



The Impact of Soviet Economic Pressure on Road Construction Policies in Reza Shah's Period: Case Study of Tabriz-Rawanduz Road to Iskenderun

Shahram Gholami¹

Assistant Professor of History Department / Farhangian University
(99-120)

Abstract

Expanding of the transport routes and having a sea route is the most important comparative advantage for the economic and political stability of a country and reduces dependence on neighboring countries. However, during the Qajar period, little attention was paid to this issue. During Reza Shah's reign, there was an extensive development in the road construction, that some have been referred it as "Knitting Iran together". Now, the main question is what factors influenced the extensive road construction policy of Iran during the Reza Shah period? This paper wants to answer this question based on the theory of dependent development and the model of the central-peripheral world economic system. The premise of this paper is that the growth of Iran's agricultural economy, especially the Northern provinces in the last decades of the Qajar period was influenced by the economic development of the semi-peripheral country of Russia. Research findings Shows that this dependence continued during the reign of Reza Shah and the Russians aware of Iran's economic dependence on this country, used it as leverage to apply their political and economic goals. Thus, an important part of Iran's road-building policy was to reduce Russian trade pressures on the northern provinces. The government expanded its road construction policy to south and the west of the country with the aim of access to the Persian Gulf and the Mediterranean ports. Construction of Tabriz-Ruwanduz road to the Mediterranean Sea could end Russia's economic domination of the northern and western provinces of Iran.

Keywords: agricultural economy, dependent development, Russia, road construction, transit of goods, Ravanduz, Tabriz.

Received: 11, July, 2021; Accepted: 16, March, 2022

doi
10.22059/jhss.2022.326980.473448
Print ISSN: 2251-9254-Online ISSN: 2676-3370
<https://jhss.ut.ac.ir>

1. Email of the corresponding author: Shahramgholami1975@gmail.com

تأثیر فشار اقتصادی شوروی بر سیاست‌های راه سازی ایران دوره رضاشاه:

بررسی موردی راه تبریز - رواندوز به اسکندرون

شهرام غلامی^۱

استادیار گروه آموزش تاریخ / دانشگاه فرهنگیان

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۰/۰۴/۲۰؛ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۰/۱۲/۲۵

علمی - پژوهشی

چکیده

گسترش شبکه راه‌های ارتباطی داخلی و داشتن راه دریایی مهم‌ترین مزیت نسبی برای ثبات اقتصادی و سیاسی یک کشور به حساب می‌آید. دسترسی به راه دریایی ضمن ایجاد تنوع بازار مقصد برای عرضه کالا، از وابستگی به کشورهای همسایه می‌کاهد. با این حال، در ایران دوره قاجار توجه چندانی به این موضوع نشد. در دوره رضاشاه تحول گسترده‌ای در زمینه راه‌سازی انجام گرفت که برخی از آن به عنوان «به هم بافتن ایران»^(۱) یاد کرده‌اند. حال، پرسش اساسی این است که سیاست راه‌سازی ایران دوره رضاشاه تحت تأثیر چه عواملی بود؟ این جستار با بهره‌گیری اسناد و منابع دست اول و به روش توصیفی - تحلیلی می‌کوشد تا پاسخ این پرسش را بر اساس نظریه توسعه وابسته و مدل نظام اقتصاد جهانی مرکز- پیرامون، تبیین و ارزیابی نماید. پیش فرض این جستار آن است که رشد اقتصاد کشاورزی ایران، به ویژه استان‌های شمالی در دهه‌های پایانی دوره قاجار تحت تأثیر توسعه اقتصادی کشور نیمه پیرامونی روسیه بود. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که روس‌ها با آگاهی کامل از وابستگی شدید اقتصادی ایران در بعد صادرات و ترانزیت کالا به این کشور، از آن به عنوان اهرمی برای پیشبرد اهداف سیاسی و اقتصادی خود بهره‌برداری می‌کردند. بنابراین، بخش مهمی از سیاست راه‌سازی ایران برای کاهش فشارهای بازرگانی روسیه بر ایالات شمالی کشور بود. بخش مهمی از سیاست راه‌سازی این دوره برخلاف نظریه رایج که آن را صرفاً طرحی امنیتی می‌پندارند، برای راه‌یابی به خلیج فارس و رفع محاصره اقتصادی ایالت‌های شمالی کشور بود. ساخت راه تبریز - رواندوز به سمت سوریه و دریای مدیترانه می‌توانست به سلطه اقتصادی روسیه بر ایالات شمال و غرب ایران پایان دهد.

واژه‌های کلیدی: اقتصاد کشاورزی ایران، توسعه وابسته، روسیه، راه‌سازی، ترانزیت کالا، رواندوز،

تبریز

۱. مقدمه

دستیابی به راه‌های دریایی و داشتن تنوع بازار مقصد برای عرضه کالا، از جمله عوامل مهم ثبات اقتصادی یک کشور است و می‌تواند قدرت سیاسی و اقتصادی آن را در عرصه رقابت اقتصادی جهانی تضمین کند. ایران که در نیمه دوم سده نوزدهم به طور ناخواسته در مدار تحولات اقتصاد جهانی قرار گرفت، به‌رغم داشتن سواحل طولانی در

شمال و جنوب کشور تقریباً از دستیابی آسان به بازارهای مهم مالی و بازرگانی جهان محروم بود. وجود موانع طبیعی گوناگون در داخل، ناامنی شدید در مرکز و مسیرهای خروجی، فقدان سرمایه‌گذاری در زمینه راه‌سازی، سیاست‌های بازدارنده روس و انگلیس برای ساخت راه آهن در کشور، همگی باعث می‌شد تا ایران از مزایای تحولات چشمگیر این دوره محروم بماند. به دلیل نبود راه‌های ارتباطی کارآمد، اقتصاد یکپارچه ملی شکل نگرفت. با این حال، در مناطق پیرامونی کشور فراخور کشش تقاضای خارجی، اقتصادهای محلی وابسته به تحول اقتصادی کشورهای همسایه شکل گرفت. در این میان نواحی شمالی ایران، به ویژه ایالات گیلان و مازندران که به واسطه موانع طبیعی نمی‌توانست با نواحی داخلی کشور به آسانی ارتباط برقرار کند، در مدار اقتصاد روسیه قرار گرفت. از سوی دیگر، روسیه با داشتن یک قلمرو گسترده، نزدیک‌ترین راه زمینی برای ترانزیت کالا به اروپا و بالعکس بود. از این رو، مقامات شوروی که نسبت به اهمیت کشورشان در ترانزیت کالا به ایران آگاه بودند، در سال ۱۸۸۹ از ایران خواستند که به موجب قرارداد بین دو کشور، تا ۱۵ سال اجازه ساخت یا امتیاز راه آهن در داخل کشور به هیچ کشور خارجی ندهد. (مکملی، ۱۳۷۹: ج ۲، ۱۱۶) همچنین در سال ۱۹۰۲ به دنبال دریافت وام‌های ایران از روسیه، قرارداد ممنوعیت توسعه راه آهن در ایران برای مدت ۱۰ سال دیگر تمدید شد. (Burrell, vol. 2: 94) پس از آن، در دوره رضاشاه نیز همواره - کوشیدند تا از «انحصار طبیعی فقدان راه» به عنوان اهرمی برای فشار بیشتر سیاسی و اقتصادی به ایران استفاده کنند. این برداشت روسیه را به طور آشکار می‌توان از اظهارات پتروفسکی سفیر اتحاد شوروی در تهران دریافت. وی در نامه‌ای به کشورش در اکتبر سال ۱۹۳۱ م/ ۱۳۱۰ ش. صریحاً اظهار داشت که:

«ایران در واقع فقط از بخش‌های شمالی تشکیل شده است و این قسمت کاملاً به روسیه متکی است. همه تولیدات استان‌های شمالی که باید صادر شوند، فقط می‌توانند به بازار روسیه فرستاده شود. اگر ما خرید خود را متوقف کنیم، ایران طی یک ماه ورشکست می‌شود» (الهی، ۱۳۶۹: ۲۸-۲۷)

بنابراین بخش مهمی از سیاست راه‌سازی ایران در دوره پهلوی یکم را می‌توان از منظر رهایی از وابستگی اقتصادی ایران به روسیه توضیح داد. در واقع، این جستار به گونه‌ای نقد و ارزیابی این دیدگاه رایج است که سیاست راه‌سازی این دوره را برنامه‌ای شبه مدرنیستی برای فرونشاندن عطش ناسیونالیسم افراطی و ایجاد سلطه نظامی دولت بر

کشور می‌داند. (کاتوزیان، ۱۳۷۲: ۶۱-۱۴۹) این جستار با روش توصیفی- تحلیلی و با بهره گیری اسناد و گزارش‌های دست اول می‌کوشد تا جزئیات مهم روند وابستگی اقتصادی ایران به روسیه تا سال ۱۳۱۲، و واکنش‌های بازرگانان و دولت را که بیشتر در برنامه راه‌سازی بروز یافت، تشریح کند.

۲. علل و روند تسلط روسیه بر اقتصاد و بازرگانی ایران تا جنگ جهانی یکم

در دهه‌های پایانی سده نوزدهم به تدریج حجم تجارت خارجی ایران با روسیه افزایش یافت. از سال ۱۸۶۰ تا ۱۹۱۴ م/ ۱۲۳۹ تا ۱۲۹۳ ش. حجم تجارت خارجی ایران و روسیه ۱۲ برابر شد. در هنگام جنگ جهانی یکم روسیه ۷۰ درصد کل صادرات و ۵۰ درصد واردات ایران را از آن خود کرد (عیسوی، ۱۳۶۲: ۱۰۹). گذشته از آن، حجم زیادی از کالاهای اروپای شرقی و مرکزی از مسیر روسیه وارد ایران می‌شد. علل افزایش چشمگیر بازرگانی را می‌توان در چند محور خلاصه کرد:

الف: سیاست بازاریابی روسیه برای بیرون کردن رقبای اروپایی در ایران.

ب: بهره‌گیری از ابزارهای گمرکی و بازرگانی

ج: توسعه صنایع و گسترش راه آهن تا مرزهای ایران

الف. سیاست بازرگانی روسیه در آغاز سده بیستم این بود که با بیرون کردن رقبای خود مانند انگلستان، فرانسه و بلژیک از بازار ایران، این کشور را در مدار سیاست‌های اقتصادی خود قرار دهد. بنابراین دفاتر بازرگانی روسیه حتی در نواحی جنوبی ایران با تحمل پرداخت هزینه‌های سنگین، می‌کوشیدند تا جای پای برای عرضه کالاهای روسی باز کنند. مثلاً روس‌ها برای عرضه هر ۱۶ کیلو از انواع پارچه در جنوب ایران، حدود ۴/۵ تا ۵/۵ روبل طلا ضرر می‌دادند. البته چنین ضررهایی بر دوش مردم روسیه بود نه تجار و سازندگان روسی. دولت روسیه چنین هزینه‌هایی را مادام که به تجارت بریتانیا آسیب می‌رساند، به عنوان یک سود پولی با بهره سیاسی بالا می‌دید (گلیدو نیوکامن، ۱۳۷۶: ۱۸۴-۱۷۷). روس‌ها می‌کوشیدند تا تمام مسیرهای بازرگانی ایران را به سمت شمال منحرف کنند. مثلاً دفتر بازرگانی روسیه در بوشهر به منظور تشویق صادرکنندگان پنبه، نزدیک به $\frac{3}{4}$ هزینه حمل از مناطق کشت پنبه در اصفهان و فارس را به بندر به صورت مستقیم و نقدی پرداخت می‌کرد. با این برنامه‌ها بیشتر پنبه تولید استان‌های کرمان و فارس به روسیه صادر می‌شد (همان، ۱۵۸، ۱۴۶).

ب: یکی دیگر از عوامل سلطه اقتصادی روسیه بر ایران، تحمیل قراردادهای گمرکی بود. طبق قرارداد ترکمانچای در سال ۱۸۲۸م/ ۱۲۰۷خ. تعرفه گمرکی برای ورود کالاهای روسی به ایران ۵٪ بود، اما در سال ۱۹۰۲م/ ۱۲۸۰خ. به موجب یک قرارداد تازه به ۲٪ کاهش یافت. همچنین ۲۶ قلم از محصولات کشاورزی و ۱۴ قلم از محصولات صنعتی و معدنی روسی به ایران از حقوق گمرکی معاف شدند (صفی نیا، ۱۳۲۸: ۱۷۵-۱۷۳، ۲۲۲). گذشته از این، روس‌ها با بالا بردن حقوق گمرکی کالاهای مصرفی، آهن‌آلات و ماشین‌های وارداتی از کشورهای اروپایی که رقیب محصولات این کشور بودند، می‌کوشیدند تا برتری محصولات خودشان را حفظ کنند. (مجله فلاح و تجارت، ش. ۱۴ و ۱۵: ۲۶۲) یکی از پیامدهای این قرارداد، تخریب کشاورزی شمال ایران و زیان بازرگانان ایرانی بود، و هزاران نفر از دهقانان آذربایجانی و خراسانی برای کار به روسیه مهاجرت کردند. در نتیجه این قرارداد، در سال اول بیش از ۳۴ میلیون قران کالای روسی معاف از مالیات وارد ایران شد و این رقم تا سال ۱۹۱۳م/ ۱۲۹۲ش به ۴۰ میلیون قران رسید (صفی‌نیا، ۱۳۰۸: ۱۷۷-۱۷۵؛ رشیدی، ۱۳۸۶: ۵۷).

ج: تولید برای صادرات به بازارهای روسیه باعث توسعه کشت و تخصصی شدن بعضی محصولات کشاورزی مانند برنج در گیلان، پنبه در مازندران و خشکبار در آذربایجان شد. از آنجایی که تولید تنها برای عرضه به بازارهای روسیه صورت می‌گرفت و این کشور یگانه خریدار انحصاری محصولات کشاورزی ایران بود، سیاست‌های اقتصادی و بازرگانی این کشور تأثیر زیادی در وضعیت کشاورزان و تجار این منطقه داشت. به‌گونه‌ای که در این هنگام دهقان ایرانی به فروشنده‌ای پای بسته تبدیل شده بود که نمی‌توانست راه به بازار دیگری ببرد (نوشیروانی، ۱۳۶۵: ۲۱۲). پنبه و برنج ایران پس از مصرف داخلی تنها به روسیه صادر می‌شد و این کشور تا سال‌ها تنها خریدار پنبه، خشکبار و شیلات ایران بود (عیسوی، ۱۳۶۲: ۳۸۳-۳۷۹) ابریشم نیز که مهم‌ترین کالای صادراتی ایران بود، بیشتر از مسیر این کشور صادر می‌شد (سیف، ۱۳۷۳: ۱۳۱).

۲. بازارهای سلطه روسیه بر اقتصاد ایران پس از جنگ جهانی یکم

انقلاب کمونیستی ۱۹۱۷/ ۱۲۹۶ نه تنها گشایشی در وضعیت اقتصادی ایران پدید نیاورد، بلکه صادرات ایران به روسیه یا ترانزیت از آنجا را با محدودیت‌های تازه‌ای روبرو ساخت. ایران نه تنها از لحاظ صدور محصولات کشاورزی نواحی شمالی، بلکه حتی از

لحاظ واردات کالاهای مصرفی مانند قند، شکر و پارچه همچنان وابسته به روسیه باقی ماند. زیرا وجود موانع طبیعی و ناامنی شدید ناشی از وجود ایلات در مسیر راه‌های جنوبی ایران از سمت خلیج فارس، تجارت در این منطقه را محدود و هزینه‌های آن را افزایش می‌داد و در عوض، باعث افزایش تجارت از مناطق شمالی ایران می‌شد. مثلاً با اینکه قند خریداری شده از بلژیک در سرحدات جنوبی ایران ارزان‌تر از قند وارداتی از روسیه بود، اما تقریباً معادل قیمت کالا در داخل می‌بایستی کرایه پرداخت می‌شد (طاهر احمدی، ۱۳۸۴: ۱۳۲-۱۳۱). گذشته از موانع داخلی، علت تداوم فشارهای بازرگانی شوروی در دهه ۱۳۰۰ را می‌توان در محورهای زیر خلاصه کرد:

۱. دولتی شدن اقتصاد و تشکیل مؤسسات بازرگانی دولتی

۲. رقابت سیاسی و اقتصادی با سرمایه‌داری غرب و در پیش گرفتن سیاست بازارشکنی

۳. افزایش عوارض گمرکی و ایجاد موانع بازرگانی

۲-۱. دولتی شدن اقتصاد و تشکیل مؤسسات بازرگانی دولتی

چون پس از انقلاب روسیه، بازرگانی خارجی این کشور توسط شرکت‌های دولتی هدایت می‌شد، تغییر مداوم برنامه‌های بازرگانی این کشور، نوسانات شدیدی در صادرات محصولات کشاورزی ایران ایجاد می‌کرد. در مقابل کاهش شدید صادرات ایران به شوروی، واردات از شوروی بسیار افزایش یافت. به گونه‌ای که در سال ۱۳۰۰ در برابر ۱۷۹ میلیون ریال صادرات ایران، ۶۰۹ میلیون ریال کالا از شوروی به ایران وارد شد، که حدود ۳/۵ برابر صادرات ایران بود (عیسوی، ۱۳۶۲: ۲۳۰). تجارت خارجی روسیه در مورد صادرات قند و شکر به ایران و واردات محصولات زراعی از ایران به روسیه، در انحصار دو شرکت روسی *ونشتورک* و *سانتر سایوز* بود این دو شرکت برای حمل قند و شکر به ایران ۵ برابر قیمت آن سود می‌بردند (روزنامه مرد آزاد، سال اول، ش. ۷۰: ۴). صادرات پشم و پوست و واردات قند و پارچه نیز در اختیار این دو شرکت بود و به دلیل افزایش حقوق گمرکی و بیمه، واردات آن برای بازرگان ایرانی هیچ صرفه‌ای نداشت. (مجله تجارت، ش. ۲: ۶، ۱۳). واردات تمام کالاهای سودآور مانند آهن، قند و شکر، کاغذ، در انحصار شرکت *شرق* بود. واردات نفت به طور کل در انحصار دولت روسیه بود و اجازه دخالت به بازرگانان ایرانی نمی‌دادند. در مقابل، تنها کالاهایی برای ایرانی‌ها باقی گذاشته بودند که فروش آن پنج سال طول می‌کشید (مجله تجارت، ش. ۱۲: ۲۹؛ آپتون، ۱۳۶۱: ۱۲۸-۱۲۷). بنابراین چون هیچ رقیبی در مقابل آنها نبود، پیوسته بر قیمت کالاهای خود می‌افزودند. برای نمونه بهای نفت از ۴ قران در سال ۱۳۰۱ به ۱۴ قران در سال ۱۳۰۲ افزایش دادند

(مجله تجارت، ش. ۱: ۵-۶). پس از آن نیز بهای نفت به صورت بی‌سابقه‌ای در ایالت آذربایجان بالا رفت.

در بعد صادرات نیز صدور پنبه از ایران به روسیه هم در انحصار شرکت‌های تجاری روسی قرار داشت. آنها از طریق شعباتی که در مناطق حاصلخیز ایران داشتند، با یک مظنه ارزان پنبه را از رعایا خرید می‌کردند و به دلیل اشکال تراشی‌هایی که در داخل این کشور به تجار ایران می‌شد، کسی نمی‌توانست کالای ایرانی را به روسیه حمل نماید. به این ترتیب، پنبه‌کاران ناچار بودند پنبه را با قیمتی ارزان به شرکت‌های تجاری بفروشند (طاهر احمدی، ۱۳۸۴: ۹۲-۹۱). این شرکت‌ها از صادرات پنبه ایران هم دو برابر سود می‌بردند. آنها پنبه را از قرار پوطی (۱۷ کیلو) ۶ یا ۷ تومان در ایران خریداری کرده و در آنجا ۱۵ تومان می‌فروختند. حتی به‌رغم افزایش نسبی تقاضای جهانی در نیمه دهه ۱۳۰۰، بنا به دلایل متعدد ایران نمی‌توانست غیر از روسیه بازار جدیدی برای عرضه محصولات خود پیدا کند (League of Nations. 1927: 46). محدودیت‌های بازرگانی روسیه برای ورود کالاهای ایرانی به این کشور نهایت و خامت اقتصادی برای ایران داشت. تأثیر آن به‌ویژه بر مناطق شمالی کشور بسیار ویرانگر بود و باعث شد تا استان‌های شمالی ایران به سرعت تحت بندگی کامل اقتصادی شوروی درآیند (میلسپو، ۱۳۰۵: ۱۱؛ Burrell, vol. 7, p. 531).

۲-۲. رقابت با غرب و سیاست بازاری‌شکنی

روس‌ها با بهره‌گیری از قراردادهای بازرگانی، سیاست بازاری‌شکنی و بهره‌گیری از موقعیت ترانزیتی این کشور، توانستند عرضه برخی کالاهای اروپایی را در بازار ایران کاملاً از بین ببرند. دولت شوروی برای اجرای برنامه توسعه صنعتی خود و بالا بردن توان رقابت با صنایع اروپایی، از ترانزیت کالاهای اروپایی از طریق خاک خود جلوگیری می‌کرد. طبق ماده الحاقیه قانون ترانزیت روسیه در سال ۱۳۰۸ کالاهایی مانند پارچه‌های پشمی و ابریشمی، نخ، صابون، مصنوعات الکتریکی، عطریات، کالاهای فلزی مانند ظروف خانگی چدنی، آهنی و لعابی، مسی، برنجی و آهن سفید و ریل قطار، تیر برق و غیره از طریق شوروی ممنوع شد (مجله تجارت، ش. ۱۰: ۱۹-۱۸). در راستای این سیاست، در سال ۱۳۰۶ دولت شوروی تدریجاً رتبه اول واردات پارچه در گیلان را به دست آورد و با واردات چیت ارزان موفق شد کالاهای منچستر را از بازارها کم کند. آنها در خریدهای عمده تا ۹٪ تخفیف داده می‌شد و جنس را با وعده یک تا سه ماه می‌فروختند (مجله اطاق تجارت،

ش. ۳۵-۳۴، اسفند ۱۳۱۰: ۶۶). به همین ترتیب، تجارت چیت منچستر در تبریز کاملاً از بین رفت. واردات چیت از انگلیس در سال ۱۳۰۹ تنها ۳٪، و واردات شوروی ۳۵٪ کل واردات به تبریز بود. در سال ۱۳۱۰ روس‌ها واردکننده عمده کالاهای ذرعی نخی در اصفهان بودند. مؤسسات بازرگانی شوروی، اصفهان را مرکز توزیع جنس برای همه صفحات جنوبی ایران قرار دادند. در نتیجه واردات پارچه‌های انگلیسی به صفر رسید. زیرا بازرگانان انگلیسی نمی‌توانستند با روس‌ها از لحاظ قیمت، به‌ویژه قیمت چیت رقابت کنند. همچنین، به دلیل فقر نسبی مردم، طبقه متوسط ایرانی به جنس ارزان روسی بیشتر تمایل داشت (همان: ۶۷-۶۶). با این حال، شرکت‌های روسی پس از بیرون راندن رقیبان خارجی و قبضه بازار ایران، وضع را تغییر دادند. آنها کالاهای صادراتی ایران را به نصف قیمت می‌خریدند و در مقابل کالاهای ساخت این کشور و یا کالای ساخت اروپا را با بهای بیشتر از معمول وارد ایران می‌کردند. برای نمونه بهای کالاهایی مانند قند، کاغذ و آهن از ۵۰ تا ۱۵۰٪ بالاتر از قیمت معمول بود (مجله تجارت، ش. ۲۲: ۴۲).

۲-۳. افزایش عوارض گمرکی و ایجاد موانع بازرگانی در دهه ۱۳۰۰

اندکی پس از انقلاب، روس‌ها در سال ۱۲۹۷ با زیر پا گذاشتن قرارداد گمرکی ۱۲۸۰خ، ترانزیت همه نوع کالا از راه قفقاز، به‌جز محصول خود روسیه یا کالاهای وارداتی که خود روسیه آن را مصرف می‌کرد، ممنوع کردند (مجله فلاح و تجارت، ش. ۱۴ و ۱۵: ۲۶۱). آنها با ابزارهای سیاسی و اقتصادی که در اختیار داشتند صادرات محصولات کشاورزی و واردات کالاهای مصرفی را در انحصار خود قرار دادند و به بازرگانان ایرانی یا تجار سایر کشورهای دیگر اجازه نمی‌داند تا کالاهای غیر روسی را از طریق این کشور مستقیماً به ایران وارد کنند. به این ترتیب، روس‌ها از طریق انحصار ترانزیت برخی کالاها از این کشور سود بسیاری می‌بردند. مثلاً قند بلژیکی که در بندر باتوم هر من ۵ قران و هزینه انتقال آن به ایران ۲ قران تمام می‌شد، روس‌ها آن را در ایران به ازای هر من ۱۰ قران یا بیشتر تحویل داده و بیش از ۳۰٪ برای ترانزیت آن سود می‌بردند (Fateh, 1926: p. 79).

روسیه ابتدا در سال ۱۳۰۰ بر روی ترانزیت کالاهای اروپایی از طریق این کشور تعرفه سنگینی برقرار کرد که خسارت شدیدی به بازرگانان ایرانی شد. بعد از آن به عنوان مساعده، به اجرای تعرفه گمرکی ۱۲۸۰ به شرط دریافت ۲٪ از بهای کالا به عنوان کارمزد، رضایت داد.

در سال ۱۳۰۳ دولت شوروی برای جبران کسری تجاری ۱۵/۵ میلیون روبلی با کشورهای شرقی، سیاست بازرگانی خود، مبنی بر تجارت با شرق را تغییر داد. در نتیجه تغییر این سیاست، بانک ایران و روس از خرید گیروانکه Chervonentz واحد پول شوروی خودداری نمود. سال بعد دولت شوروی واردات کلیه کالاهای ایرانی به جز پنبه را تحریم کرد. این تحریم خسارت سنگینی به کلیه مردم مناطق شمالی ایران وارد کرد و اقتصاد ایران را تحت تأثیر قرار داد (رشیدی، ۱۳۸۶: ۱۰۸). در نتیجه، در بیشتر مناطق بهای پنبه و خشکبار به شدت پایین آمد. مثلاً در شاهرود و سمنان قیمت پنبه از خرواری ۱۳۵ تومان به ۱۰۰ تا ۹۰ تومان کاهش یافت و قیمت خشکبار هم تنزل نموده و خریداری نداشت (میلسیو، ۱۳۰۳: ۱۵۲).

روسیه برای حفظ ارزش پول خود در سال ۱۳۰۴ ورود بیشتر کالاهای تجاری از ایران، چین و افغانستان به این کشور محدود یا ممنوع کرد. در بهمن ۱۳۰۴ سرحدات خود را بر روی کالاهای ایرانی به استثنای پنبه مسدود نموده و اجناسی را که بازرگانان ایرانی به شوروی برده بودند، توقیف کرد (طاهر احمدی، ۱۳۸۴: ۸۳-۸۰). در نتیجه، برخی از شرکت‌های تجار ایرانی مانند شرکت معین‌التجار بوشهری ورشکست شدند.

۳. علل و پیامدهای فشار اقتصادی روسیه بر اقتصاد ایران: ۱۳۰۵ تا ۱۳۱۲

تلاش روسیه برای گرفتن امتیازات اقتصادی مانند شیلات شمال و مشارکت در طرح‌های عمرانی مانند راه آهن سراسری از جمله عواملی بود که فشار اقتصادی روسیه در این دوره را تشدید کرد. این فشارها منجر به ورشکستگی کشاورزان و بازرگانان شد و واکنش‌های وسیعی در پی داشت. در ادامه به برخی از این موارد اشاره می‌شود.

۳-۱. اقدامات روس‌ها برای گرفتن امتیازات و پیامدهای آن

در سال ۱۳۰۶ پس از آنکه لایحه تأسیس شرکت شیلات ایران و شوروی توسط مجلس ایران رد شد، روسیه بیش از ۲۰ نوع مالیات و عوارض گوناگون بر بازرگانان ایرانی وضع کرد. اجناس تجار ایرانی که به باکو حمل می‌شد، خود دولت قیمت فروش آن را تعیین می‌کرد و تاجر ناچار بودند آن را به قیمت تعیین شده بفروشند (منشورگرگانی، ۱۳۲۶: ۴۹-۲۴۸). روس‌ها برای تحت فشار قرار دادن ایران برای امضاء قرارداد ماهیگیری دریای مازندران، از بحران ناشی از حمل و نقل عمومی در ایران که در نتیجه کمبود غلات و اختصاص اکثر وسایل حمل و نقل برای انتقال گندم به وجود آمده بود، سوء استفاده

کرده و در نتیجه از ورود کالاهای ایرانی به روسیه به‌جز پنبه خودداری کردند. (Lingeman, 1925: 10). قرارداد بازرگانی سال ۱۳۰۶ ایران و روس، آن‌گونه که انتظار می‌رفت مشکلات بازرگانی ایران را حل نکرد. سازمان‌های بازرگانی روسیه طبق شرایط قرارداد می‌توانستند در عوض فروش محصولات بازرگانان ایرانی، آن‌ها را وادار به خرید کالاهایی نمایند که معمولاً در ایران به‌آسانی بازار فروش نداشت و اغلب به بهای بیشتری از کالاهای مشابه که توسط روس‌ها فروخته می‌شد، به فروش می‌رفت (Lingeman, 1930:13 ; Simmonds, 1935: 3). این در حالی بود که سازمان‌های بازرگانی روسیه سهم قابل توجهی از شکر و کالاهای اساسی که بلافاصله در ایران فروش می‌رفت، برای خود محفوظ می‌داشتند. علاوه بر این سازمان‌های بازرگانی روسیه برای از بین بردن بازار رقابت و حذف بازرگانان ایرانی اقدام به بازارشکنی می‌کردند (Lingeman, p.28-29).

از آنجایی که دولت شوروی نسبت به تعهدات خود در برابر سهمیه‌های تعیین‌شده در قرارداد ۱۳۰۶ برای صادرات کالاهای ایران اهمیتی قائل نمی‌شد، تراز بازرگانی ایران با روسیه منفی شد (رشیدی، ۱۳۸۶: ۱۱۲-۱۱۰؛ طاهر احمدی، ۱۰۹-۱۰۸). در طی دو سال پس از اجرای این قرارداد، ایران در بازرگانی با شوروی حدود ۲۰۶/۴۷ میلیون ریال کسری تجاری داشت. در عوض، محصولات کشاورزی ایران مانند برنج و خشکبار روی دست تولیدکنندگان باقی ماند و فاسد شد (طاهر احمدی، ۱۳۸۴: ۱۰۴).

شوروی بار دیگر در ۲۰ اسفند ۱۳۱۱، مرزهای خود را بر روی تمام صادرات و واردات ایران بست. هدف آنها از این اقدامات، تحت فشار قرار دادن ایران بود تا حداقل بخشی از تجهیزات و نیازمندی‌های راه آهن سراسری را از این کشور خریداری کند. به خاطر کارشکنی‌ها و فشار روسیه، مقدار زیادی از برنج ایران در سال ۱۳۱۱ صادر نشد. در نتیجه، ایران ناچار شد تا قراردادی با این کشور امضاء کند که به موجب آن خرید تجهیزات ۶۰۰ کیلومتر از راه آهن ایران از شوروی صورت می‌گرفت. کاملاً آشکار بود که شوروی‌ها خودشان قادر به تأمین مصالح مورد نیاز راه آهن ایران نبودند اما آن‌ها به هیچ کشور دیگر اجازه نمی‌دادند که مواد مورد نیاز ریل بندر شاه (بندر ترکمن) حمل کند. بنابراین، روس‌ها نرخ ترانزیت کالا از طریق باتوم را به ۲۸ دلار برای هر تن افزایش دادند. با این حال، با توجه به دستور رضاشاه برای توسعه شتابان راه آهن شمال کشور، ایران چاره‌ای جز پذیرش خواسته‌های آن‌ها را نداشت (Burrell, vol. 9, pp. 383, 385, 390). زیرا روس‌ها تهدید کرده بودند که اگر سفارش تهیه لوازم راه آهن ایران به هر

کشور دیگر غیر از شوروی واگذار شود، تمام ملزومات آن را توقیف خواهند کرد (Burrell, vol. 9, p. 517).

اختلافات پیوسته ایران و شوروی بر سر مسائل بازرگانی و کاهش تقاضای جهانی برای خرید محصولات خام کشاورزی بعد از بحران اقتصادی ۱۹۲۹، باعث شد تا بازرگانی خارجی ایران در سال ۱۳۱۲ وضعیت تیره و ناامید کننده‌ای پیدا کند. در نواحی شمالی ایران در بیشتر ایام سال ۱۳۱۲ بازرگانی عملاً راکد بود. در نتیجه اختلافات بازرگانی ایران و روسیه، میزان واردات ایران از روسیه از ۴۱٪ به ۲۵٪ در سال ۱۳۱۲ کاهش یافت. صادرات به روسیه هم نصف شد به گونه‌ای که از ۳۷ درصد کل صادرات ایران به روسیه به ۱۹ درصد پایین آمد (Burrell, vol. 9, pp. 515-516). همچنین در سال ۱۳۱۲ بهای پنبه ایالت خراسان از پوطی (۱۷ کیلو) ۴۵ ریال به ۲۷ ریال تنزل نموده و نصف شد. به طور کل در سال ۱۳۱۲ همهٔ تجار پنبه و کشاورزان در سرتاسر خراسان دچار خسارت شده و نزدیک ۲۰۰۰ نفر از تجار پنبه مشهد و ولایات یکی پس از دیگری دچار ورشکستگی و افلاس شدند. با اینکه بازار پنبه ایران در هامبورگ رواج و ترقی کامل داشت، اما تاجر خراسانی به واسطه نداشتن راه و عدم دسترس به بازار اروپا از منافع معلوم، محروم بوده و از سر ناچاری برای هر عدل پنبه ۶-۵ تومان ضرر دیدند. حتی آنها پنبه را با قیمت نازل و حتی نسیه از تجار خراسانی خریده و اغلب در بازارهای اروپا به قیمت اعلا فروخته وجه آن را طلا و نقره می‌گرفتند. در مقابل ۱۰ تا ۲۰٪ آن را پول نقد داده و بقیه اجناس خود را به تجار تحمیل می‌کردند (اسناد کتابخانه ملی سند شماره ۱۶۹۵۱ / ۲۵۰).

۳-۲. واکنش‌های تجار و فعالان اقتصادی به فشار اقتصادی روسیه

توقف صادرات خشکبار و پشم در سال ۱۳۰۵ باعث خسارت به تجار در استان‌های شمالی و شکل‌گیری اتحادیه تجار شد. در نتیجه، تجار قزوین، رشت و مشهد و در تیرماه ۱۳۰۵ در نامه‌های جداگانه‌ای به مجلس شورای ملی از انحصار فروش کالاهای پنبه، پشم، خشکبار و برنج در بازارهای روسیه و پریشانی وضعیت خود شکایت کردند (طاهر احمدی، ۱۳۸۴: ۹۲). گروهی از بازرگانان گیلانی در دی‌ماه ۱۳۰۵ مجمعی به نام «جمعیت نهضت اقتصاد» تشکیل دادند. آنها نخستین بیانیه خود را در هفته‌نامه «معیشت ملی» به چاپ رسانده و خواستار برچیدن کلیه مؤسسات تجاری شوروی، از جمله اداره بیوپرس، شرکت حمل و نقل شوروی شدند (همان، ۸۸-۸۴).

اعتراضات جمعیت نهضت اقتصاد نسبت به سیاست تجاری شوروی در سایر مناطق شمالی ایران مانند خراسان، آذربایجان، تهران و قزوین نیز پیگیری شد و تشکل‌هایی با همین عنوان شکل گرفت. هیئت اقتصاد آذربایجان در تبریز، طی تلگرافی از تجار مراغه خواست تا روابط تجاری خود را با شوروی قطع نماید. تجار مراغه نیز در اسفند ۱۳۰۵ انبارهای خشکبار را مهر نموده و از صدور کالا به روسیه خودداری کردند. در بیانیه کوتاهی که در نشریه «فکر جوان» منتشر شد، جمعیت نهضت اقتصاد اعلام کرد که برای رفع بحران اقتصادی، خودشان را برای همه نوع فداکاری حاضر و آماده کرده‌اند (همان، ۹۳-۹۲). همچنین، این جمعیت در تلگراف‌هایی برای نخست‌وزیر، دفتر مخصوص شاه و مجلس شورای ملی، از دولت خواستند تا گمرکات شمال را تحت نظر گرفته و از واردات و صادرات جلوگیری نمایند (پیشین، ۱۰۱-۹۷).

در سال ۱۳۱۱ نیز در واکنش به فشارهای اقتصادی روسیه هیئت تجاری گیلان با صدور بیانیه‌ای تهدید نمود که اگر تحریم کالاهای روسی صورت نگیرد، مؤسسات تجاری روسیه در گیلان را خواهند بست (Burrell, vol. 9, p. 350). بیانیه‌های اعتراضی علیه روش‌های بازرگانی روسیه در ایران و جلوگیری از بازرگانی این کشور به سرعت در سراسر کشور گسترش یافت. اتاق‌های بازرگانی کشور تصویب‌نامه‌ای به دولت فرستادند و تأکید کردند که تا زمان برآورده نشدن خواسته‌هایشان، کالاهای بازرگانی شوروی را تحریم خواهند کرد. (Ibid, p. 350) به دنبال آن در تهران مجمعی به نام «جامعه تجار مرکز» تشکیل شد. این مجمع طی اعلامیه‌ای خواستار توقیف خرید و فروش با روس‌ها شد (مجله اطاق تجارت ش. ۵۷ اسفند ۱۳۱۱: ۹) در کنفرانس سراسری اطاق‌های تجارت ایران که در فروردین ۱۳۱۲ در تهران برپا شد، نمایندگان تجار بر روی چند محور اصلی توافق کردند:

۱. تجمیع سرمایه‌های فردی و تشکیل شرکت‌های سهامی.
۲. تمرکز دادن به تجارت و انحصار تجارت خارجی توسط دولت.
۳. توسعه راه‌های بازرگانی و یافتن بازارهای جدید برای صادرات
۴. صنعتی‌سازی جایگزین واردات (پیشین، ش. ۶۳، سال ۱۳۱۲: ۱۰ تا ۲۴).

در این اجلاس نمایندگان اطاق‌های بازرگانی خراسان برای پایان دادن به محاصره اقتصادی خراسان بر لزوم ایجاد خط آهن از مشهد به زاهدان، توسعه بندر چابهار و دستیابی به دریای آزاد تأکید داشتند. نمایندگان گیلان بر لزوم اتصال گیلان به آذربایجان از طریق خلخال و از آنجا به رواندوز تأکید داشتند. نمایندگان اطاق‌های

بازرگانی تبریز و اورمیه نیز بر لزوم گسترش راه ارتباطی رواندوز تأکید می‌کردند (همان، برگ ۱۱).

۴. اقدامات دولت در مقابل فشار اقتصادی روسیه

۴-۱. سیاست راه‌سازی به سمت جنوب و غرب

نخستین واکنش دولت به فشارهای اقتصادی روسیه در سال ۱۳۰۱-۱۳۰۰ توسعه راه‌ها به سمت جنوب و غرب کشور بود. راه بازرگانی بصره- بغداد کرمانشاه جایگزین راه انزلی شد و راه زاهدان، سیستان- مشهد، و راه بندرعباس- کرمان تقویت شد (Fateh, 1926: p. 78). علاوه بر این، دولت ایران برای رفع محدودیت‌های بازرگانی آذربایجان به توسعه راه تبریز- رواندوز - موصل پرداخت و اعلام کرد که برای حمایت از بازرگانان برای صادرات کالاهایشان به کشوری دیگر غیر از روسیه و برای دسترسی به راه زنجان - تهران، جاده ماشین‌رو فومن- خلخال را تأسیس می‌کند (Burrell, vol. 7, p. 465, 474). همچنین به واسطه ساختن راه‌های مازندران و خرم‌آباد مجاری جدیدی برای بازرگانی در نظر گرفته شد (میلسپو، ۱۳۰۵: ۱۴).

علی‌اکبر داور وزیر فواید عامه پس از مسافرت به ایالت آذربایجان در سال ۱۳۰۵ و آگاهی از وابستگی اقتصادی این منطقه به روسیه، طرحی برای تغییر کشت محصولات ایالات آذربایجان و کاشت محصولات مورد نیاز بازارهای اروپا ارائه داد. همچنین وی برای توسعه اقتصادی این ایالت گسترش شبکه راه آهن تبریز، کشتی‌رانی بر روی دریاچه ارومیه و اتصال راه آهن تبریز به رواندوز و موصل در نظر گرفت. به اعتقاد داور تغییر کشت و ایجاد راه آهن مورد نظر، آذربایجان را به یکی از مراکز پر رونق تجاری شرق تبدیل می‌کرد. زیرا کالاهای ایرانی از طریق دریای مدیترانه و به سهولت وارد بازارهای اروپایی می‌شد. آرزوی حکومت پهلوی این بود که ایران را از لزوم وجود رابطه اقتصادی با شوروی آزاد سازد. رضاشاه می‌خواست کشاورزی این منطقه را تغییر داده و آن را با نیازهای بازارهای اروپا تطبیق دهد. بنابراین برای رسیدن به این هدف، به راه تبریز- ترابوزان امید زیادی بسته بودند و برای بهبود این راه و اتومبیل‌رو ساختن آن فعالیت‌های بزرگی انجام شد (سلطانزاده، ۱۳۸۳: ۱۵۷-۱۵۶).

به هر حال، در این هنگام ایجاد راه‌های تبریز- رواندوز- موصل، و راه بندر شاهپور به بندر گز از طریق بروجرد، همدان و تهران، برای آزادسازی نواحی شمالی ایران از نفوذ اتحاد جماهیر شوروی و انحراف مسیر بازرگانی این منطقه به سمت جنوب و جنوب

غرب ایران صورت گرفت (سلطانزاده، ۱۳۸۳: ۹۷-۹۵). احتمالاً تعیین مسیر راه آهن سراسری شمال به جنوب ایران ادامه همین طرح بود.

با افزایش فوق‌العاده هزینه ترانزیت کالا از طریق شوروی در سال ۱۳۱۲، بار دیگر دولت ایران به امکان استفاده از راه تبریز- ترابوزان، و تبریز- رواندوز- موصل علاقمند شد (Burrell, vol.9, p. 516-517). سفر شاه از تبریز به ترابوزان به اصلاح و بهبود راه تبریز- رواندوز کمک کرد و این خط به مهم‌ترین پروژه راه‌سازی کشور تبدیل شد. همچنین راه تازه‌ای در دست ساخت قرار گرفت که رشت را به تبریز وصل می‌کرد. هدف از ساخت این راه انتقال محصولات استان‌های ساحلی مازندران به کشورهای غیر روسیه بود. اما از آنجا که واردات محصولات شیلات این استان‌ها تنها در انحصار روسیه بود، امکان صدور این محصولات وجود نداشت (Burrell, vol. 10, p. 86).

به منظور جبران کمبود سوخت در استان‌های شمالی و آذربایجان، در تابستان سال ۱۳۱۲ مقدار قابل توجهی نفت سفید توسط شرکت نفت ایران و انگلیس از طریق موصل و رواندوز روانه آذربایجان شد. در نتیجه، واردات نفت از شوروی نسبت به سال گذشته کاهش یافت (مجله اطاق تجارت، ش. ۸۹: ۱۵). در سال ۱۳۱۲ به دنبال مسدود شدن راه-های بازرگانی روسیه بخشی از کالاهای بازرگانی آذربایجان مانند قالی از طریق رواندوز به بندر اسکندرون، و بخشی دیگر از طریق مرکز ایران به خرمشهر فرستاده شد (طاق تجارت، ش. ۷۴، آبان ۱۳۱۲: ۲۱-۲۲). به دلیل خودداری شرکت پرسخلوپک از خرید پنبه خوی در سال ۱۳۱۲، شماری از بازرگانان پنبه خود را از راه جنوب و رواندوز به بازار هامبورگ فرستادند اما به دلیل کرایه زیاد و بعد مسافت این کار چندان مقرون به صرفه نبود (طاق تجارت، ش. ۹۴، شهریور ۱۳۱۳: ۱۰). به همین ترتیب چون مؤسسات حمل و نقل شوروی از قبول ترانزیت پنبه و پیله بازرگانان شمال ایران به اروپا خودداری کردند، آنها اجناس خود را به تهران بازگرداندند تا از طریق جنوب به اروپا حمل کنند (مجله تجارت، ش. ۲۷: ۵) تا این زمان برنج از هند و عراق وارد بنادر جنوب ایران می‌شد، اما در این سال تجار گیلان به دلیل گشایش راه‌ها و نیز صدمات کمرشکنی که از سوی روس‌ها به آنها رسیده بود، مشغول حمل برنج به ایالات جنوبی شدند (مجله تجارت، ش. ۲۳ و ۲۴، برگ ۱۸).

در نتیجه این بحران جدید، ایران بار دیگر دریافت که تا چه حد از لحاظ اقتصادی وابسته به شوروی است و تا چه میزان درگیری با آن کشور برایش گران تمام می‌شود. اما این محدودیت‌ها ایران را وادار کرد تا بازارهای جدیدی برای برخی از تولیدات خود

کشف نماید؛ راه‌های جایگزین برای برخی از صادرات و واردات خود ترتیب دهد و اقداماتی اساسی برای توسعه صنایع قند و نساجی به منظور کاهش وابستگی به شوروی به عمل آورد (Burrell, vol.9, p. 517). بدون شک، ایران به خاطر موقعیتی که پیش آمده بود، به مزایای ساخت راه آهن شمال - جنوب بیشتر پی برد. شاه از اینکه به عنوان زمیندار در منطقه گیلان و مازندران به لحاظ اقتصادی توسط دولت شوروی مهار شده بود، نگران بود و تلاش می‌کرد تا برای حل این مشکل راهی از طریق ترکیه، عراق، یا خلیج فارس پیدا کند. این عامل، همراه با تلاش برای کسب اعتبار، باعث شده بود تا شاه تلاش خود را بر روی تکمیل راه آهن سراسری ایران و آزادسازی اقتصاد شمال کشور متمرکز کند. از نظر او هزینه‌های بالای ساخت راه آهن سراسری و راه‌های ارتباطی در مقایسه با ایده آزادسازی کشور و املاک شخصی‌اش از زیر سلطه روس‌ها رقم بزرگی نبود (Burrell, vol. 10, p. 86).

۴-۲. اهمیت راه تبریز - رواندوز در اقتصاد ایران

راه حل دیگری که برای برون‌رفت از محاصره اقتصادی شوروی بیشتر بر روی آن تأکید می‌شد، گشایش راه تبریز - رواندوز به سمت مدیترانه بود. بیشتر فعالان اقتصادی و مسئولین امور اقتصادی کشور گشایش این راه را به صرفه‌تر از راه‌های جنوبی کشور می‌دانستند. فاصله تبریز تا بوشهر، معتبرترین و نزدیک‌ترین بندر جنوب ایران، نزدیک ۱۶۰۰ کیلومتر بود. در حالی که فاصله تبریز تا موصل از مسیر رواندوز نزدیک ۶۵۰ کیلومتر و از موصل تا اسکندرون یا بیروت نزدیک ۹۰۰ کیلومتر بود. با وضعیت نامناسب راه‌ها در آن هنگام زمان مسافرت بین تبریز - مهاباد - موصل با اتومبیل ۲۴ ساعت و با کامیون ۳ روز بود که در صورت درست شدن راه، زمان مسافرت با اتومبیل به ۱۷ ساعت کاهش می‌یافت. راه خلیج فارس با دور زدن قاره آفریقا یا عبور از کانال سوئز، بسیار دورتر از بازارهای آمریکا و اروپا می‌شد. راه تبریز - کرمانشاه - بصره نیز چنین وضعیتی داشت. درحالی‌که مسیر تبریز - رواندوز با مسافتی نزدیک به راه زمینی تبریز - بوشهر دسترسی کوتاه و آسان‌تری به بیشتر بازارهای مهم جهان فراهم می‌کرد.

یک بار در سال‌های ۱۳۰۰ و ۱۳۰۵ این راه مورد توجه قرار گرفت. بحران اقتصادی ۱۹۲۹ و فشارهای بازرگانی روسیه بار دیگر اهمیت راه رواندوز برای رفع محاصره اقتصادی ایالت‌های آذربایجان و گیلان از انحصار شوروی بالا برد. در نتیجه دولت و بازرگانان «فهمیدند که... راه رواندوز بی‌نهایت مهم است و می‌تواند تجارت آذربایجان را

از انحصار بیرون آورد». زیرا اگر این راه گشوده می‌شد، کالاهای ایران با عبور از راه شوسه جدید عراق می‌توانست با خط آهن موصل مستقیماً وارد اسکندرون در ساحل مدیترانه شده و با قیمت خرواری در حدود ۲۰ تومان از تبریز به کنار مدیترانه برسد (مجله تجارت، ش. ۲۰: ۳۳-۳۲؛ همان ش. ۲۷: ۶).

با اینکه راه تبریز- ترابوزان نزدیک‌ترین راه بازرگانی خارجی برای ایالات شمالی بود، اما بیش از همه، دولت ایران به فکر ایجاد راه‌های مواصلاتی به سمت خلیج فارس و غرب ایران به سمت سوریه افتاد. زیرا کشور ترکیه نیز در همین زمان محدودیت‌هایی برای بازرگانی ایران ایجاد کرده و راه بازرگانی تبریز- ارزروم از مدت‌ها پیش به بهانه‌های مختلف بر روی کاروان‌های ایرانی بسته شده بود. در اقدامی دیگر، از ۲۶۰۰ شتری که کالای ایران را از تبریز به ترابوزان حمل می‌کرد، ۲۲۰۰ مورد آن توسط ارتش ترکیه مصادره و به ارز روم فرستاده شد (Burrell, vol.7, p. 465). همچنین، این راه بیش از ۵ ماه در سال قابل تردد نبود و در دهه ۱۳۱۰ به دلیل گرانی سوخت، بازرگانان ناچار حمل و نقل با چهارپایان را بر کامیون ترجیح می‌دادند.

راه رواندوز- تبریز نه تنها در خصوص صادرات محصولات شمال غرب ایران، بلکه برای تأمین سوخت و فراورده‌های نفتی این ایالات اهمیت ویژه‌ای داشت. زیرا واردات نفت در انحصار شرکت‌های روسی بود و بهای آن را در سال ۱۳۰۲ به طور ناگهانی افزایش دادند. در سال ۱۳۰۹ که شوروی با افزایش قیمت فراورده‌های نفتی برای تأمین سوخت نواحی شمالی مشکلاتی ایجاد کرد، شرکت نفت ایران و انگلیس شعبه‌ای در اورمیه دایر و مقداری از محصولات نفت و بنزین خود را به وسیله شتر از راه رواندوز به اورمیه وارد کرد (مجله اطاق تجارت، ش. ۱۱: ۲۵) تأمین نفت ایالت آذربایجان توسط شرکت حمل و نقل حییم ناتائیل با خرید از نفت جنوب ایران از راه بصره- کرکوک- اربیل و خانه صورت می‌گرفت. مقدار سالانه آن (در سال ۱۳۱۲) حدود یک میلیون پوپ (۱۷ میلیون لیتر) بود که قسمتی از آن در اورمیه و مهاباد مصرف می‌شد. این شرکت با ۸ دستگاه کامیون عراقی کار سوخت رسانی به آذربایجان را انجام می‌داد. این شرکت علاوه بر نفت، قند، شکر و چای نیز از همین مسیر و از بصره وارد می‌کرد (۲۴۰۰۳۰۳۱). محل در آرشیو ۱۳/۱/۲۹۸۲۸، برگ. ۵) بنابراین تا هنگام راه اندازی پالایشگاه نفت کرمانشاه در سال ۱۳۱۴، انتقال نفت و مواد سوختی از طریق راه رواندوز برای تأمین نیاز ایالات شمالی بسیار ضروری بود.

۴-۳. اقدامات عملی برای گشایش راه تبریز- رواندوز

در آغاز سال ۱۳۰۵ دولت ایران تحقیقاتی درباره بازگشایی راه مه‌آباد - رواندوز، به سمت راه آهن کرکوک انجام داد. در یک اقدام مجلس ایران با پرداخت اعتباری به مبلغ ۵۰۰/۰۰۰ تومان برای توسعه راه‌های تجاری شمال موافقت کرد از این میزان مبلغ ۱۰۰/۰۰۰ تومان برای بهبود سریع راه موجود بین تبریز - رواندوز اختصاص داد (Burrell, vol.7, pp.587-588).

با توجه به بحرانی که در روابط اقتصادی ایران و شوروی در سال ۱۳۱۱ پدید آمد، باقر کاظمی سفیر ایران در بغداد به دستور مستقیم رضاشاه مأمور شد تا شخصاً از راه رواندوز بازدید، و مطالعات خود را به دربار گزارش دهد. (سند شماره ۲۴۰۰۳۰۳۱، محل در آرشیو ۱۳/۱/۲۹۸۲۸، برگ ۱) بنابراین، او شخصاً از راه رواندوز - موصل به بنادر سوریه و لبنان یعنی اسکندرون، تریپولی و بیروت سفر کرد. او در بازگشت از راه دیرالزور به موصل گزارش مفصلی ارائه کرد. پس از آن، در آبان ۱۳۱۲ هیئت وزرا مبلغ ۱۰/۰۰۰ ریال اعتبار برای انتقال آزمایشی کالا به وسیله برخی از تجار آگاه، تصویب کرد تا در صورت لزوم دشواری‌های راه برطرف گردد. برای این منظور محسن خان و کیلی از سوی اداره کل تجارت انتخاب، و این کار برعهده ایشان گذاشته شد. او در مسافرت خود با دقت بسیار گزارشی از نواقص و مشکلات این راه و مزایای آن تهیه کرد. (سند پیشین) راه‌های اصلی اتصال تبریز به خانه (پیرانشهر) در مرز ایران و عراق که می‌بایست مورد توجه قرار می‌گرفتند، به شرح زیر بود:

۱. تبریز - جلفا - اورمیه - حیدرآباد - خانه (پیرانشهر)

۲. تبریز - صوفیان - شرفخانه - حیدرآباد - خانه

۳. تبریز - مراغه - مه‌آباد - حیدرآباد - خانه

در میان این سه راه، مسیر شماره ۱ که در ساخت آن شرایط فنی رعایت شده بود، برای مسافرت زمستان مناسب بود و مدت مسافرت آن با کامیون تا پیرانشهر در مرز عراق ۲ روز بود. اما این راه طولانی بود و چون در مسیر برگشت از پیرانشهر به تبریز بار وجود نداشت، کرایه کامیون بالا بود (سند ۲۴۰۰۳۰۳۱، محل در آرشیو ۱۳/۱/۲۹۸۲۸). مسیر شماره ۲ با اینکه کوتاه‌تر بود و ۱۳۴ کیلومتر آن از تبریز تا شرفخانه راه آهن بود اما ۱۲۵ کیلومتر آن از شرفخانه تا حیدرآباد باید با کشتی حمل می‌شد، چون دریاچه اورمیه به سرعت خشک می‌شد و در طی سال‌های ۱۲۹۷ تا ۱۳۱۲ در طی ۱۵ سال نزدیک ۳ متر از عمق آن کم شده بود، پل‌ها و اسکله‌های آن غیرقابل استفاده شده بود. بنابراین،

بارگیری و پیاده کردن بار در بنادر این دریاچه مشکل، و باعث اتلاف وقت می‌شد. گذشته از این، انتقال محصولات مناطق جنوبی آذربایجان و زنجان را تأمین نمی‌کرد (همان، برگ ۲).

بنابراین، راهی که بیشتر مورد توجه فوری قرار داشت، مسیر سوم یعنی راه تبریز- مراغه - مهاباد بود. زمان مسافرت از آن در فصل تابستان با اتومبیل سواری ۱۰ ساعت و با کامیون ۱۵ ساعت بود. در صورت تکمیل آن زمان مسافرت با اتومبیل سواری ۶ ساعت و با کامیون به ۱۰ ساعت می‌رسید. در کنار تکمیل این مسیر، به منظور کم کردن فاصله راه رشت- زنجان به سمت مرزهای غربی، ساخت راه میانه- مراغه به سمت پیرانشهر مورد توجه قرار گرفت. زیرا با ساخت این راه، مسیر رشت و زنجان به مقصد پیرانشهر نزدیک ۱۵۰ کیلومتر نزدیک‌تر می‌شد. این راه چون برای انتقال کالای ایالت زنجان و گیلان مهم بود، در بودجه سال ۱۳۱۳ مبلغی برای تکمیل آن اختصاص داده شد تا کامیون‌های بزرگ هم بتوانند به آسانی از آن گذر کنند. همچنین، برای اینکه مردم مجبور نشوند همه مال‌التجاره را لزوماً در تبریز متمرکز کنند ساخت بخش‌های فرعی این راه از جمله راه مهاباد- نقده مورد توجه قرار گرفت (سند ۲۴۰۰۳۰۳۱، برگ ۱۰).

با توجه به اهمیت این راه، در بهمن ۱۳۱۲ از دفتر رضاشاه به ریاست وزرا دستور داد شد تا برای دایر کردن آن اقدامات لازم را به عمل آورد (۳۱۰/۷۲۷۱۸ برگ ۱۷). همچنین، اداره اقتصادی وزارت خارجه که توجه ویژه‌ای برای گشایش این راه داشت، در نامه‌ای به نخست‌وزیر، ضمن یادآوری اهمیت این راه و هزینه‌های زیادی که برای دایر شدن آن به کار رفته بود، پیشنهاد کرد تا موانع گمرکی و ترانزیتی این برطرف شود. در نتیجه، به پیشنهاد او، در تاریخ ۱۳ اسفند ۱۳۱۲ گروهی مرکب از رئیس کل اداره اقتصادی وزارت خارجه و نمایندگان از وزارت مالیه، اداره کل گمرکات، تشکیلات کل نظمیه و اداره کل تجارت تشکیل شد تا مشکلات مربوط به ترانزیت کالا از این مسیر را برطرف کنند (سند ۳۱۰/۷۲۷۱۸ برگ ۳ و ۱۱).

این کمیسیون برای رفع موانع این راه تصمیم گرفت به شرط اقدام متقابل عراق، سپردن ودیعه نقدی برای کالاهای بازرگانی ایران را از ۵۰ به ۲۵٪ کاهش دهد. همچنین، وسایط نقلیه عراقی که به طور ترانزیت وارد ایران می‌شدند، از پرداخت یک دهم ودیعه نقدی و سپردن ضامن معتبر در مقابل ۱۰٪ را معاف نموده و تسهیلاتی برای آنها در نظر گرفت. با اینکه سرویس حمل و نقل عراق در اختیار شرکت حییم ناتانیل بسیار مجهزتر از سرویس حمل و نقل ایران بود و شرکت‌های ایرانی توان رقابت با آن

نداشتند، اما ایران ضرری که از راه ایجاد تسهیلات ترانزیت به عراق متحمل می‌شد، می‌توانست از طریق فرستادن کالا جبران کند. همچنین مشکلات مربوط به پلاک خودرو و جواز رانندگی برطرف، و پس از آن پلاک وسیله نقلیه و جواز رانندگی رانندگان ترازیتی طرفین در هر دو کشور معتبر بود (۳۱/۳۰۳۱/ ۲۴۰ برگ ۴ و ۵).

گذشته از توجه ویژه دولت، اهمیت این راه به اندازه‌ای بود که شماری از بازرگانان مراغه تصمیم گرفتند به اتفاق اهالی هشترود، هزینه‌های ساختمان این راه را بر عهده بگیرند و از دولت تقاضا داشتند یک نفر مهندس در اختیار آنها گذاشته شود و ساختمان پل‌های لازمه را هم خود دولت بر عهده بگیرند (۳۱۰/۷۲۷۱۸، برگ ۱۰).

۴-۴: مزایا و تسهیلات بنادر سوریه برای صادرات ایران

در این زمان حکومت جمهوری سوریه و لبنان برای بالا بردن ظرفیت استفاده از خط آهن خود که به صورت محدودی از آن بهره‌برداری می‌شد، به توسعه روابط بازرگانی در این مسیر مشتاق بود. بنابراین، برای جلب کالای تجاری ایران و احیای بنادر و خطوط راه آهن خود درصدد بود تا در بنادر اسکندرون و بیروت معامله بندر آزاد ایجاد نمایند (سند شماره ۳۰۳۱/۲۴۰، محل در آرشیو ۱۳۱/۲۹۸۲۸، برگ ۱۱). در بندر اسکندرون یک بخش مهمی مخصوصاً برای پذیرفتن کالاهای بازرگانی ایرانی بنا کرده بودند. کالاهایی که از ایران وارد می‌شد، می‌توانست مستقیماً با قطار راه آهن تل ریوان در جلو انبار مخصوص از واگن پیاده شود. این انبار به مساحت ۷۲۰ متر مربع با اسکلت آهن و دیوارهای آجر و بتن ساخته شده و گنجایش ۵۰۰۰ تن بار را داشت. گذشته از این، محوطه‌های متعدد دیگر با انواع جرثقیل‌های متحرک بر روی ریل با توان ۳ تن که محصول حمل کالا از خشکی به دریا و از دریا به خشکی بود، قرار داشت. مجموع کلیه اراضی کنار دریا تا راه شوسه که در اختیار کالاهای ایران گذارده شده بود، بیش از ۴۰۰۰ متر مربع بود. در این گمرک کالاهای ایرانی تا سه هفته از پرداخت گمرک معاف بودند و پس از آن حقوق گمرکی مناسبی دریافت می‌شد. حقوق گمرکی در بیروت برای کالاهای ایرانی برای هر ۱۰۰ کیلو ۲۵ قروش سوری معادل ۵/۵ ریال ایران بود و این بابت حق بندر و پل و حمال نیز می‌شد. حق انبارداری برای هر عدل یا بسته که وزن آن بین ۵۰ تا ۱۰۰ کیلو بود ماهانه ۸ فرانک کاغذی بود و در سایر بنادر سوریه همین وضع بود (مجله اطاق تجارت، شماره ۶۳، خرداد ۱۳۱۲، برگ ۳۲).

گذشته از این، بندر اسکندرون از مزایایی برخوردار بود که بنادر ایرانی فاقد آن بودند. از جمله اینکه از اسکندرون همه روزه از کشتی‌های یکی از شرکت‌های بی‌شمار آمد و رفت می‌کردند و به تمام بندرهای جهان ارتباط داشت. طول راه از شمال ایران به این بندر نزدیک ۱۰ روز بود. دوم اینکه به تمام بندرهای جهان راه داشت و شمار زیادی از بانک‌های مهم در این بندر نمایندگی داشتند. در بندر بیروت نیز همین تسهیلات برای کالاهای ایرانی وجود داشت. در این زمان فرانسه بندر بیروت را چندین برابر توسعه داده و محوطه بزرگی برای کالاهای ترانزیتی ایران اختصاص داده بود. شرایط انبارداری و مالیات بندر بیروت درست مانند بندر اسکندرون بود (سند پیشین، برگ ۱۲).

۴-۵: نتیجه توجه به راه تبریز رواندوز: ایجاد شهر پیرانشهر در سال ۱۳۱۲

نظر به اهمیتی که راه رواندوز در مبادلات بازرگانی ایران پیدا کرد، وزارت خارجه در طی یادداشتی از وزارت داخله خواست تا برنامه شهرسازی اصولی در روستای «خانه» (پیرانشهر) در مرز ایران و عراق در پیش گرفته و اقدام عاجلی در خصوص تقسیمات شهری و نقشه شهری انجام دهد. گذشته از این، از وزارت پست و تلگراف خواسته شد تا برای تسهیل امور بازرگانی در «خانه»، دفاتر پست و تلگراف برپا شود (سند ۳۱۰/۷۲۷۱۸، برگ ۱۱). در نتیجه این اقدامات، خانه که روستای کوچکی در نزدیک لاهیجان در ولایت کردستان بود و بیش از چهار پنج خانوار نداشت، با پیگیری‌های اداره امور اقتصادی وزارت امور خارجه و در راستای گسترش راه بازرگانی تبریز-رواندوز توسعه یافت. در سال ۱۳۱۰ اداره‌های جدید گمرک و پست امنیه تأسیس شد. اداره گمرک آنجا که تا این سال تنها یک اتاق کوچک در داخل روستا بود، توسعه یافت و انبار بزرگ و محوطه-هایی برای آن ساخته شد. اداره امنیه گسترش یافت و ساختمان تلگراف‌خانه و تلفن نیز در سال ۱۳۱۳ تکمیل شد. ادارات دولتی دیگر مانند قرنطینه و مرکز معاینه بهداشتی مسافران و مهمانخانه‌هایی برای مسافران ساخته شد. بعداً با اسکان *ایل پیران* در آنجا، تبدیل به شهر شد و به *پیرانشهر* تغییر نام یافت (سند ۲۴۰۰/۳۰۰۲۱، برگ ۵).

نتیجه

وابستگی اقتصادی ایران به ویژه ایالات شمالی کشور به روسیه در نیمه سده نوزدهم آغاز شد. این امر معلول چند عامل مهم بود، از جمله: سیاست‌های حمایتی روسیه از بازرگانی این کشور، اعمال تعرفه‌های گمرکی، بهره‌گیری از قلمرو گسترده در خشکی، محدودیت فقدان راه در ایران، توسعه راه آهن و صنعتی شدن این کشور. در دهه‌های

آغازین سده بیستم با سیاست‌های بازرگانی خارجی روسیه و اعمال قراردادهای گمرکی این وابستگی تشدید شد. انقلاب کمونیستی شوروی نه تنها تغییری در سیاست‌های استعمارگرانه اقتصادی این کشور ایجاد نکرد، بلکه با ایجاد شرکت‌های بازرگانی دولتی و در پیش گرفتن برنامه‌های ۵ ساله صنعتی، بازرگانی و اقتصاد ایران دچار بحران و نوسانات شدیدی شد. این فشارهای اقتصادی در سال‌های ۱۳۰۰، ۱۳۰۵، ۱۳۱۲، ۱۳۱۷ منجر به بحران‌های شدید در روابط میان دو کشور شد. تأکید بر رفع محاصره اقتصادی نواحی شمالی ایران از طریق راه‌سازی رو به جنوب و غرب کشور، و ایجاد انحصار بازرگانی خارجی، پیش از آنکه توسط دولت مطرح شود، خواسته اکثریت بازرگانان و آگاهان امور اقتصادی بود.

سرانجام، فشار اقتصادی روسیه باعث شد تا ایران برای رفع محاصره اقتصادی ایالات شمال و شمال‌غرب کشور برنامه راه‌سازی به سمت جنوب و مرزهای غربی به سوی سوریه و دریای مدیترانه را در پیش گیرد. راه تبریز-رواندوز - اسکندریه یکی از راه‌های کلیدی در سمت شمال غرب ایران بود که می‌توانست ضمن رفع محاصره اقتصادی ایالات آذربایجان، گیلان، زنجان، قزوین و کردستان شمالی، به انتقال سوخت از جنوب ایران به این مناطق کمک کند. بنابراین، برخلاف دیدگاه رایج که سیاست راه‌سازی این دوره تنها به اهداف نظامی فرو کاسته شده، حتی منتقدان چپ آن زمان مانند سلطان زاده باور داشتند که سیاست راه‌سازی دولت به منظور آزادسازی اقتصادی نواحی شمال و غرب ایران از سلطه بازرگانی شوروی بوده است.

پی‌نوشت‌ها

۱. عنوان مقاله‌ای است از پاتریک کلاوسون با همین عنوان:

Patrick Clawson. *Knitting Iran Together: The Land Transport Revolution, 1920-1940*, Iranian Studies, Vol. 26, No. 3/4 (Summer - Autumn, 1993), pp. 235-25.

منابع

- آپتون، ژوزف، نگارشی بر تاریخ ایران نوین، ترجمه یعقوب آژند، تهران، انتشارات نیلوفر، ۱۳۶۱.
الهی، همایون، اهمیت استراتژیک ایران در جنگ جهانی دوم، تهران، مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۶۹.
رشیدی، علی، تحولات صدساله اقتصاد ایران در سایه روابط بین‌المللی، تهران، روزنه کار، ۱۳۸۶.
روزنامه حبل‌المتین، ش ۳۶، ۱۸ مه ۱۹۰۶ م.
روزنامه مرد آزاد، سال اول، شماره ۷۰، ۱۶ جوزا ۱۳۰۲.
سازمان اسناد ملی ایران، اسناد شماره ۲۵۰/۱۶۹۵۱؛ ۲۴۰/۳۰۰۳۱ - محل در آرشیو ۲۹۸۲۸ / ۱ / ۱۳؛ ۳۱۰/۷۲۷۱۸؛ ۳۹۳۸/۲۵/۹۹۹ و

سلطانزاده، آوتیس، *انکشاف اقتصادی ایران و امپریالیسم انگلستان*، ترجمه ف. کوشا، تهران، نشر مازیار، ۱۳۸۳.

صفی نیا، رضا، *استقلال گمرکی ایران*، تهران، ۱۳۰۸.

طاهر احمدی، محمود، (۱۳۸۴). *روابط ایران و شوروی در دوره رضاشاه*، تهران، انتشارات وزارت خارجه عیسوی، چارلز، *تاریخ اقتصادی ایران*، ترجمه یعقوب آژند، ترجمه یعقوب آژند، تهران، نشر گستره، ۱۳۶۲.

کاتوزیان، همایون، اقتصاد سیاسی ایران، ترجمه محمدرضا نفیسی و کامبیز عزیزی، تهران، نشر مرکز، ۱۳۷۲.

گلیدو نیوکامن، ا. اچ، (۱۳۷۶). *اوضاع اقتصادی ایران در آغاز قرن بیستم*، ترجمه معصومه جمشیدی، تهران، مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.

مجله اطاق تجارت، سال ۱۳۰۹، ش. ۱۱، ۱۳، ۱۹؛ سال ۱۳۱۰ ش. ۲۷، ۳۵-۳۴؛ سال ۱۳۱۱، ش. ۵۷؛ سال ۱۳۱۲، ش. ۶۳؛ سال ۱۳۱۳، ش. ۹۴.

مجله تجارت، سال ۱۳۰۲، ش. ۱، ۲؛ سال ۱۳۰۸، شماره‌های ۱۰، ۱۱، ۱۲؛ سال ۱۳۰۹ شماره ۱۳، ۲۰، ۲۲، ۲۳ و ۲۴؛ سال ۱۳۱۰ شماره ۲۷.

مجله فلاح و تجارت، شماره ۱۴ و ۱۵، سال ۱۲۹۷،

منشور گرگانی، م. ع، *سیاست دولت شوروی در ایران از ۱۲۹۶ تا ۱۳۰۶*، تهران، ۱۳۲۶.

میلسپو، آرتور، *نهمین راپورت رئیس کل مالیه ایران*، تهران، ۱۳۰۳.

میلسپو، آرتور، *شانزدهمین راپورت رئیس کل مالیه ایران*، تهران، ۱۳۰۵.

نوشیروانی، وحید، *سراغاز تجاری شدن محصولات کشاورزی ایران*، در کتاب آگاه، *مسائل ارضی و دهقانی*، تهران، انتشارات آگاه، ۱۳۶۵.

Burrell, R. M, *Iran political diaries*, vols. 2, 7, 9, 10, Archive editions, 1997.

Fateh, M, *The Economic Position of Persia*, London, 1926.

League of Nations, *Commission of enquiry into the production of opium in Persian government on the report*. Publication department of League of Nations, 1927.

Lingeman, E. R., *Economic Condition in Persia, Dated 1930*, London, 1930.

Simmonds, S., *Economic Condition of Iran*, London, 1935.