

أثر أنشطة النقل البحري الفرنسي مع الموانئ العثمانية على الاقتصادين العثماني والفرنسي ١٢٥٤ - ١٣٣٢هـ / ١٨٣٨ - ١٩١٤م

د. مرج رافع البرغش

أستاذ مساعد في الجامعة الإسلامية بمينيسوتا
دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر
جامعة دمشق - الجمهورية العربية السورية



ملخص

سعت السلطات الفرنسية إلى زيادة نفوذها في السلطنة العثمانية لتحقيق مشاريعها وأهدافها وعلى وجه الخصوص السياسية والاقتصادية منها، وقد اغتتمت الفرصة التي أتاحتها الثورة الصناعية من توفير وسائل نقل بحرية حديثة تتماشى مع أهدافها، فبدأت بتأسيس علاقات أقوى مع الموانئ العثمانية عبر النقل البحري البخاري؛ لتنمية أعمالها التجارية والاقتصادية مع السلطنة، وقد كان لهذه الأنشطة تأثيراً عميقاً ومباشراً في الاقتصادين العثماني والفرنسي منذ معاهدة بالطه ليمان حتى الحرب العالمية الأولى. لذلك فإن هذا البحث سيوضح الآثار الإيجابية والسلبية لأنشطة النقل البحري الفرنسي ويناقش المراحل المبكرة للاقتصادين العثماني والفرنسي منذ القرن السادس عشر وحتى معاهدة بالطه ليمان، مع الحديث عن بدايات دخول النقل البحري نحو الموانئ العثمانية وتأسيس علاقات معها والآخر الناتج عنه سواء كان إيجابياً أو سلبياً على الاقتصادين العثماني والفرنسي مع المقارنة بينهما، واختتم البحث بخلاصة لأهم النتائج.

كلمات مفتاحية:

الاقتصاد العثماني؛ الاقتصاد الفرنسي؛ النقل البحري الفرنسي؛ الموانئ العثمانية؛ البحر المتوسط

بيانات الدراسة:

تاريخ استلام البحث: ١٥ أكتوبر ٢٠٢٤
تاريخ قبول النشر: ١٨ ديسمبر ٢٠٢٤



10.21608/kan.2024.328615.1173

معرف الوثيقة الرقمي:

الاستشهاد المرجعي بالدراسة:

مرج رافع البرغش، "أثر أنشطة النقل البحري الفرنسي مع الموانئ العثمانية على الاقتصادين العثماني والفرنسي ١٢٥٤-١٣٣٢هـ / ١٨٣٨-١٩١٤م"، دورية كان التاريخية، - السنة الثامنة عشرة - العدد التاسع والستون: يونيو ٢٠٢٥، ص ١٦٤ - ١٨٣.



Twitter: <http://twitter.com/kanhistorique>

Facebook Page: <https://www.facebook.com/historicalkan>

Facebook Group: <https://www.facebook.com/groups/kanhistorique>

Corresponding author: marah.rafa.albarghash@gmail.com

Editor In Chief: mr.ashraf.salih@gmail.com

Egyptian Knowledge Bank: <https://kan.journals.ekb.eg>

نُشر هذا المقال في دورية كان ٢٠٢٥
التاريخية للأغراض العلمية والبحثية فقط، وغير مسموح بإعادة النسخ والنشر والتوزيع للأغراض تجارية أو ربحية.
This article is distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons license, and indicate if changes were made.

مُقَدِّمَةٌ

إنَّ التطور الهائل الذي نتج عن الثورة الصناعيّة أظهر أهداف جديدة للسلطات الفرنسية، فلم تعد أهدافها تقتصر على توسيع أعمالها التجاريّة خارج حدودها فحسب، بل ظهرت الحاجة الماسّة إلى إيجاد المواد الأولية لمصانعها، وأسواق لبيع الفائض من المنتجات الصناعيّة، فالتجّهت أنظارها إلى الأراضي العثمانيّة؛ بسبب موقعها الاستراتيجي وغناها بالموارد الطبيعيّة. وفي مرحلة التطور الأوروبي الكبير، واجهت السلطنة تحديات في مختلف المجالات دفعت الدّول الأوروبيّة، بما في ذلك فرنسا إلى زيادة نفوذها الاقتصادي، وتوسيع أنشطتها التجاريّة، كما حفزت اتفاقية بالطه ليمان التجاريّة العثمانيّة-البريطانيّة الموقعة في العام (١٢٥٤هـ/ ١٨٣٨م) فرنسا للانخراط في أنشطة تجارية كبيرة ولعدم ترك المجال مفتوحاً لبريطانيا، فشرعت بالانضمام إلى المعاهدة لتتبعها بعد ذلك دول أوروبية أخرى، لكن ولتحقيق أهدافها كان من الضروري تطوير نقلها البحري.

ومع ظهور النّقل البحريّ المُحدث وإقامة علاقات مع الموانئ العثمانية ظهرت آثار واضحة على الاقتصادين العثماني والفرنسي، لذلك فإنَّ الإشكاليّة تتمثل في البحث عن أنشطة النقل البحري مع السلطنة، مع دوافع وآثار هذه الأنشطة على الاقتصاد العثماني من جهة والاقتصاد الفرنسي من جهة أخرى منذ بداية تحديث النقل البحري وحتى الحرب العالميّة الأولى. أمّا أهميّة البحث فإنّها تتمحور حول الكشف عن أحداث لم يُسلط الضوء عليها من قبل في الدراسات العربيّة المُقتبسة الأحداث من الدراسات الأجنبيّة والتي تقصدت إخفاء بعض الحقائق التّاريخيّة والأهداف السياسيّة الاستعماريّة منها، كما تتمحور أهميّة البحث من أثر أنشطة النّقل البحري الفرنسي على الاقتصادين العثماني والفرنسي وعما آل إليه من نتائج فعّالة، كما يهدف البحث إلى تسليط الضّوء على الأحداث التّاريخيّة التي تفاضت عنها الدّراسات السّابقة، والسعي لسد فجوة في التّاريخ الحديث والمعاصر بعد التّعرّف على النقل البحري وكيفية دخوله إلى السلطنة، ومن ثمّ

تفصيل آثارها على الاقتصادين العثماني والفرنسي مع المقارنة بينهما.

وقد جرى في البحث الاعتماد على كل من: منهج البحث التاريخي، والمنهج التحليلي، والمنهج الإحصائي، والمنهج المقارن وذلك بعد فرز أنشطة النقل البحري الفرنسي مع الموانئ العثمانية وتحليلها استناداً إلى بعض التقارير والصحف الفرنسيّة، وعدد من الوثائق البريطانيّة المُواكبة للأحداث، وبعض المصادر الأصليّة والمراجع الأجنبيّة (الفرنسيّة- التّركيّة-الإنكليزيّة)، ومجموعة من المقالات التّركيّة والإنكليزيّة المُقتبسة معلوماتها من الوثائق العثمانيّة والأجنبيّة، وجزء يسير من المصادر والمراجع العربيّة والمعرّبة.

أولاً: ومضات موجزة حول الاقتصادين العثماني والفرنسي منذ القرن السادس عشر حتى العام ١٢٥٤هـ / ١٨٣٨م

لبيان كفيّة أثر أنشطة النقل البحري الفرنسي مع الموانئ العثمانية على الاقتصادين العثماني والفرنسي لا بدّ من عرض ومضات موجزة عن أبرز الأحداث التي أثرت على الاقتصادين العثماني والفرنسي منذ القرن السادس عشر حتى العام (١٢٥٤هـ / ١٨٣٨م) لمعرفة حجم الآثار والفارق بين ما كان عليه الحال قبل النقل البحري البخاري الفرنسي وخلالها وما تركه من نتائج فعّالة.

١/١-الاقتصاد العثماني

اعتمد الاقتصاد العثماني منذ تأسيس السلطنة على الاكتفاء الذاتي، وكان الجزء الأكبر من النشاط الاقتصادي في السلطنة يدور حول الزراعة الريفيّة، حيث خصصت السلطنة الأراضي الزراعيّة لعائلات الفلاحين للزراعة فيها والعيش منها، ولكن وفي المقابل كان لزاماً عليهم تقديم ما يزيد عن احتياجاتهم لجباة الضرائب^(١)، أما بالنسبة للصناعة فقد كان زعماء الطوائف يسيطرون عليها، مع التركيز على الإنتاج والتسويق، إلا أن زيادة الضرائب على الصناعات لم يسمح بتراكم رأس المال^(٢)، وعلى صعيد التجارة، فقد كانت الأسواق منظمة بشكل جيد، كما أن تطوير العلاقات التجاريّة مع الدّول الأوروبيّة زاد من نيل

انتعاشاً متواضعاً، وازدهرت الزراعة، وترأست البرجوازية الأنشطة التجارية والصناعية، فشهدت هذه الأنشطة تقدماً واضحاً^(١٠).

استمرت هذه التطورات حتى مستهل القرن السادس عشر، وبدأت مرحلة جديدة مع تدفق المعادن الثمينة من العالم الجديد إلى فرنسا من جهة، ومع تبني هذه الدول النظام المركنتلي (Mercantilism) من جهة أخرى والذي أكد على فضل الصادرات في التنمية الاقتصادية وبين خطورة الواردات من المنتجات الصناعية على أي دولة، فأصدرت السلطات الفرنسية في العام ١٥٣٩هـ/١٥٤٥م مجموعة من المراسيم لحظر استيراد المنتجات الصناعية الأجنبية، فتقدمت الأعمال الصناعية والتجارية، وشهدت الصناعات الفرنسية طلباً متزايداً من الإمبراطورية الإسبانية ودول أوروبية أخرى، وكذلك من الموانئ مثل تلك الموجودة في السلطنة^(١١).

وفي القرن السابع عشر أعيد تقديم النظام المركنتلي وتطوير الصناعة الفرنسية، مع تقييد تجارة الحبوب وتعزيز المواد الزراعية للنمو الصناعي، وتوسيع التجارة الفرنسية مع الدول الأوروبية والسلطنة، وفي القرن الثامن عشر، شهدت التجارة الخارجية الفرنسية انخفاضاً بسبب حماية الصناعة المحلية في الدول الأوروبية، ومع ذلك استمرت التجارة مع المستعمرات الفرنسية، وتضاعفت التجارة مع السلطنة، وعلى الرغم من أن الصناعة الفرنسية لم تصل إلى مستوى الصناعة البريطانية، فإن استيراد الآلات البريطانية زاد من الإنتاج الصناعي الفرنسي^(١٢).

لكن هذا التطور لم يشمل كافة المستويات، فقد كان تفاقم الأوضاع سبباً في اندلاع الثورة الفرنسية (١٧٨٩هـ/١٧٩٣م)، فشرعت السلطات الفرنسية إلى تحسين الأوضاع الداخلية، ومن ثم التوسع خارجياً، وأحرزت انتصارات باهرة، لكن وبعد سلسلة من الثورات الأوروبية (١٢٤٥هـ/١٨٣٠م) هدأت الأوضاع وعاد الهدوء إلى أنحاء فرنسا، وشهدت المنتجات الزراعية فيها تطوراً جيداً، لكن بعض المنتجات لم تكن تنتج في أراضيها^(١٣)، ولم يكن الاعتماد على المستعمرات الفرنسية حلاً مثالياً لتلبية متطلباتها، مما دفعها إلى

السلطات العثمانية للرسوم الجمركية، والاستفادة من وصول كميات ضئيلة من السلع الأجنبية^(١٤). لكن السلطنة واجهت في نهاية القرن السادس عشر أزمات اقتصادية حادة مع انقطاع موارد السلطنة من توسعاتها، وانهايار قيمة العملة العثمانية الفضية بعد ازدياد تدفق المعادن الثمينة من العالم الجديد، فانتشرت هذه الصعوبات المالية في أنحاء السلطنة، وكان لها آثار سلبية في مختلف المجالات^(١٥).

كما أدى التفاوت المتزايد بين التقدم الذي شهدته الدول الأوروبية، وبين التراجع الذي شهدته السلطنة إلى تعرض الأخيرة لهزائم عسكرية في حروبها الخارجية وفقدان جزء من أراضيها، كما نجم عن معظمها توقيع معاهدات مجحفة أسفرت عن تنازل السلطنة عن بعض أراضيها الحيوية اقتصادياً^(١٦)، واضطرت إلى منح امتيازات تجارية للدول المنتصرة، وقد تجاوزت النتائج الكارثية لهذه الحروب ساحات المعارك، فقد اضطرت السلطنة إلى دفع غرامات حربية باهظة، الأمر الذي أسفر عن عجز في الميزانية^(١٧)، كما تزامنت هذه الأحداث مع حركات انفصالية في أجزاء من السلطنة^(١٨)، وكانت سبباً في عقد معاهدة بالطه ليمان في العام (١٢٥٤هـ/١٨٣٨م) مع بريطانيا وفرنسا وعدد من الدول الأوروبية، وقد فرضت هذه المعاهدة على السلطنة منح امتيازات استثمارية لهذه الدول، فنتج عنها تعزيز التغلغل الأجنبي في السلطنة، والمساهمة في انهيارها في نهاية المطاف.

٢/١- الاقتصاد الفرنسي

اعتمد الاقتصاد الفرنسي خلال العصور الوسطى اعتماداً رئيساً على الزراعة، وتآلف المجتمع من ثلاث طبقات، وكانت السلطة الواسعة من نصيب الطبقتين الأولى والثانية أي: رجال الدين والنبلاء، أما الطبقة الثالثة أي: عامة الشعب فإن الفقر والحرمان كان من نصيبها^(١٩)، ولكن هذه البنية الطبقية تبدلت مع مرور الزمن بسبب التغيرات المناخية^(٢٠)، وثورات الأرياف والمناطق الحضرية فأضعفت هذه الثورات النظام الإقطاعي وأزالت قيوده، وأظهرت الطبقة البرجوازية، وبمجرد أن انتهت الثورات فقد شهد الاقتصاد الفرنسي

كما ظهرت في الموانئ العثمانية شركة الخدمات البحرية للشحن الإمبراطوري (Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales)^(١٨) التي استفادت من الالتزام بتعليمات السلطات الفرنسية والمشاركة في حرب القريم ١٢٦٩-١٢٧٢هـ / ١٨٥٣-١٨٥٦م جانب السلطنة من تحويل الخطوط المفتوحة مؤقتاً باتجاه البحر الأسود إلى خطوط دائمة ومنظمة، لذلك فقد شرعت الشركة في البدء برحلات دائمة للانضمام إلى التنافس الدولي هناك، كما أسست رحلات باتجاه موانئ البحر المتوسط^(١٩).

وقامت شركة نيكولاس باكيت للبواخر المغربية (Compagnie De Navigation A Vapeur Marocaine N. Paquet & Cie)^(٢٠) بربط أنشطتها مع الموانئ العثمانية بعدما انتهج مؤسسها خطة ربحية على مدار العام، فأحدث خطأً بحرياً منتظماً نحو موانئ البحر المتوسط والبحر الأسود، ثم سعى إلى تثبيت أقدام شركته في السلطنة عبر تغيير اسم الشركة إلى: شركة نيكولاس باكيت للبواخر المغربية والأرمنية (Compagnie De Navigation A Vapeur Marocaine et Armenienne N. Paquet & Cie)^(٢١)، كما برزت كذلك الشركة الفرنسية للملاحة البخارية سيبريان فابر وشركائه (La Société Cyprien Fabre et Cie)^(٢٢) فقامت بتعزيز أنشطتها مع الموانئ العثمانية، وانتهجت رحلات متناثرة وعشوائية في بادئ الأمر ثم انتظمت وتحولت إلى رحلات نصف شهرية^(٢٣).

ثالثاً: أثر أنشطة النقل البحري الفرنسي مع الموانئ العثمانية على الاقتصاد العثماني

قدمت أنشطة شركات النقل الفرنسية في الأراضي العثمانية آثاراً اقتصادية مهمة، وهنا من الضروري عرض ما لهذه الشركات وما عليها في السلطنة العثمانية وفصل الآثار الإيجابية عن السلبية لتسهيل عرضها وتوضيح المعلومات.

التركيز على المنتجات الأولية العثمانية، فاستلزم ذلك تطوير بحريتها -كما سيتضح فيما بعد-.

ثانياً: بداية أنشطة النقل البحري الفرنسي مع الموانئ العثمانية

لم تكن السلطات الفرنسية ورغم التسهيلات التجارية التي وفّرتها معاهدة بالطه ليمان قادرة على الاستفادة من هذه التسهيلات بشكل يناسب حجم تجارتها مع السلطنة، فكان من الضروري تطوير شبكة النقل البحري، فشرعت السلطات الفرنسية إلى الاستفادة من تجارب الدول الأوروبية وسمحت للقطاع الخاص بتأسيس شركات نقل، فظهر عندئذ عدد من الشركات، برز منها: شركة الخدمة البريدية البحرية للدولة (Le Service Maritime Postal de l'Etat) كأول شركة بحرية بخارية فرنسية عامة بعدما منحت السلطات الفرنسية وزارة الحرب الفرنسية في العام (١٢٥٠هـ / ١٨٣٥م) امتياز تأسيس وإدارة الشركة، فأسست الوزارة رحلات منتظمة إلى موانئ مختلفة بما فيها موانئ البحر المتوسط إلى جانب استانبول في البحر الأسود، لكن واجهتها أزمات عدة انضبت مواردها المالية وأدت إلى إفلاسها في العام (١٢٦٧هـ / ١٨٥١م)^(١٤).

أما من بين الشركات البحرية الفرنسية الخاصة التي ربطت أنشطتها مع الموانئ العثمانية فقد ظهرت شركة روستاند التي أسسها كل من برونو روستاند (Bruno Rostand) (١١٩٣-١٢٧٦هـ / ١٧٨٠-١٨٦٠م)^(١٥) وابنه ألبرت روستاند (Albert Rostand) (١٢٣٣-١٣٠٨هـ / ١٨١٨-١٣٠٨م)^(١٦) بهدف تطوير الأعمال التجارية بين الموانئ الفرنسية وعدد من الموانئ العثمانية؛ برأسمال قدره ١,٥٠٠,٠٠٠ فرنك فرنسي، وبنت ثلاث سفن فقط، فأبحرت في ١٧ رجب ١٢٦٢هـ / ١١ تموز ١٨٤٦م أول سفينة تابعة لها نحو بعض موانئ السلطنة وبعد نجاح هذه الرحلة ابتدأت الرحلات المنتظمة وحقت إيرادات جيدة، لكنها لم تتمكن من منافسة شركات النقل الأجنبية الكبرى، وكان من الضروري البحث عن طرق فعالة للتمكن من الاستمرار^(١٧).

١/٣- الآثار الاقتصادية الإيجابية

من الواجب عدم المبالغة في تحميل المسؤولية لما جرى من أحداث مفاجئة في السلطنة على شركات النقل الفرنسية، لأنَّ تعاضم الأوضاع الداخلية، والخارجية أسفر عن تدهور وانحطاط الاقتصاد العثماني بنسب ملحوظة، والقول: إن الآثار الإيجابية لأنشطة النقل البحري الفرنسي مع الموانئ العثمانية ظهرت جلياً عبر الاشتراك في نقل جزءٍ من المنتجات الصناعية^(٢٤) التي لا تنتجها السلطنة؛ لتلبية حاجات المجتمع العثماني، كما كان لها آثار إيجابية عظيمة مع تيسير التنقل بين الولايات العثمانية من جهة، وبين الولايات العثمانية وأرجاء العالم من جهة أخرى، أضف إلى ذلك تقليص الوقت المستغرق إبان السفر، وتخفيف وطأة مشقة السفر.

كما ظهرت الآثار الإيجابية لشركات النقل الفرنسية عند التخفيف حدة المجاعات المنتشرة في أنحاء مختلفة من الولايات العثمانية، وعلى وجه الخصوص في استانبول، فشاركت هذه الشركات في نقل المواد الأولية إلى الولايات العثمانية التي تعاني من المجاعات، والأدلة على ذلك متعددة، منها: تلبية شركة الشحن البحري جزء من احتياجات استانبول من المنتجات الغذائية^(٢٥)، وتأمين شركة نيكولاس باكيت للبواخر المغربية والأرمنية أيضاً كميات يسيرة من المواد الأولية لاستانبول، ونقل الماشية من طربزون إليها^(٢٦)، وبالطبع، لم تقتصر الغاية على الجانب الإنساني؛ وإنما لنيل إيرادات مالية من شحن المواد الغذائية لمسافات قصيرة، ومهما كان الهدف المقصود، فإنها خفضت حدة المجاعات، وعادت بالفائدة على العثمانيين.

٢/٣- الآثار الاقتصادية السلبية

بعد توضيح الآثار الإيجابية الضئيلة المخصصة لأنشطة شركات النقل الفرنسية مع موانئ السلطنة العثمانية، يمكن الانتقال إلى ما خلفته أنشطة هذه الشركات من آثار اقتصادية سلبية بعد فرزها ضمن أربعة أقسام؛ لتسهيل عرضها.

٢/٣ (١)- الزراعة

شهدت الزراعة العثمانية بعد ازدياد إبرام المعاهدات التجارية العثمانية - الأجنبية ومنها الفرنسية وبعد تنامي فكرة التنظيمات العثمانية وبدء أنشطة شركات النقل الفرنسية مع الموانئ العثمانية تحولاً بالغ الأهمية فانتقلت من ما عرف سابقاً بالاكفاء الذاتي إلى تهئية الزراعة العثمانية للتصدير العالمي^(٢٧)، فازدادت نتيجة لذلك الأراضي الزراعية العثمانية بإشراف أوروبي - فرنسي بناءً على الأهداف المأمولة، وتضاعفت أعمال الفلاحين العثمانيين سعياً لتطوير المواد الزراعية الضرورية للمصانع، وحيازة كميات هائلة؛ لتوريدها إلى الموانئ الفرنسية، فبلغت الصادرات الموجهة إلى الموانئ الفرنسية ما يقارب ٩٠% من الصادرات العثمانية السنوية^(٢٨).

ومن الواضح أن هذه تكثيف الأعمال الزراعية في الأراضي العثمانية شكل عبئاً على الفلاحين وزاد من أعمالهم مع عدم تحسن أوضاعهم، وخاصةً لأنَّ السياسة العثمانية المطبقة على الفلاحين العثمانيين، والمُركزة على توفير الغذاء اليومي فقط وتجهيز الفائض للعبادة بقيت مستمرة، ولم تقطع رغم التحولات الاقتصادية العالمية، ورغم مضاعفة أعمالهم وبيع منتجاتهم بالأسعار العالمية، إلا أن الفلاحين العثمانيين لم ينالوا مورداً مالياً مناسباً لحجم أعمالهم وجودة منتجاتهم^(٢٩)، ويبدو أن السبب الرئيس يرجع إلى الوسطاء العثمانيين الذين أقبلوا لنيل أرباح مضاعفة بعد شراء هذه المنتجات بأسعار زهيدة وبيعها للفرنسيين بأسعار أعلى لتصديرها عبر السفن البخارية إلى الموانئ الفرنسية، وعلى ذلك يمكن القول: إن ما شهدته الزراعة العثمانية من زيادة كانت مخصصة للتصدير الخارجي فقط، وليس لتنمية الاقتصاد العثماني أو لتحسين الأوضاع الزراعية والعاملين فيها.

٢/٣ (٢)- الصناعة

كانت الشريحة الأكبر من العثمانيين قبيل العام ١٢٥٤هـ/١٨٣٨م ينتجون ملابسهم بأنفسهم عن طريق تنظيف الصوف، أو القطن، وغزله إلى خيوط، ونسج القماش بأنوال يدوية، بينما فضلت الشريحة الأخرى

أدى إلى نشوء ثلاثة أنواع من الصناعات: الأول: تقليد المنتجات الفرنسية، والثاني: استمرار الصناعة المحلية القديمة باستخدام الخيوط، والأقمشة، والمواد الصناعية الفرنسية^(٣٥)، أما الثالث: فقد تمثل في تأسيس حرف حديثة، مثل: النجارين، وصناع الأحذية، وصناع الساعات، والميكانيكيين، وغيرها^(٣٦).

الدرجة الصناعية الثالثة: تراجعت الصناعات المحلية فيها، وكان منها النول اليدوي، حيث أفاد أحد القناصل الفرنسيين بانخفاض عدد النول في حلب من أكثر من ١٢,٠٠٠ نول إلى ١٥٠٠ نول، ومن ٤,٠٠٠,٠٠٠ قطعة إلى ١٠٠٠ قطعة سنوياً، ورغم هذا التراجع إلا أن صناعة النول اليدوي استمرت في العمل حتى الحرب العالمية الأولى^(٣٧).

وقد كان لتدفق الصناعات الفرنسية الناجم عن ظهور شركات النقل الفرنسية، أثر واضح على الدرجات الصناعية المذكورة أعلاه، وتزامن ذلك مع مواجهة المصنعين العثمانيين للعقبات في امتلاك المواد الخام لورشاتهم^(٣٨)، ومن المحتمل أن ذلك ناتج عن تفضيل الوسطاء المحليين بيع المواد الخام للتجار الفرنسيين الذين يسددون مدفوعات نقدية أعلى، وهو ما لم يتمكن المصنعون المحليون من مواجهته بسبب محدودية مدفوعاتهم.

وهكذا فإن صمود الحرف الصناعية العثمانية أمام تدفق المنتجات الصناعية الفرنسية كان فريداً من نوعه؛ لأن السلطنة شهدت زيادة كبيرة في الواردات الفرنسية، حيث تضاعفت كمية المنتجات القطنية المنقولة إلى الموانئ العثمانية بنسبة ١٠٠%، فعلى سبيل المثال وفي العام ١٢٦٢هـ/١٨٤٦م شحنت شركة روستاند منتجات صناعية إلى ميناء ازمير بما في ذلك الأقمشة والخيوط القطنية بقيمة ١٦,٤٧٤,٠٠٠ فرنكاً فرنسياً، وفي الستائر والمفروشات بقيمة ١,٤١٩,٠٠٠ فرنك فرنسي، وفي الأقمشة الحريرية بقيمة ٢٦٠,٠٠٠ فرنك فرنسي، وفي الأواني الزجاجية بقيمة إجمالية ٨٧٨,٠٠٠ فرنكاً فرنسياً، كما قدرت التكلفة الإجمالية للصناعات الحديدية بنحو ٨٢٨,٠٠٠ فرنكاً فرنسياً^(٣٩)، كما قامت شركة الخدمات البحرية للشحن الإمبراطوري بتصدير كميات من المنتجات الصناعية إلى العديد من الموانئ

شراء الأقمشة المحلية العثمانية المنتجة في الورش والمنازل وخطاتها بحسب أذواقهم^(٣٠)، لكن وبعد العام ١٢٥٤هـ/١٨٣٨م، فقد أحدث وصول شركات النقل الفرنسية تغييرات هائلة في الصناعة العثمانية، لكن وفي البداية من الضروري الابتعاد عن المبالغة أو التعميمات المستندة إلى بعض مزاعم الكتاب والقائلة إن الحرف اليدوية العثمانية اندثرت بشكل تام^(٣١) بسبب تدفق المنتجات الصناعية الأجنبية، وخاصة تلك القادمة من فرنسا والتي تم نقلها عبر السفن البخارية إلى الأسواق العثمانية، والقول إن تكثيف أنشطة شركات النقل الفرنسية أدى نحو الموانئ العثمانية إلى تدفق كميات كبيرة من المنتجات الصناعية الفرنسية، مما فرض تحديات عظيمة على الصناعات المحلية العثمانية، ولكن وبعد فحص البيانات المتاحة تبين أنه يمكن تصنيف أثر ظهور شركات النقل الفرنسية على الصناعة العثمانية بحسب درجة التأثير، ووفق الآتي:

الدرجة الصناعية الأولى: تأثرت الصناعات في هذه الدرجة مع تدفق المنتجات الصناعية الفرنسية تأثراً كبيراً، إلا أنها أظهرت قدرة على الصمود والثبات، وانقسمت إلى قسمين: القسم الأول سعى إلى مواصلة العمل بكل الوسائل المتاحة، وهو ما انطوى على خفض الأسعار بشكل كبير، وفي بعض الأحيان إلى ما يقارب من خمس الأسعار المعتادة^(٣٢)، ورغم هذه التخفيضات، فقد استمرت الصناعات في هذا القسم أظهرت مقاومة فعالة حتى الحرب العالمية^(٣٣).

أما القسم الثاني: فقد اشتهر بنشاطه التصديري المتزايد، ويتضح ذلك في صناعة النسيج التي شهدت تزايد الطلب الأوروبي عليه، وبدأت مجموعة من النساء في السلطنة في نسج السجاد وبيعه للوسطاء المحليين بأسعار منخفضة، ليقوم الوسطاء ببيعه للتجار الفرنسيين بأسعار أعلى لشحنه إلى الموانئ الفرنسية^(٣٤)، ومما تقدم يلحظ القارئ: إن الصناعات المحلية عملت على مقاومة الانحدار والحد من الاعتماد على المنتجات الصناعية الفرنسية، مع الحفاظ على الممارسات الاقتصادية والاجتماعية التقليدية.

الدرجة الصناعية الثانية: تأثرت الصناعة العثمانية فيها بالمنتجات الصناعية الفرنسية واقتبست منها، مما

الداخلية في الاعتماد على الصناعات التقليدية، فكانت الموانئ العثمانية أول من تأثر بتدفق المنتجات الصناعية الفرنسية نظراً لوصول هذه المنتجات من السفن البخارية الفرنسية إليها أولاً^(٤٢)، وحتى بعد إنشاء شركات الطرق الفرنسية والتزام التي تجرها الخيول، لم يكن هناك تغيير كبير في حركة المنتجات الصناعية، ومع ذلك أدى إدخال السكك الحديدية الفرنسية دوراً محورياً في تسهيل تدفق هذه المنتجات إلى الأراضي الداخلية، وقد تحقق ذلك من خلال ربط الأراضي الداخلية بأقرب ميناء تجاري.

(٢/٣) ٣- التجارة

كان للمستثمرين الفرنسيين دور فعال في تأسيس شركات متخصصة لبناء وتطوير الموانئ، والأرصعة العثمانية، وقد منحت هذه الشركات امتيازات استثمارية، مما سمح لها باحتكار جانب حاسم من التجارة العثمانية، وقد أمن هذا الاحتكار مزايا كبيرة للشركات الفرنسية في السلطنة، وخاصة في قطاع النقل، فقد عمل على تبسيط تفريغ البضائع، وتسهيل تحميل المواد الخام، وأدى إلى خفض الرسوم الجمركية، ومن بين الأمثلة التوضيحية لذلك يلحظ القارئ الخلافات بين الأخوين دوسو (Les frères Dussaud) الفرنسيين وبين البريطانيين المقيمين في ازمير أثناء تشييد رصيف ازمير الناجمة عن إعاقه البريطانيين للبناء ورفضهم تحديث جزء من الرصيف المواجه للقنصلية البريطانية، وفي النهاية، وبعد المفاوضات، وافق البريطانيون على استكمال التشييد، فانهت أعمال التشييد في ١٢٩٣هـ/ ١٨٧٧م، ومن الواضح أن الأخوين دوسو لم ينسوا الموقف البريطاني، ولكن تريثاً في الرد حتى افتتاح الشركة، حيث فرضا على البريطانيين رسوماً مرتفعة مع تأخير تفريغ السفن التابعة لهم^(٤٣).

ومن الواضح أن الترابط بين الاستثمارات الفرنسية كان بمثابة القوة الدافعة وراء إشعال الصراع الفرنسي-البريطاني في السلطنة، وإفادة شركات النقل الفرنسية؛ ذلك لأن الموقف البريطاني العدائي لم يستهدف الأخوين دوسو فحسب، بل شمل جميع المستثمرين الفرنسيين في ازمير، مما أدى إلى تشييط الأنشطة التجارية البريطانية

العثمانية، مثل ميناء بيروت خلال العام ١٢٧٧هـ/ ١٨٦١م.

الجدول رقم (١)

المنتجات الصناعية المصدرة إلى ميناء بيروت في العام (١٢٧٧هـ/ ١٨٦١م)

نوع المنتج	الكمية المصدرة (كغ)	السعر (فرنك فرنسي)
الأقمشة (القطنية - الحريرية - الصوفية)	١٩٨,٦٥١	١,٩٧١,٦٠٠
أدوات معدنية	١٦١,٤٥٩	٩٦٨,٨٠٠
الصناعات الجلدية	٤١,٧٣٩	٢٧١,٣٠٠
العطور	١٠,٦٠٦	١٥٩,١٠٠
الأحذية	٦,٥٥٥	٧٨,٧٠٠

l'Agriculture du Commerce (1869), N° 18, P 39.

يتضح من الجدول أن شركة الخدمات البحرية للشحن الإمبراطوري كانت قادرة على شحن كميات لا بأس بها إلى ميناء بيروت على الرغم من الأحداث السياسية التي كانت تحيط بالميناء، وقد كان لهذه الشحنات وغيرها تأثير على الصناعات المحلية، ومن المحتمل أن تدفق هذه المنتجات بكميات كبيرة على مر السنين، وغزو الأسواق العثمانية أثر بشكل غير مباشر على أذواق معظم السكان القاطنين في الموانئ، والمدن الكبيرة، فاتجهت أذواقهم نحو المنتجات الصناعية ذات الطابع الغربي^(٤٤)، وفي المقابل، استمر غالبية السكان الذين يعيشون في الريف بإنتاج ملابسهم الخاصة معتمدين على الأقمشة والخيوط المنسوجة يدوياً، ولم تتمكن الصناعات الفرنسية من التأثير على ملابسهم التقليدية^(٤٥).

كما كان لتأخر إحداث شركات النقل البري إلى جانب تحديات توصيل المنتجات الصناعية بكميات كبيرة باستخدام الطرق التقليدية، أن واصلت الأراضي

تدريجياً، وفي غضون ذلك، استفادت بريطانيا من هذا الوضع ووسعت أنشطتها التجارية حتى تفوقت على فرنسا بعدما شغلت المرتبة الأولى في التجارة العثمانية، وكان هذا التحول مصحوباً بزيادة مماثلة في النفوذ السياسي والاقتصادي لبريطانيا في السلطنة، فضغفت بذلك العلاقات التجارية الفرنسية هناك، وبدأت المنتجات الصناعية البريطانية تحل محل الفرنسية^(٤٧). وبعد استقرار الوضع الداخلي، شهدت الصناعة الفرنسية نمواً متسارعاً، وعلى الرغم من استئناف التجارة الفرنسية مع السلطنة، لكنها لم تتمكن من استعادة مكانتها التجارية السابقة، وظلت في المرتبة الثانية بعد بريطانيا.

١/٤- أثر شركة الخدمة البريدية البحرية

للدولة على الاقتصاد الفرنسي

بقيت الأوضاع الفرنسية السابقة الذكر على حالها حتى تأسست في العام (١٢٥٠هـ / ١٨٣٥م) شركة الخدمة البريدية البحرية للدولة؛ بهدف تعزيز العلاقات مع الجزائر، وربط الموانئ الفرنسية مع العثمانية^(٤٨). والسؤال الحاسم الآن هو ما إذا كانت هذه الشركة قد نجحت في تحقيق هذه الأهداف، وما إذا كان لها أثر كبير على الاقتصاد الفرنسي؟

يتضح من المعطيات السابقة، أنه كان لنقل امتياز الشركة إلى وزارة الحرب الفرنسية تأثير كبير في الحد من عائدات الشركة منذ البداية، وذلك لأن عمليات السفن البخارية التابعة للشركة ركزت في المقام الأول على تلبية الاحتياجات السياسية، والعسكرية لفرنسا، بدلاً من الانخراط في أنشطة تجارية أو نقل الركاب، والسبب الرئيس وراء ذلك هو أن سفن الشركة كان تصميمها عسكرياً، ولم تكن ملائمة لتقديم خدمات نقل الركاب وشحن البضائع إلا بأعداد وكميات شبه معدومة، ورغم دخول معاهدة بالطة ليمان حيز التنفيذ في ١٤ ذو الحجة ١٢٥٥هـ / ١ آذار ١٨٣٩م^(٤٩) لكن فرنسا لم تستفد منها بالكامل كما خططت على النقيض من بريطانيا التي كانت سفنها موصمة لشحن البضائع ونقل الركاب، لكنها واجهت عقبات أعاقَت تجارتها في السلطنة^(٥٠).

بشكل ملحوظ، ومن الأمثلة على ذلك تنفيذ تعريفات جمركية مخفضة عند تشغيل امتياز المنارات الفرنسية في السلطنة على شركات النقل الفرنسية والأوروبية، باستثناء البريطانية^(٤٤)، وتؤكد هذه الحالات على التأثير الإيجابي لامتيازات الموانئ الاستثمارية الفرنسية على شركات النقل الفرنسية مما مكنها من السيطرة على حصة كبيرة من التجارة العثمانية، كما يلاحظ وجود تعاون مشترك، ومنسق بين الاستثمارات الفرنسية وشركات النقل الفرنسية؛ لتحقيق تجارة فعالة تفيد الاقتصاد الفرنسي، وفي الختام يلاحظ، أنه أثرت شركات النقل الفرنسية بشكل كبير في تراجع الاستثمارات الأوروبية الأخرى في السلطنة.

أمام هذه التطورات، فقد أضحى احتكار الفرنسيين للموانئ العثمانية المهمة والمواد الخام المعدة للتصدير، أمراً مثيراً للقلق المتزايد، وأثر سلباً على الاقتصاد العثماني، وفقدت السلطات العثمانية السيطرة على أسعار المواد الأولية، ويُعزى ذلك إلى سيطرة المستثمرين الفرنسيين على بعض المواد الخام، وكان الدليل على ذلك الزيادة الهائلة في نسبة صادرات الحبوب العثمانية من السفن الفرنسية الناجمة عن تزايد الطلب الفرنسي عليه، وتزامن ذلك مع الحروب العثمانية-الأجنبية، وفقدان الأراضي الغنية بالحبوب^(٤٥).

رابعاً: أثر أنشطة النقل البحري الفرنسي مع الموانئ العثمانية على الاقتصاد الفرنسي

تمكنت فرنسا من التغلب على العقبات الهائلة التي فرضتها قوانين الاحتكار العثمانية على المواد الأولية، وصعوبة الحصول على إذن من السلطات المحلية، والوسطاء المحليين، ومَشَقَّة التعامل مع السفن الشراعية متفوقة على نظيراتها الأوروبية، وبرزت باعتبارها الشريك التجاري الأول للسلطنة^(٤٦)، ومن الواضح أنَّ التفوق الفرنسي لم يدم طويلاً، ويرجع هذا إلى انشغالها بالقضايا الداخلية والحروب الخارجية، مما أضعف التجارة في أراضيها، فعده بعض المؤرخين الفرنسيين كارثة وطنية مدمرة، وانعكس هذا التراجع على التجارة الفرنسية مع السلطنة حيث تضاعف النفوذ الفرنسي

وصادرات شركة شبه الجزيرة والملاحة البخارية الشرقية البريطانية، وكذلك شركة لويد النمساوية -

جدول رقم (٢)

مقارنة حركة الصادرات والواردات بين شركة شبه الجزيرة والملاحة البخارية الشرقية، وشركة لويد، وشركة روستاند خلال العام (١٢٦٢هـ/١٨٤٦م)

ميناء	شركة شبه الجزيرة والملاحة البخارية الشرقية (فرنك فرنسي)	شركة لويد (فرنك فرنسي)	شركة روستاند (فرنك فرنسي)
الإسكندرية	٣١,٦٣٦,٠٠٠	١٧,٧٣٦,٠٠٠	١١,٥٥٦,٠٠٠
بيروت	١١,٦١٥,٠٠٠	١,١٠٣,٠٠٠	٨,٢٠٥,٠٠٠
الإسكندرون	٣,٤٥١,٠٠٠	—	١,٣٧٠,٠٠٠
ازمير	٢١,٨٣٨,٠٠٠	١٦,٦٥٩,٠٠٠	٨,٤٢٢,٠٠٠
سلاطيك	٣,٦٧٤,٠٠٠	١,٥٦٠,٠٠٠	٣,٤٠٦,٠٠٠
المجموع	٧٣,٢١٤,٠٠٠	٣٧,٠٥٨,٠٠٠	٣٢,٩٥٩,٠٠٠

Compagnie Generale Des Comptoir Levantins (1850), P: 18,22, 25, 29, 40.

بناءً على الجدول، يتضح أن شركة روستاند وضعت فرنسا في المرتبة الثالثة في التجارة مع معظم الموانئ العثمانية، بعد شركة شبه الجزيرة والملاحة البخارية الشرقية، وشركة لويد، باستثناء مينائي بيروت، والإسكندرون فإنها نالت فيهما المرتبة الثانية متفوقةً على شركة لويد، وركزت الشركة أنشطتها في الموانئ العثمانية المطلة على البحر المتوسط، مع إيلاء أكبر قدر من الاهتمام بالمواد الأولية مثل الحبوب، والفواكه الطازجة والمجففة، والحديد، وشرانق الحرير، والمعادن وخاصةً النحاس، والصباغ الأصفر، والصوف، والجلود بكافة أنواعها... إلخ^(٥٣) في موانئ مثل الإسكندرية، وازمير، تلاها في الأهمية مينائي سلاطيك، وبيروت، لكن ميناء الإسكندرون حظي بالنصيب الأقل من الأهمية، وأظهرت واردات مرسيليا إلى هذه الموانئ طلباً متزايداً على المنتجات الصناعية الفرنسية بما في ذلك: الأقمشة القطنية، والستائر، والصناعات الحريرية، والأواني الزجاجية والصناعات الحديدية..^(٥٤) وكان للنفوذ

ومما سبق أعلاه يمكن الاستنتاج أن هذه الشركة فشلت في تحقيق أهداف اقتصادية كبيرة، فهي لم تلبي احتياجات النقل الفرنسية بين الموانئ المختلفة، كما لم تنجح في استيراد المواد الأولية العثمانية، وتصدير المنتجات الصناعية الفرنسية، ونتيجة لذلك لم تتمكن من توليد إيرادات من شأنها أن تفيد الاقتصاد الفرنسي، ويبدو أن الممارسة التقليدية الفرنسية المتمثلة في إرسال السفن الشراعية إلى الموانئ العثمانية منذ ابتداء العلاقات التجارية بينهما كانت أكثر فعالية في تلبية متطلبات التجارة الفرنسية من هذه الشركة.

ورداً على الأحداث الأخيرة التي أدت إلى إغلاق الشركة، حاولت صحيفة المرشد العالمي (Le Moniteur Universel)^(٥١) تحسين سمعة الشركة والتصريح بأن رحلاتها كانت مفيدة، وزادت من الاتصال مع الموانئ العثمانية، ووسعت النفوذ السياسي الفرنسي، وأتاحت فرصاً جديدة للصناعات الفرنسية، مما أعاد القوة الاقتصادية لفرنسا، لكن ما تبين أنه من المستحيل أن ينطبق وصف الصحيفة عليها، لأنها لم تحقق سوى الخسائر، ودلالة ذلك أن رأس المال الذي التزمت به وزارة المالية كان ٨٠٣,٣٨١,١٣ فرنك فرنسي، وكان من المتوقع أن تجني إيرادات تعود بالفائدة على الاقتصاد الفرنسي، إلا أنها أصيبت بعجز مالي في العام (١٢٦٥هـ/١٨٤٩م) وصل إلى ٢,٨٧٤,٣٩٠ فرنك فرنسي، في وقت ازدادت فيه مصاريف التشغيل في العام (١٢٦٧هـ/١٨٥١م) متخطية ١١,٣٠٦,٨٦١ فرنكاً فرنسياً، فقدّرت الخسارة بـ ٢٧,٢٣٧,٨٩٤ فرنك فرنسي^(٥٢).

٢/٤- أثر شركة روستاند على الاقتصاد الفرنسي

بعد إفلاس شركة الخدمة البريدية البحرية للدولة، ظهرت شركة روستاند كشركة عائلية خاصة، ووسعت نطاق عملياتها لتشمل الموانئ العثمانية، لكن السؤال الذي يطرح نفسه هو هل حققت هذه الشركة النجاح المنشود أم لاقت مصيراً مماثلاً لسابقتها؟ وهنا ولتقييم قدرات الشركة ومعرفة مدى تأثيرها على الاقتصاد الفرنسي، من الضروري مقارنة إجمالي الاستيراد والتصدير للشركة في الموانئ العثمانية بإجمالي واردات

٢٤,٠٠٠,٠٠٠ إلى ٦٠,٠٠٠,٠٠٠ فرنك فرنسي^(٥٦)، وكان هذا الارتفاع نتيجة مباشرة للنجاح الذي حققته الشركة في إدارة عدد كبير من الخطوط في وقت واحد أثناء الحرب وقدرتها على التفوق على شركات النقل الأجنبية الأخرى.

ومما لا شك فيه، أنه وفي ثلاثينيات القرن التاسع عشر، أدت الثورة الصناعية إلى تطور ملحوظ في استقلال فرنسا فرنسا التكنولوجي، وقد سمح هذا الاستقلال لفرنسا بتصنيع الآلات اللازمة لمصانعها، كما أدى بروز الرأسمالية الفرنسية، وتركيزها على التصدير إلى أجزاء مختلفة من العالم بما في ذلك السلطنة العثمانية^(٥٧) إلى تطوير إمكانيات الشركة، وإحرازها مكاسب جيدة في السلطنة، فعلى سبيل المثال، شغلت في بعض الموانئ المرتبة الأولى، بينما شغلت في البعض الآخر المرتبة الثانية أو الثالثة، في حين لم تحرز في بعض الموانئ أي إيرادات ملحوظة، ففي ميناء استانبول، مثلاً: بلغت حصة شركة الخدمات البحرية للشحن الإمبراطوري ٩٠,٠٠٠,٠٠٠ فرنك فرنسي من الواردات والصادرات بين مرسيليا واستانبول، بينما بلغت حصة الشركات البريطانية ١٣٠,٠٠٠,٠٠٠ فرنك فرنسي من البضائع المرسلة إلى استانبول، وبلغت حصة شركة لويد النمساوية ٣٢,٠٠٠,٠٠٠ فرنك فرنسي، وحصة الشركة الروسية ١٠,٠٠٠,٠٠٠ فرنك فرنسي. وهكذا شغلت شركة الشحن البحري المرتبة الثانية من حيث إجمالي الحمولات في الميناء بنسبة ٣٣,٧٧% تليها شركة لويد النمساوية بنسبة ٣٢,٣٠%، ثم الشركة الروسية البخارية بنسبة ٢٧,٣٢%، وشغلت الشركات البريطانية المرتبة الأولى بنسبة ٧٠,٩٢%، بينما بلغت حصة الشركات البخارية الفرنسية المتبقية من حمولاتها نحو استانبول ٥,٧٧% فقط^(٥٨)، ولذلك حققت شركة الخدمات البحرية للشحن الإمبراطوري نتائج مميزة في استانبول وحصلت على المرتبة الثانية عالمياً، والمركز الأول محلياً.

ويلحظ من الأمثلة على مكاسب شركة الخدمات البحرية للشحن الإمبراطوري أيضاً في ميناء الإسكندرية، أنها نقلت بفعالية المواد الخام المصرية، وخاصة القطن إلى المصانع الفرنسية، وبمقارنة

الفرنسي، والبيوت التجارية في هذه الموانئ تأثير كبير على هذه الإيرادات، وخاصة في بيروت والإسكندرية وازمير، التي تلقت أعلى كميات من المنتجات الصناعية الفرنسية، وعملت هذه الموانئ كبوابات للأراضي الداخلية المحيطة بها، حيث تخدم بيروت بشكل خاص: الشام، وحلب، والإسكندرية الأراضي المصرية كافة، وازمير تخدم ضواحي غرب الأناضول بأكمله.

وفي إطار أنشطة شركات النقل الأجنبية في ميناء استانبول، لوحظ أن التقارير والمصادر الأجنبية لم تقدم معلومات عن إجمالي إيرادات شركات النقل الأجنبية في الميناء على عكس الموانئ الأخرى، بل ركزت فقط على إجمالي حمولات كل شركة، وبعد فحص البيانات يتضح أن حمولات شركة روستاند بلغت حوالي ٦٩,٥٦٤ طناً، سبقتها شركة شبه الجزيرة البريطانية ٥٠٤,٨٠٤ طناً، ثم شركة لويد ٢٨٣,٥١٢ طناً^(٥٩). لكن بعد العام ١٢٦٢هـ/١٨٤٦م لم تتمكن شركة روستاند من الصمود نتيجة للأسباب المذكورة أعلاه، إضافة إلى قلة رأسمالها ١,٥٠٠,٠٠٠ فرنكاً فرنسياً مقارنة مع الأعمال التي قامت بها، واقتصرت عمل الشركة على ثلاث سفن بخارية فقط، ورغم فشلها في الاستمرارية إلا أنه لا يمكن إنكار أنها حققت نشاطاً واسعاً وإيرادات جيدة خلال سنوات قليلة وانعكست على الاقتصاد الفرنسي، حتى أنه يمكن القول إن شركة روستاند قامت بأعمال جديرة بالملاحظة وتفوق نشاطها على نشاط شركة الخدمة البريدية البحرية للدولة.

٣/٤- أثر لشركة الخدمات البحرية للشحن

الإمبراطوري على الاقتصاد الفرنسي

لقد أصبح الأثر الاقتصادي في فرنسا واضحاً مع الأنشطة الرائعة لشركة الخدمات البحرية للشحن الإمبراطوري في الموانئ العثمانية، وذلك منذ أن أحرزت عند مشاركتها في حرب القريم ١٢٧٠-١٢٧٢هـ/ ١٨٥٤-١٨٥٦م أرباحاً ضخمة بلغت نحو ١٥,٩١٣,٧٩٣ فرنكاً فرنسياً، والجدير بالذكر أن تغطية فرنسا لنفقات الشركة أثناء الحرب كان له أثر بالغ الأهمية في ارتقاء الشركة إلى مستوى أعلى، فارتفعت نسبة أرباح الشركة إلى ١٤% وأدت إلى زيادة رأسمال الشركة من

جدول رقم (٢)

مقارنة الصادرات والواردات في ميناء الإسكندرية
 لشركة الخدمات البحرية للشحن الإمبراطوري، وشركة
 شبه الجزيرة والملاحة البخارية الشرقية
 ١٢٧٩-١٢٨٨هـ/١٨٦٣-١٨٧٢م

صادرات الشركة ووارداتها بصادرات وواردات شركة
 شبه الجزيرة والملاحة البخارية الشرقية؛ يمكن فهم
 مدى استفادة الاقتصاد الفرنسي من أنشطة الشركة.

شركة الخدمات البحرية للشحن الإمبراطوري		شركة شبه الجزيرة والملاحة البخارية الشرقية		العام
الصادرات (فرنك فرنسي)	الواردات (فرنك فرنسي)	الصادرات (فرنك فرنسي)	الواردات (فرنك فرنسي)	
٢,٣٥٤,٦٦٨	٥٨,٠٢٩,٩٧٣	٢,٦٣٦,٨٧٥	٨٢,٣٥٣,٨٩٧	١٢٧٩هـ/١٨٦٣م
٥,٧٦٦,٠٣٠	٨٢,٠٠٠,٠٠٠	٧,١٥٧,٥٧٥	٤٢,٣١٣,٩٢٥	١٢٨٠هـ/١٨٦٤م
٢٠,٤٠٠,٠٠٠	٥٥,٠٠٠,٠٠٠	١٤,٠٥٠,٦٥٠	٢٧,٥٤٦,٤٠٠	١٢٨١هـ/١٨٦٥م
٤٢,٦٠٠,٠٠٠	٣٤,٢٠٥,٩٨٦	٣٦,٢٥٦,٤٧٥	١٧,٦٢٤,٩٠٠	١٢٨٢هـ/١٨٦٦م
١٣,٢٦٥,٠٠٠	١٧,٧٩٦,٧٨٣	٨,٤٢٥,٢٧٠	٩,٧٨٣,٣٧٠	١٢٨٣هـ/١٨٦٧م
٣,٧٣٧,٠٠٠	٢٠,٩٤٢,٨٠٠	٤,٠٣٧,٧٧٧	٥٩,٥٠٣,٤٢٠	١٢٨٤هـ/١٨٦٨م
٥,٠٩٠,٠٠٠	١٢,٠٤٢,٦٠٣	١٥,٩٠١,٠٧٧	٧,٤٠١,٧٨٠	١٢٨٥هـ/١٨٦٩م
١٠,٦١٥,٠٠٠	٤,٢٦٠,٩٢٤	٣٩,٣٧١,٢٧٧	٣٢,١٣٨,٧٠٠	١٢٨٦هـ/١٨٧٠م
٥,٩٤٦,٨٠٠	٤٣,٩٦٥,٠٩٠	٤,٤٣٢,٥٠٠	٢٠,١٢٣,٧٠٠	١٢٨٧هـ/١٨٧١م
٥٩٦,٢٠٤	٤٠,٤٠٥,٩٣٧	٣,١٦٩,٩٥٠	٢٢,٥٦٤,٥٨٤	١٢٨٨هـ/١٨٧٢م

L'Emprunt Egyptien (1873), P: 15.

وفي ٦ جمادى الأولى ١٣١٢هـ/٥ تشرين الثاني ١٨٩٤م؛ وقعت السلطات الفرنسية اتفاقية لإعادة تنظيم خطوط البحر المتوسط، فارتفع الدعم الذي قدمته السلطات الفرنسية للشركة على خطوط البحر المتوسط من ٢٩٧٣٧٥ كم بدعم قدره ٧٩٢,٤٩٢ فرنك فرنسي، إلى ٥٧٦,٥٧٥ كيلومتر بدعم قدره ١,٣٥١,٦٦٥ فرنك فرنسي، وتحسنت الإيرادات، وأثرت بالوقت ذاته على الاقتصاد الفرنسي^(٥٩).

وبدراسة تقارير غرفة التجارة في مرسيليا (Chambre De Commerce De Marseille)، وفرز الأنشطة التجارية الواردة في التقارير، وتحليل حركة الصادرات والواردات في كل عام، يمكن تصنيف كافة المعلومات المتعلقة بحركة الصادرات والواردات لشركة الشحن البحري الخاصة التي تخدم الموانئ العثمانية

يشير الجدول إلى أن شركة الخدمات البحرية للشحن الإمبراطوري نافست واحدة من أقوى شركات العالم، وتفوقها عليها خلال الأعوام ١٢٧٩-١٢٨٨هـ/١٨٦٣-١٨٧٢م، كما أن الزيادة الكبيرة في الواردات إلى فرنسا دعمت الاقتصاد الفرنسي، وزودت المصانع الفرنسية بالمواد الأولية؛ اللازمة لإنتاج المنتجات الصناعية التي لم تكن تباع في الأراضي الفرنسية فحسب؛ بل وفي ميناء الإسكندرية أيضاً، إلا أن كمية الصادرات من مرسيليا إلى ميناء الإسكندرية ظلت ضئيلة مقارنة بالواردات؛ لأن المنتجات الصناعية الفرنسية كانت توزع عالمياً على أساس الطلب.

العالم، ولمعالجة هذا الأمر أصدرت السلطات الفرنسية قانون التجارة البحرية في ٢٨ ذي الحجة ١٣١٩هـ/ ٧ نيسان ١٩٠٢م؛ لتشجيع الشركات على تجديد سفنها البخاريّة، وسارعت شركة الشحن البحري إلى تنفيذ هذا القانون بزيادة رأسمالها، وشراء السفن البخاريّة المتطورة؛ مما أدى إلى زيادة إيراداتها في السلطنة واستمرت في الزيادة حتى الحرب العالمية الأولى، وكان لذلك أثر فعّال على الاقتصاد الفرنسي^(١١).

٤/٤- أثر شركات النقل البحريّة الخاصة على

الاقتصاد الفرنسي

أما بالنسبة لشركات النقل البحريّة الخاصة (الشركة الفرنسيّة للملاحة البخاريّة سيبريان فابر وشركائه - وشركة نيكولاس باكيت للبواخر المغربية والأرمنية - وشركة فريسينت للملاحة البخاريّة) فقد زادت أنشطتها في الموانئ العثمانيّة، فتضاعفت في سنوات، وانخفضت في سنوات أخرى، وذلك بسبب الظروف السياسية والاقتصاديّة في كل من السلطنة وفرنسا، إلا أنها أحرزت قدراً مهماً من الإيرادات وأثرت إيجاباً على الاقتصاد الفرنسي، ومن خلال تحليل تقارير غرفة التجارة في مرسيليا خلال الأعوام ١٢٨٤-١٢٩١هـ/ ١٨٦٨-١٨٧٥م، والتركيز على كل ما يتعلق بشركات النقل البحريّة الفرنسيّة، ومن ثمّ فرز حركة الصادرات والواردات لشركة فريسينت للملاحة البخاريّة بموانئ البحر المتوسط العثمانيّة، كان بالإمكان وضع الجدول التالي:

جدول رقم (٥)

الصادرات والواردات لشركة فريسينت للملاحة البخاريّة في موانئ البحر المتوسط خلال الأعوام ١٢٨٣-١٢٩٠هـ/ ١٨٦٧-١٨٧٤م

المطلّة على البحر المتوسط، وقد سمح هذا التحليل بتكوين الجدول التالي:

جدول رقم (٤)

الصادرات والواردات في موانئ البحر المتوسط خلال الأعوام ١٣١١-١٣١٥هـ/ ١٨٩٤-١٨٩٨م

العام	الصادرات (فرنك فرنسي)	الواردات (فرنك فرنسي)
١٣١١هـ/ ١٨٩٤م	٧,١٥٠,٠٠٠	١٦,٨٣٩,٠٠٠
١٣١٢هـ/ ١٨٩٥م	٤٢,٤٤٧,٧٠٠	٢٠,٣٤٣,١٣٥
١٣١٣هـ/ ١٨٩٦م	٣٢,٥١٧,٠٠٠	٢١,٢١٦,٠٠٠
١٣١٤هـ/ ١٨٩٧م	١٤,١٣٤,١٦٦	٢١,٧٣٦,٨٢٩
١٣١٥هـ/ ١٨٩٨م	١٠,٥٩٧,٣٦٠	٩,٧٢٨,٣٤٧

Chambre De Commerce De Marseille (1895), P: 193. Chambre De Commerce De Marseille (1896), P: 193. Chambre De Commerce De Marseille (1897), P: 193. Chambre De Commerce De Marseille (1899), P: 209.

توضح الإيرادات الفوائد الناجمة عن زيادة الدعم المقدم لموانئ البحر المتوسط مع الأخذ في الاعتبار أن الصادرات والواردات كانت مقتصرة على ميناء بيروت، وميناء ازميز، وميناء سلاّنيك فقط؛ ويرجع ذلك إلى أن الموانئ المصرية كانت تحت سيطرة البريطانيين، ويمكن عدّ هذه النتائج جديرة بتحقيق دخل مهم للشركة، وتلبية جزءاً من احتياجات الصناعات الفرنسيّة.

بالرجوع إلى الاتفاقية، يلاحظ أن أهم ما يميزها هو الإشارة إلى أنه في حالة تعرض الشركة لخسائر على خطوط التجارة الحرة في البحر الأسود، فإن هذه الخطوط ستتحول إلى خطوط مدعومة، ونتيجة لذلك تضاعفت أنشطة الشركة خاصة في الموانئ الواقعة على طول الساحل الروسي للبحر الأسود، وبحلول العام ١٣١٧هـ/ ١٩٠٠م ارتفعت إيرادات الشركة ارتفاعاً جيداً^(١٠).

وفي بداية العام ١٣١٩هـ/ ١٩٠٢م تزايدت الانتقادات الموجهة لفرنسا لأن السفن المستخدمة في شركة الشحن البحري باتت قديمة مقارنة بتطور السفن البخاريّة في

الواردات (فرنك فرنسي)	الصادرات (فرنك فرنسي)	العام	الواردات (فرنك فرنسي)	الصادرات (فرنك فرنسي)	العام
١١,١٥٧,٣٤٠	٢,٣١٢,٩٣٦	١٨٧١هـ/١٢٨٧م	١٩,٨٢٠,٥٩٦	٣,٧٦١,٥٤١	١٨٦٧هـ/١٢٨٣م
٦,٧١٨,٩٧٩	٢,١٩٠,٣١٩	١٨٧٢هـ/١٢٨٨م	٩,٥٣٣,١٣٦	٩,٢٦٧,٢١٣	١٨٦٨هـ/١٢٨٤م
٦,٩٦٩,٦٧٩	٢,٢٤٨,٦٣٩	١٨٧٣هـ/١٢٨٩م	٢١,٣٢٦,١١٠	٤,٨٥٨,٤٩٩	١٨٦٩هـ/١٢٨٥م
٤,٣٠٠,٠٩٠	٢,٤٥٤,٨٨١	١٨٧٤هـ/١٢٩٠م	٢١,٧١٢,٠٨٨	٢,٦٥٠,٤٠٤	١٨٧٠هـ/١٢٨٦م

الناس فحسب؛ وإنّما كان منهم: -على سبيل المثال- البرجوازيون الفرنسيون، وقد تضاءلت أعدادهم يوماً بعد يوم في الإسكندرية بعد ظهور شركات النقل البخارية الفرنسية، فحققوا أرباح كبيرة خلال إقامة علاقات تجارية في الأراضي المصرية، والوصول إلى أسواق للصناعات الفرنسية، ونقل كميات كبيرة من المواد الخام والمنتجات من الموانئ المصرية، وخاصة من ميناء الإسكندرية إلى الموانئ الفرنسية^(٦٢).

وفي نهاية المطاف، يلحظ مدى أثر شركات النقل البحرية والبرية الفرنسية في زيادة الصادرات والواردات، وكان لهذه الزيادة دوراً حيوياً في نمو الاقتصاد الفرنسي الذي شهد زيادة بنسبة ١,١%، وفي تضخم معدلات الإنتاج الصناعي الفرنسي إلى ٢,٣٥%، واستمرت معدلات الزيادة في الاقتصاد الفرنسي، والصادرات الفرنسية معاً حتى بلغت ١٧,١%، وحفز هذا النمو تبني تقنيات صناعية حديثة، وعزز النمو الاقتصادي الفرنسي، وحافظ على مكانته ك ثاني أكبر قوة اقتصادية في العالم بعد بريطانيا حتى الحرب العالمية الأولى، إلا أنه وبعد انهيار السلطنة تراجع الاقتصاد الفرنسي إلى المركز الرابع عالمياً حيث

Chambre De Commerce De Marseille (1868), P: 149. Chambre De Commerce De Marseille (1869), P: 146. Chambre De Commerce De Marseille (1871), P: 142. Chambre De Commerce De Marseille (1872), P: 128. Chambre De Commerce De Marseille (1873), P: 127. Chambre De Commerce De Marseille (1874), P: 142. Chambre De Commerce De Marseille (1875), P: 150.

تظهر بيانات الجدول نموذج عن الصادرات والواردات لشركة فريسينت للملاحة البخارية في موانئ البحر المتوسط خلال الأعوام ١٢٨٣-١٢٩٠هـ/ ١٨٦٧-١٨٧٤م، ويمكن ملاحظة أنها رفدت بشكل كبير الاقتصاد الفرنسي، وساعدت السلطات الفرنسية خلال الأزمات الاقتصادية مثل الكساد الكبير مثلاً بالتغلب على معظم الأزمات بأقل الخسائر، وأسهمت في نمو البلاد، ودفعتها إلى مراكز متقدمة في التجارة العالمية، ونتيجة لذلك فقد قامت الشركات الفرنسية البحرية الأخرى بالافتداء بهذه الشركة، فأفادت الاقتصاد الفرنسي بشكل كبير.

كما كان لأنشطة شركات النقل البحرية الفرنسية في الاستيراد والتصدير، وكذلك في نقل الركاب من الموانئ الفرنسية إلى الموانئ العثمانية أثر كبير في رفد الاقتصاد الفرنسي، ولم يكن كل هؤلاء الركاب من عامة

تَفَوَّتْ اقتصادات دول أخرى عليه، مثل: الإمبراطورية الألمانية، والولايات المتحدة الأمريكية^(٦٣).

خامساً: مقارنة أثر أنشطة النقل البحري الفرنسي مع الموانئ العثمانية على الاقتصادين العثماني والفرنسي

بعد عرض أثار أنشطة النقل البحري الفرنسي مع الموانئ العثمانية على الاقتصادين العثماني والفرنسي وتوضيح حجم الأهداف والنتائج الإيجابية والسلبية عليهما، ومن المعطيات التي توضح على الاقتصادين قبل ظهور النقل البحري الحديث وبعده فقد تم التوصل إلى مقارنة تبين حجم الأثر على الاقتصادين في: (الصناعات المحلية - اقتصاد الدولة المعنية ذاتها - اقتصاد الدولة الأخرى - الموانئ المحلية - التطورات التقنية - الملاءمة والتكيف - الاستثمارات - التنافسية العالمية)، ويمكن إجمالها عبر الجدول الآتي:

المجال	الاقتصاد العثماني	الاقتصاد الفرنسي
الصناعات المحلية	تأثرت الصناعات العثمانية المحلية بسبب الضغط الكبير من الصناعات الفرنسية المنافسة لها، وصعوبة تحديث كافة الصناعات المحلية.	تحفيز الصناعات المخصصة للتصدير عبر النقل البحري، وتطوير صناعات جديدة مناسبة للطلب الخارجي.
الاقتصاد ذاته	تسهيل التجارة الداخلية والخارجية، واعتماد كبير على الواردات الصناعية الفرنسية، وتوفير فرص عمل محدودة في الموانئ العثمانية، وفي المقابل فقدان وظائف في قطاعات مختلفة.	نمو كبير في التجارة الفرنسية مع السلطنة العثمانية، وخلق فرص عمل مهمة في الأراضي الفرنسية في مختلف المجالات.
الاقتصاد الدولة الأخرى	تسهيل نقل المواد الخام العثمانية إلى الموانئ الفرنسية،	زيادة تدفق المنتجات الفرنسية نحو الأسواق

المجال	الاقتصاد العثماني	الاقتصاد الفرنسي
الموانئ المحلية	شهدت معظم الموانئ العثمانية تحديثات وتطورات استثمارية؛ لاستيعاب حجم التجارة.	توفير شبكة واسعة للتجار الفرنسيين في الأراضي العثمانية.
التطورات التقنية	شهدت السلطنة تطور بطيء نسبياً، مع صعوبة كبيرة في مواكبة التطور الأوروبي في ظل تفاقم الأوضاع السياسية والاقتصادية في أراضيها.	شهدت الموانئ الفرنسية ازدهاراً ونمواً في حركة التجارة، وتزامن ذلك مع تطوير الموانئ لاستيعاب حركة السفن.
الملاءمة والتكيف	لم تتمكن السلطنة من التكيف مع التغيرات الاقتصادية العالمية والتحديات الجديدة.	اكتسبت فرنسا مقدرة على التكيف مع تغيرات الأسواق العالمية، وتوسيع النشاط البحري إلى ما بعد الموانئ العثمانية.
الاستثمارات	ازدياد الاستثمارات الفرنسية المباشرة وغير المباشرة في الأراضي العثمانية وازداد التحكم في المؤسسات الاقتصادية العثمانية.	نمو البنوك الفرنسية لتمويل التجارة ولمنح قروض لأصحاب الشركات والمشاريع والاستثمارات بين فرنسا والسلطنة.
التنافسية العالمية	ازداد تراجع السلطنة عالمياً، مع صعوبة المنافسة خارج نطاق البحرين الأسود والمتوسط.	أصبح النقل البحري مصدراً مهماً للاقتصاد الفرنسي، وزاد من القدرة التنافسية للصناعات الفرنسية عالمياً.

خاتمة

أدركت فرنسا في سياستها التجارية منذ تسمية أعمالها التجارية في القرن السادس عشر أن الاهتمام بالتجار المحليين كان أحد أهم مرتكزات نهوض اقتصادها، فكانت تأخذ بالاعتبار آراء التجار والمنتجين، مع الحرص على استخدام القوارب الشراعية التابعة لها في التجارة مع الدول المعنية؛ لزيادة الإيرادات وتقليل البطالة والعمل على زيادة الصادرات، وتجنب الواردات الصناعية؛ لتحقيق أرباح تعود بالفائدة على الاقتصاد والتجار في آن واحد، وأيضاً، لحماية الصناعات المحلية من الصناعات الأجنبية، أما السلطنة، فإنها لم تدرك أبعد هذه السياسات، ولم تهتم بالتجار العثمانيين، بل على العكس تماماً، فقد أهملت تجارها، وأغدقت بالمقابل على التجار الفرنسيين امتيازات وفيرة تشجيعاً للتجارة الخارجية، فحققت بهذه العطايا الأهداف الفرنسية، كما أنها حظرت تصدير أغلب المواد الأولية، في حين أجازت للمنتجات والسلع غزو الأسواق العثمانية دون قيود، وبذلك استفادت فرنسا من طبيعة النظام العثماني؛ لفرض سياساتها، وتنفيذ أهدافها الرأسمالية، وساعدها على ذلك، فرض السلطنة قيود على التصدير، وتشجيع الاستيراد.

وبالطبع، فإن تقييد تصدير المواد الخام العثمانية حتى ثلاثينيات القرن التاسع عشر كان له إيجابياته؛ لأنه عاد بالفائدة على السكان العثمانيين، ورسخ الاكتفاء الذاتي، ووفر المواد الغذائية في الأسواق، وثبت الأسعار إلى حد ما لإرضاء فئات المجتمع العثماني، لكن هذه السياسة -مع أهميتها- لم تكن كافية؛ لأنهم في الوقت ذاته لم يبذلوا جهداً لحماية المنتجات الصناعية العثمانية من منافسة المنتجات الصناعية الخارجية، وعندما ظهر تأثير الثورة الصناعية في أنحاء العالم، وتساعد غزو المنتجات الصناعية الأجنبية الأسواق العالمية، فقد طورت فرنسا سياستها في حماية الصناعات المحلية؛ لتحقيق نجاح مستدام، أما السلطنة، فلم تبذل أي جهود لحماية صناعاتها أو تميمتها، وقد كان بإمكانها عند محاولتها الاقتداء بالدول الأجنبية، أن تحذو حذو هذه الدول في تنمية اقتصادها ليقف في

ومن هذه المقارنة يلحظ أن الجوانب الإيجابية لأنشطة النقل البحري الفرنسي مع الموانئ العثمانية كانت ضئيلة جداً على الاقتصاد العثماني مقارنةً مع ما حققته للاقتصاد الفرنسي من مزايا عظيمة ويظهر الأثر الإيجابي بوضوح مع المساهمة في نمو التجارة الفرنسية وتعزيز مكانتها في الأسواق العالمية، وهذا شيء طبيعي لأن الهدف من هذه الأنشطة لم يكن لإفادة الاقتصاد العثماني، بل لإفادة مؤسسات الموطن الأم، كما يلحظ أن هذه الأنشطة عمقت من اعتماد الاقتصاد العثماني على الاقتصاد الأوروبي عامة ومنه الفرنسي، مع تركيز هذه الأنشطة على تسهيل التجارة الفرنسية دون أن تؤدي إلى تحفيز للإنتاج المحلي العثماني أو التطور الصناعي العثماني، مما أدى إلى تراجع قوتها الاقتصادية، وأضعف من قدرتها التنافسية على المدى الطويل.

الإحالات المرجعية:

- (1) Pamuk (2007), P: 37-46.
- (2) Özkiraz, Hamdemir (2009), P: 66.
- (٣) إينالجيك، كواترت (٢٠٠٧)، ج: ١، ص: ٥٤-٥٥، ٦٤-٦٥. فاروقي (٢٠٠٨)، ص: ٥٤-٥٥.
- Kurmuş (2007), P: 58.
- (٤) هرشلانغ (١٩٧٣)، ص: ١٥-١٥.
- (٥) هرشلانغ (١٩٧٣)، ص: ١٥.
- (6) Shaw, Shaw (1976, 1977), Vol: 1. P: 250. Vol: 2. P: 32.
- (٧) رافق (١٩٩٣)، ص: ٨٤-١٩١.
- (8) Elliot (1955), P: 129. Miski min (1975), P: 26.
- (9) Miskimin (1975), P: 25-28.
- (10) Miskimin (1975), P: 81-82, 92-93, 113-115. Trevelyan (2013), P: 36.
- بيرنجيه، دوران، كونتامين، راب (١٩٩٥)، ج: ٢، ص: ١١١-١١٨.
- (11) Kellenbenz (1976), P: 29. Negishi (2013), P: 3-6, 8.
- فاروقي (٢٠٠٨)، ص: ٥٤-٥٥. فريد بك (١٩٨١)، ص: ٢٢٤.
- (12) Boyns, Edwards, Nikitin (2013), P: 22. Dutta (2010), P: 199. Sée (2004), P: 76-77, 87-88, 90, 92.
- (١٣) دريفوس، ماركس، بوادوفان (١٩٩٥)، ج: ٣، ص: ٦١-٦٠.
- (14) Le Moniteur Universel (1851, 17, Juin), P: 17.
- (١٥) ولد في الأروغون، وبرز في الأعمال التجارية في مرسيليا بعد انتقاله إليها.
- Roland, Eliane, Pierre (1999), P: 256.
- (١٦) تاجر، ومصرفي، ولد في مرسيليا، وكان الابن الأكبر لبرونو روستاند الذي علمه أسس التجارة منذ صغر سنه حتى برع فيها.
- Roland, Eliane, Pierre (1999), P: 259.
- (17) Berneron-Couvenhes (2007), P: 54-58. Compagnie Generale Des Comptoir Levantins (1850), P: 18, 22, 25, 29, 34, 40. Giraud (1929), P: 37. Uygun (2015), P: 38-39.
- (١٨) بعد اندماج شركة روستاند وشركة الشحن الوطنية وتشكيل شركة الشحن البحرية الوطنية، اكتسبت هذه الشركة امتياز النقل من السلطات الفرنسية في ٢٦ ربيع الآخر ١٢٦٧هـ/ ٢٨ شباط ١٨٥١م، فغيرت اسم الشركة إلى شركة الخدمات البحرية للشحن الإمبراطوري، ودام استخدام هذا الاسم حتى ٤ رمضان ١٢٨٨هـ/ ١٧ تشرين الثاني ١٨٧١م فعدل إلى شركة الشحن البحري، وبقي مستخدماً حتى نهاية القرن العشرين، وفي هذا البحث سيتم تغيير اسم الشركة بحسب المرحلة التاريخية المرافقة له.
- Cozic (1884), P: 538-539. Giraud (1929), P: 45-46. Uygun (2015), P: 48.
- (19) Annales De La Chambre Des Députés (1887), P: 523. Jurisprudence Générale (1851), P: 124-125. Vaillant (1856), P: 43-44.
- (٢٠) تأسست في مرسيليا في العام ١٢٧٦هـ/ ١٨٦٠م، بهدف مُساندة الإمبراطورية الإسبانية إبان حربها مع المغرب (١٢٧٥-١٢٧٦هـ/ ١٨٥٩-١٨٥٩).
- وجه الوضع المتدهور، وتدرك أن التخلص من التدهور الاقتصادي لا يتم من تجميع الضرائب، بل من الاهتمام بالتصنيع المحلي.
- فكان أثر أنشطة النقل البحري الفرنسي واضح على الاقتصاديين العثمانيين والفرنسي مع فارق واضح أن أثره انعكس سلباً في معظمه على الاقتصاد العثماني، بينما انعكس إيجاباً على الاقتصاد الفرنسي، ويلحظ هذا من تأثير شركات النقل الحديثة على المجتمع العثماني اقتصادياً وإبدالها بفارق كبير المجالات الاقتصادية العثمانية سواء كانت زراعية أو صناعية أو تجارية، وبخلاف الاقتصاد الفرنسي الذي نفعته نفعاً كبيراً، ومن المُرجح عودة التوضيح إلى جانبين: تمثل الجانب المباشر منه في العلاقة بين شركات النقل البحرية والشركات الخاصة بالخدمات الحضرية في الأراضي الفرنسية، وهذا الارتباط المباشر بينهما انعكس على الإيرادات بشكل فعال، أما الجانب غير المباشر: فكان من إسهام شركات النقل البحرية في تزايد فرص العمل، وتنشيط التجهيزات المرتبطة في ورش الصيانة والبناء، وتنشيط حركة الموانئ وتطورها لتضحي مراكز لظهور العديد من الصناعات وغيرها، وهذه الارتباطات نشطت الاقتصاد الفرنسي، وأنمت عوائده المالية بدرجة مميزة، وأسهمت في ردد الاقتصاد الفرنسي بجزء ضئيل في بادئ الأمر، لكن منذ تسعينيات القرن التاسع عشر ولغاية (١٣٣٢هـ/ ١٩١٤م) وبالتحديد بعدما توافرت شبكة متكاملة من الاستثمارات الفرنسية في السلطنة، وربطت الأراضي الداخلية بالموانئ، فإنها رفدت الاقتصاد الفرنسي بجزء هائل أفاد المؤسسات الفرنسية، وخاصة الاقتصادية منها.

- (43) Geyikdağı (2011), P:62. Kütükoğlu (1979), P:525. Kurmuş (2007), P: 150-151.
- (44) Kurmuş (2007), P: 150-151.
- (45) Yıldırım (2001), P: 318.
- (٤٦) عيسوي (١٩٨٥)، ص: ٧٣.
- Pamuk (2013), P: 100-101.
- (47) Heywood (1992), P: 15-16. Kurmuş (2007), P:58-59.
- (48) Crouzet (1974). P: 170. Daumalin, Faget, Raveux (2016), P: 248.
- (49) Accounts And Papers (1893, 10, January) P:5.
- (50) Accounts And Paper (1839, 4, May), P:26. Accounts And Papers (1839, 12, November), P:67. Foreign Office 424 (1845, 6, January) P: 29- 31.
- (٥١) جريدة رسمية وطنية تأسست في باريس في العام ١٢٠٣ هـ/١٧٨٩ م، اهتمت بمتابعة القوانين والمراسيم، ومناقشات المجلس الوطني ومجلس الشيوخ، والمجلس الاقتصادي، والوثائق الإدارية.. إلخ، وبقيت في عملها حتى العام ١٢٨٤ هـ/١٨٦٨ م.
- Winterton, Moys (1997), P:197.
- (52) Le Moniteur Universel (1851, 17, Juin), P: 17.
- (53) Ministère Du Commerce (1877), P:554.
- (54) Compagnie Generale Des Comptoir Levantins (1850), P: 23, 35.
- (55) Compagnie Generale Des Comptoir Levantins (1850), P: 34.
- (56) Uygun (2015), P: 58-59.
- (57) Crouzet (1974), P: 178. Lafrance (2019), P:8-9, 254.
- دريغوس، ماركس، بوادوفان (١٩٩٥)، ج: ٣، ص: ١٧١.
- (58) l'Agriculture du Commerce (1869), N0: 20. P: 6-7, 12-13, 43.
- (59) Françoise, Couvenhes (2007), P: 270. Journal Officiel (1887, 8, Juillet), P: 3146.
- (60) Uygun (2015), P: 84-85.
- (61) Uygun (2015), P: 85-89.
- (62) Uygun (2015), P: 97.
- (63) Heywood (1992), P:51,54-55.

- ١٨٦ م)، ثم طوّرت أهدافها بعد الاطلاع على إمكانيات المغرب الاقتصادية، وافتتحت خطأً نحو الموانئ المغربية.
- Le Journal Des Débats (1926, 10, Septembre), P: 4.
- (21) C. Cervati (1891), P: 140. Cols Bleus (1949, 17, Juin), P: 5.
- Le Journal Des Débats (1926, 10, Septembre), P: 4. Le Temps (1890, 14, décembre), P: 3. Uygun (2016, 15, Haziran), P: 1344, 1346.
- (٢٢) أقدم سيبريان فابر على تطوير أعماله التجارية البحرية، إلى جانب اهتمامه بالأعمال المصرفية، وأسس مع بعض المصرفيين شركة نقل بخاري في العام ١٢٨٤ هـ/١٨٦٨ م لإنشاء خدمات نقل متطورة في موانئ عدة حول العالم.
- Camau (1905), P: 390. Giraud (1929), P: 25. Guiral (1988), P: 125. Uygun (2018, 10, Mayıs), P: 102-105.
- (23) Camau (1905), P: 401-402. Giraud (1929), P: 67. Uygun (2018, 16, Ekim), P: 416.
- (24) Compagnie Generale Des Comptoir Levantins (1850), P: 23, 35. l'Agriculture du Commerce (1869), N0: 21. P: 4-7.
- (25) Ministère Du Commerce (1891), Vol: XXI. P: 483. Uygun (2015), P: 185, 192-193.
- (26) Uygun (2016, Mayıs), P: 151, 156.
- (٢٧) إينالجيلك، كواترت (٢٠٠٧)، ج: ٢، ص: ٤٩٣-٤٩٤.
- (28) l'Agriculture du Commerce (1869), N0: 20. P: 6-7, 12-13, 43. N0: 24, P 5-7.
- Ministère Du Commerce (1877), P:554. Uygun (2015), P: 234-235. Ministère Du Commerce (1889, 30, Mai), Vol: Xviii. P:266, 284-285.
- (٢٩) حوراني، خوري، ويلسون (٢٠١٦)، ج: ١، ص: ٣٣١. عيسوي (١٩٨٥)، ص: ١٠٤.
- Pamuk (2013), P: 100-101.
- (30) Pamuk (2013), P: 138.
- (٣١) عيسوي (١٩٨٥)، ص: ٢٨٢.
- Pamuk (2013), P: 100-101.
- (32) Pamuk (2013), P: 137.
- (٣٣) صوان (٢٠١٣)، ص: ٨٥. عيسوي (١٩٨٥)، ص: ٢٨٨.
- (34) Pamuk (2013), P: 223.
- حوراني، خوري، ويلسون (٢٠١٦)، ج: ١، ص: ٣٧٤.
- (35) Pamuk (2013), P: 101.
- (٣٦) مانتران (١٩٩٣)، ج: ٢، ص: ١١٧.
- (٣٧) عيساوي (د.ت)، ص: ٦٤٦. عيسوي (١٩٨٥)، ص: ٢٨٤-٢٨٥.
- (٣٨) عيساوي (د.ت)، ص: ٦٤٦. عيسوي (١٩٨٥)، ص: ٢٨٤-٢٨٥.
- (39) Compagnie Generale Des Comptoir Levantins (1850), P: 30. Pamuk (2013), P: 100.
- (٤٠) عيساوي (د.ت)، ص: ٦٥٤.
- (41) Pamuk (2013), P: 139.
- (٤٢) عيسوي (١٩٨٥)، ص: ٢٨٣-٢٨٤.
- Pamuk (2007), P: 224.

- La Circonscription De Marseille Pendant L'année 1870. Marseille: France. Typographie et Lithographie Barlatier- Feissat Père et Fils. P: 148.
- 4- Chambre De Commerce De Marseille. (1872). Compte - Rendu De La Situation Commerciale et Industrielle De La Circonscription De Marseille Pendant L'année 1871. Marseille: France. Typographie et Lithographie Marius olive. P: 134.
- 5- Chambre De Commerce De Marseille. (1873). Compte - Rendu De La Situation Commerciale et Industrielle De La Circonscription De Marseille Pendant L'année 1872. Marseille: France. Typographie et Lithographie Barlatier- Feissat Père Et Fils. P: 134.
- 6- Chambre De Commerce De Marseille. (1874). Compte - Rendu De La Situation Commerciale et Industrielle De La Circonscription De Marseille Pendant L'année 1873. Marseille: France. Typographie et Lithographie Marius olive. P: 148.
- 7- Chambre De Commerce De Marseille. (1875). Compte - Rendu De La Situation Commerciale et Industrielle De La Circonscription De Marseille Pendant L'année 1874. Marseille: France. Typographie et Lithographie Barlatier- Feissat Père et Fils. P: 156.
- 8- Chambre De Commerce De Marseille. (1895). Compte - Rendu De La Situation Commerciale et Industrielle De La Circonscription De Marseille Pendant L'année 1894. Marseille: France. Typographie et Lithographie Barthelet. P: 218.
- 9- Chambre De Commerce De Marseille. (1896). Compte - Rendu De La Situation Commerciale et Industrielle De La Circonscription De Marseille Pendant L'année 1895. Marseille: France. Imprimerie Marseillaise. P: 248.
- 10- Chambre De Commerce De Marseille. (1897). Compte - Rendu De La Situation Commerciale et Industrielle De La Circonscription De Marseille Pendant L'année 1896. Marseille: France. Typographie et Lithographie Barthelet. P: 293.
- 11- Chambre De Commerce De Marseille. (1899). Compte - Rendu De La Situation Commerciale et Industrielle De La Circonscription De Marseille Pendant L'année 1898. Marseille: France. Typographie et Lithographie Barthelet. P: 238.
- 12- Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce Des Pays D'Europe. (1850). Paris: France. Impremerie Centrale De Napoléone. P: 111.
- 13- Ministère Du Commerce De L'industrie et Des Colonies. (1877). Rapport Adressé Au Consul De France À Trébizonde Par M. Doulcet, Agent Vice-Consul De France À Samsoun. Commerce et Navigation Du Port De Samsoun Pendant L'année 1876. Bulletin Consulaire Français Des Rapports

المصادر والمراجع العربية:

- 1- حوراني، ألبرت، خوري، فيليب، ويلسون، ماري. (٢٠١٦). الشرق الأوسط الحديث. ط: ١. القاهرة: مصر. مدارات للأبحاث والنشر. ج: ١. ص: ٤٩٤.
- 2- رافق، عبد الكريم. (١٩٩٣). العرب والعثمانيون ١٥١٦-١٩١٦. دمشق: سورية. ط: ٢. د. ن. ص: ٦٠٦.
- 3- صوان، محمد شعبان. (٢٠١٣). السلطان والمنزل الحياة الاقتصادية في آخر أيام الخلافة العثمانية ومقاومتها لتمدد الرأسمالية الغربية. بيروت: لبنان. ابن النديم للنشر. والتوزيع. وهران: الجزائر. دار الروافد الثقافية ناشرون. ص: ٣٢.
- 4- فريد بك، محمد (١٩٨١)، ص: ٢٠٩. فريمو، جاك. (١٩٩١). فرنسا والإسلام من نابليون إلى ميتران. ترجمة هاشم صالح. ط: ١. ليماسول: قبرص. شركة الأرض للنشر. ص: ٣٢.

المراجع المعربة:

- 1- إينالجيك، خليل، كواترت، دونالد. (٢٠٠٧). التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العثمانية ١٣٠٠-١٦٠٠م. ترجمة عبد اللطيف الحارس. ط: ١. دار المدار الإسلامي. بيروت: لبنان. ج: ٢-١. ص: ١٤٦٢.
- 2- بيرنجيه، جان، دوران، ايف، كونتامين، فيليب، راب، فرنسيس. (١٩٩٥). موسوعة تاريخ أوروبا العام منذ بداية القرن الرابع عشر. وحتى نهاية القرن الثامن عشر. ترجمة وجيه البعيني. مراجعة أنطوان أ. الهاشم، ط: ١. بيروت: لبنان. وباريس: فرنسا. منشورات عويدان. ج: ٢. ص: ٧٠١.
- 3- دريفوس، فرانسوا جورج، ماركس، رولان، بوادوفان، ريمون. (١٩٩٥). موسوعة تاريخ أوروبا العام منذ عام ١٧٨٩ حتى أيامنا. ترجمة حسين حيدر. مراجعة أنطوان أ. الهاشم. بيروت: لبنان. ط: ١. باريس: فرنسا. منشورات عويدان. ج: ٣. ص: ٦٠٧.
- 4- عيساوي، شارل. (د.ت). التاريخ الاقتصادي للهلل الخصب ١٨٠٠-١٩١٤م. ترجمة عوف عباس حامد. د.م. ص: ٨٣٩.
- 5- عيسوي، شارل. (١٩٨٥). التاريخ الاقتصادي للشرق الأوسط وشمال أفريقيا. ترجمة سعد رحمي. ط: ١. بيروت: لبنان. دار الحداثة. ص: ٤٦٨.
- 6- فاروقي، ثريا. (٢٠٠٨). الدولة العثمانية والعالم المحيط بها. ترجمة حاتم الطحاوي. مراجعة عمر الأيوبي. ط: ١. بيروت: لبنان. دار المدار الإسلامي. ص: ٤٣٢.
- 7- هرشلاغ، ز.ي. (١٩٧٣). مدخل إلى التاريخ الاقتصادي الحديث للشرق الأوسط. ترجمة مصطفى الحسيني. بيروت: لبنان. دار الحقيقة. ص: ٣٦٨.

التقارير الفرنسية:

- 1- Chambre De Commerce De Marseille. (1868). Compte - Rendu De La Situation Commerciale et Industrielle De La Circonscription De Marseille Pendant L'année 1867. Marseille: France. Typographie V Marius Olive. P: 154.
- 2- Chambre De Commerce De Marseille. (1869). Compte - Rendu De La Situation Commerciale et Industrielle De La Circonscription De Marseille Pendant L'année 1868. Marseille: France. Typographie et Lithographie Barlatier- Feissat Père Et Fils. P: 152.
- 3- Chambre De Commerce De Marseille. (1871). Compte - Rendu De La Situation Commerciale et Industrielle De

- 4- Jurisprudence Générale Recueil Périodique et Critique De Jurisprudence, De Législation. (1851). Directeur et M. Dalloz Ainé. et M. Armand Dalloz. Son Frère. et M. Édouard Dalloz. P-P: 1-1039. Paris: France.
- 5- Le Journal Des Débats. (1926, 10, Septembre). Politiques et Littéraires. P-P: 1-4. Paris: France.
- 6- Le Moniteur Universel. (1851, 17, Juin). Journal Officiel De République Française. P-P:1-24. Paris: France.
- 7- Le Temps. (1890, 14, décembre). Supplément Économique. P-P: 1-4. Paris: France.

المصادر والمراجع الفرنسية:

- 1- Berneron-Couvenhes, Marie-Françoise. (2007). Les Messageries Maritimes: L'essor D'une Grande Compagnie De Navigation Française, 1851-1894. Paris: France. PUPS. P: 839.
- 2- C. Cervati, Raphael. (1891). Annuaire Oriental Du Commerce. Paris: France. Encres D'imprimerie Ch. Lorilleux & Cie. 10ème Année. P: 1343.
- 3- Camau, Émile. (1905). Marseille Au Xxme Siècle Tableau Historique Et Statistique De Sa Population, Son Commerce, Sa Marine, Son Industrie Suivi D'indications. Marseille: France Paul Ruat. P: 1006.
- 4- Cozic, H. (1884). La Bourse Mise A La Portée De Tous Ce Qu'elle A Été ... Ce Qu'elle Est ... Ce Qu'elle Sera. Paris: France. A La Librairie Illustrée. P: 839.
- 5- Daumalin, Xavier, Faget, Daniel, Raveux, Olivier. (2016). La Mer En Partage Sociétés Littorales Et Économies Maritimes. Xvie-Xxe Siècle. Aix-En-Provence: France. Presses Universitaires De Provence. P: 368.
- 6- Giraud, Hubert. (1929). Les Origines Et L'évolution De La Navigation A Vapeur A Marseille (1829 – 1900). Marseille: France. Société Anonyme Du Semaphore De Marseille. P: 78.
- 7- Guiral, Pierre-Felix Reynaud. (1988). Les Marseillais Dans L'histoire. Toulouse: France. P: 317.
- 8- L'Emprunt Egyptien.(1873). Paris: France. Amyot Editeur. P: 16.
- 9- L'Agriculture du Commerce et des Travaux publics, Ministère. (1869). Annales Du Commerce Extérieur, Turquie, Librairie Administrative De Paul Dupont TURQUIE 1860 A 1868. Paris: France. Librairie Administrative De Paul Dupont. P: 593.
- 10- Roland, Caty, Eliane, Richard, Pierre, Echinard. (1999). Les Patrons Du Second Empire Marseille. Paris: France. Picard Cénomane. P: 332.

المراجع التركية:

- 1- Kurmuş, Orhan (2007). Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi. İstanbul: Türkiye. Yordam Kitap. P: 304.

- Commerciaux Adresses Au Ministre Des Affaires Étrangères. Paris: France. Imprimerie Nationale. P: 5.
- 14- Ministère Du Commerce De L'industrie et Des Colonies. (1889, 30, Mai). De Petiteville Le Consul Général De France À Beyrouth Commerce et Navigation De Beyrouth En 1888. Bulletin Consulaire Français Des Rapports Commerciaux Adresses Au Ministre Des Affaires Étrangères. Paris: France. Imprimerie Nationale. Vol: XVIII. P: 20.
- 15- Ministère Du Commerce De L'industrie et Des Colonies. (1891). Cillière Le Gérant Du Consulat De France À Constantinople, Situation Commerciale, Industrielle et Agricole De La Turquie. Bulletin Consulaire Français Des Rapports Commerciaux Adresses Au Ministre Des Affaires Étrangères. Paris: France. Imprimerie Nationale. Vol: XXI. P: 16.
- 16- Vaillant, Le Maréchal. (1856). Rapport Présenté A L'empereur Sur L'organisation De L'armée D'orient, Librairie Pour L'art Militaire. Paris: France. Les Sciences et Les Arts. P:45.

الوثائق البريطانية:

- 1- Accounts And Paper. (1839, 4, May). Correspondence Relative To The Continuance Of Monopolies In The Dominions Of Turkey. NO. 29 (Mr. Vice Consul Charnaud to Viscount Palmerston Smirna). Printed By T. R. Harrison. P:1.
- 2- Accounts And Papers. (1839, 10, January). Correspondence Relative To The Continuance Of Monopolies In The Dominions Of Turkey. NO: 2 (Viscount Palmerston To Her Majesty's Consuls General and Consuls in the Turkish Dominions Foreign Office). Printed By T. R. Harrison. P:2.
- 3- Accounts And Papers. (1839, 12, November). Correspondence Relative To The Continuance Of Monopolies In The Dominions Of Turkey. Inclosure 1 in NO. 65 (Protest of Mr. Consul Brant against the Pacha of Kutayah Smirna). Printed By T. R. Harrison. P:1.
- 4- Foreign Office 424. correspondence. (1845, 6, January). Inclosure 5 In No. 15. Replies of Mr. Perkins of Smyrna. Constantinople: sultanat ottoman. P: 3.

الصحف الفرنسية:

- 1- Annales De La Chambre Des Députés Documents Parlementaires. (1887). Imprimerie Des Journaux Officiels. Tome: XX. P-P: 1-769. Paris: France.
- 2- Cols Bleus. (1949, 17, Juin). Journal De Marine Française. Directeur Paul-Jean Lucas. P-P: 1-5. Paris: France.
- 3- Journal Officiel De La République Française. (1887, 8, Juillet). Lois et Décrets. P-P: 1- 3146. Paris: France.

- 12- Trevelyan, G.M. (2013). England Under the Stuarts. Cambridge: UK. & New York: USA. Routledge Taylor & Francis Group. P: 610.
- 13- Winterton, Jules, Moys, Elizabeth M. (1997). Guides to Information Sources Information Sources in Law. London: UK. Bowker Saur. P:695.

المقالات التركية:

- 1- Kütükoğlu, Mübahat. (1979). İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı. Tarih Dergisi. Sayı: 32. P-P: 495-558. İstanbul:Türkiye.
- 2- Özkiraz, Ahmet, Hamdemir, Berkan. (2009). Anayasacılık Hareketleri, Kapitalizm Ve Osmanli. Gazi Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Sayı: 2, Cilt: 11. P-P:59-78. Ankara: Türkiye.
- 3- Uygun, Süleyman. (2016, 15, Haziran). Paquet Vapur Nakliyat Kumpanyasi (Compagnie De Navigation Paquet) Ve Osmanli Ermenileri. Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi. Sayı: 56. P-P: 1339 – 1363. Erzurum: Türkiye.
- 4- Uygun, Süleyman. (2016, Mayıs). Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyasi (1878-1914). Karadeniz İncelemeleri Dergisi. Sayı: 20. P-P: 137-172. Trabzon: Türkiye.
- 5- Uygun, Süleyman. (2018, 10, Mayıs). Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyasi (La Compagnie Fraissinet) Ve Osmanli Limanlarındaki Faaliyetleri. Karadeniz İncelemeleri Dergisi. Vol: 12, Issue: 24. P-P: 97-140. Trabzon: Türkiye.
- 6- Uygun, Süleyman. (2018, 16, Ekim). Fransız Cyprien Fabre Vapur Kumpanyasi (Compagnie Française De Navigation A Vapeur Cyrien Fabre) Ve Levant Limanlarındaki Faaliyetleri (1868-1914). Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi. Cilt: 3. P-P: 412-448. Sakarya: Türkiye.
- 7- Yıldırım, İsmail. (2001). Ondokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918). Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. Cilt: 11, Sayı: 2. P-P: 313-326. Elazığ: Türkiye.

المقالات الإنكليزية:

- 1- Crouzet, François. (1974). French Economic Growth In The Nineteenth Century Reconsidered. History Wiley. Vol: 59. No: 196. P-P: 167-179. Hoboken: USA.

- 2- Pamuk, Şevket. (2007). Osmanlı- Türkiye İktisadi Tarihi 1500 – 1914. 4nd Ed. İstanbul: Türkiye. İtişim yayınlan. P: 236.
- 3- Pamuk, Şevket.(2013). Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi Büyüme, Kurumlar Ve Bölüşüm. Ankara: Türkiye. Türkiye İş Bankası. P: 387.
- 4- Uygun, Süleyman. (2015). Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914). İstanbul: Türkiye. Kitap Yayınevi. P: 400.

المراجع الإنكليزية:

- 1- Boyns,Trevor, Edwards, John R, Nikitin, Marc. (2013). The Birth Of Industrial Accounting In France And Britain. Cambridge: UK. & New York: USA. Routledge Taylor & Francis Group. P: 248.
- 2- Dutta, Bholanath. (2010). International Business Management Text And Cases. New Delhi: India. Excelbooks. P: 478.
- 3- Elliot, Margaret M. (1955). British History Displayed 1688-1950. Cambridge: UK. Cambridge University Press. P: 384.
- 4- Geyikdağı, V. Necla. (2011). Foreign Invesment In The Ottoman Empire International Trade And Relations 1854–1914. London: UK. & New York: USA. I.B.Tauris Publishers. P: 218.
- 5- Heywood, Colin. (1992). The Development Of The French Economy 1750-1914. London: UK. The Macmillan Press Ltd. P: 74.
- 6- Kellenbenz, Hermann. (1976). The Rise Of The European Economy: An Economic History Of Continental Europe From The Fifteenth To The Eighteenth Century. New York: USA. Holmes & Meier Publishers. P: 354.
- 7- Lafrance, Xavier. (2019). The Making of Capitalism in France Class Structures, Economic Development, the State and the Formation of the French Working Class, 1750–1914. Boston: USA. Brill. P:324.
- 8- Miskimin, Harry A. (1975). The Economy Of Early Renaissance Europe 1300-1460. Cambridge: UK. Cambridge University Press. P: 188.
- 9- Negishi, Takashi. (2013). Developments of International Trade Theory. 2nd Ed. Tokyo: Japan. Springer Science & Business Media. P: 227.
- 10- Sée, Henri. (2004). Economic and Social Conditions in France During the Eighteenth Century. Translated by Edwin H. Zeydel. Kitchener: Canada. Batoche Books. P: 112.
- 11- Shaw, Stanford, Shaw, Ezel Kural. (1976,1977): History Of The Ottoman Empire And Modern Turkey. New York: USA. Cambridge University Press. Vol: 1-2. P: 916.