



## НАВИГАЦИОННЫЕ АКТЫ И БРИТАНСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА В XVII–XVIII ВЕКАХ

*А.А. Киселев*

Традиционно имперскую мощь Великобритании принято связывать с политикой свободной торговли. Однако официально Британия перешла к фритрейду только в 1845 г. после отмены Р. Пилем знаменитых «хлебных законов». В эпоху, когда империя только формировалась, Лондон твердо придерживался другой политики – меркантилизма. Ее критиковали Д. Юм и А. Смит, но это было уже в эпоху, когда Британия переживала Промышленную революцию и практически не имела соперников на мировой экономической арене.

Когда у Англии только появились ее первые колонии, удельный вес этой страны в мировой торговле был уже немалым, однако она встречала сильную конкуренцию со стороны Голландии. Это маленькое государство на побережье Северного моря за короткий период с конца XVI в. сумело создать мощную торговую империю, вытеснив из Азии португальцев, из Балтики – ганзейские города, а из Европы – итальянских, английских и французских купцов. К середине XVII в. Республика Соединенных Провинций, как тогда именовали это государство, была одним из самых влиятельных игроков на мировой арене. Ее владения раскинулись от Нового Амстердама (будущего Нью-Йорка) на Западе до Индонезии и японских факторий на Востоке.

Секрет голландского успеха заключался в нескольких факторах. Во-первых, это большой и дешевый флот. В середине XVII в. количество всех кораблей Европы составляло приблизительно 20 тыс. судов. Из них 15–16 тыс. судов принадлежало голландскому флоту<sup>1</sup>. Внушительные размеры морской мощи Соединенных Провинций поддерживались ее дешевизной. Если другие морские державы вкладывали значительные средства в свои корабли и их экипажи, то Голландия прославилась своей протестантской скупос-

тью. «На корабль от 150 до 200 тонн французы ставят 10–12 человек, голландцы – всего 7 или 8; французы ставят 18,20–25 человек на корабль в 250, 300 или 400 тонн, а голландцы – только 12–16... Французский матрос получает 12, 16, 18–20 ливров в месяц, а голландец довольствуется 10–12 ливрами...», – сообщалось во французском отчете 1696 года<sup>2</sup>. Когда голландским мастерам удалось в конце XVI в. создать знаменитую «флейту» – прочное парусное транспортное судно большой вместимости, обслуживаемое немногочисленной командой, то успех нидерландскому кораблестроению был обеспечен.

Дешевый флот позволил голландцам не только обеспечивать нужды своей страны, но и предлагать услуги дешевой перевозки другим государствам. Д. Дефо, посвятивший торговле большую часть своей жизни и своих произведений, писал о голландцах в 20-х гг. XVIII в., что они были «перевозчиками для всего света, коммерческими посредниками, комиссионерами и маклерами для всей Европы»<sup>3</sup>. Это было выгодно, прежде всего, самим голландцам. Созданная ими система посреднической торговли приносила немалые прибыли. И хотя у Нидерландов были и другие средства экономического могущества – дешевый кредит, комиссионная торговля, биржевые операции, колониальная торговля, тем не менее, именно перевозки и посредничество лежали в основе могущества Амстердама.

Это позволило создать самую эффективную в Европе складскую и биржевую системы. Наличие огромной системы складов в голландских городах, и, прежде всего в Амстердаме, обеспечивало Нидерландам бесперебойную торговлю на внешних рынках. Огромное скопление товаров на этих складах и пакгаузах позволяло голландским торговцам не просто вовремя реагировать на изменение цен на европей-

ских рынках, а, благодаря системе посредничества, самим эти цены устанавливать. Основным фактором торговли в эпоху, когда товары переправлялись из региона в регион месяцами, а то и годами, была скорость получения информации. И именно голландские купцы раньше других получали сведения о кораблях, грузах и ценах. Поэтому амстердамская биржа, в отличие от остальных, приобрела в XVII столетии статус международной и стала финансовым центром европейского экономического мира. А республиканская форма правления, позволявшая представителям торговой и промышленной элиты Голландии проникать в структуры власти и строить государственную политику в интересах своего бизнеса, лишь только помогала созданию голландской империи<sup>4</sup>.

Безусловно, успеху голландцев завидовали все государства Европы. Англичане, для которых еще с конца XVI в. это маленькое государство становится главным соперником, стремились подражать им, перенять голландский опыт и потеснить своих конкурентов. В первой половине XVII столетия масса памфлетов была написана как известными, так и неизвестными авторами, предлагавшими свое видение голландской модели в английской экономике. Необходимость создания мощной промышленной базы, увеличение флота, поощрение деятельности торговых компаний, прежде всего заморских, снижение таможенных пошлин – таким видели англичане путь к построению собственного могущества<sup>5</sup>. Но в условиях, когда мировая экономическая конъюнктура была неблагоприятной, а Англия находилась на пороге политического кризиса, все эти изменения казались маловероятными. Требовались радикальные перемены, которые начали осуществляться только после окончания в Англии гражданских войн.

Воплощением надежд английских промышленников и торговцев стал вышедший 9 октября 1651 г. Навигационный Акт Кромвеля. Новый закон, во-первых, запрещал перевозить «продукты или товары, произрастающие, производимые или вырабатываемые в Азии, Африке или Америке... на каком-либо ином корабле или кораблях, судне или судах, кроме тех, которые... принадлежат лишь гражданам английского государства или ее плантаций» (выделено нами. – А. К.)<sup>6</sup>, а

во-вторых, объявлялось, что «отныне является незаконным для какого бы то ни было лица или лиц грузить или производить погрузку и доставлять на каком-либо судне, или судах, корабле или кораблях, собственником... или капитаном которых является по своему происхождению *иностранец* или *иностранцы* (выделено нами. – А. К.)»<sup>7</sup>. Естественно, что, прежде всего, этот акт был направлен против голландцев, которые активно торговали с англичанами, заполняя своими товарами английские, европейские или колониальные рынки. Также этот акт стал образцом политики меркантилизма, закрывавшего пути в британскую экономику иностранцам и создававшего условия своим промышленникам и торговцам.

После возвращения на английский трон в 1660 г. Карла II Стюарта был выпущен новый закон, несколько изменивший положения предыдущего Акта и, по сути, приводивший к созданию новой торговой системы. Карл II и его окружение во время своей вынужденной эмиграции неоднократно бывали в Голландии, и смогли непосредственно ознакомиться с голландской экономикой. Впоследствии самые талантливые советники английского короля Э. Кларендон и Э.Э. Купер (будущий лорд Шефтсбери) рекомендовали монарху проводить новую экономическую политику в духе голландцев. Теоретической основой их планов были труды британских экономистов, таких как У. Петти, писавшего: «Разве не через них (голландцев. – А. К.) идет сахар с запада? Лес и железо из Прибалтики? Олово, свинец и шерсть из Англии? Пенька из России? Пряжа и красители из Турции? ...Богатыми были те античные республики и империи, которые занимались *перевозками* (выделено нами. – А. К.)»<sup>8</sup>. Итак, англичане поняли, что в основе голландского богатства лежали перевозки товаров.

Новый Навигационный Акт 1660 г. уже в первом пункте провозглашал, что «никакие продукты или товары не должны ввозиться или вывозиться из каких-либо (британских. – А. К.) земель, островов, плантаций или территорий... в Азии, Африке или Америке, на каком-либо ином корабле или кораблях, судне или судах, но *только на тех кораблях или судах*, которые действительно и достоверно принадлежат *лишь гражданам Англии или Ирландии* (выделено нами. – А. К.)»<sup>9</sup>. Фак-

тически это означало монополию англичан на перевозки товаров между Англией и ее колониями. Колонистов в то время англичанами не считали, хотя те были обязаны (они часто и сами к этому стремились) поддерживать английский образ жизни. В Навигационном Акте Кромвеля 1651 г. торговцы колоний и метрополии были уравнены в правах. Новый акт изменил это положение в пользу англичан. И хотя колонистам оставалась маленькая лазейка в том же первом пункте Акта 1660 г., где купец из колоний мог участвовать в торговле, если корабли «построены или принадлежат кому-либо из населения означенных земель, островов, плантаций или территорий в качестве собственников или законных их владельцев», но при условии, что «капитан и, по крайней мере, три четверти матросов будут *англичане* (выделено нами. – А. К.)»<sup>10</sup>.

Правда, в 1660 г. правительство еще не запрещало ввоз в колонии товаров непосредственно из иностранных портов. Но уже в 1663 г. новый «Акт о поощрении торговли» провозгласил о том, что «начиная с 25 марта 1664 г. ни один товар, или вещь, произведенную в Европе, не разрешается ввозить на земли, острова... или иные владения Его Величества... в Азии, Африке или Америке... иначе как на судах, построенных и *отгруженных в Англии и Уэльсе* (выделено нами. – А. К.)... и отсюда вывозящих их в какое-либо место»<sup>11</sup>. Кроме того, хозяин или капитан прибывавшего в колонии судна был обязан в течение суток предъявить губернатору список товаров и документы, подтверждавшие, что корабль английский, а капитан и  $\frac{3}{4}$  команды – англичане. Иначе все они считались контрабандистами и подлежали аресту.

Фраза «отгруженных в Англии и Уэльсе» означала, что теперь любые товары, которые перевозили английские суда, куда бы они ни направлялись, были обязаны пройти через центр – портовые города Англии и Уэльса, где с них на таможе взымали пошлины. Так как самым крупным портовым городом Англии являлся Лондон, то вскоре он стал настоящим центром британского экономического мира, получая при этом огромные доходы. Так, англичанам удалось создать систему, подобную голландской: купцы Соединенных Провинций перевозили товары всего мира че-

рез Амстердам, получая невиданную прибыль. Теперь этим же стали заниматься и англичане. Правда, в отличие от голландцев, английская система перевозок касалась, прежде всего, не иностранных государств, а подданных собственной империи.

Лондон существенно вырос, словно «новый Амстердам»: устье Темзы было наполнено кораблями, ее берега покрылись складами и пакгаузами, в городе активно заработала биржа. Дельцы из Сити, спонсировавшие королевские расходы, больше всего боялись ослабления своей экономической мощи из-за какого-нибудь происшествия – чумы или пожара. Они еще нетвердо стояли на международной арене и опасались своего главного конкурента – голландцев. Поэтому, когда в 1666 г. случился Великий Пожар в Лондоне, практически уничтоживший город, именно власти Сити «настаивали на немедленной реконструкции и не хотели ждать, пока будет разработан и одобрен более оригинальный проект»<sup>12</sup>.

Как и в 1651 г., Навигационный Акт 1660 г. был направлен против Голландии. Э. Бааш предположил, что возобновления этого документа требовали английские купцы, которые вели торговлю с Испанией, поскольку именно в этой области англичане успешно конкурировали с голландцами<sup>13</sup>. Потерпела убытки голландская торговля табаком, который купцы Соединенных Провинций вывозили из английской Вирджинии. Однако, поскольку американский сектор голландской экономики не был значительным, то судоходство Нидерландов вначале не пострадало серьезно от Навигационных Актов. До тех пор, пока голландцы владели Новым Амстердамом в Северной Америке, они могли легко при помощи контрабанды обходить те ограничения, которые установило английское правительство. Лишь в XVIII в., когда морское могущество Великобритании усилилось, влияние Акта стало гораздо сильнее сказываться на голландской экономике.

Самыми пострадавшими себя ощутили торговцы британских колоний, поскольку им теперь запрещалось вести самостоятельную торговлю с другими странами. Кроме этого, по колонистам серьезно ударил и еще один важный пункт Навигационного Акта 1660 года. Это был список товаров, которые иностранцам и колонистам запрещалось вывозить из английс-

ких плантаций. В список входили «сахар, табак, хлопок, шерсть, индиго, имбирь, красильный желтник или иные красильные растения»<sup>14</sup>, то есть все те товары, которые были необходимы на мануфактурах, или имели огромную популярность в Европе, как табак. Позднее количество таких товаров, которые получили название «перечисленных», постепенно расширялось. В 1706 г. в их число были включены рис, материалы, необходимые для судоходства, смола, деготь, скипидар, пенька, мачтовый лес, рейки. В 1722 г. к ним добавились медная руда, бобровые шкуры и другие меха, в 1733 г. – патока, в 1764 г. – китовый ус, железо, строевой лес, шелк-сырец и поташ.

Уже в 1663 г. возмущенные вирджинцы написали в Англию петицию, в которой требовали отменить новые законы. Они уверяли, что Акт «не только разорит жителей и плантаторов (колоний), но и превратит самые большие, плодородные и славные плантации Вашего Величества в пустыню... Если изгнать отсюда голландцев, можно ли надеяться, что из Англии за табаком придет больше кораблей, чем раньше (голландских. – А. К.), и что он будет реализован так же?»<sup>15</sup> Ответа не последовало. Но в то время колонисты надеялись, что Акт будет иметь кратковременный характер, только на время войн Англии с Голландией. Также считали и министры Карла II<sup>16</sup>.

Однако английская торговля с колониями во второй половине XVII в. возросла. В 1667 г. в статье VII мирного англо-испанского договора испанцы впервые юридически признали право англичан владеть колониями в Новом Свете<sup>17</sup>. К тому же, более благоприятно начала складываться мировая экономическая конъюнктура. Торговая конкуренция между европейскими державами возросла, и в Лондоне не видели смысла прекращать действие Акта. В конце XVII столетия на колонии приходилась  $\frac{1}{3}$  импорта Англии, остальные  $\frac{2}{3}$  реэкспортировались в Европу, принося большие доходы.

Как работала эта система торговли колоний с метрополией? Плантатор продавал, например, урожай табака лондонскому купцу или посреднику, отправлявшему за комиссионные товар колониального клиента, переводившему выручку на его банковский счет и делавшего для него покупки. Посредник был для планта-

торов практически всем: он устраивал детям плантатора образование в Англии, поставлял новости и рекомендовал книги, ткани и политиков, и даже помогал устроить личную жизнь. «Предлагая широкий диапазон услуг, посредник стал полномочным послом уютного плантаторского острова во внешнем мире, – писал Д. Бурстин. – И плантатору с каждым годом становилось все труднее и труднее вырваться: он мог выбирать из нескольких посредников, но этот выбор мало что менял. Нехватка желания, нехватка опыта, нехватка связей и нехватка времени оставляли его прикованным к системе посредничества»<sup>18</sup>.

Плантаторы, таким образом, всецело зависели от английских торговых домов. Табак, погруженный на судно, отправлявшееся через Атлантику, оставался собственностью плантатора, он нес весь риск при доставке груза. На его долю выпадали все расходы – ввозные пошлины, стоимость фрахта, страховка, оплата хранения, определение качества табака, погрузки, разгрузки и доставки к месту продажи. Плантатор возмещал все убытки, случившиеся с товаром во время этих многочисленных операций. Все эти расходы английский посредник вычитал из суммы, вырученной от продажи табака.

Очень часто случалось так, что низкие цены на табак в Англии не покрывали расходы по доставке и стоимость заказанных товаров. Плантатор, не имевший возможности при тогдашних средствах связи узнать об этом, не мог маневрировать. С обратным кораблем он получал заказанные им товары и уведомление о размерах предоставленного торговцем кредита. Долг с большими процентами приходилось погашать из стоимости урожая следующего года. Случалось и так, что стоимость партии табака не покрывала даже различных сборов. «Из Англии поступали все товары, потребителями которых были колонисты, – писал Б. Франклин в 1757 г., – они же не были в состоянии поставить свои товары как непосредственно в Англию, так и на другие рынки на равную сумму, и поэтому баланс все время складывался не в их пользу»<sup>19</sup>. «Свобода английских колонистов... ничем не ограничена, – отмечал А. Смит в 1776 г. – ...решительно во всем за исключением внешней торговли»<sup>20</sup>.

Недовольство колониальных торговцев, тем не менее, отлично возмещалось значительным объемом нелегальной торговли колоний. Особенно это касалось Новой Англии. Контрабандисты, будущие предприимчивые «янки», неоднократно нарушали положения Навигационного Акта. Они снабжали Антильские острова – как английские, так и французские, голландские и датские – рыбой, китовым жиром, лошадьми, солониной, строительным и корабельным лесом. Обратные американские корабли везли сахар, патоку, спиртное, а также – монеты, которыми британская метрополия их практически не снабжала. «Именно успех этого торгового натиска в южном направлении, несомненно, удесятерил торговую мощь колоний Севера, – утверждал Ф. Бродель, – и породил у них промышленность: судостроение, изготовление грубых сукон и полотна, скобяных изделий, перегонку рома, производства железа»<sup>21</sup>. Все это происходило в обход британских законов, нарушая систему посредничества. И хотя У. Питт-старший утверждал, что «если бы Америка додумалась изготовить один чулок или один подковный гвоздь, я бы пожелал заставить почувствовать ее всю тяжесть британской мощи»<sup>22</sup>, он, тем не менее, просто не знал о реальной ситуации в колониях.

Губернаторы отправляли в метрополию письма о нарушениях. «Нелегальная торговля, процветающая в этой провинции и в соседних колониях... имеет такие последствия, что без быстрых и решительных мер парламента по пресечению ее можно нанести весьма ощутимый удар по интересам Великобритании, сократить экспорт ее шерстяных и прочих изделий в ее же собственные колонии. Британия может и потерять роль главного экспортера европейских товаров, а это позволит иностранным государствам извлекать немалые выгоды из торговли с колониями и, в конце концов, *ослабит необходимую зависимость североамериканских колоний от Британии* (выделено нами. – А. К.), – предупредил метрополию губернатор Новой Англии У. Ширли за тридцать лет до Американской революции. – До тех пор, пока за все нарушения торговых актов... не будут немедленно карать суды вице-адмиралтейства здесь, в колониях... противозаконная торговля будет по-

прежнему развиваться в Новой Англии и может достичь таких размеров, что устранить ее будет практически невозможно...»<sup>23</sup>.

Однако, чаще всего, колониальная администрация, напротив, уступала напору местных и частных интересов, и старалась не замечать контрабанду. Тем более что политически власть губернатора была уравновешена властью местных ассамблей, которые и были истинными хозяевами колоний. «Житель Вирджинии или Массачусетса обнаруживал, что его повседневная жизнь протекает в основном, а на деле почти полностью по законам собственной колониальной ассамблеи – хотя где-то маячили крайние случаи королевского запрета или обращения к тайному совету, – писал Д. Бурстин. – Присланные из Лондона губернаторы, хотя и были весьма красноречивы, становились все более бессильными»<sup>24</sup>.

Первые попытки контролировать колонии начались, когда к власти в Англии пришел Оливер Кромвель в середине XVII века. Однако они не были эффективными до самой «Славной революции» 1689 года. Влияние на колониальную политику нового короля-голландца и его придворных, принесших с собой голландских опыт построения заморских империй, очевидно. Желание английских торговых кругов, получивших теперь доступ к власти, взять колонии под свой контроль, было также бесспорно. Создание Комитета по торговле и плантациям в 1696 г. означало усиление внимания правительства к колониальной политике. В его состав входили как аристократы, дипломаты, экономисты, так и представители торговых домов Англии, ведущих дела с колониями. Комитет живо взялся за работу: колонии были обвинены в непослушании Навигационным Актам, в принятии постановлений, противоречащих английским законам, в сокрытии обращений и жалоб в Королевский совет, в предоставлении гаваней пиратам и контрабандистам, в подрыве экономики соседних королевских колоний путем порчи монеты, в укрывательстве беглых рабов, в нарушении таможенных правил, в неспособности защитить свои границы. Это, прежде всего, касалось Массачусетса, Род-Айленда, Коннектикута, Нью-Джерси, Пенсильвании, Каролины и Багамских островов<sup>25</sup>.

Намечалось реформирование всей колониальной системы, однако в этот период Анг-

лия вступила в войну за Испанское наследство (1702–1713 гг.), и реформу пришлось отложить до конца войны. Смерть королевы Анны (1714 г.), партийные распри, вступление на престол новой Ганноверской династии и эпоха «робинократии» (1721–1742 гг.) снова отложили решение колониальных проблем. В эти годы авторитет Комитета резко падает, пост губернатора превращается в синекуру. «Крайности английской внутренней политики вели министров к тому, чтобы использовать колониальное губернаторство как средство для вознаграждения своих сторонников, которые либо не были компетентными, либо не проявляли интереса к административной деятельности, – писал Д. Бурстин. – Все это способствовало неясности и непостоянству британской позиции, открывая путь для роста активных центров управления с американской стороны. В XVIII в., по мере того как королевские губернаторы становились слабее, вакуум заполняли колониальные ассамблеи»<sup>26</sup>. В 1720–1730-е гг. колонисты создавали в британском парламенте группировки, представлявшие их интересы. Деятельность представителей колониальных «интересов» привела к тому, что в 1730 г. британский парламент ослабил ограничение на продажу колонистами Каролины риса, разрешив продавать рис в любой стране к югу от мыса Финистерре в Португалии. А в 1739 г. британские политики пошли еще дальше, выпустив Сахарный Акт, согласно которому плантаторы сами могли продавать на рынках Европы, минуя метрополию<sup>27</sup>. Это было прямым нарушением Навигационных Актов, и победой вест-индских плантаторов.

Тем временем правительство старалось просто не замечать проблемы колоний, поскольку на повестке дня в 1714–1750 гг. были совсем другие задачи. Политика британского правительства в те годы получила название «благотворного пренебрежения». «Политический механизм Британской империи (в XVIII в. – А. К.) был каким угодно, только не действующим четко и реалистично», – сделал вывод Д. Бурстин<sup>28</sup>.

В 1748 г. во главе Комитета по торговле встал граф Галифакс. Он считался политиком группы герцога Бедфорда, который представлял интересы вест-индских плантаторов в парламенте. Галифакс выступил за ужесточение

имперского курса Британии. Отражением такой политики был Железный Акт 1750 г., запрещавший колониям создание мануфактур. Галифакс учредил регулярное сообщение между Лондоном и колониями. Однако начавшаяся Семилетняя война временно приостановила реформы.

Они были возобновлены сразу после войны графом Гренвиллом, поскольку британская экономика оказалась ослабленной. В 1764 г. парламентом был принят Сахарный Акт, увеличивший в два раза пошлины на товары, ввозившиеся в континентальные колонии из стран, не входивших в Британскую империю: сахар, индиго, кофе, шелка, отдельные виды одежды – все то, чем в обилии обладали французы. Принятый тогда же акт о валюте запрещал выпуск в южных колониях бумажных денег, выпуск которых в Новой Англии был запрещен еще в 1751 году. При Гренвилле были увеличены штаты таможенных контролеров. Был учрежден пост генерал-контролера, отвечавшего за работу таможенной службы. С 1764 г. началась реорганизация работы вице-адмиралтейских судов, рассматривавших дела о пиратстве и контрабанде. Их компетенция была расширена. Но пиком деятельности Гренвилла стал знаменитый Акт о гербовом сборе, принятый парламентом в марте 1765 г., отмененный У. Питтом и снова введенный уже лордом Тауншендом в 1767 году. Вопрос о налогообложении колоний поднял и проблему имперских владений, за которой последовала Американская революция. «Кто-то остроумно заметил, – пишет А.Б. Соколов, – что Англия потеряла свои американские колонии, потому что Гренвилл был первым министром, который стал читать депеши оттуда»<sup>29</sup>.

С середины XVII в. Англия стала центром новой экономической системы, принесшей ей морское, экономическое и колониальное могущество. Но это могущество заключалось в балансе сил метрополии, получавшей прибыль от легальной торговли, и американских колоний, окрепших благодаря нелегальной торговле. Пока британское правительство, занятое европейскими войнами и внутренними делами метрополии в первой половине XVIII в., не вмешивалось в дела его подданных за океаном, дела шли неплохо. Торговля росла, могущество Британии крепло. Усиление импер-

ской политики Лондона в 1760-е гг., критика меркантилизма в эти же годы – все это нарушило сложившееся равновесие сил и породило Американскую революцию, а за ней и крушение Первой Британской империи<sup>30</sup>.

**ПРИМЕЧАНИЯ**

<sup>1</sup> Бааш Э. История экономического развития Голландии в XVI–XVIII веках. М., 1949. С. 288.

<sup>2</sup> Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм. Т. 3. Время мира. М., 1992. С. 190.

<sup>3</sup> Defoe D. A Plan of the English Commerce, 1728. P. 192 // Бродель Ф. Указ. соч. С. 239.

<sup>4</sup> Voser Ch. The Dutch Seaborne Empire. L., 1990. P. 52.

<sup>5</sup> Питулько Г.Н. Торговая политика Голландии в освещении английской публицистики первой половины XVII в. // Проблемы разложения феодализма и генезис капитализма в Европе. Горький, 1989. С. 70–80.

<sup>6</sup> Акт об увеличении торгового флота и поощрении мореплавания английской нации (Навигационный акт) // Законодательство английской революции, 1640–1660. М.; Л., 1946. С. 268–269.

<sup>7</sup> Там же.

<sup>8</sup> Цит. по: Кут С. Августейший мастер выживания. Жизнь Карла II. М., 2004. С. 256.

<sup>9</sup> Navigation Act, 1660 // Documents in English Economic History. England from 1000 to 1760. L., 1977. P. 313; Акт о поощрении и развитии кораблестроения и мореплавания, 1660 г. // Законодательство английской революции, 1640–1660. М.; Л., 1946. С. 313.

<sup>10</sup> Ibid. P. 313; Там же. С. 313.

<sup>11</sup> Navigation Act, 1663 // English Historical Documents. Vol. IX. P. 358.

<sup>12</sup> Клаут Х. История Лондона. М., 2002. С. 57.

<sup>13</sup> Бааш Э. Указ. соч. С. 297.

<sup>14</sup> См.: Navigation Act, 1660 // Documents in English Economic History. England from 1000 to 1760. L., 1977. P. 315; Акт о поощрении и развитии кораблестроения и мореплавания, 1660 г. С. 314.

<sup>15</sup> An Attack on the Navigation Act, c. 1663 // Documents in English Economic History. England from 1000 to 1760. L., 1977. P. 317–318.

<sup>16</sup> Ashley W.J. The Commercial Legislation of England and the American Colonies, 1660–1760 // Quarterly Journal of Economics, 14 November 1899. P. 4.

<sup>17</sup> Treaty of Madrid, as to Peace and Commerce, 1667 // Chalmers G. A Collection of Treaties between Great Britain and other powers. L., 1790. Vol. II. P. 9.

<sup>18</sup> Бурстин Д. Американцы: национальный опыт. М., 1993. С. 225.

<sup>19</sup> Франклин В. Исторический очерк конституции и правительства Пенсильвании // Франклин В. Избранные произведения. М., 1956. С. 168–169.

<sup>20</sup> Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. М.; Л., 1931. Т. 2. С. 144.

<sup>21</sup> Бродель Ф. Указ. соч. С. 422.

<sup>22</sup> Там же. С. 416.

<sup>23</sup> Губернатор Уильям Ширли – Торговой палате, Бостон, Новая Англия, 26 февр. 1743 г. // Сборник документов по истории нового времени. Буржуазные революции XVII–XVIII вв. М., 1990. С. 95.

<sup>24</sup> Бурстин Д. Указ. соч. С. 499.

<sup>25</sup> Соколов А.Б. «Правь, Британия, морями»? Политические дискуссии в Англии по вопросам внешней и колониальной политики в XVIII в. Ярославль, 1996. С. 81–82.

<sup>26</sup> Бурстин Д. Указ. соч. С. 498.

<sup>27</sup> The Sugar Act, 1739 // English Historical Documents. Vol. VIII. L., 1957. P. 776–777.

<sup>28</sup> Бурстин Д. Указ. соч. С. 498.

<sup>29</sup> Соколов А.Б. Указ. соч. С. 132.

<sup>30</sup> Marshall P. The First and Second British Empires: A Question of demarcation // History – XIX. 1964. P. 13.