



A comparative study of the "Reuter" railway concession in the period of Naser al-Din Shah Qajar with the "Izmir-Aydin" railway concession in the period of Ottoman Sultan Abdulmejid

Naser Jamalzadeh* Mahdi Azizi Hashjin**

Abstract

Adopting right approaches to the economic advancements plays a crucial role in the prospects of a country. The "Caspian-Persian Gulf Railway" concession was the first and largest development project of Iran, which was granted to Baron Julius de Reuter by Naser al-Din Shah Qajar about 150 years ago. There is a difference of opinion among historians about the nature of Reuter's concession, but most analysts strongly criticize it because of the exploitative nature of Reuter's contract. However, there is insufficient information in historical books to give the researchers the possibility to examine and evaluate the exploitative nature of the concessionary contracts signed then. Therefore, this research attempts to clarify the nature of Reuter's concession using a descriptive-analytical approach that compares the first Iranian railway contract with the Izmir-Aydin Ottoman railway concession, which was signed almost simultaneously with the British. The research tries to answer this question "What factors contributed to the success of Wilkin's concession in Turkey and what factors brought about the failure of Reuter's concession in Iran?" The findings indicate that 4 factors affected the structure of contracts and the implementation of industrial development initially requires a series of structural and institutional reforms and the development process should be gradual, part by part, and proportionate to the capacity of the country's natural resources and labor force; The concessions needed to be granted according to the requirements and the development process. The Ottoman government applied a positive and intelligent approach to implement its developmental plans gradually in different phases granting limited concessions as small-scale projects. On the other hand, due to their gullibility and disregard to the necessary requirements of development, the Qajar government sought to implement their huge development project by handing over the natural resources of the country to foreigners as exclusive and unlimited concessions in a hasty manner. Nevertheless, because of the size of the project and the exploitative nature of the concession, it was challenged and consequently abolished.

Keywords: Iran, Izmir-Aydin Railway Concession, Naser al-Din Shah Qajar, Ottoman, Reuter's Concession, Sultan Abdulmejid.

* Associate Professor of Political Science at Imam Sadiq University, Tehran, I.R.Iran.

Jamalzadeh@isu.ac.ir

0000-0001-5655-7084

** Ph.D. Student of Political Science- Iran Issues, Imam Sadiq University, Tehran, I.R.Iran
(Corresponding author).

Mahdi.azizi@isu.ac.ir

0009-0007-7449-1817

دو فصلنامه علمی «دانش سیاسی»، مقاله پژوهشی، سال بیستم و یکم، شماره دوم (پیاپی ۴۲)، پاییز و زمستان ۱۴۰۴، صص. ۳۸۶-۳۵۷

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۴/۲۳

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۲/۱۲

مقاله برای بازنگری به مدت ۳۰ روز نزد نویسندگان بوده است.

مطالعه تطبیقی امتیاز راه آهن «رویتر» در دوره ناصرالدین شاه قاجار با امتیاز راه آهن «ازمیر - آیدین» در دوره سلطان عبدالمجید عثمانی

ناصر جمالزاده* مهدی عزیزی هاشجین**

چکیده

امتیاز «راه آهن خزر-خلیج فارس» نخستین و بزرگ‌ترین پروژه توسعه‌ای ایران محسوب می‌شد که توسط ناصرالدین شاه قاجار به رویتر اعطا شده بود. بین مورخان در مورد ماهیت امتیاز رویتر اختلاف نظر وجود دارد؛ اما اکثر تحلیل‌گران، به خاطر ماهیت استثماری قرارداد، آن را مورد انتقاد شدید قرار می‌دهند. با این حال همچنان در کتب تاریخی فضای مناسب و اطلاعات دقیقی برای بررسی ماهیت استثماری امتیازات آن دوره حاصل نمی‌شود. بر این اساس، این پژوهش با رویکرد توصیفی - تحلیلی سعی دارد تا در راستای شفاف‌تر شدن ماهیت امتیاز رویتر، به صورت اسنادی مفاد امتیاز راه آهن ایران را با روش مقایسه‌ای - تطبیقی با مفاد امتیاز راه آهن ازمیر - آیدین عثمانی که تقریباً در یک برهه نزدیکی با انگلیسی‌ها منعقد شده بود را بررسی کند و به این پرسش اصلی که «چه مؤلفه‌هایی باعث اجرایی شدن «امتیاز ویلکین» در عثمانی و عدم اجرایی شدن و ابطال «امتیاز رویتر» در ایران شده است؟» پاسخ دهد. یافته‌ها حاکی از آن است که چهار عامل در اجرایی شدن یا عدم اجرا شدن قراردادها نقش داشتند و ساختار قراردادها را تحت تأثیر قرار می‌دادند.

واژگان کلیدی: امتیاز راه آهن ازمیر - آیدین، امتیاز رویتر، ایران، سلطان عبدالمجید، عثمانی، ناصرالدین شاه قاجار.

* دانشیار دانشکده معارف اسلامی و علوم سیاسی دانشگاه امام صادق علیه‌السلام، تهران، جمهوری اسلامی ایران.

Jamalzadeh@isu.ac.ir

0000-0001-5655-7084

** دانشجوی دکتری مسائل ایران، دانشکده معارف اسلامی و علوم سیاسی دانشگاه امام صادق علیه‌السلام،

تهران، جمهوری اسلامی ایران (نویسنده مسئول).

Mahdi.azizi@isu.ac.ir

0009-0007-7449-1817

مقدمه

بیان مسئله: توسعه صنعتی مسیری است که کشورهای اروپای غربی، به خصوص انگلستان، با انقلاب علمی و صنعتی پایه‌گذاری کردند؛ اقتضای چنین توسعه‌ای، گسترش راه‌های مواصلاتی امن و سریع برای انتقال کالاها بود. خطوط ریلی با لوکوموتیوهای بخار نخستین ارمغان انقلاب صنعتی برای جاده‌ها بود. با پیدایش این فناوری، خطوط ریلی به سرعت در کل اروپا گسترش یافت و امتداد آن به سرزمین‌های آسیایی رسید. در چنین برهه از زمان که در ایران حکومت قاجار و در کشور ترکیه حکومت عثمانی بر سر کار بود، در مواجهه با مدرنیته و پیمودن مسیر توسعه بسیار متفاوت از هم عمل کردند. دولت عثمانی در نیمه اول قرن نوزدهم میلادی متوجه اقتضائات جهان نوین شده و به تدریج شروع به اصلاحات ساختاری کرده و در خور این تحولات، قوانین و نهادهای سیاسی، اجتماعی و اقتصادی نوین در عثمانی تأسیس شد. در همین راستا بود که عثمانی‌ها در دهه‌های اولیه گسترش خطوط ریلی در اروپا به فکر احداث آن در سرزمین‌های خود افتادند و امتیاز راه‌آهن «ازمیر - آیدین» نخستین قراردادی بود که در سرزمین‌های مرکزی عثمانی برای ایجاد خطوط ریلی با انگلیسی‌ها منعقد شد؛ اما در ایران، سرکاربودن حکومت استبدادی قاجار و تضادهای بین جامعه و دولت باعث شد تا هر دو به صورت فرسایشی علیه یکدیگر کار کنند و کشور در مسیر توسعه قرار نگیرد. قرارداد راه‌آهن دریای خزر تا خلیج فارس نخستین تلاش ایرانی‌ها برای توسعه اقتصادی بود که توسط ناصرالدین‌شاه، میرزا حسین خان سپهسالار (صدراعظم) و میرزا ملکم‌خان (وزیر خارجه) در قالب قرارداد امتیازی به *بارون* *ژولیوس دی روتیر* داده شد؛ اما به خاطر گستردگی امتیازات و ماهیت استثمارگری آن مورد مخالفت روسیه تزاری و نیز علماء مذهبی و عامه مردم قرار گرفته و لغو شد.

اهمیت: خطوط حمل و نقل از ملزومات اصلی توسعه هستند و کریدورهای بین‌المللی و بین‌قاره‌ای نقش حیاتی در رشد اقتصاد جهانی و ثبات نظام بین‌الملل ایفا می‌کنند؛ این مقاله با در نظر گرفتن اهمیت راهبردی این موضوع در فرایند توسعه اقتصادی و به ویژه ادغام اقتصاد کشور در نظام اقتصاد جهانی، برای یافتن عوامل عدم موفقیت و اجرانشدن پروژه راه‌آهن سراسری ایران که می‌توانست نقش کلیدی در پیشرفت کشور داشته باشد

در لابه‌لای تاریخ جستجو می‌کند.

ضرورت: از آنجاکه به نظر بسیاری از متخصصان کشور ایران دچار تأخیر در توسعه‌یافتگی شده و هنوز مسیر توسعه صنعتی خود را تکمیل نکرده است (ترابی، ۱۳۸۴، ص. ۱۰۴؛ سجادی و متقی، ۱۳۹۳، ص. ۳۷)؛ بدون داشتن چشم‌اندازهای نظری و عملی نمی‌توان افق‌های دوردست توسعه و پیشرفت اقتصادی کشور را ترسیم کرد. وجود صنایع ورشکسته در کشور و کارخانه‌های متروک از عوارض نبود مطالعات تخصصی و محاسبات دقیق راهبردی مستمر برای طراحی، ادغام، پیشبرد و آمایش مسیر توسعه کشور است.

اهداف: توسعه در هر جامعه‌ای علاوه بر نقش دولت، نیازمند مشارکت سایر بازیگران مؤثر، به‌خصوص مردم در پروژه‌های اقتصادی است. هدف اصلی مقاله حاضر فهم ملاحظات راهبردی برای شکل‌گیری یک مشارکت مثبت و مؤثر در راستای توسعه ملی می‌باشد. کمک به شناخت بهتر تجربه توسعه در ایران، و همچنین استفاده از تجارب مثبت دیگر بازیگران از جمله اهداف فرعی این پژوهش می‌باشد.

پرسش‌ها و فرضیه: این پژوهش فرضیه‌آزما نیست و بر نظام پرسش‌ها استوار است. پرسش اصلی پژوهش حاضر عبارت است از: مؤلفه‌هایی که باعث اجرایی شدن قرارداد امتیاز راه آهن «ازمیر - آیدین» (ویلکین) در عثمانی و عدم اجرایی شدن و ابطال امتیاز رویت در ایران شد، کدامند؟ در این راستا پرسش‌های فرعی زیر مطرح شده است: سازوکار تاریخی تعریف و عملیاتی شدن دو امتیاز راه آهن در ایران و عثمانی کدامند؟ نظریه‌های اصلی مشارکت بین‌المللی در طرح‌های توسعه ملی چیست؟ معیارهای اصلی برای مقایسه انواع مختلف قراردادهای مشارکت بین‌المللی از منظر توسعه ملی کدامند؟

۱. پیشینه پژوهش

مجموع مطالعات تاریخی و تحلیلی موجود در این زمینه را می‌توان در دو سطح بررسی نمود:

۱-۱. پیشینه پژوهش در نشریه دانش سیاسی

از بین مقالات نشریه دانش سیاسی، دو مقاله بیش‌ترین ارتباط موضوعی با پژوهش

حاضر را دارد و مؤید پیش‌فرض‌ها و نتایج این پژوهش می‌باشد؛ ترابی (۱۳۸۴) در مقاله خود به چالش‌های نظری و عملیاتی برنامه‌های توسعه در ایران می‌پردازد؛ اما با کلی‌گویی مفهومی به مصادیق توسعه‌ای نمی‌پردازد و از همه مهم‌تر چشم‌انداز یا مسیری برای توسعه ترسیم نمی‌کند.

سجادی و متقی (۱۳۹۳) به‌منظور بررسی عدم موفقیت امکان‌پذیری نظارت و کنترل در برنامه‌های توسعه ایران، در بخش عمده‌ای از مطالب خود به آسیب‌های برنامه‌های توسعه ایران می‌پردازند.

۱-۲. پیشینه پژوهش در سایر منابع

پیشینه پژوهی این پژوهش در سایر آثار تاریخی و علمی مرتبط با امتیاز رویتر و ویلکین در دو بخش مجزا صورت می‌گیرد؛ در بخش مربوط به امتیاز رویتر، آثار بسیاری در زمینه تاریخ قراردادهای امتیازی در دوره قاجار نوشته شده است. در بررسی این آثار به دو دسته از کتاب‌های تاریخی و تحلیلی - تاریخی مواجه می‌شویم.

الف. کتاب‌های تاریخی: بسیاری از آثاری که به تاریخ قاجار یا به موضوعات سیاسی، اقتصادی - به‌خصوص تاریخ تحولات سیاسی - اجتماعی و سیاست خارجی - آن دوره پرداخته‌اند، به فراخور مسئله، موضوع امتیازات را نیز بررسی کرده‌اند؛ اما تحلیلی نسبت به آنها ارائه نمی‌کنند. در این دسته، کتاب تیموری (۱۳۳۲) از نخستین کتاب‌های معتبری است که به روایت جزئیات تاریخی انعقاد قراردادهای امتیازی دوره قاجار پرداخته است؛ کتاب کاظم‌زاده (۱۳۷۱) در بررسی تاریخ رویارویی روسیه و انگلیس در ایران به‌صورت نسبتاً مفصلی به بیان امتیاز رویتر می‌پردازد؛ یا کتاب ولایتی (۱۳۷۲) در بررسی برهه‌ای از تاریخ روابط خارجی قاجار جزئیات تاریخی امتیاز رویتر را نیز ذکر می‌کند.

ب. کتاب‌های تاریخی - تحلیلی: این دسته از کتاب‌ها نه به‌خاطر بیان تاریخ بلکه از منظر تحلیل وقایع تاریخی به توضیح موضوعات و مسائل تاریخی پرداخته‌اند که یا به‌طور مستقیم یا در بطن بررسی موضوعی کلی‌تر به تحلیل امتیاز رویتر نیز پرداخته‌اند؛ آدمیت (۲۵۳۶) و فرهاد معتمد (۱۳۲۵) از جمله نویسندگانی هستند که در بررسی شرایط سیاسی و اجتماعی دوره سپهسالار به تحلیل سیاست امتیازدهی میرزا حسین‌خان

سپهسالار نیز پرداخته‌اند. کرامتی شهری (۱۳۷۰) در پایان‌نامه کارشناسی ارشد خود در ذیل سیاست خارجی سپهسالار، به تحلیل سیاست اعطای امتیاز رویت پرداخته است. در دهه‌های اخیر نیز امتیاز رویت مورد بررسی قرار گرفته است؛ برای مثال خلیلی (۱۳۸۸) و آقا حسینی (۱۳۸۸) در مقاله خود، تصمیم اعطای امتیاز رویت را از منظر گفتمانی تحلیل کرده‌اند. همه این آثار از یک منظر کلی حکم به استثماری بودن قرارداد رویت کرده‌اند و اکثراً استدلالی برای استثماری بودن آن قرارداد در شرایط آن دوره با توجه به مفاد قراردادها اقامه نمی‌کنند؛ این پژوهش با تشخیص این مسئله به بررسی شرایط استثماری بودن قرارداد از طریق مطالعه تطبیقی قرارداد مشابه در آن دوره می‌پردازد.

پ. پیشینه امتیاز ویلکین: در بخش مربوط به امتیاز ویلکین آثار بسیاری هستند که به تاریخ امتیازات دولت عثمانی می‌پردازند؛ اما از میان این آثار، پژوهش آکیل‌دز (۱۹۸۷) درباره راه آهن از میر - آیدین نخستین پایان‌نامه‌ای است که بر اساس استناد به آرشیو نخست وزیری عثمانی انجام شده است. در پژوهش افرادی همچون اوزون‌تپه (۲۰۰۰) - در پایان‌نامه کارشناسی ارشد خود - تاریخ قرارداد راه آهن «از میر - آیدین» را از ابتدا تا انتهای به کار افتادن خط راه آهن مذکور تشریح می‌کند. همچنین اوزتورک (۲۰۰۹) در بررسی تاریخ توسعه خطوط ریلی ترکیه به تاریخ راه آهن از میر - آیدین نیز می‌پردازد. خلاصه کلام آنکه در بین آثار علمی در زمینه مطالعات تاریخی - تطبیقی قراردادهای امتیازی مطالعه‌ای صورت نگرفته است. این پژوهش با تشخیص خلأ مطالعات تطبیقی در حوزه بررسی قراردادهای امتیازی راه آهن در ایران و عثمانی از نخستین پژوهش‌های پیشرو در این حوزه می‌باشد که با استفاده از منابع معتبر دانشگاهی ترکیه بر غنای ادبیات این حوزه بیش از پیش خواهد افزود.

۲. مبانی مفهومی و نظری

مبنای پژوهش حاضر را «قرارداد امتیازی» شکل می‌دهد. امتیاز یا (Concession) به لحاظ حقوقی به قراردادهایی اطلاق می‌شود که به موجب آن دولت یا دستگاه دولتی اداره یک نهاد، ارائه خدمات و یا اجرای طرح‌های اقتصادی و تولیدی نظیر احداث کارخانه‌های صنعتی یا استخراج معادن و از این قبیل را به اشخاص حقوقی یا حقیقی

می‌سپارد تا در مدت و محدوده معین به آن امور پردازد و از قبل آن طبق قرارداد هر دو طرف منتفع شوند؛ اغلب این نوع قراردادها در موارد و محدوده امتیاز حق انحصاری بهره‌برداری داشتند. امروزه قراردادهای ساخت، بهره‌برداری و واگذاری (B.O.T) شکل‌های جدید قراردادهای امتیازی محسوب می‌شوند. قراردادهای امتیازی نوین اگرچه با توجه به قانون هر کشوری در یکسری جزئیات تفاوت‌ها و تغییرات مهمی در مقایسه با نمونه‌های اولیه داشته باشند؛ اما در ساختار و بسیاری از موضوعات با هم اشتراک دارند (ساردوئی‌نسب و زندی، ۱۳۹۷، صص. ۱۵-۱۸). این نوع از قراردادها از حیث نظری موضوع دیدگاه‌های تحلیلی متفاوتی قرار گرفته‌اند که با عنایت به نقش آن‌ها در توسعه ملی می‌توان این نظریه‌ها را به دو دسته اصلی تقسیم نمود:

الف. قرارداد امتیازی به مثابه ابزار توسعه: از نظر این دسته از اقتصاددانان اگرچه قراردادهای امتیازی باعث نفوذ امپریالیسم بود؛ اما می‌توانست زمینه‌ساز پیشرفت اقتصادی و بهبود شاخص‌های توسعه‌ای در کشورهای عقب‌مانده شود که این مسئله به نحوه تعامل نهادهای سیاسی و شرایط اولیه جوامع بستگی داشته است.

ب. قرارداد امتیازی به مثابه مانع توسعه: منتقدان رویکرد نخست که به ضد استعمارگرایان معروفند، در بسیاری از موارد استعمار را عامل اصلی استثمار منابع طبیعی، منازعات سیاسی، تخریب اقتصاد بومی و کاهش رشد اقتصادی و در مجموع عامل توسعه‌نیافتگی و وابستگی می‌دانند (منصوری، ۱۳۸۸، صص. ۱۶۰-۱۷۹).

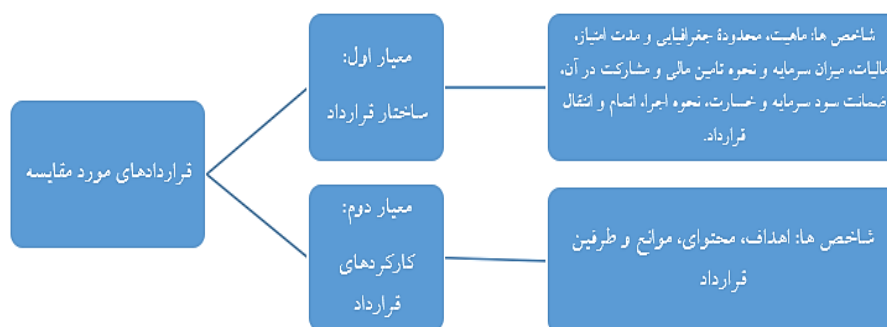
بر اساس این دو رویکرد تحلیلی، معیارهای متفاوتی را می‌توان برای مقایسه قراردادها استنباط نمود که در قالب دو دسته اصلی به شرح زیر قابل دسته‌بندی هستند:

اول. مقایسه ساختاری که به معیارهای ناظر بر نظام تدوین قرارداد اشاره دارد و به‌همین خاطر به بررسی مفاد قرارداد اهتمام ویژه دارد. از این حیث می‌توان به شاخص‌های از قبیل موضوع، مقیاس، محدوده، میزان سرمایه، میزان مشارکت در سرمایه‌گذاری، اشاره نمود.

دوم. مقایسه کارکردی که به پیامدهای ناشی از قرارداد در ساحت عمل توجه دارد و به‌همین دلیل بیش‌تر زمینه اجتماعی و آثار اجتماعی ناشی از قرارداد را مدنظر دارد. از این حیث می‌توان به شاخص‌هایی از قبیل اهداف، محتوا، و یا موانع انعقاد و

اجرای قرارداد اشاره نمود.

با این توصیف الگوی تحلیل پژوهش حاضر مبتنی بر دو بعد مقایسه‌ای و بیش از بیست شاخص است.



شکل (۱): الگوی تحلیل ساختاری - کارکردی جهت مقایسه قراردادهای

۳. روش پژوهش

این پژوهش از حیث نوع، تاریخی و از حیث رویکرد محقق، توصیفی - تحلیلی است. برای گردآوری داده‌ها از روش اسنادی و برای تحلیل، از روش مقایسه‌ای استفاده شده است.

۳-۱. روش مقایسه‌ای

در روش مقایسه‌ای با داشتن معیارهای قابل تطبیق با پدیده‌های مورد مطالعه، می‌توان براساس شاخص‌هایی معین به تشخیص شباهت‌ها و تفاوت‌های بین پدیده‌ها اقدام نمود (قاسمی و دیگران، ۱۴۰۰، ص. ۳۷۲). پژوهش مقایسه‌ای به دو صورت عمده قیاسی و استقرایی صورت می‌گیرد. در مقایسه استقرایی نظریه و یا فرضیه‌های پیشینی وجود ندارد بلکه با شاخص‌های پیشینی که قبل از نظریه‌ها وجود داشته‌اند به بررسی پدیده‌ها می‌پردازد (مارش و استوکر، ۱۳۹۹، صص. ۲۴۵-۲۴۶). در این پژوهش از روش تطبیقی استقرایی میان چند کشور، استفاده خواهیم کرد و با توجه به موانع پژوهشی، رهیافت «بسیار مشابه» یا «بسیار متفاوت» دو راهبرد اصلی پژوهش‌های مقایسه‌ای برای انتخاب

موارد مطالعاتی، هستند. در رویکرد بسیار مشابه، پژوهشگر معمولاً می‌خواهد دو پدیده‌ای - یا معمولاً دو کشور - را انتخاب کند که جز در آن جنبه‌ای که می‌خواهد مطالعه نماید در سایر جوانب مشابه باشند و در رهیافت بسیار متفاوت نیز پژوهشگر تلاش دارد تا از میان تفاوت‌ها، مجموعه‌ای از اجزاء مشترک را که به نظر می‌رسد دارای قدرت توضیحی بیش‌تری هستند را استخراج کند (مارش و استوکر، ۱۳۹۹، صص. ۲۴۷-۲۴۹)؛ البته بسیاری از پژوهشگران با توجه به موانع پژوهشی سعی می‌کنند که هر دو راهبرد مذکور را به‌صورت ترکیبی به‌کار ببرند (قاسمی و دیگران، ۱۴۰۰، صص. ۳۷۴-۳۷۶). ما نیز در این پژوهش رهیافت ترکیبی را به‌کار برده‌ایم.

۳-۲. کاربست روش

مطالعه مقایسه‌ای از چهار گام اساسی تشکیل می‌شود:

گام اول. تدوین مسئله و تعیین دامنه پژوهش،

گام دوم. تدوین معیارها و شاخص‌های مقایسه،

گام سوم. توصیف مواضع مشابه و متفاوت بر اساس شاخص‌ها،

گام چهارم. تحلیل مواضع مشابه و متفاوت.

در این مقاله مسئله پژوهش مربوط به «ساختار قرارداد امتیازنامه‌های رویتر و ویلکین در دولت قاجار و عثمانی» است که در گام نخست به آن پرداخته شده است. تعیین معیارها و شاخص‌ها در بند مبانی نظری دنبال شده و برای این‌منظور از ترکیب «نظریه عمومی تعهدات» و «ساختار قراردادهای امتیازی سنتی» استفاده شده است. در ادامه نیز وجوه شباهت و تفاوت دو امتیاز قراردادی در چهارچوب الگوی تحلیل ارائه شده و مستند به اسناد تاریخی، تبیین و درنهایت تحلیل شده‌اند.

۴. مقایسه ساختاری

به‌جهت مقایسه ساختاری نیاز است که گزارش تاریخی نحوه انعقاد و عملیاتی شدن دو قرارداد امتیازی بررسی گردد:

۴-۱. گزارش تاریخی امتیاز رویت

اگرچه سیر تحول تاریخی این قرارداد بسیار طولانی است؛ اما در حد نوشتار حاضر مقاطع اصلی مورد نظر عبارت‌اند از:

الف. انعقاد قرارداد: ناصرالدین شاه بعد از مراجعه از سفر عتبات به ایران، سپهسالار^۱ را برای اجرای طرح‌های مترقیانه‌ای که قبلاً باهم مکاتبه می‌کردند به تهران فرامی‌خواند (میرزا علی‌خان امین‌الدوله، ۱۳۷۰، صص. ۲۶-۲۸). وی در دوره ۱۰ ساله‌ای در پست‌های مختلفی، اصلاحات ساختاری نهادهای دولتی را با الهام از اصلاحات و نوسازی دولت عثمانی به اجرا می‌گذارد (کرامتی شهری، ۱۳۷۰، ص. ۱۸). در این میان، از سال ۱۸۶۴م شاه نیز افرادی نظیر محمودخان ناصرالملک، وزیر مختار ایران در لندن و حسنعلی‌خان وزیر مختار مقیم پاریس مأمور مذاکره با شرکت‌های مختلف اروپایی برای عقد قرارداد امتیازات کرده بود (آدمیت، ۲۵۳۶، ص. ۳۴۰)، سرانجام میرزا محسن‌خان معین‌الملک، وزیر مختار ایران در لندن، در سال ۱۸۷۰م با پیشنهاد تمام امتیازات منابع طبیعی ایران به فرد جاه‌طلب و تازه به دوران رسیده‌ای به نام بارون ژولیوس دی رویتز او را مجاب به سرمایه‌گذاری در ایران می‌کند (تیموری، ۱۳۳۲، صص. ۱۰۱-۱۰۲). نماینده رویتز «ادوارد کوت» در اواخر بهار ۱۸۷۲م برای مذاکره و تهیه متن امتیازنامه به ایران می‌آید (کاظم‌زاده، ۱۳۷۱، صص. ۹۳-۹۵). در مذاکرات، مسئولیت تنظیم مفاد قرارداد بر عهده سپهسالار بود (فرهاد معتمد، ۱۳۲۵، ص. ۱۵۸). زمانی که متن امتیازنامه با موافقت طرفین آماده می‌شود، شاه دستور تشکیل جلسه‌ای برای بررسی امتیازنامه می‌دهد که گزارش حاصل از آن این طور به عرض شاه می‌رسد: «...به جهت ساختن راه آهن در ایران اقلاً به پنجاه کروور پول نقد لازم داریم... روشن است که هیچ دولت و هیچ کمپانی این پنجاه کروور را مجاناً به ما نخواهد داد... ما هیچ

۱. میرزا حسین‌خان سپهسالار بانی اصلی انعقاد امتیاز رویتز بود. او در مأموریت‌های سیاسی خود جنبش‌های تجدیدخواهانه و مدرنیزاسیون را در ممالک غربی و عثمانی از نزدیک دیده بود و گزارش‌های وی برای ناصرالدین شاه آکنده از لزوم انجام اصلاحات سیاسی و مدرنیزاسیون به سبک غربی در ایران است؛ سپهسالار در یکی از گزارش‌هایش به اهمیت اقتصادی احداث راه آهن در ایران تأکید می‌کند (کرامتی شهری، ۱۳۷۰، ص. ۲۶۹).

نداده‌ایم که از مداخله‌ی حالیه دولت یک دینار کم بکند. آنچه داده‌ایم منحصرراً عبارت است از بعضی مواد عاطله که تا امروز هیچ منفعتی از برای دولت نداشته‌اند و اگر در دست ما بماند بعد از این هم فایده نخواهند بخشید در صورت عوض پنجاه کروور پول چیزی که باید بدهیم و می‌توانیم بدهیم همین فقراتی که در امتیازنامه معین شده است ما نه از این‌ها کم‌تر می‌توانیم بدهیم نه بی‌عیب‌تر از این‌ها چیزی می‌توانیم پیدا کنیم... و از طرف دیگر کمپانی در قرارنامه [ای] دیگر تعهد می‌کند که هیچ ضمانتی بر عهده دولت ایران وارد نخواهد آمد...» (تیموری، ۱۳۳۲، صص. ۱۰۵-۱۰۶).

سر انجام قرارداد در تاریخ ۲۵ ژوئن ۱۸۷۲ به امضای طرفین می‌رسد.

ب. مفاد اساسی قرارداد: طبق این قرارداد حق انحصاری احداث راه‌آهن از دریای خزر تا خلیج فارس و شعبات آن و تراموای شهری را در ازاء ۲۰ درصد از سود خالص سالیانه آن و استخراج هر معدنی اعم از زغال‌سنگ، نفت و فلزات بغیر از طلا، نقره و جواهرات؛ استحصال چوب از جنگل‌ها و بهره‌برداری از منابع آبی برای کشاورزی و فروش آن در ازاء ۱۵ درصد از سود خالص سالیانه آنها به مدت ۷۰ سال و اجاره گمرک‌های ایران به مدت ۲۵ سال در ازاء ۶۰ درصد از سود خالص سالیانه آن از طرف دولت ایران به رویترا اعطا می‌شود. همچنین حق انحصاری سایر امتیازاتی نظیر بانک، کارخانه‌های صنعتی، تلگراف و غیره به رویترا وعده داده می‌شود. در قبال چنین قرارداد هنگفتی که نیاز به سرمایه‌گذاری اولیه ۶ میلیون لیره‌ای داشت، دولت ایران متعهد به تضمین ۷ درصد سود سالیانه می‌شد که البته قرار بود تا این ضمانت از طریق درآمدهای ناشی از معادن، جنگل‌ها، آب‌ها و گمرکات اعطا شده تأمین شود و بر عهده مستقیم دولت ایران نباشد. طبق مفاد، قراردادنامه باید به فارسی و فرانسوی ترجمه می‌شد؛ اما متن فرانسوی آن برای حل اختلافات مورد ارجاع قرار می‌گرفت (ولایتی، ۱۳۷۲، صص. ۱۰۸-۱۰۱). مواد مهم این قرارنامه از این قرار بود (طباطبائی مجد، ۱۳۷۳، صص. ۳۶۶-۳۷۴):

ماده دوم: امتیاز انحصاری تأسیس راه‌آهن از دریای خزر تا خلیج فارس و نیز خطوط منشعب آن در شهرها و نیز اتصال آن به خطوط ریلی سایر کشورها برای مدت ۷۰ سال به رویترا داده می‌شود.

ماده چهارم: اراضی لازم برای تأسیس خطوط و راه‌ها، منازل و اماکن و کارگاه‌ها و کارخانه‌ها اگر در املاک دولتی باشند رایگان به کمپانی داده خواهد شد و اگر از املاک اشخاص باشد باید با رضای طرفین خریداری شود.

ماده ششم: کمپانی برای واردات مصالح لازم برای تأسیس راه آهن از هر نوع مالیات و تعرفه گمرکی معاف است.

ماده هشتم: برای ضمانت شروع قرارداد در موعد مقرر باید ۴۰ هزار لیره انگلیسی در حساب مشترک طرفین در بانک انگلستان به رهن گذاشته شود و در صورت شروع به کار در مدت ۱۵ ماه از امضای قرارداد مبلغ به صاحب امتیاز رد خواهد شد.

ماده نهم: در تمام مدت این امتیاز ۲۰ درصد از منافع خالص درآمد راه آهن متعلق به دولت ایران خواهد بود.

ماده دهم: بعد از انقضای مدت قرارداد در صورت عدم مذاکره برای تمدید قرارداد، جمیع خطوط با تمام تأسیسات و تجهیزات آن متعلق به دولت ایران خواهد بود.

ماده یازدهم و دوازدهم: امتیاز کلیه معادن اعم از فلزات و نفت و غیره، به غیر از معادن طلا و نقره و جواهرات به مدت ۷۰ سال به ازاء ۱۵ درصد از درآمد خالص آن به صاحب امتیاز داده می‌شود. اراضی اشخاصی که در آن معدن کشف شود به اجبار با قیمت متداوله زمین به کمپانی فروخته خواهد شد.

ماده چهاردهم: امتیاز انحصاری استحصال چوب درختان تمام جنگل‌های ایران به مدت ۷۰ سال به ازاء ۱۵ درصد از منافع خالص آن به صاحب امتیاز داده می‌شود.

ماده پانزدهم: امتیاز استخراج و به کارگیری منابع آبی در قالب ایجاد سد، کانال، بند و چاه به مدت ۷۰ سال در ازاء ۱۵ درصد از منافع خالص آن به صاحب امتیاز داده می‌شود. کمپانی حق فروش آب‌های به کارگرفته را دارد و قیمت آن با رضای دولت و کمپانی تعیین خواهد شد.

ماده شانزدهم، هفدهم و هیجدهم: صاحب امتیاز باید سرمایه اولیه‌ای به اندازه ۱۵۰ میلیون فرانک یا ۶ میلیون لیره انگلیسی در قالب سهام شرکت یا اوراق قرضه تهیه نماید. دولت ایران نیز سالانه ۷ درصد سود سرمایه را تضمین می‌کند. ضمانت سود سرمایه به وسیله درآمد معادن، جنگل‌ها، آب‌ها و گمرک‌های ایران تأمین خواهد شد و تا زمان

رسیدن راه‌آهن تا اصفهان کمپانی سود سهام را از سرمایه‌های خود ادا خواهد کرد. ماده نوزدهم: گمرک‌های ایران برای ۲۵ سال در ازاء مقدار معینی به صاحب امتیاز اجاره داده خواهد شد. بعد از پنج سال باید ۶۰ درصد از درآمد خالص گمرک‌ها نیز به دولت ایران پرداخت شود.

ماده بیست و سوم: صاحب امتیاز می‌بایست عملیات استخراج و استحصال معادن و آب‌ها و جنگل‌ها را با عملیات احداث راه‌آهن همزمان شروع بکند و با هر اهمیتی که ممکن باشد اجرای آنها را پیش ببرد.

پ. لغو قرارداد: بلافاصله بعد از انعقاد قرارداد، سفیر روسیه عدم رضایت خود را از این قرارداد ابراز می‌کند و بدون اینکه از مفاد قرارداد اطلاع کاملی داشته باشد از معایب و خطرات آن برای سپهسالار می‌گوید. سپهسالار شاه را از مخالفت سفیر روسیه با خبر می‌کند ولی ناصرالدین‌شاه به این مسئله توجهی نمی‌کند (تیموری، ۱۳۳۲، ص. ۱۱۴) و در ابتدا مخالفت روسیه با قرارداد را نادیده می‌گیرد که در عبارت زیر در خطاب به سپهسالار مشخص است:

«...منفعت این کار را درست فهمیده‌ام سفارت روس هر قدر می‌خواهد دلخور باشد، بشود. چه حقی دارد؛ البته قدرت این کمپانی از کنار بحر خزر و رشت الی دریای فارس به هیچ‌وجه خوبی برای روس ندارد؛ اما برای ایران انشاءالله خوب است و خوب باشد» (فرهاد معتمد، ۱۳۲۵، ص. ۱۶۴؛ آدمیت، ۲۵۳۶، صص. ۳۴۶-۳۴۷).

ناصرالدین‌شاه مدتی بعد از عقد قرارداد عازم اولین دوره سفر خود به فرنگ می‌شود؛ اما در زمان اقامت خود در روسیه، متوجه مخالفت شدید دولت روسیه از امتیاز رویت‌ر می‌شود و به صورت مشروط قول می‌دهد که قرارداد مذکور را لغو کند (میرزا علی‌خان امین‌الدوله، ۱۳۷۰، ص. ۴۰). متن قرارداد که تا هنگام سفر شاه به انگلیس منتشر نشده بود با حضور شاه در لندن توسط رویت‌ر در روزنامه‌ها منتشر می‌شود؛ اما شاه که از فضای سیاسی لندن دریافته بود که دولت انگلستان مایل به حمایت سیاسی از این قرارداد نیست و درخواست رویت‌ر از دولت برای حمایت و محافظت رسمی از امتیاز را قبول نکرده است، مطمئن می‌شود که انگلستان در صورت اقدام روسیه علیه ایران یا این قرارداد از دولت ایران حمایت نخواهد کرد (تیموری، ۱۳۳۲، صص. ۱۱۶-۱۱۷).

(۱۱۸). به همین خاطر زمانی که رویت به احترام شاه ضیافتی را در لندن ترتیب داده و شاه و همراهانش را دعوت کرده بود، شاه در مهمانی شرکت نکرده و صرفاً میرزا حسین خان و میرزا ملکم خان را به مهمانی می فرستد و از همه مهم تر درخواست رویت را برای تمدید مدت اجرا قرارداد را قبول نمی کند (ولایتی، ۱۳۷۲، ص. ۱۲۰). انتشار خبر اعطای این امتیاز و مفاد قرارداد نه تنها باعث مخالفت روس ها می شود بلکه موج سهمگینی از نارضایتی و مخالفت عامه و خاصه را در داخل ایران ایجاد می کند. مخالفان داخلی، شامل روحانیون و رجال درباری می شدند که مردم را علیه مسببین اعطای امتیاز - سپهسالار و ملکم خان - تحریک می کردند و شاه را از خطر نفوذ و تسلط کفار اجانب بر مملکت و ازدست دادن استقلال سیاسی و اقتصادی کشور بر حذر می داشتند. با این حال طبق قراردادنامه، رویت باید در مدت ۱۵ ماه از عقد قرارداد یعنی تا ۲۵ اکتبر ۱۸۷۳ عملیات پروژه را شروع می کرد. هنری کالینز همکار رویت با استخدام مهندسان و کارشناسان عازم ایران شده و در می ۱۸۷۳ وارد تهران شده و ساخت و ساز در تاریخ پنجم ژوئیه از رشت شروع می شود (Story, 1951, p. 76). در بازگشت ناصرالدین شاه از سفر فرنگ، در منطقه رستم آباد از ساخت و ساز مسیر راه آهن که به اندازه نیم فرسنگ می شد بازدید می کند؛ اما شاه به خاطر خشم و نارضایتی مردم در حین استقبال از شاه و کثرت نامه های مخالفان برای عزل صدراعظم مجبور به عزل سپهسالار می شود.

حاج ملاعلی کنی مجتهد متنفذ تهران تقریباً یک هفته بعد از ورود ناصرالدین شاه به ایران نامه ای در مخالفت با امتیازنامه رویت نوشته و از نقشه های شوم میرزا ملکم خان علیه دین، دولت و ملت ایران بر حذر می دارد. ناصرالدین شاه پس از رسیدن به تهران نظام جدیدی برای وزیران ترتیب داده و فرمان تشکیل مشورتخانه دولتی متشکل از وزرا، درباریان و شاهزادگان را می دهد (صفائی، ۱۳۵۲، ص. ۲۰۵). در اولین دستور کار آن، امر به بررسی ایرادات قرارداد امتیاز رویت می کند و بلافاصله در اوایل اکتبر ۱۸۷۳م با وجود مخالفت ها، سپهسالار را به تهران فراخوانده و برای پرداختن به لغو قرارداد به وزارت امور خارجه منصوب می کند (میرزا علی خان امین الدوله، ۱۳۷۰، ص. ۴۶). شاه در نامه ای به سپهسالار چنین می نویسد:

«جناب مشیرالدوله، در فقره راه‌آهن باید ملاحظه صحبت‌های پترزبورگ با کرچیکوف وزیر خارجه روسیه را بنمایید که چه تاحشی داشت از این کار و وعده صریح به او داده شد که ما این کار را عمل نمی‌کنیم، اگر خلاف آن بشود دولت روسیه از ایران و از ما بسیار رنجش حاصل خواهد کرد و رنجش روسیه چه قدر ضررها به ایران دارد و از همه عمده‌تر ملاحظه رنجش روسیه است» (فرهاد معتمد، ۱۳۲۵، ص. ۱۷۱).

حتی شاه برای کسب رضایت خاطر دولت روسیه در یادداشت دیگری صریحاً ابطال قرارداد رویترا بنا به قول خود به کرچیکوف در مکاتبه با سپهسالار عنوان می‌کند:

«به پرنس کرچیکوف تلگراف شود از جانب وزیر مختار روسیه ... و چنین عرض شود: [به شما وعده دادم که قرارنامه را با کمپانی امتداد نمی‌دهم، به وعده خود وفا کرده به علاوه آن، در صدد ابطال آن هستم، وعده‌هایی هم که شما از جانب امپراتور در ازدیاد دوستی دولتین ایران و روس به ما دادید؛ البته فراموش نخواهید کرد...» (کاظم‌زاده، ۱۳۷۱، ص. ۱۱۴؛ آدمیت، ۲۵۳۶، ص. ۳۶۴).

ناصرالدین‌شاه که از شدت ترس از مخالفت روس‌ها و فضای متشنج داخلی مبنی بر این که «شاه مملکت را به انگلیسی‌ها فروخته است» سپهسالار را تحت فشار قرار می‌دهد تا فوراً امتیازنامه را لغو کند. سپهسالار که دیگر نمی‌توانست شاه را از تصمیم خود منصرف کند، در اولین اقدام برای لغو قرارنامه، بعد از گذشت ۱۵ ماه ضرب‌الاجل برای شروع عملیات متعهد شده کمپانی، شفاها و کتباً به سبب عدم اجرای شرایط امتیازنامه منطبق با بند ۸ و ۲۳ اعلام بطلان قرارداد می‌کند. در تاریخ ۱۰ نوامبر ۱۸۷۳م برای آرام کردن اذهان عموم در روزنامه رسمی «ایران»، خبر لغو امتیازنامه منتشر می‌شود (آدمیت، ۲۵۳۶، ص. ۳۶۵). کشمکش حقوقی - سیاسی بین ایران و رویترا قریب به ۱۷ سال به درازا می‌کشد و سرانجام بعد از آنکه امتیاز آزادی کشتی‌رانی در رود کارون به انگلیسی‌ها و همچنین امتیاز بانک شاهنشاهی و معادن به رویترا داده می‌شود، امتیازنامه در ۱۸۷۲م با رضایت دو طرفه کاملاً لغو می‌شود (Story, 1951, pp. 80-86).

۴-۲. گزارش تاریخی امتیاز ویلکین

بررسی تاریخی این قرارداد امتیازی نیز دربردارنده چند ملاحظه مهم است:

الف. انعقاد قرارداد: نخستین ضرورت فوری احداث راه آهن برای دولت عثمانی در مواجهه با چالش انتقال سریع نیروها و تجهیزات از گوشه و کنار سرزمین های پهناور عثمانی به سرحدا ت مرزی در جبهه های جنگ کریمه در دهه ۱۸۵۰م آشکار می شود. ازسوی دیگر وضعیت اقتصادی دولت عثمانی به دلیل هزینه های سنگین جنگ کریمه آن قدر بد شده بود که تصور می شد با سرمایه گذاری در راه آهن مزایای قابل توجهی در رشد اقتصاد ملی ایجاد خواهد شد. همچنین در این سال ها راهبرد اتحاد سیاسی با اروپا طرفداران زیادی داشت و اعتقاد بر این بود که ارتباط ریلی با اروپا باعث تسریع در دستیابی به این اهداف خواهد شد (Engin, 5 Ekim 2018).

نخستین طرح دولت عثمانی برای احداث خط راه آهن استانبول - بلغراد به طول حدود دو هزار کیلومتر به خاطر تردید سرمایه گذاران و شرکت های اروپایی در سودآور بودن این پروژه کلان بی نتیجه ماند (Çimen, 22 Temmuz 2019)؛ اما انگلیسی ها با تشخیص مزایای سیاسی و تجاری که راه آهن عثمانی برای آنها داشت، آنها را مجاب به سرمایه گذاری در پروژه های کوچک تر کرده و خود نیز در سرمایه گذاری و گرفتن امتیاز پیش قدم شدند. انگلیسی ها در چهارچوب اتصال ریلی مناطقی با ظرفیت کشاورزی بالا در آناتولی غربی و بالکان به دریا در مقاطع مختلف از دولت عثمانی درخواست امتیاز کردند. راه آهن «ازمیر - آیدین» نخستین خطوط ریلی در داخل سرزمین های آناتولی عثمانی بود که با اعطای امتیاز به انگلیسی ها و سرمایه گذاری مستقیم آنها احداث شد (Öztürk, 2009, p. 51-56). این خط ارتباط شهرهای بندری همانند ازمیر را با مناطق کشاورزی آیدین فراهم می کرد و به این ترتیب سهولت بسیار زیادی در حمل و نقل محصولات به بنادر ایجاد می شد. شهر ازمیر و آیدین آن چنان از لحاظ تولید محصولات کشاورزی و تجاری اهمیت داشتند که بعد از تصویب قانون فروش اراضی به اتباع بیگانه در ۱۸۶۰م، تمامی زمین های مناسب برای کشاورزی اکثراً از طرف انگلیسی ها خریداری شده بود (Kaynak, 1984, p. 74). در این راستا، تجار انگلیسی نیز اولین گروهی بودند که برای حمل و نقل آسان و سریع محصولات و کالاهای صادراتی درخواست امتیاز راه آهن

از دولت عثمانی کردند (Kolay, 2012, p. XXII-XIII). در نخستین گام، فردی بنام «روبرت ویلکین» به نمایندگی از شرکای انگلیسی خود برای گرفتن امتیاز راه‌آهن مسیر بین دو شهر ازمیر و آیدین در ۱۱ جولای ۱۸۵۶ به حکومت عثمانی مراجعه کرد و برای تحت تأثیر قرارداد مقامات عثمانی از کانینگ، سفیر کبیر انگلیس در استانبول نیز کمک گرفته بود (Öztürk, 2009, p. 52). سلطان عبدالمجید بر طبق اصلاحات سیاسی دوره تنظیمات، بررسی امتیاز مذکور را به «مجلس مخصوصه» که محمد امین علی پاشا صدراعظم، فؤاد پاشا وزیر خارجه نیز در آن عضویت داشتند، می‌سپارد و بعد از توافق طرفین، سرانجام امتیاز راه‌آهن «ازمیر - آیدین» در تاریخ ۲۳ سپتامبر ۱۸۵۶ به تجار مذکور اعطا می‌شود (Uzuntepe, 2000, p. 29).

ب. مفاد اساسی قرارداد: مواد مهم امتیازنامه ویلکین عبارت بود از (Uzuntepe, 2000, pp. 31-33):

ماده سوم: در هر دو طرف خط‌آهن در عرض ۳۰ میل راه شوسه احداث خواهد شد.

ماده نهم: در امتداد راه‌آهن خطوط تلگراف ایجاد خواهد شد و یکی از خطوط آن در اختیار دولت عثمانی خواهد بود.

ماده دهم: اراضی لازم برای راه‌آهن و ساختمان‌های آن، با هدف اختصاص یافتن درآمده حاصل از آن برای دولت، به‌صورت رایگان به شرکت قرض داده خواهد شد.

ماده دوازدهم: معادن زغال‌سنگی که در هر دو طرف خط راه‌آهن در فاصله ۳۰ میلی کشف شود اگر در اراضی دولتی باشد رایگان به شرکت داده خواهد شد و اگر در اراضی مردم باشد با معین شدن قیمت آن توسط یک کمیسیون تعیین قیمت به فروش خواهد رسید.

ماده شانزدهم: کمپانی باید ۲۴ هزار استرلینگ که ۲ درصد از سرمایه ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار استرلینگ خود را به‌عنوان ضمانت در نزد دولت عثمانی قرار دهد و اگر در مدت ۴ سال نتواند راه را تمام کند، این مقدار پول به دولت عثمانی تعلق خواهد گرفت؛ به شرکت زمان اضافی برای ساخت‌وساز داده خواهد شد.

ماده هفدهم: اعتبار قرارداد تحت کنترل پادشاه عثمانی خواهد بود.

ماده هیجدهم: مدت امتیاز خطوط، ۵۰ سال پس از زمان تمام شدن ساخت و ساز و شروع به کار آن خواهد بود و دولت عثمانی می تواند این مدت را تمدید کند.

ماده نوزدهم: دولت عثمانی بعد از اتمام مدت امتیاز، خط راه آهن را به قیمت ۱ میلیون استرلینگ خواهد خرید و اگر نتواند این مبلغ را به صورت نقد [یکجا] پرداخت کند، سالانه [تا پرداخت کامل کل مبلغ] ۶ درصد سود به شرکت خواهد پرداخت.

ماده بیست و دوم: دولت عثمانی اجازه تأسیس خطوط آهن دیگر بین ازمیر و آیدین را نخواهد داد و شرکت بدون اجازه دولت، حق امتداد خط را نخواهد داشت.

ماده بیست و سوم: بعد از اتمام مدت امتیاز راه آهن، تمام اشیاء و بناهای آن به طور همزمان در وضعیت سالم و قابل به کارگیری، به دولت عثمانی واگذار خواهد شد.

ماده بیست و پنجم و بیست و ششم: شرکت از نظر حقوقی ملزم به قوانین دولت عثمانی خواهد بود و اختلافات بین دولت و شرکت توسط یک کمیسیون متشکل از افرادی که از هر دو طرف منصوب می شوند حل و فصل خواهد شد.

طبق قرارداد، دولت عثمانی باید برای کمپانی سود سالانه ۶ درصد ضمانت می کرد. علاوه بر این، کمپانی پس از شروع به کار راه آهن، با پرداخت مالیات ناچیز حق بهره برداری از معادن را نیز صاحب می شد. همچنین کالاها و مصالح لازم برای ساخت، بهره برداری و نوسازی راه آهن معاف از پرداخت گمرکی و مالیات بودند. برای تشکیل کمپانی بین دولت و صاحبان امتیاز اساسنامه ای تنظیم شده که شامل ۸۸ ماده می شد و به موضوعاتی چون نحوه تشکیل کمپانی، امتیازات داده شده، میزان سرمایه کمپانی و فروش سهام و نحوه اداره شرکت می پرداخت. کمپانی با فردی به نام «R. Crampton» به عنوان پیمانکار کمپانی قرارداد منعقد می کند (Uzuntepe, 2000, pp. 33, 40). مجموع سرمایه کمپانی نیز ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار لیره انگلیسی بود که برای فروش به تعداد ۶۰ هزار سهم ۲۰ لیره ای تقسیم شده بود. از این مقدار حدود ۱۱,۵ درصد آن توسط خود دولت عثمانی، حدود ۲۴ درصد آن توسط کارمندان و مأموران دولت، حدود ۴۳ درصد آن توسط پیمانکار خریداری شده بود (Akyıldız, 1995, pp. 252-254).

پ. اجرای قرارداد: روبرت ویلکین و شرکایش بعد از مدتی مالکیت امتیاز را به شرکای دیگرش می فروشند. این افراد شرکتی تحت عنوان «راه آهن ازمیر - آیدین

عثمانی» تأسیس می‌کنند. آنها پس از نقشه‌برداری دوباره راه‌ها و گذرگاه‌ها، ساخت خطوط و مسیر را به «تی. جکسون» یک پیمانکار معروف اروپایی می‌دهند؛ اما به‌خاطر مواجهه با مشکلات مالی و فنی، امتیازنامه سه بار مورد تغییر قرار می‌گیرد و هر بار امتیازات داده شده افزایش می‌یابد (Uzuntepe, 2000, pp. 35-41). طبق این توافقات به کمپانی امتیازات بیش‌تری داده شد، به‌خصوص که ضمانت سود سالانه که دولت عثمانی متعهد به پرداخت آن شده بود از ۶ درصد تعیین‌شده به ۷ درصد و سپس به ۸ درصد و سرمایه شرکت به ۱۷۸۴۰۰۰ پوند افزایش پیدا می‌کند که نیمی از آن، سرمایه سهام و نیمی دیگر سرمایه اوراق قرضه بود (Velay, 1978, p. 400). اگرچه این شرکت در حین ساخت راه‌آهن چندین مرتبه به شرایط قرارداد عمل نکرده و دولت عثمانی می‌توانست قرارداد را ابطال و پروژه را مصادره کند؛ اما به‌دلیل کسب اعتماد سرمایه‌گذاران و تأمین امنیت سرمایه‌گذاری خارجی از این حق خود استفاده نکرد و در عوض برای جلب‌نظر و اطمینان سرمایه‌گذاران خارجی مدت امتیاز را چهار بار تمدید کرده و هر بار امتیازات جدیدی به شرکت اعطای کرد (Kütükoğlu, 1968, p. 124). سرانجام پس از گذشت ۱۰ سال راه‌آهن از میرآیدین در تاریخ ۷ ژوئن ۱۸۶۱م با ۱۳۳ کیلومتر طول به‌صورت کامل افتتاح شد و به‌صورت کامل مورد بهره‌برداری قرار گرفت (Kurmuş, 2012, p. 64). امروزه مسیر از میر - آیدین با نام «از میر - آلسانجاک - ایپردیر» همچنان برای استفاده باز است.

حال با عنایت به گزارش بالا می‌توان وجوه شباهت و تفاوت دو قرارداد را به شرح جدول زیر بیان نمود:

جدول (۱): مقایسه مفاد دو قراردادنامه

موضوع قرارداد	امتیاز رویت	امتیاز ویلکین
مقیاس پروژه	بیش از ۲۰۰۰ کیلومتر	۱۳۳ کیلومتر
موارد امتیازات	راه آهن، تراموا، معادن فلزات (به غیر از معادن طلا و نقره و سنگ های قیمتی)، زغال سنگ، استخراج و یکتارگیری آب ها، نفت، جنگل ها، تلگراف، گمرکات، بانک	راه آهن، تلگراف (فقط در امتداد خطوط)، معادن زغال سنگ (در اطراف خطوط به فاصله ۳۰ میل)، و تفاهم بر امتیاز جنگل ها و معادن دیگر
مدت امتیازات	۷۰ سال (امتیاز گمرکات برای مدت ۲۵ سال) از زمان امضای قرارداد	۵۰ سال بعد از اتمام پروژه
محدوده جغرافیایی امتیاز	حق امتیاز استفاده و استخراج منابع در سراسر کشور	در محدوده مسیر راه آهن از میر- آیدین
میزان سرمایه تعریف شده برای پروژه	۶ میلیون لیره استرلینگ به عنوان سرمایه اولیه	۱ میلیون و ۲۰۰ هزار استرلینگ که بعداً به ۱ میلیون و ۷۸۴ هزار استرلینگ افزایش پیدا کرد.
نحوه تامین مالی پروژه	صدور ۱۵۰ میلیون سهم برای فروش در بورس به اندازه ۶ میلیون استرلینگ	فروش سهام بورسی و اوراق قرضه و سرمایه گذاری مستقیم دولت عثمانی و کمپانی
میزان مشارکت در سرمایه گذاری	بدون سرمایه گذاری دولتی و بخش خصوصی داخلی	به اندازه ۳۶.۴٪ مشارکت توسط دولت و مردم عثمانی (بعداً پروژه ها با وام های خارجی بیشتر تامین مالی شدند).
مدت زمان اجرا پروژه طبق قرارداد	نامعلوم	۴ سال (برای اختصاص زمان اضافی تمهیداتی در نظر گرفته شده بود و کل پروژه در ۱۰ سال تمام شد).
ضمانت های سرمایه گذاری	پرداخت سالانه ۵٪ برای تضمین سود سرمایه گذاری و ۳٪ برای ادای سرمایه اصلی (قرار بر پرداخت از محل درآمد های حاصل از به کارگیری و فروش منابع بود)	پرداخت سالانه ابتدا ۷٪ و بعداً ۸٪ برای تضمین سود سرمایه گذاری

ضمانت ناشی از تخلفات از تعهدات و خسارات	۱. رهن ۴۰ هزار استرلینگ در حساب مشترک ایران و کمپانی برای شروع پروژه ۲. حق مصادره امتیاز توسط دولت ایران در صورت عمل نکردن به تعهدات در مدت معهود.	۱. رهن ۲۴ هزار استرلینگ برای اتمام پروژه در ۴ سال از طرف شرکت. ۲. حق مصادره امتیاز توسط دولت عثمانی در صورت عمل نکردن به تعهدات در مدت معهود.
مرجع رسیدگی به دعاوی حقوقی	ارجاع به متن فرانسوی قرارداد (تفاوت متن فارسی و فرانسوی بر علیه منافع دولت ایران)	صاحب امتیاز ملزم به رعایت چارچوب های حقوقی دولت عثمانی بود و طبق قرارداد، دعاوی حقوقی آنها توسط یک کمیسیون متشکل از هر دو طرف رسیدگی می‌شد.
نسبت سود حاصل از درآمد	۱. پرداخت سالانه ۲۰٪ از درآمد خالص راه‌آهن به دولت ایران ۲. ۱۵٪ از سود خالص سالیانه از درآمدهای معادن، جنگل‌ها و آب‌ها ۳. ۶۰٪ از سود خالص گمرک‌ها به علاوه مقدار ۵۰۰ هزار فرانک اجاره ثابت آن به مدت ۲۵ سال	سود حاصل از درآمدهای راه‌آهن به نسبت درصد سهام دولت.
مالیات	۱. اعطای رایگان زمین های دولتی و مصالح موجود و معافیت لوازم و مصالح از تعرفه و رسومات گمرکی ۲. مشخص نبودن وضعیت مالیات بر درآمد در قرارداد	۱. اعطای رایگان اراضی و ساختمان های دولتی و معافیت کالاهای و مصالح لازم از عوارض گمرکی. ۲. اعمال مالیات ناچیز بر معادن کشف شده در محدوده امتیاز
حق فروش امتیاز	دارد	دارد
نحوه مالکیت بر پروژه	تا ۷۰ سال بعد از امضای قرارداد در مالکیت و حاکمیت صاحب امتیاز می‌بود.	تا ۵۰ سال از اتمام پروژه در حاکمیت صاحب امتیاز می‌بود.
نحوه اجراء پروژه	اعطای رایگان زمین های دولتی و مصالح موجود و معافیت از تعرفه و رسومات گمرکی و خرید املاک شخصی	اجاره اراضی دولتی و خرید زمین های شخصی
نحوه اتمام قرارداد	انتقال مالکیت تمام تاسیسات بعد از ۷۰ سال به دولت ایران	خرید نقدی قرارداد به مبلغ ۱ میلیون استرلینگ، یا پرداخت سود ۶٪ سالانه تا پرداخت کامل مبلغ قرارداد

منبع: (یافته‌های پژوهش حاضر)

۵. مقایسه راهبردی

با عنایت به الگوی تحلیل، مقایسه راهبردی دربردارنده چهار محور اساسی است:

۵-۱. مقایسه اهداف قراردادهای

بر اساس داده‌های گردآوری شده، قراردادهای امتیازی «رویتر» و «ویلکین» در شرایط بسیار متفاوتی و برای اهداف غیر یکسانی منعقد شده بودند؛ گرچه دولتمردان عثمانی ملاحظات سیاسی - نظامی برای احداث راه آهن داشتند؛ اما امتیاز ویلکین در وهله اول ماهیت کاملاً اقتصادی داشت و صرفاً برای تسهیل حمل و نقل محموله‌های صادراتی صورت گرفته بود؛ اما دولتمردان ایرانی در همان ابتدا بدون در نظر گرفتن شرایط ایجابی مزیت‌های اقتصادی، با نیت سیاسی-امنیتی به بخشش امتیازات روی آورده بودند تا از قبل چنین تطمیعی، حمایت سیاسی-نظامی انگلیس را در برابر روسیه جلب کنند؛ این هدف باعث شده بود تا بر ساختار و محتوای قرارداد و صاحب امتیاز منعکس شود.

۵-۲. مقایسه طرفین قراردادها

عثمانی‌ها برای محقق شدن احداث راه آهن با پیمانکاران معتبر اروپایی قرارداد بسته بودند و به همین سبب شرط تضمین سود سرمایه کمپانی‌ها را متعهد می‌شدند؛ اما دولتمردان قاجار نه تنها شرط ضمانت کمپانی‌های معتبر را نپذیرفتند بلکه امتیازات را به شخصی داده بودند که هیچ تجربه و سرمایه چشم‌گیری در احداث راه آهن نداشت.

۵-۳. مقایسه محتوای قراردادها

طبق داده‌های جدول ۱، اساسی‌ترین اختلافات فاحش مفاد دو قرارداد، مقیاس پروژه، محدوده، میزان و تنوع امتیازات اعطا شده و نحوه تأمین مالی پروژه می‌باشد؛ درحالی‌که امتیاز راه آهن «ازمیر - آیدین» به طول ۱۳۳ کیلومتر بود، و هزینه آن به اندازه یک ششم سرمایه اولیه راه آهن ایران بود، با سرمایه‌گذاری ترکیبی از مشارکت مستقیم دولت عثمانی در تأمین مالی پروژه تا فروش سهام در بورس و انتشار اوراق قرضه و سرمایه‌گذاری مستقیم پیمانکار خارجی صورت می‌گرفت؛ به عبارت دیگر بیش از ۵۰ درصد سرمایه مالی پروژه توسط منابع داخلی کشور عثمانی تأمین می‌شد؛ اما قرارداد

راه‌آهن ایران مقیاس بسیار بزرگی داشت و بدون در نظر گرفتن سودآور بودن پروژه و به‌جای مشارکت در تأمین مالی پروژه، با فرار از ضمانت‌های مالی آن، به بخشیدن نامحدود منابع طبیعی ملت ایران و واگذاری گمرکات به صاحب امتیاز روی آورده بودند. سود حاصل از درآمدهای راه‌آهن از میر - آیدین متناسب با میزان سرمایه‌گذاری طرفین و اوراق قرضه و سهام فروخته‌شده، بین طرفین قرارداد تقسیم می‌شد که ۸ درصد بود؛ اما در قرارداد راه‌آهن ایران، رویتر ۷۵ درصد از درآمد فروش منابع طبیعی ایران، ۲۰ درصد از درآمدهای گمرکات و ۶۰ درصد از درآمدهای حاصل از راه‌آهن را نیز به‌دست می‌آورد و از طرفی ۷ درصد ضمانت سود سرمایه‌گذاری نیز از محل درآمدهای حاصل از فروش منابع طبیعی ایران تأمین می‌شد؛ فروش معادن فلزات و زغال سنگ، واگذاری استخراج و به‌کارگیری آب‌ها، نفت، جنگل‌های کشور در ازاء سود سالیانه ۱۵ و ۶۰ درصد از درآمد گمرکات در عوض داشتن راه‌آهن و سایر تأسیسات صنعتی شاید در نگاه اول با در نظر گرفتن این که دولت ایران بدون هیچ سرمایه‌گذاری صاحب راه‌آهن و سایر زیرساخت‌های اقتصادی شود، قرارداد معقولی به نظر آید؛ اما با لحاظ این موضوع که وقتی منابع طبیعی و نهادهای اقتصادی کشور اگر به‌اندازه هفتاد سال با چنین نسبت سودی و بدون محدودیت خاصی در محدوده جغرافیایی، واگذار شود، در آن صورت بعد از گذشت ۷۰ سال از استثمار منابع طبیعی کشور توسط شرکت‌های خارجی، چیزی از آن برای کشور باقی نخواهد ماند تا بتواند به بهره‌برداری و رشد اقتصادی ادامه دهد.

۵-۴. مقایسه موانع قراردادها

طبیعتاً نامشخص بودن حقوق ملت و گستردگی امتیازات نه‌تنها باعث خدشه‌دار شدن حاکمیت سیاسی و اراده ملی می‌شد بلکه حرص و طمع سایر قدرت‌های امپریالیستی را در پی داشت. به‌خصوص که روس‌ها به‌شدت مخالف تقویت بنیه اقتصادی ایران و افزایش نفوذ انگلیس بودند و همواره ناصرالدین‌شاه و رجال سیاسی را از نزدیک‌شدن به سایر قدرت‌های اروپایی به‌خصوص انگلیس بر حذر می‌داشتند. ازسوی دیگر انگلیسی‌ها نیز از تعریف منافع مشترک با ایران اجتناب می‌کردند و همواره در ایران از مسائلی که باعث رو

در رو قرار دادن آنان با روسیه می‌شد، اجتناب می‌کردند و عدم حمایت رسمی دولت انگلیس برای حفاظت از امتیاز رویت حاکمی از این امر است. در وجه داخلی آن نیز، تعهدات قرارداد رویت آن‌چنان با حاکمیت سیاسی و استقلال ملی مغایرت داشت و منافع ملت را از حقوق مسلم خود تضییع می‌کرد که حتی لرد کرزن از طرفداران سیاست‌های امپریالیستی انگلیس در کتاب «ایران و قضیه ایرانی» این امتیاز را تسلیم درست کلیه منابع یک مملکت به دست بیگانگان عنوان می‌کند (کرزن، ۱۳۴۷، ج ۱، ص. ۷۸۱) و گراهام استوری مؤلف کتاب «قرن رویت ۱۸۵۱-۱۹۵۱» نیز آن را فاجعه‌بار توصیف می‌کند (Story, 1951, p. 72)؛ اما در طرف عثمانی، دولت نه تنها با اجرای تغییرات نهادی در دوره تنظیمات و اصلاحات ملزومات توسعه را فراهم کرده بود بلکه به لحاظ قواعد عمومی قراردادها، امتیازات اعطاء شده آن‌چنان محدود و کم بود که تعارضی با منافع عمومی مردم ایجاد نمی‌کرد و منافع اقتصادی بیش‌تری در پی داشت. ازسوی دیگر دولت عثمانی حمایت سیاسی و نظامی انگلیسی‌ها را علیه روسیه تزاری داشت و آن‌چنان قدرتمند بود که روس‌ها نیز آن‌چنان متمایل به رویارویی با عثمانی‌ها را نداشتند و تلفات سنگین جنگ کریمه این موضوع را عیان کرده بود. انگلیسی‌ها و فرانسوی‌ها نفوذ قدرت روس‌ها در اروپا و بالکان را به ضرر خود می‌دیدند و به همین خاطر دولت نسبتاً قوی و پهن‌آور عثمانی را مناسب سیاست نفوذ به شرق و سد نفوذ روسیه به غرب اروپا می‌دیدند. از همین روست که خود انگلیسی‌ها و فرانسوی‌ها پروژه‌های کوچک مقیاس احداث راه‌آهن را به منظور تسهیل امور تجاری به عثمانی‌ها پیشنهاد می‌کنند و عثمانی‌ها نیز با هوشمندی قراردادهایی با امتیازات محدود منعقد می‌کنند.

۶. تحلیل یافته‌ها

با مقایسه داده‌های استخراج شده از مفاد دو قرارداد و شرایط سیاسی و اقتصادی دو دولت در آن دوران مشخص می‌شود که چهار عامل سیاسی - امنیتی، اقتصادی (سرمایه و تکنولوژی)، اجتماعی - فرهنگی و نظم و ثبات بین‌المللی اهداف و محتوای قراردادها و به طبع آن موفقیت و اجرایی شدن یا عدم موفقیت و ابطال شدن آن دو را تحت تأثیر قرار می‌داد.

۶-۱. عامل سیاسی - امنیتی

این عامل که در ارتباط مستقیم با ثبات و نظم بین‌المللی است؛ در آن دوران هر دو کشور به لحاظ جغرافیایی و امنیتی هم‌مرز و در حوزه نفوذ یک قدرت بزرگ امپریالیستی (روسیه) قرار داشتند و از خطر حمله آن بسیار نگران بودند. ولی با این تفاوت که کشور عثمانی بسیار پهناورتر و به لحاظ نظامی قدرتمندتر بود؛ همچنین از پشتیبانی و حمایت قدرت‌های اروپایی نظیر انگلیس و فرانسه برخوردار بود و در یک دهه قبل از امتیاز ویلکین، با روس‌ها وارد جنگ سهمگین کریمه شده بودند و هر دو طرف متحمل خسارات عظیمی شده و به قرارداد صلح روی آورده بودند؛ اما کشور ایران جغرافیای کوچک‌تری داشت و به لحاظ نظامی ضعیف‌تر بود و حمایت و پشتیبانی قدرت‌های اروپایی را نداشت. به‌ویژه از لحاظ امنیتی نیز به‌خاطر پیشروی روسیه در آسیای مرکزی از حمله روس‌ها به مرزهای شمال شرقی خود بسیار هراسان بود و به‌همین‌خاطر سریعاً به دنبال جلب حمایت سیاسی و امنیتی یک قدرت اروپایی (انگلیس) بود.

۶-۲. عامل اقتصادی

در آن دوران، اجرای پروژه‌های اقتصادی، به‌خصوص احداث راه‌آهن برای کشورهای غیرثروتمند تقریباً بدون سرمایه‌گذاری و فناوری خارجی غیرممکن بود؛ اما دولت عثمانی نه تنها در مقایسه با دولت ایران بسیار ثروتمندتر بود بلکه به‌خاطر سرمایه‌گذاری خارجی، به‌خصوص در بخش کشاورزی، توانایی تأمین مالی شراکتی پروژه‌های توسعه‌ای را داشت و به‌خاطر ضرورت‌های اقتصادی، بخش خصوصی مستقیماً برای اهداف تجاری خود اقدام به احداث راه‌آهن کرده بود. در مقابل، دولت قاجار به‌خاطر اهداف سیاسی خود نه تنها نمی‌خواست در پروژه‌های اقتصادی سرمایه‌گذاری مستقیم کند بلکه برای تأمین اهداف سیاسی - امنیتی خود حاضر بود منابع طبیعی کشور را بدون رعایت حقوق ملت و حاکمیت ملی به قدرت خارجی (انگلیس) امتیاز دهد. و چنین نیتی در امتیازات گسترده اعطا شده و مفاد مبهم و غیردقیق قرارداد مشخص می‌شود.

۶-۳. عامل اجتماعی - فرهنگی

از آن زمان توسعه اقتصادی و مدرنیزاسیون بر پایه نظام اقتصادی سرمایه‌داری گسترش می‌یافت و مجموعه‌ای از الزامات نهادی در بخش‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی می‌طلبید؛ اقتصاد تجاری آزاد، حقوق برابر اقتصادی و اجتماعی از ملزومات اساسی شکل‌گیری مدرنیزاسیون و اقتصاد سرمایه‌داری بود. کشور عثمانی با اجرای اصلاحات سیاسی و اجتماعی بسیاری از ملزومات آن را فراهم کرده بود؛ اما دولت ایران، به‌خصوص طبقات و نیروهای اجتماعی آن، هنوز پذیرای چنین تحولاتی نبودند و به شدت در مقابل آن مقاومت می‌کردند.

۶-۴. عامل نظم بین‌المللی

در آن دوران - و نیز هم‌اکنون - اجرای پروژه‌های توسعه‌ای و ملحق شدن به طرح‌های اقتصاد جهانی نیازمند ثبات و امنیت بین‌المللی بود که اغلب در هر عصری توسط قدرت‌های برتر جهانی تأمین می‌شود و با همکاری و حمایت کشورهای پیشرو در فناوری پیشرفت حاصل می‌شود. در آن زمان، تقریباً سراسر دنیا میان قدرت‌های امپریالیستی تقسیم شده بود؛ با این تفاوت که دولت عثمانی از همکاری و حمایت کشورهای اروپایی به‌خصوص انگلیس و فرانسه برخوردار بود و از سرمایه‌گذاری و فناوری آنها بهره می‌برد؛ اما دولت ایران به‌خاطر شرایط ژئوپولیتیک خود نه‌تنها مورد حمایت قدرت‌های امپریالیستی (به‌خصوص روس و انگلیس) نبود بلکه ملاحظات امنیتی و منافع آن‌ها ایجاب می‌کرد که ایران عقب‌مانده و ضعیف بماند. بدین ترتیب برای اجرایی شدن پروژه راه‌آهن لازم بود تا دولت مورد نظر از امنیت و ثبات ملی، و سرمایه و فناوری برخوردار باشد، و مورد پذیرش و حمایت جامعه داخلی و قدرت‌های نظام بین‌المللی قرار گیرد.

نتیجه‌گیری

این پژوهش برای یافتن عوامل اجرایی شدن امتیاز ویلکین و عدم اجرا و ابطال شدن امتیاز رویت، مفاد دو قرارداد را از سه منظر اهداف، ساختار و محتوای، و موانع داخلی و خارجی قراردادها بررسی کرد و از مقایسه و تحلیل داده‌های استخراج شده، چهار عامل

اساسی در اجرایی شدن یا عدم اجرا شدن دو قرارداد کشف شد؛ طبق جدول ۲، یافته‌ها حاکی از آن است که دولت قاجار تقریباً از تمام عوامل مذکور محروم بود؛ اما دولت عثمانی از چهار عامل امنیت و ثبات، سرمایه و پذیرش و حمایت داخلی نسبتاً بیش‌تری برخوردار بود و به‌خاطر حمایت قدرت‌های بین‌المللی از عامل فناوری نیز برخوردار شد. امروزه نیز کشورهای درحال توسعه همانند کشور ایران برای اجرای طرح‌های توسعه‌ای خود نیازمند جذب سرمایه خارجی و فناوری پیشرو هستند و این امر جز با بهره‌مندی از سطح بالایی از ثبات و امنیت ملی و حمایت داخلی و از طرف دیگر، همسویی با نظم بین‌المللی و جریان اصلی اقتصاد جهانی میسر نخواهد شد.

جدول (۲): مقایسه عوامل اجرایی یا عدم‌اجرایی قراردادها در دولت قاجار و دولت عثمانی

امنیت و ثبات ملی	سرمایه	تکنولوژی	پذیرش و حمایت داخلی	پذیرش نظام بین‌المللی
×	×	×	×	×
✓	✓	×	✓	✓
دولت قاجار				دولت عثمانی

منبع: (یافته‌های پژوهش)

کتابنامه

- آدمیت، فریدون (۲۵۳۶). *اندیشه ترقی و حکومت قانون در عصر سپهسالار*. تهران: خوارزمی.
- آقاحسینی، علیرضا (۱۳۸۸). شالوده شکنی امتیاز رویت از نگاهی دیگر. *فصلنامه تاریخ روابط خارجی*، (۳۸ و ۳۹)، ۷۲-۹۰.
- امین‌الدوله، میرزا علی خان (۱۳۷۰). *خاطرات سیاسی میرزا علی خان امین‌الدوله (به کوشش فرمانفرمایان، حافظ)*. تهران: امیرکبیر.
- ترابی، یوسف (۱۳۸۴). آسیب‌شناسی مدیریت توسعه در ایران. *دوفصلنامه علمی - پژوهشی دانش سیاسی*، ۱(۲)، ۱۰۳-۱۳۴.
- تیموری، ابراهیم (۱۳۳۲). *عصر بی‌خبری یا تاریخ امتیازات در ایران*. تهران: اقبال.
- خلیلی، محسن (۱۳۸۸). قرارداد رویت درون مایه‌های یک تصمیم. *فصلنامه تاریخی روابط خارجی*، (۳۸ و ۳۹)، ۴۹-۷۱.
- ساردوئی نسب، محمد و زندی، علی (۱۳۹۷). *تحلیل حقوقی قراردادهای امتیازی مدرن نفت و*

- گاز با تأکید بر مجوزهای نفت و گاز در انگلستان. تهران: مجد.
- سجادی، حمید و متقی، ابراهیم (۱۳۹۳). آسیب‌شناسی امکان‌پذیری نظارت و کنترل در برنامه‌های توسعه ایران. دوفصلنامه علمی - پژوهشی دانش سیاسی، ۱۰(۲۰)، ۳۷-۶۱.
- صفایی، سیدحسین (۱۳۹۸). دوره مقدماتی حقوق مدنی (قواعد عمومی قراردادها). تهران: نشر میزان.
- صفائی، ابراهیم (۱۳۵۲). یکصد سند تاریخی. تهران: انجمن تاریخ.
- طباطبایی مجد، غلامرضا (۱۳۷۳). معاهدات و قراردادهای تاریخی دوره قاجاریه. تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.
- فرهاد معتمد، محمود (۱۳۲۵). تاریخ سیاسی دوره صدارت میرزا حسین‌خان مشیرالدوله، سپهسالار اعظم. تهران: شرکت نسبی علی اکبر علمی و شرکاء.
- قاسمی، حمید و دیگران (۱۴۰۰). مرجع پژوهش. تهران: اندیشه آراء.
- کاظم‌زاده، فیروز (۱۳۷۱). روس و انگلیس در ایران: ۱۸۶۴-۱۹۱۴؛ پژوهشی درباره امپریالیسم. ترجمه منوچهر امیری، تهران: انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی.
- کرامتی شهری، محمود (۱۳۷۰). بررسی سیاست خارجی میرزا حسین‌خان سپهسالار (مشیرالدوله). (پایان‌نامه کارشناسی ارشد)، دانشگاه امام صادق (علیه‌السلام)، تهران، ایران.
- بازیابی شده از: <https://libsaed.isu.ac.ir/site/catalogue/24593#>
- کرزن، جرج. ن. (۱۳۴۹). ایران و قضیه ایران (ج۲). ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، تهران: مرکز انتشارات علمی و فرهنگی.
- مارش، دیوید و استوکر، جری (۱۳۹۹). روش و نظریه در علوم سیاسی. ترجمه امیرمحمد حاجی یوسفی، تهران: پژوهشکده مطالعات راهبردی.
- منصوری، جواد (۱۳۸۸). استعمار فرانسه (نظام سلطه در قرن بیست و یکم). تهران: امیرکبیر.
- ولایتی، علی‌اکبر (۱۳۷۲). تاریخ روابط خارجی ایران در دوران ناصرالدین شاه و مظفرالدین شاه. تهران: مؤسسه چاپ و انتشارات دانشگاه امام حسین (علیه‌السلام).

منابع اینترنتی

- کنجکاوی (۱۳۹۹). «از مدح استعمار تا شهر توسعه»، به آدرس: <https://vrgl.ir/quAfy>
- Engin, Vahdettin (2018). *Osmanlı Devletinin Demiryolu Siyaseti*. accessed 17 February 2024, from: <https://www.altayli.net/osmanli-devletinin-demiryolu-siyaseti.html>
- Çimen, Kadir (2019). *Osmanlı Dönemi Demiryolları*. accessed 16 February 2024, from: <https://www.cankiripostasi.com/osmanli-donemi-demiryolları-makale,666.html>

References

- Adamiyat, Faridun. (2536). *Andishe-ye taraqqi va hokumat-e qanun dar asr-e Sepahsalar*. Tehran: Entesharat-e Khwarazmi. (In Persian)
- Agha Hosseini, Ali Reza (1388). Shalodeh-shekani-ye emtiyaz-e Reuter az negahi digar. *Faslnameh-ye Tarikh-e Ravabet-e Khareji*, (38–39), 72–90. (In Persian)
- Akyıldız, Ali (1987). *İzmir-Aydın Demiryolu*. (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Akyıldız, Ali (1995). Osmanlı Anadoluşunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866). *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s. 249-270.
- Amin al-Dowleh, Mirza Ali Khan (1370). *Khaterat-e siyasi-ye Mirza Ali Khan Amin al-Dowleh* (ed. Hafez Farmanfarmaian). Tehran: Entesharat-e Amir Kabir. (In Persian)
- Curzon, George N. (1349). *Iran va ghaziyyeh-ye Iran* (Vol. 2). (Gholamali Vahid Mazandarani, Trans.). Tehran: Markaz-e Entesharat-e Elmi va Farhangi. (In Persian)
- Farhad Mo'tamed, Mahmoud. (1325). *Tarikh-e siyasi-ye doreh-ye sadarate Mirza Hossein Khan Moshir al-Dowleh, Sepahsalar-e A'zam*. Tehran: Sherkat-e Nesbi-ye Ali Akbar Elmi va Shoraka. (In Persian)
- Ghasemi, Hamid & et al. (1400). *Marja'-e pzhohesh*. Tehran: Andisheh Ara. (In Persian)
- Karaca, Bahset (2021). İzmir-Aydın Hattının Dinardan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması). *SDÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (53), 25-49.
- Kaynak, Muhteşem (1984). Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Ekleme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış. *Yapıt*, (5), 66-85.
- Kazemzadeh, Firouz (1371). *Rus va England dar Iran: 1864–1914; pzhoheshi darbarez-ye imperialism*. (Manouchehr Amiri, Trans.). Tehran: Entesharat va Amouzeshe-e Enghelab-e Eslami. (In Persian)
- Keramati Shahri, Mahmoud (1370). *Barrasi-ye siyasat-e khareji-ye Mirza Hossein Khan Sepahsalar (Moshir al-Dowleh)*. (Master's thesis, Imam Sadegh University, Tehran, Iran). Retrieved from: <https://libsaid.isu.ac.ir/site/catalogue/24593#> (In Persian)
- Khalili, Mohsen (1388). Gharardad-e Reuter daroon-mayeh-ha-ye yek tasmim. *Faslnameh-ye Tarikhi-ye Ravabet-e Khareji*, (38–39), 49–71. (In Persian)
- Kolay, Arif (2012). *İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)*. (Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul, Türkiye). <https://katalog.marmara.edu.tr/eyayin/tez/T0075673.pdf>
- Kurmuş, Orhan (2012). *Emperyalizmin Türkiye'ye Giriş*. İstanbul: Yordam Kitap.

- Kütükoğlu, Mübahat (1968). İzmir Rıhtım İnşaatı ve İşletme İmtiyazı. *Tarih Dergisi*. S.32, 495-558.
- Mansouri, Javad (1388). *Este'mar-e farano (nezam-e solteh dar gharn-e bist-o-yekom)*. Tehran: Amir Kabir. (In Persian)
- Marsh, David & Stoker, Gerry (1399). *Ravesh va nazariyeh dar olum-e siyasi. (Amir Mohammad Haji Yousefi, Trans.)*. Tehran: Pazhoheshkadeh-ye Motale'at-e Rahbordi. (In Persian)
- Öztürk, İlker (2009). *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*. (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi.İstanbul, Türkiye). <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/TEZ/44468.pdf>
- Safaei, Ebrahim (1352). *Yeksad sanad-e tarikhi*. Tehran: Anjoman-e Tarikh. (In Persian)
- Safaei, Seyyed Hossein (1398). *Doreh-ye moghaddamati-ye hoghoogh-e madani (ghavaed-e oomoomi-ye gharardadha)*. Tehran: Nashr-e Mizan. (In Persian)
- Sajjadi, Hamid & Mottaghi, Ebrahim (1393). Asib-shenasi-ye emkan-paziri-ye nezarat va control dar barnameha-ye towse'e-ye Iran. *Do-faslnameh-ye Elmi-Pazhouheshi-ye Danesh-e Siasi*, 10(20), 37–61. (In Persian)
- Sardouei Nasab, Mohammad & Zandi, Ali (1397). *Tahlil-e hoghooghi-ye gharardadha-ye emtiyazi-ye modern-e naft va gaz ba takid bar mojavezha-ye naft va gaz dar England*. Tehran: Majd. (In Persian)
- Story, Graham (1951). *Reuters' Century 1851-1951*. Universal Digital Library, 2004.
- Tabatabaei Majd, Gholamreza (1373). *Mo'ahadat va gharardadha-ye tarikhi-ye doreh-ye Qajariyyeh*. Tehran: Bonyad-e Moghufat-e Doktor Mahmoud Afshar. (In Persian)
- Teymouri, Ebrahim (1332). *Asr-e bikhabaari ya tarikh-e emtiyazat dar Iran*. Tehran: Eghbal. (In Persian)
- Torabi, Yousef (1384). Asib-shenasi-ye modiriyat-e towse'e dar Iran. *Do-faslnameh-ye Elmi-Pazhouheshi-ye Danesh-e Siasi*, 1(2), 103–134. (In Persian)
- Uzuntepe, Gülçin (2000). *Osmanlı İmparatorluğunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba(Turgutlu) (1856-1897)*. (Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi. Eskişehir, Türkiye). <https://earsiv.anadolu.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/11421/2780/155892.pdf?sequence=1>
- Velav, A. D. (1978). *Türkiye Maliye Tarihi*. Ankara: Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu.
- Velayati, Ali Akbar (1372). *Tarikh-e ravabet-e khareji-ye Iran dar dowran-e Naser al-Din Shah va Mozaffar al-Din Shah*. Tehran: Mo'asseseh-ye Chap va Entesharat-e Daneshgah-e Imam Hossein. (In Persian)
- Yıldırım, İsmail (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.

