجاری خلیج فارس و هندوستان به کار می‌رفت. پس از تسخیر لار توسط الله‌وردیخان، ضرب آن نیز متروک گشت. (نک: سیاحت‌نامه شاردن، ج ۴، ص ۳۸۴-۳۸۵؛ فرهنگ تاریخی ارزش‌ها و سنجش‌ها، ج ۲، ص ۲۳۶-۲۳۷).

3. Carrack, Caravans and Companies , p. 401.

۴. سکه‌ای که احتمالاً در زمان غازان‌خان و به نام وی ضرب می‌شده و تا اوایل دوره قاجاریه در ایران رایج بوده و ارزش آن نیز در دوره صفویه، معادل نیم عباسی یا یکصد دینار بوده است. (نک: فرهنگ تاریخی ارزش‌ها و سنجش‌ها)، ج ۲، ص ۲۴۲.

۵. هر عدل تقریباً معادل ۱۱۰ کیلوگرم وزن داشته است. (نک: سازمان اداری حکومت صفوی، ص ۳۱).

بندرعباس به دست آورد. کمپانی هلندی در سال‌های ۱۰۴۷-۱۰۴۸ قمری/۱۶۳۸-۱۶۳۹ میلادی، حدود ۴۰۸۰۰ فلورین کالا از سورات به بندرعباس وارد کردند.^۱ به این ارقام باید با احتیاط نگریست، اما می‌تواند بیان‌گر این مطلب باشد که کمپانی هلندی طی این سال‌ها، در رقابت چشم‌گیری که با کمپانی انگلیسی داشته، در تنظیم و جابه‌جایی مسافر و کالا از سورات به بندرعباس و بالعکس از کمپانی انگلیسی تقدم داشته است. امنیت حاصله در دریاهاى جنوب ایران و حضور بیش‌تر کشتی‌های تجاری دو کمپانی مذکور، علی‌رغم رقابت شدید با یک‌دیگر، شاید یکی از علل رونق تجاری کشتی‌رانی بین ایران و هند در عصر حکومت شاه عباس اول بوده است.

بازرگانان ارمنی طی سال‌های ۱۰۲۹ - ۱۱۰۱ قمری/۱۶۲۰-۱۶۹۰ میلادی نقش زیادی در امر تجارت بار با کشتی‌های انگلیسی و هلندی بین سورات و بندرعباس به‌عهده داشتند. به درخواست خواجه نظر، رئیس جامعه ارامنه جلفای اصفهان، از کمپانی انگلیسی، مبنی بر حمل بار و امتعه ارامنه به هند و سورات، در سال ۱۰۳۸ قمری/۱۶۳۰ میلادی (عصر حکومت شاه‌صفی) تعدادی از تاجران ارمنی در بندرعباس مستقر شدند و شبکه تجاری با هند و شرق هند به راه انداختند. خواجه میناس که اصفهانی بود، در دهه ۱۰۷۱ قمری/۱۶۶۰ میلادی (عصر حکومت شاه‌عباس دوم)، یکی از خریداران عمده و در نزد کمپانی انگلیسی صاحب اعتبار و کشتی‌های زیادی بوده است. علاوه بر آن، ارامنه در دهه ۱۰۹۱ قمری/۱۶۸۰ میلادی (عصر حکومت شاه‌سلیمان) با کمک کمپانی مذکور، به واردات منسوجات انگلیسی از راه سورات به بندرعباس اقدام می‌کردند.^۲ بی‌جهت نیست که در این عصر کمپانی انگلیسی در صدد جلب ارامنه (به عنوان واسطه‌های خرید ابریشم) برای تغییر مسیر تجارت ابریشم از حلب به خلیج فارس برمی‌آمد؛ زیرا به یاری آنها نیاز مبرم داشت. در دهه ۱۰۹۱ قمری/۱۶۸۰ میلادی، کمپانی انگلیسی پس از مشکلاتی که با مقامات حکومت گورکانیان هند پیدا کرد،^۳ به تجارت با ایران متمایل شد و در صدد کسب هم‌کاری ارامنه برآمد. آن‌ها می‌کوشیدند که تاجران ارمنی را به تجارت با اروپا از طریق

1. Carrack, *Caravans and Companies*, pp. 401-404. Rudiger Klein, 1993. Caravan Trade In Safavid Iran, *Etudes Safavid*, Edited by Jean, Calmard, Paris-Tehran: Institute Franca is De Recherche En Iran p.316.

۲. فریر، «تجارت در دوره صفویان»، ص ۲۵۹.

۳. گورکانیان از ورود هرگونه پارچه‌های ابریشمی و زریفت ایران و فروش آن‌ها در هند جلوگیری می‌کردند. (نک: سانسون، *سفرنامه* (وضع کشور ایران در عهد شاه سلیمان صفوی)، ترجمه دکتر تقی تفضلی، تهران: ابن سینا، ص ۱۹۱، ۱۳۴۶.

بمبئی ترغیب کنند، با این عنوان که تجارت از این راه، منافع بیشتری نسبت به راه حلب، عاید آن‌ها خواهد کرد. ممکن است کمپانی با جلب اعتماد آرامنه، قصد تغییر مسیر تجارت ابریشم و پارچه از حلب به خلیج فارس را در سر داشته که بالطبع تجارت آرامنه نیز تحت نظارت و کنترل آن‌ها قرار می‌گرفت. اما با انصراف آرامنه از این هم‌کاری، الگوی سنتی تاجرانی به دست بازرگانان و واسطه‌های محلی و ارتباط تجارت پارچه و ابریشم، تا اواخر حکومت صفوی هم‌چنان پابرجا ماند.

تا دهه ۱۰۶۰ قمری/۱۶۵۰ میلادی، نمایندگی‌های کمپانی انگلیسی در بندرعباس، شیراز و اصفهان، به علت این که در مضیقه مالی بودند و رقابت کمپانی هلندی که می‌کوشید امتیازات بیش‌تری از دربار صفوی دریافت کند، و نیز مشکلات داخلی دربار انگلستان، باعث شده بود که تجارت کمپانی انگلیسی از رونق چندانی برخوردار نباشد. اما در سال ۱۰۵۹ قمری/۱۶۴۹ میلادی، اختلاف بین ایران و هند بر سر تصرف قندهار که موجب بسته شدن راه‌های خشکی افغانستان توسط شاه‌جهان - امپراتور گورکانیان هند - گردید، رونق کشتی‌رانی بین بنادر هند غربی و ایران را باعث شد^۱ و حجم تجارت راه‌های دریایی را افزایش داد؛ به‌طوری‌که طبق گزارش عاملان کمپانی انگلیسی، میزان اجناسی که وارد بندرعباس شد، چهار برابر بود «هیچ کس به یاد ندارد که این همه تاجر و جنس در سورات به قصد ایران گرد آید.^۲ اما کمپانی انگلیسی کشتی‌های بسیار کمتری در اختیار داشته که قسمت اعظم آن نیز کرایه‌ای بوده و در اختیار تاجران ارمنی و دیگر تاجران قرار داشته است.»^۳

علاوه بر آن، در سال ۱۰۶۲ قمری/۱۶۵۲ میلادی، با شروع نخستین جنگ انگلیس و هلند، در حدود شش فروند کشتی انگلیسی توسط ناوهای هلندی در آب‌های جزیره هرمز نابود گردیدند^۴ که مشکلاتی را برای کمپانی انگلیسی فراهم کردند. طی سال‌های پایانی حکومت شاه‌عباس دوم، محمدبیگ وزیر اعظم شاه، تلاش بی‌وقفه‌ای کرد تا کمپانی انگلیسی را برای ارسال محموله‌های ابریشم به همراه تاجران ایرانی به انگلیس تشویق

۱. پاول لوفت، *ایران در عهد شاه‌عباس دوم*، ترجمه کیکاووس جهان‌داری، تهران: مرکز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه، ص ۴۸-۵۰. ۱۳۸۰.

۲. فریر، «تجارت در دوره صفویان»، ص ۲۶۰.

Klein, Caravan Trade In Safavid Iran, p.315.

۳. *ایران در عهد شاه‌عباس دوم*، ص ۵۰.

4. Carmelites, vol. I, pp. 360-361.

کند. اما اختلافات داخلی دربار انگلیس و جنگ‌های این کشور با هلند، باعث شد که کمپانی با عنوان کردن عدم ظرفیت کشتی‌های در اختیار خود که برای مسافران و کالاهای خودشان هم کفایت نمی‌کند، این پیشنهادها را رد کند.^۱

پس از آن، کشتی‌رانی کمپانی انگلیس تا دهه ۱۰۹۰ قمری/۱۶۸۰ میلادی (عصر حکومت شاه سلیمان) اعتبار خود را از دست داد. اما در پی تجدید سازمان‌دهی کمپانی مذکور در تجارت خارجی خود، بار دیگر اعتبار خود را به دست آورد.

با شروع اختلافات مجدد کمپانی هلندی و دربار صفوی که به اشغال موقت جزیره قشم توسط آن‌ها در سال ۱۰۹۵ قمری/۱۶۸۴ میلادی انجامید،^۲ در حمل و نقل بار و مسافر وقفه ایجاد گردید.^۳ با رفع اختلافات ایران و هلند، تجارت مستقیم بین بندرعباس و سورات، کم و بیش تا شروع اقدامات راهزنی اعراب مسقط در اواخر سده یازده قمری/ هفده میلادی (عصر حکومت شاه سلطان حسین) ادامه یافت. کمپانی فرانسوی که در عصر حکومت شاه عباس دوم به بازار ایران وارد شد، به این شیوه تجارت روی آورد. در خاطرات نمایندگان این کمپانی اشاره شده که:

کشتی‌های ما که در این مسیر رفت و آمد کرده، کرایه‌ای کار می‌کنند و تاجران و مسافران ارمنی، هندی و تاجران دیگر کشورها را که با اموالشان سفر می‌کنند، جابه‌جا می‌کنند. هم‌چنان که هزینه مسلح کردن کشتی‌ها نیز در این کرایه‌ها گنجانده می‌شود. چون فرانسوی‌ها همیشه بهتر از انگلیسی‌ها هستند و تاجران و مسافران نیز همیشه ما را صادق‌تر و متمدن‌تر از دیگران یافته‌اند که بر آن‌ها حکومت کرده‌اند و در این تردیدی نیست....؟؟؟^۴

رافائل دومانس،^۵ مبلغ فرانسوی، در کتاب خود می‌نویسد:

دولت فرانسه از این نوع تجارت سود زیادی بیش‌تر از تولید یا فروش به دست می‌آورد و می‌تواند مقداری از بدهی‌های خود را به انگلیس و هلند بپردازد. از آن گذشته، مزایای دیگری هم دارد، از جمله: پیشرفت مأموریت‌ها در پاریس و شناخت بهتر و بیش‌تر از نواحی مابین هند و پاریس.

۱. ایران در عهد شاه عباس دوم، ص ۵۰-۵۱.

۲. سفرنامه ساتسون، ص ۱۷۱-۱۷۲.

۳. فریر، «تجارت در دوره صفویان»، ص ۲۵۲.

4. State De La Perse En 1660, Paris, p.364.

5. Du Mans

هم‌چنین اشاره می‌کند:

شوالیه ماتیوس^۱ انگلیسی طی دو سفر خود از هند به پاریس، مبلغ سیصد هزار لیره^۲ سود کرد؛ چرا که حمل بار برای وی هزینه‌ای دربر نداشت.^۳

با وجود این، در اواخر حکومت صفوی و با حمله افغان‌ها، حمل و نقل کالا و مسافر رونق خود را کاملاً از دست داد.

ج) قاچاق کالا و سکه

یکی از شیوه‌هایی که کمپانی‌ها به‌ویژه کمپانی انگلیسی و هلندی به‌کار می‌بردند، قاچاق کالا و سکه بود. کمپانی‌ها نمی‌بایست به جز اجناس قیدشده در قرارداد، کالا وارد و صادر می‌کردند. در غیر این صورت، اجناس آن‌ها مشمول عوارض گمرکی می‌شد.^۴ آن‌ها با سوء استفاده از مصونیت گمرکی، چند برابر مقدار کالای مقرر و تعیین شده، کالا وارد ساختند و آن‌ها را مشمول معافیت قرارداد می‌کردند.^۵

اما ورود بی‌رویه اجناس آن‌ها، مشکلات زیادی را برای تاجران داخلی فراهم می‌کرد، به نحوی که دربار ناچار می‌شد با دریافت عوارض گمرکی بیش‌تر، محدودیت‌هایی برای آن‌ها ایجاد کند. لذا کمپانی‌ها با پرداخت هدایا و رشوه‌های سنگین به صدراعظم و مأموران گمرک، امتیاز عدم بازرسی و تفتیش اجناس را دریافت می‌کردند.^۶ بنابراین آن‌ها بدون هیچ‌گونه محدودیتی، می‌توانستند به فروش کالاهای وارداتی بیش از میزان تعیین شده که می‌بایست به عاملان شاه بفروشدند، اقدام کنند. نکته جالب توجه آن‌که در قراردادهای منعقد با کمپانی‌ها نیز به مسأله عدم واردات کالاهای دیگر تاجران زیر پرچم کمپانی و عدم صدور مسکوکات توجه ویژه‌ای می‌شد، اما آن‌ها با تخلف، اجناس تاجران خصوصی را نیز به نام خود و با مهر و علامت کمپانی (شکل شماره ۱ آرم کمپانی

1. Matheus.

۲. سکه زرین برخی از کشورها از جمله عثمانی و انگلیس که معادل ۷/۲۱۶ گرم وزن داشته و امروزه معادل حدود ۱/۳ دلار است. (نک: فرهنگ تاریخی ارزش‌ها و سنجش‌ها، ج ۲، ص ۲۳۹.)

3. State De La Perse En 1660, Paris, p. 361.

۴. ویلم فلور، اختلاف تجاری هلند و ایران و بازرگانی هلند در عصر افشاریان و زندیان، ص ۱۸، ترجمه ابوالقاسم سری، بخش اول، تهران: توس، ۱۳۷۱.

۵. این موارد از ادعاهای ایران به کمپانی هلندی بود. به‌ویژه در عهد شاه عباس دوم و پشاه سلیمان بر سر تمدید قراردادها. نک: (سیاحت‌نامه شاردن، ج ۳، ص ۲۰۷-۲۰۸.)

6. "The Dutch and The Persian Silk Trade", p.354 (ص ۱۸۷).

انگلیسی) و (شکل شماره ۲ آرم کمپانی هلندی) و (شکل شماره ۳ آرم کمپانی فرانسوی) وارد ساختند تا از معافیت گمرکی، به خوبی استفاده کرده، از این راه هم سود چندانی دریافت کنند. تاورنیه در این زمینه^۱ نقل کرده که؛ در یکی از سفرهایش از بصره تا هرمز، اشیای قیمتی خود را با مهر و علامت کاپیتان هلندی وارد کرده است. این مهر و عنوان، سبب شده بود که مأموران گمرک تصور کنند متعلق به کمپانی هلندی است که از حقوق گمرکی معاف هستند.^۲ قاچاق مسکوکات و فلزات قیمتی نیز از این زمره بود.^۳ از دهه ۱۰۳۹ قمری/۱۶۳۰ میلادی، با کاهش قیمت ابریشم در اروپا، کمپانی‌ها مصمم شدند تا میزان خرید خود را به حداقل برسانند. لذا تلاش کردند تا عایدات کالاهای فروخته شده در ایران را به صورت مسکوکات به هند بفرستند. از آن پس، صادرات مستقیم سکه از ایران شروع شد. تمام وجوه ارسالی آن‌ها هم به شکل نقره رایج - عمدتاً عباسی -^۴ بود که با اشراف بر سودمندی طلا، شروع به صدور آن کردند؛ به نحوی که تا آخر قرن هفدهم میلادی، طلا بخش عمده صادرات آن‌ها را تشکیل می‌داد. شاه عباس دوم در پاسخ به افزایش فعالیت‌های صادراتی شمش هلندی‌ها و انگلیسی‌ها، حکم منع صادرات شمش را صادر کرد. این حکم سبب شد که بازرگانان به خاطر مسائل حمل و نقل و راحتی آن، طلا را به نقره ترجیح دهند. در سال ۱۰۸۳ قمری/۱۶۷۲ میلادی، افزایش صادرات نقره و اساساً قاچاق آن، حکومت صفوی را بر آن داشت تا عوارض پنج درصدی بر صادرات سکه، وضع کند. محدودیت‌های اعمال شده بر صادرات سکه باعث می‌شد که کمپانی‌ها با پرداخت هدایا و رشوه به ملک التاجران و اعتمادالدوله، علاوه بر کسب آزادی صادرات سکه، به قاچاق آن نیز بپردازند.^۵ بنابه اظهارات سانسون، بانیان(صرافان) هم با حکام بندرعباس

1. Tavernier

۲. کتاب تاورنیه، ص ۳۸۹.

۳. همان، ص ۱۰۰۸؛ سیاحت‌نامه شاردن، ج ۳، ص ۲۸۲، ۲۹۹ و ۳۰۰.

۴. با اوج‌گرفتن مناسبات تجاری بین ایران و اروپا نیاز به تثبیت وزن برای سکه طلای رسمی ایران و انطباق دادن آن با نقدینه «دوکای ونیزی» - که آن زمان ارز رسمی و مشترک تجارت در منطقه مدیترانه بود - پیش آمد که در نتیجه حکومت صفوی، سکه اشرافی طلا را ضرب کرد. اما با خروج سکه از ایران، شاه‌عباس اول، ضرب سکه طلا را متوقف کرد و تا اواخر حکومت صفوی (شاه سلطان حسین) هیچ سکه طلایی ضرب نشد. از آن پس پول رایج در بازار، مسکوکات نقره‌ای و مسین گردید. انواع سکه‌های خارجی مانند رئال اسپانیایی، لیور فرانسه و پیاستر هم وارد می‌شد و برای تجارت خارجی در کنار سکه نقره عباسی و محمودی (ده شاهی) - دو سکه نقره اصلی عصر صفوی - طی قرن هفدهم میلادی به کار می‌رفت. (نک: سازمان اداری حکومت صفوی، ص ۱۱۳؛ آدام اولتاریوس، سفرنامه، ترجمه احمد بهپور، تهران: سازمان انتشاراتی و فرهنگی ابتکار، ص ۲۴۳-۲۴۴، ۱۳۶۳.

۵. رودی متی، «تجارت طلا در اواخر عصر صفوی بین ونیز و سورات». ترجمه حسن زندیه، کتاب ماه تاریخ و

ارتباط داشتند و با دادن رشوه به آن‌ها (البته با هم‌کاری کمپانی‌ها) سکه‌ها را از ایران خارج می‌کردند.^۱ عوامل کمپانی‌ها حتی در اوضاع نامساعد کشوری (حملات ویران‌گر افغان‌ها) نیز به خروج سکه از کشور ادامه می‌دادند. در نامه‌های مدیر نمایندگی تجاری کمپانی هلندی - یان اوتس^۲ - که از اصفهان به بندر عباس فرستاده، این‌گونه نوشته شده است که در سال ۱۱۳۳ قمری/۱۷۲۰ میلادی، کاروانی که حامل ده‌هزار دوکای طلا^۳ بود، از اصفهان به قصد بندر عباس حرکت کرد. کمپانی گروهی از مردان مسلح را از بندرعباس به پیشواز کاروان فرستاد تا کاروان را سالم به بندرعباس برساند.^۴ بی‌تردید این محدودیت‌ها، کمیابی سکه طلا و نقره را سبب می‌شد و رقابت بین دو کمپانی انگلیسی و هلندی هم برای کسب آن، به گران‌تر شدن سکه‌ها می‌انجامید. گذشته از آن، رشوه‌ها و هدایا نیز، تأثیر محدودیت‌ها و نظارت بر آن‌ها را کاهش می‌داد.

تأثیرات شیوه تجارت کمپانی‌ها

حضور پرتغالی‌ها در آب‌های سواحل هرمز، نا امنی و تحمیل مالیات‌های سنگین بر تاجران بومی، به روی آوردن تاجران به راه‌های زمینی انجامید و حمل کالا با کشتی به ندرت مورد قبول تاجران محتاط بود^۵ که بی‌شک این امر، اثری معکوس بر تجارت دریایی داشت. اما ورود کمپانی‌های هند شرقی به عرصه تجارتی ایران که هم‌زمان با خارج شدن هرمز از صحنه اقتصاد دریایی ایران و جایگزینی بندرعباس به‌جای آن بود، باعث شد که این بندر در دوره‌ای کوتاه، به بزرگ‌ترین و آبادترین نقطه ساحلی خلیج فارس و یک شاه‌راه مهم تجاری تبدیل شود و به مدت سه قرن، مرکز تجارت خلیج فارس گردد. علاوه بر آن، ارتباط شبکه اقتصاد آسیا با اروپا نیز برقرار شود. شیوه تجارت آن‌ها تأثیراتی برجای نهاد: ورود کمپانی‌ها به ایران، سرعت بخشیدن و گسترش امور مربوط به بخش تجارت خارجی از طریق به کارگیری وسایل ارتباطی جدید مانند کشتی‌های مجهز را سبب شد که زمان‌های طولانی مسافرت‌های دریایی را کاهش می‌داد. علاوه بر آن، بالا رفتن حجم

۱. جغرافیا، خرداد و تیرماه، ص ۱۱۲-۱۱۳، ۱۳۸۲.

۲. سفرنامه سانسون، ص ۱۸۸-۱۸۹.

3-Yan Otes

۳. سکه طلای هلندی که در گذشته در تجارت خارجی، بین کشورهای اروپایی به کار می‌رفت و وزن آن در حدود

۳/۴۹ گرم بود. (نک: فرهنگ تاریخی/ ارزش‌ها و سنجش‌ها، ج ۲، ص ۱۶۶.

۴. فلور، برافتادن صفویان و برآمدن محمود افغان، ص ۵۹-۷۳.

5.Klein, " Caravan Trade In Safavid Iran", p. 312 .

اجناس صادراتی از کشور، افزایش قیمت آن‌ها در برخی ادوار را سبب شد و رونق امور تولیدی را افزایش داد؛ برای مثال، در عرصه کشاورزی مقادیر بیش‌تری تریاک، تنباکو و توتون توسط کمپانی‌ها به هند صادر می‌شد^۱ (کمک به رونق بازار از طریق افزایش گسترش مناسبات پولی - کالایی). البته این مسائل، نقاط ضعف خود را در بازار به همراه داشت. مثلاً تنظیم بازار - حداقل جنوب ایران - با عرضه و تقاضاهای منطقه‌ای و گاه جهانی که در نتیجه، تجارت از طریق دریاها توسعه می‌یافت. به‌همین منظور کمپانی‌ها، در این زمینه خطوط ارتباطی منظمی در مسیر ایران به هند و منطقه مابین آن کشیدند و صادرات و واردات کالا را با سیاست‌های خود تنظیم کردند. حتی بازارهای محلی با حرکت کشتی‌ها تنظیم می‌شد؛ زیرا اجباراً نقل و انتقال کالا در دریا در اختیار کشتی‌های کمپانی‌ها بود.^۲

تاورنیه در این زمینه می‌نویسد:

صاحبان کشتی‌هایی که برای حمل ابریشم ایران در بندرعباس و جزیره هرمز لنگر می‌انداختند، از دیر رسیدن شترها متحمل زیان می‌شدند؛ زیرا هر روزی که منتظر بارگیری می‌ماندند، ناچار بودند مخارج گزاف اقامت کارکنان را بپردازند. از این رو، به حاکم لار رشوه می‌دادند که هر چه زودتر شترها را به آن‌ها برساند و موجبات حرکتشان را فراهم کند.^۳

نکته‌ای که همواره باید به آن اذعان داشت این‌که امنیت دریایی، تأثیر مستقیمی در سودآوری تجارت دریایی داشته است. نا امنی و جنگ‌های بی‌پای، به کاهش حجم تجارت دریایی منجر می‌شد. هرچند کمپانی انگلیسی در ابتدا، به جنبه‌های تجارت سودبخش هند و ایرانی توجه کرده و معتقد شده بودند که اگر فقط بتوانند عبور و مرور بی‌خطر و منظم را در دریا تضمین کنند، تاجران هندی که معمولاً از راه زمینی تجارت می‌کردند، از سفرهای خسته کننده و ملال آور از راه قندهار دست می‌کشند. با آن‌که تاجران آشکارا به انتخاب نوعی حمل و نقل مایل بودند که کم هزینه‌تر باشد - اما وقتی که طی سال‌های ۱۰۳۹ - ۱۰۴۱ قمری/۱۶۳۰ - ۱۶۳۱ میلادی، حمل و نقل دریایی انگلیسی بین بندرعباس و هند، انتظار تاجران بومی را برآورده نکرد، بسیاری از آن‌ها متوجه راه زمینی قندهار به هند

۱. سیاحت‌نامه شاردن، ج ۴، ص ۴۹.

۲. سفرنامه یان اسمیت، ص ۸۸ - ۸۹.

۳. کتاب تاورنیه، ص ۶۷۳.

شدند.^۱ با شروع جنگ‌های صفویان و گورکانیان و کاهش تقاضا در بازار پایتخت‌های آن‌ها، تاجران اجباراً به شهرهای بندری هجوم آوردند؛ چون این بنادر، سطح معینی از مبادله تجاری را حفظ کردند. تجارت دریایی خلیج فارس با بنادر متعددش، انعطاف‌پذیری بیش از تجارت زمینی داشت. زمانی که سفرهای منظم تاجران بومی پس از انسداد راه‌های زمینی در اثر جنگ‌های مداوم کاهش یافت، به‌ناچار به تجارت دریایی روی آوردند. واکنش کمپانی‌ها در برابر این موضوع، افزایش کرایه حمل کشتی‌ها و اجناس تاجران بود، اما تاجران که با خطر ناامنی روبه‌رو بودند و می‌بایست هزینه‌های راه‌داری را نیز می‌پرداختند، متوجه مزیت حمل و نقل دریایی شدند.^۲ ممکن است افزایش سود تجارت دریایی که تحت تأثیر جنگ‌های مداوم، بیش‌تر می‌شد، مشوق مشارکت کمپانی‌ها در به‌کارگیری این شیوه تجاری (حمل و نقل دریایی) و ورود اجناس بی‌شمار به بندرعباس شده باشد. مؤید این مسأله، توسعه بازار اصفهان است که در نیمه دوم قرن یازده قمری و هفده میلادی، بیش‌ترین کالاها و اجناس را در خود جای داد که از بندرعباس می‌آمد.^۳

جان فرایر،^۴ جهان‌گرد انگلیسی که در سال ۱۰۷۸ قمری / ۱۶۶۷ میلادی از بندرعباس دیدن کرد به ورود اجناس کمپانی‌ها به بندرعباس و رقابت شدید آن‌ها برای تسلط بر بازار این شهر، اشاره می‌کند:

بیش‌تر کشتی‌هایی که به بصره رفت و آمد می‌کنند در این بندر (بندرعباس) متوقف می‌شوند؛ زیرا بازاری مناسب‌تر از آن‌جا نمی‌توانند بیابند. بزرگ‌ترین رقم داد و ستد بعد از پارچه هندی، تجارت ادویه است که این نیز همانند قند و مس در اختیار هلندی‌هاست.^۵

هر چند به گفته این جهان‌گرد، تجارت کمپانی فرانسوی بسیار اندک بود^۶ ممکن است ورود فرانسه به عرصه تجاری ایران به شکل‌گیری رقابت سه‌جانبه بین کمپانی‌ها منجر شده باشد، به طوری که کمپانی هلندی برای کنترل بر بنادر خلیج فارس، از آن پس

1. Klein , " Caravan Trade In Safavid Iran" , pp. 312-313.

2. Ibid, pp.316-317.

۳. فاست، «آغاز مناسبات سیاسی و تجاری بین ایران و انگلستان»، ص ۱۹:

A New Account East India and Persia, vol. II, p.244.

4. Fryer.

5 .Ibid, p.163-164.

6 .Ibid, p. 164.

کشتی‌های حامل مال التجاره بسیاری به بندرعباس وارد کرد. شاردن^۱، تاجر و جهان‌گرد فرانسوی، در وقایع سال ۱۰۸۵ قمری/۱۶۷۴ میلادی می‌نویسد:
 هلندی‌ها به فاصله چند ماه، نه کشتی با کالاهای بسیار به بندرعباس وارد کردند که تاجران ایرانی به شکایت و اعتراض پرداختند.^۲

جان فرایر نیز به این سیاست هلندی‌ها برای فروش کالاهای خود در بندرعباس در سال ۱۰۸۸ قمری/۱۶۷۷ میلادی اشاره می‌کند: اخیراً کمپانی هلندی شش کشتی با بار ادویه به بندرعباس وارد کرده است:^۳

تاورنیه نیز به وسعت تجاری کمپانی هلندی در ایران اذعان داشته که اجناس زیادی را به ایران وارد کرده و فروخته است تا با پول آن، قیمت ابریشم خریداری شده را بپردازد.^۴

موقعیت تقویت شده بندر بصره در شبکه ارتباطی کمپانی‌ها نیز درخشان می‌باشد. رقابت تجاری دو کمپانی انگلیسی و هلندی از بندرعباس به بندر بصره نیز سرایت کرد؛ چرا که کمپانی هلندی با انحصار تجارت خارجی ایران و کنترل صادرات و واردات ایران در بندرعباس، کمپانی انگلیسی کوشید تا فعالیت تجاری خود را به بندر بصره گسترش دهد. به همین منظور، در سال ۱۰۴۸ قمری/۱۶۳۹ میلادی، یک کشتی با محموله‌ای از کالاهای تجاری به بندر بصره فرستاد تا از حکمران این شهر اجازه اشتغال به تجارت را در این بندر کسب کند.^۵

مطابق اظهارات کارملیت‌ها، هلندی‌ها نیز در سال ۱۰۵۰ قمری/۱۶۴۰ میلادی، کشتی‌های خود را به بصره با هدف ادامه دادن تجارت در این بندر فرستادند.^۶ با وجود این که کمپانی فرانسوی فعالیت کمتری نسبت به دو کمپانی دیگر داشت، گویا کشتی‌های آن‌ها در همه سواحل خلیج فارس رفت و آمد داشته‌اند. آن‌چنان که یکی از مبلغان مذهبی کارملیت‌ها در سال ۱۰۸۱ قمری/۱۶۷۰ میلادی (عصر حکومت شاه سلیمان) گزارش می‌دهد:

1. Chardin

۲. سیاحت‌نامه شاردن، ج ۸، ص ۳۲۰.

3. A New Account East India and Persia, vol.II, p. 163.

۴. کتاب تاورنیه، ص ۷۰۰.

۵. عبدالامیر امین، منافع انگلیسی‌ها در خلیج فارس، ترجمه علی میر سعید قاضی، ص ۱۲، بی‌جا: بی‌نا، ۱۳۶۷.

6. Carmelites, vol. 1, p.362.

امسال چهار کشتی فرانسوی به بصره رفته‌اند. در حالی که چهار کشتی انگلیسی و سه کشتی هلندی نیز در آن جا می‌باشند.^۱

با شروع اختلافات کمپانی هلندی و دربار صفوی و محاصره قلعه قشم در سال ۱۰۵۵ قمری/۱۶۴۵ میلادی (حکومت شاه‌عباس دوم،^۲ و سال ۱۰۹۵ قمری/۱۶۴۸ میلادی (حکومت شاه‌سلیمان)^۳ و متوقف کردن عبور و مرور کشتی‌ها در خلیج فارس توسط این کمپانی، کمپانی انگلیسی اموال تجارت‌خانه خود را از بندرعباس به بندر بصره منتقل کرد.^۴ در دهه‌های ۱۰۶۰ و ۱۰۷۰ قمری/۱۶۵۰ و ۱۶۶۰ میلادی (حکومت شاه‌عباس دوم) جنگ‌های هلند و انگلیس،^۵ باعث شد که کمپانی‌ها برای عبور و مرور کشتی‌های یک‌دیگر خلل ایجاد کنند.^۶ به دلیل نا امنی دریایی، تجارت بندرعباس تا مدتی به حالت تعلیق درآمد.^۷ کمپانی انگلیسی نیز به علت متضرر شدن، بسیار فعالیت‌های تجاری خود را در بندرعباس کاهش داد.^۸ احتمالاً کمپانی هلندی، قصد داشته سیادت تجاری خود را بر تمام بنادر و سواحل خلیج فارس حفظ کند. هم‌چنان که طبق گزارش کارمیت‌ها، هلندی‌ها کشتی‌های بسیاری از انگلیسی‌ها در سواحل خلیج فارس و بندرعباس و کشتی‌های فرانسوی را در بصره، توقیف یا غرق می‌کردند.^۹ بنابراین، تجارت خلیج فارس از بندرعباس به تدریج به بندر بصره منتقل شد و این بندر از آن پس رونق تجاری بسیار یافت.

به دنبال تصرف مسقط توسط کمپانی هلندی و اعراب^{۱۰} در سال ۱۰۶۰ قمری/۱۶۵۰ میلادی، یکی از امیران عربستان به نام امیرودانا، پیشنهادهایی مبنی بر رفت و آمد تاجران از سواحل عربستان به جای خلیج فارس و بصره، با کمپانی هلندی مطرح کرد که با توجه به تهدیدهای شاه‌عباس دوم در خصوص عدم خرید اجناس آسیایی به خصوص ادویه

1. Ibid, p. 426.

۲. کتاب تاورنیه، ص ۳۸۹.

۳. سفرنامه سانسون، ص ۱۷۱-۱۷۲:

The politics of trade in safaavid Iran, pp. 185-186.

۴. کتاب تاورنیه، ص ۳۸۹.

۵. ویلسون، خلیج فارس، ص ۱۹۰-۱۹۱.

6. Carmelites, vol. 1, p. 361-362.

۷. ویلسون، خلیج فارس، ص ۱۹۱.

8. The politics of trade in safaavid Iran, pp. 135-136.

9. Carmelites, vol. 1, pp. 361-362, 426.

۱۰. میرزا محمد خلیل مرعشی صفوی، مجمع‌التواریخ، تصحیح عباس اقبال، تهران: کتابخانه طهوری و سنایی، ص ۴۰-۴۱، ۱۳۶۲.

از سوی ایرانیان، کمپانی پیشنهادهای مطرح شده را رد کرد.^۱ با این که کمپانی حفظ بازار فروش ادویه و منسوجات را در ایران ترجیح داد، به ناچار روابط خود را با امیران عرب همچنان حفظ کرد.

در اواخر حکومت صفوی، گسترش نفوذ اعراب مسقط در بخش‌های جنوبی خلیج فارس، موجب گردید تا کشمکش و درگیری بین آن‌ها و حکومت صفوی ایجاد شود و زمینه نخستین مداخلات و نفوذ قدرت‌مندترین قبایل عرب را در سواحل ایران به وجود آورد.^۲ اعراب مسقط ضمن تصرف بنادر خلیج فارس مانند بندر کنگ، بحرین، قشم و لارک، کشتی‌هایی را که در خلیج فارس می‌دیدند تصاحب می‌کردند.^۳ کمپانی‌ها نیز به تقویت کشتی‌های خود پرداختند و از کشتی‌های توپ‌دار برای حمل بار و مسافر برای برخورد احتمالی با اعراب استفاده می‌کردند.^۴ گذشته از آن، برای حفظ موقعیت و منافع آزادی آمد و رفت بازرگانان و کشتی‌های تجاری خود، به گونه‌ای سعی در برقراری ارتباط با ساحل‌نشینان نمودند. در غیر این صورت، ناامنی در خلیج فارس، زیان‌های زیادی به منافع تجاری آن‌ها وارد می‌آورد. در این میان، مسئولیت برقراری امنیت در خلیج فارس، به کمپانی فرانسوی واگذار شد و این کمپانی ضمن ارسال نامه‌هایی به اعراب مسقط، پشتیبانی دولت فرانسه را وعده داد:

شاهزاده عالی مقام، ما نامه شما را که در ماه رجب نوشته بودید، دریافت کردیم. وقتی که کشتی‌های ما با کشتی‌های شما برخورد کنند، با علایم معمول دوستی و هم‌کاری خود را اعلام می‌نمایند و ما مطمئن هستیم که کشتی‌های شما درباره ما چنین خواهند کرد. اگر وضع اجازه دهد، بنادر شما بر روی کشتی‌های ما باز خواهد بود. هر موقعی که آن عالی‌مقام به وسیله نامه به ما اعلام کنند، ما با کمال میل در انجام تقاضاهای شما و مردم شما آماده‌ایم.^۵

به یقین حفظ روابط صمیمانه با اعراب از ضروریات ممکن بود؛ زیرا کمپانی انگلیسی و هلندی پس از سقوط صفویه، روابط سیاسی و تجاری با حکمران مسقط و عمان برقرار

۱. کتاب تاورنیه، ص ۳۹۰-۳۹۱.

۲. تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار، ص ۲۹۱.

۳. ویلم فلور، برافتادن صفویان، برآمدن محمود افغان، ص ۳۶، ترجمه ابوالقاسم سری، بی‌جا: بی‌نا، بی‌تا.

۴. انقراض سلسله صفویه، ص ۴۶۳-۴۶۴.

۵. احمد تاج‌بخش، ۱۳۵۳. «مطالبی چند درباره سفارت محمد رضا بیگ سفیر شاه سلطان حسین به دربار لویی چهاردهم»، بررسی‌های تاریخی، سال ۹، ش ۲، ص ۲۰-۲۱.

ساختند و در آن جا دفاتر نمایندگی دایر کردند.

در اواخر حکومت صفوی، بندر ریگ که در شمال خلیج فارس واقع شده،^۱ روبه ترقی گذاشت. کاره،^۲ جهانگردان فرانسوی که در اواخر قرن هفده میلادی از آن جا دیدن کرده، از این بندر کوچک یاد می‌کند و این که با ورود کشتی‌های دو کمپانی انگلیسی و هلندی به آن جا، تجارت در این بندر رونق زیادی یافته است.^۳ با حمله افغان‌ها که به وقفه کامل تجارت و افول تجاری بندرعباس منجر شد، تجارت خلیج فارس به سمت بنادر شمالی مانند بنادر بصره، بندر ریگ، بحرین و بوشهر سوق داده شد و این بنادر، با گسترش فعالیت تجاری و جابه‌جایی دفاتر تجاری کمپانی‌ها به آن جا، در دوره بعد از صفویه، رونق بسیار یافتند.

البته نباید نقاط ضعف شیوه تجارت کمپانی‌ها را نادیده انگاشت. سودجویی، حيله‌گری و انحصارگرایی‌ها در تجارت، از نقاط ضعف شیوه تجارت کمپانی‌ها بود که نتایج مثبتی برای اقتصاد حکومت صفوی نداشت. تعامل آن‌ها با ساختار سیاسی هم بر میزان سلطه‌گری و کنترل آن‌ها بر بخش‌های اقتصادی می‌افزود. از دیگر تأثیرات منفی این شیوه، کم‌تر شدن حجم تجارت از راه‌های خشکی سابق و انتقال آن به دریاها و در حقیقت خارج شدن تجارت از دست تاجران ایرانی، به‌ویژه ارامنه بود.^۴ البته حوزه‌های اقتصادی محلی تجزیه نشده، هر کدام به طور مجزا با کمپانی‌ها رابطه برقرار کردند و به آن‌ها وابسته شدند: از هند تا بصره و جنوب ایران تا چین.^۵

اجناس وارداتی کمپانی‌ها به بندرعباس

واردات کمپانی انگلیسی	واردات کمپانی هلندی	واردات کمپانی فرانسوی
ماهوت انگلیسی و انواع مختلف پارچه‌های هندی از سورات	ماهوت هلندی و انواع مختلف پارچه‌های هندی	ماهوت فرانسوی و انواع مختلف پارچه‌های کنانی و هندی
ادویه (به میزان بسیار کم)	ادویه (با حجم زیاد)	ادویه (مانند دارچین، چای، میخک، هل، به میزان کم)
شکر (به میزان بسیار کم)	شکر	قند و شکر (به میزان کم)

۱. تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار، ص ۳۳۱.

۲. Carre

۳. Abbe Carre, 1947. The Travels of The Abbe Carre in India and The Near East (1972 – 1974), Edited by Charles Fawcett, London: The Hakluyt Society, vol.II, pp.824,834-837.

۴. برای بررسی این روند تدریجی نک: سفرنامه تاورنیه، ص ۸۸۳.

۵. تلاش کمپانی‌ها برای تشویق تجار ایرانی برای تاجران در این مسیر. نک: «تجارت در دوره صفویان»، ص

۲۶۱: انقراض سلسله صفویه، ص ۴۲۶ – ۴۲۷.

واردات کمپانی انگلیسی	واردات کمپانی هلندی	واردات کمپانی فرانسوی
مواد معدنی مانند قلع، سرب و آهن	مواد معدنی مانند قلع و روی	ساعت‌های نقره‌ای و فلزی
-	انواع عطریات (در ایران خریدار بسیار داشت)	آینه، لوستر و شمعدان
چوب صندل	چوب صندل	چوب صندل
انواع وسایل تجملی مانند ساعت، ظروف شیشه‌ای	ظروف چینی	چینی‌آلات و ظروف بلوری
عاج	عاج	تابلو
حیوانات غیربومی هند (فیل)	حیوانات غیربومی هند (فیل یا پرندگان)	قفل
تفنگ و تپانچه (بیشتر به عنوان هدایا)	تفنگ و تپانچه (به عنوان هدایا)	تیغه‌های شمشیر
-	مواد رنگی مانند رنگ لاک، قرمزخانه، نیل ^۱ و بقم ^۲	برنج
-	مواد دارویی مانند حسن لبه (بنزوئین ^۳ ریشه چوب چینی ^۴ و کافور	سکه نقره (به عنوان هدایا)
-	نقره (اولین کشتی کمپانی هلندی ۲۹۰۰۰ سکه رتال اسپانیایی به بهای ۷۳۳۰۰ فلورین وارد کرد)	-

اجناس صادراتی کمپانی‌ها از بندرعباس

کمپانی انگلیسی	کمپانی هلندی	کمپانی فرانسوی
ابریشم (با میزان تعیین شده در قراردادها)	ابریشم (با میزان تعیین شده در قراردادها)	ابریشم (با میزان تعیین شده در قراردادها)

- گیاهی است که در کشورهای گرمسیری مانند هندوستان می‌روید و از شاخه و برگ‌های آن که به رنگ سرخ است، بعد از خشک کردن ماده کیود رنگی به دست می‌آید که در نقاشی و رنگ‌رزی به کار می‌رود. نک: فرایند و روش‌های رنگ‌رزی الیاف با مواد طبیعی، ص ۵۰-۵۲.
- گیاهی است بلند و تنومند که از چوب و ثمر آن رنگ سرخ می‌گیرند. نک: همان. ص ۶۰.
- صمغ درخت حسن لبه یا کمکام (نوعی درخت بلوط است که در کوهستان یمن می‌روید) که به عنوان ماده نگه دارنده غذاها و جلوگیری از فساد آن‌ها استفاده می‌شود. نک: علی اکبر دهخدا، لغت نامه، ج ۱۱، ص ۶۰۵، تهران: چاپخانه دولتی ایران، ۱۳۳۷.
- گیاهی است معروف، بی‌گل، بی‌ثمر و سرخ رنگ که ریشه آن مصارف دارویی دارد و برای درمان برخی امراض مانند بیماری‌های روحی و روانی از جمله، جنون و انواع جذام به کار می‌رود. (نک: همان، ج ۱۰، ص ۳۶۹).

کمپانی انگلیسی	کمپانی هلندی	کمپانی فرانسوی
منسوجات پشمی و ابریشمی	منسوجات پشمی و ابریشمی	منسوجات اطلسی و زربافت
قالی ابریشمی و پشمی	قالی ابریشمی و پشمی	قالی
پشم	پشم	-
شراب	شراب	شراب (بیش تر از کمپانی انگلیسی و هلندی)
میوه و خشکبار	میوه و خشکبار	میوه و خشکبار
اسب	اسب	اسب
مومیایی (بسیار اندک)	چوب و نمک	مومیایی
چرم ساغری	چرم ساغری	-
-	ماده رنگی مانند روناس ^۱ و صمغی به نام انغوزه ^۲	-
سکه طلا و نقره (بعضاً قاچاق)	سکه طلا و نقره (بعضاً قاچاق)	-

منبع: انقراض سلسله صفویه، صص ۴۵۰-۴

State De La Perse En 1660, Paris, pp. 356-361

نتیجه

ایران به علت برخورداری از موقعیت استراتژیک، همواره مورد توجه دول اروپایی بوده است. به همین منظور، رقابت کشورهای اروپایی با یکدیگر در خلیج فارس و ایران، هیچ‌گاه پایانی نداشت. اصولاً برای تکمیل موفقیت تجاری کمپانی‌ها، آگاهی از بازارهای فروش خاورمیانه جنبه اساسی داشت. لذا آنان تشکیل دفاتر تجاری در خلیج فارس، برای ورود به بازار ایران را ضروری می‌پنداشتند. پس از سقوط جزیره هرمز، دوره رونق و شکوفایی بندرعباس، به عنوان مرکز تبادلات دریایی خلیج فارس شروع شد. با ورود کمپانی‌های اروپایی به عرصه تجارت بندرعباس، رقابت سه‌جانبه‌ای بین آن‌ها شکل گرفت. شیوه تجارت آن‌ها که به رونق تجارت بندرخلیج فارس، به ویژه بندرعباس انجامید، به علت وجود بازار مناسب و امنیت لازم برای تجارت بود. از این رو، حجم تجارت دریایی افزایش چشم‌گیری یافت.

۱. بوته روناس نوعی گیاه بادوام است که به طول چند پا (هر پا حدوداً سی سانتی متر) می‌روید. برای صباغی به مصرف می‌رسد و رنگ قرمز از آن می‌گیرند. نک: سیاحت‌نامه شاردن، ج ۴، ص ۶۱؛ سیسیل ادواردز، بی‌تا، *قالی ایران*، ص ۳۸، ترجمه مهین‌دخت صبا، بی‌جا: فرهنگ‌سرا.
۲. نوعی صمغ است که از عصاره گیاهی به نام انگدان می‌گرفتند، خواص دارویی دارد و برای درمان بیماری تشنج به کار می‌رفته است. نک: لغت‌نامه دهخدا، ج ۵، ص ۴۱۸.

در اواخر حکومت صفوی، رقابت شدید کمپانی‌ها برای کنترل بندرعباس، اغتشاش و ناامنی و در نهایت حمله افغان‌ها و افول بندرعباس، باعث شد بخش عمده‌ای از تجارت دریایی به نواحی دیگری از خلیج فارس منتقل شود. بصره، مسقط و بندرریگ، از جمله بنادری بودند که به آنها توجه شد و دوران جدیدی را در حیات اقتصادی خود آغاز کردند. این مسأله را نیز نباید نادیده انگاشت که هرچند کمپانی‌ها تسهیلات زیادی مانند حمل و نقل سریع اجناس و بازاریابی برای اجناس ایرانی در اروپا، برای پیشرفت امور تجاری فراهم می‌کردند، شیوه تجارت آن‌ها، به‌خصوص قاچاق سکه، باعث شده بود تا سود حاصل از معاملات را نیز از ایران بیرون ببرند. از آن گذشته، سیاست ناکارآمد صفوی‌ها در دادن انحصار تجارت خارجی به کمپانی‌ها، به‌ویژه در اواخر حکومت صفوی، گذشته از کاهش حمل کالاهای ترانزیتی از جاده‌های کاروانی، نقش واسطه‌ای ایران در تجارت خارجی نیز از بین رفت. در عین حال، رفت و آمد مکرر کشتی‌ها و ورود اجناس بی‌شمار کمپانی‌ها، به حضور بیش‌تر بازرگانان و تاجران داخلی و خارجی در سواحل و در نهایت به رونق و آبادانی بازارهای بنادر خلیج فارس می‌انجامید.



شکل ۱: آرم و مهر کمپانی انگلیسی



شکل ۲: آرم کمپانی هلندی



شکل ۳: آرم کمپانی فرانسوی

منابع

۱. ادواردز، سیسیل، *قالی ایران*، ترجمه مهین دخت صبا، بی‌جا: فرهنگ‌سرا، بی‌تا.
۲. اسمیت، یان، *سفرنامه*، ترجمه ویلم فلور، به کوشش داریوش مجلسی و حسین ابوترابیان، تهران: کتابخانه طهوری، ۱۳۵۶.
۳. افشار، ایرج، *اسناد و منابع تاریخی* (حکم‌های پادشاهان صفوی)، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار، ۱۳۸۰.
۴. افشار، ویکتوریا، *فرایند و روش‌های رنگرزی الیاف با مواد طبیعی*، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۷۵.
۵. امین، عبدالامیر، *منافع انگلیسی‌ها در خلیج فارس*، ترجمه علی میر سعید قاضی، بی‌جا: بی‌نا، ۱۳۶۷.
۶. اولثاریوس، آدام، *سفرنامه*، ترجمه احمد بهپور، تهران: سازمان انتشاراتی و فرهنگی ابتکار، ۱۳۶۳.
۷. اوون، دیوید (وزیر امور خارجه بریتانیا)، *بنیاد روابط سیاسی دائم بین ایران و بریتانیا*، بی‌جا: بی‌نا، بی‌تا.
۸. باستانی پاریزی، محمد ابراهیم، *سیاست و اقتصاد عصر صفوی*، تهران: صفی‌علیشاه، ۱۳۴۸.
۹. بیانی، خان بابا، «بخشی از تاریخ دیپلماسی ایران»، دانشکده ادبیات تهران، سال اول، شماره اول، ۱۳۳۲.
۱۰. _____، «روابط ایران و هلند در زمان سفارت موسی بیگ»، *بررسی‌های تاریخی*، سال پنجم، شماره ششم، ۱۳۴۹.
۱۱. تاج‌بخش، احمد، «مطالبی چند درباره سفارت محمدرضا بیگ سفیر شاه‌سلطان حسین به دربار لویی چهاردهم»، *بررسی‌های تاریخی*، سال نهم، شماره دوم، ۱۳۵۳.
۱۲. تاورنیه، ژان باتیست، *کتاب تاورنیه*، تهران: چاپ برادران باقری، ۱۳۲۳.
۱۳. ترکمان، اسکندر بیگ، *تاریخ عالم‌آرای عباسی*، تهران: امیر کبیر، ۱۳۵۰.
۱۴. دهخدا، علی اکبر، *لغت‌نامه*، تهران: چاپخانه دولتی ایران، ۱۳۳۷.
۱۵. دیانت، ابوالحسن، *فرهنگ تاریخی ارزش‌ها و سنجش‌ها*، تبریز: نیما، ۱۳۶۷.
۱۶. سانسون، *سفرنامه* (وضع کشور ایران در عهد شاه سلیمان صفوی)، ترجمه دکتر تقی

- تفضلی، تهران: ابن سینا، ۱۳۴۶.
۱۷. سیوری، راجر، *ایران عصر صفوی*، ترجمه کامبیز عزیزی، تهران: نشر مرکز، ۱۳۷۲.
۱۸. شاردن، ژان، *سیاحت نامه*، ترجمه محمد عباسی، تهران: امیرکبیر، ۱۳۳۵.
۱۹. فاست، چارلز، «آغاز مناسبات سیاسی و تجارتي بين ايران و انگلستان»، *روزگار نو*، شماره چهارم، ۱۹۴۵.
۲۰. فریر، رانلد، «تجارت در دوره صفویان»، *تاریخ ایران دوره صفویان* (پژوهش دانشگاه کمبریج)، ترجمه یعقوب آژند، تهران: جامی، ۱۳۸۰.
۲۱. فلور، ویلم، *اختلاف تجاری هلند و ایران و بازرگانی هلند در عصر افشاریان و زندیان*، ترجمه ابوالقاسم سری، بخش اول، تهران: توس، ۱۳۷۱.
۲۲. _____، *اولین سفرای ایران و هلند*، به کوشش داریوش مجلسی و دکتر حسین ابوترابیان، تهران: کتابخانه طهوری، ۱۳۵۶.
۲۳. _____، *برافتادن صفویان، برآمدن محمود افغان*، ترجمه ابوالقاسم سری، بی‌جا: بی‌نا. بی‌تا.
۲۴. فوران، جان، *مقاومت شکننده* (تاریخ تحولات اجتماعی ایران)، ترجمه احمد تدین، تهران: خدمات فرهنگی رسا، ۱۳۷۷.
۲۵. کمپفر، انگلبرت، *سفرنامه*، ترجمه کیکاووس جهان‌داری، تهران: خوارزمی، ۱۳۵۰.
۲۶. گابریل، آلفونس، *تحقیقات جغرافیایی راجع به ایران*، ترجمه فتح علی خواجه نوری، تهران: ابن سینا، ۱۳۴۸.
۲۷. لاکهارت، لارنس، *انقراض سلسله صفویه*، ترجمه اسماعیل دولت‌شاهی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۴.
۲۸. لوفت، پاول، *ایران در عهد شاه‌عباس دوم*، ترجمه کیکاووس جهان‌داری، تهران: مرکز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه. ۱۳۸۰.
۲۹. مرعشی صفوی، میرزا محمد خلیل، *مجمعات تواریخ*، تصحیح عباس اقبال، تهران: کتابخانه طهوری و سنایی، ۱۳۶۲.
۳۰. مقتدر، غلام حسین، *خلیج فارس*، بی‌جا: چاپ محمدعلی علمی، ۱۳۳۲.
۳۱. مینورسکی، ولادیمیر فنودروویچ، *سازمان اداری حکومت صفوی* (تعلیقات مینورسکی بر تذکره الملوک)، به کوشش محمد دبیر سیاقی، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران:

- انجمن کتاب، کتاب فروشی زوار. ۱۳۳۴.
۳۲. نسخه خطی شماره ۳۲. ۵ کتابخانه مجلس شورای اسلامی.
۳۳. وان در کرویس، دیرک، *شاردن و ایران* (برگرفته از نامه‌های شاردن به برادرش، دانیل)، ترجمه دکتر حمزه اخوان تقوی، تهران: نشر و پژوهش فرزانه روز، ۱۳۸۰.
۳۴. وثوقی، محمدباقر، *تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار*، تهران: سمت، ۱۳۸۴.
۳۵. ویلسن، آرنولد، *خلیج فارس*، ترجمه محمد سعیدی، بی‌جا: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۴۸.
۳۶. یاقوت الحموی، *معجم البلدان*، بیروت: دارصادر. بی‌تا.
1. A chronicle of the Carmelites in Persia and the papal mission of the XVIIth and XVIIIth centuries (1939), London: Spottiswood.
 2. Carre, Abbe :1947. *The Traveles of The Abbe Carrein India and The Near East (1972 – 1974)*, Edited by Charles Fawcett, London:The Hakluyt Society.
 3. *Du Mans, Raphael :1890. State De La Perse En 1660, Paris: Ernest Leroux.*
 4. Fryer, John ,1967. *A New Account East India and Persia(1672-1681)*, Edited by William Crooke, London: Hakluyt Society.
 5. Floor, Willem, 1993."The Dutch and The Persian Silk Trade", *Etudes Safavid*, Edited by Jean, Calmard, Paris-Tehran: Institute Franca is De Recherche En Iran.
 6. Herbert, Thomas , 1928. *Travel in Persia (1627-1629)*, Edited by Sir William Foster, London: Seorge Routledge.
 7. Klein, Rudiger, 1993. "Caravan Trade In Safavid Iran ", *Etudes Safavid*, Edited by Jean, Calmard, Paris-Tehran: Institute Franca is De Recherche En Iran.
 8. Matthee, Rudolph, P , 1999. The politics of trade in safavid Iran (silk for silver, 1600-1730), S.I: s.n.
 9. Newman, Andrew J , n.d. *Safavid Iran*, London: Macaillan.
 10. Steens Gaard, Niels, 1973. *Carrack, Caravans and Companies*, Lund: Studentititeratur.