

## تحولات تاریخی گمرک ایران و رونق اقتصادی در دوره قاجاریه\*

حبیب‌الله سعیدی‌نیا<sup>۱</sup>

### چکیده

سازمان گمرک در ایران از قدمت زیادی برخوردار است. حکومت‌های ایران در دوران باستان و اسلامی هر کدام به شکلی دارای گمرک بوده و در انجام معاملات و مراودات اقتصادی به وضع حقوق و مقررات گمرکی پرداخته‌اند. با روی کار آمدن سلسله قاجاریه در آغاز قرن سیزدهم قمری (۱۹ م)، به دلیل تحولات جهانی و افزایش روابط اقتصادی، سیاسی و نیز حضور ایران در نظام اقتصاد جهانی، تحولات عمده‌ای در سازمان گمرک کشور به وجود آمد که تأسیس وزارت گمرک، تنظیم و انتشار نظامنامه گمرکی، لغو اصول اجاره‌داری و وضع تعرفه‌های نوین گمرکی از مهم‌ترین آنها محسوب می‌شود که بیشتر پس از حضور نیروهای خارجی در امور گمرکی و مالیاتی ایران حاصل شد. این تحولات گرچه موجب شکل‌گیری ساختار نوین گمرکی در ایران و افزایش نسبی درآمد گمرکات نسبت به دوران پیش از قاجاریه شد گردید ولی نتوانست بسترهای لازم جهت رونق اقتصادی و مالی کشور را فراهم نماید؛ در نتیجه سود حاصل از این تحولات بیشتر نصیب کشورهای صاحب قدرت و نفوذ در ایران شد. روش این پژوهش و جهت‌گیری شیوه گردآوری داده‌ها، تاریخی بوده و از اسناد آرشیوی و منابع معتبر استفاده شده است. واژگان کلیدی: وزارت گمرک، تجارت، دوره قاجاریه، تراز بازرگانی، تعرفه گمرکی، اجاره‌داری گمرکات.

## The Evolution of Iran's Customs in Relation to Its Economic Development in the Qajar Era

Habibollah Saeidinia<sup>2</sup>

### Abstract

The governmental custom house in Iran is very long-standing and its generation goes back to the pre-Islamic and Islamic period. Each and every one of the Iranian governments in ancient times owned customhouses, and devised regulations for this office in the course of economic exchanges with other nations. After the Qajar dynasty took office in Iran in the early nineteenth century, some major developments were made in the country's customs organization, because of the global changes and the increase in its political and economical relationships, as well as Iran's further involvement in the world's economic system. Some of these developments, which were basically made after the presence of the foreign forces in the matters related to the customs, include: the establishment of the Ministry of Customs, formation and publication of the customs' constitutional regulations, the abrogation of the principles of the tenancy, and setting new customs tariffs. Although these developments led to the rejuvenation of the structure of the customhouses in Iran and to the increase in the income through the customs, they failed to form the needed economic and financial foundations for the country's development. Eventually, it was the foreign powers privileged in Iran which cherished the benefits of these developments. The approach of this study and its methods in gathering data are historical. The study thus employs archival documents and authoritative sources.

Keywords: The Ministry of Customs, Trading, The Qajar Era, Customs Tariff, Customs Tenancy.

۱. استادیار گروه تاریخ دانشگاه خلیج فارس\*  
تاریخ دریافت مقاله ۱۳۸۹/۶/۲۳ تاریخ پذیرش ۱۳۸۹/۱۲/۲۰  
2. Assistant Professor of Persian Gulf University, Busher: Email- h\_saeidinia@yahoo.com

## مقدمه

ایران از نخستین کشورهای است که دارای تشکیلات منظم گمرکی بوده است. چرا که از زمان نخستین حکومت‌های دوره باستان به شکلی گمرک و مقررات گمرکی در ایران وجود داشته است و حقوق گمرکی هم یکی از قدیمی‌ترین انواع مالیات رایج بوده و به مرور زمان متناسب با شرایط، تغییرات اساسی در روش و مقررات آن به وجود آمده است. با روی کار آمدن سلسله قاجار و به خصوص از عهد ناصری، به دلیل گسترش فعالیت‌های اقتصادی و تجاری و توسعه اقتصاد جهانی، گمرک مورد توجه بیشتری قرار گرفت و میزان تأثیر آن بر اقتصاد ملی بیشتر شد و به تدریج دچار تحولات اساسی گردید. از مهم‌ترین تحولات در این دوره می‌توان به تأسیس وزارت گمرک در سال ۱۲۹۲ قمری (۱۸۷۴ م)، تنظیم و انتشار نظامنامه گمرک در سی و دو فصل در عهد ناصرالدین‌شاه، لغو اصول اجاره‌داری گمرک در سال ۱۳۱۸ قمری (۱۹۰۱ م)، وضع تعرفه نوین گمرکی در ۱۳۲۰ قمری (۱۹۰۲ م) و تأسیس وزارت دارایی و الحاق گمرک به آن در سال ۱۳۲۹ قمری (۱۹۱۱ م) اشاره کرد.

هدف عمده این پژوهش بررسی چگونگی شکل‌گیری این تحولات و پیامدهای حاصل از آن است. اگرچه این تحولات باعث گسترش حیطه اختیارات و وظایف گمرک، رونق تجارت داخلی و خارجی و نیز افزایش نسبی درآمدهای گمرکی نسبت به دوران قبل از قاجار شد؛ اما گمرک ایران با وجود این تحولات نتوانست با سیاست‌گذاری‌های مناسب در حوزه‌های مختلف همچون مالیات‌گیری و وضع قوانین و حقوق گمرکی، بستر لازم را برای رونق اقتصادی و توسعه سرمایه‌داری تجاری و صنعتی ایران فراهم نماید.

در این پژوهش کوشش شده است تا پس از بررسی واژه گمرک و بیان پیشینه تاریخی آن از دوره باستان تا روی کار آمدن سلسله قاجار، سیر تحولات تاریخی گمرک و رونق اقتصادی ایران در دوره قاجار مورد مطالعه و بررسی قرار گیرد. روش مورد استفاده در پژوهش حاضر روش تحقیق تاریخی است و بر گردآوری، تطبیق و تحلیل داده‌ها از طریق جستجوی کتابخانه‌ای و اسنادی استوار شده است. در این راستا علاوه بر متون تاریخی و نوشته‌های اروپاییان، از اسناد تاریخی منتشر نشده نیز استفاده شده است.

در مورد موضوع این پژوهش تا کنون کار علمی مستقلی انجام نشده است، فقط در مطالعات و تحقیقات جدید به مسائلی مانند حقوق گمرکی و نمودار تشکیلاتی گمرک به طور عام اشاره شده است. پژوهش حاضر بر این فرض مبتنی است که گمرک ایران در دوره قاجار با وجود برخورداری

از تحولات و تشکیلات نوین، به دلیل وابستگی اقتصادی و سلطه خارجی‌ها، نتوانست با تدوین تعرفه‌های گمرکی مستقل و سیاست‌گذاری تجاری مناسب، زیرساخت‌های لازم را جهت رونق اقتصادی و توسعه صنعتی ایران فراهم نماید.

### پیشینه تاریخی واژه گمرک

برخی بر این باورند که واژه گمرک از ریشه لاتینی 'کومرسیوم'<sup>۳</sup> گرفته شده که کلمه 'کومرس'<sup>۴</sup> در زبان‌های فرانسه و انگلیسی به معنی تجارت و مبادله کالا است، نظر دیگر این است که گمرک از واژه کومرکس<sup>۵</sup> گرفته شده که در اصطلاح بر حقوقی که از مال‌التجاره اخذ می‌شود اطلاق گردیده است.<sup>۶</sup>

دیدگاه دیگری که در این زمینه وجود دارد این است که ترکان عثمانی کلمه گمرک را از واژه یونانی نوین کومرکی که تلفظ یونانی کومرکس است گرفته و گومرک<sup>۷</sup> گفته‌اند و بعد تبدیل به گوموک<sup>۸</sup> شده و در زبان ترکی رواج یافته است.<sup>۹</sup>

عده دیگری معتقدند که پس از آمدن پرتغالی‌ها به شرق و آشنایی ترکان عثمانی با آنها، عثمانی‌ها با استفاده از واژه پرتغالی کومرکس، واژه گمرک را ساخته‌اند.<sup>۱۰</sup> در دوره صفویه ایرانیان این واژه را از ترکان عثمانی گرفته و به کار برده‌اند.

در فرهنگ‌نامه‌های فارسی واژه گمرک به معنی حقوقی است که بر کالا و مال‌التجاره تعلق می‌گیرد و نام دیگر آن رسوم و رسومات بوده است.<sup>۱۱</sup> همچنین به معنای اداره مأمور مراقبت از ورود و خروج کالا و دریافت عوارض گمرکی به کار رفته است.<sup>۱۲</sup> به سخن دیگر بر وجهی تعبیر شده که دولت برای دخول یا خروج کالا و مال‌التجاره می‌گیرد.

در فرهنگ‌نامه‌های عربی نیز واژه گمرک تحت عنوان الجمرک و به معنای وجهی که بر

---

3. Comercium

4. Commerce

5. Cummerx

7. Kumruk

8. Gumruk

۶ عبدالله هادی، گمرک (تهران: مدرسه عالی بازرگانی، ۱۳۴۹)، ص ۱۰.

۹. همان، ص ۱۰.

۱۰. مجید یکتایی، تاریخ گمرک ایران (تهران: دانش، ۱۳۵۴)، ص ۱۲.

۱۱. امیر جلال‌الدین غفاری، فرهنگ غفاری، فارسی به فرانسه (تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۳۶)، ص ۲۰۸.

۱۲. منوچهر آریان‌پور، فرهنگ جامع پیشرو آریان‌پور، فارسی-انگلیسی (تهران: جهان رایانه، ۱۳۸۲)، ص ۲۸۳.

کالاهای وارداتی از کشورهای خارج بسته می‌شده به کار رفته است.<sup>۱۳</sup> همچنین از آن به معنای عوارض گمرکی و گمرکخانه نیز تعبیر شده است.<sup>۱۴</sup> در واقع عرب‌ها در کشورهای همسایه ایران همانند عراق این واژه را از زبان فارسی گرفته، معرب نموده و جمرک و در جمع جمارک به کار برده‌اند. در مصر آن را 'گمرک' و 'الگمارک' تلفظ می‌کنند و در برخی از کشورهای عربی به گمرک 'مکس' و در جمع 'مکوس' می‌گویند و به معنای وجوهی بوده که در دوران جاهلیت از کالاهای معینی در بازارها می‌گرفته‌اند.<sup>۱۵</sup> به مکس در مالیات‌های اسلامی بارها اشاره شده و به معنی مالیات گمرکی کاربرد داشته است.

در فرهنگ‌نامه‌های انگلیسی واژه گمرک<sup>۱۶</sup> به چند معنی به کار رفته است. در یک معنی به بخشی دولتی گفته می‌شود که مسؤل جمع‌آوری مالیات کالاهای خریداری شده و کالاهایی است که وارد کشور می‌شوند. این بخش همچنین مسؤل کنترل و نظارت بر کالاهایی است که وارد کشور می‌شوند. در معنایی دیگر واژه گمرک به مالیات‌هایی اطلاق می‌شود که در ازای هر کالای وارداتی باید به دولت پرداخت شود.<sup>۱۷</sup>

در فرهنگ‌نامه‌های فرانسوی واژه گمرک<sup>۱۸</sup> هم به بخش دولتی اطلاق می‌شود که مسؤل جمع‌آوری مالیات کالاهایی است که از مرز می‌گذرد و به معنای خود مالیات و نیز به محل این بخش دولتی تعبیر شده است.<sup>۱۹</sup>

بررسی واژه فارسی 'دیوان' نیز برای بررسی پیشینه تاریخی کاربرد گمرک در ایران حائز اهمیت است. نخستین بار رومی‌ها واژه «دیوان» فارسی را به معنای اداره گرفته و به گمرک دوگانا<sup>۲۰</sup> گفته‌اند و هنوز در ایتالیا به همین شکل به کار می‌رود. این واژه را فرانسوی‌ها از ایتالیایی‌ها گرفته و دوانا گفته‌اند<sup>۲۱</sup> و اسپانیایی‌ها و شاید پرتغالی‌ها دیوان فارسی را از الدیوان عرب گرفته و ادوانی و دوانا گفته‌اند<sup>۲۲</sup> و باز ترکان عثمانی واژه دیوان را از فارسی گرفته و آن را به معنی اداره به کار برده‌اند.<sup>۲۳</sup>

۱۳. ابراهیم مصطفی و آخرون، *المعجم الوسیط، الجزء الاول* (طهران: مؤسسه الصادق، ۱۴۲۶ ه.ق).

۱۴. خلیل جر، *فرهنگ لاروس*، ج ۱، مترجم سید حمید طیبیان (تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۷)، ص ۷۶۴.

۱۵. یکتایی، *تاریخ گمرک ایران*، ص ۱۳-۱۲.

16. Customs

17. *Oxford Advanced Learner's Dictionary*, Ed. Sally Wehmeier (Oxford: Oxford University press, 2000), p. 310.

18. Douane

19. *Petit Larousse*. Ed. P. Larousse et c. Augé. (Paris: Librairie Larousse, 1973), p. 331.

20. Dogana

21. Douana

22. adouanee and Douane

۲۳. یکتایی، *تاریخ گمرک ایران*، ص ۱۳.

## پیشینه گمرک در ایران

تشکیلات گمرکی در ایران سابقه‌ای طولانی دارد، گرچه بیشتر منابع آغاز گمرک را از زمان اشکانیان می‌دانند و نبود اطلاعاتی در منابع یونانی در مورد گمرک در عهد ماد و هخامنشی را دلیل نبودن گمرک در آن عهد به شمار می‌آورند.<sup>۲۴</sup> ولی با توجه به وجود قرائن و شواهد تاریخی که بر گستردگی قلمرو و حاکمیت ماد حکایت دارد و نیز با توجه به این که قبل از مادها، دولت‌های سومر، اکد، بابل و فنیقیه دارای گمرک بوده و حقوق گمرکی دریافت می‌کردند<sup>۲۵</sup> می‌توان استنباط کرد که مادها دارای گمرک بوده‌اند؛ گرچه مدرکی که مستند باشد از خود مادها در دست نیست. در دوره هخامنشی نیز با توجه به وسعت آن شاهنشاهی و همجواری با ممالک آن دوران و داشتن مرزداران قوی و فعالیت‌های تجاری وسیع، بدون شک آنها دارای گمرک و دفترهای گمرکی جهت دریافت حقوق گمرکی بوده‌اند، چنان که یکی از منابع عمده مالی دولت هخامنشی عوارضی بوده که بر «رصیف‌های بنادر (کاملاً مانند مالیات و عوارض تجارت در کشور و عشریه بازارها) وضع کرده بودند.»<sup>۲۶</sup> بدین سان، سازمان منظم گمرکی در دوران هخامنشی وجود داشته و با تمهیدات داریوش بزرگ در امر مبادلات تحولات چشمگیری آغاز شد.

در دوره اشکانیان نیز از واردات، حقوق گمرکی دریافت می‌کردند، ولی کالاهای صادراتی از پرداخت عوارض معاف بودند. این سیاست دال بر آن است که گمرک علاوه بر نقش مالی، جنبه نظارت بر امور اقتصادی و تشویق توسعه صادرات هم داشته است.<sup>۲۷</sup> علاوه بر آن در سرحدات حکومت اشکانی، گمرکخانه‌ای وجود داشته است که کالاهای وارداتی و صادراتی به آنجا وارد گشته و در کتابچه‌هایی که مخصوص این کار بوده ثبت می‌شده است. این سیاست گمرکی برای تقویت صادرات مملکت به کار می‌رفته است. ساسانیان نیز دارای گمرکخانه‌ی فعالی بوده‌اند و حقوق گمرکی به وسیله دیوان دولتی گرفته می‌شد و اداره گمرک یکی از دیوان‌های دولتی به شمار می‌آمد. در این دوره از واردات یک دهم کالا، از روی ارزش و مقدار آن، حقوق گمرکی دریافت می‌گردید ولی از صادرات چیزی به نام گمرک گرفته نمی‌شد.<sup>۲۸</sup>

۲۴. حسن پیرنیا، *ایران باستان یا تاریخ مفصل ایران قدیم*، ج ۲ (تهران: دنیای کتاب، ۱۳۶۲)، ص ۱۵۱۳.

۲۵. ویل دورانت، *تاریخ تمدن*، ج ۱، مشرق زمین گهواره تمدن، مترجمان احمد آرام و پاشایی و آریان‌پور (تهران: انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی، ۱۳۷۲)، ص ۱۵۱.

۲۶. رومن گیرشمن، *ایران از آغاز تا اسلام*، ترجمه محمد معین (تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۶۴)، ص ۲۰۹.

۲۷. هادی، ص ۱۱.

۲۸. یکتایی، *تاریخ گمرک ایران*، ص ۱۹ - ۲۲.

در دوره اسلامی، سیاست گمرکی دستگاه خلافت و حکومت اعراب در ایران، از ساسانیان اقتباس شد. عرب‌ها گمرک را عشور یعنی ده‌یک و مأمور گمرک را عاشر می‌گفتند و این بر اساس روش دوره ساسانی بود. در این دوره مسلمانان از هر ۴۰ درهم یک درهم ولی از یهودیان و مسیحیان از هر ۲۰ درهم یک درهم و از دیگران از هر ۱۰ درهم یک درهم حقوق گمرکی می‌گرفتند.<sup>۲۹</sup> در زمان امویان و در آغاز دوران عباسیان، حقوق گمرکی اندکی دریافت می‌شد، ولی پس از آن عوارض گمرکی افزایش یافت. حتی علاوه بر عوارض گمرکی که بر واردات بسته بودند، عواید گمرک داخلی یا عوارض راهداری نیز دریافت می‌کردند. در دوره حکومت‌های ایرانی قرون سوم، چهارم و پنجم قمری نیز با توجه به گسترش مبادلات تجاری به ویژه در دوران سامانیان و آل‌بویه، عوارض گمرکی از کالاهای تجارتی دریافت می‌شد و از آنجا که تجارت رونق بسیار داشت، درآمد خوبی برای دولت‌ها داشت. به ویژه آنکه در عرصه مبادلات پولی و تجارت جهانی، حکومت‌های سامانی و آل‌بویه از جایگاه جهانی برخوردار بودند.<sup>۳۰</sup> در دوره عضدالدوله عوارض راهداری و حقوق گمرکی حاجیان و زائران مکه کاهش پیدا کرد.<sup>۳۱</sup>

در دوره‌های بعد (غزنویان و سلجوقیان) نیز همان مقررات مالی و گمرکی رایج بود، ولی کم‌کم سخت‌گیری‌های بیشتری آغاز شد. حتی در دوره خوارزمشاهیان، سخت‌گیری مأموران مرزی و گمرکی نسبت به بازرگانان مغول در ماوراءالنهر، موجب تحریک خشم آنها و زمینه‌ساز حمله مغولان شد و تسلط مغولان بر راه‌های تجاری از چین تا کناره مدیترانه دگرگونی‌هایی در مسائل گمرکی ایجاد کرد.

رفت‌وآمد نمایندگان سیاسی و بازرگانان اروپایی در دوره صفویه به ایران افزایش یافت و توجه به گمرک نیز بیشتر شد. در آن دوره گمرکات در دست دولت بود و صفویان سیاست گمرکی مستقلی داشتند که بر اساس آن، از کالاهایی که از مرزهای شمالی وارد می‌شد حقوق گمرکی کامل می‌گرفتند، ولی از کالاهایی که از راه خلیج فارس وارد می‌شد به نسبت بهای کالا حقوق گمرکی دریافت می‌کردند و آن را «فرضه» می‌نامیدند. در آن زمان رئیس گمرک را «شه‌بندر» و گمرک را «در بندر» می‌گفتند.<sup>۳۲</sup> در دوران صفویه حقوق گمرکی نسبت به دوره‌های قبل کاهش

۲۹. هادی، ص ۱۱.

۳۰. حسن باستانی راد، «مبادلات پولی و سکه‌خانه‌های سامانیان»، پژوهشنامه خراسان بزرگ، مجله دانشگاه بین‌المللی امام رضا

(ع)، شماره ۲ (بهار ۱۳۹۰)، ص ۱۵ - ۳۱.

۳۱. یکتایی، تاریخ گمرک ایران، ص ۳۳ - ۳۱.

۳۲. همان، ص ۳۶.

یافت. بیشترین حقوق و عوارض گمرکی ۵ درصد بهای کالا بود و اگر کالایی به صورت قاچاق وارد می‌شد، عوارض گمرکی را تا ۱۰ درصد به عنوان جریمه دریافت می‌کردند. مینورسکی بیان می‌کند که «فقط در اطراف خلیج فارس<sup>۳۳</sup> عوارض گمرکی بر طبق ده درصد قیمت جنس اخذ می‌شد، در دیگر سرحدات عوارض گمرکی بر اساس تعداد بار وصول می‌شد.»<sup>۳۴</sup> به دلیل کاهش درآمد گمرکی، در زمان شاه سلیمان صفوی (۱۰۸۵/ق ۱۶۷۴م) بر اساس سیاست حقوق گمرکی که در اروپا مرسوم بود، سیاست جدیدی در زمینه امور گمرکی اتخاذ شد که طبق آن به اجاره درآمد گمرکخانه اقدام شد.<sup>۳۵</sup> اجاره گمرکات بدین ترتیب بود که حکام گمرک و عواید آن را به مقاطعه به اشخاص واگذار می‌کردند و آن افراد در مقابل مبلغی که گمرک را از حکام اجاره کرده بودند، خودشان درآمد گمرکخانه‌ها را جمع‌آوری می‌کردند. این سیاست در زمینه گمرکات تا زمان قاجار و آمدن مستشاران بلژیکی ادامه یافت.<sup>۳۶</sup> در اواخر دوره صفوی و در زمان روی کار آمدن افغان‌ها، درآمدهای «شهرداری (گمرکات)» مورد اختلاف میان، ایرانی‌ها، انگلیسی‌ها و شرکت هلندی واک در سواحل خلیج فارس مانند بندرعباس و جزیره هرمز و حتی اصفهان بود.<sup>۳۷</sup>

در دوران افشار و زند هم از سوی دولت به گمرکات توجه شد. نادرشاه توجه زیادی به گسترش امنیت و تقویت نیروی دریایی در خلیج فارس داشت و مأموران مرزی ایران در زمان او، رفت‌وآمد کشتی‌ها را در خلیج فارس کنترل می‌کردند. در عهدنامه‌ای که نادرشاه در شعبان ۱۲۹۵ قمری (۱۸۷۷م)، با سلطان محمودخان اول سلطان عثمانی منعقد کرد، برای زائران حج و کاروان‌هایی که به شام و مغرب می‌رفتند، تسهیلات گمرکی ایجاد کرد و قرار بر این شد که عوارض راهداری را همانند دیگران به صورت عادلانه پرداخت کنند. در دوره زندیه نیز این مقررات گمرکی ادامه یافت و به امور گمرکی توجه زیادی می‌شد. در دوره کریم‌خان بازرگانی خارجی ایران فعال‌تر شد. یکی از دلایل گسترش فعالیت‌های گمرکی و تجاری، اقدام کریم‌خان در زمینه آزادی بازرگانی و معافیت گمرکی اروپاییان به خصوص انگلیسی‌ها در ایران بود. آنان می‌توانستند بدون عوارض گمرکی نسبت به انجام واردات و صادرات کالا اقدام نموده و کالاهای خود را بدون پرداخت حقوق گمرکی

۳۳. از آن میان بود، عوارض گمرکات در سواحل خلیج فارس به ویژه بنادر کنگ و عباسی.

۳۴. مینورسکی، سازمان اداری حکومت صفوی یا تحقیقات و حواشی و تعلیقات مینورسکی بر تذکره‌الملوک، ترجمه مسعود

رجب‌نیا با حواشی محمد دبیرسیاقی (تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۸)، ص ۲۲۴.

۳۵. یکتایی، تاریخ گمرک ایران، ص ۳۹.

۳۶. هادی، ص ۱۲.

۳۷. ویلم فلور، اشرف افغان بر تختگاه اصفهان، ترجمه ابوالقاسم سری (تهران: توس، ۱۳۶۷)، ص ۴۳، ۱۳۰ و ۱۷۶.

به نقاط مختلف ایران بفرستند.<sup>۳۸</sup>

## تحولات گمرک ایران در دوره قاجار

گمرک در ایران دوره قاجار، به تبعیت از مسائل جهانی، تغییراتی نسبت به دوران قبل داشت؛ زیرا در این دوره وقایع بزرگی مثل انقلاب صنعتی در عرصه جهانی صورت گرفته بود که از پیامدهای آن رشد گسترده تجارت جهانی و رقابت کشورها برای به دست آوردن بازارهای جدید و تهیه مواد اولیه بود. لذا قاجارها بدون آن که خود آگاه و از آمادگی لازم برخوردار باشند، در آغاز مرحله تکامل بورژوازی و سرمایه‌داری ایران ایستاده بودند و به خصوص از دوره فتحعلی‌شاه به بعد که پدیده سرمایه‌داری به صورت یک نظام غالب بین‌المللی درآمده بود، ایران در گردونه روابط بین‌الملل قرار گرفت. به تبعیت از این شرایط جهانی، در دوره قاجار تغییراتی در امور اقتصادی و روابط تجاری به وجود آمد. دولت ایران تا دوران قاجار و حتی تا عصر ناصری نتوانسته بود روابط مستمر با دیگر کشورها برقرار کند و بیشتر دارای روابط تجاری و دیپلماتیک یک‌طرفه یا یک‌جانبه‌گرایی<sup>۳۹</sup> بود و نیز تشکیلات آنچنان گسترده و قدرتمندی نداشتند. ولی از دوره ناصرالدین‌شاه به بعد با توجه به این که معادلات بین‌المللی حالت دو‌جانبه<sup>۴۰</sup> پیدا کرد، حکومت ایران نیز مجبور شد امور تجاری خود را انتظام بخشیده و نهادهای اقتصادی خاصی را جهت سروسامان دادن و رونق بخشیدن به تجارت داخلی و خارجی دائر نماید. در همین راستا بود که حکومت ناصری در سال ۱۲۷۶ قمری (۱۸۶۰م) وزارت تجارت و فلاحت را تأسیس کرد.<sup>۴۱</sup> همچنین تلاش مستمر تجار جهت تحقق خواسته‌های منطقی خود، ناصرالدین را واداشت تا مجلسی را به نام «مجلس وکلای تجارت» تأسیس کند. این مجلس نخستین تشکل اقتصادی با ویژگی سیاسی پیش از مشروطیت بود و در راستای ترقی و تغییر و پیشرفت جامعه ایران جهت‌گیری داشت.<sup>۴۲</sup>

یکی دیگر از تشکیلات تجار در دوره قاجار تأسیس شورای عالی تجار در زمان احمد شاه با دوازده عضو بود؛ شش تن تاجر و شش تن از طرف دولت به عضویت این شورا تعیین می‌شدند. اعضای این شورا در کارهای اقتصادی کشور اظهار نظر می‌کردند. همچنین در خلال جنگ جهانی

۳۸. گذشته، حال، آینده گمرک (تهران: انتشارات مرکز آموزش و تحقیقات گمرک ایران، ۱۳۷۲)، ص ۱۲-۷.

39. Unilateral

40. Reciprocal

۴۱. عبدالله مستوفی، شرح زندگانی من (تاریخ اجتماعی و اداری قاجاریه)، ج ۱ (تهران: زوار، ۱۳۷۱)، ص ۱۳۹.

۴۲. فریدون آدمیت و هما ناطق، افکار اجتماعی و سیاسی و اقتصادی در آثار منتشرنشده دوران قاجار (تهران: آگاه، ۱۳۵۹)،



اول تشکل دیگری به نام «کمیته اتحاد تجار» شروع به فعالیت کرد.<sup>۴۳</sup> هدف حکومت قاجار از ایجاد چنین تشکیلات تجاری، رونق بخشیدن به فعالیت‌های تجاری داخلی و رونق اقتصادی بود. گرچه این هدف محقق نگردید، ولی این تغییر و تحولات سیاسی - اقتصادی داخلی و خارجی در عهد قاجار بر گمرکات و امر صادرات و واردات ایران تأثیرات زیادی گذاشت، اما به دلیل تسلط قدرت‌های خارجی بر اوضاع سیاسی - اقتصادی جهانی و نیز ایران، سمت و سوی تغییرات و سیاست‌گذاری‌های گمرکی نیز بیشتر به ضرر ایران بود. در دوره آقا محمدخان، به دلیل درگیری‌هایی که وجود داشت اوضاع گمرکات تغییری نکرد، اما در دوره فتحعلی‌شاه که رقابت قدرت‌ها بر سر ایران بیشتر شد، گمرکات ایران تحت تأثیر تغییرات قرار گرفت. به خصوص جنگ‌های ایران و روس که منجر به انعقاد دو عهدنامه گلستان و ترکمانچای شد، به شدت گمرکات ایران را تحت سلطه قدرت‌های بزرگ درآورد. بر طبق مفاد عهدنامه گلستان که در ۲۶ شوال ۱۲۲۸ قمری (۱۸۱۳ م) منعقد شد استقلال گمرکات ایران از بین رفت، زیرا بر طبق ماده نهم این عهدنامه مقرر گردیده بود از کالاهایی بین ایران و روسیه صادر و وارد می‌شود، به مقدار پنج درصد بهای کالا، عوارض گمرکی پرداخت کنند. همچنین ماده سوم این عهدنامه، توان رقابت تجار ایران را با بازرگانان روسیه از بین برد، زیرا طبق همین بند، بازرگانان ایران می‌بایست علاوه بر حقوق گمرکی عوارض داخلی را نیز پرداخت نمایند، در حالی که تجار روسیه از پرداخت مالیات به دولت ایران و عوارض داخلی معاف بودند. پس از روسیه دیگر کشورها نیز از این معافیت برخوردار شدند. از جمله دولت عثمانی در سال ۱۲۳۸ قمری (۱۸۲۳ م)، پیمانی با دولت ایران منعقد کرد که به موجب ماده دوم آن از پرداخت عوارض مختلف به جز حقوق گمرکی معاف گردید.<sup>۴۴</sup> پنج سال بعد، دولت ایران با انعقاد عهدنامه ترکمانچای با دولت روس در پنجم شعبان ۱۲۴۳ قمری (۲۳ فوریه ۱۸۲۸ م)، علاوه بر نقض حقوق گمرکی، استقلال قضایی خود را نیز از دست داد.<sup>۴۵</sup> همچنین طبق بند سوم مقاوله‌نامه بازرگانی که میان ایران و روسیه بسته شد تعرفه گمرکی به طور کامل به نفع تجار روس تمام شد:

محض این که تجارت اتباع مملکتین از منافی که موضوع شروط سابق‌الذکر است به طور

---

۴۳. چارلز عیسوی، تاریخ اقتصادی ایران (عصر قاجار، ۱۳۳۲ - ۱۲۱۵ ق)، ترجمه یعقوب آژند (تهران: گستره، ۱۳۶۹)، ص

۶۷۰

۴۴. یکتایی، تاریخ گمرک ایران، ص ۴۵ - ۴۴.

۴۵. هنریش بروگش، سفری به دربار صاحبقران ۱۸۶۱-۱۸۵۹، ج ۲، ترجمه مهندس کردبچه (تهران: اطلاعات، ۱۳۶۸)، ص

۷۲۵.

محکم بهره‌مند شوند، مقرر می‌شود که از مال التجاره که اتباع روس به ایران وارد و از ایران خارج می‌نمایند و نیز از امتعه ایران که اتباع دولت علیه از راه بحر خزر و یا از خشکی بین الدولتین به مملکت روسیه وارد می‌نمایند و هکذا از مال التجاره روس که اتباع ایران از مملکت روسیه و از طریق فوق‌الذکر خارج می‌کنند کما فی السابق حقوق صدی‌پنج فقط یک دفعه در موقع ورود یا خروج دریافت شده و علاوه بر آن هیچگونه حقوق گمرکی مطالبه نشود. دولت روس تعهد می‌نماید که در صورتی هم که لازم دانست دستورالعمل گمرکی و تعرفه جدید برقرار نماید بر حقوق صدی‌پنج فوق‌الذکر چیزی نیفزاید.<sup>۴۶</sup>

پس از انعقاد عهدنامه ترکمانچای دیگر کشورهای اروپایی مانند انگلیس و فرانسه نیز خواستار دریافت امتیازات گمرکی همانند کشور روسیه شدند، از این رو فتحعلی‌شاه به ناچار در سال ۱۲۴۶ قمری (۱۸۳۱م)، فرمانی صادر کرد که به موجب آن از تمامی کالاهای وارداتی و صادراتی پنج درصد حقوق گمرکی دریافت شود. این فرمان موجب تثبیت حقوق گمرکی بر اساس عهدنامه ترکمانچای برای تمامی کشورهای اروپایی کامله‌الوداد شد. در واقع این نخستین فرمانی بود که درباره نرخ تعرفه گمرکی در زمان قاجاریه صادر شد و این سیاست‌گذاری گمرکی تا سال ۱۳۱۹ قمری (۱۹۰۱م) در ایران ادامه یافت.<sup>۴۷</sup>

در مجموع این عهدنامه‌ها تأثیرات منفی زیادی بر تجارت داخلی و خارجی ایران گذاشت. درآمد گمرکات ایران را به حداقل ممکن کاهش داد و قدرت رقابت با تجار و کالاهای خارجی را از تجارت و کالاهای ایرانی گرفت و آنها را مجبور کرد که به اسم شرکت‌های خارجی کالا وارد نمایند.<sup>۴۸</sup> در عوض تجار خارجی از وضع مساعدتری برخوردار شدند و توانستند بازار ایران را در اختیار خود گرفته و سودهای کلانی ببرند.<sup>۴۹</sup>

وقتی ناصرالدین‌شاه روی کار آمد از یک طرف به دلیل مسافرت‌هایی که به اروپا کرده بود و از طرف دیگر به خاطر بهره‌گیری از شخصیت‌های اصلاح‌طلبی چون امیرکبیر و امین‌الدوله، در صدد ایجاد تغییر و تحولاتی در عرصه‌های مختلف سیاسی و اقتصادی برآمد. در زمینه گمرکات نیز دست به تحول بزرگی زد و آن هم تشکیل وزارت گمرک در سال ۱۲۹۲ قمری (۱۸۷۴م) بود که

۴۶. مستوفی، ص ۵۱۴.

۴۷. سید تقی نصر، ایران در برخورد با استعمارگران از آغاز قاجاریه تا مشروطیت (تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان ایران،

۱۳۶۳)، ۴۰۸.

۴۸. بروگش، ص ۳۹۴.

۴۹. جرج کرزن، ایران و قضیه ایران، ج ۱ (تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۷۳)، ص ۵۸۰.

بدان وسیله گمرکات کشور زیر نظر وزیر گمرک قرار گرفت. مستوفی اعلام می کند که میرزا قهرمان امین لشکر تصدی این وزارتخانه جدید را بر عهده داشت.<sup>۵۰</sup> همچنین تصدی گری این وزارتخانه در دست افراد منتفذ و نزدیک به دربار بود، به نحوی که سهراب خان گرجی، والی خان، میرزا نصرالله نوری لشکر نویس باشی، و میرزا احمد قوام الدوله وزیر گمرک بودند.

امین لشکر وزیر گمرک، به دلیل دخل و تصرف در گمرک، موفق به افزایش درآمد گمرکات نشد و پس از مدتی آقا ابراهیم قمی معروف به آبدارباشی (امین السلطان اول) به عنوان جانشین وی، وزیر کل گمرکات شد. پس از او به ترتیب شیخ اسماعیل امین الملک، میرزا علی اصغر خان امین السلطان دوم و در زمان صدرالوزاری امین الدوله، میرزا احمدخان مشیرالسلطنه تبریزی عهده دار امور گمرک شدند. سپس مدتی نظام السلطنه مافی عهده دار گمرک بود. او گمرکات شمال را به فتح الله بیگلربیگی و گمرکات جنوب را به برادرزاده خود سعدالملک واگذار کرد. این نحوه اداره گمرکات از دوره ناصرالدین شاه تا آمدن بلژیکی ها در سال ۱۳۱۵ قمری (۱۸۹۷م) ادامه یافت. در آن زمان عاملان گمرک را ناظم گمرک و رئیس گمرک را رئیس میزان یا میزان آغاسی می گفتند.<sup>۵۱</sup> از تحولات عمده دیگری که در عهد ناصری در امور گمرکات رخ داد، تنظیم و انتشار نظامنامه گمرک ایران در سی و دو فصل در زمان امین السلطان اول پدر میرزا علی اصغر خان امین السلطان بود که به وسیله یوسف خان گمرکچی مأمور گمرک فارس و کتابچی خان، قانون نویس آن زمان تنظیم شد. در این نظامنامه تمام امور و وظایف گمرکی از تسلیم اظهارنامه تا ترخیص کالا پیش بینی شده بود.

از جمله مسائل مهم در زمینه مدیریت بر گمرکات ایران در دوره قاجار، آن بود که گمرکات را به یکی از افراد منتفذ مملکتی اجاره می دادند و میزان اجاره گمرکات در طول سال های متمادی از ثبات نسبی برخوردار بود و این رویه تا و تا حدود سال ۱۳۱۸ قمری (۱۹۰۰م)، ادامه داشت. اجاره داران گمرکات مختلف از درآمد خوبی برخوردار بودند چنان که درآمد آنان در ایالات مرزی همچون آذربایجان، خراسان، کردستان، کرمانشاهان، خوزستان، فارس، کرمان و بلوچستان در حدود بیست درصد از مبلغی بود که بابت اجاره سالانه به دولت می پرداختند.<sup>۵۲</sup> این نشانه وضع نابهنجار اداری و از جمله اداره گمرکات ایران در آن عهد است. این نوع سیاست گذاری موجب گسترش قاچاق کالا و نیز افزایش تقلب در میان اجاره داران شده بود. یکی از آن موارد این بود که اجاره داران برای درآمد زیادت تر تلاش

۵۰. مستوفی، ص ۱۲۸.

۵۱. یکتایی، تاریخ گمرک ایران، ص ۴۹ - ۴۸.

۵۲. کرزن، ص ۵۶۶.

می کردند تا هر چه بیشتر صادرات و واردات کالاها از طریق گمرکخانه‌ای که در اجاره آنها بود، صورت گیرد؛ از این رو با سایر اجاره‌داران و مأموران وصول مالیاتی در بنادر به رقابت می پرداختند و کالاهای تجارتي را با مبلغ کمتر از تعرفه رسمی گمرکی از گمرکخانه خود ترخیص می کردند. گاهی اوقات این اجاره‌داران برای دریافت نفع بیشتر از اجناس اروپایی کمتر از ۳ درصد عوارض دریافت می کردند.<sup>۵۳</sup> این کار موجب طمع‌ورزی بیشتر بازرگانان جهت دریافت سود بیشتر نیز می شد. علاوه بر آن در پایان هر سال سازش غیرقانونی مشابهی نیز میان تجار و اجاره‌داران گمرک صورت می گرفت و چون ثبات منصب گمرکی نیز وجود نداشت اجاره‌داران برای حفظ منصب خود و ماندگاری بیشتر، با بازرگانان کنار می آمدند و در نتیجه عوارض گمرکی به حداقل ممکن می رسید<sup>۵۴</sup> که این امر باعث کاهش درآمد دولت می شد. به عنوان نمونه میزان درآمد دولت بابت اجاره‌داری گمرک در یک دوره زمانی ده ساله ۱۳۰۶-۱۲۹۶ قمری (۱۸۸۹-۱۸۷۹ م) طبق جدول زیر بوده است:

#### جدول ۱: میزان وجوه دریافتی دولت بابت اجاره‌داری گمرک در

۱۳۰۶-۱۲۹۶ قمری (۱۸۸۹-۱۸۷۹ م)<sup>۵۵</sup>

سال	درآمد دولتی به تومان	نرخ لیبه به قران	مبلغ به لیبه
۱۸۸۰-۱۸۷۹	۶۰۶۴۰۰	۲۷/۶ قران	۲۳۶,۴۰۰
۱۸۸۱-۱۸۸۰	۷۰۸۶۲۹	۲۷/۵ قران	۲۵۷,۷۰۰
۱۸۸۲-۱۸۸۱	۷۸۵۲۹۰	۲۷/۹ قران	۲۸۱,۶۰۰
۱۸۸۳-۱۸۸۲	۸۰۷۷۷۰	۲۸/۶ قران	۲۸۱,۴۰۰
۱۸۸۴-۱۸۸۳	۸۱۴۰۰۰	۲۹ قران	۲۸۰,۷۰۰
۱۸۸۵-۱۸۸۴	۸۰۶۰۰۰	۳۰/۵ قران	۲۶۴,۲۶۲
۱۸۸۶-۱۸۸۵	۸۳۸۰۰۰	۳۳/۲ قران	۲۵۰,۱۵۰
۱۸۸۷-۱۸۸۶	۸۵۰۰۰۰	۳۳/۵ قران	۲۵۳,۷۳۰
۱۸۸۸-۱۸۸۷	۸۲۰۰۰۰	۳۴ قران	۲۴۱,۱۷۶
۱۸۸۹-۱۸۸۸	۸۰۰۰۰۰	۳۴ قران	۲۳۵,۲۹۴

۵۳. احمد سیف، اقتصاد ایران در قرن نوزدهم (تهران: چشمه، ۱۳۷۳)، ص ۳۲۱.

۵۴. کرزن، ج ۱، ص ۵۶۷.

۵۵. همان، ج ۱، ص ۵۶۸.

این مطلب در طی ۳۳ سال یعنی ۱۲۸۳ قمری (۱۸۶۶م) تا ۱۳۱۶ قمری (۱۸۹۹م) نیز طبق جدول شماره ۲ مشهود است:

جدول ۲: درآمد گمرکات ایران از ۱۳۱۶-۱۲۸۳ قمری (۱۸۹۹-۱۸۶۶م)<sup>۵۶</sup>

سال مالیه	قران
۱۲۸۴-۱۲۸۳	۵۳۶۶۶۰۰
۱۲۹۷-۱۲۹۶	۶۰۶۴۰۰۰
۱۲۹۸-۱۲۹۷	۷۰۸۶۲۹۰
۱۳۰۰-۱۲۹۸	۷۸۵۲۹۰۰
۱۳۰۱-۱۳۰۰	۸۰۷۷۷۰۰
۱۳۰۲-۱۳۰۱	۸۱۴۰۰۰۰
۱۳۰۳-۱۳۰۲	۸۰۶۰۰۰۰
۱۳۰۴-۱۳۰۳	۸۳۸۰۰۰۰
۱۳۰۵-۱۳۰۴	۷۵۰۰۰۰۰
۱۳۰۶-۱۳۰۵	۸۲۰۰۰۰۰
۱۳۰۷-۱۳۰۶	۸۰۰۰۰۰۰
۱۳۰۸-۱۳۰۷	۸۰۰۰۰۰۰
۱۳۰۹-۱۳۰۸	۸۲۰۰۰۰۰
۱۳۱۰-۱۳۰۹	۸۳۰۰۰۰۰
۱۳۱۱-۱۳۱۰	۸۵۰۰۰۰۰
۱۳۱۲-۱۳۱۱	۸۵۰۰۰۰۰
۱۳۱۳-۱۳۱۲	۹۳۰۰۰۰۰
۱۳۱۴-۱۳۱۳	۱۳۵۰۰۰۰۰
۱۳۱۵-۱۳۱۴	۱۳۵۰۰۰۰۰
۱۳۱۶-۱۳۱۵	۱۲۵۰۰۰۰۰

۵۶. محمدعلی جمالزاده، گنج شایگان، اوضاع اقتصادی ایران (تهران: سخن، ۱۳۸۴)، ص ۱۳۱.

چنان که از جدول شماره ۲ مشخص است، رشد درآمد گمرکات آهنگ بسیار کندی داشته است و دولت ایران به دلیل ضعف ساختار سیاسی - اقتصادی و بی‌تدبیری در ادارهٔ مقاطعهٔ گمرکات، توان کنترل و افزایش بهره‌برداری از عواید گمرکی را دارا نبود. به گفته امین‌الدوله: «مسألهٔ گمرکات که سالیان دراز از اول سلطنت ناصری مقاطعه بود کنترل نمی‌شد احصائیه نداشت دولت نمی‌توانست بدانند فی‌الحقیقه عایدات قطعی چیست؟»<sup>۵۷</sup> علاوه بر آن مشکل دیگر آن بود که درآمد گمرکات نیز به جای استفادهٔ مفید و مطلوب از آنها در جهت ترمیم و ایجاد زیرساخت‌های مختلف مملکت و رسیدن به توسعه، صرف پرداخت مخارج حرمسرا و خانوادهٔ شاهی می‌شد.<sup>۵۸</sup>

برانداختن اجاره دادن گمرکات و واگذاری مسئولیت ادارهٔ گمرکات به نوز و همکارانش و نیز لغو عوارض داخلی توسط مظفرالدین‌شاه در سال‌های ۱۳۱۸-۱۳۱۷ قمری (۱۹۰۱-۱۹۰۰ م) انجام شد، زیرا به دلیل عدم کنترل و ادارهٔ گمرکات از طرف دولت، تا قبل از آمدن نوز بلژیکی عواید درآمد گمرکات مرزی و راهدارخانه‌ها در سال، کمتر از دو کرور تومان بود. لذا در سال ۱۳۱۷ قمری (۱۹۰۰ م) ابتدا اجاره‌دادن گمرکات ولایات آذربایجان و کرمانشاه و سال بعد تمام گمرکات کشور تعطیل شد:

تا سال ۱۳۱۷ ق تمام گمرکات ایران به اجاره داده می‌شد و در همین سال از ۱۳۱۶ ق تا ۱۳۱۷ ق وجه اجاره عبارت از سه کرور تومان بود (سیصد هزار لیره انگلیسی). در ماه ذی‌قعدة ۱۳۱۷ ق اصول اجاره منسوخ شد ولی نه در تمام ولایات ایران بلکه فقط در دو ولایت آذربایجان و کرمانشاه. چون نتیجه این کار مساعد و خوب شد سال بعد اصول اجاره گمرک در تمام گمرک ایران منسوخ گردید و حق گمرکات صادرات و واردات که به موجب فصل سوم از عهدنامه تجارتهی ترکمانچای (۶ شعبان ۱۲۴۳) صدی سه از اتباع داخله و صدی پنج از اتباع خارجه بود مستقیماً به حساب دولت اداره شد.<sup>۵۹</sup>

نوز در سال ۱۳۱۷ قمری (۱۹۰۰ م)، همکاران تازه‌ای از بلژیک به ایران دعوت کرد و گمرکات انزلی، کرمانشاه، بوشهر و بندرعباس را به آنان سپرد.<sup>۶۰</sup> سال‌های پیش از آن درآمد کل حاصله از این راه سالانه بیش از حدود ششصد هزار تومان نبود. بنابر درخواست و پیشنهاد رایزنان بلژیکی در

۵۷. یکتایی، تاریخ گمرک ایران، ص ۵۱.

۵۸. کرزن، ج ۱، ص ۵۶۸.

۵۹. جمالزاده، ص ۳۸.

۶۰. برای آگاهی دربارهٔ وضعیت گمرک بوشهر در دورهٔ قاجار، نک: سعیدی‌نیا، حبیب‌الله. گمرک بوشهر و نقش آن در تجارت

خلیج فارس در دورهٔ قاجار (بوشهر: دانشگاه خلیج فارس، ۱۳۸۹).

هجدهم ذی‌الحجه ۱۳۱۸ قمری فرمانی از طرف مظفرالدین‌شاه درباره تأسیس گمرک صادر شد که اجاره گمرکخانه‌ها و راهدارخانه‌ها و دریافت حقوق گمرکی به وسیله مقاطعه‌کاران و عوارض و نواقل توسط اجاره‌داران لغو شد و امور گمرکی به کلی به نوز محول گردید که به دلیل اهمیت موضوع و پیامدهای حاصله، عین آن فرمان نقل می‌گردد.<sup>۶۱</sup>

نوز بلژیکی پس از ورود به ایران به کمک افراد همراه خود امور گمرکی ایران را به عهده گرفت. وی قبل از مشروطه مدتی در سمت وزیر گمرک و پست و به عنوان رئیس کل گمرک و وزیر خزانه مشغول به کار شد، اما پس از مشروطه چون طبق قانون اساسی یک فرد غیر ایرانی نمی‌توانست پست وزارت را عهده‌دار شود به سمت مدیر کل گمرک منصوب شد.<sup>۶۲</sup>

یکی دیگر از تحولاتی که در گمرک صورت گرفت این بود که نوز پس از عهده‌داری گمرکات ایران تعرفه گمرکی تازه‌ای در سال ۱۳۲۰ قمری (۱۹۰۲م) وضع کرد که مبنای اساسی گمرک جدید ایران گردید. بر اساس تعرفه مزبور به حقوق گمرکی برخی کالاهای وارداتی از روسیه تخفیف داده شد و بر تعرفه کالاهای وارداتی از برخی کشورها افزوده شد. همچنین وی برای کالاهای خارجی معافیت گمرکی قائل شد ولی بیشتر از همه برای دولت روسیه امتیازات خاصی در نظر گرفت و بر اساس قراردادی که در رمضان ۱۳۲۰ قمری (۱۹۰۲م) منعقد کرد و در ذیقعدۀ سال ۱۳۲۱ قمری (۱۹۰۳م) به اجرا درآمد، در عوض دو فقره وامی که دولت ایران بالغ بر سی و دو میلیون و پانصد هزار منات از روسیه دریافت کرده بود، درآمد گمرکات ایران را به جز گمرکات بنادر خلیج فارس، تضمین پرداخت وام‌های مزبور قرار داد.<sup>۶۳</sup> همچنین تعهد کرد چنان که درآمد گمرکات درست پرداخت نشود، دولت روسیه اجازه بازرسی و تفتیش اداره گمرکات ایران را خواهد داشت. حتی قرار شد در صورت لزوم، دولت روسیه به اداره گمرکات بپردازد و در نتیجه درآمد گمرکات

---

۶۱ «... به موجب صدور این فرمان... مالیات و عوارض گمرکی و راهداری و حقوق خانات و قپانداری به هر اسم و رسم که باشد یکباره معاف و مرفوع‌القلم داشتیم و نظر به پیشرفت ترقی تجارت و رواج صنایع و حرفت و سهولت درآمد معیشت و توسعه در امور مملکت و ترفیه حال جمهور اجرای این حکم مستحکم را فرمودیم که تمام اهالی ایران در حمل و نقل مال التجاره و لوازم زندگانی از قبیل حیوانات و بقولات و ملحومات و رسومات و کلیه محصولات ممکن که در داخله مملکت حمل و نقل می‌شود از ادای حقوق مذکوره مزبوره آزاد و احدی را حق تعرض و مزاحمت در هیچ موقعی نخواهد بود و به این جهت مراتب مشروحه زیر را که جناب فخامت نصاب مسیو نوز مدیر کل گمرکات محروسه ایران به تصویب... امین‌السلطان اتابیک اعظم دولت علیه مقرر داشته امر و مقرر می‌فرماییم که به مقام اجرا گذارده شود...» برای آگاهی از متن فرمان مظفرالدین‌شاه درباره تأسیس گمرک و معافیت و بخشودگی‌های گمرکی که در ۱۸ ذیحجه ۱۳۱۸ قمری صادر شد، نک، یکتایی، تاریخ گمرک ایران، ص ۵۵.

۶۲ همان، ص ۵۵.

۶۳ اوژن اوین، ایران امروز، ترجمه علی اصغر سعیدی (تهران: زوار، ۱۳۳۵)، ص ۲۳۴.

شمال در اختیار بانک استقراضی گذاشته شد و قرار بر آن بود که پس از پرداخت اقساط وام، درآمد گمرکات شمال به خزانه تحویل شود.

همچنین مطابق مفاد این قرارداد، ایران دیگر حق اخذ عوارض راهداری برای نگهداری راه‌های کاروانی را نداشت. همچنین دولت ایران از دریافت حقوق و عوارض گمرکی داخلی نیز منع شده بود. علاوه بر آن دولت ایران موظف شد که در نقاط مرزی تأسیسات گمرکی مانند گمرکخانه و انبار کالا برای استفاده روس‌ها تأسیس کند. همچنین نرخ تعرفه گمرکی که مطابق این قرارداد مشخص شده بود، حدود سه تا چهار درصد بهای کالا بود که از این جهت نیز از عهدنامه‌های گلستان و ترکمانچای ضرر بیشتری برای ایران داشت. این تعرفه گمرکی در واقع جایگزین نرخ پنج درصدی شد که بر اساس معاهده ترکمانچای مقرر شده بود و شامل سه قسمت بود؛ قسمت نخست آن صورت نرخ برای کالاهای وارداتی بود که بر حسب وزن حساب می‌شد و دو قسمت دیگر مربوط به نرخ برخی کالاهای ایرانی صادراتی به روسیه و کالاهای وارداتی از روسیه به ایران بود. این تعرفه نرخ کالاهای صادراتی مواد خام و غذایی ایران به روس را خیلی کاهش داده بود و به طور کامل به نفع روس‌ها تمام شد زیرا که آنها ۶۱ تا ۷۰ درصد صادرات ایران را دریافت می‌کردند.<sup>۶۴</sup>

هدف روسیه از وضع چنین تعرفه‌ای بیشتر اجرای مقاصد سیاسی بود، زیرا تجارت ایران از لحاظ اقتصادی برای روسیه از اهمیت زیادی برخوردار نبود. چنان که در سال ۱۸۹۰ تا ۱۹۱۳ میلادی هر سال صادرات روسیه به ایران ۲/۱ تا ۳/۸ درصد مجموع صادرات روسیه را تشکیل می‌داد و واردات ۳ تا ۴ درصد کل کالاها بود و کشور ایران در ردیف هشتم تا دهم بازرگانی روسیه قرار داشت؛ لذا دولت روسیه از تجارت به عنوان وسیله‌ای برای نفوذ سیاسی استفاده می‌کرد و هر بازرگان روسی در بازار به عنوان نشانه‌ای از وجود یک کنسولگری برای دفاع و پشتیبانی از آن بود. از مثل‌های روسی بود که پُرچمداران در پی بازرگانان می‌رسند<sup>۶۵</sup> و روس‌ها می‌خواستند این مثل را در ایران به طور کامل اجرا کنند.<sup>۶۵</sup> در مقابل تجارت ایران وابسته به بازار روسیه بود چون که بیش از نصف صادرات ایران به روسیه ارسال می‌شد و میزان صادرات ایران به روسیه به همراه کالاهای ترانزیتی سایر کشورها از طریق روسیه به ایران از ۱۶ میلیون روبل در سال ۱۹۰۲-۱۹۰۱ میلادی به ۵۴ میلیون روبل در سال ۱۹۱۳-۱۹۱۲ میلادی رسید و در آستانه جنگ جهانی اول کشور روسیه ۶۰ تا ۷۰ درصد صادرات ایران را به خود اختصاص داده بود در حالی که مجموع کالاهای صادره به

۶۴ مروین ل. انتنر، روابط بازرگانی روس و ایران ۱۸۲۸-۱۹۱۴م، ترجمه احمد توکلی (تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود

افشار، ۱۳۶۹)، ص ۱۰۱.

۶۵ همان، ص ۱۱۰.



انگلیس و هند در همان زمان کمتر از ۱۰ درصد بود.<sup>۶۶</sup>

بدین ترتیب این قرارداد مخالف استقلال گمرکی، حق حاکمیت ملی و اصل تساوی حقوق بین‌المللی بود و به مراتب بیشتر از قراردادهای گلستان و ترکمانچای برای ایران پیامدهای منفی داشت. به طوری که اختیارات مالی و گمرکی ایران را سلب نمود و بازرگانی و صنایع کوچک داخلی و صادرات ایران را در شرف ورشکستگی قرار داد. یکی از آن آثار منفی سرازیر شدن کالاهای ارزان قیمت ساخت روسیه به ایران و از میدان به در کردن صنایع تازه تأسیس داخلی بود، زیرا بر اساس قرارداد مزبور تعرفه کالاهای صادراتی ایران به خصوص کالاهای صنعتی افزایش یافت و در مقابل تعرفه کالاهای مختلف وارداتی از روسیه به شدت کاهش پیدا کرد. حتی روس‌ها جهت رسیدن به مقاصد گوناگون سیاسی و اقتصادی خود نرخ برخی کالاهای خود را به پایین‌تر از قیمت تمام‌شده تولید آن در روسیه کاهش دادند، به عنوان نمونه روس‌ها برای ورشکست کردن کارخانه قند کهریزک، بهای قند روسی را در ایران خیلی پایین‌تر از قیمت این کالا در روسیه می‌فروختند. در مورد قماش نیز همین سیاست را اعمال می‌کردند.<sup>۶۷</sup>

زیان دیگر این قرارداد آن بود که علاوه بر ورشکستگی کارخانه و صنایع جدیدالتأسیس، تجارت ایران را از رونق انداخت و بر کشاورزی و گله‌داری نیز آسیب جدی وارد ساخت.<sup>۶۸</sup> ولی بیشترین تأثیر منفی این تعرفه بر بخش تجارت ایران بود زیرا به حدی تجارت ایران را ضعیف و کم‌رنگ ساخت که سرانجام به طور کامل در انحصار دولت روس قرار گرفت.<sup>۶۹</sup> گرچه عایدی گمرک را اندکی افزایش داد ولی زیان‌های آن به مراتب بیش از عایدات حاصله از آن برای ایران بود، چنان‌که به گفته مستوفی: «تعرفه جدید طوری پیش‌بینی شده بود که مال‌التجاره خارجه را در کشور ترویج کرده کارخانه‌های جدیدالولاده و دستکاری‌های سابق داخله را محکوم به زوال می‌کرد ولی در هر حال بر عایدی گمرک می‌افزود.»<sup>۷۰</sup> بدین ترتیب به طور مشخص و با آگاهی، منافع ملی ایران را پایمال و منافع تجار خارجی را بر تجار داخلی ترجیح می‌دادند و گویا بنا به گفته مؤتمن‌الملک تعددی در کار بوده که دولت ایران: «به دست خود رعیت داخل را مغلوب رعیت خارجه و تجارت مملکت را منحصر به آنها نماید.»<sup>۷۱</sup>

۶۶ همان، ص ۱۱۱.

۶۷ مستوفی، ص ۵۸.

۶۸ احمد کسروی، تاریخ مشروطه ایران (تهران: امیرکبیر، ۱۳۵۴)، ص ۳۳.

۶۹ میرزا محمد ناظم‌الاسلام کرمانی، تاریخ بیداری ایرانیان (تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۳)، ص ۱۰۲.

۷۰ مستوفی، ص ۵۱.

۷۱ آدمیت و ناطق، ص ۱۲۴.

وقتی دولت انگلستان از این قرارداد باخبر شد حکومت ایران را تحت فشار قرار داد تا امتیاز مشابه دولت روسیه دریافت نماید و سرانجام موفق شد در تاریخ ۱۸ ذی‌قعدة ۱۳۲۰ قمری (۱۹۰۲م)، قرارداد گمرکی تازه‌ای در یک مقدمه و هفت فصل با ایران منعقد نماید که مطابق آن، مقرر گردید دولت انگلیس از همان امتیاز و تعرفه گمرکی که دولت روسیه برخوردار شده بود استفاده کند، با این تفاوت که واردات ایران از انگلستان سه برابر صادرات ایران به آنجا بود.<sup>۷۲</sup> این در حالی بود که کشورهای اروپایی از همان اندک کالاهای صادراتی مانند فرش، تنباکو و تریاک ۴۰ تا ۵۰ درصد عوارض گمرکی می‌گرفتند.<sup>۷۳</sup> نتیجه چنین شیوه مالیات‌گیری از بین بردن تولیدات داخلی و صنایع ملی ایران بود.<sup>۷۴</sup>

به هر حال اقدامات نوز بلژیکی اگر چه به سود کشورهای خارجی به خصوص روسیه تمام شد، ولی می‌توان وی را پایه گذار تحولات جدید در گمرک ایران قلمداد کرد. چنان‌که به گفته برخی نویسندگان باید شالوده نظام و اداره گمرکات ایران را در دوره معاصر میراث او دانست.<sup>۷۵</sup> نوز در زمان تصدی‌گری خود بر گمرکات ایران، قرارداد گمرکی دیگری در ۱۶ ذیحجه ۱۳۲۰ قمری (۱۶ فوریه ۱۹۰۳م)، با دولت عثمانی امضا کرد که مطابق آن صادرات از پرداخت پنج درصد حقوق گمرکی معاف گشت.<sup>۷۶</sup>

مهم‌ترین بنادر ایران در زمان هفت‌ساله تصدی‌گری بلژیکی‌ها بر گمرکات ایران مانند بندرعباس، بوشهر و خرمشهر و نیز ادارات ایالتی گمرکات مانند مشهد، انزلی، تبریز و کرمانشاه به وسیله رؤسای بلژیکی و زیر نظر نوز اداره می‌شد و آن رؤسای ایالتی اختیارات لازم و کافی جهت سروسامان دادن به امور گمرکی خود را داشتند.

اگر چه در مدت هفت سالی که بلژیکی‌ها گمرکات ایران را اداره می‌کردند درآمد گمرکات دو برابر شد و گمرکات نظم خوبی پیدا کردند، ولی بیشترین سود از حضور بلژیکی‌ها نصیب دولت روسیه و پس از آن انگلیس شد و همین اقدامات جانبدارانه نوز نسبت روسیه بود که موجب شد تا دولت انگلیس را علیه خود تحریک نماید و سرانجام هم نوز و همکارانش در ۲۶ ذیحجه ۱۳۲۴ قمری (۱۹۰۶م) عزل شدند. با وجود برکناری بلژیکی‌ها از گمرکات باز قراردادهای گمرکی روس و

۷۲. جمالزاده، ص ۳۸.

۷۳. آدمیت و ناطق، ص ۲۹۲.

۷۴. ارنست اورسل، سفرنامه، ترجمه علی اصغر سعیدی (تهران: زوار، ۱۳۳۵)، ص ۲۳۵.

۷۵. جمالزاده، ص ۱۳۱.

۷۶. یکتایی، تاریخ گمرک ایران، ص ۷۱.

انگلیس در حدود ۱۸ سال حاکم بر گمرکات ایران بود تا اینکه انقلاب روسیه اتفاق افتاد. حتی پس از انقلاب روسیه نیز با وجودی که قرارداد ۱۹۱۹ میلادی لغو شد، اما قراردادهای گمرکی ضمیمه این قرارداد تا مدت‌ها اجرا می‌شد.

تحول دیگری که پس از صدور فرمان مشروطه در گمرک انجام شد این بود که حقوق گمرکی داخلی به صورت مالیات نواقل و پس از آن به شکل عوارض شهری و با تصویب قانون بلدی، ضمن وظایف انجمن‌های بلدی درآمد. سپس به موجب قانون، مالیات بلدی از اتباع ایران گرفته شد، البته حقوق گمرکی داخلی و عوارض و راهداری و نواقل و وجوهی به عنوان حق خانات از کالاها، زمانی گرفته می‌شد که کالایی از منطقه نفوذ خان‌ها عبور می‌کرد که این نیز یکی از مشکلات عمده تجارت داخلی و نشانی از عقب‌ماندگی صنعتی و بازرگانی ایران بود.<sup>۷۷</sup>

گمرکات ایران پس از مشروطه نیز همچنان بر اساس همان اصول و قوانینی که بلژیکی‌ها وضع کرده بودند اداره می‌شد و به دلیل گرفتاری‌های پس از مشروطه و نیز دوران استبداد صغیر، درآمد گمرکات کاهش یافت و امور مالی مملکت مختل شد. از این رو، در آغاز سلطنت احمد شاه، مجلس به موجب قانون ۲۳ جوزای ۱۳۲۹ قمری (۱۹۱۱م)، تصمیم گرفت برای اصلاح مالیه، تحولی در امور گمرکی و مالی مملکت به وجود آورد. در همین راستا در صدد بر آمد تا از مستشاران آمریکایی که از اتباع دولت بیطرفی بودند استفاده کند لذا شوستر آمریکایی را به سمت خزانه‌دار کل کشور منصوب کرد، وی سازمانی برای وزارت دارایی تنظیم کرد که گمرک نیز یکی از ادارات آن وزارتخانه بود.<sup>۷۸</sup>

تلاش‌های شوستر نیز موجب افزایش درآمد گمرکات نشد و در زمان وی همانند گذشته بیشتر عایدات گمرکات در اختیار قدرت‌های خارجی قرار داشت. این ناکامی موجب کاهش درآمدهای دولت نسبت به مخارج آن شد تا حدی که دولت مجبور به استقراض از منابع داخلی و نیز تأخیر در باز پرداخت بدهی‌های خارجی و دریافت مساعده گردید چنان که به گفته خود مورگان شوستر: «در سال ۱۲۹۰ شمسی (۱۹۱۱م)، تمام مالیات نقدی و جنسی دولت ایران ۵۰ میلیون قران است و تازه به فرض وصول، بودجه دولت ایران شش میلیون تومان (۶۰ میلیون قران) کسری دارد.»<sup>۷۹</sup>

پس از برکناری و اخراج شوستر از خزانه ایران، شخصی به نام مرنار که مدت‌ها معاون نوز در

۷۷. همان، ص ۷۵.

۷۸. مجید یکتایی، تاریخ دارایی ایران (تهران: دهخدا، ۱۳۵۲)، ص ۷۶.

۷۹. مورگان شوستر، اختناق در ایران، ترجمه ابوالحسن موسوی شوشتری (تهران: صفیعیلیشاه، ۱۳۷۵)، ص ۳۳۶.

ایران بود از طرف دولت ایران در هشتم جمادی‌الثانی ۱۳۳۰ قمری (۱۹۱۲م) به سمت خزانه‌داری کل ایران منصوب گردید و گمرک نیز زیر نظر او قرار گرفت. پس از او نیز چند نفر از نیروهای خارجی ریاست کل گمرک ایران را عهده‌دار شدند.<sup>۸۰</sup>

به هر حال در دوران تصدی‌گری خارجی‌ها بر گمرک ایران به خصوص در زمان بلژیکی‌ها، درآمد گمرک ایران بیشتر در اختیار بیگانگان قرار داشت و تحت عناوین مختلف از بازرگانان ایران مالیات‌هایی همچون راهداری، قپانداری و حقوق خانات گرفته می‌شد. ولی از بازرگانان خارجی فقط یک حقوق گمرکی در مرزها دریافت می‌شد که این به ضرر بازرگانان داخلی و مردم ایران بود. این در حالی بود که بیشتر مردم از این ماجراها خبری نداشتند.<sup>۸۱</sup>

امین‌الدوله که عامل عمده ورود نوز بلژیکی به ایران بود، عملکرد او را مورد نکوهش قرار داده و سیاست‌گذاری‌های گمرکی او را اجحاف در حق تجار داخلی و مردم ایران و خدمت به بیگانگان دانسته است.<sup>۸۲</sup> همچنین تعرفه گمرکی به شکلی ترتیب داده شده بود که بنا به گفته مورگان شوستر:

به کلی بر خلاف صرفه و صلاح و مضر به عواید ایران و از منحوس‌ترین و بی‌حاصل‌ترین تعرفه‌های عالم به شمار می‌رفت. نقص بزرگ آن تعرفه این است که به حدی از اندازه اعتدال خارج است که مخارج جلوگیری از قاچاق در بعضی از سرحدات خیلی بیشتر از گمرکی است که از آن امکان به دولت واصل می‌شد ... بلی این تعرفه‌ها مانند آوار بر سر ملت بی‌تجربه و خوش‌باور ایران فرود آمد.<sup>۸۳</sup>

در آستانه جنگ جهانی اول بدهکاری‌های دولت ایران بیشتر شد. به طوری که جمعاً در آن زمان ۵۳۴ میلیون قران (در حدود ۱۰ میلیون لیره) یا نزدیک به ۱۰ برابر درآمدهای مالیاتی سرانه خود بدهکاری داشت و قادر به تأمین مخارج روزانه نبود.<sup>۸۴</sup> با وقوع جنگ جهانی اول و اشغال ایران توسط قدرت‌های خارجی، گرفتاری‌ها و بحران‌های مالی و اقتصادی برای گمرکات ایران پیش آمد، ولی در مجموع عایدات گمرکات ایران در وضعیت قابل قبولی قرار داشت، به گونه‌ای که در

۸۰. یکتایی، تاریخ گمرک ایران، ص ۷۶.

۸۱. کسروی، ص ۳۵۳.

۸۲. علی اصغر امین‌الدوله، خاطرات سیاسی، به کوشش فرمانفرمایان و زیر نظر ایرج افشار (تهران: امیرکبیر، ۱۳۷۰)، ص ۲۶۷.

۸۳. شوستر، ص ۳۱۵.

۸۴. علی رشیدی، «توسعه اقتصادی و مدیریت آن (بخش دوم)»، اطلاعات سیاسی-اقتصادی (فروردین و اردیبهشت ۱۳۷۸)،

شماره‌های ۱۳۹ و ۱۴۰، ص ۱۴۷.

مدت نه ماه از سال ۱۳۳۳ قمری (۱۹۱۵م)، مجموع عایدات گمرکی استان‌های ایران در حدود ۲,۰۶۰,۰۰۰ تومان بود. این مبلغ نسبت به سه سال پیش از آن کسری محسوسی داشته است که آن هم ناشی از بروز جنگ جهانی اول بود که مراودات و مناسبات تجارتي کشورهای اروپای غربی با ایران کاهش محسوسی یافته بود.<sup>۸۵</sup>

بر اساس گزارشی که بانک استقراضی در رمضان ۱۳۳۳ قمری (اوت ۱۹۱۵م)، اعلام کرد از مجموع عایدات گمرکی شش‌ماهه سال ۱۳۳۳ قمری (۱۹۱۵م)، مبلغ ۲۳۶,۹۱۸ قران بابت تنمه شهریه ماه فوریه قزاقخانه، مبلغ ۲۵۰,۰۰۰ قران بابت شهریه مارس قزاقخانه، مبلغ ۹۰۰,۰۰۰ قران بابت شهریه آوریل و ژوئن و مبلغ ۳,۲۶۲,۲۷۹ قران هم بابت اصل و فرع قرض دولتی پرداخت گردید. همچنین مبلغ ۳۲۵,۰۰۰ قران بابت حقوق محمدعلی میرزا و ۸۰۰,۰۰۰ قران هم بابت وجوه استقراض سال‌های ۱۳۱۷ و ۱۳۲۰ قمری (۱۹۰۰ و ۱۹۱۲ م) پرداخت شد و در کل میزان برداشت‌شده از عایدات گمرکات در سال ۱۳۳۳ قمری (۱۹۱۵م)، مبلغ ۵,۷۷۴,۱۹۷ قران بود.<sup>۸۶</sup> در مجموع عایدات گمرکی سال ۱۳۳۳ قمری (۱۹۱۵م) تقریباً بالغ بر ۴۲۳,۰۰۰ تومان یعنی ۳۸ درصد نسبت به سال ۱۳۳۲ قمری (۱۹۱۴م) کمتر بوده است.<sup>۸۷</sup> در میان گمرکات مختلف کشور، جمع عایدات گمرکات شمال که شامل آذربایجان، آستارا، گیلان، مازندران، استرآباد، خراسان، کرمانشاه و همدان بود بیشتر از جمع عایدات گمرکات جنوب بود که شامل بوشهر، بندرعباس و خوزستان می‌شد.<sup>۸۸</sup>

پس از انقلاب روسیه و انعقاد پیمان‌نامه ایران و روسیه در ۱۳۳۸ قمری (۱۶ فوریه ۱۹۲۱م)، قرار بر این شد که پیمان‌نامه‌های گمرکی لغو گردد. ولی باز تضمین استقلال گمرکی ایران به دست نیامد و اختیارات گمرک خارجی ایران همچنان محدود بود. اما سرانجام با پافشاری دولت ایران قرارداد گمرکی ۱۳۳۷ قمری (۱۹۲۰م) جایگزین قراردادهای گمرکی ۱۳۳۱-۱۳۳۰ قمری (۱۹۰۳-۱۹۰۲م) شد و این قرارداد تا دوره پهلوی و تا ۲۰ اردیبهشت ۱۳۰۷ شمسی (۱۳۴۷ق / ۱۹۲۸م) که دولت ایران تعرفه تازه‌ای وضع کرد اجرا گردید.

با وجود همه تحولاتی که در گمرک ایران صورت گرفت، به دلیل ناتوانی در احیای ساختار اقتصادی و قانونی متناسب با نیاز مملکت و بر اساس تحولات بین‌المللی، سوء مدیریت و عدم

۸۵. سازمان اسناد ملی ایران. خلاصه حساب اداره گمرکات به تاریخ ۸ سپتامبر ۱۹۱۵م برابر با ۲۴ شوال ۱۳۳۳ق.

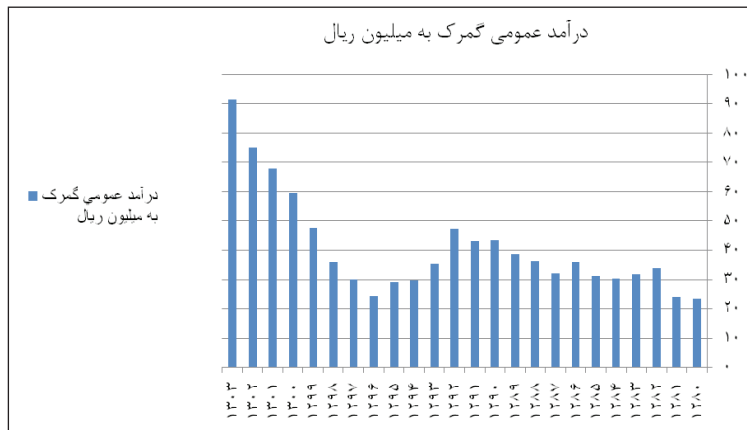
۸۶. سازمان اسناد ملی ایران، خلاصه حساب اداره گمرکات به تاریخ ۴/۶ اوت ۱۹۱۵م برابر با ۲۲ رمضان ۱۳۳۳ق.

۸۷. سازمان اسناد ملی ایران، خلاصه حساب اداره گمرکات به تاریخ ۱۱/۹ اوت ۱۹۱۵م برابر با ۲۹ رمضان ۱۳۳۳ق.

۸۸. سازمان اسناد ملی ایران، خلاصه حساب اداره گمرکات از تاریخ ۱/۱۴ ژانویه لغایت ۱/۱۴ ژوئیه ۱۹۱۵.

برخورداری از ابزار و تجهیزات پیشرفته و نوین گمرکی، آن تحولات نتوانست زمینه‌ساز رونق اقتصادی ایران گردد. گرچه پس از مشروطه درآمد گمرکات افزایش پیدا کرد ولی باز دولت ایران نتوانست با اعمال سیاست‌های مناسب گمرکی و مالی همچون اعمال سیاست‌های پولی و اعتباری و کسب استقلال پولی و تأسیس بانک، اجرای سیاست‌های بازرگانی و گمرکی در جهت کسب استقلال گمرکی و در اختیار گرفتن تجارت خارجی، اجرای سیاست‌های ارزی تشویقی به خصوص برای تشویق صادرات غیرنفتی، توسعه روابط سیاسی، اقتصادی با کشورهایی همچون آلمان با هدف کسب استقلال اقتصادی از دو رقیب روس و انگلیس، موجب افزایش واقعی درآمدهای گمرکی و رونق اقتصادی کشور شود. طبق آمار موجود اگر چه بعد از ورود بلژیکی‌ها نسبت به دوران پیشین، درآمد گمرکی اندکی افزایش یافت ولی باز به دلیل سلطه قدرت‌های خارجی بیشتر درآمدها در راه بازسازی زیرساخت‌های مملکت هزینه نگردید.

نمودار درآمد گمرکات ایران از ۱۳۱۸ قمری (۱۲۸۰ ش / ۱۹۰۱ م) تا ۱۳۴۲ قمری  
(۱۳۰۳ ش / ۱۹۲۴ م) بر اساس میلیون ریال



طبق نمودار بالا، درآمدهای گمرکی به جز سال‌های ۱۲۹۷ تا ۱۳۰۳ شمسی، روند افزایشی نداشته است و در همان سال‌های پایانی دوره قاجار نیز میزان درآمدها با درآمدهای واقعی فاصله زیادی داشته است. بدین ترتیب عدم تعرفه گمرکی مستقل موجب عدم تدوین سیاست‌گذاری تجاری مناسب در راستای رونق اقتصادی و توسعه تجاری و صنعتی گردید. زیرا یکی از شاخص‌های

عمده جهت رونق اقتصادی حمایت از تولیدات داخلی بود که این مهم در ایران انجام نشد. اگرچه روند تاریخی صادرات ایران به سمت کالاهای صنعتی بود ولی بر اساس تقسیم کار بین‌المللی، کشورهایمانند ایران در آن مقطع معمولاً مسئول تأمین مواد خام کشورهای صنعتی بودند و چون ایران بیشتر واردکننده محصولات صنعتی ساخته‌شده خارجی بود، توان رقابت تولیدات داخلی افزایش پیدا نکرد و منجر به انباشت سرمایه و افزایش رقابت با سرمایه‌های خارجی نشد. از این رو، تمام تلاش‌ها برای ایجاد صنایع جدید در دوره قاجار به علت عدم توازن رقابت با تولیدکنندگان خارجی با شکست مواجه شد و صنایع محدود موجود نیز همگی دچار ورشکستگی شدند. بنابراین تعرفه‌های گمرکی که می‌بایست عامل اصلی رونق اقتصادی و توسعه صنعتی باشند در ایران دوره قاجار مانع عمده‌ای برای رونق اقتصادی و توسعه صنعتی بود.

### نتیجه‌گیری

گمرکات ایران در دوره قاجار از استقلال داخلی برخوردار نبود و به نفع رونق اقتصادی و توسعه سرمایه‌داری تجاری و صنعتی مملکت مورد استفاده قرار نگرفت. گمرکات ایران در حالی که می‌توانست یکی از مهم‌ترین راه‌های افزایش درآمد ملی و انباشت سرمایه باشد، به دلیل بی‌تدبیری حکام در اداره آن و وضعیت اقتصادی و مالی حاکم بر ایران به مرکزی برای سودرسانی به قدرت‌های خارجی تبدیل شد. قبل از مشروطه عایدات حاصله از گمرکات خیلی پایین بود. پس از آن نیز اگرچه با ورود بلژیکی‌ها، درآمد گمرکی اندکی افزایش یافت ولی باز هم به دلیل سلطه قدرت‌های خارجی باز دولت نتوانست با اعمال سیاست‌های مالی و وضع تعرفه‌های گمرکی مناسب این درآمدها را به طور واقعی افزایش داده و در جهت بازسازی زیرساخت‌های مملکت هزینه کند. حتی تعرفه‌های گمرکی و مالیات‌گیری که در طول این دوران وضع و اجرا گردید موجب ورشکستگی تجار داخلی و نابودی صنایع کوچک موجود و ضعف اقتصادی ایران نیز شد. لذا در دوره قاجار با وجود آن که سازمان گمرک دچار تحولات مثبتی از نظر تشکیلات اداری و وضع تعرفه‌ها گردید ولی به دلیل عدم استقلال گمرکات و تدوین تعرفه گمرکی مستقل، این تحولات نه تنها موجب ایجاد تراز بازرگانی مثبت و رونق اقتصادی و توسعه تجاری نشد، بلکه به واسطه اجرای سیاست درهای باز به روی واردات خارجی به خصوص از انگلستان و روسیه، و نیز وجود مشکلات در زمینه صادرات، ایران را به تولیدکننده مواد خام و اولیه مورد نیاز قدرت‌هایی همچون انگلیس و روس و در عوض واردکننده کالاهای مصرفی و تولیدات صنعتی خارجی تبدیل کرد. بدین ترتیب

تحولات گمرکی و به خصوص وضع تعرفه‌های گمرکی که در طول این دوره وضع و اجرا گردید بیشتر به نفع قدرت‌های اقتصادی خارجی و ضعف اقتصاد ملی و ورشکستگی تجار و پیشه‌وران ایرانی تمام شد.

### کتابنامه

آدمیت، فریدون و هما ناطق. *افکار اجتماعی و سیاسی و اقتصادی در آثار منتشر نشده دوران قاجار*. تهران: آگاه، ۱۳۵۹.

آریان‌پور، منوچهر. فرهنگ جامع پیشرو آریان‌پور، فارسی-انگلیسی. ج ۳. تهران: جهان رایانه، ۱۳۸۲.  
امین‌الدوله، علی‌اصغر. *خاطرات سیاسی*. به کوشش فرمانفرمایان و زیر نظر ایرج افشار. تهران: امیرکبیر، ۱۳۷۰.

انتنر، مروین. ل. *روابط بازرگانی روس و ایران ۱۸۲۸-۱۹۱۴ م*. ترجمه احمد توکلی. تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار، ۱۳۶۹.

اوین، اوژن. *ایران امروز*. ترجمه علی‌اصغر سعیدی. تهران: زوار، ۱۳۳۵.  
اورسل، ارنست. *سفرنامه*. ترجمه علی‌اصغر سعیدی. تهران: زوار، ۱۳۳۵.  
باستانی‌راد، حسن. «مبادلات پولی و سکه‌خانه‌های سامانیان». *پژوهشنامه خراسان بزرگ*، مجله دانشگاه بین‌المللی دانشگاه امام رضا (ع). شماره ۲. بهار ۱۳۹۰. ص ۱۵ - ۳۱.  
بروگش، هنریش. *سفری به دربار صاحبقران ۱۸۶۱-۱۸۵۹*. ج ۲. ترجمه مهندس کردیچه. تهران: اطلاعات، ۱۳۶۸.

پولاک، یاکوب ادوارد. *سفرنامه*. ترجمه کیکاوس جهاننداری. تهران: خوارزمی، ۱۳۶۸.  
پیرنیا، حسن. *ایران باستان یا تاریخ مفصل ایران قدیم*. ج ۲. تهران: دنیای کتاب، ۱۳۶۲.  
جمالزاده، محمدعلی. *گنج شایگان*. *اوضاع اقتصادی ایران*. تهران: سخن، ۱۳۸۴.  
خلیل‌جر. *فرهنگ لاروس*. ج ۱. مترجم سید حمید طبیبیان. تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۷.  
دورانت، ویل. *تاریخ تمدن*. ج ۱، مشرق زمین گهواره تمدن. مترجمان احمد آرام، پاشایی و آریان‌پور. تهران: انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی، ۱۳۷۲.

رشیدی، علی. «توسعه اقتصادی و مدیریت آن (بخش دوم)». *اطلاعات سیاسی-اقتصادی*. ش ۱۴۰ - ۱۳۹.  
فروردین و اردیبهشت ۱۳۷۸. ص ۱۵۷ - ۱۴۶.

سازمان اسناد ملی ایران. اداره گمرکات، نمره ۳۰۲۱، ضمیمه ۱، به تاریخ ۴ اوت ۱۹۱۵ م برابر با ۲۲ رمضان ۱۳۳۳ ق.

\_\_\_\_\_ اداره گمرکات، نمره ۳۲۹۵، ضمیمه ۱، به تاریخ ۱۱ اوت ۱۹۱۵ م برابر با ۲۹ رمضان ۱۳۳۳ ق.

\_\_\_\_\_ اداره گمرکات، نمره ۳۸۰۳، به تاریخ سپتامبر ۱۹۱۵ م برابر با ۲۴ شوال ۱۳۳۳.

\_\_\_\_\_ خلاصه حساب اداره گمرکات از تاریخ ۱/۱۴ ژانویه لغایت ۱/۱۴ ژوئیه ۱۹۱۵.



سعیدی نیا، حبیب‌الله. گمرک بوشهر و نقش آن در تجارت خلیج فارس در دوره قاجار. بوشهر: دانشگاه خلیج فارس، ۱۳۸۹.

سیف، احمد. اقتصاد ایران در قرن نوزدهم. تهران: چشمه، ۱۳۷۳.

شوستر، مرگان. اختناق ایران. ترجمه ابوالحسن موسوی شوشتری. تهران: صفیعلیشاه، ۱۳۷۱.

عمید، حسن. فرهنگ فارسی عمید. تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۳.

عیسوی، چارلز. تاریخ اقتصادی ایران (عصر قاجار، ۱۳۳۲-۱۲۱۵ ق). ترجمه یعقوب آژند. تهران: گستره، ۱۳۶۹.

غفاری، امیر جلال‌الدین. فرهنگ غفاری، فارسی به فرانسه. تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۳۶.

فلور، ویلم، اشرف افغان بر تختگاه اصفهان، ترجمه ابوالقاسم سری. تهران: توس، ۱۳۶۷.

کرزن، جرج. ایران و قضیه ایران. تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۷۳.

کسروی، احمد. تاریخ مشروطه ایران. تهران: امیرکبیر، ۱۳۵۴.

گذشته، حال، آینده گمرک. تهران: انتشارات مرکز آموزش و تحقیقات گمرک ایران، ۱۳۷۲.

گیرشمن، رومن. ایران از آغاز تا اسلام. ترجمه محمد معین. تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۶۴.

مستوفی، عبدالله. شرح زندگانی من (تاریخ اجتماعی و اداری قاجاریه). تهران: زوار، ۱۳۷۱.

مصطفی، ابراهیم و آخرون. المعجم الوسیط. الجزء الاول. طهران: مؤسسه الصادق، ۱۴۲۶ ه.ق.

مینورسکی، ولادیمیر. سازمان اداری حکومت صفوی یا تحقیقات و حواشی و تعلیقات مینورسکی بر تذکره‌الملوک.

ترجمه مسعود رجب‌نیا با حواشی محمد دبیرسیاقی. تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۸.

ناظم‌الاسلام کرمانی، میرزا محمد. تاریخ بیداری ایرانیان. تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۳.

نصر، سید تقی. ایران در برخورد با استعمارگران از آغاز قاجاریه تا مشروطیت. تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان

ایران، ۱۳۶۳.

هادی، عبدالله. گمرک. تهران: مدرسه عالی بازرگانی، ۱۳۴۹.

یکتایی، مجید. تاریخ دارائی ایران. تهران: دهخدا، ۱۳۵۲.

\_\_\_\_\_ تاریخ گمرک ایران. تهران: دانش، ۱۳۵۴.

*Oxford Advanced Learner's Dictionary*. Ed. Sally Wehmeier. Oxford: Oxford University press, 2000.

*Petit Larousse*. Ed. P. Larousse et c. Augé. Paris: Librairie Larousse, 1973.

