



راه آهن و نساجی چگونه در ترکیه و ایران شکل گرفتند؟ توسعه و پسرفت!

فشار فزاینده قدرت‌های اروپایی و شکست‌های نظامی مواجه شدند. در واکنش به این بحران‌ها، چهره‌هایی همچون عباس میرزا در ایران و سلطان محمود دوم در عثمانی دست به اصلاحات ساختاری زدند که عمدتاً در حوزه‌های نظامی، اداری، و فرهنگی متمرکز بود. اگرچه هر دو اصلاح‌طلب به دنبال تقلید از مدل‌های غربی برای نوسازی بودند، اما تفاوت‌های مهمی در موقعیت سیاسی، ظرفیت نهادی و واکنش نخبگان سنتی میان آنها وجود داشت.

ورود مدرنیته به جهان اسلام در قرن نوزدهم نه از درون، بلکه از طریق مواجهه نظامی و دیپلماتیک با قدرت‌های استعماری غربی آغاز شد. شکست‌های پیاپی ایران در برابر روسیه، و بحران‌های درونی عثمانی در برابر اتریش، روسیه و بریتانیا، موجب شد که برخی دولتمردان کشورهای اسلامی به فکر اصلاح ساختارهای فرسوده بیفتند. در این میان، عباس میرزا ولیعهد ایران و حاکم آذربایجان و سلطان محمود دوم، پادشاه مقتدر عثمانی، نقش برجسته‌ای در آغاز جنبش‌های اصلاحی ایفا کردند.

اصلاحات عباس میرزا به دلیل عدم حمایت دربار و مرگ زودهنگام (۱۸۳۳) ناتمام ماند، اما الهام‌بخش چهره‌هایی چون امیرکبیر و نیز جنبش مشروطه شد. سلطان محمود دوم، فرصت و دامنه نفوذ گسترده‌تری

تولید پارچه پشمی و نخی، به‌ویژه در مناطق شهری مانند بورسا، اوشاک، و استانبول بود. از نیمه دوم قرن ۱۸، با واردات ماشین‌آلات بافندگی از انگلستان، کارگاه‌هایی با نیروی محرکه مکانیکی شکل گرفتند. این کارگاه‌ها اغلب در کنترل دولت یا تجار وابسته به دربار بودند. دولت برای مقابله با کالاهای اروپایی، در برهه‌هایی سیاست حمایت‌گرایانه اتخاذ کرد. تعرفه واردات کالاهای نساجی و فلزی را افزایش داد. تولید برخی کالاهای منحصراً کارگاه‌های دولتی (کارخانه‌های سلطانی یا فابریکای سلطانیه) شد. مدارس دارالفنون برای تربیت مهندسان نظامی تأسیس شدند. با این حال، ضعف ساختار بوروکراتیک و نبود سرمایه داخلی، مانع گسترش صنایع واقعی شد و بورژوازی در مقام طبقه‌ای از سرمایه‌داران مستقل مانند آنچه در اروپا پدید آمد، در عثمانی شکل نگرفت. در آن زمان، صنایع دستی صنوف قدیمی (اصناف) در برابر تولید ماشینی مقاومت می‌کردند. از سوی دیگر، واردات ارزان اروپا کالاهای تولید انگلستان و فرانسه بازارهای داخلی را اشباع کردند. ضمن اینکه توجه بیش از حد به صنایع دفاعی، دیگر بخش‌های تولید را عقب انداخت.

مواجهه ایران و عثمانی با اروپایی‌ها

در قرن نوزدهم، ایران قاجاری و امپراتوری عثمانی با

شکل‌گیری نخستین صنایع مدرن در امپراتوری عثمانی، به‌ویژه در قلمرو ترکیه امروزی، از اواخر قرن هجدهم آغاز شد، ولی باید آن را در چارچوب یک گذار تدریجی، ناقص و اغلب وابسته به واردات ارزیابی کرد. برخلاف انقلاب صنعتی در بریتانیا، فرآیند صنعتی‌شدن در عثمانی نه بر پایه سرمایه‌داری بومی، بلکه تحت فشار رقابت با اروپا و تلاش برای نجات امپراتوری از فروپاشی پیش رفت.

پس از جنگ‌های عثمانی با روسیه، اتریش و ایران آشکار شد که ارتش این کشور از نظر تسلیحات، لجستیک و آموزش عقب‌مانده است. سلطانان اصلاح‌طلب عثمانی (به‌ویژه در اواخر قرن هجدهم) دریافتند که نوسازی ارتش بدون نوسازی صنعتی و اقتصادی ممکن نیست.

نخستین صنایع مدرن عثمانی در خدمت نظامی‌سازی و تولید سلاح بودند. تأسیس کارخانه‌هایی همچون توپخانه ایوب در استانبول، باروتخانه در ادرنه و کشتی‌سازی در استانبول از جمله نخستین گام‌ها برای مدرن‌سازی صنعت در کشور عثمانی قلمداد می‌شود. به دنبال انقلاب صنعتی اروپا، کالاهای ماشینی وارداتی ارزان‌تر و با کیفیت‌تر شدند. این مسأله صنایع دستی عثمانی را به شدت تهدید کرد.

پیامد دیدموری تجار ترکیه در اروپا نوسازی کارگاه‌های

ضعف فرهنگی و اقتصادی در حمایت از تولید داخلی، نتوانست از ظرفیت‌های خود بهره ببرد.

صنعت نساجی به عنوان یکی از پایه‌ای‌ترین و قدیمی‌ترین صنایع در کشورهای در حال توسعه، نقش مهمی در شکل‌گیری طبقه کارگر شهری، توسعه اقتصادی، و صادرات ایفا می‌کند. در حالی که ترکیه در دهه‌های ابتدایی جمهوری خود توانست صنعت نساجی را به یکی از ارکان تولید ملی و صادراتی بدل کند، ایران به‌رغم دارا بودن پیشینه سنتی در بافندگی و تولید پارچه، در ایجاد یک صنعت نساجی پایدار و رقابت‌پذیر ناکام ماند. اگر چه تلاش‌هایی برای نوسازی صنعتی صورت گرفت اما سیاستگذاری‌ها غالباً نامایشی، متمرکز بر صنایع مونتاژی و بدون برنامه‌ریزی یکپارچه بودند. نقش دولت در توسعه صنایع سبک بسیار محدود بود و حمایت کافی از صنایع نساجی سنتی و نیمه‌صنعتی صورت نگرفت.

در حالی که در ترکیه سیاست‌های حمایتی و تعرفه‌ای به‌طور جدی از صنایع داخلی محافظت کردند. واردات پارچه مشمول تعرفه بالا بود و در مواردی حتی ممنوع شد. دولت با ایجاد تقاضای دولتی برای پارچه‌های داخلی، بازار پایداری برای کارخانه‌ها فراهم آورد. شبکه راه‌آهن جمهوری ترکیه مستقیماً مراکز تولیدی (بورسا، کایسری، امیر) را به بندر و مراکز مصرفی متصل می‌کرد. این امر حمل‌ونقل کالا و مواد اولیه را بسیار آسان کرد.

از این سو، اولویت مدیریت راه‌آهن ایران، اتصال مراکز صنعتی به بازارهای داخلی یا بندر نبود. در نتیجه، تولیدکنندگان نساجی در شهرهایی مانند یزد، اصفهان یا مشهد با دشواری‌های لجستیکی مواجه بودند.

همچنین نبود زیرساخت‌های آموزشی مناسب و تمرکز آموزش بر رشته‌های کلاسیک دانشگاهی، باعث شد که صنعت نساجی از نیروی ماهر فنی محروم بماند که این روند به ضعف در بهره‌وری و کیفیت تولید انجامید. همچنین رواج فرهنگ مصرف‌گرایی و تمایل طبقات متوسط و بالا به استفاده از کالای خارجی (به‌ویژه اروپایی و ژاپنی) موجب کاهش تقاضا برای محصولات داخلی شد. پس از انقلاب نیز دولتی‌سازی کارخانه‌های نساجی و گرایش روزافزون به واردات پوشاک خارجی، این صنعت را زمینگیر کرد.

حمل‌ونقل، جنبه نظامی و امنیتی نیز داشتند.

هدف اصلی حکومت وقت ایران نیز تقویت حاکمیت مرکزی، و فراهم‌سازی امکان حمل‌ونقل برای ارتش بود. راه‌آهن سراسری بیشتر منطق ژئوپلیتیکی داشت و نه اقتصادی؛ به‌ویژه برای مقابله با نفوذ شوروی و بریتانیا. بنابراین شبکه فرعی راه‌آهن در کشور بسیار محدود باقی ماند.

نساجی؛ توسعه متوازن

تاریخ تولید منسوجات در ترکیه به دوران عثمانی بازمی‌گردد. در قرون شانزدهم و هفدهم، تولید منسوجات گسترده و در سطحی پیشرفته بود. وابستگی شدید صنعت عثمانی به صنعت نساجی تا پایان عمر امپراتوری، نشانگر اهمیت فراوان این بخش اقتصادی بود. در قرن بیستم، صنعت نساجی با سرعت بالایی رشد کرد و بین سال‌های ۱۹۲۳ تا ۱۹۶۲ ظرفیت عظیمی در تولید منسوجات در ترکیه شکل گرفت. رشد قابل توجه تولید پنبه، که ماده اولیه اصلی این صنعت است، به توسعه بیشتر آن در سال‌های بعد کمک کرد. تا سال ۱۹۷۲ و با پایان یافتن اولین دوره برنامه‌ریزی توسعه، این بخش قوت بیشتری گرفت. دهه ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۹ شاهد گشایش به بازارهای خارجی بود. صنعت نساجی همچنین نقش مهمی در رشد صنعت پوشاک ایفا کرده است. در دهه ۱۹۹۰، سهم صنعت نساجی از کل صادرات ترکیه به ۹۳ درصد رسید و عملکرد صادراتی بالایی از خود نشان داد.

صنعت نساجی امروزه یکی از ارکان اصلی اقتصاد ترکیه به‌شمار می‌رود. در مقایسه با صنعت پوشاک، صنعت نساجی سرمایه‌برتر است و بیشتر شرکت‌های فعال در آن، شرکت‌هایی با مقیاس متوسط هستند. البته شرکت‌های بزرگ نیز وجود دارند که دارای تاسیسات تولیدی یکپارچه هستند.

حدود ۷۵۰۰ تولیدکننده نساجی در ترکیه فعالیت دارند که برای صادرات منسوجات تولید می‌کنند. از جمله مراکز اصلی تولید منسوجات می‌توان به شهرهای استانبول، ازمیر، دنیزلی، بورسا، قهرمان‌مرعش و غازی‌آنتپ اشاره کرد.

در مقابل، صنعت نساجی ایران در فقدان سیاستگذاری یکپارچه، رقابت ناعادلانه با واردات، کمبود زیرساخت و

داشت. او توانست نهادهای سنتی مانند ینی‌چری‌ها و علما را مهار کند. همچنین زمینه‌ساز دوره‌ی تنظیمات شد که نظام قانونی، اداری و آموزشی را مدرن کرد. اصلاحاتش تأثیری ماندگار بر دولت عثمانی و در نهایت بر شکل‌گیری جمهوری ترکیه گذاشت.

در دوران حکومت او، با وجود استبداد سیاسی، پروژه‌های زیربنایی اجرا شد و روند مدرنیزاسیون اقتصادی شدت گرفت. ایجاد دفاتر ثبت زمین (TAPU) و صدور سند مالکیت، مالیات‌گیری منظم و تقویت کشاورزی بازاری، بانکداری و نظام مالی مدرن، گسترش بانک‌های خارجی نظیر بانک عثمانی (OTTOMAN BANK) با سرمایه انگلیسی-فرانسوی، راه‌اندازی شبکه گسترده‌ای از تلگراف و ارتباطات راه دور برای اتصال پایتخت به ایالات از جمله اقدامات اثرگذار او بود. این پروژه‌ها، به عنوان سنگ‌بنای توسعه ترکیه نوین در قرن بیستم، نقشی اثرگذار در روندهای ژئوپلیتیکی خاورمیانه نیز رقم زدند.

راه‌آهن و نساجی؛ دو بال پرواز صنایع

مقایسه‌ی توسعه راه‌آهن در ترکیه و ایران طی دوره‌ی میان‌دو جنگ (حدود ۱۹۲۰ تا ۱۹۴۰) نشان‌دهنده دو مسیر متفاوت در مواجهه با مدرنیزاسیون، اقتدار دولت مرکزی و نقش سیاست خارجی در پروژه‌های زیربنایی است. پس از تأسیس جمهوری ترکیه در ۱۹۲۳، توسعه راه‌آهن به یکی از اولویت‌های اصلی دولت تبدیل شد. اداره راه‌آهن دولتی ترکیه (TCDD) تأسیس شد و مسئولیت کامل ساخت و بهره‌برداری از خطوط ریلی را با مالکیت و مدیریت کامل بدون وابستگی به سرمایه‌گذاران یا شرکت‌های خارجی به عهده گرفت. بین ۱۹۲۳ تا ۱۹۴۰، ترکیه توانست بیش از ۳۰۰۰ کیلومتر خط آهن جدید ایجاد کند. طرح ساخت راه‌آهن سراسری در ایران از ۱۳۰۴ ش / ۱۹۲۵ م، مطرح شد. این پروژه عمدتاً با منابع داخلی (عوارض قند و شکر، چای و...) و با استفاده از مهندسان خارجی (آلمانی، سوئدی، آمریکایی) اجرا شد.

در ترکیه برنامه توسعه راه‌آهن با هدف تقویت انسجام ملی، اتصال مناطق روستایی دورافتاده (مانند آناتولی مرکزی و شرقی) به پایتخت صورت گرفت؛ خطوطی مانند آنکارا - سیواس و سیواس - قارص علاوه بر