



Ümmühan Ark

<https://orcid.org/0000-0002-0414-6985>

Associate Professor, Bartın University, Faculty of Islamic Sciences, Department of Fiqh, Türkiye, uark@bartin.edu.tr

Farzana Karimi

<https://orcid.org/0000-0002-0889-9976>

Graduate Student, Bartın University, Faculty of Islamic Sciences, Department of Fiqh, Türkiye, karimifarzana7@gmail.com

Atf Künyesi | Citation Info

Ark, Ü. & Karimi, F. (2024). *Bazargani Biri ve Bheri Dr Dore Ampratouri Babrian*. *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 11 (6), 4176-4189.

بازرگانی بری و بحری در دوره امپراتوری بابریان

چکیده

در طول تاریخ، تجارت همواره یکی از عوامل اصلی رفاه و ثبات اقتصادی کشورها و دولت‌ها بوده است. از زمان‌های باستان، مردم در داخل و خارج از سرزمین‌های خود به مبادله کالاها و منابع می‌پرداختند. این مبادلات به‌تدریج مسیرهای تجاری مشهوری همچون جاده ابریشم را شکل داد و پیوندهای تجاری میان شرق و غرب را برقرار کرد. با پیشرفت در زمینه دریانوردی، مسیرهای تجاری دریایی نیز به وجود آمد. در دوران مدرن، تجارت اساساً از طریق سه روش اصلی زمینی، دریایی و هوایی انجام می‌شود. در این مقاله، تجارت زمینی و دریایی در دوره حکومت امپراتوری بابریان هند به طور جامع مورد بررسی قرار خواهد گرفت. پیش از ورود به موضوع اصلی، به اختصار به اشکال تجارت و مسیرهای تجاری در دوران حاکمیت‌های محلی پیش از امپراتوری بابریان پرداخته می‌شود. این حکومت‌ها با نوآوری در مسیرهای تجاری، نقش مهمی در شکل‌گیری و پیشرفت تجارت در دوران امپراتوری بابریان ایفا کرده و زمینه رشد و توسعه اقتصادی آن را فراهم ساختند. با این حال، به دلیل محدودیت‌های جغرافیایی و عدم دسترسی به دریا، تجارت دریایی در دوران امپراتوری بابریان آغاز و توسعه یافت. در دوره حکومت بابریان، تجارت دریایی به‌تفصیل مورد بررسی قرار خواهد گرفت. پس از تسلط بر بنادر مهم هند، امپراتوری بابریان از ظرفیت‌های تجارت دریایی بهره‌برداری



گسترده‌ای کردند که این امر نقش بسزایی در رفاه اقتصادی آنها ایفا نمود. با این حال، این رونق تجاری راه را برای ورود قدرت‌های خارجی به هند هموار ساخت. شرکت هند شرقی بریتانیا با بهره‌گیری از مسیرهای تجاری دریایی وارد هند شد و به تدریج نفوذ خود را در منطقه گسترش داد. سرانجام، این نفوذ به استعمار کامل هند توسط بریتانیا انجامید و امپراتوری بابرین را به ضعف و فروپاشی کشاند.

کلمات کلیدی: امپراتوری بابرین، کمپنی هند شرقی بریتانیا، بازرگانی بری، بازرگانی دریایی.

Land and Sea Trade During the Mughal Empire

Abstract

Throughout history, trade has been one of the main elements of the economic prosperity and stability of countries and states. Since ancient times, people have exchanged goods and resources within and outside their territories. Over time, these exchanges shaped famous trade routes such as the Silk Road and provided the commercial connection between East and West. Later on, maritime trade routes emerged with the advancements in seafaring, and in modern times, trade has been carried out mainly through three main methods: land, sea and air. In this article, land and maritime trade during the Mughal Empire will be discussed in general. However, before moving on to the subject, brief information will be given about the trade patterns and trade routes of the local rulers before the Mughals. These local rulers played a major role in the shaping and progress of Mughal trade by innovating trade routes and laid a foundation for the economic growth and development of the Mughals. However, maritime trade started during the Mughal period due to the fact that they had only land borders during the period of local rulers. The maritime trade that started during the Mughal Empire will be discussed in detail. After dominating the important harbours of India, the Mughals made extensive use of maritime trade, which contributed significantly to their economic prosperity. However, this commercial prosperity also paved the way for foreign powers to enter India. The British East India Company entered India by utilising maritime trade routes and gradually increased its influence in the region. Eventually, this power led to the complete colonisation of India by Britain and the Mughal Empire weakened and collapsed.

Keywords: Mughal Empire, British East India Company, Land trade, Sea trade

مقدمه

از آنجایی که اقتصاد ستون فقرات یک جامعه را تشکیل می‌دهد و داد و ستد یکی از عوامل اصلی گسترش و تقویت اقتصاد به شمار می‌آید، پایه و اساس تشکیل و دوام دول و حکومت‌های بزرگ جهان نیز بر تجارت استوار بوده است. تجارت خارجی نه تنها باعث استحکام روابط میان دولت‌ها می‌شود، بلکه مسیرهای ویژه و منحصر به فردی را نیز به وجود می‌آورد. به عنوان نمونه، راه ابریشم نه تنها یکی از قدیمی‌ترین مسیرهای تجاری بین کشورهای مختلف و قلمروهای آن زمان به‌شمار می‌رفت، بلکه به عنوان مسیری مستحکم برای تجارت میان قاره‌ها نیز شناخته می‌شد.

در این مقاله، روند تجارت دریایی و سیستم دریانوردی یکی از حکومت‌های ابرقدرت بررسی می‌شود؛ حکومتی که در عصر خود از سیستمی پیشرفته در عرصه تجارت برخوردار بود، به‌گونه‌ای که حتی اروپا نیز در آن زمان توان رقابت با آن را نداشت. سیستم تجاری این حکومت در ابتدای دوران حکومت‌های منطقه‌ای سلطنت دهلی بنیان‌گذاری شد و در زمان بابر شاه به نظم و مدیریت خاصی دست یافت. در دوران اکبر شاه، این حکومت پیشرفته‌ترین سیستم اداری را

در حوزه تجارت‌های دریایی و زمینی به کار گرفت؛ وضعیتی که تا دوران اورنگ‌زیب ادامه یافت. با ورود دریانوردان اروپایی و نفوذ آنها در تجارت شبه‌قاره هند، دولت دچار تضعیف شد و وضعیت اقتصادی منطقه به‌شدت تحت تأثیر قرار گرفت.

برای درک بهتر این موارد، موضوع تجارت‌های دریایی و زمینی را تحت سه عنوان اصلی بررسی می‌کنیم: دوره پیش از بابر، دوره حکومت بابر، و دریانوردی در دوران حکومت بابر. جزئیات هر یک از این مباحث در ادامه مقاله مورد بحث و بررسی قرار خواهند گرفت.

مروری قبل از دوره امپراتوری بابر

پالیسی‌های ایالتی

سلطنت دهلی به مجموعه‌ای از حکومت‌های مسلمان اشاره دارد که از قرن سیزدهم تا شانزدهم میلادی بر شبه‌قاره هند حکمرانی کردند. در این دوره، تجارت به‌عنوان یکی از فعالیت‌های مهم اقتصادی به شکلی چشمگیر توسعه یافت. این سلطنت در سال ۱۲۰۶ میلادی توسط قطب‌الدین ایبک بنیان‌گذاری شد و در ادامه، تحت حکمرانی دودمان‌های مختلفی نظیر غلجیان، تغلق، سیدها و لودیان قرار گرفت. دوره سلطنت دهلی نه‌تنها به گسترش تجارت کمک کرد، بلکه زمینه‌ساز پیشرفت در عرصه‌های فرهنگ، معماری و نظام‌های مدیریتی اسلامی در هند نیز شد.

دو حکمران برجسته دوره سلطنت دهلی که با اقدامات کلیدی خود موجب پیشرفت در زمان خود شده و زمینه‌ای برای تحولات دوره‌های بعد فراهم کردند، یکی علاء‌الدین خلیجی بود که با اصلاحات کشاورزی و سیاست‌های حمایتی از تجارت، نقش مهمی در توسعه اقتصادی ایفا کرد. دیگری محمد تغلق بود که با بهبود سیستم‌های حمل‌ونقل و ارتباطات، گام‌های مؤثری در گسترش تجارت برداشت و پایه‌های پیشرفت تجاری را تقویت نمود. علاء‌الدین خلیجی اصلاحات اقتصادی قابل توجهی در عرصه نرخ‌گذاری بازار انجام داد و قیمت‌ها را به‌شدت کاهش داد؛ اقدامی که تأثیر مستقیمی بر رونق و رشد واقعی اقتصادی داشت. علاوه بر این، او واردات کالاهای خارجی از ایران را تشویق می‌کرد. سلطان با پیش‌پرداخت به تاجران خارجی برای واردات کالاهایشان و ارائه یارانه در چنین مواردی، نقش مؤثری در تسهیل تجارت بین‌المللی ایفا نمود. (Jackson, 2003, s. 171)

در زمان محمد تغلق، کشور به رونق اقتصادی بیشتری دست یافت و درآمد دهلی به تنهایی به بیش از شش کروڑ رسید، در حالی که درآمد منطقه دوآب ۸۰ لک بود. تشویق او به باغداری و فراهم‌سازی وسایل آبیاری مانند چاه‌ها و کانال‌ها نقش مؤثری در پیشرفت اقتصادی کشور داشت. همچنین در دوران او، کارخانه‌هایی فعالیت می‌کردند که از نیروی کار غلامان بهره می‌بردند. در کنار این کارخانه‌های عمومی، شرکت‌های خصوصی نیز فعال بودند. در دوران حکومت فیروز تغلق، فعالیت این کارخانه‌ها منجر به رونق چندین صنعت شد. با این حال، کارخانه‌ها در دوره حکومت بابر، به‌ویژه در زمان اکبر، به‌شکل بسیار سازمان‌یافته‌تر و در مقیاس بزرگتری نسبت به دوران سلطنت دهلی اداره می‌شدند. (Ahmad, 2014, s. 18)

دکتر آشیروادی لای (Ashirwadi) فهرست جامعی از صنایع مختلف، از جمله نساجی، که شامل تولید پارچه‌های پنبه‌ای، پشمی و ابریشمی می‌شود، ارائه می‌دهد. سایر صنایع شامل صنعت رنگرزی، چاپ، چاپ کالیکو، صنعت قند، فلزکاری، کاغذسازی، سنگ‌کاری، میناکاری و... هستند. با وجود این توسعه صنعتی، شغل اصلی مردم همچنان کشاورزی بود. علاء‌الدین خلیجی ۵۰ درصد از کل محصول منطقه دوآب را به دست می‌آورد و حتی در آن زمان کشاورزان قادر بودند در زمین‌های زراعی خود صرفه‌جویی کنند. فعالیت بیشتر کشاورزان بود که محمد تغلق را به فکر افزایش درآمد زمین انداخت. (Srivastava, 1959, s. 8)

در سفرنامه این بطوطه، او به برنج سیاهی اشاره می‌کند که در ضیافت‌های سلطنتی زمان محمد تغلق سرو می‌شد و گفته می‌شود که این برنج از زمان علاءالدین خیلجی شناخته شده بود.

تجارت داخلی و خارجی

سلطنت دهلی به‌عنوان مرکز مسیرهای تجاری میان دنیای اسلام و هند شناخته می‌شد. این تجارت از طریق جاده‌ها و دریاها انجام می‌گرفت و به‌ویژه از شمال هند به جنوب هند، آسیای مرکزی و مناطق فراتر از آن گسترش می‌یافت. تجارت خارجی هند، چه از طریق خشکی و چه از طریق دریا، به‌طور واقعی یک فعالیت بین‌المللی بود. اگرچه اعراب در تجارت اقیانوس هند نقش مسلطی داشتند، اما هیچ‌گاه بازرگانان هندی را از این عرصه بیرون نراندند. تأمیل‌ها و گجراتی‌ها، اعم از هندو و مسلمان، نیز در این تجارت فعال بودند.

تجارت و داد و ستد ساحلی بین بنادر ساحلی و شمال هند عمدتاً در دست مرواری‌ها و گجراتی‌ها بود که بسیاری از آن‌ها جین بودند. بازرگانان مسلمان بوهرا نیز در این تجارت مشارکت داشتند. تجارت زمینی با آسیای مرکزی و غربی بیشتر در دست ملتانی‌ها بود که اکثراً هندو و خراسانی بودند، به‌ویژه افغان‌ها، ایرانی‌ها و دیگران. بسیاری از این بازرگانان در دهلی ساکن شده بودند. بازرگانان گجراتی و مرواری بسیار ثروتمند بودند و برخی از آن‌ها، به‌ویژه جین‌ها، مبالغ زیادی را برای ساخت معابد هزینه کردند. کامبای، که شهری بزرگ بود، محل زندگی بسیاری از بازرگانان ثروتمند به شمار می‌رفت. آن‌ها خانه‌های مجللی داشتند که با سنگ و ساروج ساخته شده و سقف‌هایشان با کاشی پوشیده شده بود. در اطراف خانه‌هایشان باغ‌ها و باغ‌های میوه‌ای با مخازن آب فراوان وجود داشت. این بازرگانان ثروتمند و صنعتگران ماهر زندگی لوکسی داشتند و به خوراک و پوشاک ممتاز عادت کرده بودند. بازرگانان هندو و مسلمان در مجالس با شمشیرهای نقره و طلا حاضر می‌شدند. (Chandra, 2005, s. 76)

در دهلی، بازرگانان هندو بر اسب‌های گران‌قیمت سوار می‌شدند، در خانه‌های مجلل زندگی می‌کردند و جشن‌های خود را با شکوه و نمایشی بزرگ برگزار می‌کردند. بازرگانان مولتان آن‌قدر ثروتمند بودند که طلا و نقره در خانه‌هایشان به وفور یافت می‌شد. اشراف آن‌چنان ولخرج بودند که ملتانی‌ها هر بار که می‌خواستند جشنی برپا کنند، برای قرص گرفتن پول به آن‌ها مراجعه می‌کردند. (Chandra, 2020, s. 394)

حمل و نقل و ارتباطات

در آن روزها، سفر به دلیل وجود دزدان و قبایل غارتگر همیشه پرخطر بود. با این حال، جاده‌های سلطنتی در وضعیت خوبی قرار داشت و سرای‌های زیادی برای آسایش و امنیت مسافران در مسیرها وجود داشت. محمد تغلق، علاوه بر شاهراه پیشاور به سونرگان، راهی به دولت‌آباد ساخت. ترتیبیاتی برای انتقال سریع پست از یک نقطه کشور به نقطه دیگر برقرار شده بود. این کار از طریق رله‌های اسب‌ها و یا حتی به‌طور مؤثرتری توسط دوندگاری انجام می‌شد که در هر چند کیلومتر در برج‌هایی که برای این منظور ساخته شده بودند، مستقر می‌شدند. دونده در حین دویدن، پیوسته زنگی را به صدا در می‌آورد تا مرد رله بعدی بتواند او را از برج ببیند و برای برداشتن بار خود آماده شود.

گفته می‌شود که با استفاده از این رله‌ها، میوه‌های تازه برای سلطان از خراسان به دست می‌آمد. زمانی که محمد تغلق در دولت‌آباد بود، که تا دهلی ۴۰ روز راه فاصله داشت، او مرتباً از این سیستم رله‌ها برای دریافت آب گنگ برای مصارف شرب استفاده می‌کرد.

واردات و صادرات کالا:

دویه، پارچه، جواهرات و محصولات مختلف کشاورزی از جمله کالاهای پرمعامله در تجارت بودند. بازرگانان مسلمان به‌ویژه از طریق بنادر منطقه گجرات و بنگال در تجارت بین‌المللی فعال بودند و نقش مهمی در مبادلات تجاری ایفا می‌کردند. (Thapar, 2004, s. 117)

دوره سلطنت امپراتوری بائریان

پالیسی‌های ایالتی

در دوره امپراتوری بائریان، حقوق ارتش دائمی و بسیاری از کارمندان اداری (اما نه به اشراف) به صورت نقدی پرداخت می‌شد. تحت سیستم ضبط، درآمد زمین ارزیابی می‌شد و باید به صورت نقدی پرداخت می‌گردید. حتی زمانی که به دهقانان امکان انتخاب روش‌های ارزیابی دیگر مانند تقسیم محصول داده شد، سهم دولت عموماً در روستاها با کمک دلالات غلات فروخته می‌شد. تخمین زده می‌شود که حدود ۲۰ درصد از محصولات روستایی به بازار عرضه می‌شد، که نسبت بالایی به شمار می‌رفت.

رشد بازارهای غلات روستایی منجر به پیدایش شهرک‌های کوچک یا قصبه‌ها شد. تقاضا برای انواع کالاهای لوکس از سوی اشراف، به گسترش تولید صنایع دستی و رشد شهرها کمک کرد. برنیر، مسافر فرانسوی، می‌گوید که بازرگانان سعی می‌کردند فقیر به نظر برسند، زیرا می‌ترسیدند که از آن‌ها مانند «اسفنج‌های پرشده» استفاده شود؛ یعنی ثروتشان فشرده و از آن‌ها استخراج گردد. (Bernier, 1916, s. 437) اما به نظر نمی‌رسد که این کاملاً صحیح باشد. سلاطین از زمان شیرشاه، قوانین زیادی برای حفاظت از اموال بازرگانان تصویب کردند که به قوانین شاه معروف هستند. در احکام جهانگیر تصریح شده بود: «هر کس، اعم از کافر یا مسلمان، بمیرد، اموال و آثار او برای ورثه‌اش باقی بماند و هیچ کس در آن‌ها دخالت نکند. اگر وارثی نداشته باشد، بازرس و قیم جداگانه‌ای برای نگهداری ملک معین کنند تا ارزش آن در مصارف حلال مانند ساختن مساجد و سراها، تعمیر پل‌های شکسته و حفر مخازن و چاه‌ها به مصرف برسد.» با این حال، مقامات محلی همواره از قدرت خود برای آزار و اذیت تاجران سوءاستفاده می‌کردند. (Bayly, 1986, s. 106)

تجارت داخلی و خارجی

بخش‌های تجاری هند به خوبی سازماندهی شده و بسیار حرفه‌ای بودند. برخی از تاجران در تجارت بین‌منطقه‌ای از راه دور و برخی دیگر در تجارت محلی و خرده‌فروشی تخصص داشتند. تاجران بین‌منطقه‌ای را «ست»، «بوهر» یا «مودی» می‌نامیدند، در حالی که تاجران محلی و خرده‌فروش را «بیوپاریس اوربانیک» می‌خواندند. بانک‌ها، علاوه بر خرده‌فروشی، کارگزاران خود را در روستاها و شهرستان‌ها داشتند که با کمک آن‌ها غلات غذایی و محصولات نقدی خریداری می‌کردند.

طبقه خاصی از تاجران به نام «بانجارا» وجود داشتند که در حمل کالاهای فله تخصص داشتند. بنجاراها مسافت‌های طولانی را جابه‌جا می‌کردند و گاهی اوقات هزاران گاو نر حمل می‌کردند که غلات، حبوبات، قیمة، نمک و سایر کالاهای را جابه‌جا می‌کردند. با این حال، انتقال کالاهای فله از طریق رودخانه‌ها با قایق ارزان‌تر بود. تردد قایق‌ها در آبراه‌ها و تجارت ساحلی در امتداد ساحل دریا بسیار توسعه‌یافته‌تر از اکنون بود.

تجارت مواد غذایی و طیف وسیعی از محصولات نساجی مهم‌ترین مؤلفه تجارت بین‌منطقه‌ای در طول این دوره بود. بنگال شکر و برنج و همچنین موسلین و ابریشم ظریف را صادر می‌کرد. سواحل کوروماندل به مرکز تولید نساجی تبدیل شده بود و تجارت سریعی با گجرات داشت و محل ورود کالاهای خارجی بود. این کشور منسوجات خوب و ابریشم (پاتولا) را به شمال هند صادر می‌کرد که برهانپور و آگرا دو نقطه اصلی تجارت بودند.

شمال هند اقلام لوکس وارد می‌کرد و همچنین نیل و غلات غذایی صادر می‌کرد. لاهور یکی دیگر از مراکز تولید صنایع دستی بود و همچنین مرکز توزیع محصولات لوکس کشمیر، شامل شال، فرش و غیره بود. محصولات پنجاب و سند از طریق رودخانه سند حرکت می‌کردند. این کشور از یک سو با کابل و قندار و از سوی دیگر با دهلی و آگرا پیوندهای تجاری نزدیکی داشت. (Chaudhuri, 1985, s. 122)

تجارت اروپا

بین اواسط قرن شانزدهم و اواسط قرن هجدهم، تجارت خارجی هند به طور پیوسته گسترش یافت. این رشد ناشی از فعالیت‌های تجاری شرکت‌های مختلف اروپایی بود که در این دوره به هند آمدند. هند از زمان‌های بسیار قدیم با کشورهای غربی روابط تجاری داشت، اما از قرن هفتم میلادی، تجارت دریایی این کشور تحت تسلط اعراب قرار گرفت که بر اقیانوس هند و دریای سرخ تسلط داشتند. در این زمان، بازرگانان ونیزی و جنوایی کالاهای هندی را از اعراب خریداری می‌کردند.

انحصار تجارت هند توسط اعراب و ونیزی‌ها با ورود پرتغالی‌ها و آغاز تجارت مستقیم آنها با هند شکسته شد. اکتشافات جغرافیایی در ربع پایانی قرن پانزدهم تأثیر عمیقی بر روابط تجاری کشورهای مختلف جهان گذاشت و پیامدهای گسترده‌ای به همراه داشت. کشف یک مسیر کاملاً دریایی جدید از اروپا به هند از طریق دماغه امید خوب (Cape of Good Hope) توسط واسکو دا گاما (Vasco da Gama) تأثیرات وسیعی بر جهان متمدن داشت (Diffie, 1977). ورود پرتغالی‌ها به هند با ظهور جوامع اروپایی دیگر همراه شد و به‌زودی تجارت ساحلی و دریایی هند در انحصار اروپایی‌ها قرار گرفت. بازرگانان اروپایی که در این دوره به هند آمدند، با بازرگانان خارجی قبلی تفاوت داشتند و از حمایت سیاسی و نظامی دولت‌های متبوع خود برخوردار بودند. آنها تنها بازرگانان انفرادی نبودند، بلکه نماینده کشورهای خود بودند و تلاش کردند تجارت دریایی خود را با استفاده از نیروی دریایی برتر خود ایجاد و حفظ کنند. به مرور زمان، انگیزه‌های تجاری آنها به جاه‌طلبی‌های سرزمینی تبدیل شد.

حمل و نقل و ارتباطات:

وسایل حمل و نقل در دوره امپراتوری بائیریان مناسب و ارزان بودند و نیازهای مسافران را به خوبی تأمین می‌کردند. با وجود شکایت برخی از مسافران اروپایی، ایمنی در جاده‌ها رضایت‌بخش بود و می‌توانست تحت پوشش بیمه قرار گیرد. وسایل رفت و آمد به همراه سرای‌هایی در فواصل ۵ کیلومتری از یکدیگر در بزرگراه‌های اصلی، به خوبی با استانداردهای اروپایی آن زمان مطابقت داشت. بائیریان به جاده‌ها و سرای‌ها توجه ویژه‌ای داشتند که ارتباطات را آسان‌تر می‌کرد. مالیات یکسانی از کالاها در نقطه ورود آنها به دولت اخذ می‌شد. راهزنی یا راهداری (قبل از رسیدن بار به مرکز فروش یا با مبلغ گزاف) غیرقانونی اعلام شد، هرچند که برخی از راجاهای محلی به جمع‌آوری آن ادامه می‌دادند.

رونق شگفت‌انگیز تجارت داخلی:

تجارت داخلی هند در طول دوره امپراتوری بائیریان به دلایل زیر رونق گرفت:

1. **قانون و نظم:** به قول دکنر ساتیش چاندر، مهمترین عامل ادغام سیاسی کشور تحت حاکمیت امپراتوری بائیریان و ایجاد شرایط نظم و قانون در مناطق وسیع بود.
2. **استفاده از ارز استاندارد و معیارهای وزن:** شاهان بابری سکه‌های استاندارد و وزن‌ها و معیارهای ثابتی صادر می‌کردند که تجارت و بازرگانی را تسهیل می‌کرد.
3. **پرداخت نقدی درآمد:** پرداخت عواید زمین به صورت نقدی کمک زیادی به رشد تجارت و بازرگانی

کرد.

4. **رشد شهرهای جدید:** پشاهان بابر چندین شهر جدید تأسیس کردند که به مراکز تجارت و بازرگانی تبدیل شدند. شهرهای اصلی کشور به اندازه کافی آباد بودند. فیچ نوشت: "آگرا و فتحپور دو شهر بسیار بزرگ هستند که هر کدام از آنها بسیار بزرگتر از لندن و پرجمعیت‌تر هستند." در مورد پنجاب، تری مشاهده کرد: «لاهور شهر اصلی آن است، که بسیار بزرگ و دارای مردم و ثروت فراوان است و یکی از مراکز اصلی تجارت در هند به شمار می‌رود.» مونسرات نیز این روایت را تأیید می‌کند. ابوالفضل در مورد احمدنگر چنین می‌نویسد: «شهری اصیل که به دلیل آب و هوای خوش و نمایش برگزیده‌ترین تولیدات سراسر جهان از آبادانی بالایی برخوردار است.» برهانپور، بنارس، پاتنا، بوردوان، داکا و چیتاگونگ دیگر شهرهای مهمی بودند که به مراکز تجاری تبدیل شدند.

5. **توسعه صنایع:** چندین صنعت در هند شکوفا شد و محصولات هند از هنرهای مختلف و صنایع دستی نه تنها در هند بلکه در خارج از کشور نیز محبوب شدند. این امر به طور طبیعی به فعالیت تجاری عظیم منجر شد.

6. **تجار اروپایی:** ورود بازرگانان پرتغالی، هلندی و انگلیسی به افزایش فعالیت‌های تجاری منجر شد. در زمان سلطنت جهانگیر، سر توماس رای امتیازات تجاری را به دست آورد.

7. **امکانات حمل و نقل:** رودخانه‌هایی که برخی از آنها در طول سال و برخی دیگر در بخشی از آن قابل کشتیرانی بودند، وسایل بسیار خوبی برای حمل بارهای سنگین فراهم می‌کردند. (Chaudhuri, 1994, s. 8)

الگوی تجارت: ویژگی‌های اصلی:

1. هر روستا یک بازار کوچک داشت.
2. نمایشگاه‌های فصلی و سالانه تعداد زیادی از مردم و بازرگانان روستاها و شهرهای مجاور را به خود جذب می‌کرد.
3. در میان بازرگانان هندی درجه بالایی از حرفه‌ای بودن وجود داشت. برخی در تجارت عمده‌فروشی و برخی دیگر در تجارت خرده‌فروشی تخصص داشتند.
4. عمده‌فروشان "Seths" و "Bohras" و خرده‌فروشان "Beoparis" یا "Baniks" نامیده می‌شدند.
5. در جنوب هند، «چتیس» جامعه تجاری را تشکیل داد.
6. بنجاراها در تجارت‌های مختلف تخصص داشتند و از جایی به مکان دیگر حرکت می‌کردند و گاهی اوقات با تعداد زیادی گاو پر از غلات، غذا، نمک و قیمة جابه‌جا می‌شدند.
7. ساروفاها (قرض‌دهندگان پول) پول را با بهره می‌دادند و پول خود را به شکل هندی حمل می‌کردند.
8. در هند تاجران بزرگی وجود داشتند که کشتی‌های خود را داشتند. ویرجی ورا (Virji Vohra) و چیتتی مالایا (Malaya Chetti) به ترتیب از بازرگانان برجسته سورات و کروماندال (Coromandal) بودند. ویرجی ورا به عنوان ثروتمندترین تاجر جهان شناخته می‌شد.
9. چندین تاجر بزرگ در شهرهای مهمی مانند لاهور، دهلی، آگرا، پاتنا، بهاردوان و احمدنگر زندگی می‌کردند (Chaudhuri, 1994, s. 18)

تجارت خارجی: ویژگی‌های اصلی تجارت خارجی هند به شرح زیر است:

1. **تراز تجاری مطلوب:** هند به دلیل تجارت گسترده و کیفیت بالای کالاهایش به کشورهای دیگر صادر می‌کرد و سرمایه‌هایی به هند وارد می‌شد. پارچه داکا به قدری نرم و لطیف بود که کل بسته‌بندی آن می‌توانست از طریق دو انگشت یا حلقه عبور کند. این کالا در کشورهای خارجی تقاضای زیادی داشت.
2. **اقدام صادراتی:** پارچه پنبه‌ای مهم‌ترین کالای صادراتی هند بود. بازرگانان اروپایی «مالمال» (موسلین) را از داکا، ابریشم را از بنارس و منسوجات پنبه‌ای را از سورات، احمدآباد و مادورای صادر می‌کردند. تاجران خارجی مشتاقانه به دنبال فلفل ملابار بودند. تخمین زده می‌شود که در پایان قرن هفدهم، هند حدود ۲۵ درصد از سهم بازار جهانی در صادرات نساجی را در اختیار داشت، در حالی که امروزه این سهم کمتر از ۱ درصد است.
3. **اقدام اصلی واردات:** هند اسب، مخمل، لوازم تزئینی، تفنگ و پودر تفنگ، عطر و شراب را وارد می‌کرد. همچنین میوه‌های خشک و تازه به هند وارد می‌شد. فرش از ایران و اسب از عربستان وارد می‌گردید.
4. **کشورهایی که با هند تجارت دارند:** هند با کشورهای فرانسه، هلند، پرتغال، انگلستان، عربستان، مصر، آسیای مرکزی، ایران، چین، ژاپن و نپال و غیره روابط تجاری برقرار کرده بود.
5. **روش‌های حمل و نقل:** تعدادی بندر در سواحل دریای بنگال، گجرات و دکن وجود داشت و همچنین از مسیرهای زمینی نیز استفاده می‌شد.
6. **تغییر در الگوی تجارت:** تا پایان قرن شانزدهم میلادی، تجارت خارجی هند به اروپا در دست پرتغالی‌ها بود. در قرن هفدهم میلادی، شرکت هند شرقی توسط بازرگانان انگلیسی تأسیس شد و این شرکت کارخانه‌ای را در سورات راه‌اندازی کرد. پیش از پایان قرن هفدهم میلادی، شهرک‌های بریتانیایی در مدرس، بمبئی، کلکته، هوگلی و بسیاری از مکان‌های دیگر رشد کردند. پرتغالی‌ها به گوا و فرانسوی‌ها به پوندیچری و چاندرناگر عقب‌نشینی کردند (Sharma, 1988, s. 290).

مروری بر دریاسالاری بابری‌ها

حکومت بابری در هند شاهد سیاست‌های قدرت فوق‌العاده‌ای در طول سلطنت خود در شبه‌قاره هند بود. پویایی ارتش بابری و شکوه آن‌ها در جنگ، دولتمردی امپراتورهای مختلف به‌خوبی مستند شده است. کنترل آن‌ها بر سرزمین اصلی به دلیل شبه‌نظامیان قوی آن‌ها امکان‌پذیر بود و مطالب زیادی در این مورد نوشته شده است. با این حال، تنظیم نیروی دریایی آن‌ها نادیده گرفته شده است. بیابید نگاهی به دریابانی بابری‌ها بیندازیم که در طول سلطنت طولانی امپراتوران بابرین وجود داشت (Dasgupta, 2001).

برای شکوفایی هر نیروی دریایی و توسعه تدریجی آن، شرایط زیر باید برآورده شود: وجود یک دریا یا رودخانه بزرگ به‌عنوان مرز آبی، بندر یا بندر مناسب، مردم دریانورد، و تأمین ثابت مواد کشتی‌سازی و تخصص تعمیر کشتی. چهار منطقه هند از زمان‌های اولیه تا به امروز این معیارها را برآورده می‌کردند؛ یعنی دلتای سند، دره برهماپوترا، دلتای گنگ، و سواحل شرقی و غربی هند. بابرین از برخی مناطق برای فعالیت‌های دریایی خود استفاده کردند (Majumdar, 1932).

اصطلاح «فعالیت‌های دریایی» در اینجا به معنای امروزی این واژه دلالت نمی‌کند. پیش از اکبر، بابر شاه تنها پادشاه امپراتوری بابری بود که گفته می‌شود به نیروی دریایی علاقه‌مند بود. پس از تثبیت قدرت بابرین، اکبر نیروی دریایی امپراتوری بابرری را سازماندهی کرده بود. این دفتر «میر بحری» نام داشت که می‌توان آن را به‌عنوان ستاد فرماندهی نیروی دریایی یا دریاسالاری تعبیر کرد. اگرچه به‌گفته ابوالفضل، این دفتر در اصل یک اداره دریایی نبود، بلکه صرفاً یک ناوگان قایق بود.

وظایف ستاد نیروی دریایی امپراتوری بابرین به چهار بخش تقسیم شد:

1. **دپارتمان مواد:** مسئول ساخت کشتی‌ها و قایق‌ها و نگهداری کارآمد آن‌ها بود.
2. **دپارتمان پرسنلی:** مسئول استخدام و آموزش ملوانان و سایر پرسنل برای نگهداری کشتی‌های تحت خدمت امپراتوری بابرین بود.
3. **اداره آبراه‌های داخلی:** به تمام کارهای مربوط به آبراه‌های داخلی و سیستم نظارت قوی برای حفاظت و عملکرد ترافیک رودخانه اختصاص داشت.
4. **اداره گمرک:** مسئول اخذ و جمع‌آوری مالیات و ارزیابی عواید گمرکی بود.

از آیین اکبری و دیگر آثار معاصر آن دوران مشخص است که دریانوردان و کارکنان نیروی دریایی به‌عنوان ناخدا-کاپیتان کشتی، معلم (هدایتگر مسیر)، توندیل (ریس لنگردار کشتی)، بندری (نگهبان انبارها)، خرواه (دریابان) و سرهنگ (رئیس محوطه بارانداز بندرگاه کشتی) طبقه‌بندی شدند (Allami, 1872) این جمله به‌خوبی توضیح می‌دهد که ساختار نیروی دریایی بابری چگونه سازمان‌دهی شده بود و چه مسئولیت‌هایی برای افراد مختلف در این حوزه وجود داشت.

اکبر از نیروی دریایی خود برای سرکوب دزدی دریایی یا تحت سلطه درآوردن سران شورشی استفاده کرد. توجه نیروی دریایی امپراتوری بابرین عمدتاً به‌سمت منطقه بنگال بود که در معرض حملات قرار داشت، اگرچه آن‌ها به‌دلیل استراتژی‌های ناکارآمد خود خسارات زیادی متحمل شدند. نایب‌السلطنه اکبر، راجا منسینگ، از ناوگانی برای شکست کیدرا رایا، ارباب سریپورا در سال ۱۶۰۴ استفاده کرده بود. فتح گجرات توسط اکبر شاه، بنادر شکوفایی شبه‌جزیره گجرات را برای او به ارمغان آورد و به دستاوردهای تجاری‌اش سرعت بخشید (Mishra, 1984) این توضیحات نشان‌دهنده استراتژی‌های دریایی اکبر در مقابله با تهدیدات و بهره‌برداری از منابع تجاری بنادر گجرات است.

در دوره حکمرانی اورنگ‌زیب، ماساولی پاتنام بندر تجاری خوبی بود و تجارت دریایی رونق داشت. همچنان سورات از جمله مراکز تجاری محسوب می‌شد. اگرچه فعالیت‌های کشتیرانی در این ساحل دشوار بود زیرا ناوگان اورنگ‌زیب در موقعیت خوبی برای سرکوب دزدی دریایی و مقابله با چالش‌های قوی در دریا نبود، بابرین همچنان فعالانه درگیر زیارت‌های حج و سایر روابط تجاری با دولت‌های اروپایی بودند (Chaudhuri, 1985)

با وجود نیروی دریایی سازمان‌یافته، بابرین به‌روشنی اهمیت نیروی دریایی را درک نکردند. قدرت آن‌ها اساساً مبتنی بر ارتش‌های زمینی بود و ظاهراً برای دفاع از حکومت وسیع خود که دارای مرزهای دریایی گسترده‌ای نیز بود، به ارتش‌های بزرگ مستقر متکی بودند. اگرچه ناوگان مستقر آن‌ها در داکا دارای قایق‌های بزرگ بود، اما به هیچ وجه یک ناوگان دریایی آزاد نبود. این نشان می‌دهد که بابرین در این زمینه دوراندیش نبودند، زیرا نتوانستند اهمیت حفاظت از مرزهای آبی را تحلیل کنند. دانشمندان برجسته نیز مشاهده کرده‌اند که بابرین هیچ تلاشی برای ایجاد نیروی دریایی انجام ندادند که به آن‌ها کمک کند تا از نفوذ تاجران اروپایی جلوگیری کنند (Majumdar & Raychaudhari, 1950) s. 452. این رویکرد در تاریخ‌نگاری امپراتوری بابرین مورد بحث قرار گرفته است و ناتوانی در ایجاد نیروی دریایی مستقل، به‌ویژه در مواجهه با تهدیدات خارجی، به‌عنوان یکی از عواملی مطرح شده که ممکن است به تضعیف قدرت امپراتوری در زمینه‌های تجاری و نظامی در درازمدت منجر شده باشد.

اگر بابرین ارزش نیروی دریایی را درک می‌کردند، می‌توانستند پایگاه‌های جزیره‌ای را در اطراف سرزمین‌های خود دورتر از سرزمین اصلی ایجاد کنند که به آن‌ها امکان می‌داد در دریاها آزاد برای دفاع از کشتی‌های خود فعالیت کنند. این تاکتیک‌ها توسط برخی از قدرت‌های اروپایی و همچنین رئیس ماراتا، چاتراپاتی شیواجی، ماهرآج و به‌دنبال آن

انگروه‌ها مورد استفاده قرار گرفت که تسلط ارزشمند و جای پای محکم آن‌ها را در سیاست قدرت توضیح می‌دهد. فقدان آرزو و آینده‌نگری بابرین در مورد تسلط بر دریاها پس از تثبیت حکومت خود در خشکی، منجر به غفلت از قدرت دریایی و سیاست شد. این رویکرد قاره‌ای بابرین راه را برای ورود قدرت‌های اروپایی به هند هموار کرد که سرنوشت آن را تغییر داد. (Chaudhuri, 1985) این تحلیل به‌خوبی نشان می‌دهد که چطور عدم توجه به نیروی دریایی و محافظت از مرزهای آبی می‌تواند تأثیرات بلندمدتی بر سیاست‌های جهانی و نفوذ یک امپراتوری داشته باشد. در حالی که امپراتوری‌های اروپایی و دیگر قدرت‌های منطقه‌ای از اهمیت کنترل دریاها آگاه بودند، بابرین نتوانستند این بخش از قدرت را به‌طور مؤثر به کار بگیرند، که در نهایت به تسلط قدرت‌های خارجی و تغییرات عمده در تاریخ هند انجامید.

پس از تثبیت قدرت امپراتوری بابرین، به نظر می‌رسد اکبر با تأسیس دفتری به نام «میر بحری» که می‌توان آن را دریاسالاری یا ستاد نیروی دریایی تعبیر کرد، نیروی دریایی شاهنشاهی را سازماندهی کرد. این سازمان در اصل شبیه به آن چیزی بود که در زمان سلطنت چاندرراگوپتا مائوریا وجود داشت. در واقع، کسانی که سازماندهی ستاد نیروی دریایی فعلی در هند را می‌شناسند، حتی می‌توانند شباهت‌های قابل توجهی را ترسیم کنند. وظایف ستاد نیروی دریایی اکبر به چهار بخش «ماده»، «کارگران»، «آب‌های داخلی» و «گمرک» تقسیم شد.

بخش «ماده» ساخت کشتی‌ها و قایق‌ها و نگهداری کارآمد آن‌ها را بر عهده داشت. کشتی‌ها و کشتی‌های رودخانه‌ای در تناژهای مختلف به تناسب نقش آن‌ها مطابق با الزامات خدمات ساخته شدند. «آن‌هایی که برای حمل و نقل فیل‌ها ساخته می‌شدند» و آن‌هایی که به‌گونه‌ای ساخته می‌شدند که در محاصره به کار می‌رفتند، در حالی که برخی دیگر برای حمل و نقل کالا بودند. همچنین کشتی‌هایی وجود داشتند که برای سکونتگاه‌های مناسب خدمت می‌کردند. پادشاه همچنین قایق‌های تفریحی با آپارتمان‌های مناسب و سایر قایق‌هایی داشت که بر روی آن‌ها بازارهای شناور و باغ‌های گل وجود داشت. (Mookerji, 2015) این سازمان‌دهی دقیق و همه‌جانبه از نیروی دریایی به‌ویژه در زمینه ساخت و نگهداری کشتی‌ها و قایق‌ها، نشان‌دهنده اهمیت آن در امپراتوری بابرین بوده و گامی مهم در راستای تقویت تسلط شاهنشاهی بر آب‌های داخلی و تجارت دریایی محسوب می‌شد.

بخش «کارگران» مسئول جذب و آموزش خلبانان، ملوانان و سایر کارگران فنی برای نگهداری کشتی‌ها و شناورهای در خدمت بود. از «آیین اکبری»، ابوالفضل و سایر آثار معاصر مشخص می‌شود که کارگران این دسته بودند: «ناخدا» - کاپیتان کشتی، «معلم» - دریانورد، «تون‌دیل» - رئیس لنگ‌دار، «سرهنگ» - ارباب حیاط، «بندری» - انبارداران، «پنجاری» - نظاره‌گر با دوربین، «کرانی» - نویسنده کشتی، «سوکانگیر» - سکاندار و «خرواه» - دریانورد معمولی.

بخش سوم صرفاً به کار مرتبط با آبراه‌های داخلی اختصاص داشت. یک سیستم نظارت بر رودخانه وجود داشت و تمام آبراه‌ها تحت مراقبت بودند. قوانین متعددی برای استفاده صحیح از رودخانه‌های قابل کشتیرانی وجود داشت. بخش گمرک مسئولیت ارزیابی، اخذ و جمع‌آوری مالیات و عواید گمرکی را بر عهده داشت. کنترل مالیات، از این طریق سدی در برابر فرار مالیاتی و فرصت‌طلبی دزدان دریایی ایجاد می‌کرد. در پایان، در کنار نیروی دریایی، بابرین به‌منظور امنیت مرزهای آبی خود و عدم ایجاد موانع به‌وجود آمده در سفر دریایی، از سفرهای حج و سفرهای تجاری به‌عنوان راهی برای به‌دست آوردن تجربه دریایی استفاده کردند. این تدابیر نه تنها به تقویت ناوگان دریایی بلکه به حفظ امنیت و رونق تجارت دریایی امپراتوری بابرین کمک کرد (Chandra, 2018)

توجه نیروی دریایی امپراتوری بابرین عمدتاً به سمت منطقه بنگال بود که در معرض حملات موگول‌ها، آراکانی‌ها و پرتغالی‌ها قرار داشت. برای دفع چنین حملاتی، ناوگان حکومت از داکا به عنوان پایگاه خود عمل می‌کرد. این عملیات

بازیگران از نظر مالی و شکست‌های سنگینی که به ویژه از پرتغالی‌ها متحمل شدند، کار پرهزینه‌ای بود. رادا کومود موکر جی می‌گوید: «ما به یک تأسیسات دریایی اشاره کرده‌ایم که در زمان تأسیس آن توسط اکبر، از ۳۰۰۰ کشتی یا قایق تشکیل شده بود، اما پس از آن به ۷۸۶ رزمناو یا قایق مسلح، علاوه بر تعداد شناورهای مورد نیاز، کاهش یافت. زمینداران در ازای زمین‌هایی که به عنوان جاگیر در اختیار داشتند، تجهیز شدند.» این تغییرات نشان می‌دهد که با وجود تلاش‌های گسترده برای ساخت نیروی دریایی و پایگاه‌های دریایی، مشکلات مالی و شکست‌ها تأثیرات زیادی بر توانایی‌های دریایی بازیگران گذاشت. همچنین، کاهش تعداد کشتی‌های مسلح به معنای کاهش قدرت دریایی و آسیب‌پذیری در برابر حملات دشمنان بود (Mookerji, 2015, s. 150)

در دوران حکومت اکبر، نیروی دریایی امپراتوری باثری به طور عمده برای سرکوب دزدی دریایی و همچنین تحت سلطه در آوردن سرداران یاغی به کار گرفته می‌شد. نایب‌السلطنه او، راجا من سینگ، از ناوگان برای شکست کیدارا رایا، ارباب سرپیورا، استفاده کرد. این ناوگان شامل ۱۰۰ کشتی بود که تحت نظر ماندا رایا قرار داشت، اما در نبرد با کیدارا رایا شکست خورد. سفر دریایی دوم در سال ۱۶۰۴ میلادی آغاز شد و در نهایت کیدارا رایا شکست خورد.

فتح گجرات توسط اکبر و نبردهای زمینی پس از آن، بنادر شکوفای شبه‌جزیره گجرات را برای او به ارمغان آورد

و به او دستاوردهای تجاری گسترده‌ای داد. به گفته‌ی تاریخ‌نگاران مانند؛ H. C. Raychaudhuri ، R. C. Majumdar و K. Datta ، علاوه بر اینکه این منابع در اختیار حکومت قرار گرفت، دسترسی آزادانه به دریا برای امپراتوری باثری تضمین شد و امپراتوری با پرتغالی‌ها در تماس قرار گرفت. این تعاملات به طور غیرمستقیم بر تاریخ هند تأثیر گذاشت. اما، امپراتوری باثری هیچ تلاشی برای ایجاد نیروی دریایی سازمان‌یافته و قدرتمند نکرد و عدم دوراندیشی در این زمینه، در نهایت به نفوذ تاجران اروپایی کمک کرد و راه را برای تسلط آن‌ها بر تجارت دریایی هند هموار ساخت (Majumdar & Raychaudhari, 1950)

حملات پیوسته موگزاها و پرتغالی‌ها به ناوگان دریایی باثری مستقر در داکا باعث فرسودگی آن و کاهش کارآمدی تعمیرات و نگهداری شد. یکی از این درگیری‌ها، درگیری دریایی علیه آسامی‌ها در سال ۱۶۶۲ میلادی بود که خسارات سنگینی به ناوگان باثری وارد کرد. رادا کومود موکر جی جزئیات مفصلی از این نبرد ارائه می‌دهد، اما در اینجا ذکر آن ضروری نیست. تنها نکته‌ای که باید ذکر شود این است که این حملات تأثیر قابل توجهی بر وضعیت ناوگان داکا داشت. با این حال، زمانی که شیستا خان به عنوان نایب‌السلطنه بنگال منصوب شد، طی دو سال تغییرات قابل توجهی در وضعیت نیروی دریایی باثری رخ داد. ناوگان دریایی بازسازی شد و با تقریباً ۳۰۰ کشتی مجهز گردید. علاوه بر این، امکانات جدیدی در نقاط استراتژیک مانند سامگرامگازا، که در محل تلاقی رودخانه‌های برهماپوترا و گنگ قرار دارد، و داپا تأسیس شد. جزیره ساندویپا نیز به عنوان پایگاه پیشرفته برای عملیات‌های دریایی مورد استفاده قرار گرفت (Mookerji, 2015). نیروی دریایی بازسازی شده، پس از تجهیز مجدد، در هماهنگی با ارتش امپراتوری باثری توانست حملات موفقی به سواحل آراکان انجام دهد، که نمونه‌ای از احیای مجدد قدرت دریایی امپراتوری بود. در نهایت، بررسی تاریخ نیروی دریایی امپراتوری باثری نشان‌دهنده ساختارهای دریایی مهمی در آن دوران است، اما فقدان تفکر استراتژیک در استفاده بهینه از این نیروی دریایی، یکی از عوامل اصلی شکست این امپراتوری در برابر قدرت‌های دریایی جدید بود. با وجود تلاش‌ها برای تقویت نیروی دریایی، به‌ویژه در دوران شیستا خان، امپراتوری باثری نتوانست به یک نیروی دریایی قوی و مستقل دست یابد که قادر به حفاظت از سواحل و جلوگیری از تسلط قدرت‌های اروپایی بر دریاها باشد. در نهایت، عدم توانایی در تحلیل اهمیت تسلط بر دریاها و استفاده از استراتژی‌های مؤثر در این زمینه، باعث شد که نیروی دریایی باثری نتواند در برابر قدرت‌های دریایی جدید مانند پرتغالی‌ها، هلندی‌ها و بریتانیایی‌ها ایستادگی کند. این مسئله همچنین

تسلط این قدرت‌ها بر تجارت دریایی و به‌دنبال آن نفوذ آنها در هند را تسهیل کرد، که تأثیر عمیقی بر سرنوشت این سرزمین داشت.

نتیجه‌گیری

حاصل‌کلام این است که اقتصاد به‌عنوان محور اصلی جامعه و بنیاد مدنیت شناخته می‌شود. داد و ستد، به‌عنوان یکی از ارکان اساسی پیشرفت اقتصادی یک دولت، از آغاز تکثیر انسان‌ها بر روی زمین تا امروز همواره عامل اصلی توسعه بوده است. پیشرفت، گسترش و شکوفایی هر دولت در ارتباط مستقیم با توانایی‌های اقتصادی و اداره مالیه آن قرار دارد. در تاریخ مشاهده می‌کنیم که ضعف اقتصادی همواره عاملی برای سقوط و انحطاط حکومت‌ها بوده است، و امپراتوری باثری نیز از این قاعده مستثنی نبوده است. با وجود سیستم اداری عالی، سازمان‌دهی اقتصادی منظم، و راه‌های تجاری وسیع در امپراتوری باثری، این حکومت همچنان به‌دلیل ضعف در حوزه‌های اقتصادی و دریانوردی نتوانست از سقوط و فروپاشی جلوگیری کند. همان‌طور که در تاریخ مشاهده می‌شود، هر دولتی در معرض عروج و سقوط قرار دارد و ضعف اقتصادی در بیشتر مواقع عامل اصلی این انحطاط است. با بررسی تجارت در دوره امپراتوری باثریان، مشخص می‌شود که تجارت در این دوران پیشرفت‌های قابل توجهی داشت، به‌ویژه در زمان بابرشاه، اکبرشاه و اورنگ‌زیب که سیستم تجاری هند با کشورهای اروپایی به‌شکلی سازمان‌یافته و منظم رشد کرد. در این دوره، هند توانست در عرصه‌های تجاری و اقتصادی با قدرت‌های اروپایی رقابت کند، اما نتوانست به‌دلیل برخی ناکارآمدی‌ها و چالش‌های داخلی، از قدرت‌های اروپایی پیشی بگیرد.

تجارت داخلی در امپراتوری باثریان شامل محصولات کشاورزی و صنایع نساجی بود که به راحتی در سراسر قلمرو جابجا می‌شدند. در سطح محلی و منطقه‌ای، عمده معاملات تجاری به غلات، پارچه‌های درشت، نمک، تجهیزات روزمره و کالاهای مشابه محدود می‌شد. بازارهای کوچک شهری نیز به‌عنوان بخش مهمی از اقتصاد داخلی عمل می‌کردند. در تجارت داخلی، جریان کالاها عمدتاً از روستاها به شهرها بود و مناطق مختلف هند پیوندهای تجاری گسترده‌ای با یکدیگر ایجاد کرده بودند. کالاها از طریق شبکه‌ای از مسیرهای زمینی و رودخانه‌ای به نقاط مختلف منتقل می‌شدند.

تجارت خارجی هند نیز علاوه بر ارتباط با کشورهای همسایه، با کشورهای اروپایی برقرار بود. در بخش‌هایی از قلمرو امپراتوری باثریان که امنیت برقرار بود، تجارت خارجی رونق داشت. تجارت از طریق خشکی عمدتاً به دو مسیر کاروانی محدود می‌شد که یکی به سمت غرب، به‌ویژه به کابل و قندهار، می‌رفت و دیگری مناطق کوهستانی ارتباط داشت. از سوی دیگر، بندر گجرات در هند، که به دریای سرخ، خلیج فارس و شرق آفریقا وصل بود، نقش اساسی در تجارت دریایی ایفا می‌کرد. این مسیرهای دریایی باعث رونق تجارت می‌شدند، اما مسیرهای دریایی به سوماترا، مالاکا و نقاط شرقی در مقیاس محدودتری فعال بودند.

در سده شانزدهم، پرتغالی‌ها توانستند بر تمامی راه‌های دریایی هند و سایر نقاط جهان نظارت کنند، اما پس از گذشت یک سده، با تأسیس کمپانی هند شرقی انگلیس، نفوذ پرتغالی‌ها کاهش یافت و به تدریج نفوذ کمپانی انگلیس در شبه‌قاره گسترش یافت. اما با شورش هندیان در سال ۱۸۵۸، کمپانی هند شرقی امتیازات خود را از دست داد و در نهایت منحل شد. هلندی‌ها برای مدتی در عرصه تجارت خارجی هند فعال بودند، اما آنها نیز به تدریج از صحنه خارج شدند و توجه خود را به شرق دور معطوف کردند. فرانسوی‌ها هم در قرن هفدهم به هند وارد شدند، اما در رقابت با انگلیسی‌ها در قرن بعد، به تدریج عرصه را به انگلیسی‌ها واگذار کردند. داد و ستد هند با اروپا بیشتر بر اساس صادرات ابریشم، انواع پارچه‌ها و ادویه‌ها و ورود طلا و نقره بود. اروپایی‌ها خرید کمی از هند داشتند که عمدتاً به صنایع فلزی و اشیای

تجملی محدود می‌شد. به دلیل حجم بالای مبادلات تجاری، اروپایی‌ها قادر به پرداخت پول نقد نبودند و به همین دلیل از چین و ژاپن طلا و نقره به هند وارد می‌کردند. مراکز عمده تجاری هند در دوره امپراتوری بائریان شامل بهروچ، احمدآباد در گجرات، برهانپور، آگره و دهلی و سپس در شرق بیهار، اوریسه و بنگال بود. با وجود نیروی دریایی سازمان‌یافته، بائریان اهمیت واقعی نیروی دریایی را به وضوح درک نکردند. قدرت آنها اساساً بر پایه ارتش‌های زمینی بود و ظاهراً برای دفاع از حکومت وسیع خود به ارتش‌های بزرگ مستقر متکی بودند. نیروی دریایی امپراتوری بائریان مستقر در داکا، به هیچ وجه یک ناوگان دریایی گسترده نبود، بلکه صرفاً ناوگانی از قایق‌های بزرگ به شمار می‌رفت. اگر بائریان ارزش نیروی دریایی را درک می‌کردند، می‌توانستند پایگاه‌های جزیره‌ای در اطراف هند، دور از سرزمین اصلی، ایجاد کنند و در دریاها آزاد برای دفاع از کشتیرانی خود فعالیت کنند. فقدان دوراندیشی و چشم‌انداز استراتژیک امپراتوری بائریان در مورد تسلط بر دریا، پس از تثبیت حکومت خود در خشکی، منجر به غفلت از قدرت دریایی شد. این رویکرد قاره‌ای راه را برای ورود قدرت‌های اروپایی هموار کرد که تأثیر مستقیمی بر سرنوشت هند داشت.

References

- Ahmad, K. H. (2014). *Artisans, Sufis, Shrines: Colonial architecture in nineteenth-century Punjab*. Bloomsbury Publishing.
- Allami, A. F. (1872). *The Ain-I-Akbari*. (C. 2). The Baptist Mission Press.
- Bayly, C. A. (1986). *Indian Society and the Making of the British Empire*. Cambridge University Press.
- Bernier, F. (1916). *Travels in the Mughal Empire A.D. 1656-1668*. Oxford University Press.
- Chandra, S. (2005). *The Delhi Sultanate: 1206-1526*. Orient Longman.
- Chandra, S. (2018). *History of medieval India*. Orient Black Swan.
- Chandra, S. (2020). *Medieval India: From Sultanate to the Mughals Part Two*. (6th ed.). Har-Anand Publications.
- Chaudhuri, K. N. (1985a). *The Economic History of Medieval India*. Oxford University Press.
- Chaudhuri, K. N. (1985b). *Trade and civilization in the Indian Ocean: An economic history from the rise of Islam to 1750*. Cambridge University Press.
- Chaudhuri, K. N. (1994). *Money and the market in India*. Oxford University Press.
- Dasgupta, A. (2001). *Indian merchants and the trade of the Indian Ocean*. Oxford University Press.
- Diffie, W. B. (1977). *Foundations of the Portuguese Empire 1415-1580*. University of Minnesota Press.
- Jackson, P. (2003). *The Delhi Sultanate: A political and military history*. Bloomsbury.

- Majumdar, R. C. (1932). *The Mughal Empire: A study in economic history. Journal of Indian History.*
- Majumdar, R. C. & Raychaudhari, H. C. (1950). *An advanced history of India.* Kalikinkar Macmillan & Co.
- Mishra, B. B. (1984). The economy of the Mughal Empire: A review of recent research. *Modern Asian Studies*, 18 (1), 1-30.
- Mookerji, R. K. (2015). *A history of Indian shipping.* Creative Media Partners. LLC.
- Sharma, S. D. (1988). *The Economic History of Medieval India. 1200-1700.* New Delhi: Vikas Publishing House.
- Srivastava, A. L. (1959). *The Mughal Empire.* Educational Publisher.
- Thapar, R. (2004). *A History of India.* Penguin Books.