

نفوذ اقتصادی اروپا و اقتصاد ایران در آستانه مشروطیت*

۱۸۷۲-۱۹۲۱

چارلز عیسوی

ترجمه نادر میرسعیدی

در طول قرن نوزدهم و نیمه نخست قرن بیستم، تأثیر اقتصادی خارجی بر ایران بسیار ضعیف‌تر از این تأثیر بر همسایگان ایران: هندوستان، ماورای قفقاز، ترکیه، سوریه، مصر و پس از ۱۸۶۵ آسیای مرکزی، بود. این تفاوت در ارقامی که در پی می‌آید مشهود است: در ۱۹۱۳ تجارت خارجی ایران (صادرات و واردات)، سرانه ۱۰ دلار، در مورد ترکیه ۱۵ دلار، مصر ۲۴ دلار و هندوستان ۴ دلار بود. سرمایه‌گذاری خارجی در مقایسه با ۱۰۰۰ میلیون دلار در هر یک از کشورهای مصر و ترکیه و تقریباً ۲۰۰۰ میلیون دلار در هندوستان، در ایران بالغ بر حدود ۱۵۰ میلیون دلار می‌شد. در مقابل نزدیک به ۳۵۰۰ کیلومتر راه‌آهن در ترکیه، ۲۳۰۰ کیلومتر در مصر و ۳۶۰۰۰ کیلومتر در هندوستان، در ایران عملاً راه‌آهنی وجود نداشت و در واقع کارخانه نوینی در ایران نبود. می‌توان اضافه کرد که تأثیر اجتماعی و فرهنگی بیگانگان - چنانکه مثلاً از تعداد ساکنان خارجی، مدارس، کتابها و روزنامه‌های در حال انتشار و فیلمهای نمایش داده شده، برمی‌آید - نیز در ایران بسیار ضعیف‌تر بود.

چند عامل، این وضعیت را توضیح می‌دهند. یکی از این عوامل انزوای جغرافیایی ایران بود: تا زمان گشایش ترعه سونز در ۱۸۶۹، ایران بیش از ۱۰۰۰۰ مایل با اروپای غربی و ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ مایل با مراکز اصلی فعالیت اقتصادی روسیه فاصله داشت. و در عصر تجارت دریایی، ایران، برخلاف همسایگان خاورمیانه‌ای خود، با مسیرهای تجاری بزرگ جهان فاصله زیادی داشت. عامل دیگر، ساختار طبیعی ایران بود: خطوط

* این مقاله با عنوان N N I N T T I N. 1 2 1921 در فصل ۱۶ جلد هفتم

تاریخ ایران کمبریج (دوران قاجار - پهلوی) صفحات 9 به چاپ رسیده است.

ساحلی بد آب و هوا و زمین ناهموار آن و این واقعیت که حاصلخیزترین و غنی‌ترین ایالات آن به واسطه رشته کوهها و بیابانها از دریاهاى آزاد جدا شده‌اند و این کوهها و بیابانها همراه با فقدان رودخانه‌های قابل کشتیرانی، مانع سهولت ارتباطات می‌شدند. سومین عامل، اضمحلال سیاسی و اقتصادی قرن هیجدهم بود که ایران را به صورت کشوری بی‌رمق و ناتوان با مازاد اقتصادی اندک باقی گذاشته و منجر به انحطاط چشمگیری در تجارت خارجی آن گردیده بود. علاوه بر این، ضعف حکومت مرکزی و سلطه کم دوام آن بر بخشهای بزرگی از خاک و جمعیت ایران، جاذبه کشور را برای جلب نفوذ خارجی، از هندوستان، ماورای قفقاز و آسیای مرکزی، یا مثلاً کشورهای نسبتاً امن مانند مصر و ترکیه، کمتر ساخت. یک عامل اجتماعی دیگر نیز بود: برخلاف دیگر کشورهای خاورمیانه، ایران فاقد اقلیتهای بزرگ غیرمسلمانی بود که تماسهای اولیه آنها با اروپا آنها را قادر ساخته بود که آموزش و پرورش و شیوه‌های کار و کسب غربی را اخذ نمایند و در نتیجه روابط ارزشمندی با سرمایه و کار خارجی برقرار کنند. سرانجام، عامل نیرومند رقابت روس و انگلیس بود که عاملی کندکننده بود و کوششهای بسیاری را در زمینه توسعه، بی‌اثر ساخت. بنابر همه این علل، نفوذ اقتصادی خارجی، در ایران دیرتر آغاز شد و کندتر از نواحی پیرامون، پیش رفت. این امر را می‌توان تحت عناوین: حمل و نقل، بازرگانی، دارایی و سرمایه‌گذاری، تولید صنعتی، و نفت، مورد بررسی قرار داد.

حمل و نقل^۱

حمل و نقل جدید در ایران به سال ۱۸۳۶، پس از عبور کشتی بخار سرهنگ چسنی hesne از رود فرات، برای نخستین بار مطرح شد. اما این پیشرفت، گسترش نیافت تا ۱۸۶۲ که شرکت کشتیرانی بخار برمه (بعدها هند بریتانیا)، خدمات‌رسانی با کشتی بخار را شش بار در هفته که سرانجام تبدیل به یک بار در هفته شد، میان کراچی و بنادر مختلف ایرانی و عرب خلیج فارس، برقرار ساخت. در همان سال یک خدمات‌رسانی منظم در رود دجله میان بغداد و بصره برقرار شد. گشایش ترعه سوئز به کشتیرانی در خلیج رونق زیادی بخشید و آنجا را در دسترس کشتیهای بخاری که از اروپا می‌آمدند، قرار داد. در ۱۸۷۰ یک خط ایرانی (که زیر پرچم بریتانیا حرکت می‌کرد) و یک خط ترک، کشتیهای سنگین بخار، به خط بریتانیایی پیوسته بودند. چهل سال بعدی شاهد ناتوانی کوشش برای برقراری یک خط فرانسوی و شاهد افتتاح خطوط روسی (در

۱. مفیدترین آثار در مورد این موضوع، کتابهای نوشته شده به توسط انتر nter، عیسوی، جمال‌زاده، کاظم‌زاده، لیتن، مارتین artin و سایکس S kes است که در کتاب‌شناسی فهرست شده‌اند، و همچنین دیگر منابع ذکر شده در آنجا.



دریای خزر | ۵۱۱۹-۱۱

۱۹۰۱) و آلمانی (در ۱۹۰۶) برای خلیج بود که آن خطوط تا جنگ اول جهانی به خدمت‌رسانی ادامه دادند. خط آلمانی هامبورگ - آمریکا (amerikanische) با خطوط بریتانیایی که از ۱۹۰۹ تا ۱۹۱۰ جوابگوی ۹۰٪ حمل و نقل خلیج بودند و کرایه‌ها را پایین نگاه می‌داشتند، با موفقیت رقابت کرد. در ۱۹۱۴ سه چهارم مجموع ظرفیت حمل، مربوط به کشتیهای بریتانیایی و یک هشتم مربوط به کشتیهای آلمانی بود. از قرار معلوم خطوط خارجی، کشتیهای بادبانی ایرانی و عرب بسیاری را از کار و کسب انداخت، اما توسعه آنها اساساً به واسطه افزایش زیاد در رفت و آمد، ممکن گردید. در ۱۸۷۱ ظرفیت کشتیهای بخاری که وارد بوشهر شدند خیلی کمتر از ۵۰۰۰ تن بود، در ۱۸۸۹ این میزان به ۱۱۵۰۰۰ تن رسیده بود و در ۱۹۱۱، ۲۰۰ کشتی بخار مجموعاً با ۳۱۹۰۰۰ تن ظرفیت وارد بندر شدند. بیشتر این کشتیها به بنادر دیگر خلیج نیز می‌رفتند و در ۱۹۱۳ بیش از ۴۰۰۰ کشتی با مجموع ظرفیت بیش از ۲۰۰۰۰۰ تن در بنادر ایران توقف کردند.

در همین زمان، پیشرفتهایی مشابه در دریای خزر وجود داشت. از قرن هیجدهم، شمار فزاینده‌ای کشتی تجاری روسی، شروع به حرکت در دریای خزر نمودند. در دهه ۱۸۴۰ کشتیهای بخار پدیدار گردیدند و در دهه ۱۸۵۰ به دفعات فزاینده به ایران رفتند.

این گسترش کشتیرانی روسی در دریای خزر، با انحطاط کشتیرانی ایرانی که در اواسط قرن نوزدهم تقریباً از میان رفته بود، همراه گردید. در ۱۸۶۱ سرویس منظمی با کمک مالی دولت روسیه، به توسط شرکت قفقاز - مرکوز z erk kaz a که از ۱۸۴۹ در رود ولگا دایر گردیده بود، آغاز شد و خطوط روسی دیگری در طول دو دهه بعدی پدید آمدند. مجموع تعداد کشتیهای بخار روسی از ۱۰ فروند با مجموع ظرفیت ۲۶۰۰ تن در ۱۸۶۷، به ۱۳۹ فروند با مجموع ظرفیت ۷۴۰۰۰ تن در ۱۸۹۳ و ۲۶۵ فروند با مجموع ظرفیت ۱۱۸۰۰۰ تن در ۱۹۰۷ افزایش یافت. مجموع کشتیهای وارد شده به بنادر ایرانی در دریای خزر در ۸-۱۹۰۷ شامل ۲۱۷۱ کشتی بخار با مجموع ظرفیت ۸۰۰۰۰ تن و ۵۸۴ کشتی بادبانی با مجموع ظرفیت ۱۵۰۰۰ تن بود.^۲

این رفت و آمد، هم در روسیه و هم در ایران، به واسطه حمل و نقل پیشرفته، افزایش یافت. این واقعیت که رودخانه‌های روسیه در زمستان یخ می‌بندند، تا حد زیادی مانع ارتباط میان دریای خزر و مرکز روسیه می‌گردید، اما افتتاح یک خدمت‌رسانی کشتی بخار در رود ولگا در ۱۸۴۳ تا حدی اوضاع را بهبود بخشید. توسعه خطوط آهن روسیه به باکو در ۱۸۸۴ و به هشترخان [حاجی طرخان] در ۱۹۰۹، مهم‌تر بود. در طرف ایران، اوضاع بسیار بد بنادر باعث تأخیرهای زیاد، تراکم و ضایع شدن کالاها و قیمت‌های بالا می‌گردید. روسیه به منظور کاستن از این نابسامانیها در سالهای بین ۱۹۰۵ و ۱۹۱۳ مبلغ ۳۰۰۰۰۰۰ روبل برای بهبود وضع بند انزلی سرمایه‌گذاری کرد؛ برنامه بزرگ‌تری در اثر جنگ جهانی اول متوقف شد. پس از آشفتگی ناشی از انقلاب بلشویکی و جنگ داخلی، خدمت‌رسانیهای دریای خزر به وسیله کمپانی کاسپار شوروی، از سر گرفته شد.^۳

سرانجام باید از کشتیرانی بخار در دریای سیاه یاد کرد. در ۱۸۳۶ خدمت‌رسانیهای منظمی میان قسطنطنیه و طرابوزان برقرار شد و پس از آن بسیار توسعه یافت. این امر با تغییر جهت دادن صادرات و واردات ایران از تبریز به طرابوزان به جای قسطنطنیه، از میر یا حلب، به بازرگانی شمال ایران کمک کرد و در تقریباً اواسط قرن، نزدیک به نیمی از مجموع واردات و بخش اندکی از صادرات ایران از آن مسیر حمل و نقل می‌شد.

روابط ایران با دنیای خارج به واسطه خطوط تلگراف افزایش بیشتری یافت. در ۱۸۶۰ یک خط از تهران به تبریز کشیده شد و کمی بعد تا جلفا توسعه یافت و از آنجا به

۲. نگاه کنید به:

Issawi, *onomi istor*, pp. 1 2 1 .

و منابع تجدید چاپ شده یا ذکر شده در آن.

. Ibid, pp. 1 2 .

شبکه روسیه پیوست. در ۱۸۶۳ کار بر روی یک خط تحت نظر بریتانیا که از یک سو به خطوط تلگرافی ترکیه در خانقین عراق و از سوی دیگر به وسیله یک سیم زیر دریایی به کراچی اتصال می‌یافت، آغاز شد. در دهه ۱۸۸۰، ایران صاحب ۴۰۰۰ مایل خط تلگراف بود.

در دهه قبل از آن، با از بین رفتن بخش عمده صنعت حمل و نقل ایرانها، قسمت عمده تجارت خارجی احتمالاً به وسیله کشتیهای بخار قدرتهای دریایی صورت می‌گرفت. پیشرفت صنعت حمل و نقل داخلی، کندتر بود. چند طرح راه‌آهن نسبتاً بلندپروازانه، از جمله خطی که هندوستان را به عراق و دریای مدیترانه متصل می‌کرد، در دهه ۱۸۵۰ و در دهه ۱۸۶۰ از سوی شرکت‌های مختلف خارجی پیشنهاد شد، اما هیچ یک از آنها جامه عمل نپوشید. با این حال، در ۱۸۷۲ امتیازی به یکی از اتباع بریتانیا، بارون ژولیوس دو رویتر اعطا شد که بنابه گفته لرد کرزن «کامل‌ترین و فوق‌العاده‌ترین واگذاری تمامی منابع صنعتی یک مملکت به بیگانگان بود که احتمالاً تا آن زمان می‌شد تصور کرد و در تاریخ بی‌سابقه بوده است». ماده اصلی آن، امتیاز هفتاد ساله برای احداث راه‌آهن از دریای خزر به خلیج فارس با شاخه‌های فرعی بود «هم برای متصل کردن ایالات و شهرها در داخل کشور شاهنشاهی و هم برای پیوستن خطوط ایرانی به خطوط آهن خارجی در هر نقطه از مرزها در مسیر اروپا یا هندوستان». علاوه بر این، طبق این امتیاز، حقوق وسیع انحصاری در استخراج معادن و آبیاری و حق تقدم در بانکداری، جاده‌ها، کارخانه‌ها و فعالیتهای دیگر داده می‌شد. دولت قرار بود ۲۰٪ از سود خالص در خطوط آهن و ۱۵٪ در سایر کارها دریافت کند. طبقاً این واگذاری تهی‌کننده منابع، باعث مخالفت ایرانیان و روسها گردید و نظر به این که رویتر حمایت رسمی بریتانیا را به دست نیاورد، پس از آماده کردن یک کیلومتر از زیرسازی راه‌آهن مجبور شد کار را رها کند. اما فشار سیاست خارجی روسیه که به واسطه مداخله‌گری آن اعمال گردید، امتیاز دیگر، امتیاز ۱۸۷۴ فالکنهاگن *alkenha en* را برای احداث خطی از جلفا به تبریز تحمیل کرد؛ این امتیاز، شرایط دیگری شامل حقوق استخراج معادن نیز داشت. با وجود این، دولت روسیه موفق به تهیه سرمایه لازم نگردید و امتیاز باطل شد. طرحهای گوناگون مطرح شده از سوی مؤسسان شرکت‌های فرانسوی، بریتانیایی، آمریکایی و بلژیکی بین ۱۸۷۷ و ۱۸۸۸ نیز با عدم توفیق روبرو گردید.

در سال ۱۸۸۸ هر دو دولت بریتانیا و روسیه کاملاً درگیر قضیه راه‌آهن بودند و هر دو بر سر پاره‌ای ملاحظات کشمکش‌آمیز با هم اختلاف داشتند. بریتانیا در ساخت راه‌آهن در قرن نوزدهم پیش‌تاز بود و خطوط ساخته بریتانیا، به‌طور مستقیم و غیرمستقیم، موجب تشویق صادرات این کشور گردید. علاوه بر این، بریتانیاییها در مواجهه با رقابت

تجاری فزاینده روسیه، احساس نیاز برای حمل و نقل نوین در جنوب و مرکز ایران نمودند، اما در عین حال می‌ترسیدند که خطوط آهن شمال که در آنجا خط رویترا آغاز به کار نسبتاً جالبی داشته بود، نفوذ اقتصادی روسیه را آسان سازد. با وجود این، تهدید آشکار خطوط آهن روسیه برای موقعیت بریتانیا در خلیج فارس، دریای عرب و افغانستان و برای دفاع از هندوستان، جدی‌تر بود. از این رو در ۱۸۸۸ بریتانیاییها شاه را به اعطاء «تقدم دولت انگلیس بر دیگران در ساخت راه آهنی از جنوب به تهران» ترغیب کردند. به نظر می‌رسد که آنها قصد داشته‌اند که از این توافق و امتیاز هنوز باطل نشده رویترا، هم برای محدود کردن راه آهن روسیه در بخش شمالی کشور - با امکان ساخت یک خط بریتانیایی در جنوب - و هم برای پافشاری بر این که خط، «یک خط بین‌المللی» است «که سرمایه‌داران انگلیسی باید در آن سهم باشند»، استفاده کنند.

در همان زمان، گروهی از بازرگانان روسی با سرمایه بانکی موقت بانک استقراضی فرانسه، طرحی را برای احداث یک خط از دریای خزر به دریای عرب مطرح کردند و در ۱۸۸۹ شاه با دولت روسیه توافق کرد که «ساخت خطوط آهن را به سمت هر نقطه‌ای که ممکن است برای منافع تجاری هر دو دولت با صرفه باشد، به یک شرکت روسی واگذار کند». اما دولت روسیه افکار دیگری نیز داشت و می‌ترسید که خطوط آهن نه تنها موقعیت روسیه را در بازار ایران خراب کند بلکه همچنین ایالات روسیه را به روی نفوذ اقتصادی - و احتمالاً سیاسی - بریتانیا با آلمان، باز کند. از این رو در ۱۱ نوامبر ۱۸۹۰، روسیه به توافقی دست یافت که برطبق آن «دولت ایران متعهد می‌گردد که در مدت ۱۰ سال، نه خود راه آهن در خاک ایران بسازد و نه اجازه و امتیازی برای ساخت خطوط آهن به شرکت یا افراد دیگری بدهد». این قرارداد که بریتانیا آن را به عنوان «عقیم‌کننده» توصیف کرد، در ۱۹۰۰ تجدید شد و به مدت بیست سال مانع اجرای تمامی طرحهای راه آهن گردید، چه بریتانیایی، مانند طرح کویته - سیستان، چه آلمانی، مانند خط بغداد به تهران، چه روسی، مانند پیشنهادهای گوناگون برای احداث راه آهنی از میان خراسان و طرح داوطلبانه ساخانسکی Sakhanskii برای خطی از رشت به بوشهر و بندرعباس.

پس از انقضای قرارداد، طرحهای جدید گوناگونی عرضه شد. در ۱۹۱۱ یک اتحادیه بریتانیایی شامل شرکت نفت انگلیس و ایران و شعبات بانک شاهنشاهی امتیازی را برای خطی از محمره و یا خورموسی به خرم‌آباد، به دست آورد. طرحی تحت نظر روسیه برای کشیدن خط آهنی از دریای خزر به دریای عرب به سرمایه مشترک روسیه، فرانسه و بریتانیا نیز مورد بررسی قرار گرفت. هیچ یک انجام نشد، اما امتیازی که در ۶ فوریه ۱۹۱۳ برای یک خط ۸۵ مایلی جلفا - تبریز با یک شاخه ۳۰ مایلی به ارومیه، به بانک روسی تنزیل و قرض، داده شد در حقیقت در طول جنگ انجام یافت و خط در ۱۹۱۶ به



| ۵۳۳۷-۱۱ |

ارومیه رسید. ضمناً بریتانیا که در ۱۹۰۵ کوبته را به نوشکی متصل کرده بود، خط را به دزداب (زاهدان) توسعه داد. به این ترتیب می‌توان گفت که تا جنگ جهانی اول، رقابت انگلیس و روسیه، مانع احداث هرگونه راه‌آهن در ایران گردید.

بنابراین برای انتقال کالاها در داخل کشور، به خصوص به سمت بنادر، می‌بایست وسایل دیگری یافت. بریتانیاییها به رودخانه‌ها رو آوردند و آنها را با جاده‌ها تکمیل کردند و روسها تنها به جاده‌ها رو آوردند. کشتیهای بخار در رود دجله کالاها را به بغداد حمل می‌کردند و از آنجا حمل به وسیله حیوانات بارکش از طریق قصرشیرین و کرمانشاه به تهران، مقرون به صرفه بود. در ۱۸۸۸ تحت فشار بریتانیا، در رودخانه کارون برای کشتیرانی تا اهواز، یک مسافت ۱۲۰ مایلی، گشوده شد، و یک سرویس کشتی بخار به توسط شرکت لینچ L n h که در رود دجله کار می‌کرد، به سرعت آغاز به کار کرد. اندکی بعد، از امتداد فوقانی رودخانه از اهواز به شوشتر، حیوانات بارکش، کالاها را به اصفهان و داخل کشور حمل می‌کردند. رفت و آمد در رودخانه به سرعت افزایش یافت و در نتیجه توسعه صنعت نفت در دهه ۱۹۰۰، افزایش بیشتری پیدا کرد.

روسها تلاش خود را در جاده‌سازی در قسمت شمالی کشور متمرکز کردند. آنها بین سالهای ۱۸۹۳ و ۱۹۱۴، تقریباً ۵۰۰ مایل جاده ساختند و تهران را به انزلی (۳۷۹

کیلومتر)، تبریز را به جلفا (۱۳۵ کیلومتر) و قزوین را به همدان (۲۴۳ کیلومتر) متصل کردند. جاده‌های دیگری به توسط یک شرکت بریتانیایی بین تهران و قم (۱۴۷ کیلومتر) و قم و اراک (۱۳۵ کیلومتر)، ساخته شد. اندکی پیش از جنگ جهانی اول، وسایل نقلیه موتوری در ایران شروع به کار کردند، اما حمل کالاها و مسافران همچنان بسیار کند و گران باقی ماند. در طول جنگ، عملیات نظامی موجب آسیب سخت به جاده‌ها گردید، اما این آسیب به واسطه ۱۰۰۰ مایل جاده ساخته شده در بخش بریتانیایی از ساحل تا شیراز و آن سوی آن، تا حدی جبران گردید. رفت و آمد موتوری نیز در این دوره افزایش نشان داد. بندر بوشهر نیز پیشرفت کرد.^۴ با وجود این، در پایان دوره قاجار، ایران همچنان محروم از امکانات حمل و نقل نوین بین‌المللی بود و تأثیر حمل و نقل نوین بین‌المللی بر کشور، ناچیز بود.

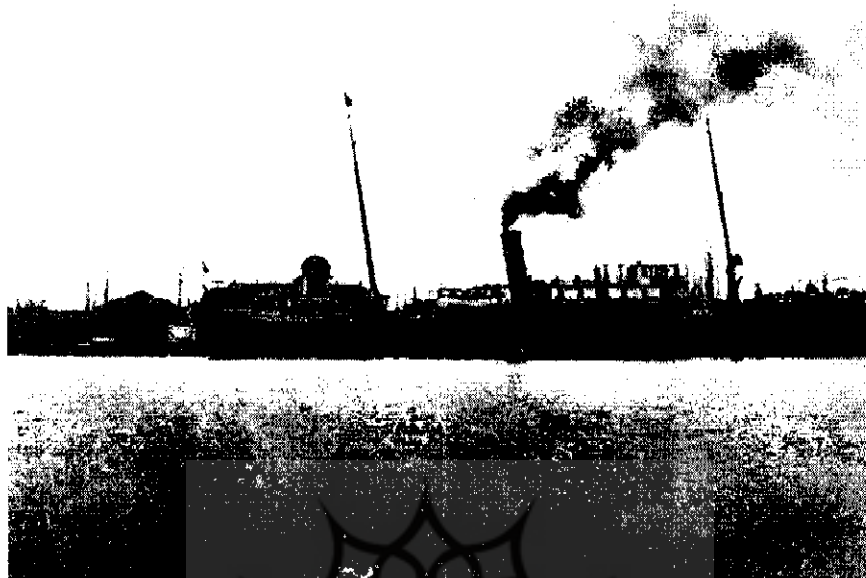
بازرگانی^۵

از طرف دیگر، پیشرفتهای مربوط به حمل و نقل که در بالا توصیف شد، توسعه تجارت خارجی را بسیار آسان ساخت. در قرن هیجدهم، بازرگانی ایران به شدت رو به زوال گذاشت، اما سی سال اول حکومت قاجار، شاهد احیایی قابل ملاحظه، هم از راه خلیج فارس و هم از راه دریای سیاه، بود. در ۱۸۶۰ تجارت خارجی (واردات و صادرات)، بر حدود ۵۰۰۰۰۰۰ پوند یا به قیمت‌های رایج نزدیک به دو برابر و به حساب واقعی شاید سه برابر تجارت خارجی، در وضعیتی که در آغاز قرن بوده است، بالغ شد. در دهه ۱۸۸۰ مجموع تجارت خارجی تقریباً ۷۵۰۰۰۰۰ پوند، در ۱۹۰۱ درست بسیش از ۹۰۰۰۰۰۰ پسوندد، در ۱۳-۱۹۱۲، ۱۸۲۵۰۰۰۰ پوندد و در ۱۴-۱۹۱۳، ۲۰۰۰۰۰۰۰ پوندد بود. نظر به این که قیمت‌های جهانی در ۱۹۱۳ نزدیک به قیمت‌های سال ۱۸۶۰ بود، چهار برابر شدن قیمت در بین این دو سال، نشان‌دهنده یک افزایش چهار برابری به حساب واقعی است. همچنین دلالت بر دوازده برابر شدن در فاصله ۱۸۰۰-۱۹۱۳ دارد که بسیار پایین‌تر از رشد مشابه در هندوستان، ماورای قفقاز و بیشتر کشورهای خاورمیانه بود.

به نظر می‌رسد که تا اواسط قرن نوزدهم، واردات و صادرات نسبتاً تراز بوده است. پس از آن زمان، واردات به سرعت افزایش یافت و در شروع این قرن، صادرات به یک سوم تا نصف رسید. روشن نیست که این کسری بازرگانی چگونه جبران می‌شد: وجوه

۴. نگاه کنید به: S kes, *istor*. II, pp. 4 4, 2 2.

۵. مفیدترین آثار در مورد این موضوع، کتابهای نوشته شده به توسط بازیر harier ، بلاو، کرزن، انتنر، عیوی، جمال‌زاده، لورنی و یگانگی است که در کتاب‌شناسی فهرست شده‌اند.



بندر انزلی

ارسالی از سوی کارگران ایرانی در روسیه و نقاط دیگر، قرضها و سرمایه‌گذاریهای خارجی، سفر خارجیها، انتشار پول مسکوک در دست اشخاص از طریق روشهای ضرب مجدد،^۶ به نظر می‌رسد که عوامل اصلی ترازکننده بوده‌اند، اما همچنین مقدار مهمی صادرات ثبت نشده وجود داشت.

توسعه بازرگانی ایران، در چارچوب اجرایی برقرار شده به واسطه معاهدات گلستان و ترکمانچای، صورت پذیرفت. این معاهدات مقرر می‌داشتند که هم برای واردات روسیه به ایران و هم برای صادرات از ایران، ۵٪ حق گمرکی از روی بها پرداخته شود، و شرایط مشابهی شامل تجارت ایران با روسیه گردید. در ۱۸۴۱ بریتانیا همان امتیازاتی را به دست آورد، که قدرتهای دیگر در چند سال بعدی به دست آوردند. و اگر چه روسیه نخستین کشوری بود که معاهده‌ای تجارتي منعقد کرد ولی بریتانیا که بعدها قطب تجاری

۶. نگاه کنید به:

W. er and . Simmons, pp. 2 9

Ya ane i, pp. 2 4 1 4.

و از این واقعیت که در طول بخشی اعظم از سالهای ۱۸۷۵-۱۹۱۴ نرخ تبدیل قران از بهای معمول بازار موجودی نقره آن بالاتر بود نگارنده نتیجه می‌گیرد که ایران دارای یک موازنه مطلوب پرداختها بود و عواملی اصلی را که ممکن است مازاد فراهم کرده باشند، فهرست می‌کند.

عمده‌ای به حساب آمد، در تحمیل خواسته‌های خود بر دولت ایران، گوش به زنگ‌ترین کشور از آب درآمد و دولت ایران را از اعطای هرگونه انحصار که در گذشته نشانگر منبع بزرگی از درآمد بود، با تحمیل هرگونه ممنوعیتی یا محدودیت در تجارت خارجی، باز داشت.

تا ۱۹۰۳ که معاهده جدیدی با روسیه امضا شد و بلافاصله بریتانیا و سایر کشورها از آن تبعیت کردند، تغییری در تعرفه به وجود نیامد. این امر، حقوق گمرکی خاصی را که با واردات معینی از روسیه، به طور قابل ملاحظه پارچه، چای، نفت چراغ و قند، بیش از واردات از بریتانیا و کشورهای دیگر، همراه شد، جایگزین حق گمرکی معمول از روی بها نمود. این امر همچنین حقوق گمرکی صادرات را در مورد کالاهای معینی که به خصوص به روسیه می‌رفت، از قبیل پنبه و برنج، کاهش داد، در حالی که حقوق گمرکی صادرات را در مورد بعضی کالاهایی که بیشتر به امپراتوری بریتانیا صادر می‌شد، از قبیل تریاک، گندم و تخم کتان، بالا برد.

آن معاهدات و مهم‌تر از آن، نیروی اقتصادی جهانی دست اندرکار، باعث ایجاد تحولات مهمی در مسیر بازرگانی گردیدند. تخمینهای ملکوم al om برای سال ۱۸۰۰، نشان می‌دهد که نزدیک به پنج ششم تجارت ایران با ترکیه، افغانستان، بخارا و هندوستان و عملاً کل باقی‌مانده با روسیه بود. با وجود این، بخش مهمی از واردات از ترکیه و هندوستان شامل کالاهایی اروپایی بود که بعضی از آنها دوباره به آسیای مرکزی صادر می‌شد. در دهه ۱۸۵۰ یک دگرگونی شدید رخ داده بود. بنابه گفته بلاو la ، واردات کالاهای اروپایی از طریق طرابوزان به تنهایی جوابگوی نیمی از مجموع واردات ایران بود که بخش معتدبھی به میزان یک چهارم، شامل واردات از هندوستان، باید به آن اضافه شود. در هر دو مورد، قسمت عمده کالاها بریتانیایی بود و محتمل به نظر می‌رسد که در دهه ۱۸۵۰ و دهه ۱۸۶۰ بریتانیا به خوبی بیش از نیمی از واردات ایران را فراهم آورد و حدود نیمی از صادرات آن را کسب کرد. سهم روسیه از واردات، کمتر از یک دهم و در صادرات، در حدود یک سوم مقرر شد.^۷

ارقام تجاری رسمی روسیه بین دهه ۱۸۳۰ و دهه ۱۸۶۰، افزایش نسبتاً کمی را برحسب روبل طلا نشان می‌دهد، اما ناظران آن عصر خاطر نشان ساختند که قاچاق زیادی انجام می‌گیرد و بلاو در تخمینهای خود کوشید تا این را به حساب آورد. با وجود این در دهه ۱۸۷۰ تجارت با روسیه نیروی حرکتی را فراهم ساخت و گزارشهای رسمی گمرکی روسیه، افزایش را در مجموع تجارت از یک مجموع سالانه ۶/۳ میلیون روبل

۷. la , ommerzielle stande , ersiens, pp. 1 4 .

طلا در دهه ۱۸۵۰ به یک مجموع سالانه ۸۷/۷ میلیون در ۱۴-۱۹۰۹، نشان می‌دهد.^۸ از آن پس روسیه حدود ۷۰٪ صادرات ایران را از آن خود ساخت، بیش از ۵۰٪ واردات آن را فراهم کرد، و تقریباً دو سوم مجموع تجارت را جوابگو گردید. سهم امپراتوری بریتانیا به کمی بیش از ۲۵٪ واردات، ۱۲٪ صادرات و ۲۰٪ مجموع تجارت، تنزل یافته بود که از این مقدار، چیزی کمتر از نصف، به توسط هندوستان جوابگویی می‌شد. ۱۰ تا ۱۵٪ باقی مانده، سهم امپراتوری عثمانی، فرانسه، آلمان و سایرین بود.^۹ تجارت با آسیای مرکزی ضعیف شد، چون افغانستان که خطوط آهن به مرزهای آن رسیده بود می‌توانست، با هندوستان با سهولت بیشتر به تجارت بپردازد. به علاوه، اقتصاد روسیه پس از ۱۸۶۵ خانات را جذب کرد.

تغییر به نفع روسیه را می‌توان تا حدی در نتیجه عوامل اقتصادی، به خصوص قیمت‌های پایین حمل و نقل به نواحی پر جمعیت و نسبتاً ثروتمند شمال ایران، توجیه کرد. اما عوامل سیاسی نیز نقشی ایفا می‌کرد. دولت روسیه فعالانه به وسیله تضمین و دادن کمک مالی به خدمت‌رسانیهای کشتی بخار و ساخت جاده‌ها، با توسعه دادن از طریق بانک قرض و تنزیل، و با تشویق صدور پارچه و قند، تجارت را افزایش داد.

تحولات در ساختار بازرگانی ایران شدت کمتری نداشت، و انعکاسات عمیقی بر حیات اقتصادی و اجتماعی آن داشت. معاهدات تجاری مانع شد که دولت ایران از حمایت تعرفه‌ای برای پشتیبانی از صنعت بومی در مقابل رقابت کالاهای اروپایی ساخته شده با ماشین، استفاده کند. از این رو قابل توجه‌ترین جنبه بازرگانی در قرن نوزدهم، افزایش شدید در واردات منسوجات، به خصوص پارچه‌های پنبه‌ای، بود که در دهه ۱۸۵۰ دو سوم مجموع واردات را تشکیل می‌داد. بهای منسوجات تا جنگ جهانی اول همچنان افزایش یافت، اما درصد آن کم‌کم تا بیش از نصف پایین آمد. دیگر رقم عمده وارداتی، «کالاهای مستعمراتی» یعنی شکر، چای و ادویه بود. نوشیدن چای، به وسیله روسها در ایران معمول شد و در قرن نوزدهم به سرعت رواج پیدا کرد و مصرف چای و شکر بسیار افزایش یافت. در دهه ۱۸۵۰ این دو قلم، به خوبی بیش از یک دهم و در ۱۹۰۰ بیش از یک چهارم مجموع واردات را تشکیل می‌دادند. بقیه واردات شامل اشیاء فلزی، ظروف شیشه‌ای و به نحو فزاینده‌ای نفت چراغ بود. توسعه بسیار کند ایران، در مقدار بسیار کم کالاهای عمده وارداتی بازتاب می‌یابد. در طول سالهای ۲۷-۱۹۰۰، سهم مجموع واردات نشان داده شده به وسیله کالاهای عمده تنها به ۳٪ رسیده است.^{۱۰}

۸. ntner. sso ersian ommer ial elations. assim.

۹. نگاه کنید به جمال‌زاده گنج شایگان، ص ۱۱.

۱۰. harier. onomi e elopment in Iran. p.1

تأثیر ورود انبوه منسوجات ارزان قیمت بر صنایع دستی ایران، ویرانگر بود و در نتیجه تغییرات در سلیقه و اسلوب که باعث شد مصرف‌کنندگان، انواع خارجی را به انواع داخلی ترجیح دهند، این تأثیر بیشتر شد. شاهدان مختلف خارجی با نگارش مطالبی در دهه ۱۸۴۰ و دهه ۱۸۵۰، زوال مراکز باستانی و شکوفایی از قبیل کاشان، اصفهان، شیراز، کرمان و یزد را به واسطه این عوامل و در نتیجه انتقال پایتخت و دربار به تهران، می‌دانند.^{۱۱} زوال صنایع دستی همراه با توسعه نفوذ دولت مرکزی و دیوان‌سالاری، همچنین باعث تضعیف اصناف گردیده که قبل از آن نقشی بسیار مهم در شهرهای ایران ایفا می‌کردند.^{۱۲} با وجود این، ارقام مربوط به پایان قرن نوزدهم یا آغاز قرن بیستم نشان می‌دهد که بسیاری از صنایع نساجی دستی قدیمی موفق شدند که تا جنگ جهانی اول و حتی بعد از آن باقی بمانند و صادرات منسوجات به قفقاز و آسیای میانه که در آغاز قرن نوزدهم بسیار زیاد بوده است تا زمان جنگ کاملاً متوقف نشد.^{۱۳} در حالی که تجارت خارجی، مهم‌ترین صنایع دستی سنتی را رو به زوال برد، صنایع دستی مرتبط با صادرات در حال رشد را توسعه داد. از جمله این صنایع دستی، چرم بود. تقاضای فزاینده از سوی روسیه، منجر به افزایش تولید و جایگزینی کارگاههای سنتی با کارخانه‌هایی شد که تا ۴۰ یا ۵۰ کارگر را به کار می‌گرفتند، به خصوص در مشهد و همدان، توسعه‌های مشابهی بنابه همان دلایل، در تولید حنا در ناحیه کرمان و تریاک در قسمتهای مختلف کشور صورت گرفت. اما نمونه برجسته توسعه و تغییر شکل یک صنعت به علت تقاضای خارجی، فرش بود. در دهه ۱۸۷۰، افزایش ثروت در اروپا و ایالات متحده، شروع به ایجاد تقاضای زیاد برای فرش ایران کرد و توسعه حمل و نقل با کشتیهای بخار، قیمتهای زیاد حمل و نقل فرشها را کاهش داد. سرمایه بریتانیایی، روسی و آلمانی در صنعت و کارخانه‌ها و کارگاههای بزرگ که بعضی چند صد کارگر را به کار می‌گرفتند، به کار افتاد. بازرگانان ایرانی اهل تبریز و نقاط دیگر، کارگاههای بزرگی تأسیس کردند، اما قسمت عمده تولید همچنان از مراکز سنتی با سرمایه و نظارت بازرگانان فراهم می‌شد. بازده بسیار زیاد شد و صادرات افزایش یافت و در ۱۹۱۴ بالغ بر حدود ۱۰۰۰۰۰۰ یوند یا تقریباً یک هشتم مجموع صادرات ایران گردید.^{۱۴}

۱۱. برای جریات نگاه کنید به گزارشهای کنسول بریتانیا، ک.ا. ابوت . . . bbot ، مشاهداتی در a ob olak, *ersien*.

و گزارش ارائه شده در *جغرافیای اصفهان*، ترجمه شده به انگلیسی و تجدید چاپ شده در Issawi, pp. 2 2

۱۲. برای تفصیل بیشتر نگاه کنید به مقاله ن.ا. کوزنتسوا . . . znetso a . . . N. ، ترجمه شده به انگلیسی در Ibid, pp. 2 4 92. 1 . Ibid, pp. 2 . 1.

14. Sobotsinskii, *ersi a*, pp. 22 9 . Ibid, *rom shelemost*, pp. 11 22 Issawi, pp. 1 .



کاروان حمل سکه‌های نقره به هنگام تخلیه محموله‌های خود
در محوطه بانک شاهنشاهی ایران | ۱۳۸۸۹-۱۱

تأثیر تجارت خارجی بر کشاورزی، اهمیت کمتری نداشت و گسترده تر بود. تولید ابریشم در قرن هیجدهم به شدت تنزل یافته بود، اما در قرن نوزدهم مداوماً تا حداکثر ۱۰۰۰ تن در ۱۸۶۴ افزایش یافت. نقش مهم در این افزایش را یونانیان و صادرکنندگان دیگر ایفا کردند که مستقیماً، یا از طریق بازرگانان کوچک که بسیاری از آنها ارمنی بودند، وجوهی را به تولیدکنندگان پیش پرداخت کردند. با وجود این در ۱۸۶۴ بیماری موسکاردین *sardine* [۴] به ایران رسید و در دهه ۱۸۷۰ محصول به حدود چهار پنجم کاهش یافت. یک بار دیگر، صادرکنندگان خارجی، این بار با وارد کردن تخمهای کرم ابریشم مقاوم در برابر این بیماری از ژاپن، به بهبود کرم ابریشم کمک کردند. با وجود این به هنگام بروز جنگ جهانی اول، بازده همچنان تماماً کمتر از میزان حداکثر سال ۱۸۶۴ بود.

تولید تریاک نیز به یمن تقاضای خارجی، افزایش یافت. یک محموله موفق به مقصد چین در ۱۸۲۳ به توسط یک بازرگان ایرانی، با افزایش آهسته در تولید و تجارت دنبال شد و در ۱۸۵۹ صادرات بالغ بر تقریباً ۶۰۰۰۰ پوند گردید و پس از آن به تقریباً ۱۶۰۰۰۰ پوند در ۱۸۸۰ افزایش یافت. پس از آن تولید همتراز شد در حالی که

مصرف فزاینده داخلی، مقدار موجود برای صدور را کاهش داد. تخمین زده می‌شد که تریاک سه بار بیشتر از گندم، دارای برگشت پولی خالص است، و در نواحی بسیاری جایگزین آن محصول گردید و به کمبود غله در دهه ۱۸۷۰ کمک کرد.

برنج و پنبه نیز جوابگوی تقاضای خارجی به خصوص روسیه بود. محصول فزاینده برنج در داخل مصرف شده بود، اما پس از دهه ۱۸۸۰، هم به کمک تعیین حق گمرکی بالاتر واردات برنج از سایر کشورها به توسط روسیه و هم به کمک تکمیل راه آهن ماورای خزر که قیمت‌های حمل و نقل به ترکستان را کاهش داد، به نحوی فزاینده به بازار روسیه راه یافت. صادرات به روسیه از ۲۵۰۰۰ پوند در دهه ۱۸۷۰ به بیش از ۲۰۰٫۰۰۰ پوند در دهه ۱۸۹۰ و روی هم رفته ۵۰۰٫۰۰۰ پوند در ۸-۱۹۰۴ افزایش یافت که در این زمان صادرات بالغ بر تقریباً نصف مجموع محصول گیلان بود.

صادرات پنبه که در قرن هفدهم کاملاً با اهمیت بود، به نظر می‌رسد که در قرن هیجدهم و نیمه اول قرن نوزدهم متوقف شده باشد. اما در حدود ۱۸۵۲ پنبه آمریکایی، از قرار معلوم به توسط مبلغان آمریکایی، به ناحیه ارومیه وارد شد، و چند سال بعد صادرات کمی به روسیه ثبت گردید. جنگ داخلی آمریکا تأثیری موقت بر تولید پنبه و صادرات به ایران، چنانکه بر بخشهای دیگر جهان، بخشید اما تأثیری موقت‌تر، به واسطه افزایش تقاضا در روسیه به وجود آمد. بازرگانان روسی و آمریکا به وسیله پیش پرداخت پول، تأسیس کارخانه‌های پنبه پاک‌کنی، توزیع بذر و بالا بردن میزان تولید، به جریان کمک کردند. پنبه ایران، همانند برنج، به واسطه حقوق گمرکی بالاتر وضع شده در روسیه برای دیگر پنبه‌های خارجی و در نتیجه حمل و نقل پیشرفته، یاری شد. ناحیه زیر کشت پنبه، در آستانه جنگ جهانی اول، به سرعت تا بیش از ۱۰۰٫۰۰۰ هکتار توسعه یافت. بازده به ۲۵۰۰۰ تن تخمین زده شد که ۲۵۰۰۰ تن از آن به ارزش حدود ۱۵۰۰٫۰۰۰ پوند، تقریباً تماماً به روسیه صادر شد.

افزایش فراورده‌های صادراتی، تأثیراتی بر کشاورزی ایران داشت. از استثنای یاد شده در بالا که بگذریم، تغییرات مهمی در شیوه‌های کار به وجود نیامد. اما فرصت درآمد بالاتر برای زمین‌داران و شرکت فزاینده بازرگانان و پول قرض‌دهندگان خارجی و ایرانی در کشاورزی، مناسبات ارضی سنتی را با مناسباتی بیشتر «مبتنی بر سرمایه‌داری»، عوض کرد. به نظر می‌رسد که اجاره‌بهای زمینها به شدت افزایش یافته است و اسنادی درباره تمرکز فزاینده مالکیت وجود دارد و به نظر می‌رسد که بعضی زمینداران بزرگ علاقه شدیدتری به مزارع خود داشته‌اند.^{۱۵}

سرانجام می‌توان چند کلمه درباره نمایندگان این تجارت گفت. به نظر می‌رسد در آغاز قرن نوزدهم، عملاً تمام تجارت خارجی ایران در دست ایرانیان بوده است. در اواسط قرن، بخش قابل ملاحظه‌ای تحت نظارت اروپاییان در آمده بود و احتمال دارد که سهم خارجی‌ان همچنان تا جنگ جهانی اول افزایش یافته بود که در این زمان شامل قسمت عمده تجارت خارجی ایران می‌گردید. شاید مهم‌ترین عامل در این تحول، وضعیت مساعد مورد بهره‌مندی خارجی‌ان در نتیجه قضاوت‌های کنسولی و معاهدات تجاری بود. اگرچه این وضعیت، آنها را در برابر اقدام مستبدانه مأموران ایران کاملاً محافظت نمی‌کرد - مخابره‌های کنسولی بریتانیایی و فرانسوی بارها حاکی از شکایت در این باره است - اما وسعت چنین اعمال را شدیداً محدود می‌کرد. ایرانیان تأمینی در مقابل دولت خود نداشتند و از این رو نه تنها دارای امنیت به مراتب کمتری در دارایی خود بودند، بلکه می‌بایست مالیات‌های بیشتری بپردازند. پیامی از کنسول بریتانیا در تبریز در ۱۸۵۱ نشان می‌دهد که در حالی که یک بازرگان اروپایی برای واردات خود ۵٪ مالیات می‌پرداخت، یک ایرانی ۷/۵٪ برای منسوجات و ۱۴٪ برای قند مالیات می‌پرداخت. علاوه بر این، هرگاه کالاهای او از میان یک شهر ایران عبور می‌کرد، او مشمول راهدار لیک (مالیات راه) بود.^{۱۶}

در مورد تجارت تبریز که در آن زمان نزدیک به نصف مجموع تجارت ملی را تشکیل می‌داد - اطلاعات مشخص‌تری در دست است. ل. برزین L. rezin، سیاح روس که در ۱۸۲۴ از ایران دیدار کرد، اظهار می‌دارد که «تجارت تبریز... به دو دوره دقیقاً معین تقسیم می‌شود: تا ۱۸۳۷ ایرانیان خود مسلط بودند و پس از آن تاریخ، بازرگانان خارجی از جمله روسها، مقدم بودند».^{۱۷} برزین تحول را به تأثیرات بحران مالی بین‌المللی ۱۸۳۷ نسبت می‌دهد که باعث شد که واردکنندگان ایرانی کالاها را بیش از حد انبار کنند و به شرکتهای مختلف در قسطنطنیه مقروض شوند، و این امر بسیاری از آنان را ورشکست ساخت. در این زمان شرکت یونانی رالی alli قسطنطنیه، شعبه‌ای در تبریز افتتاح کرد. رالی با تأسیس دفترهایی در منچستر an hester، ماریس arselles، اودسا desa و نقاط دیگر، ابتدا تحت حمایت روسیه و سپس بریتانیا کار می‌کرد، به زودی در حوزه تجارت سردمدار گردید و سپس به صورت شرکت عمده بین‌المللی که اداره مرکزی آن در لندن بود، توسعه یافت. این نمونه، به سرعت از سوی

← و

olbert aniel, onomi han e and onomi esilien in 19th ent r ersia .
Iraninan St deies, I 19 1 . 1 . Ste ens to Sheil, 2 ebr ar 1 1, o 1
1 . L. erezin, pp.

دیگران پیروی شد و رودولف گودل (dolf odel) ، یک اتریشی مطلع، با نگارش مطالبی در ۱۸۴۹ سه شرکت یونانی، یک شرکت اتریشی و پنج شرکت متعلق به اتباع ارمنی یا گرجی روسیه را فهرست کرد.^{۱۸} بازرگانان ایرانی تبریز در ۱۸۸۴ با تشکیل یک اتحادیه کوشیدند به مبارزه بپردازند، چنانکه بازرگانان کاشان در ۱۸۴۵ چنین کردند، اما هر دو دسته شکست خوردند.^{۱۹} دولت ایران نیز هنگامی که در ۱۸۴۱ مصرف چای را ممنوع کرد، موفق تر نبود. ادعا شد که «چینیها زهر با چای خود مخلوط کرده‌اند»، اما علت واقعی بنابه گفته کنسول بریتانیا آن بود که بازرگانان می‌خواستند برای گرجیهای روسیه «که تجارت اصلی آنها با همین کالا بود، در حالی که بازرگانان بومی دستی در آن نداشتند»^{۲۰} ایجاد مزاحمت کنند.

در بخشهای دیگر کشور، تجارت خلیج فارس در نیمه دوم قرن به نحو فزاینده‌ای به توسط شرکتهای بریتانیایی از قبیل گری (ra) ، پاول (a l) و شرکا انجام می‌گرفت، در حالی که تجارت سریع‌آرو به توسعه روسیه، بیشتر به توسط ارمنیها، گرجیها و دیگر اتباع روسیه اداره می‌شد. در فهرستی که یکی از پژوهشگران آلمانی گرد آورده، نام ۱۴ شرکت تجاری بزرگ بریتانیایی و ۲۳ شرکت بزرگ روسی در ایران در ۱۹۱۴ مشاهده می‌شود.^{۲۱} این شرکتهای علاوه بر حمایت سیاست خارجی دولتهای خود، اعتبار و کمکهایی دیگر از بانک شاهنشاهی بریتانیا و بانک تنزلی و قرض روسیه دریافت می‌کردند.

توسعه تجارت خارجی ایران، در اثر جنگ جهانی اول متوقف شد و جنگ باعث ضایعات زیادی در ایران و کشورهای مجاور گردید. تولید پنبه تا سطحی ناچیز تنزل کرد و بازار عمده برای فرش از میان رفت. حجم صادرات غیر از نفت، از یک مجموع بیش از ۲۷۶۰۰۰ تن در ۱۳-۱۹۱۱ به کمتر از ۴۹۰۰۰ تن در ۱۹۱۸ که با کاهش تقریباً برابر بها همراه بود، تنزل یافت، و واردات از ۳۲۳۰۰۰ تن به کمتر از ۱۳۰۰۰۰ تن در ۱۹۲۰ کاهش یافت. تا اوایل دهه ۱۹۳۰ طول کشید تا سطح بهای صادرات و واردات پیش از جنگ، دوباره به دست آمد. همچنین تنزلی شدید در سهم تجارت روسیه و افزایش به همان میزان در سهم تجارت بریتانیا و هندوستان به وجود آمد: در مورد واردات، تحولی در طول جنگ رخ داد، اما صادرات ایران به روسیه، تا جنگ داخلی روسیه، به میزان

1 . dolf odel, pp. 4 1.

19. onham to Sheil. 2 ne and 29 l l 4, l bbott to berdeen, l ar h l 4, 11 .

2 . onham to idwell, 12 ar h l 4l and 2 st l 4l, 2.

21. Litten, ersien, pp. l 9, l .

زیادی ادامه یافت. باید اضافه شود که در ۱۹۲۰ که نفوذ بریتانیا در اوج خود بود، تعرفه دوباره تغییر کرد. حقوق گمرکی به نحوی قابل ملاحظه افزایش یافت و هم حمایت و هم درآمد افزوده به ایران بخشید، اما هزینه‌های مربوط به صادرات سنتی از روسیه از قبیل قند، کبریت و نفت خام، بیش از حد معمول بالا رفت و هزینه‌های مربوط چند فقره واردات عمده از امپراتوری بریتانیا از قبیل چای و پنبه، یا کاهش یافت یا بی تغییر ماند. این حقوق گمرکی تا ۱۹۲۸ که ایران استقلال داخلی خود را در مورد تعرفه‌ها بازیافت به قوت خود باقی بود.^{۲۲}

امور مالی، سرمایه‌گذاری خارجی و امتیازات^{۲۳}

در طول دوره مورد بررسی، ایران دارای یک معیار قانونی نقره بود و ارزش پول رایج ایران پیوسته کاهش می‌یافت - از ۱۰ قران (۱ تومان) در برابر یک پوند استرلینگ در ۱۸۰۰ به ۲۰ قران در ۱۸۴۰، ۲۵ قران در ۱۸۷۰، و ۵۵ قران یا بیشتر در آستانه جنگ جهانی اول. تا اوایل دهه ۱۸۷۰ عامل اصلی کم شدن بهای قران، کاهش در وزن و عیار آن بود، اما پس از آن تاریخ، تنزل سریع در بهای جهانی نقره نسبت به طلا - به واسطه تغییر معیار قانونی پیشرفته‌ترین کشورها از نقره به طلا - حتی نیروی قوی‌تر بود. در طول جنگ، ارزش نقره و همراه با آن، نرخ قران، تا یک حداکثر ۲۵ در ۱۹۱۹ افزایش یافت، اما پس از آن دوباره، حتی پس از معمول شدن نظارت بر تبدیل در ۱۹۳۰، مداوماً تنزل یافت. یک چنین تنزل زیاد در ارزش پول رایج، طبعاً با افزایش شدید در قیمت‌ها همراه شد. این امر به نوبه خود، بر بخشهای مختلف جمعیت به صور مختلف تأثیر گذاشت، و اطلاعات نشان می‌دهد که کارگران ماهر متحمل کاهش در دستمزدهای حقیقی شدند و همین امر در مورد کارگران غیرماهر نیز می‌تواند صادق بوده باشد.^{۲۴}

بانکداری نوین، دیر به ایران رسید. در ۱۸۸۸ یک بانک بریتانیایی، شرکت جدید شرقی، شعبه‌هایی در شش شهر ایران باز کرد. در سال بعد بانک شاهنشاهی ایران، که همچنین یک شرکت بریتانیایی بود، در رفع ادعاهای مربوط به امتیاز لغو شده رویترا، تأسیس شد. از جمله امتیازات آن، حق انحصاری برای نشر اسکناس به مدت شصت سال بود. این بانک بر معاملات تجاری معمولی، قرضهایی به دولت داد، در ۱۸۹۰

22. harier, pp. 1 4 1 Ya ane i, pp. 2 4.

23. مفیدترین آثار در مورد این موضوع، کتابهای نوشته شده به توسط کرزن، عیسوی، جمال‌زاده، کاظم‌زاده، لیتن، لورینی Lorini، سایکس و یگانگی است که در کتاب‌شناسی فهرست شده‌اند.

24. Issawi, pp. 4 2, 9 4 Ya ane i, pp.

جانشین شرکت جدید شرقی* شد و پس از آن شعب دیگری باز کرد. به هنگام بروز جنگ جهانی اول، مجموع اسکناس منتشر شده و ذخایر آن تقریباً به ۱۰۰۰۰۰۰۰ پوند رسیده بود.

تأسیس بانک بریتانیایی به نحوی غیر قابل اجتناب به وسیله تأسیس یک بانک روسی دنبال شد. در ۱۸۹۱ بانک قروض، همچنین به جبران امتیاز باطل شده راه آهن که در ابتدا به پولیاکوف oliako واگذار شده بود، تأسیس شد. در ۱۸۹۹ دولت روسیه کار را از این بانک تحویل گرفت و نام آن به بانک استقراضی ایران تغییر یافت. این بانک علاوه بر تعهدات حمایتی روسیه و دادن وام آزاد به ایرانیان برای اهداف مالی و سیاسی، همچنین قرضهای هنگفتی به دولت ایران داد.

ایران نسبتاً دیرتر از همسایگان هندی، خاورمیانه‌ای و شمال آفریقایی خود، شروع به بستن قرارداد قرضهای خارجی نمود. اولین قرار داد برای ۵۰۰۰۰۰ پوند از بانک شاهنشاهی در ۱۸۹۲ برای پرداخت غرامت شرکت بریتانیایی تنباکو بود. به دنبال آن، دو وام در سالهای ۱۹۰۰ و ۱۹۰۲ مجموعاً به میزان ۳۲/۵ میلیون روبل (تقریباً ۳۲۵۰۰۰۰ پوند) از روسیه گرفته شد که قسمتی از آن برای پرداخت وام بریتانیا مورد استفاده قرار گرفت. در ده سال بعدی، قراردادهای دو وام دیگر از روسیه (برای ۶۰ میلیون قران یا ۱۰۰۰۰۰۰ پوند در ۱۹۱۱ و برای ۲۰۰۰۰۰۰ پوند در ۱۹۱۳)، و پنج وام از بریتانیا یا انگلیس و هند مجموعاً به میزان ۱۸۵۰۰۰۰ پوند بسته شد. در ۱۹۱۳ مجموع بدهی ایران بالغ بر ۶۷۵۰۰۰۰ پوند با کارمزد سالانه ۵۳۷۰۰۰ پوند گردید. میزان کارمزد، نشانگر حدود یک چهارم هزینه دولت بود که بخش اعظم عایدات حقوق گمرکی را که به عنوان وثیقه‌ای برای وامهای گوناگون به گرو گذاشته شده بود، جذب می‌کرد. این وامها به واسطه توسعه تجارت و سازماندهی مجدد اداره حقوق گمرکی به توسط بلژیکیها و مستشاران دیگر، پیوسته رو به افزایش بود. وامهای مختلفی نیز به میزان تقریباً ۹۰۰۰۰۰ پوند به بستانکاران خارجی وجود داشت.

در طول جنگ، دولت ایران مساعده‌های زیادی از دولت بریتانیا دریافت کرد و در ۱۹۲۲ بدهی آن به بریتانیا بالغ بر ۵۵۹۰۰۰۰ پوند گردید. اما دو پیشامد بار بدهی را بسیار سبک کرد. اول این که دولت شوروی تمام قروضی را که می‌بایست به روسیه پس داده شود ملغی کرد و دوم این که هزینه زیاد نیروهای متخصص در ایران و کاهش بهای پوند استرلینگ، نرخ تبدیل قران را بالا برد و عملاً برای وام، پوند استرلینگ را به نصف رساند. افزایش در سطح کلی قیمت در داخل و خارج و افزایش در آمد دولت، بار بدهی



ایستگاه قطار تهران - حضرت عبدالعظیم

را بیشتر کاهش داد و تصفیه بدهی را آسان‌تر ساخت. در اواسط دهه ۱۹۲۰ مجموع بدهی تصفیه نشده به مبلغی کم‌اهمیت رسیده بود.^{۲۵} در جست وجوی درآمد، امتیازات متعددی به خارجی‌ان و آگذاز گردید. مهم‌ترین آنها ذکر شده است و امتیازات مربوط به تولید صنعتی و استخراج معدن، ذیلاً مورد بحث قرار می‌گیرد. در اینجا به سه امتیاز مختصراً اشاره خواهد شد. امتیاز اعطا شده به لیانوزوف Lianozo، یک ارمنی دارای ملیت روسی، در ۱۸۷۳ برای صید ماهی خاویار در دریای خزر، با دوام‌ترین امتیاز شد. این امتیاز مرتباً تجدید شد و میزان پرداخت سالانه مربوط به آن به دولت ایران به تدریج از ۴۱۰٫۰۰۰ قران (۱۶۰۰۰ پوند) در ۱۸۷۳ به ۴۸۰٫۰۰۰ قران (۱۹۰۰۰ پوند) در ۱۹۱۱ افزایش یافت. در ۱۹۲۷ دولت شوروی، که حقوق لیانوزوف را در اختیار گرفته بود، شرکتی را تأسیس کرد که تا ۱۹۳۵ به ماهیگیری پرداخت.

۲۵. نگاه کنید به:

Issawi, pp. 2.

جمالزاده، ص ۶-۱۵۲.

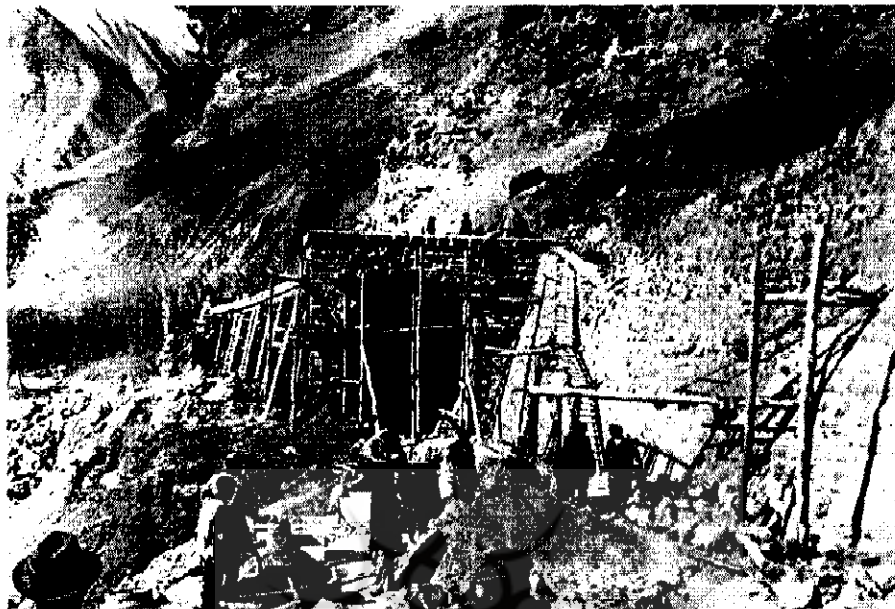
S kes. istor II, p. 2.

در ۱۸۸۸ یک شرکت بلژیکی حقوق انحصاری برای ساخت راه آهن از تهران به قزوین و به قم را دریافت کرد. در حقیقت شرکت تنها یک خط ۳۰ کیلومتری از تهران به معادن سنگ شاه عبدالعظیم ساخت و سه خط تراموای اسبکش در تهران کشید.

امتیاز سوم، جنجالی ترین امتیاز بود و می بایست لغو شود. در ۱۸۹۰ یک شرکت بریتانیایی، شرکت تنباکوی شاهنشاهی ایران، حق انحصاری خرید، تولید و فروش تمام تنباکوی ایران را که از آن پس یک رقم مهم واردات را تشکیل داد، از دولت ایران گرفت. دولت در مقابل، قرار بود سالانه ۱۵۰۰۰ پوند به اضافه ۲۵٪ سود خالص را پس از پرداخت ۵٪ سود سهام به سهامداران، دریافت کند، مخالفت تاجران تنباکو که مورد پشتیبانی طبقات مذهبی و روسها قرار گرفت، منتج به بحران سیاسی بزرگی گردید و امتیاز لغو شد. شرکت ۵۰۰٫۰۰۰ پوند غرامت گرفت.

برآورد دقیق میزان سرمایه گذاری خارجی در ایران پیش از جنگ جهانی اول، بسیار دشوار است. بهترین ارقام موجود، ارقام گردآوری شده به توسط لیتن Litten است، اگر چه او اظهار می دارد که این ارقام فقط «برآوردهایی تقریبی» است «و او ادعایی در مورد دقت آنها نمی کند».^{۲۶} سرمایه گذاریهای روسی بر ۱۶۳٫۷۵۰٫۰۰۰ روبل، شاید ۱۶٫۰۰۰٫۰۰۰ پوند، بالغ گردید که از این مبلغ ۴۴/۵ میلیون روبل به جاده ها، خطوط آهن، بنادر و تلگراف؛ ۱۱/۸ میلیون روبل در سرمایه مشارکتی بانک روسی؛ ۱۰ میلیون روبل در صید ماهی خاویار به توسط لیانوزوف و ۲۰ میلیون روبل در شرکتهای مختلف حمل و نقل و شرکتهای تجاری بود. سرمایه گذاریهای بریتانیایی به ۹٫۷۰۰٫۰۰۰ پوند تخمین زده شد که از این مبلغ، ۱/۷ میلیون پوند حاکی از وامهای داده شده به دولت ایران؛ ۲/۷۵ میلیون پوند سرمایه شرکت نفت ایران و انگلیس؛ و یک میلیون سرمایه بانک شاهنشاهی؛ در عین حال، سرمایه اتحادیه خطوط آهن ایران بالغ بر ۳ میلیون پوند گردید، مبلغی که در حقیقت در ایران سرمایه گذاری نشد. سرمایه گذاریهای بلژیک در خطوط آهن، واگنهای خیابانی street ars و کارخانه ها به ۱۳ میلیون فرانک یا ۵۰۰٫۰۰۰ پوند، سرمایه گذاری آلمانی، عمدتاً در یک شرکت قالی بافی، به رقمی اندکی بیشتر، بالغ گردید. روی هم رفته سرمایه گذاری خارجی در ایران نمی تواند از ۳۰ میلیون پوند متجاوز بوده باشد.

2. Litten, *assim.*



[۱۱۹۶۷-۳]

تولید صنعتی، استخراج معدن، و نفت^{۲۷}

در ایران، همانند بخشهای دیگر خاورمیانه و بیشتر کشورهای در حال توسعه، تا دهه ۱۹۳۰ صنعت بسیار اندکی وجود داشت. توسعه تولید صنعتی به علت موانع معمول، به تأخیر افتاد: میزان کم و پراکندگی جمعیت، فقر توده‌ها، فقدان وسایط حمل و نقل آبی یا ماشینی، فقدان نیروی آب و هزینه سنگین سوخت، کمبود کارگر ماهر و فنی و ناظر، کمپایی و ترس از به خطر افتادن سرمایه، و مخصوصاً، این واقعیت که دولت به توسعه صنعتی بی‌میل بود و اگر هم مایل بود به علت معاهدات تجاری، ناتوان از حمایت از صنایع داخلی در مقابل رقابت خارجی بود. چند تلاش دولت در ۱۸۹۴ برای تأسیس کارخانه‌های نوین و تلاشهای مشابه اشخاص در سی سال بعدی، به شکست انجامید. همین طور تعهدات جاه‌طلبانه‌تر از سوی یک شرکت بلژیکی در دهه ۱۸۹۰ برای تأسیس کارخانه‌های شیشه و قند و کارخانه‌های گاز، چنین شد.^{۲۸} اما در همان زمان، چند کارخانه کوچک در زمینه‌های پنبه پاک‌کنی، ریستدگی و بافندگی، ابریشم‌پیچی، کبریت،

۲۷. مفیدترین آثار در مورد این موضوع، کتابهای نوشته شده به توسط باربر، الول ساتن Jwell S tton ، فاتح، عیسوی، جمال‌زاده، لسانی، لانگریگ Lon ri و لورینی است که در کتاب‌شناسی فهرست شده‌اند.

۲۸. برای مورد آخر، نگاه کنید به: Lorini, *La ersia onomi a*, pp. 1 9 .

صابون و آبجوسازی و چند کارخانه برق، به توسط ایرانیان تأسیس گردید. با وجود این، سطح پایین صنعتی شدن در آستانه جنگ جهانی اول با یک برآورد کل اشتغال در کارخانه‌های نوین مشخص می‌گردد: ۱۷۰۰ نفر در مقایسه با حدود ۱۰۰،۰۰۰ نفر در صنایع دستی.^{۲۹} در طول جنگ افزایش بیشتری به وجود نیامد و در دهه ۱۹۲۰ افزایش بسیار کمی حاصل شد.

استخراج معادن نیز چندان پیشرفتی نکرد. ایران دارای انواع بسیاری از مواد معدنی، به‌طور چشمگیری آهن، مس و زغال سنگ است، اما بیشتر اینها ذخائر کمی دارند. در دوره مورد بررسی، آنها همچنان به وسیله شیوه‌های سنتی مورد استخراج قرار می‌گرفتند و فرآورده، کم بود.^{۳۰} در ۱۸۹۰ شرکت ایرانی بانک حقوق استخراج معادن که در مالکیت بریتانیا بود، با سرمایه ۱،۰۰۰،۰۰۰ پوند تشکیل شد تا حقوق اعطا شده به بانک شاهنشاهی ایران را به عنوان بخشی از تصفیه امتیاز رویترا، تحویل بگیرد. نقشه‌برداریهایی صورت گرفت اما استخراجی به عهده گرفته نشد بجز در مورد نفت (که ذیلاً به شرح آن خواهیم پرداخت) و شرکت در ۱۹۸۴ برچیده شد. دو امتیاز اعطا شده به روسها در ناحیه قره‌داغ در ۱۹۰۸ و در امداد راه آهن جلفا - تبریز در ۱۹۱۳ نیز نتیجه‌ای به بار نیاورد. تنها معادن تحت استخراج خارجیان در ایران ذخائر اکسید آهن در جزیره هرمز بود که به توسط شرکت بریتانیایی استریک Stri k و شرکا مورد استخراج قرار می‌گرفت و سالانه حدود ۳۰۰۰ تا ۴۰۰۰ تن صادر می‌شد. در ۱۹۰۶ وونکهاوس Won kha s، یک بازرگان آلمانی، امتیازی برای ذخائر اکسید آهن ابوموسی به دست آورد، اما مخالفت بریتانیا منتج به یک منازعه بین‌المللی گردید و منجر به لغو آن امتیاز در سال بعد شد.^{۳۱}

تا اینجا ذکری از نفت، گرانباترین منبع ایران، نشده است. تا آغاز این قرن، ایران بیشتر به عنوان یک مصرف‌کننده نفت خام، مورد علاقه جهان خارج بود تا تولیدکننده آن. نفت روسیه به صورت محموله‌های صد تنی به وسیله کشتی از طریق دریای خزر به کشور آورده می‌شد و با توسعه صنعت نوین، نفت چراغ و نفت خام به مقدار فزاینده حمل گردید. قسمتی از پالایش تا ۱۸۹۶ در انزلی انجام می‌گرفت که در این هنگام صادرات روسیه، به علت پس دادن حقوق گمرکی، شامل تمام فرآورده‌های تصفیه شده

29. bd llae , pp. 199 212.

rzon, ersia II, pp. 1 22,
Issawi, pp. 2 2 4.

۳۰. برای تفضیل بیشتر، نگاه کنید به:

و

۳۱. نگاه کنید به:

گردید. در ۱۹۰۸ برادران نوبل Nobel با ساختن مخازن ذخیره‌سازی در انزلی و رشت و یک خط لوله ۱۶ کیلومتری نفت چراغ، شروع به عملیات در ایران نمودند. از آن پس، فرآورده‌های روسی تقریباً تمامی بازار ایران را تسخیر کرد. با وجود این، در جنوب، شرکت استاندارد اوایل با موفقیت به رقابت پرداخت و از ۱۹۱۲ فرآورده‌های شرکت نفت انگلیس و ایران شروع به تسلط بر بخش رو به افزایش بازار نمود و در پایان دهه ۱۹۲۰، نفت روسیه را به‌طور کامل کنار زد.

ایران همچنین توجه روسیه را به عنوان یک محل عبور میان میدانهای نفتی باکو، هندوستان و خاور دور که در آن نقاط، هزینه‌های زیاد حمل و نقل، رقابت در برابر نفت آمریکایی را برای روسیه، دشوار می‌ساخت، جلب کرد. طرحهایی در ۱۸۸۴ و با قدرت بیشتری در ۱۹۰۱ از سوی صنعت نفت برای یک خط لوله نفت چراغ به سمت خلیج فارس یا اقیانوس هند، به دولت روسیه ارائه شد. با وجود این، اختلافات در مورد این مسئله در داخل دولت روسیه، طرح را تضعیف کرد و این امر سرانجام در نتیجه مجادله دولت بریتانیا در ۱۹۰۲ مبنی بر این که چنین خط لوله‌ای، امتیاز اعطا شده به داری در سال پیش از آن را نقض می‌کند، خاتمه یافت.^{۳۲}

از نخستین جاهای حفرت شده به توسط یک شرکت خارجی در ایران، (هوتز OIZ و شرکای بوشهر) در ۱۸۸۴، تولید نفت ممکن نشد و تلاشهای شرکت بانک حقوق استخراج معدن در ۱۸۸۹-۹۲ در سه نوبت، به همان میزان ناموفق بود. با وجود این، در ۱۸۹۲ دومورگان یک زمین‌شناس فرانسوی، مقاله‌ای درباره تراوشهای طبیعی نفت که در قصر شیرین در غرب ایران مورد بررسی قرار داده بود، منتشر ساخت و توجه و.ک. داری، فردی انگلیسی را که در استخراج معدن در استرالیا ثروتی به هم زده بود، جلب کرد. داری در ۲۸ مه ۱۹۰۱ با پشتیبانی مأموران بریتانیایی، یک امتیاز شصت ساله برای اکتشاف، استخراج، و صدور نفت به دست آورد. ناحیه واگذار شده شامل ۴۸۰۰۰ مایل مربع، به استثنای تنها پنج ایالت شمالی، به ملاحظه حساسیتهای دولت روس، می‌گردید. دولت ایران قرار بود ۱۶٪ از سود خالص به علاوه ۲۰۰۰۰ سهم یک پوندی و ۲۰۰۰۰ پوند به صورت نقد دریافت کند. اکتشاف در ۱۹۰۲ آغاز شد. نتایج در ابتدا ناامیدکننده بود. در ۱۹۰۵ داری برای کمک مالی می‌بایست به اتحادیه امتیازات که به توسط شرکت نفت برمه برای این هدف تشکیل گردیده بود، رجوع کند. عملیات از آن پس از سر گرفته شد و در ۱۹۰۸ نفت فراوانی در مسجدسلیمان به دست آمد. این امر

۳۲. نگاه کنید به مقاله ب. و. آنانیچ

منجر به تشکیل شرکت نفت انگلیس و ایران در ۱۴ آوریل ۱۹۰۹ با سرمایه ۲۰۰۰۰۰۰۰ پوند گردید. یک پالایشگاه در آبادان ساخته شد که به وسیله یک خط لوله ۱۴۰ مایلی تغذیه می‌شد و در اوت ۱۹۱۲ نخستین انتقال نفت صورت گرفت. در ۱۹۱۳ قراردادی برای تهیه نفت سوخت با نیروی دریایی بریتانیا بسته شد و در ۲۰ مه ۱۹۱۴ بهای سهم شرکت اندکی بیش از دو برابر گردید که این موجودی به توسط خزانه‌داری بریتانیا برداشت می‌شد و خزانه‌داری به این ترتیب سهمی به میزان ۵۱٪ در شرکت به دست می‌آورد. تولید نفت پیوسته افزایش یافت: از ۴۳۰۰۰ تن در ۱۹۱۲ به ۲۷۳۰۰۰ تن در ۱۹۱۴، ۸۹۷۰۰۰ تن در ۱۹۱۸ و ۲۳۲۷۰۰۰ تن در ۱۹۲۲ و افزایش تا ۱۹۳۰ ادامه یافت. دولت ایران مجموعاً ۱۳۳۰۰۰۰ پوند در فاصله ۱۸-۱۹۱۲ و پس از آن مجموعاً بیش از ۵۰۰۰۰۰۰ پوند در سال به علاوه یک پرداخت ویژه تحت قرارداد «آرمیتج - اسمیت» به میزان ۱۰۰۰۰۰۰۰ پوند در ۱۹۲۰، برای رفع ادعاها و دعاوی متقابل دریافت کرد.^{۳۳} در آن زمان صنعت نفت در حال استخدام حدود ۲۰۰۰۰ نفر و ارائه سهمی مهم در پیشرفت جنوب ایران بود. با وجود این پیش‌بینی (در ۱۹۲۲ یا حتی ده یا بیست سال بعد) رشد عظیم آن در طول دهه‌های بعد و نقش قاطعی که بعدها در اقتصاد ایران ایفا کرد، دشوار بوده است.

● کتابنامه

- bd llae , . . . rom shlennost i arozhdenic abo he o lassa Irana, ak , 19 .
 er , .W and . . Simmons. ersia on a ross of Sil er 1 1 9 , iddle astern St dies 19 4 , 2 9 .
 harier, lian. onomi e elopment in Iran, 19 19 , London, 19 1.
 ntner, ar in. sso ersian ommer ial elations 1 2 1914, aines ille, lorida, 19 .
 l khoded, .S. roblem konomi hesko o az iti a Irana, os ow, 19
 Issawi, harles. The onomi istor of Iran, 1 1914, hi a o, 19 1.
 aniel, obert. onomi han e and onomi esilien in 19th ent r ersia , Iranian St dies I 19 1 , 49.

. harier. pp. 1 9.

از میان آثار قدیم تر، موارد زیر مفیدترین می باشند:

بانک ملی ایران، تاریخچه سی ساله بانک ملی ایران، تهران
جزایری، شمس الدین. قوانین مالیه، تهران، ۱۳۳۵.

جمالزاده، محمدعلی. گنج شایگان، برلین، ۱۳۳۵.

فاتح، مصطفی. پنجاه سال نفت ایران، تهران، ۱۳۳۵.

لسانی، ابوالفضل. طلای سیاه و بلای ایران، تهران، ۱۳۲۹.

- erezin, L. *teshest ie po Se ernoi ersii*, azan, 1 2.
- la , rnest tto. *ommerzielle stande ersiens*, erlin, 1 .
- rzon, eor e N. *ersia and the ersian estion*, 2 ols. London, 1 92.
- emor n , . *Les Instit tions inan iers de la erse*, arse, 191 .
- llwell, S tton, L. . *ersian il: St d in ower oliti s*, London, 19 .
- ateh, stapha han. *The onomi osition of ersia*, London, 192 .
- leadowne, New omen, . . . *eport on the ritish Indian ommer ial ission to So th ast ersia rin 19 4 19* , al tta, 19 .
- odel. .. *eber den ontishen andelswe* , iennad, 1 94.
- reat ritain, orei n ffi e, istori al Se tion andbook. *ersia*, ne 1919.
- reat ritain, orei n ffi e, istori al Se tion anbook. *ersian lf*, ne 1919.
- adow, . . . *eport on the Trade and Ind str of ersia*, London, 192 .
- azemzadch, ir z. *ssia and ritain in ersia*, New a en, 19 .
- eddie, Nikki. *istori al bsta les to rarian han e in Iran*, laremonat, 19 .
- Lambton, . . . *S. Landlord andasant in ersia*, London, 19 .
- Litten, whilhelm. *ersien*, erlin, 192 .
- Lon ri , S. . *il in the iddle ast*, ford, 19 4.
- Lorimer, . . . *azetteer of the ersian lf*, al tta, 191 .
- Lorini, teo le. *La ersia e onomi a*, ome, 19 .
- artine . . . *erman ersian iplomati elations 1 1912*, ra enha e, 19 .
- o ha er, azlollah. *Le ol tion des inan es Iraniennes*, aris, 19 .
- olak, a ob. *ersien: as land nd seine chwohner*, 2 ols. Leipzi , 1 .

abino, Joseph. Rankin in Persia, *Journal of the Institute of Bankers* 111.

Sobotsinskii, L. *Persia: Statistiko-konomi heskii hesrk*, Saint Petersburg, 1911.

Staley, J. Business and Politics in the Persian Gulf, *Political Science Quarterly*, LII, New York, 1937.

Stolze, J. and Andreas, J. *Die Handelsverhältnisse Persiens*, Stuttgart, 1901.

Sikes, E. *History of Persia*, 2 vols. London, 1905.

Tomara, A.L. *Konomi heskoe olozhenie Persii*, Saint Petersburg, 1907.

Yafani, S. *Political and Monetary History of Persia*, New York, 1941.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
 پرتال جامع علوم انسانی