



ISSN: 1999-5601 (Print) 2663-5836 (online)

Lark Journal

Available online at: <https://lark.uowasit.edu.iq>



*Corresponding author:

Asst. Lect. Suhad Dawood Salman

University of Wasit/College of Education for Pure Sciences/Computer Science Department

Keywords: Acts, England, colonies, navigation, Charles I

ARTICLE INFO

Article history:

Received 22Apr 2025

Accepted 8May 2025

Available online 1 Jul 2025



The English Navigation Acts (1651, 1660, 1663) and Their Economic Impact on England and Its Colonies

Abstract:

This research examines the English Navigation Acts of the seventeenth century and their influence on England's economy. These laws were imposed to consolidate English control over maritime trade and strengthen its colonial dominance. The study reviews the impact of these acts on commercial activity between England and its colonies, as well as their effects on key economic sectors such as agriculture, industry, and trade exchange. The research also highlights the social and political reactions triggered by the enforcement of these policies, including the spread of smuggling and the rise of popular resistance due to the economic pressures imposed on colonial populations. The study posits that these laws were not merely economic tools but also played an active role in shaping nationalist consciousness among the colonized peoples, ultimately fueling their demands for independence. By analyzing these dynamics, the research aims to provide a deep understanding of the relationship between colonial trade legislation and historical transformations, illustrating how these laws helped shape the political and economic trajectory of the era.

© 2025 LARK, College of Art, Wasit University

DOI: <https://doi.org/10.31185/lark.4377>

قوانين الملاحة الانكليزية (1651-1660-1663) وأثارها الاقتصادية على انكلترا ومستعمراتها
م.م. سهاد داود سلمان/جامعة واسط/كلية التربية للعلوم الصرفة/ قسم الحاسوب

المستخلص

يتناول البحث قوانين الملاحة الانكليزية ومدى تأثيرها في اقتصادها في القرن السابع عشر، والتي فرضت بهدف إحكام السيطرة الانكليزية على التجارة البحرية وتعزيز نفوذها الاستعماري. يستعرض البحث تأثير هذه القوانين في النشاط التجاري بين انكلترا ومستعمراتها، إلى جانب انعكاساتها على القطاعات الاقتصادية الحيوية مثل الزراعة، والصناعة، والتبادل التجاري.

وكذلك يسلط الضوء على ردود الفعل الاجتماعية والسياسية التي أثارها تنفيذ تلك السياسات، بما في ذلك تفشي التهريب وتصاعد المقاومة الشعبية نتيجة الضغوط الاقتصادية المفروضة على السكان، ويفترض البحث أن هذه القوانين لم تكن مجرد أدوات اقتصادية، بل أسهمت بشكل فعال في تشكيل وعي وطني لدى الشعوب المستعمرة، مما دفعها نحو المطالبة بالاستقلال.

من تحليل هذه المتغيرات، يسعى البحث إلى تقديم فهم معمق للعلاقة بين التشريعات التجارية الاستعمارية والتحول التاريخي، مبيناً كيف أسهمت هذه القوانين في صياغة مسار التاريخ السياسي والاقتصادي في تلك الحقبة. الكلمات المفتاحية/ القوانين، انكلترا، المستعمرات، الملاحة، تشارلز الأول

المقدمة

تُعد قوانين الملاحة الإنكليزية من أبرز التشريعات التي أثرت بعمق في المسار الاقتصادي والاجتماعي في القرنين السابع عشر، إذ جاءت هذه القوانين بوصفها جزءاً من سياسة استراتيجية هدفت إلى فرض الهيمنة الانكليزية على طرق التجارة البحرية، وتعزيز موقعها الاستعماري عالمياً. وسعت الحكومة الانكليزية بهذه القوانين إلى إحكام قبضتها على حركة الملاحة والتبادل التجاري بما في ذلك التجارة مع مستعمراتها، عبر فرض قيود صارمة على استخدام السفن الأجنبية وتنظيم نقل السلع.

أدت هذه القوانين إلى نتائج ملموسة على الاقتصاد الاستعماري، إذ حُدَّت من حرية التجارة وأدت إلى احتكار السوق وارتفاع أسعار السلع الأساسية، مما تسبب في تدهور مستوى المعيشة لدى سكان المستعمرات. وبالرغم من أن تلك السياسات خدمت المصالح الاقتصادية الانكليزية، إلا أنها أسهمت في خلق أزمات اقتصادية واجتماعية في المناطق المستعمرة، وأجبرت السكان على التكيف مع واقع اقتصادي خائق.

يركز هذا البحث على تحليل الأثر الاقتصادي لثلاثة قوانين ملاحية رئيسية أقرت من قبل البرلمان الانكليزي في السنوات (1651 ، 1660 ، 1663) مبينا كيف أسهمت في تصاعد ردود الفعل السياسية والاجتماعية داخل المستعمرات، بدءًا من التهريب التجاري وانتهاءً باندلاع حركات مقاومة منظمة ضد السلطات الانكليزية. كما يُظهر البحث العلاقة المباشرة بين السياسات التجارية والاضطرابات السياسية، ويوضح كيف أصبحت قوانين الملاحة أحد المحفزات الرئيسية للتغيير الاجتماعي والسعي نحو الاستقلال في العالم الاستعماري.

وتتوزع محاور هذا البحث على ثلاثة مباحث رئيسية، يأتي في أولها تحليل الخلفيات السياسية والاقتصادية التي مهدت لسن قوانين الملاحة الإنكليزية، مسلطاً الضوء على الحرب الأهلية والصراع مع هولندا والدوافع الاستعمارية. أما المبحث الثاني، فيتناول قوانين الملاحة الثلاثة (1651، 1660، 1663) من حيث مضامينها وأهدافها الاستراتيجية، ودورها في ترسيخ الهيمنة الاقتصادية لإنكلترا. فيما يركز المبحث الثالث على دراسة الآثار الاقتصادية التي أفرزتها هذه القوانين، سواء على الاقتصاد الإنكليزي أو على مستعمراته، مبيناً أوجه الانتعاش الاقتصادي الداخلي مقابل الأزمات التي واجهتها المستعمرات.

المبحث الأول: الملاحية السياسية والاقتصادية التي مهدت لسن قوانين الملاحة الإنكليزية

شهدت إنكلترا في القرن السابع عشر سلسلة من الإضرابات السياسية والاجتماعية العميقة التي أدت أثراً رئيسياً في صدور قوانين الملاحة، ومن أبرز هذه الأحداث الحرب الأهلية الإنكليزية (English Civil War) التي حدثت في (1642-1651)، وقد نشبت نتيجة صراع محتدم بين السلطة الملكية ممثلة بالملك تشارلز الأول⁽¹⁾ (Charles I) (1600-1649) والبرلمان الإنكليزي⁽²⁾ (English Parliament). وتتحور

(1) تشارلز الأول: ولد في فايف في 19 تشرين الثاني 1600، وهو الابن الثاني لجيمس السادس ملك اسكتلندا (منذ عام 1603 أصبح أيضاً جيمس الأول ملك إنكلترا). وأصبح وريثاً للعرش عند وفاة شقيقه الأمير هنري في عام 1612. وخلفه بوصفه ثاني ملك من أسرة ستيوارت لبريطانيا العظمى، في عام 1625. وطاردت الخلافات والنزاعات تشارلز طوال مدة حكمه. وقد أدت في النهاية إلى حروب أهلية، أولاً مع الاسكتلنديين من عام 1637، وفي أيرلندا من عام 1641، ثم إنكلترا (1642-1646 و 1648). (ICharles/https://www.westminster-abbey.org)

(2) البرلمان الإنكليزي: تأسس البرلمان الإنكليزي في القرن الثالث عشر، إذ بدأ بصفته مجلساً استشارياً للملك. في عام 1215، أدى توقيع وثيقة "المagna carta" إلى تعزيز حقوق النبلاء، مما أسهم في تطور البرلمان. في القرن الرابع عشر، تطور البرلمان ليشمل ممثلين عن المدن والبلدات، مما أدى إلى تشكيل مجلس العموم. بحلول القرن السابع عشر، وشهد البرلمان صراعات مع الملكية، مثل حرب الشمال والتمرد البرلماني، مما أسهم في ترسيخ فكرة السيادة البرلمانية. تكرست السلطة التشريعية للبرلمان مع الثورة المجيدة عام 1688، إذ أصبح البرلمان جزءاً أساسياً من الحكم الديمقراطي في المملكة المتحدة. اليوم، يُعد البرلمان الإنكليزي رمزاً للحرية والديمقراطية (الوالملي، مجلة لاراك: العدد الثاني، 2010).

هذا الصراع في قضايا متعلقة بالسلطة المطلقة، فرض الضرائب، والخلافات الدينية، بين (الملكيين ذوي التوجه الأنجليكاني⁽³⁾ Anglican) من جهة، و(الكالفينيين والبيوريتانيين⁽⁴⁾) من جهة أخرى مما زاد من حدة الصراع، وفضلا عن القضايا المالية فقد كان الملك تشارلز الأول يعتمد على الضرائب الملكية، مما أدى إلى استياء البرلمانيين الذين كانوا يرغبون في السيطرة على مقاليد الخزينة والشؤون المالية. (Macinnes, 2005, p34)

وبدأت الحرب فعليا في كانون الثاني 1642، عندما حاول الملك اعتقال عدد من أعضاء البرلمان، مما أشعل فتيل النزاع المسلح، وفي السنوات اللاحقة، قاد أوليفر كرومويل⁽⁵⁾ (Oliver Cromwell)، وحقق سلسلة من الانتصارات الحاسمة مثل معركة إيج هيل⁽⁶⁾ عام 1642 (Battle of Edgehill 1642)، ومعركة ميدستون⁽⁷⁾ (Battle of Maidstone)، والتي انتهت باستسلام الملك تشارلز الأول وإعدامه في عام 1649، وإعلان انكلترا جمهورية بقيادة كرومويل تحت مسمى "الكومنولث" (Carp, 1989, P. 43-52).

⁽³⁾ الأنجليكانية، أحد الفروع البارزة للإصلاح البروتستانتي في القرن السادس عشر، وتمثل مزيجًا من التقاليد البروتستانتية والكاثوليكية الرومانية. تُدار الأنجليكانية بشكل غير مركزي ضمن الطائفة الأنجليكانية، وهي اتحاد عالمي للهيئات الدينية التي تنحدر من كنيسة إنكلترا، ويُقر برئيس أساقفة كانتربري كرمز روحي لها (Achsah, 2010, p.123).

⁽⁴⁾ الكالفينيين والبيوريتانيين: ينتمي الكالفينيون إلى التيار الإصلاحية البروتستانتية، الذي تأسس على يد جون كالفن في القرن السادس عشر. تُعرف الكالفينية بتأكيداتها على سيادة الله المطلقة، والاعتماد على الكتاب المقدس بوصفه مصدرا وحيدا للسلطة الدينية، فضلا عن إيمانها بعقيدة القضاء والقدر أما البيوريتانيون، فهم جماعة من البروتستانت الإنكليز الذين نشطوا في القرنين السادس عشر والسابع عشر، وهدفهم كان تطهير كنيسة إنكلترا من الممارسات التي اعتبروها بقايا كاثوليكية. رأى البيوريتانيون أن الإصلاح الديني في إنكلترا لم يكتمل، ودعوا إلى تبني ممارسات دينية أكثر نقاشًا وانضباطًا، مستندين إلى مبادئ الكالفينية في تفسيرهم للكتاب المقدس (Morris, 2011. p. 43).

⁽⁵⁾ أوليفر كرومويل: ولد عام 1599 كان شخصية بارزة في التاريخ الإنكليزي، فقد شغل دورًا مهمًا من مثل عضو في البرلمان وقائد عسكري في الحرب الأهلية الإنكليزية. قاد القوات البرلمانية، المعروفة باسم "الرؤوس المستديرة"، ضد الجيش الملكي التابع للملك تشارلز الأول. بحلول عام 1648، تمكنت قواته من تحقيق انتصارات حاسمة، مما أدى إلى هزيمة الجيش الملكي. كان كرومويل من أبرز المدافعين عن محاكمة وإعدام الملك تشارلز الأول في يناير 1649، مما أدى إلى إنشاء الكومنولث الإنكليزي. تولى منصب اللورد الحامي لإنكلترا واسكتلندا وأيرلندا من عام 1653 حتى وفاته في عام 1658.

(Oliver Cromwell/https://www.historic-uk.com)

⁽⁶⁾ معركة إيج هيل: وقعت في 23 تشرين الأول 1642، كانت أولى المعارك الكبرى في الحرب الأهلية الإنكليزية الأولى. دارت رحاها بالقرب من قرية كينيتون في مقاطعة وارويكشاير، بين القوات الملكية بقيادة الملك تشارلز الأول والأمير روبرت من الراين، والقوات البرلمانية بقيادة روبرت دي فيروكس، إيرل إسكس الثالث. في محاولة لفرض سيطرته على لندن، قرر الملك تشارلز الزحف من شروزبري نحو العاصمة، مما أدى إلى مواجهة غير متوقعة مع جيش البرلمان بالقرب من إيج هيل، وانتهت المعركة دون نتيجة حاسمة. (Battle of Edgehill/https://www.britannica.com)

⁽⁷⁾ معركة ميدستون: التي وقعت عام 1648، كانت من أبرز معارك الحرب الأهلية الإنكليزية الثانية، وأسفرت عن انتصار حاسم للقوات البرلمانية على القوات الملكية (Clarendon, 2019, p.322).

وكان لهذه الحرب آثار مدمرة على الاقتصاد، إذ تسببت في تدهور البنية التحتية، وتعطيل التجارة، ونهب الممتلكات، وفرض ضرائب باهظة لتمويل المجهود الحربي، وتضررت الطبقات الفقيرة بشكل خاص نتيجة ارتفاع الأسعار ونقص الغذاء (Russell, 1973, p.103) بينما استفادت بعض فئات التجار والطبقة المتوسطة من حالة الفوضى لتعزيز مكانتها الاقتصادية (Worden, 2007, P-26).

في ظل هذا التحول السياسي، ومع تراجع نفوذ النبلاء وصعود البرلمان، أعيد النظر في السياسات الاقتصادية، ومنها القوانين المنظمة للتجارة البحرية. جاءت قوانين الملاحة استجابة للحاجة إلى ضبط حركة التجارة، وزيادة العائدات المالية، وتعزيز استقلالية الاقتصاد الوطني (Farnell, 1963, P33). كما أن التنافس البحري المتصاعد مع هولندا، والذي بلغ ذروته في الحرب الإنكليزية الهولندية الأولى⁽⁸⁾ (1652-1654)، كان من أبرز المحفزات المباشرة لسن هذه القوانين. فقد سعت إنكلترا إلى كسر احتكار الهولنديين للتجارة البحرية، لاسيما بعد معركة (دوجر بانك 1652) (Dogger Bank Battle 1652) التي شكلت انتصارا بحريا مهما عزز من ثقة الإنكليز في قدرتهم على السيطرة على أعالي البحار. من العوامل الرئيسية للحرب في ذلك الوقت هو التنافس بين هولندا وإنكلترا على التجارة البحرية مما زاد من أهمية السيطرة على طرق التجارة البحرية وأعالي البحار. انتهت الحرب الإنكليزية الهولندية الأولى عام 1654 بتوقيع معاهدة وستمنستر (Treaty of Westminster) التي أنهت الحرب الإنكليزية الهولندية الأولى، وتتسم هذه المعاهدة بكونها واحدة من أولى المعاهدات التي تطبق التحكيم الدولي كطريقة لحل النزاعات بين الدول في العصور الحديثة المبكرة، وبالرغم من توقيع المعاهدة، استمر التنافس بين البلدين، حيث كانت هناك نزاعات جديدة تخص التجارة والتسابق للاستحواذ والسيطرة على المستعمرات واستمرت التوترات قائمة بين الطرفين، مما دفع إنكلترا إلى تعزيز سيطرتها البحرية والهيمنة التجارية (Israel, 1989, PP.89-90).

وتزامن ذلك مع انطلاق مشاريع التوسع الاستعماري، حيث كثفت إنكلترا جهودها في تأسيس مستعمرات في أمريكا الشمالية ومنطقة الكاريبي، مثل فرجينيا وجامايكا، لتأمين المواد الأولية مثل السكر والتبغ والقطن. كما توسعت شركة الهند الشرقية الإنكليزية في أنشطتها التجارية، وهو ما زاد الحاجة إلى تشريعات تنظم هذا التوسع وتحمي المصالح الاقتصادية الإنكليزية (Soisin, 1981, pp. 39-42).

وعليه، يمكن القول إن سن قوانين الملاحة لم يكن نتيجة عامل واحد، بل جاء نتيجة لتشابك سياسي واقتصادي وعسكري، تضمن الحرب الأهلية، الصراع مع هولندا، وتزايد التنافس الاستعماري، ما دفع

(8) الحرب الإنكليزية-الهولندية الأولى: حدثت في (1652-1654)، وكانت صراعًا بحريًا بين مملكتي إنكلترا وجمهورية هولندا، ونشأ بسبب التنافس التجاري والبحري. وانتهت الحرب بتوقيع معاهدة وستمنستر 1654 التي فرضت تنازلات تجارية على الهولنديين لصالح الإنكليز. (Israel, 1995, pp. 723-724)

صناع القرار في انكلترا إلى تبني قوانين تضمن التفوق التجاري والبحري ، وتعزز من مكانة الدولة اقتصاديا وسياسيا على الساحة العلمية.

المبحث الثاني

قوانين الملاحة وأهدافها على الملاحة الانكليزية

مع اتساع رقعة المستعمرات الانكليزية في أمريكا الشمالية ومنطقة الكاريبي، ظهرت حاجة ملحة لتنظيم التجارة البحرية وضمان تحقيق أقصى استفادة اقتصادية من تلك المستعمرات. وكانت انكلترا تستورد سلعا مهمة من مستعمراتها ، مثل التبغ والسكر والقطن، مما أسهم في ازدهار حركة التجارة، وفي هذا السياق، تبنت الدولة ما يُعرف بنظام "التجارة الثلاثية"، إذ يتم تصدير سلع من انكلترا إلى إفريقيا (غالبا عبيد)، ثم إلى أمريكا، ومن ثم تعود السفن محملة بمنتجات زراعية إلى انكلترا (Andrews, 1943, p85).

وصدر أول قانون للملاحة عام 1651، وكان الهدف الأساسي من تقليص الاعتماد على السفن الأجنبية، خاصة الهولندية، وتعزيز الأسطول التجاري الانكليزي، نص القانون على منع نقل البضائع بين إنكلترا ومستعمراتها إلا عبر سفن إنكليزية أو سفن من دول حليفة وبشروط صارمة. كما فرض القانون ضرائب على التجارة البحرية لزيادة إيرادات الدولة. (Violet, 1651, P.44).

أبرز بنود قانون الملاحة لعام 1651:-
1- حصر نقل السلع بين إنكلترا ومستعمراتها بالسفن الانكليزية، أو سفن دول حليفة.

2- تحديد قائمة من السلع مثل (السكر، التبغ، القطن، الحبوب) التي يشترط أن تنقل عبر السفن الإنكليزية فقط.

3- فرض رسوم كمركية على السلع المستوردة لتعزيز الدخل العام

4- تنظيم استخدام الموانئ الإنكليزية وتفتيش السفن لضمان الالتزام بالقانون.

5- تطبيق عقوبات صارمة على المخالفين، كالمصادرة والغرامات.

6- السماح ببعض الاستثناءات المحدودة للسفن الحليفة في ظروف معينة. (PP.45-64)

يمكن القول إن قانون الملاحة الصادر عام 1651 شكل محطة مفصلية في تاريخ التجارة البحرية الإنكليزية، إذ جاء في إطار سياسة ممنهجة هدفت إلى ترسيخ الهيمنة الاقتصادية والبحرية لإنكلترا. وقد تضمن القانون جملة من القيود الصارمة على السفن الأجنبية، بحيث حصر نقل البضائع إلى الموانئ الإنكليزية وإليها بالسفن الإنكليزية أو تلك التابعة للدول المُنتجة للبضائع ذاتها. وبهذا، سعى المشرع الإنكليزي إلى حماية التجارة الوطنية، وتعزيز الأسطول البحري، بما ينسجم مع الرؤية الاستراتيجية للدولة في تلك المرحلة لتأمين مصالحها الاقتصادية وتعزيز حضورها في الساحة الدولية.

كان لقانون الملاحة لعام 1651 مجموعة من الأهداف التي ساعدت في ازدهار الاقتصاد الإنكليزي والسيطرة على التجارة البحرية. أولاً، هو تشجيع استخدام السفن الإنكليزية في نقل البضائع، مما يساهم في تقوية الاقتصاد الوطني. كما كان يسعى لحماية الصناعة المحلية من طريق تقليل الاعتماد على السفن الأجنبية، خاصة السفن الهولندية التي كانت تهيمن على التجارة البحرية في تلك الحقبة. فضلاً عن ذلك، كان القانون يهدف إلى زيادة الإيرادات الحكومية بفرض ضرائب ورسوم على السلع المستوردة، وكذلك يسعى لتوسيع الأسطول البحري الإنكليزي وتعزيز مكانة إنكلترا بوصفها قوة بحرية رائدة في العالم. ومن جهة أخرى، كان القانون جزءاً من جهود إنكلترا للتحكم في تجارتها مع مستعمراتها، بحيث تتم عبر سفن إنكليزية فقط. كما كان يستهدف مواجهة التهديدات التي كانت تمثلها القوى البحرية الأخرى، مثل هولندا، التي كانت تسعى للسيطرة على الطرق البحرية والتجارة العالمية في تلك الحقبة (Barth, 2016, P.89)..

يتضح من قانون الملاحة لعام 1651 أن إنكلترا كانت تسعى بوعي استراتيجي إلى إعادة تشكيل منظومتها الاقتصادية والتجارية بما يضمن تقليل التبعية للقوى البحرية الأخرى، وعلى رأسها هولندا. كما أن تركيزها على دعم الأسطول البحري وتنظيم التجارة مع المستعمرات يدل على إدراكها المبكر لأهمية السيطرة البحرية كعنصر حاسم في بناء القوة الاقتصادية والسياسية. ويمكن القول إن هذا القانون لم يكن مجرد أداة اقتصادية، بل كان تعبيراً عن تحول في التفكير السياسي نحو تعزيز مفهوم السيادة الاقتصادية وربطها بالقوة البحرية والتجارية.

و صدر قانون ملاحة جديد عام 1660، ويُعد بمثابة تطوير وتعميق للأهداف التي نص عليها قانون الملاحة الأول لعام 1651. جاء هذا القانون في سياق استمرار إنكلترا في سعيها نحو فرض سيطرة أشمل على التجارة البحرية، وترسيخ احتكارها للملاحة بين الوطن والمستعمرات. وقد نص القانون الجديد بشكل واضح على منع السفن الأجنبية من القيام بأي نشاط تجاري بين إنكلترا ومستعمراتها، مما يعني تقنياً صارماً لحركة التجارة الخارجية، وبالأخص تلك التي كانت تمر عبر الأسطول الهولندي، الذي كان يشكل المنافس الرئيسي لإنكلترا في هذا المجال (Clay, 1977, p.197-216)، ولم يكتف القانون بمجرد تكرار ما سبقه، بل وسع من نطاق التنظيم عبر إدخال إجراءات إضافية، كان من أبرزها وضع قائمة محددة من السلع التي لا يُسمح بتداولها أو نقلها إلا بواسطة السفن الإنكليزية. شملت هذه السلع مواد أولية استراتيجية مثل التبغ، والسكر، والقطن، التي كانت تنتج بكميات كبيرة في المستعمرات، وتُعد ذات أهمية اقتصادية بالغة. إضافة إلى ذلك، شمل القانون تعزيزاً للإجراءات الرقابية والتنظيمية، حيث تم التشديد على نظام التفتيش الكمركي، وتوسيع صلاحيات الجهات المعنية بمراقبة الموانئ والبضائع، لضمان عدم تسريب السلع أو مخالفة شروط الملاحة الجديدة. ويظهر هذا القانون رغبة واضحة لدى السلطات الإنكليزية في تقنين

حركة التجارة وتوجيهها بما يخدم المصالح الوطنية العليا، كما يعكس تطورا في الفكر الاقتصادي القائم على حماية السوق المحلية وفرض رقابة مركزية على العلاقات التجارية الخارجية.. (Danby, V46, P.156)

فقد هدف القانون إلى دعم التجارة البحرية الإنكليزية من تنظيم حركة الصادرات، وحصر عمليات النقل التجاري بالسفن الإنكليزية، مما أسهم في تقليص دور السفن الأجنبية، وزيادة الاعتماد على الأسطول التجاري الإنكليزي. كما سعى القانون إلى توسيع حجم الأسطول البحري من حيث العدد والقدرة التشغيلية، وذلك بغرض تعزيز منافسته في الأسواق العالمية. وقد ارتبط ذلك بمبادرات لتحسين الموانئ، وتطوير البنية التحتية البحرية، بما في ذلك تجهيزات السفن ومرافق الشحن والتفريغ، لضمان جاهزية إنكلترا للهيمنة على طرق التجارة الدولية. ومن جهة أخرى، كان من أبرز أهداف القانون تقليل الاعتماد على السفن الأجنبية لحماية الصناعات الوطنية من المنافسة الخارجية، وتعزيز الاقتصاد المحلي. كما أدى تنظيم التجارة مع المستعمرات دوراً مهماً في زيادة إيرادات الدولة، بفرض الضرائب والرسوم الكمركية على السلع المتبادلة، مما وفر مصدراً مالياً مستقرًا لخزينة الدولة، وأسهم في دعم سياسات التوسع التجاري والعسكري لاحقاً (Andrews, 1943, p160).

لذا أظهر لنا قانون الملاحة لعام 1660 مدى الوعي السياسي والاقتصادي الذي كانت تتحلّى به إنكلترا في تلك المرحلة، فقد أدركت أن السيطرة على التجارة البحرية لا تقتصر على فرض القيود، بل تتطلب بناء منظومة متكاملة تشمل تطوير الأسطول، وتأمين البنية التحتية، وتنظيم العلاقة مع المستعمرات. لقد مثل هذا القانون نقلة نوعية في الانتقال من سياسة رد الفعل تجاه التهديدات الخارجية، كما كان الحال مع قانون 1651، إلى سياسة هجومية ذات طابع توسعي تهدف إلى فرض الهيمنة الإنكليزية على الممرات التجارية العالمية. كما يُلاحظ أن القانون لم يخدم الأهداف الاقتصادية فحسب، بل ساعد في ترسيخ قوة بحرية تمكن الدولة من حماية مصالحها، مما مهد الطريق أمام التحولات الكبرى التي شهدتها القرن الثامن عشر من توسع استعماري وبروز إنكلترا بوصفها إمبراطورية عالمية.

ثم تبع ذلك قانون الملاحة لعام 1663 الذي مثل تنويجاً للجهود التشريعية السابقة. وأكد هذا القانون على أن كافة السلع المتبادلة بين المستعمرات يجب أن تمر أولاً عبر الموانئ الإنكليزية قبل أن يعاد تصديرها إلى أي وجهة أخرى. كما شدد القانون على أن تكون السفن مملوكة بالكامل لإنكلترا أو لمستعمرين إنكليز، مما أدى إلى تعزيز احتكار الدولة للتجارة (Navigation Acts, Digital History ID 4102).

إن قانون الملاحة لعام 1663 لا يمكننا النظر إليه بوصفه تشريعاً منفصلاً، بل يجب فهمه ضمن سلسلة من الإجراءات التي شكلت نواة النظام التجاري الإمبراطوري الإنكليزي. فقد جاء هذا القانون في مرحلة كانت إنكلترا تُعيد تشكيل علاقاتها التجارية، ليس فقط مع مستعمراتها، بل مع النظام الاقتصادي العالمي

بأسره. وقد مثل هذا القانون تنويعاً لسياسات هدفت إلى دمج المستعمرات اقتصادياً داخل منظومة مركزية تُدار من لندن، إذ لم يعد يُسمح بتبادل السلع خارج الإطار الذي تتحكم به الحكومة الانكليزية وسفنها التجارية. وبهذا المعنى، فإن قانون 1663 لم يعزز فقط الإيرادات أو يقيد المنافسين، بل وضع الأسس العملية لاقتصاد إمبراطوري يقوم على التحكم الكامل بسلاسل التوريد والتوزيع. وقد كان لهذا القانون أثر بالغ في تمكين إنكلترا من توسيع نفوذها البحري، وفرض نموذجها التجاري على مستعمراتها، مما مهد لاحقاً لنمو الإمبراطورية الانكليزية وفرض هيمنتها على طرق التجارة العالمية لقرون تالية.

وتتمثل الأهداف المركزية التي وقفت خلف إصدار قوانين الملاحة في مجموعة من المبادئ الاستراتيجية التي هدفت إلى ترسيخ الهيمنة البحرية والتجارية لإنكلترا. وفي مقدمة هذه الأهداف يأتي تعزيز الأسطول البحري التجاري، بوصفه الأداة الرئيسة في تمكين إنكلترا من السيطرة على طرق التجارة العالمية، ورفع قدرتها الاقتصادية والعسكرية. كما سعت هذه القوانين إلى تقليص هيمنة السفن الأجنبية، ولا سيما الهولندية، على تجارة المستعمرات، من طريق فرض احتكار النقل البحري للسفن الانكليزية. ومن جهة أخرى، هدفت القوانين إلى رفع إيرادات الدولة عبر تنظيم الضرائب الكمركية، وضمان انسياب الموارد المالية إلى الخزينة المركزية، إلى جانب حماية الصناعات الوطنية من المنافسة الخارجية عبر تقنين الواردات ومنح الأفضلية للمنتجات الانكليزية. أما على صعيد السياسة الإمبريالية، فقد شكلت هذه القوانين أداة لربط المستعمرات اقتصادياً بإنكلترا، بإخضاع عمليات الاستيراد والتصدير لنظام صارم يضمن بقاء حركة التجارة تحت سيطرة التاج البريطاني. كما جاءت هذه التشريعات في سياق أوسع لمواجهة التهديدات الاقتصادية التي كانت تشكلها القوى الأوروبية المنافسة، وعلى رأسها هولندا وفرنسا، اللتان كانتا تتنافسان مع إنكلترا على السيطرة التجارية والبحرية في تلك المرحلة (<https://www.british-history.ac.uk>)

بقراءة الأهداف المركزية لقوانين الملاحة نكتشف عن وعي إنكليزي مبكر بأهمية التكامل بين الاقتصاد والبحرية والسياسة الاستعمارية. فتعزيز الأسطول التجاري لم يكن هدفاً اقتصادياً بحتاً، بل كان جزءاً من استراتيجية كبرى لبناء قوة بحرية قادرة على حماية المصالح التجارية والعسكرية في آن واحد. كما أن السعي لتقليص هيمنة السفن الأجنبية، خصوصاً الهولندية، يعكس تنافساً حاداً على النفوذ البحري والتجاري في مرحلة كانت تشهد تحولات كبرى في موازين القوى الأوروبية. أما من الناحية المالية، فقد مثلت الضرائب الكمركية أداة مركزية لضمان دخل ثابت للدولة، وهو ما ساعد في تمويل التوسع البحري والحملات الاستعمارية. وفي الوقت ذاته، تظهر حماية الصناعات الوطنية بوصفها محاولة لضبط السوق الداخلية، ومنع إغراقها بالبضائع الأجنبية، وبالتالي تمكين الصناعات الانكليزية من النمو في ظل بيئة تجارية محمية. ويُعد ربط المستعمرات اقتصادياً بإنكلترا أحد أبرز ملامح العقلية الإمبريالية التي بدأت تتشكل في تلك المرحلة،

حيث لم تكتفِ إنكلترا بالسيطرة السياسية على مستعمراتها، بل سعت إلى إحكام قبضتها الاقتصادية عليها، مما جعل هذه القوانين أداة فعّالة في تحقيق السيطرة الكاملة على دورة التجارة والاستفادة القصوى من الموارد الاستعمارية. وفي النهاية، فإن مواجهة التهديدات من القوى الأوروبية المنافسة، ولا سيما هولندا وفرنسا، لم تكن مجرد ردّ فعل، بل كانت جزءاً من صراع أوسع على الزعامة البحرية والاقتصادية في العالم الحديث، وهي مواجهة ستتخذ لاحقاً طابعاً عسكرياً في عدد من الحروب البحرية الكبرى.

المبحث الثالث

الآثار الاقتصادية لقوانين الملاحة على إنكلترا ومستعمراتها

أحدثت قوانين الملاحة التي أقرتها إنكلترا في القرن السابع عشر تأثيراً اقتصادياً بالغ العمق، سواء على الداخل الإنكليزي أو على مستعمراتها. فعلى الصعيد المحلي، أسهمت هذه القوانين في انتعاش الصناعة البحرية، فقد أدت الحاجة المتزايدة إلى السفن الخاصة بنقل البضائع إلى تنشيط بناء السفن وتطوير تقنياتها. وقد نتج عن ذلك تحفيز الصناعات المرتبطة، مثل النجارة وصناعة الأقمشة والحبال والمعادن، مما أسهم في خلق فرص عمل جديدة ورفع مستوى المهارات لدى العمال. (Brenner, 1993, P.133)

وأسهم توسع الأسطول التجاري الإنكليزي في رفع عدد السفن المخصصة للتجارة الخارجية، مما انعكس إيجاباً على فعالية البحرية الملكية وعزز من موقع إنكلترا على الساحة الدولية. وقد ساعد ذلك على حماية خطوط التجارة البحرية والتفوق في النزاعات البحرية، خصوصاً ضد هولندا. ومع تنامي النشاط التجاري، ظهرت أنواع متعددة من السفن، شملت سفناً حربية وأخرى مخصصة لنقل البضائع الثقيلة أو مصممة للسرعة من أجل تجاوز المنافسة. كما أدى نمو الصناعات البحرية إلى توفير فرص وظيفية واسعة، شملت قطاعات متعددة من مثل صناعة السفن، وأعمال الشحن والتفريغ، فضلاً عن تنشيط صناعات مرتبطة من مثل الأقمشة والأخشاب. وأدت شدة المنافسة إلى الدفع نحو الابتكار في تصميم السفن، وتبني تكنولوجيا أكثر تطوراً، واستخدام مواد جديدة كالحديد، مما عزز من متانتها وكفاءتها. وقد ارتبط ذلك بارتفاع مستوى التعليم والتدريب المهني في مجالات الملاحة والهندسة البحرية (Steele, 1968, PP.56-57).

ودفعت قوانين الملاحة الإنكليزية إلى تحسين البنية التحتية للموانئ لتواكب النشاط التجاري المتزايد. ازدهرت الموانئ الكبرى مثل لندن وبريستول، وتحولت إلى مراكز اقتصادية نشطة. هذا الانتعاش جذب الاستثمارات المحلية، وأسهم في نمو الاقتصاد الإنكليزي، خاصة مع ارتفاع الإيرادات الناتجة عن الضرائب الكمركية المفروضة على السلع (Worsley, 1651, P-13).

اقتصاديا حفزت هذه القوانين على نشوء طبقات تجارية جديدة، وظهر دور فاعل لتجار السفن والمستثمرين البحريين، كما بدأت الحكومة بتوجيه سياساتها لدعم هذا القطاع الاستراتيجي : اقتصاديا وعسكريا ، مما عزز من النفوذ السياسي والاقتصادي لانكلترا على المستوى العالمي، بالرغم من هذه الفوائد لم تخل القوانين من نتائج سلبية. فبسبب القيود التجارية المشددة، ارتفعت معدلات التهريب، أذلجأ التجار إلى الالتفاف على القوانين لتفادي الرسوم الثقيلة وتحقيق مكاسب أكبر. كما نتج عن السيطرة المركزية على التجارة نوع من الاحتكار، استفادت منه الشركات الكبرى على حساب التجار الصغار، ما أدى إلى تفاوت اقتصادي داخل المجتمع التجاري (Larry Sawers, 1992, pp. 262-270).

وساعدت قوانين الملاحة في تعزيز الهيمنة البحرية انكلترا، مما جعلها واحدة من أكبر القوى التجارية في العالم في القرن السابع عشر، بفضل الأسطول البحري المتزايد، تمكنت إنكلترا من توسيع نطاق تجارتها ليشمل مناطق جديدة مثل الهند والكاريببي، مما أسهم في زيادة الثروات، فضلا عن ذلك كانت هنالك اثار سلبية ؛ فقد أدت القيود إلى زيادة التنافس بين الشركات، مما قد يؤدي إلى احتكار بعض الشركات الكبرى، ودفع بعض التجار إلى الانخراط في التهريب لتجاوز القيود، مما أثر في استقرار الصناعة البحرية (Davis, 1954, pp. 150).

أدت القيود المفروضة على استخدام السفن الأجنبية إلى تعزيز الصادرات الانكليزية، إذ أصبحت السلع الانكليزية أكثر قدرة على المنافسة في الأسواق الدولية. وقد شهدت صادرات السلع الأساسية، مثل السكر والتبغ، زيادة ملحوظة، مما أسهم في ارتفاع الإيرادات الوطنية. كما اسهمت هذه القوانين في تحسين القدرة التنافسية للصناعات الانكليزية من طريق حماية السوق المحلية وتوجيه التجارة نحو إنكلترا، مما أدى إلى تحسين جودة المنتجات الانكليزية وزيادة الطلب عليها في الأسواق العالمية. فضلا عن ذلك، زادت الحاجة إلى السفن التجارية لنقل البضائع، مما أدى إلى انتعاش التجارة البحرية وزيادة عدد الرحلات التجارية، وأسهمت الحركة المتزايدة للسفن في تنشيط النشاط الاقتصادي في الموانئ (Misselden, 1622,P.96).

أما على مستوى المستعمرات، فقد كانت آثار القوانين أكثر تعقيدا. فقد فرضت قيود مشددة على التجارة بين المستعمرات ودول أخرى، ورفع أسعار السلع بسبب اعتمادهم شبه الكامل على السوق الانكليزية. وبالرغم من أن هذه السياسات أجبرت بعض المستعمرات على تطوير إنتاجها الداخلي، إلا أنها أسهمت أيضا في خلق حالة من التوتر والاحتقان السياسي. بدأ المستعمرون ينظرون إلى القوانين بوصفها أدوات استغلال اقتصادي، ما عزز مشاعر الاستياء، وأدى في بعض الحالات إلى تعزيز روح التمرد والمطالبة بالحقوق. كما أدت القيود الاقتصادية إلى تغييرات اجتماعية، منها بروز فئة من التجار المحليين الذين سعوا إلى الاستقلال التجاري، وتراجع بعض الطبقات التي كانت تعتمد على التجارة الحرة. (Andrews, 1943, pp. 131)

وبالرغم من أن البعض استفاد من الحماية الانكليزية للأسواق، إلا أن كثيرا من المستعمرات بدأت تطور فكريا سياسيا ناقدا للهيمنة الانكليزية، وكانت هذه السياسات التجارية أحد العوامل المساهمة في نشوء الحركات الاستقلالية لاحقا. (P.133)

ونستنتج من هذا المبحث أن قوانين الملاحة، بالرغم من دورها في بناء اقتصاد بحري قوي لانكلترا، إلا أنها خلقت نوعا من التبعية الاقتصادية والاحتقان السياسي داخل المستعمرات، مما جعلها عاملا اقتصاديا محفزا للتغيير السياسي والاجتماعي في العصر الحديث.

الخاتمة

في ختام هذا البحث نستعرض النتائج من التأثيرات العميقة والمعقدة لقوانين الملاحة على إنكلترا .

1- أظهرت دراسة قوانين الملاحة الانكليزية مدى عمق تأثير السياسات الاقتصادية على البنية التاريخية والسياسية للدول والإمبراطوريات. فقد مثلت هذه القوانين أداة فعالة استخدمتها انكلترا لتعزيز قوتها التجارية والبحرية خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر، وأسهمت في ترسيخ هيمنتها على المستعمرات، ليس فقط من خلال التحكم في الموارد، بل عبر ضبط مسارات التجارة والرياح.

2- أتاحت هذه القوانين للدولة الانكليزية فرصا كبيرة لزيادة إيراداتها وتحفيز الصناعات المحلية، كما أدت إلى تطوير أسطولها التجاري والبحري، ما جعل انكلترا أحد أعمدة الاقتصاد العالمي في تلك المرحلة. في المقابل، وكانت لهذه التشريعات آثار جانبية جسيمة على المستعمرات، التي وجدت نفسها محصورة ضمن دائرة اقتصادية مغلقة تقيد فرص النمو والتطور، وتدفعها إلى مقاومة الهيمنة التجارية والسياسية.

3- لم تكن هذه القوانين مجرد أدوات تنظيمية، بل تحولت إلى عوامل موجهة للتاريخ، اسهمت في إشعال شرارة التغيير في المستعمرات، وأثرت في الفكر السياسي والاقتصادي، وأسهمت في بلورة مفاهيم جديدة تخص الاستقلال الاقتصادي والسيادة.

وعليه، يمكن عد قوانين الملاحة نموذجا بارزا لتداخل الاقتصاد بالسياسة، إذ تبرز أهمية فهم السياسات التجارية بوصفها محركات خفية ومباشرة للتغيير الاجتماعي والتحول السياسي. ان دراسة هذه المرحلة لا تقدم فقط فهما لتاريخ انكلترا ومستعمراتها. بل أيضا تقدم دروسا تخص كيف يمكن للقرارات الاقتصادية أن تعيد تشكيل موازين القوى والعلاقات الدولية في أي عصر.

المصادر

أولاً: الكتب (Books)

1. Andrews, C. M. (1943). The Colonial Period of American History: England's Commercial and Colonial Policy. New Haven.
2. Brenner, Robert (1993). Merchants and Revolution: Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders.
3. Carp, Bernard (1989). Cromwell's Navy: The Fleet and the English Revolution 1648–1660. Oxford.
4. Clarendon, Earl of (2019). The History of the Rebellion and Civil Wars in England; Volume VI. Wentworth Press (ed.).
5. Guibbory, Achsah (2010). Christian Identity, Jews, and Israel in 17th-Century England.
6. Israel, Jonathan (1989). Dutch Primacy in World Trade, 1585–1740. Oxford.
7. Macinnes, A. I. (2005). The British Revolution, 1629–1660. Basingstoke.
8. Misselden, Edward (1622). Free Trade. Or, The meanes to make trade flourish. London.
9. Morris, John W. (2011). The Historic Church: An Orthodox View of Christian History. Author House.
10. Pickering, Danby (1762–1807). The Statutes at Large from the Magna Charta (46 vols.). Cambridge: J. Bertham.
11. Russell, C. (1973). "Parliament and the King's Finances." In The Origins of the English Civil War. Basingstoke, Hampshire.
12. Sawers, Larry (1992). "The Navigation Acts Revisited." *The Economic History Review*, New Series, Vol. 45, No. 2 (May).
13. Soisin, J. M. (1981). English America and the Restoration Monarchy of Charles II: Trans-Atlantic Politics, Commerce, and Kinship.
14. Steele, Ian K. (1968). Politics of Colonial Policy: The Board of Trade in Colonial Administration 1696–1720. Oxford.
15. Violet, Thomas (1651). The Advancement of Merchandize: Or, Certain Propositions for the Improvment of the Trade of this Common-wealth. London.
16. Worden, Blair (2007). Literature and Politics in Cromwellian England: John Milton, Andrew Marvell, Marchamont Nedham. Oxford.
17. Worsley, Thomas (1651). Free Ports: Nature and Necessitie of them stated. London.

الكتب باللغة العربية

1. أندروز، سي. إم. (1943). الفترة الاستعمارية في التاريخ الأمريكي: السياسة التجارية والاستعمارية لإنكلترا. نيو هافين.
2. برينر، روبرت (1993). التجار والثورة: التغيير التجاري، الصراع السياسي، وتجار لندن في الخارج.
3. بيكرينغ، دانبي (1807–1762). القوانين العامة من الميثاق الأعظم (46 مجلدًا). كامبريدج: جيه بيرثام.

4. جيبوري، أكساه (2010). الهوية المسيحية واليهود وإسرائيل في إنكلترا في القرن السابع عشر.
5. راسل، سي. (1973). "البرلمان ومالية الملك"، في أصول الحرب الأهلية الإنكليزية. باسينجستوك، هامبشاير.
6. ساورز، لاري (1992). إعادة النظر في قوانين الملاحة. مراجعة التاريخ الاقتصادي، المجلد 45، العدد 2.
7. سويسين، ج. م. (1981). أمريكا الإنكليزية واستعادة ملكية تشارلز الثاني: السياسة عبر الأطلسي والتجارة والقرابة.
8. ستيل، إيان ك. (1968). سياسات السياسة الاستعمارية: مجلس التجارة في الإدارة الاستعمارية 1696-1720. أكسفورد.
9. فيوليت، توماس (1651). تقدم البضائع: أو بعض المقترحات لتحسين تجارة الكومنولث. لندن.
10. كلارندون، إيرل (2019). تاريخ التمرد والحروب الأهلية في إنكلترا؛ المجلد السادس. مطبعة وينتورث.
11. كارب، برنارد (1989). بحرية كرومويل: الأسطول والثورة الإنكليزية 1648-1660. أكسفورد.
12. ماكينيس، أ. أي. (2005). الثورة البريطانية، 1629-1660. باسينجستوك.
13. موريس، جون دبليو. (2011). الكنيسة التاريخية: وجهة نظر أرثوذكسية للتاريخ المسيحي. دار المؤلف.
14. ميسيلدن، إدوارد (1622). التجارة الحرة: الوسائل اللازمة لازدهار التجارة. لندن.
15. وورسلي، توماس (1651). الموانئ الحرة: طبيعتها وضرورتها. لندن.
16. وردن، بلير (2007). الأدب والسياسة في إنكلترا كرومويل: جون ميلتون، أندرو مارفيل، مارشامونت نيدهام. أكسفورد.
17. جيبوري، أكساه (2010). الهوية المسيحية واليهود وإسرائيل في إنكلترا في القرن السابع عشر.

ثانيًا: المجلات (Journals)

English

1. Barth, Jonathan (2016). "Reconstructing Mercantilism: Consensus and Conflict in British Imperial Economy in the Seventeenth and Eighteenth Centuries." The William and Mary Quarterly.

1- بارث، جوناثان (2016). إعادة بناء المذهب التجاري: الإجماع والصراع في الاقتصاد الإمبراطوري البريطاني في القرنين السابع عشر والثامن عشر. مجلة ويليام وماري الفصلية.

2. Davis, Ralph (1954). "English Foreign Trade, 1660-1700." Economic History Review, Series 2.

2- ديفيس، رالف (1954). التجارة الخارجية الإنكليزية، 1660–1700. مراجعة التاريخ الاقتصادي، السلسلة الثانية.

3- Clay, C. (1977). The origins of the Navigation Acts: A historical and economic analysis. The Economic History Review, 30(2).

3- كلاي، س. (١٩٧٧). أصول قوانين الملاحة: تحليل تاريخي واقتصادي. مجلة التاريخ الاقتصادي، ٣٠ (٢).

العربية

3. الوائلي، طالب محيبي حسن (2010). البرلمان الانكليزي خلال العصر الوسيط: النشأة والتطور. مجلة لاراك، العدد الثاني، السنة الثانية.

ثالثاً: الرسائل الجامعية (Theses)

1. Farnell, J. E. (1963). The Politics of the City of London, 1649–1657. Ph.D. Thesis, University of Chicago.

2. فارنيل، ج. إي. (1963). سياسة مدينة لندن، 1649–1657. أطروحة دكتوراه، جامعة شيكاغو.

رابعاً: المواقع الإلكترونية (Websites)

1. "Battle of Edgehill", Encyclopedia Britannica. 2025/5/14. تاريخ الزيارة.

<https://www.britannica.com/>

2. Charles II (1663). "An Act for the Encouragement of Trade", British History Online. 2025/2/14. تاريخ الزيارة: <https://www.british-history.ac.uk>

3. "Navigation Acts", Digital History. ID 4102. 2025/2/14. تاريخ الزيارة:

<https://www.digitalhistory.uh.edu>

4. "Oliver Cromwell", Historic UK. 2025/5/14. تاريخ الزيارة:

<https://www.historic-uk.com/>