

Akty Nawigacyjne z okresu restauracji Stuartów

23 maja 2013

Jednym z najbardziej istotnych postanowień początku restauracji Stuartów był szereg Aktów Nawigacyjnych, w których Anglia narzucała merkantylistyczne ograniczenia w swoim imperium. Purytański parlament, chcąc wyeliminować z konkurencji w handlu wydajnych holenderskich kupców, w latach 1650–1651 zabronił obcym statkom wymiany handlowej z Ameryką, działając na korzyść londyńskich kupców. Na mocy aktów ustanowionych w tychże latach, towary do i z angielskich kolonii musiały być wysyłane jedynie na statkach angielskich lub kolonialnych, lub statkach należących do kraju, z którego pochodziły towary, którymi handlowano.

Import i eksport ryb z Anglii mógł odbywać się tylko na angielskich jednostkach. Zgodnie z kompromisem przywracającym monarchię, Karol II nadal pozwalał londyńskim kupcom odnosić zyski i nadał serię Aktów Nawigacyjnych w latach 1660–1663. Wśród wytycznych rządowych delegatów było egzekwowanie prawa wynikającego z nich.

Nowe Akty Nawigacyjne drastycznie ograniczyły i zmonopolizowały amerykański handel z koloniami, ze szkodą dla kolonii.

Akt Nawigacyjny 1660-1661:

1. ograniczył cały handel kolonialny tylko do „angielskich” statków (angielskich lub amerykańskich) – to znaczy statków zbudowanych w Anglii, będących własnością Anglików i obsadzonych angielską załogą;
2. wykluczył wszystkich zagranicznych kupców z amerykańskiego handlu; oraz

3. wymagał, by pewne wyszczególnione artykuły kolonialne były eksportowane tylko do Anglii i angielskich kolonii.

Już widzieliśmy zniszczenie w południowych koloniach spowodowane przez tytoń, który był jednym z „wyszczególnionych artykułów”. Poza nim były to także cukier, bawełna i różne barwniki. Drugą ważną ustawą wśród Aktów Nawigacyjnych była uchwalona w 1663 r. Staples Act, według której wszystkie dobra eksportowane z Europy do Ameryki musiały najpierw zostać wyładowane w Anglii. Tylko kilka kolonialnych towarów importowanych zostało uwolnionych z tej prohibicji: sól, niewolnicy, pewne zaopatrzenie ze Szkocji oraz wino z Madery i Azorów.

Ustawa Staple Act pozwalała angielskim statkom i kupcom zmonopolizować eksport do Ameryki. Faworyzowała także angielskich producentów sprzedających dobra do Ameryki, bo obce towary wysyłane do kolonii były obłożone cłami w angielskich portach. Klauzula o wyszczególnionych towarach zapewniała, że towary te będą eksportowane tylko przez angielskich kupców i na angielskich statkach. Zagarnięcie przez Anglię Nowej Holandii było częściowo zaplanowane po to, by do Aktów Nawigacyjnych dodać zniszczenie holenderskiego handlu z Nowym Światem.

Bezpośredni wpływ tych ustaw na kupców z Nowej Anglii i tamtejszą gospodarkę nie był znaczny. Dobrami importowanymi do Nowej Anglii były w dużej mierze i tak te produkowane w Anglii, więc nie nastąpiły tu duże zmiany. Natomiast restrykcje, takie jak wyszczególnione artykuły i prohibicja na bezpośredni import win z Wysp Kanaryjskich, były po prostu ignorowane. Kupcy z Massachusetts beztrąsko kontynuowali wysyłkę wyszczególnionych artykułów bezpośrednio do europejskich portów, na przykład tytoniu do Holandii, a także importowali towary bezpośrednio z Europy. Kupcy z Nowej Anglii mogli szczęśliwie ratować południe od natychmiastowego zniszczenia z rąk Aktów Nawigacyjnych poprzez import tytoniu z Południa najpierw do Bostonu, a następnie sprzedaż do innych

krajów.

W ten sposób południe uniknęło brzemienia Aktów Nawigacyjnych. Angielski rząd nie podjął starań, by wymusić jakiekolwiek z restrykcji do czasu zakończenia wojen z Holandią w połowie lat 70. XVII w. Kupcy popierani byli w pełni przez Sąd Najwyższy stanu Massachusetts, który uznał, że podlega „prawu Anglii w tym samym stopniu, w jakim jest mieszkańcem Anglii” – czyli w żadnym. W tej kwestii bostońscy kupcy i purytańscy teokraci byli sojusznikami: ci pierwsi mogli chronić handel przed angielskimi ograniczeniami; ci drudzy – trzymać Anglię z dala od purytańskiego reżimu w Massachusetts.

I rzeczywiście, kupcy z Massachusetts, zdolni do ominięcia restrykcji Aktów Nawigacyjnych, mogli wykorzystać korzyści płynące ze zniszczenia efektywnych holenderskich konkurentów. Kupcy z Londynu natomiast, wykorzystawszy rząd do stłamszenia Holendrów, odkryli nagle ku swojej rozpacz, że ci z Massachusetts wygrywają w konkurencji o handel produktami kolonialnymi w Europie. Wyprzedzali ich także w transporcie morskim i zaopatrzeniu kolonii w dobra importowane, włączając produkty europejskie konkurujące z angielskimi. Królewskie dochody z powodu bezpośredniej wymiany handlowej z Europą były mniejsze, ponieważ omijano podatki nakładane na produkty w angielskich portach.

Najbardziej prosperującą działalnością handlową w Nowej Anglii podczas wojen z Holendrami w latach 60. i 70. XVII wieku była realizacja nieekonomicznych, dotowanych kontraktów wojskowych na zaopatrzenie dla Anglii podczas prób podboju. Głównymi towarami z Massachusetts było oporządzenie i takielunek statków, jak maszty, przekazywane kanałami do Portsmouth w New Hampshire. W tamtym czasie był to największy biznes widziany kiedykolwiek w Nowej Anglii. I znów kluczowymi przedsiębiorcami w tej wymianie handlowej byli londyńscy kupcy, którzy odnosili korzyści z wojskowych kontraktów, wykorzystując swoje wpływy.

Najbardziej uprzywilejowanymi kupcami z Massachusetts byli ci mający londyńskich kontrahentów. Wiodącym dostawcą masztów w Nowej Anglii był niejaki Peter Lidget, ale przemysł masztowy Massachusetts mógł prosperować przede wszystkim dlatego, że był zdecentralizowany i konkurencyjny.

Na przykład w 1670 r. Richard Wharton był w stanie uzyskać dla swojej firmy 10-letni monopol na dostawę wyposażenia okrętowego (także masztów) w Massachusetts i Plymouth, jednakże przedsięwzięcie szybko upadło, ponieważ przywilej ten był niemożliwy do wprowadzenia w życie.

Raz jeszcze rynkowy proces był w stanie zniszczyć monopol, nawet ten nadany przez rząd.

Autor: Murray N. Rothbard

Tłumaczenie: Iga Pięta

Źródło oryginalne: „Conceived in Liberty”, tom 1, rozdział 37

Źródło polskie: [Instytut Misesa](#)