

Research Paper

doi 10.22059/JHSS.2023.353538.473619

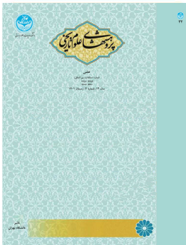
## Investigating the Causes of the Failure of the English Company of Muscovy in Safavid Iran

Khalil Salehi<sup>1</sup>, Hamid Hajianpour<sup>2,\*</sup>

1. PhD Candidate of History, Shiraz University, Shiraz, Iran. E-Mail: [salehi25history@gmail.com](mailto:salehi25history@gmail.com)

2. Corresponding author, Associate Professor, Department of History, Shiraz University, Shiraz, Iran. E-Mail: [hhajianpour@yahoo.com](mailto:hhajianpour@yahoo.com)

Article Info.	Abstract
Received: 2023/01/11 Accepted: 2023/02/23	In the 16 <sup>th</sup> century, international trade underwent profound changes, the establishment of trade corporations and new trade routes being among the most significant proofs and evidence. The Muscovy Company was one of the first companies to successfully explore and incorporate a new marine route into international trade. It was also able to initiate the first direct commercial and diplomatic relations between England and Iran through the northern seas and Russia. However, after twenty years of business work in Safavid Iran, it ceased its commercial activities in Iran and English commerce. This paper investigates the causes that prompted Muscovy Company to discontinue trade with Iran via the northern seas with Russia, as well as the effective factors that led to this decision. This paper employs a descriptive-analytical approach based on library sources to investigate the reasons for the temporary break in commercial relations between England and Iran in the second half of the 16 <sup>th</sup> century. Our research indicates that the political relations between the Safavid, Ottoman, Russian, and English governments, as well as the ensuing wars and peace, competition, and hostile relations, negatively impacted the company's operations. The geographical and security conditions that dominated the company's route created numerous obstacles for the business of the English merchandise. In addition to overcoming these obstacles, they had to compete with ancient and experienced Turks, Armenians, and Venetians on the Iranian market. The aforementioned impediments persuaded the London-based leaders of the Muscovy Company to abandon trade with Iran via the northern routes.
<b>Keywords:</b> <i>Muscovy Company, the Safavid, England, Ivan the Terrible, Foreign Trade, Russia..</i>	
<b>How To Cite:</b> Salehi, Kh., & Hajianpour, H. (2023). Investigating the Causes of the Failure of the English Company of Muscovy in Safavid Iran. <i>Journal of Historical Sciences Studies</i> , 15(1), 23-43.	
<b>Publisher:</b> University of Tehran Press.	



# فصلنامه پژوهش‌های علوم تاریخی

سال ۱۵، شماره ۱، بهار ۱۴۰۲، شماره پیاپی ۳۳



مقاله علمی-پژوهشی

## واکاوی علل عدم موفقیت کمپانی انگلیسی مسکوی در ایران عصر صفوی

خلیل صالحی<sup>۱</sup>، حمید حاجیان‌پور<sup>۲\*</sup>

۱. دانشجوی دکتری تاریخ ایران بعد از اسلام، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران. رایانامه: [salehi25history@gmail.com](mailto:salehi25history@gmail.com)

۲. نویسنده مسئول، دانشیار گروه تاریخ، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران. رایانامه: [hhajianpour@yahoo.com](mailto:hhajianpour@yahoo.com)

اطلاعات مقاله	چکیده
تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۰/۲۱	<p>تجارت بین‌المللی در قرن شانزدهم میلادی شاهد تغییرات ژرفی بود که شکل‌گیری کمپانی‌های تجاری و کشف راه‌های دریایی جدید را می‌توان از مصادیق بارز آن دانست. یکی از نخستین کمپانی‌هایی که در این قرن موجودیت یافت و توانست راه دریایی جدیدی را به تجارت بین‌المللی بگنجانند، کمپانی مسکوی بود. این کمپانی همچنین موفق شد نخستین مناسبات تجاری و دیپلماتیک مستقیم میان انگلستان و ایران را از مسیر دریاهای شمالی و روسیه منعقد کند. اما بعد از دو دهه فعالیت کمپانی در ایران عصر صفوی، این مؤسسه بازرگانی از ادامه فعالیت‌های تجاری در ایران صرف‌نظر کرد و جوامع تجاری انگلستان، ارتباط با ایران را از مسیرهای دیگری پیگیری کردند. این پژوهش به دنبال پاسخ به این مسئله است که چرا کمپانی انگلیسی مسکوی از استمرار تجارت با ایران از طریق دریایی شمال و روسیه صرف‌نظر کرد و چه عواملی در اتخاذ چنین تصمیمی مؤثر بودند. این مقاله به روش توصیفی-تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای به دنبال بررسی علل قطع روابط تجاری میان ایران و انگلستان در نیمه دوم قرن شانزدهم میلادی برای برهه‌ای از زمان است. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که مناسبات سیاسی میان دولت‌های صفوی، عثمانی، روسیه و انگلستان با یکدیگر و نتایج ناشی از آن مانند جنگ‌ها، صلح‌ها، رقابت‌ها و تیرگی روابط میان آن دولت‌ها تأثیرات سوئی بر عملکرد کمپانی گذاشت. شرایط جغرافیایی و امنیتی حاکم بر مسیر مورد استفاده کمپانی نیز موانع عدیده‌ای را بر سر راه بازرگانان انگلیسی ایجاد می‌کرد. علاوه بر عوامل مذکور، تجار انگلیسی پس از پشت‌سرگذاشتن این مشکلات و سختی‌ها، خود را با رقبای کهنه‌کار و پرتجربه‌ای مانند ترک‌ها، ونیزی‌ها و ارمنه در بازارهای ایران مواجه می‌دیدند. مجموع این موانع مدیران کمپانی مسکوی در لندن را به ترک تجارت با ایران از طریق راه‌های شمالی متقاعد کرد.</p>
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۲/۰۴	
<p><b>واژه‌های کلیدی:</b> انگلستان، ایوان مخوف، تجارت خارجی، روسیه، صفویه، کمپانی مسکوی.</p>	
<p><b>استناد به این مقاله:</b> صالحی، خلیل و حاجیان‌پور، حمید (۱۴۰۲). واکاوی علل عدم موفقیت کمپانی انگلیسی مسکوی در ایران عصر صفوی. فصلنامه پژوهش‌های علوم تاریخی، ۱۵(۱)، ۲۳-۴۳.</p>	
<p>ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.</p>	

## ۱. مقدمه

گزارش‌های اروپاییانی که در دورهٔ امپراتوری مغول از مشرق‌زمین دیدار کردند، همچنان بعد از فروپاشی این امپراتوری گسترده در اذهان اروپایی‌ها باقی ماند و دستیابی به سرزمین‌های ثروتمند چین و هند از جمله اهداف ماجراجویان اروپایی شد. این مسئله در قرن شانزدهم میلادی و با دستیابی اروپایی‌ها به کشتی‌های اقیانوس‌پیما و کشف راه دریایی به شرق محقق شد. نخست پرتغالی‌ها به هند رسیدند و از آن پس مسیر دماغه امیدنیک تحت نظارت و کنترل پرتغالی‌ها و سپس اسپانیایی‌ها درآمد، اما سایر ملل دریانورد اروپایی مانند انگلستان نمی‌توانستند نسبت به احتکار تجارت با شرق توسط آن دولت‌ها بی‌اعتنا باشند؛ بنابراین برای دستیابی به شرق از مسیرهای دیگری دست به تلاش‌هایی زدند. یکی از این تلاش‌ها توسط انجمن یا شرکتی به نام کمپانی تجار ماجراجو برای اکتشاف قلمروها سرزمین‌ها و جزایر و مکان‌های ناشناخته بود که مقدمات و سرمایه‌گذاری لازم برای ارسال هیئتی متشکل از سه کشتی را با هدف پیدا کردن مسیری به چین از راه شمال اروپا فراهم کرد. از سه کشتی کمپانی فقط یک کشتی به فرماندهی چانسلر<sup>۱</sup> توانست در سال ۱۵۵۳ م به سرزمین‌های شمالی روسیه برسد. چانسلر سپس به مسکو رفت و توانست موافقت تزار را برای واگذاری امتیازات تجاری جلب کند (Tran, 2008: 36-39; Ohberg, 1955: 127). دولت انگلستان نیز حق انحصاری تجارت و دریانوردی با روسیه از طریق دریای سفید را به شرکت مذکور واگذار کرد و بدین ترتیب کمپانی تجار ماجراجو به کمپانی مسکوی تغییر نام داد. کمپانی مسکوی اما هدف پیشین خود یعنی دستیابی به چین را ترک نکرد و بدین‌منظور بعدها بازرگانی به نام آنتونی جنکینسون<sup>۲</sup> را با این هدف به روسیه فرستاد، اما جنکینسون تا بخارا بیشتر نتوانست پیش برود و در محقق کردن هدف کمپانی ناکام ماند، اما جست‌وجوهای وی برای پیدا کردن بازار جدیدی برای کالاهای انگلیسی، او را با ایران عصر صفوی آشنا کرد. جنکینسون در شهرهای آسیای میانه با تجار ایرانی ملاقات کرد و توانست اطلاعات کافی در خصوص تجارت ایران به‌دست آورد. به این ترتیب مدیران کمپانی جنکینسون را مجدداً در سال ۱۵۶۱ م/۹۶۸ ق به روسیه فرستادند تا از آنجا راهی ایران شود و مقدمات تجارت انگلیسی‌ها را فراهم کند (Hanway, 1753: 5-6). جنکینسون علی‌رغم عدم موفقیتش در دریافت امتیازات تجاری از شاه طهماسب موفق شد از عبدالله خان استاجلو حاکم شروان، امتیازاتی برای فعالیت کمپانی در این ایالت به‌دست آورد (Hakluyt, 1886: 3/283). حضور جنکینسون و همراهان او در ایران را می‌توان گشایش روابط منظم و پایدار میان ایران و انگلستان دانست. بدین ترتیب تجار انگلیسی، بیست سال از ۹۶۸/۱۵۶۱ تا ۱۵۸۱ م/۹۸۸ ق از

---

1. Richard Chancellor  
2. Anthony Jenkinson

طریق روسیه و با عبور از دریای خزر به ایران صفوی عزیمت می‌کردند (Curzon, 1892: 2/533). در واقع کمپانی مسکوی به دنبال منحرف کردن بخشی از تجارت آسیا با اروپا از طریق روسیه و دریاهای شمالی بود. دولت صفوی نیز از حضور انگلیسی‌ها در ایران و گشایش راه تجاری بین‌المللی جدید خشنود بود؛ زیرا راه‌های تجاری غربی در اختیار ترکان عثمانی و راه‌های دریایی جنوب در دست پرتغالی‌ها بود که از ایرانیان عوارض گمرکی سنگین می‌گرفتند و رفتار مناسبی با بازرگانان ایران نداشتند. به این ترتیب گشایش مسیر جدید شمالی می‌توانست از اتکا به دو مسیر جنوبی و غربی بکاهد. این پژوهش به دنبال پاسخ به این مسئله است که چه عللی موجب شد علیرغم تمایل طرفین به گسترش تجارت و منافع دو جانبه آن، پس از عزیمت ششمین هیئت کمپانی از ایران در سال ۱۵۸۱ م/۹۸۸ ق تا سقوط دولت صفوی، کمپانی مسکوی دیگر فعالیتی در ایران نداشت.

## ۲. پیشینه پژوهش

در خصوص مناسبات ایران و انگلستان در عصر صفوی، تالیفات و پژوهش‌های متعددی در قالب کتاب، رساله و مقاله صورت گرفته است اما کمپانی مسکوی در این بین بخش اندکی را به خود اختصاص داده است. یکی از علل این بی‌توجهی را می‌توان فقدان اسناد و مدارک کافی دانست. از آنجا که کمپانی مسکوی انگلیسی بود، اسناد آن نیز عمدتاً در انگلستان قرار داشت و آرشیو کمپانی نیز در طی آتش سوزی بزرگی در لندن از بین رفت (Hakluyt & Purchas, 1830: 6)، اما تعدادی از مکاتبات کمپانی در دو مجموعه *Early Voyages and Travels to Russia and Persia* و *The Principal Navigation Voyages Traffiques and Discoveries of the English Nation* منتشر شدند (Morgan & Coote, 1886; Hakluyt, 1886). در میان محققان خارجی، واگن<sup>۱</sup> مفصل‌ترین شرح را در خصوص فعالیت کمپانی مسکوی در ایران ارائه می‌دهد که در بردارنده اشاراتی پراکنده در خصوص موانع و ضعف کمپانی است (1912: 127-214). دیوید فیشر<sup>۲</sup> نیز رساله دکتری خود را به روابط تجاری انگلستان با آسیا در نیمه دوم قرن شانزدهم اختصاص داد که فصل دوم این رساله به تجارت کمپانی مسکوی در ایران می‌پردازد، اما محدود به یک فصل مختصر است و اطلاعاتش ترتیب مناسبی ندارد (1970: 65-107). مشکات<sup>۳</sup> (۲۰۰۹) در مقاله خود به مأموریت نخستین عامل کمپانی مسکوی و سفیر ملکه انگلستان، یعنی آنتونی جنکینسون، به ایران پرداخت. این مقاله فقط به جنبه‌های سیاسی مأموریت جنکینسون اشاره دارد و از بعد تجاری مأموریت او غافل

1. Earnest V. Vaughn

2. David Fischer

3. Kurosh Meshkat

است. همچنین اشاره‌ای به فعالیت‌های بعدی کمپانی ندارد. استفاده از منابع دست اول انگلیسی و فارسی، از نقاط قوت این تحقیق است. در میان محققان ایرانی نیز مشکوریان در مقاله خود، نقش کمپانی مسکوی را در شکل‌گیری مناسبات ایران و انگلستان مطالعه کرد. او در مقدمه‌ای طولانی، نحوه تاسیس این کمپانی، چگونگی اکتشاف مسیر دریایی به روسیه و روابط انگلستان و روسیه را توصیف می‌کند. تنها در چند صفحه به صورت بسیار مختصر به فعالیت این کمپانی در ایران اشاره می‌کند و فقط هیئت‌های تجاری این کمپانی به ایران را بر می‌شمارد (۱۳۹۲).

### ۳. مسیر راه‌های شمالی و موانع آن

کمپانی مسکوی موفق شد در نیمه دوم قرن شانزدهم میلادی، مناسبات سیاسی و تجاری میان انگلستان و ایران را منعقد کند. این اقدام جز با ایجاد خطوط ارتباطی میان ایران و انگلستان میسر نبود و با کشف مسیر دریایی به شمال روسیه و دسترسی به این سرزمین محقق شد. علی‌رغم وجود مزایایی در این مسیر مانند کوتاه‌تر بودن نسبت به مسیر دماغه امیدنیک و همچنین اینکه در کنترل قدرت‌های دیگری مانند اسپانیا و پرتغال نبود، موانع و مشکلاتی نیز داشت.

#### ۳-۱. چالش‌ها و مخاطرات مسیر

مسیر مورد استفاده کمپانی طولانی و پریپیچ‌وخم بود که از بندرهای انگلستان شروع و به پایتخت و سایر شهرهای ایران صفوی منتهی می‌شد. کشتی‌های کمپانی از شهرهای ساحلی انگلستان به سمت شمال دریای شمال حرکت می‌کردند و با دورزدن شبه‌جزیره اسکاندیناوی و دماغه شمالی در جزیره‌ای پهلو می‌گرفتند که در مقابل سرزمین اصلی روسیه واقع شده بود و تجار کمپانی آن را جزیره رز<sup>۱</sup> خطاب می‌کردند. معمولاً حرکت کشتی‌ها از انگلستان تا شمال روسیه شش تا هشت هفته طول می‌کشید (Smith, 1920: 77). این قسمت از سفر، عمدتاً در ماه‌های تابستان صورت می‌گرفت (Vaughn, 1912: 206)؛ زیرا دریاهاى شمال روسیه و اسکاندیناوی در بخش بزرگی از بقیه سال یخبندان بودند.

با رسیدن به شمال روسیه، قسمت دیگری از سفر طولانی تجار انگلیسی شروع می‌شد. این سفر با عبور از شهرهای خولم‌گوری، ولوگدا، یاروسلاو و آستراخان صورت می‌گرفت که کمپانی تجارت‌خانه‌هایی در آنها تاسیس کرده بود. سفر در روسیه در تابستان از طریق رودخانه‌ها و با قایق انجام می‌گرفت؛ چرا که به دلیل باتلاقی بودن سرزمین روسیه و بارش شدید باران، زمین را پر از

1. Rose Island

گل‌ولای می‌کرد که مسافرت زمینی را کند و خسته‌کننده و راه را صعب‌العبور می‌ساخت. اما در زمستان، حرکت کاروان‌ها با سورت‌مه و اسب صورت می‌گرفت؛ زیرا روشی سریع‌تر و راحت برای نقل و انتقال کالاها در سرزمین پربرف روسیه بود (Hakluyt, 1886: 3/308-; Smith, 1920: 78-80). (309)

انگلیسی‌ها سپس از آستراخان به‌وسیله کشتی با پیمودن طول دریای خزر، در یکی از بندرهای ایالت شروان در شمال غربی قلمرو صفوی وارد ایران می‌شدند. معمولاً تجار انگلیسی در خلال ماه‌های اوت تا اکتبر به سواحل شروان می‌رسیدند (Hakluyt, 1886: 3/268, 285, 289, 4). انگلیسی‌ها سپس از مناطق ساحلی به شماخی مرکز ایالت عزیمت می‌کردند. شماخی یکی از نقاط مهم در مسیر مورد استفاده کمپانی در ایران بود؛ زیرا این شهر، نقطه عزیمت هیئت‌های انگلیسی به سایر نقاط امپراتوری صفوی و همچنین نقطه بازگشت هیئت‌های انگلیسی به روسیه بود و عوامل کمپانی، کالاها را برای مد نظر برای روسیه و انگلستان را همیشه برای بازگشت به شماخی می‌آوردند و از آنجا حمل‌ونقل می‌کردند (Vaughn, 1912: 206-207). تجار کمپانی سپس به‌وسیله راهی که به سمت جنوب کشیده می‌شد، مسیر خود را به سوی اردبیل ادامه می‌دادند. در اردبیل مسیر تجاری به دو قسمت مجزا می‌شد: مسیری که به سمت غرب امتداد داشت و به پایتخت پیشین صفوی یعنی تبریز می‌رسید و مسیری که به جنوب شرقی به سمت قزوین پایتخت جدید صفوی امتداد داشت. هر دو این راه‌ها توسط بازرگانان انگلیسی مورد استفاده قرار می‌گرفت (Mustafayev, 2018: 41).

تجار انگلیسی همچنین مجبور می‌شدند زمستان را در شهرهای روسیه مانند آستراخان یا یاروسلاو یا در قلمرو ایران مانند شماخی سپری کنند که بر مدت سفر می‌افزود (Hakluyt, 1886: 4/103). در بازگشت هیئت‌های تجاری به انگلستان نیز اگر زمان بازگشت به تأخیر می‌افتاد یا زمان نامناسب انتخاب می‌شد خطرات مواجهه با سرمای زمستان و یخبندان‌ها در دریای خزر و رودخانه‌های روسیه وجود داشت که زمان و هزینه‌های سفر را می‌افزود. حرکت از بندرهای انگلستان تا رسیدن به پایتخت صفوی در حدود یک سال زمان می‌برد. چنین مسیری طولانی و پرپیچ‌وخم بود و نیاز به تغییر نحوه مسافرت بود که گاه با کشتی، گاه با قایق و گاه با کاروان صورت می‌گرفت. در نتیجه به زمان بیشتر و هزینه‌های سنگینی نیاز داشت (Vaughn, 1912: 207).

### ۳-۲. موانع دریانوردی

بخش بزرگی از مسیر تجاری گشوده‌شده توسط کمپانی مسکوی دریایی بود و هیئت‌های تجاری می‌بایست دریای شمال، دریای سفید، رودخانه‌های روسیه و دریای خزر را پشت سر می‌گذاشتند تا به

قلمرو صفوی برسند. مطالعه گزارش‌های عوامل کمپانی مسکوی و سایر اروپاییانی که بخش‌هایی از این مسیرهای دریایی را پیموده‌اند نشان می‌دهد دریانوردی در این دریاها با مخاطرات و مشکلات عدیده‌ای همراه بوده است از قبیل قطبی‌بودن دریاها، طوفان‌ها، به‌گل‌نشستن کشتی‌ها و تپه‌های زیر آبی. ناآشنایی دریانوردان انگلیسی با شرایط جغرافیایی و جوی این دریاها آن‌ها را در معرض ازبین‌رفتن و غرق‌شدن کشتی‌ها قرار می‌داد؛ برای نمونه نخستین هیئت اعزامی کمپانی در سال ۱۸۵۳م/۹۶۰ق که موفق به کشف دسترسی به روسیه از طریق دریاهای شمالی شد، متشکل از سه کشتی و به فرماندهی دو دریانورد با نام‌های چانسلا و ویلوگی<sup>۱</sup> بود. کشتی‌ها در شمال اسکاندیناوی گرفتار طوفان و متفرق شدند. در نتیجه ویلوگی و دو کشتی گرفتار یخبندان و کشته شدند و فقط کشتی چانسلا به سلامت به شمال روسیه رسید (Hakluyt & Purchas, 1830: 5).

نخستین مرحله از سفر دریایی از انگلستان تا سواحل شمالی روسیه و با عبور از دریاهای شمال و سفید بود که با کشتی‌های کوچک (شاید در حدود یکصد و بیست تن) صورت می‌گرفت. در این مدت، کشتی‌های کمپانی، بندر یا جزیره خاصی بر سر راه خود نداشتند که بتوانند در آن استراحت یا مایحتاج خود را تأمین کنند. فقط سواحل و جزایر متروک و خالی از سکنه نروژ و لاپلند بر سر راه آن‌ها بودند. دریاهای شمالی نیز مواج بودند و کشتی‌ها با سختی مسیر خود را از میان امواج سهمگین می‌پیمودند. این دریاها حتی در تابستان نیز در بخش‌هایی یخ زده بودند (Smith, 1920: 77).

پس از رسیدن کشتی‌های کمپانی به شمال روسیه، کالاها را در کرجی‌ها بارگیری می‌کردند؛ زیرا بخش بزرگی از سفر تا آستراخان از طریق رودخانه‌ها صورت می‌گرفت. سفر از طریق رودهای روسیه دارای ویژگی‌های خاص خود بود که می‌توانست موانع فنی عدیده‌ای به همراه داشته باشد. کرجی‌ها با باد حرکت می‌کردند و در زمانی که باد وجود نداشت، آن را با طناب می‌کشیدند (اولتاریوس، ۱۳۶۹: ۳۵۸/۱). از آنجا که بخش‌های زیادی از رودخانه‌ها کم‌عمق یا تپه‌های زیرآبی وجود داشت می‌توانست موجب به‌گل‌نشستن کرجی‌ها شود. غلبه بر چنین موانعی سخت و نیازمند مهارت‌های خاصی بود (Mustafayev, 2018: 42). دریانوردی در ولگا که بزرگ‌ترین بخش سفر در آن صورت می‌گرفت، معمولاً در بهار بود. در این فصل، رودهای شمالی روسیه که به ولگا منتهی می‌شدند طغیان می‌کردند و آب بسیاری را وارد ولگا می‌کردند. آب به بالاترین حد خود می‌رسید و نه‌تنها ارتفاع آب در مناطق کم‌عمق را افزایش می‌داد، بلکه جزایر واقع در رودخانه هم به زیر آب می‌رفتند و این مسئله عبور کرجی‌ها را خطرناک می‌کرد. مسئله دشوار در خصوص دریانوردی در ولگا هنگامی بود که تجار در هنگام بازگشت از آستراخان به سمت شمال روسیه حرکت می‌کردند. در چنین

شرایطی کرجی‌ها می‌بایست برخلاف جریان آب حرکت کنند و در زمانی که جریان باد نیز برخلاف آن‌ها بود، این دشواری دوچندان می‌شد. در چنین شرایطی ملوانان پارو می‌زدند یا کرجی را با طناب می‌کشیدند، اما سرعت حرکت بسیار کند و این کار نیز دشوار بود (اولتاریوس، ۱۳۶۹، ج ۱: ۳۵۶-۳۵۸).

با رسیدن انگلیسی‌ها به آستراخان، کالاها از کرجی‌ها به کشتی‌ها که مخصوص دریا بودند انتقال داده می‌شدند (Morgan & Coote, 1886, Vol. 1: 97). معمولاً دریانوردی در دریای خزر در فصل تابستان انجام می‌گرفت. از آنجا که در پاییز و زمستان طوفان‌های نیرومند و مداوم دریانوردی به آن سوی خزر را کاری به‌شدت خطرناک می‌کرد، مسیر دریایی و مدت سفر در دریای خزر نیز به نوع کشتی مورد استفاده بازرگانان بستگی داشت. در صورت مسافرت با کشتی‌های بزرگ، نیاز به توقف در سواحل و جزایر واقع در میان مبدأ و مقصد وجود نداشت و بدین ترتیب سفر سریع‌تر انجام می‌گرفت (Mustafayev, 2018: 42). اما اگر بازرگانان از کشتی‌های کوچک‌تر استفاده می‌کردند، شرایط برای تاجر سخت‌تر می‌شد. کشتی‌های کوچک‌تر در شرایط طوفانی که در دریای خزر امری به نسبت مداوم بود آسیب‌پذیرتر بودند و احتمال غرق و درهم‌شکستن آن‌ها وجود داشت. همچنین در صورتی که این کشتی‌ها در بندرهای ساحلی توقف می‌کردند یا طوفان آن‌ها را به سمت این بندرها سوق می‌داد، عوارض گمرکی سنگینی از بازرگانان اخذ می‌شد. در صورتی که در مناطق ساحلی خالی از سکنه توقف می‌کردند، احتمال غارت تاجر به وسیله راهزنان وجود داشت. بنا به نوشته کوفت روسی، در سواحل دریای خزر، راهزنان به بازرگانان حمله می‌کردند، آن‌ها را می‌کشتند و اموال آن‌ها را غارت می‌کردند و راهزنی همیشه وجود داشت (کاتف، ۲۵۶۳: ۴۵). مسئله دیگر در خصوص دریانوردی در دریای خزر آن است که دریانوردی در سطح بالایی در این دریا قرار نداشت؛ به‌طور نمونه کنتارینی سفیر ونیزی، یک قرن پیش از حضور کمپانی مسکوی در دریای خزر، هنگامی که قصد داشت از دریند به آستراخان از طریق دریا سفر کند، درخصوص نحوه کشتیرانی و کیفیت کشتی‌ها می‌نویسد: «کشتی‌هایشان از الواری ساخته شده‌اند که با پارچه درزگیری شده‌اند و بسیار خطرناک‌اند. از قطب‌نما استفاده نمی‌کنند و هنگامی که در دریا هستند، از ساحل دور نمی‌شوند و در امتداد ساحل حرکت می‌کنند. از پارو استفاده می‌کنند و اگرچه همه چیزشان به صورت ابتدایی صورت می‌گیرد، خود را تنها ملوانانی می‌دانند که شایسته این نام هستند» (Barbaro & Contarini, 1873: 146). جنکینسون نیز تعداد کشتی‌هایی را که در دریای خزر رفت‌وآمد می‌کردند، اندک می‌دانست. کشتی‌ها همچنین پس از طی کردن طول دریای خزر می‌بایست در یکی از بندرهای واقع در سواحل ایران لنگر می‌انداختند؛ هرچند طبق نوشته‌های سیاحان اروپایی از جمله جنکینسون،



بندرهای آباد و معتبری در سواحل دریای خزر مخصوصاً در سواحل غربی وجود نداشت ( Hakluyt, 1886, Vol. 3: 246).

### ۳-۳. ناامنی مسیر تجارت کمپانی

علاوه بر زمان طولانی و هزینه‌های سنگین، مسیر جغرافیایی مورد استفاده کمپانی نیز چندان ایمن نبود. تهدید راهزنان در مناطق جنوبی روسیه، دریای خزر و در ایران وجود داشت. انگلیسی‌ها مخصوصاً در مناطق جنوبی روسیه، در معرض حملات تاتارها و راهزنان بودند. ایوان چهارم تنها در ۱۵۵۲ م غازان و در ۱۵۵۶ م آستراخان را به تصرف درآورده بود (Matthee, 1994: 743). فقط چند سال از سلطه روس‌ها بر نواحی جنوبی این کشور و قلمرو تاتارها می‌گذشت که کمپانی مسکوی موفق به گشایش مسیر جدید به ایران شد. حاکمیت روس‌ها بر این مناطق متزلزل بود و امنیت به‌طور کامل در آن نواحی تأمین نشده بود. تاتارها به‌هیچ‌وجه با اروپایی‌ها مدارا نمی‌کردند و به‌مراتب اتفاق می‌افتاد که بازرگانان انگلیسی با راهزنان و تاتارها درگیر شوند ( Hakluyt, 1886: 4/53, 3/237). گزارش‌هایی نیز از حضور دزدان دریایی در دریای خزر وجود دارد. از جمله آنکه جنکینسون ذکر می‌کند که منطقه‌ای به نام توک در سواحل دریای خزر و در نزدیکی آستراخان وجود دارد که مقر دزدان دریایی است (Morgan & Coote, 1886, Vol. 1: 127). به همین جهت حاکم آستراخان ۵۰ نیروی نظامی در اختیار هیئت جنکینسون قرار داد تا از آن‌ها در مقابل راهزنان و دزدان دریایی محافظت کنند (Meshkat, 2009: 211). کاتف روسی نیز ذکر می‌کند که اگر کشتی‌ها در مناطق ساحلی خالی از سکنه دریای خزر توقف می‌کردند، احتمال غارت تجار به‌وسیله راهزنان وجود داشت (کاتف، ۲۵۶۳: ۴۵). در ایران نیز تجار انگلیسی مورد حملات راهزنان قرار می‌گرفتند. از جمله آنکه توماس آلکاک<sup>۱</sup> یکی از اعضای دومین هیئت تجاری در سال ۱۵۶۳ م/۹۷۱ ق در راه شماخی به دست راهزنان به قتل رسید (Hakluyt & Purchas, 1830: 16-17)؛ بنابراین می‌توان گفت مسائلی مانند طولانی‌بودن و پیچیدگی مسیر، ناامنی و مخاطرات دریانوردی سبب می‌شد تجار انگلیسی در معرض خطرات بسیاری قرار گیرند و راه شمالی خطرناک و دشوار باشد.

### ۴. موانع کمپانی در روسیه

#### ۴-۱. بحران در مناسبات روسیه-انگلستان و تأثیر آن بر فعالیت کمپانی

استفاده کمپانی از خاک روسیه سبب می‌شد در معرض خواسته‌ها و اقدامات تزار روسیه قرار گیرد و از فعالیت کمپانی به‌عنوان اهرم فشاری در روابط سیاسی انگلستان و روسیه استفاده کند. در نتیجه

1. Thomas Alcocks

موانعی بر سر تجارت کمپانی در ایران به وجود آمد که گاهی به قطع دسترسی تجار انگلیسی به ایران منجر می‌شد. ایوان چهارم با واگذاری امتیازات گسترده تجاری به کمپانی انگلیسی به دنبال انعقاد یک پیمان نظامی با انگلستان بود (Fischer, 1970: 104). به این صورت ایوان مخوف می‌خواست که از انگلستان به‌عنوان متحدی در برابر دشمنان متعدد خود از جمله لهستان-لیتوانی، سوئد، تاتارهای کریمه و... استفاده کند (Smith, 1920: 74). تزار همچنین درخواست کرده بود که ملکه برای او تجهیزات نظامی، ملوان و کشتی‌ساز ارسال کند. درخواست‌های تزار توسط جنکینسون به الیزابت اول ملکه وقت انگلستان ابلاغ شده بود و تزار منتظر پاسخ دربار انگلستان بود که با بی‌اعتنایی ملکه مواجه شد (Gross, 2019: 950).

در نتیجه بی‌اعتنایی ملکه به درخواست‌های تزار، روابط تجاری طرفین در سال ۱۵۶۸م در آستانه قطع شدن بود. ملکه که از به‌خطرافتادن سرمایه‌های تجار انگلیسی در روسیه نگران بود، یک دیپلمات توانا و باتجربه به نام توماس رندولف<sup>۱</sup> را در اواخر سال ۱۵۶۸م/۹۷۶ق برای دفع خطری که کمپانی را تهدید می‌کرد، به مسکو اعزام کرد (Hakluyt & Purchas, 1830: 20-21). رندولف توانست پس از مذاکراتی با تزار، خشم او را فرونشاند و امتیازات جدیدی برای کمپانی به‌دست آورد. اگرچه رندولف در مأموریت خود موفق بود، نتوانست مسئله اتحاد دوجانبه را حل کند و در بازگشت به انگلستان، آندرو ساوینا<sup>۲</sup>، فرستاده تزار، را با خود به همراه داشت تا مذاکرات در این زمینه را در لندن ادامه دهد. فرستاده روس حدود یک سال در انگلستان اقامت داشت، اما ثابت شد دستیابی به قرارداد مورد نظر تزار امکان‌پذیر نیست (Vaughn, 1912: 173-174, 183).

تزار از شکست مذاکرات ساوینا در انگلستان راجع به اتحاد بین دو کشور خشم گرفت و در اکتبر ۱۵۷۰م/۹۷۸ق در یک حرکت تلافی‌جویانه، کالاهای تجار انگلیسی در روسیه را ضبط و تمام امتیازات تجاری کمپانی مسکوی را لغو کرد. در نتیجه کمپانی با خطر از دست دادن تجارت خود در روسیه و نابودی امیدهایش در خصوص گسترش تجارتش در ایران مواجه شد (همان: ۱۸۳-۱۸۴). اقدامات انتقام‌جویانه تزار مصادف با حضور پنجمین هیئت کمپانی در ایران در خلال سال‌های ۱۵۶۸م/۹۷۵ق تا ۱۵۷۳م/۹۸۰ق بود. مشکلات پیش‌آمده بین تزار و ملکه بر بازرگانان انگلیسی این هیئت اثر گذاشت و روس‌ها کشتی‌ای را که برای تجارت کمپانی با ایران در نظر گرفته شده بود توقیف کردند. جفری دوکت<sup>۳</sup> در آوریل ۱۵۷۲م/۹۷۹ق در شماخی می‌نویسد او ارسال کالاها را به

1. Thomas Randolph  
2. Andrew Saviena  
3. Jaffery Ducket

تأخیر می‌اندازد؛ زیرا اخباری دریافت کرده که هرگونه فروش کشتی و تجهیزات کشتی به انگلیسی‌ها از سوی روس‌ها ممنوع شده بود (Fischer, 1970: 104).

در انگلستان تصمیم گرفته شد آنتونی جنکینسون که روابط خوبی با ایوان مخوف داشت، برای حل این بحران به مسکو اعزام شود (Hakluyt & Purchas, 1830: 22-23). جنکینسون موفق شد در مذاکرات خود با ایوان، روابط بین دو کشور را عادی کند و امتیازات کمپانی را برگرداند. این مذاکرات همچنین زمینه‌ساز بازگشایی مسیر آستراخان و ولگا برای بازگشت پنجمین هیئت کمپانی در سال ۱۵۷۳ م/ ۹۷۰ ق از ایران شد. پس از عزیمت پنجمین هیئت، کمپانی تا سال ۱۵۸۰ م/ ۹۸۰ ق به مدت هفت سال هیچ‌گونه فعالیتی در ایران نداشت. روابط دیپلماتیک متشنج میان انگلستان و روسیه و نتایج آن بر کمپانی را می‌توان تفسیری محتمل بر غیبت موقت کمپانی از تجارت ایران دانست (Vaughn, 1912: 184).

#### ۴-۲. افول قدرت دولت تزاری روسیه

روسیه در نیمه دوم قرن شانزدهم تحت فرمانروایی ایوان چهارم در حال رشد و تبدیل شدن به دولتی تأثیرگذار در شرق اروپا بود. ایوان چهارم که در نیمه اول فرمانروایی‌اش بسیار فعال و جاه‌طلب بود، توانست در تمام جبهه‌ها پیشروی کند و مناطق بزرگی را ضمیمه قلمرو خود سازد. تزار توانست آستراخان را به تصرف درآورد و قلمرواش را به کرانه‌های دریای خزر برساند. چند سال بعد هم ناروا در سواحل بالتیک را به تصرف درآورد و به دریای بالتیک رسید. در نتیجه جنگ‌های مستمر و توسعه‌طلبی تزار، روسیه در احاطه مجموعه‌ای از دشمنان مانند قبایل چادرنشین در شرق، تاتارها در جنوب و لهستانی‌ها، لیتوانیایی‌ها، سوئدی‌ها قرار گرفت (Smith, 1920: 74).

در نیمه دوم فرمانروایی تزار، موازنه قوا میان روسیه و همسایگانش تغییر یافت؛ به گونه‌ای که دشمنان تزار قلمرو او را از شرق و غرب تحت فشار قرار دادند و بسیاری از فتوحات اولیه‌اش از دستش خارج شد، از جمله آنکه در سال ۱۵۸۱ م، شهر استراتژیک ناروا در سواحل دریای بالتیک به تصرف سوئدی‌ها درآمد (همان). در داخل قلمرواش نیز مردم به دلیل پرداخت مالیات‌های سنگین که مخارج عملیات نظامی را تأمین می‌کرد، از حکومت وی ناخشنود بودند (استریکلر، ۱۳۸۱: ۲۴). شروع حضور انگلیسی‌ها در روسیه هم‌زمان با اوج قدرت ایوان مخوف بود و تغییرات به وجود آمده در نیمه دوم فرمانروایی او بر فعالیت کمپانی در ایران نیز اثر گذاشت. منازعات ایوان با تاتارهایی که به تازگی ضمیمه قلمرو تزاری شده بودند، از جمله عوامل تأثیرگذار بر افول قدرت ایوان چهارم بود که در طول دوره رفت‌وآمد هیئت‌های کمپانی مسکوی به ایران، این منازعات ادامه داشت و بارها آثاری جدی بر

این هیئت‌ها می‌گذاشت. مادامی‌که جنگ‌های بین ایوان و تاتارها در جریان بود، همیشه خطر قطع خطوط ارتباطی میان انگلستان و ایران وجود داشت که با تصرف آستراخان یا دیگر شهرهای واقع در مسیر مورد استفاده کمپانی به‌وسیله تاتارها، این امر تحقق می‌یافت (Vaughn, 1912: 208). در سال ۱۵۷۱ تاتارها موفق شدند وارد مسکو شوند و پایتخت روسیه را به آتش بکشند. این حادثه زیان مالی سنگینی به اموال، کالاها و ساختمان‌های کمپانی وارد کرد که در حدود ۶۰ هزار پوند تخمین زده شده است (Cawston, 1896: 39)، همچنین علی‌رغم اینکه تجار انگلیسی مقیم مسکو مانند سایر روس‌ها در زیرزمین ساختمان‌ها پناه گرفتند، ۲۵ انگلیسی در این آتش‌سوزی بزرگ جان دادند (Smith, 1920: 95). فاصله هفت‌ساله حضور پنجمین تا ششمین هیئت کمپانی در ایران را می‌توان به این علت دانست که روسیه در اغتشاش و ناامنی به سر می‌برد؛ به‌گونه‌ای که کمپانی در ارسال مال‌التجاره و هیئت‌های تجاری به ایران از طریق روسیه مردد و نامطمئن بود؛ به‌نحوی که الیزابت اول در نامه خود به شاه طهماسب در سال ۱۵۷۹ م/ ۹۸۷ ق ضعف روابط تجاری میان ایران و انگلستان را به آن نسبت داد (Hakluyt, 1886, Vol. 4: 100).

یکی دیگر از عوامل افول قدرت ایوان چهارم، منازعاتش با امپراتوری عثمانی بود که بر عملکرد تجارت کمپانی با ایران نیز اثرگذار بود. گشایش مسیر شمالی جدید و استمرار فعالیت کمپانی مسکوی و تجار روس از طریق آن موجب نگرانی باب عالی شد (Jackson & Lockhart, 1986: 435). هرچند سلطان سلیمان به‌دلیل درگیری با دولت‌های اروپایی و صفویان نتوانست به توسعه‌طلبی ایوان مخوف واکنش نشان دهد، با انعقاد قرارداد صلح با هابسبورگ‌ها در ۱۵۶۲ م/ ۹۶۹ ق و قرارداد آماسیه با صفویان، امپراتوری عثمانی نتوانست در دوره جانشین سلیمان، سلیم دوم، به توسعه‌طلبی روس‌ها عکس‌العمل نظامی نشان دهد. صدراعظم سلیم دوم، صوقلی محمد طرح بلندپروازانه‌ای برای فتح آستراخان و احداث کانالی قابل‌کشتیرانی برای ارتباط میان رودهای دن و ولگا ارائه کرد (Holt et al., 1970, Vol. 1: 335). در صورت اجرای این طرح، ترک‌ها می‌توانستند آستراخان را به‌صورت پایگاهی عثمانی برای دفاع از منطقه درآورند، از پیشروی روس‌ها جلوگیری کنند و دریای سیاه و دریای خزر را به هم متصل کنند. همچنین نیروهای صفوی را از قفقاز و آذربایجان برانند، با ازبک‌های آن سوی دریای خزر ارتباط برقرار کنند و راه تجاری جدیدی از خوارزم تا آستراخان و سپس تا کریمه، تحت نظارت امپراتوری پدید آورند (الصلابی، ۲۰۰۱: ۲۷۹). هدف دیگر این عملیات نظامی، جلوگیری از نزدیک‌شدن ایران و روسیه به یکدیگر بود که ارتباطات سیاسی و تجاری منعقد کرده بودند. تحقق این امر سبب قطع مسیر تجاری جدید بین دو کشور می‌شد که کمپانی مسکوی از آن بهره می‌برد (Holt et al., 1970, Vol. 1: 335). در سال ۱۵۶۸

م/۹۷۶ ق هنگامی که پنجمین هیئت کمپانی در آستراخان در حال آماده‌سازی برای عزیمت به ایران بود، آستراخان مورد محاصره نیروهای ترک و تاتار قرار گرفت که سبب شد حرکت این هیئت با شش هفته تأخیر مواجه شود که در نهایت با مقاومت روس‌ها، آغاز زمستان و اعزام نیروی کمکی توسط ایوان مخوف به آستراخان، ترک‌ها موفق به فتح این شهر و مناطق شمالی دریای خزر نشدند (Morgan & Coote, 1886, Vol. 2: 424).

## ۵. موانع کمپانی در ایران

### ۵-۱. وجود رقبای تجاری خارجی

آغاز حضور کمپانی مسکوی در ایران صفوی، انگلیسی‌ها را در معرض رقابت با سایر تجار خارجی مانند ترک‌ها، ارمنه و ونیزی‌ها قرار می‌داد که سابقه حضور بیشتری در ایران داشتند و بازرگانی خبره و ماهر بودند و به هیچ وجه قصد عقب‌نشینی از بازار ایران را به نفع انگلیسی‌ها نداشتند. این رقابت تجاری از اولین حضور عوامل کمپانی تا آخرین هیئت اعزامی به ایران در همه گزارش‌ها و مکاتبات بازرگانان انگلیسی منعکس شده است. لورنس چاپمن<sup>۱</sup> یکی از عوامل کمپانی در خصوص خصومت این رقبا می‌نویسد: «تظاهر می‌کنند که از آمدن ما به ایران خرسندند، اما پنهانی دشمنان قسم‌خورده ما به‌شمار می‌آیند و از تمام وسایل برای ایجاد خلل در تجارت ما استفاده می‌کنند» (Hakluyt, 1886, Vol. 4: 43).

از میان رقبای خارجی کمپانی، ترک‌ها در مقابل گشایش مسیر شمالی روسیه و حضور انگلیسی‌ها در ایران واکنش شدیدی نشان دادند؛ زیرا تجار انگلیسی از طریق مسیر جدید می‌توانستند کالاهای انگلیسی را به بخش بزرگی از آسیا از جمله ایران انتقال دهند و در مقابل کالاهای آسیایی را به اروپا منتقل کنند. تحقق این امر سبب به‌وجود آمدن مسیر جایگزین برای راه‌های عثمانی و به‌خطرافتادن منافع این امپراتوری می‌شد. هم‌زمان با تصمیم‌گیری کمپانی مسکوی برای ارسال نخستین هیئت تجاری خود به ریاست جنکینسون به ایران، دو دولت صفوی و عثمانی در حال انجام مذاکراتی برای پایان دادن به منازعات و اختلافات سیاسی و مرزی خود بودند که این مذاکرات به صلح آماسیه منجر شد. طبق قرارداد صلح آماسیه، طرفین باید پناهندگان را به کشور خود تحویل می‌دادند و از آنجا که شاهزاده بایزید پسر سلطان سلیمان که پس از اختلاف با پدر به قلمرو صفوی پناهنده شده بود می‌بایست به مقامات ترک تحویل داده می‌شد، طبق منابع عصر صفوی، در سال ۹۶۹ ق هیئتی از جانب باب عالی به ریاست سه سفیر با نام‌های خسرو پاشا، سنان بیک و علی آقا به همراه دو بیست

1. Laurence Chapman

نفر به قزوین آمدند. آنان ضمن اهدای هدایای ارسالی سلطان سلیمان، بایزید و چهار فرزندش را تحویل گرفتند و هلاک کردند (شیرازی، ۱۳۶۹: ۱۲۰؛ روملو، ۱۳۵۷: ۵۳۵-۵۳۴؛ غفاری قزوینی، ۱۳۴۲: ۳۰۸-۳۰۷). جنکینسون نیز ذکر می‌کند که چهار روز قبل از رسیدن او به قزوین، سفیر عثمانی وارد پایتخت صفوی شده بود. همچنین به هدایای ارسالی سلطان ترک اشاره می‌کند که ارزش آن‌ها را بیش از چهار هزار پوند می‌داند. تجار ترک در ایران که موفقیت جنکینسون را به ضرر منافع خود می‌دیدند، از بهبود مناسبات دو دولت استفاده کردند و نگرانی خود از حضور انگلیسی‌ها را به سفرای ترک انعکاس دادند. سفرای ترک نیز از شاه طهماسب درخواست کردند که جنکینسون مورد استقبال او و سایر مقامات صفوی قرار نگیرد. شاه طهماسب که به دنبال خاتمه‌درگیری با همسایه‌نیرومند خود بود، با درخواست آن‌ها موافقت کرد و به بهانه مسیحی‌بودن جنکینسون، او را از دربار خود راند. بنا به گفته جنکینسون، شاه صفوی بر این باور بود که استقبال از یک سفیر مسیحی اروپایی و دادن نامه و هدیه به او می‌تواند موجبات رنجش سلطان عثمانی را فراهم کند و بهانه‌ای برای نقض قرارداد صلح شود. جنکینسون متوجه شد که شاه صفوی دلیلی نمی‌بیند با ملتی دوردست رابطه‌دوستانه برقرار کند که موجبات رنجش بزرگ‌ترین همسایه‌اش می‌شود. جنکینسون حتی اعلام می‌کند که شاه صفوی قصد داشت او و نامه‌اش را به‌عنوان نشانه حسن‌نیت برای سلطان عثمانی بفرستد (Morgan & Coote, 1886, Vo. 1: 148). در نتیجه مأموریت جنکینسون تحت تأثیر حضور سفرای ترک و تلاش برای حفظ صلح از جانب شاه طهماسب قرار گرفت و ترک‌ها موفق شدند از هرگونه توافق میان شاه طهماسب و جنکینسون جلوگیری کنند و موجب اخراج او از دربار صفوی شوند. هرچند بعدها با حفظ صلح آماسیه و لزوم کاهش وابستگی به راه‌هایی که از عثمانی گذر می‌کردند، شاه طهماسب به یکی از عوامل کمپانی مسکوی به نام آرتور ادواردز<sup>۱</sup> امتیازات تجاری واگذار کرد (Hakluyt, 1886, Vol. 3: 297).

علاوه بر اقدامات سیاسی و نظامی ترک‌ها که برای تجارت کمپانی مسکوی در ایران موانعی ایجاد می‌کرد، شرایط تجاری این رقبا نیز موقعیت کمپانی در ایران را متزلزل می‌کرد. رقبا ترک، ونیزی و ارمنی در تهیه کالای مورد نیازشان، اطلاعات از راه‌های تجاری، امنیت مسیرها و آگاهی از اوضاع و شرایط مملکت بر انگلیسی‌ها برتری داشتند (Jackson & Lockhart, 1986: 432). یکی از عوامل ضعف موقعیت کمپانی مسکوی در ایران، وجود مسیر تجاری لوانت بود که ترک‌ها، ونیزی‌ها و ارمنه از آن استفاده می‌کردند. بنا به گفته جنکینسون، بخش اعظم تجارت خارجی ایران با منطقه شام و از مسیر لوانت در جریان بود که آن را مانعی جدی برای اهداف کمپانی در ایران

1. Arthur Edwards

می‌دید (Morgan & Coote, 1886, Vol. 1: 98). آرتور ادواردز نیز به‌وضوح تشخیص می‌دهد که مسیر مدیترانه از مسیر روسیه کوتاه‌تر است (Hakluyt, 1886, Vol. 3: 298). مشکل بعدی تجار انگلیسی، کمبود پول نقد بود که سایر رقبا در این خصوص مشکلات کمتری داشتند. تجار کمپانی معمولاً در قبال کالاهای خریداری شده مخصوصاً ابریشم، پارچه واکذار می‌کردند؛ درحالی‌که چاپمن در سال ۱۵۶۸ م/ ۹۷۶ ق ذکر می‌کند که شاه طهماسب، ابریشم را در قبال پول به تجار ارمنی و ترک به فروش می‌رساند و اینکه شاه در خزانه خود پارچه نگهداری نمی‌کرد؛ پس معامله پایایی با شاه ایران برای انگلیسی‌ها امکان‌پذیر نبود. چاپمن به مقامات کمپانی توصیه می‌کند که انگلیسی‌ها نیز باید مانند رقبا خود عمل کنند. او همچنین گزارش می‌دهد که راه هرگز بسته شده و ادویه به‌سختی و فقط در قبال پول نقد به‌دست می‌آید (Morgan & Coote, 1886, Vol. 2: 411-414). ادواردز در سال ۱۵۶۶ م/ ۹۷۴ ق پیشنهاد ارسال شمش به ایران را برای ضرب سکه می‌دهد که هم سبب خشنودی دولتمردان ایرانی می‌شود و هم برای کمپانی سودآور است. ادواردز ذکر می‌کند که ترک‌ها مقادیر زیادی نقره برای ضرب سکه و خرید ابریشم به ایران می‌آورند و در خصوص لزوم داشتن پول نقد می‌افزاید: «اگر در آن فصل سال پول نقد در اختیار داشته باشیم، وقتی روستایی‌ها ابریشم را برای فروش عرضه می‌کنند، می‌توانیم ارزان‌تر خریداری کنیم» (همان، ج ۲: ۴۰۰-۴۰۱). درواقع ادواردز پیشنهاد می‌کند که با استفاده بیشتر از پول نقد می‌توان تا حدودی با رقبا مقابله کرد. از اظهارات گاه‌وبیگاه بازرگانان کمپانی در خصوص لزوم وجود پول نقد می‌توان دریافت که اگرچه تجار ایرانی مایل به معامله پایایی بودند و معاملاتی را بدین‌صورت با تجار انگلیسی انجام می‌دادند، ترجیح می‌دادند پول نقد دریافت کنند و در قبال پول نقد، قیمت مناسب‌تری برای کالاهای خود می‌دادند (Fischer, 1970: 96). یکی دیگر از مسائلی که موجب می‌شد تجارت رقبا بر تجارت کمپانی برتری داشته باشد، وجود بازرگانان مقیم ترک، ارمنی و ونیزی در شهرهای ایران در طول سال بود. ادواردز گزارش می‌دهد که ترک‌ها به‌دلیل اینکه عواملی داشتند که در شهرهای ایران مستقر بودند، قادر به خرید ابریشم به قیمت مناسب به‌محض ورود این کالا به بازار بودند (همان: ۹۴). چاپمن نیز هنگامی که در سال ۱۵۶۸ م/ ۹۷۶ ق با مقادیر زیادی پارچه وارد تبریز شد گزارش مشابهی می‌دهد که ترک‌ها و ارمنی‌ها بازار شهر را از پارچه اشباع کرده بودند؛ بنابراین او نتوانست پارچه‌هایش را به قیمت مناسبی به فروش برساند (Morgan & Coote, 1886, Vol. 2: 409).

## ۵-۲. فعالیت محدود کمپانی در ایران

کمپانی مسکوی موفق نشد جایگاهی برای خود در ایالات و مناطق مختلف قلمرو صفوی ایجاد کند و محدوده فعالیت آن به شمال غربی قلمرو صفوی و مناطق ساحلی دریای خزر محدود ماند.

همان‌گونه که ذکر شد، تجار انگلیسی از طریق ایالت شروان به قلمرو صفوی وارد می‌شدند و در شهرهای مختلف این ایالت مانند شماخی، دربند، ارش، شابران و باکو فعالیت می‌کردند. قزوین یکی دیگر از مناطق فعالیت کمپانی در ایران بود و پایتخت صفوی مقصد نهایی هیئت‌های انگلیسی بود که وارد شروان در قلمرو صفوی می‌شدند. تجار انگلیسی همچنین در سفر خود از شروان به قزوین، در شهرهای مسیر نیز دست به تجارت می‌زدند که اردبیل و تبریز از جمله مهم‌ترین این شهرها بودند.

گاهی در خلال سفر از شماخی به قزوین نیز سفرهای جانبی برای بررسی بازارهای مناطق و شهرهای مختلف و دادوستد صورت می‌گرفت که گیلان یکی از مقاصد این سفرهای جانبی بود. نخستین گزارش از این منطقه در سال ۱۵۶۳ م/۹۷۱ ق توسط ریچارد چینی<sup>۱</sup> فراهم شد که از وجود ادویه در این ایالت سخن می‌گوید (Hakluyt, 1886, Vol. 3: 287). در اوت سال بعد نیز آرتور ادواردز در نامه خود به ایالت گیلان اشاره دارد. به‌نظر می‌رسد ادواردز برنامه‌هایی برای جایگزین کردن گیلان به‌جای شروان به‌عنوان مکانی برای پهلوگرفتن کشتی‌های کمپانی و قراردادن این ایالت به‌عنوان محل عزیمت به سایر مناطق داشت. او همچنین اعلام می‌کند که مقادیر زیادی ابریشم و گال در این ایالت وجود دارد و تخمینی از هزینه‌های حمل کالا از گیلان به انگلستان ارائه می‌کند (همان، ج ۳: ۲۹۳). گزارش ادواردز درخصوص این ایالت مدیران کمپانی را تحت تأثیر قرار داد؛ به‌گونه‌ای که در دستورالعمل کمپانی برای چهارمین هیئت اعلام شد که عوامل کمپانی در ایران باید مذاکراتی با حاکم گیلان ترتیب دهند (Fischer, 1970: 90). درنهایت در ۱۵۶۸ م/۹۷۶ ق آرتور ادواردز، چاپمن را مأمور رفتن به گیلان از قزوین می‌کند. چاپمن پس از مشاهده اوضاع گیلان که چندان از شرایط آن ایالت راضی نبود، گزارش داد که سفر به گیلان خطرناک و سخت است؛ زیرا گیلان به‌تازگی مورد تاخت‌وتاز شاه قرار گرفته بود و هنوز تحت چپاول و غارتگری بود و فقط فرودستان به آنجا سفر می‌کردند. بدین‌گونه تلاش دیگری برای بسط تجارت کمپانی به این ایالت صورت نگرفت (Hakluyt, 1886, Vol. 4: 42-43).

گرجستان نیز یکی دیگر از مناطقی بود که مورد توجه کمپانی قرار گرفت. وفور ابریشم در این ایالت را می‌توان مهم‌ترین عامل توجه کمپانی به این خطه از قلمرو صفوی دانست. در آوریل ۱۵۶۳ م/۹۷۰ ق جنکینسون، ادوارد کلارک را به گرجستان فرستاد تا امکان دستیابی به ابریشم خام و کسب اجازه از حاکم گرجستان برای تجارت در منطقه را بررسی کند، ولی هیچ‌گونه موفقیتی در این خصوص به‌دست نیاورد (Morgan & Coote, 1886, Vol. 1: 151). در سال ۱۵۶۶ م/۹۷۴ ق نیز

1. Richard Cheinie



ادواردز از لزوم داشتن نماینده‌ای در گرجستان برای خرید مستقیم ابریشم سخن گفت (همان، ج ۲: ۳۸۸) و چاپمن نیز بعدها سعی کرد که معامله‌ای را با گرجی‌ها انجام دهد و امتیازاتی را از حاکم این ایالت به دست آورد؛ هرچند که او نیز ناکام ماند (همان، ج ۲: ۴۰۹).

کمپانی مسکوی علاوه بر تلاش برای گسترش فعالیت در ایران به دنبال بسط فعالیت تجاری خود در آن سوی مرزهای قلمرو صفوی نیز بود. جزیرهٔ هرموز که یکی از مراکز مهم تجاری مشرق زمین و در اختیار پرتغالی‌ها بود به شدت مورد توجه عوامل کمپانی قرار گرفت؛ به گونه‌ای که در بیشتر مکاتبات تجار انگلیسی به آن اشاره شده است؛ برای مثال ادواردز، هرموز را یکی از بزرگ‌ترین مراکز تجاری معرفی می‌کند که تجار از همه جا راهی آن می‌شوند (Hakluyt, 1886, Vol. 3: 303) و ریچارد ویلز<sup>۱</sup> آن را مشهورترین شهر تجاری در سراسر هند شرقی می‌داند (همان، ج ۴: ۴۷). هندوستان و آوازهٔ ثروت‌های آن نیز از ابتدای تأسیس کمپانی مورد توجه انگلیسی‌ها بود و این کمپانی می‌توانست از طریق مرزهای شرقی ایران با هندوستان ارتباط برقرار کند. توماس بانیستر<sup>۲</sup> عضو پنجمین هیئت کمپانی در سال ۱۵۶۸ م/ ۹۷۶ ق، در ملاقات با شاه طهماسب تجارت با هندوستان از طریق خاک ایران را خواستار شد که شاه صفوی درخواست او را رد کرد. بدین ترتیب کمپانی در هدف خود برای برقراری ارتباط یا حضور در خلیج فارس و هندوستان شکست خورد (Morgan & Coote, 1886, Vol. 2: 426).

### ۵-۳. توسعه طلبی ترکان عثمانی در قلمرو ایران

مرگ شاه طهماسب در سال ۱۵۷۶ م/ ۹۸۴ ق، سلسله نابسامانی‌هایی را در قلمرو صفوی به دنبال داشت. اختلاف میان فرزندان شاه طهماسب بر سر جانشینی و حامیان قبیله‌ای هریک از مدعیان تاج و تخت (منجم، ۱۳۶۶: ۲۷-۳۰)، قتل عام اعضای خاندان صفوی توسط شاه اسماعیل دوم در دورهٔ یک سال و نیم زمامداری‌اش (واله اصفهانی، ۱۳۷۲: ۵۴۲)، نابینا بودن و ضعف شخصیتی سلطان محمد خدابنده و اختلاف میان دسته‌هایی از قزلباش‌ها با ملکهٔ مهد علیا از جمله مهم‌ترین این نابسامانی‌ها بودند (منجم، ۱۳۶۶: ۴۴-۴۷). بدون شک تحولات ایران پس از مرگ شاه طهماسب موجب اختلال امور و ضعف دولت صفوی شد که این مسئله فرصت مناسبی را برای ترک‌ها و ازبک‌ها فراهم کرد تا به دنبال تحقق اهداف و منافع خود در ایران باشند (Savory, 1980: 72). سلطان مراد سوم با زیر پا گذاشتن معاهدهٔ صلح آماسیه، سپاهی متشکل از صد هزار نفر از جمله نیروهای خان تاتار کریمه را در سال ۱۵۷۸ م/ ۹۸۶ ق روانهٔ قلمرو صفویان کرد. ترکان با

1. Richard Willes

2. Thomas Banister

درهم کوبیدن سپاه صفوی موفق به تصرف گرجستان و شروان و بخش‌های بزرگی از دیگر مناطق در قفقاز، آذربایجان و کردستان شدند. حتی تا سال ۱۵۸۵ م/۹۹۳ ق تبریز نخستین پایتخت صفوی به‌وسیله ترکان فتح شد (شاملو، ۱۳۷۱، ج ۱: ۱۰۴؛ مستوفی، ۱۳۷۵: ۷۸-۸۸؛ حسینی استرآبادی، ۱۳۶۶: ۱۰۶). ترکان با دراختیارگرفتن مناطق تولید ابریشم و بندرهای عمده دریای خزر و ایجاد نیروی دریایی بزرگی در دریای خزر، به‌منظور زیرنظرگرفتن تحرکات در این دریا، ضربه بزرگی به تجارت کمپانی مسکوی وارد کردند (Shaw, 1976, Vol. 1: 183). در حقیقت پیشروی نیروهای عثمانی در قلمرو صفوی موجب قطع مسیر ارتباطی میان ایران و انگلستان شد و انگلیسی‌ها را از پایگاه خود در ایالت شروان محروم کرد. ششمین و آخرین هیئت کمپانی که در سال ۱۵۸۰ م/۹۸۰ ق هنگامی که به سواحل ایالت شروان رسیدند، با نیروهای ترک مواجه شدند و دریافتند که بخش بزرگی از محدوده فعالیت کمپانی در ایران به تصرف ترک‌ها درآمده است. بازرگانان انگلیسی پس از ملاقات‌هایی با پاشای ترک که از سوی سلطان عثمانی به حکومت مناطق اشغالی منصوب شده بود، از متصرفات عثمانی اخراج شدند و از تجارت ششمین هیئت اعزامی جلوگیری شد (Morgan & Coote, 1886, Vol. 2: 452-461). بعد از عزیمت آخرین هیئت در سال ۱۵۸۰ م/۹۸۰ ق، امکان ارسال هیئت دیگری توسط کمپانی وجود نداشت؛ زیرا بخش بزرگی از محدوده فعالیت کمپانی در ایران به قلمرو عثمانی ضمیمه شد و با روی کارآمدن شاه عباس اول، این پادشاه صفوی برای مقابله با اغتشاشات داخلی و ازبکان در شرق، قرارداد صلح استانبول را با عثمانی در سال ۹۹۸ ق منعقد کرد که سلطه ترکان را بر ولایات اشغالی به رسمیت می‌شناخت (بیات، ۱۳۳۸: ۲۴۷). به این ترتیب ایالت شروان و مناطق ساحلی دریای خزر که محل عزیمت تجار انگلیسی به نواحی داخلی ایران بود، به‌طور رسمی ضمیمه قلمرو عثمانی شدند. در نتیجه تصرف شروان به‌وسیله عثمانی‌ها و مناقشاتی که تا پایان دوره صفوی ادامه داشت و در کنار دیگر عوامل ذکر شده، مشکلات و موانع مسیر شمالی و همچنین موانع کمپانی در روسیه، مجامع بازرگانی انگلستان به دنبال ارتباط با ایران از سایر مسیرها بودند و سرانجام از طریق مسیرهای دریایی جنوب در قالب کمپانی هند شرقی با ایران ارتباط برقرار کردند.

## ۶. نتیجه‌گیری

در پاسخ به سؤال پژوهش می‌توان گفت علی‌رغم اینکه بازرگانان کمپانی مسکوی موفق شدند نخستین روابط تجاری و سیاسی را با ایران منعقد کنند و با کالاهای ارزشمند مشرق‌زمین به کشور خود بازگردند، از ابتدای شکل‌گیری این مناسبات، بازرگانان انگلیسی با چالش‌های جدی روبه‌رو

بودند. نخستین این چالش‌ها را می‌توان مسیر مورد استفاده کمپانی دانست. طول مسیر، مخاطرات عبور از دریاها، قطبی، گستردگی سرزمین روسیه، مخاطرات دریانوردی در ولگا و دریای خزر موجب دشواری حرکت کاروان‌ها می‌شد. در روسیه نیز ایوان مخوف با واگذاری امتیازات گسترده به کمپانی، در پی متحدکردن انگلیسی‌ها در مقابل همسایگانش بود، اما دربار انگلستان تمایلی به اتحاد با تزار نداشت که مناسبات میان دو کشور را در معرض اضمحلال قرار می‌داد. دولت تزاری نیز آسیب‌پذیر نشان می‌داد و در دهه‌های ۱۵۶۰ و ۱۵۷۰ م با مشکلات عدیده داخلی و خارجی از جمله با تاتارها و ترک‌ها مواجه بود. در ایران نیز توسعه‌طلبی ترک‌ها در قلمرو صفوی پس از مرگ شاه طهماسب موجب قطع خطوط ارتباطی میان ایران و انگلستان شد. علاوه بر عملیات نظامی ترک‌ها در ایران، تجار ترک به همراه ونیزی‌ها و ارمنه، از مهم‌ترین رقبای تجاری انگلیسی‌ها بودند که از هر فرصتی برای ضربه‌زدن به رقیب جدید استفاده می‌کردند. فعالیت کمپانی نیز به ایالات شمال غربی قلمرو صفوی محدود ماند و در بخش‌های دیگر، امپراتوری صفوی حضوری نداشت. در نتیجه تراکم این مشکلات، کمپانی در دهه ۱۵۸۰ م تصمیم گرفت که از تجارت با ایران از طریق مسیر شمالی چشم‌پوشی کند.

## منابع

- استریکلر، جیمز ای (۱۳۸۱). *روسیه تزاری*. ترجمه مهدی حقیقت‌خواه. تهران: ققنوس.
- الصلابی، علی محمد (۲۰۰۱). *الدوله العثمانیه عوامل النهوض و اسباب السقوط*. دار التوزیع و النشر الاسلامیه.
- اولثاریوس، آدام (۱۳۶۹). *سفرنامه آدام اولثاریوس*. ترجمه حسین کردیچه. تهران: کتاب برای همه.
- بیات، اوروج بیگ (۱۳۳۸). *دون ژوان ایرانی*. ترجمه مسعود رجب‌نیا. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- حسینی استرآبادی، سید حسین بن مرتضی (۱۳۶۶). *تاریخ سلطانی از شیخ صفی تا شاه صفی*. تهران: علمی.
- روملو، حسن بیگ (۱۳۵۷). *احسن التواریخ*. تهران: بابک.
- شاملو، ولی قلی بن داود قلی (۱۳۷۱). *قصص الخاقانی*. تهران: سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- شیرازی، عبدی بیگ (۱۳۶۹). *تکمله الاخبار*. تهران: نشرنی.
- غفاری قزوینی، قاضی احمد (۱۳۴۲). *تاریخ جهان‌آرا*. تهران: حافظ.

- کاتف، فدت آفاناس یویچ (۲۵۳۶). *سفرنامه فدت آفاناس یویچ کاتف*. ترجمه محمدصادق همایونفر. تهران: کتابخانه ملی ایران.
- مستوفی، محمدمحسن (۱۳۷۵). *زبده التواریخ*. تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار یزدی.
- مشکوربان، محمدتقی (۱۳۹۲). *کمپانی مسکوی و آغاز روابط مستقیم انگلستان با ایران در قرن شانزدهم میلادی*. پژوهش‌های علوم انسانی، ۱۷، ۹-۲۴.
- منجم، ملا جلال (۱۳۶۶). *تاریخ عباسی یا روزنامه ملاجلال*. تهران: وحید.
- واله اصفهانی، محمد یوسف (۱۳۷۲). *خلد برین*. تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار یزدی.
- Barbaro, J. & Contarini, A. (1873). *Travels to Tana and Persia*. New York: Burt Franklin.
- Cawston, G. (1896). *The Early Chartered Companies (A.D. 1296-1858)*. London & New York: Edward Arnold.
- Curzon, G. N. (1892). *Persia and the Persian Question*. London: Spottiswoode and Co.
- Fischer, D. (1970). *The Development and Organization of English Trade to Asia: 1553-1605*. A Thesis Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy, University of London, London.
- Gross, G. W. C. (2019). Ivan IV and Elizabeth I: the Influence of the Tsar's Matrimonial Endeavours on the Development of Russo-English Relations. *Rudn Journal of Russian History*, 18(4), 938-961.
- Hakluyt, R. (1886). *The Principal Navigation Voyages Traffiques and Discoveries of the English Nation*. Edinburgh: E. & G. Goldsmid.
- Hakluyt, R., & Purchas, S. (1830). *The Origin and Early History of the Russia or Muscovay Company*. London.
- Hanway, J. (1753). *A historical account of the British trade over the Caspian Sea*. London.
- Holt, P. M., & Lambton, A. K. S., & Lewis, B, (Eds.). (1970). *The Cambridge History of Islam*. Cambridge. Cambridge University Press.
- Jackson, P., & Lockhart, L, (Eds.). (1986). *The Cambridge History of Iran: The Timurid and Safavid Periods*. Cambridge. Cambridge University Press.
- Mathee, R. (1994). Anti-ottoman Politics and Transit Rights: The Seventeenth Century Trade in Silk between Safavid Iran and Muscovy. *Cahiers du Monde Russe*, 35(4), 739-761.
- Meshkat, K. (2009). The journey of master Anthony Jenkinson to Persia, 1562-1563. *Journal of Early Modern History*, 13(2), 209-228.
- Morgan, E. D., & Coote, C. H. (Eds.). (1886). *Early Voyages and Travels to Russia and Persia*. New York: Burt Franklin.

- Mustafayev, Sh. (2018). The trade routes and the silk trade along the western coast of the Caspian Sea from the 15<sup>th</sup> to the first half of the 17<sup>th</sup> century. *Acta Via Serica*, 3(2), 23-48.
- Ohberg, A. (1955). Russia and the world market in the seventeenth century: A discussion of the connection between prices and trade routes. *Scandinavian Economic History Review*, 3(2), 123-162.
- Savory, R. (1980). *Iran under the Safavids*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Shaw, S. (1976). *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*. Cambridge & New York: Cambridge University Press.
- Smith, M. W. (1920). The English in Russia during the Second Half of the Sixteenth Century. *Transactions of the Royal Historical Society*, 3, 72-102.
- Tran, T. K. (2008). Growth of Joint Stock Companies in the Seventeenth Century. *Thesis Submitted for the Degree of Master of Arts*. San Jose State University, San Jose.
- Vaughn, E. V. (1912). English Trading Expeditions into Asia under the Authority of the Muscovy Company (1557-1581). In *Studies in the History of English Commerce in the Tudor Period*. New York: University of Pennsylvania, 127-214.