

ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ В АНГЛИЙСКОЙ ОСТ-ИНДСКОЙ КОМПАНИИ (XVII В.)

А.Л. Сапунцов, д-р экон. наук, доцент, ведущий научный сотрудник
Институт Африки Российской академии наук
(Россия, г. Москва)

DOI: 10.24411/2500-1000-2019-11951

Аннотация. В статье исследуются предпосылки к организации транспортного дела в Английской Ост-Индской компании (ОИК), в том числе вопросы строительства собственных верфей, аутсорсинга услуг по судостроению и техническому обслуживанию кораблей на пути их следования на заморские земли. Рассмотрена проблематика совмещения, замещения и дополнения торгового и военно-морского флота, включая эксплуатацию данных средств в рамках частного предприятия и разделения его полномочий с королевскими военными силами, а также частными армиями транснациональных корпораций (ТНК). Цель работы заключается в выявлении побудительных мотивов Английской ОИК к интернализации морского дела и нахождении баланса в оказании указанных услуг у сторонних организаций, следовательно, в определении экономической эффективности финансирования собственного флота и его влияния на ситуацию с межстрановым обменом капитала, перевозимым в физической форме. При подготовке статьи применялись методы исторического синхронизма, диалектики, объективизма и когнитивного анализа исторических документов, а также интерпретации свидетельств очевидцев рассматриваемых событий. На основании проведённого исследования было установлено, что собственный развитый флот Английской ОИК (в том числе собственные судостроительные объекты, такие как верфи и судоремонтные заводы) был императивом к выходу на внешние рынки и закреплению там, так как воинственная конкуренция с ТНК стран Европы и местными азиатскими властителями, в том числе бенгальцами и могулами, требовала централизации предпринимательской власти в рамках одной частной компании; более того, монополизация на рынке транспортных услуг позволяла Английской ОИК влиять на движение капитала между метрополией и колониями, условия денежного обращения, а также заниматься аутсорсингом услуг по грузоперевозкам во фрахт третьим лицам.

Ключевые слова: Английская Ост-Индская компания (ОИК), Бенгалия, международное движение капитала, Индия, колонизация, морской транспорт, прямые иностранные инвестиции (ПИИ), транснациональная корпорация (ТНК).

В XVII в. Ост-Индские компании (ОИК) стран Европы приступили к снаряжению экспедиций в страны Азии и организовали там сеть факторий. Столь отдаленное расположение колоний от метрополий, впечатляющее наблюдателя даже по современным меркам дистанционной организации хозяйствования, требовало от ОИК формирование сильного торгового и военного флота. Следовательно, для сохранения зарубежного бизнеса и его развития первыми транснациональными корпорациями (ТНК) отдавалось решающее значение кораблестроению в Европе и проведению ремонта судов на заморских землях, в силу чего был увеличен спрос на древесину, дё-

готь, смолу, паклю, канаты, паруса и прочее. На судостроительных и судоремонтных заводах, верфях, причалах и гаванях создавались новые рабочие места, появлялись новые профессии.

Английская и голландская ОИК постепенно забирали первенство в кораблестроении у португальцев, которые в 1512 г. построили крупнейший корабль Санта Катерина до Мнте Синай (Santa Catarina do Monte Sinai), водоизмещением 800 т и вооружённый 286-ю орудиями [1, р. 457]. Суда в составе первых экспедиций Английской ОИК отправлялись в плавание из Детфорда – района на юго-востоке Лондона на правом берегу Темзы. В это время

Английская ОИК арендовала мощности на королевских военных верфях, но к 1609 г. было налажено производство собственных судов в Детфорде; к 1614 г. компанией был взят в аренду земельный участок к востоку от королевских военных верфей, на котором также было организовано собственное производство [2, р. 23]. Помимо этого, Английская ОИК начала обустроить верфи в Блэколле и Дандэниеле [3, р. 578].

Необходимость развертывания мощного флота ОИК определялась градуализмом в трансформации форм инвестирования на зарубежные рынки (или квазинвестирования при вооружённом захвате). «При анализе причин экспансии ОИК в Южную Азию можно выделить следующую закономерность: частные купцы пришли в субрегион с целью организовать торговлю; затем, богатство этих земель приманило купцов, и они последовательно захватили страны силой» [4, р. 81]. Как было указано в «Регистре писем и проч.», в первые годы деятельности ОИК её торговые маршруты с Ост-Индией обслуживали следующие суда: «Дракон» (красный) с грузоподъемностью 10,5 тыс. мешков перца и 460 бакаров гвоздики; «Гектор» перевозил перец, мускатный орех и его шелуху, а также гвоздику на сумму 40 тыс. реалов восьмых; «Согласие» перевозило те же товары, что и «Гектор», но меньшей стоимостью – 12 тыс. реалов восьмых [5, р. 147]. Указанные успехи были достигнуты несмотря на практикуемую на морском транспорте гендерную дискриминацию, которая была характерна для рассматриваемого периода времени и не была особой для Английской ОИК [6, р. 8-9].

В годы Английской ОИК голландские мореплаватели славились своим умением. В 1625 г. была опубликована книга о религии в мореходном деле (*Groote Christelyke Zee-Vaert*), которая выдержала 35 изданий. «В ней под навигацией понималось не только буквальное местоположение предметов, но также ежедневная жизнь моряков. В проповедях добавлялась и устанавливалась моральная размерность мира, становившаяся частью курса в жизни, который выбирает для себя мужчина. Разнообразные трудности и тягости морских

грузовых и пассажирских перевозок рассматривались как метафоры для «вечного искусства» или «короткой жизни» (*vita brevis*). В соответствии с реформированной доктриной, жизнь мореплавателя (возможно, также просто человека) находилась в руках Бога» [7, р. 27-27].

Важно отметить связь между единоначалием в кораблевождении с иерархической структурой управления ОИК. Губернатор компании обычно избирался её общими членами, а не назначался на эту должность руководящим органом из числа его членов. Поэтому губернатор компании, учрежденной согласно хартии, занимал несколько иное место в системе управления по сравнению с председателем совета директоров современной компании. Более того, современный председатель компании отвечает за обеспечение её управления на должном высоком уровне, что не было свойственно для губернатора, который отвечал за принятие текущих решений. В компаниях был хотя бы один депутат губернатора, который получал полномочия при отсутствии губернатора.

Общее использование слова «губернатор» (*governor*) для обозначения старшего должностного лица обладает определенными особенностями в толковании. Учебные пособия по корпоративному управлению обычно приводят этимологию этого слова, показывая его происхождение от классического латинского слова *gubernator*, изначально обозначавшего рулевого или пилота, контролирующего направление движения корабля, и позже получившего более общее значение для лица, которое что-либо направляет или контролирует. «Ипликация указанной этимологии показывает, что губернатор должен быть лишь одним лицом в командовании, так как комитеты не могут вести корабли (управлять их рулями)» [8, р. 342]. Другие должностные лица, участвующие в этой модели управления, будут играть роль исполнителей и советников, так как губернатор в конечном счёте будет отвечать за принятие решений и будет обеспечивать претворение этих решений в жизнь.

Помимо ориентальных даров и диковинных товаров, морской транспорт был занят физической перевозкой ценного ме-

талла в колонии. «Учреждение [Английской – *при ред.*] Ост-Индской Компании в 1600 г. должно было доказать на деле, что запрещение вывозить из страны драгоценные металлы нецелесообразно. И действительно, этой Компании пришлось вывозить много золота в уплату за колониальные товары, которые она покупала в Индии» [9, с. 17]. «Если бы въ своихъ отношеніяхъ къ Остъ-Индіи англичане руководились коммерческими выгодами, они давнымъ давно отказались бы отъ управления ею: независимый народъ всегда покупает болѣе товаровъ, нежели зависимый» [10, с. 520]. «Переворот в торговле вызвал изменение меркантилистических взглядов. Опыт Ост-Индской компании доказал, что вывоз денег не только не разоряет страну, а наоборот обогащает ее» [9, с. 38]. «В сборнике помещено также сочинение Мена «Рассуждение о торговле с Ост-Индией». Мен защищает деятельность знаменитой Ост-индской компании, одним из директоров которой он состоял, и попутно излагает основные положения меркантилизма» [11, с. 180].

Указанное отражалось в трудах Карла Маркса. «В ряде статей, опубликованных в 1853 г., Маркс разработал «реформы», бывшие в то время предметом прений в английском парламенте в связи с истечением срока действия хартий Остиндской компании в 1864 г.» [12, с. 41-42]. Однако в отличие от марксистов, некоторые современные зарубежные авторы указывают на обратное: английская ОИК и британский колониализм не увеличили объемы золота и серебра, накопленных в Индии. «Напротив, ОИК ничего не оставила в Индии, кроме результатов её экономической эксплуатации. Проводилась дискриминационная политика регулирования внешней торговли и была введена особого рода система налогообложения – это отрицательно сказалось на производительности производства в этой стране» [13, р. 15].

В 1616 г. корабль Английской ОИК с грузом шерстяных тканей вошел в Оманский залив и пришвартовался в персидском порту Джаск, где планировалось организовать сбыт этого товара [14, р. 183]. «Флот Английской ОИК был ориентирован на организацию грузоперевозок между

Азией и Лондоном, что делало невозможным проведение масштабных военно-морских кампаний в Персидском заливе и Индийском океане» [15, р. 499]. В 1635 г. суда Английской ОИК осуществили переход из Сурата в Гоа, который прошёл в мирных условиях после подписания англо-португальского договора [16, р. 230]. Английская ОИК была одним из организаторов работоторговли, и «её суда за 1660-1720гг. перевезли (по минимальным официальным оценкам) 1240 таких лиц, обычно на Сумарту и о. Св. Елены, но рабы из Мадагаскара также перевозились на фактории в Индию» [17, р. 172].

К 1631 г. Английская ОИК стала испытывать трудности в сохранении своего тотального контроля над грузоперевозками. Рассмотрев прошение директоров компании, король Англии Карл I диссеминировал прокламацию, где указывалось на «ограничения избыточности приватного или тайного элемента в торговле, которая впредь будет осуществляться между Англией и Ост-Индией, а также в реверсивном направлении офицерами и моряками Английской ОИК на её собственных судах [18, р. 800]. Благодаря этому был подписан дополнительный капитал на сумму £420 тыс., что в целом было немного. «Английская ОИК и её английские конкуренты несколько раз пытались организовать поселения в Африке, следуя примеру португальцев. Они располагали укреплениями как в Западной, так и в Восточной Африке. Однако в 1635 г. король Англии выдал хартию другой компании на организацию поселений в Африке, в том числе на Мадагаскаре, и вышеуказанные попытки английской ОИК не получили продолжения [17, р. 172].

Власти Империи моголов ставили перед собой двойственные задачи. Во-первых, было нужно обосновать ожидания людей, которые рассчитывали на получение экономических выгод от распространения в регионе власти могола и его защиты. Во-вторых, требовалось оказать поддержку местным торговым организациям и частным купцам в условиях ожесточения конкуренции с иностранцами, которые зачастую вели себя достаточно воинственно. Следовательно, моголы находились в

напряжённом состоянии и были постоянно «начеку» из-за присутствия европейцев. Политическая угроза происходила от невозможности ограничить амбиции иностранцев и оказать противодействие их экспансионистским планам, что особенно имело отношение к Джону Милденхоллу (John Mildenhall). Он назначил себя брокером, осуществлявшим деятельность в интересах Английской ОИК, и распространял в среде иезуитов слухи, адресованные к моголам: «Под цветами товаров мы [англичане] вторгнемся в вашу страну, штурмом возьмем некоторые из ваших постов и подвергнем Ваше величество колоссальным пыткам» [19, p. 406].

Суда Английской ОИК использовались для обслуживания других лиц за плату. Например, «в 1702 г. группа армянских купцов зафрахтовала судно у ОИК для совершения путешествия из Калькутты в Персидский залив. ... В ранее новое время армяне развернули крупную торговую сеть, которая в XVII в. охватывала Европу, Россию, Средиземноморье, Малую Азию, Персию, Индию, Индонезию, Филиппины и даже Тибет» [20, p. 135]. В XVIII в. конкуренция за торговлю с Ост-Индией усиливалась, в том числе бывшие работники Английской ОИК занимали должности в конкурирующих компаниях и английские суда фрахтовались иностранцами для плавания в Бенгалию и обратно в европейские города [21, p. 278].

Указанное наблюдалось и при трансферте лиц в другие торговые общества, в том числе на замещение вакантных должностей по морской тематике, которое происходило под воздействием алчных начал, включая обсессивно-компульсивную тягу к получению и накоплению денежных средств, своего рода денежному фетишизму, а также товарно-материальных ценностей, что нельзя было обуздать морально-нравственными и патриотическим воспитанием, так как ради денег лицо было способно сделать всё что угодно, даже продать и предать Родину. Например, «обуреваемый жаждой обогащения юный Детердинг попадает в колонии на службе в Голландское торговое общество, которое находилось «на протяжении многих поколений, на таком же почетном счету у голландцев,

как Ост-индская компания у англичан» [22, с. 148].

Транспортное дело Английской ОИК существенно повлияло на научные объяснения причин международного движения капитала. «Экспорт капитала в период торгового и отчасти промышленного капитализма является одной из функций внешней торговли. Колониальная политика XVI и XVII вв. увеличивает приток европейских капиталов в заокеанские страны, и получаемая торговая прибыль уходит за границу снова в виде торгового и торговоссудного капитала. Характерным примером того, как метрополия использовала экспортированный капитал, может служить деятельность Ост-Индской компании, капиталы которой использовались самой компанией в интересах отечественного торгового капитала» [23, с. 36-37].

Во-первых, появились новые взгляды на межстрановой обмен капиталом. «У Гобсона, например, в главах, посвященных генезису современного вывоза капитала, совершенно стирается все своеобразие экспорта капитала в эпоху монополистического капитализма и его качественное отличие от всех предыдущих форм миграции капиталов. Так, например, Гобсон утверждает, что современный экспорт капитала является лишь развитием того движения капитала, которое наблюдалось еще во времена Генриха V (XV век) и особенно в период деятельности Ост-Индской компании. Совершенно прав т. Спектатор, давая дополнительную характеристику сущности экспорта капитала в период монополистического капитализма, подчеркивая своеобразие экспорта капитала в новейшую эпоху» [23, с. 36-37].

Во-вторых, предпринимались попытки найти связь между движением капитала и денежных средств. «Система денежного баланса была заменена системой торгового баланса, ярким представителем которой в литературе является Т. Мэн – бывший член дирекции Ост-Индской Компании. Он выступает резко против запрещения вывоза денег и тем самым защищает Ост-Индскую К-о от нападков за нарушение «статута истрачения». Он доказывает, что вывезенные Компанией деньги из Англии в уплату за индийские товары возвращают-

ся в страну с избытком, т. к. они продаются по более высоким ценам на внешнем рынке. Вывоз денег является лишь первым звеном в цепи торговых операций. Поэтому результат может быть выяснен только в конце, т. е. когда товары превращены в деньги» [9, с. 27-28].

При этом достаточно странно выглядят радикальные взгляды героизированных после революции представителей русской интеллигенции, которые гиперболизировали заботу и покровительство Английской ОИК, предоставленное в оказании транспортных услуг индийскому народу. «Действительно, нельзя сомневаться в том, что английское владычество приносит пользу Индии; но во-первых, для филантропической заботливости о чужом благе есть много средств кроме владычества, поддерживающегося исключительно штыком и штуцером, – можно даже полагать, что дружеские мирные сношения приносят больше пользы просвещаемому народу, нежели насильственное наложение просвещения; во-вторых, разстраивать свои дела для поправления чужих, – это прекрасно, но вовсе не благоразумно, а таково положение, в которое ставить Англию к Индии владычество вооруженной рукой. Для Ост-Индии оно выгодно, для Англии убыточно. „Какъ убыточно? а торговля выгоды? Англия своимъ господствомъ обезпечиваетъ сбытъ своимъ товарамъ въ Индію; безъ того, другія націи отъснили бы ее изъ остъ-индской торговли“. Все это хорошо было говорить столетью тому назадъ, а теперь каждый знаетъ, что для веденія торговыхъ делъ насиліе очень плохой способъ» [10, с. 520].

Английская ОИК стремилась расширить ареал своего влияния и наладить морские маршруты со странами Персидского залива. «Приближенные шаха [Персии – прим. ред.] рассказывали, что в России теперь государя нет, Константин и Николай воюют друг с другом, и в стране господствует полная анархия. Удобнее момента для войны с Россией, казалось, было не найти. Повидимому, этого мнения держались не только персидские министры, но и субсидировавшая шаха английская Ост-

индская компания, настоятельно рекомендовавшая персам не терять времени» [24, с. 190]. «Еще более смешным моментом выглядит то, что те тайные договоры, которые Ост-Индская компания или Правительство Индии заключило с Шейхом-Бахрейна, приводятся как доказательство самостоятельности последнего; или же оправдывается вмешательство Англии в дела Бахрейна» [25, с. 103].

Усиление кризисных явлений на морском транспорте Английской ОИК и её азиатическом владычестве, равно как у конкурирующих ТНК, было в том числе связано с следующим. «Особо важное значение имело уменьшение вдвое пошлины на хлопок (1833), что сильно стимулировало рост английской хлопчатобумажной индустрии. Наконец, отметим еще, что в начале тридцатых годов была отменена торговая монополия Ост-индской компании» [26, с. 19]. «Не в меньшей степени остро стоит вопрос о пересмотре старой системы поземельного налога, – наследия хищнической Ост-индской компании, – частично построенной и до сих пор на пресловутом принципе «государственной собственности на землю», причем налог систематически повышается, облагая всякое произведенное в хозяйстве улучшение» [27, с. 38-39].

Подведём итоги работы. Английская ОИК сумела добиться значительного прогресса в организации судостроения, технического обслуживания и налаживании логистического обеспечения грузоперевозок в отдалённые заморские земли. В достаточно короткий срок компания смогла сформировать современный для своего времени флот, обеспечивавший снабжение азиатических факторий и транспортировку даров Востока в Европу и иных грузов – в обратном направлении. Более того, транспортное дело в Английской ОИК существенным образом повлияло на формирование взглядов эпохи меркантилизма и трансформировало представления о международном движении капитала в составе ТНК, а также об ограничениях в распространении власти частных предприятий на колонизируемую территорию.

Библиографический список

1. *Antunes C.* European shipbuilding and ship repairs outside Europe: Problems, questions and some hypotheses // *The International Journal of Maritime History*. – 2019. – Vol. 31, I. 3. – P. 456-464. – DOI: 10.1177/0843871419860691.
2. *Divers D.* Excavations at Deptford on the site of the East India Company dockyards and the Trinity House almshouses, London // *Post-Medieval Archaeology*. – 2004. – Vol. 38, I. 1. – P. 17-132. – DOI: 10.1179/pma.2004.002.
3. *Smith E.* Corporate naval supply in England's commercial empire, 1600–1760 // *The International Journal of Maritime History*. – 2019. – Vol. 31, I. 3. – P. 574-589. – DOI: 10.1177/0843871419860693.
4. *Suhail R.* Developing Alliances: Emerging Trade Routes in the Arabian Sea // *Middle East Policy*. – 2018. – Vol. 25, I. 4. – P. 77-85. – DOI: 10.1111/mepo.12379.
5. *Steensgaard N.* Freight costs in the English East India trade 1601–1657 // *Scandinavian Economic History Review*. – 1965. – Vol. 13, I. 2. – P. 143-162. – DOI: 10.1080/03585522.1965.10414367.
6. *Finn M.* The Female World of Love & Empire: Women, Family & East India Company Politics at the End of the Eighteenth Century // *Gender & History*. – 2019. – Vol. 31, I. 1. – P. 7-24. – DOI: 10.1111/1468-0424.12416.
7. *Van Den Broeke C., Schokkenbroek J.C.A.* Quo patet orbis Dei: Dutch Deputies for maritime affairs and their global network in the seventeenth and eighteenth centuries // *The International Journal of Maritime History*. – 2019. – Vol. 31, I. 1. – P. 19-33. – DOI: 10.1177/0843871418824964.
8. *Shah N., Napier C.J.* Governors and directors: Competing models of corporate governance // *Accounting History*. – 2019. – Vol. 24, I. 3. – P. 338-355. – DOI: 10.1177/1032373218800839.
9. *Розенберг С.* Меркантилизм и социально-философские основы физиократической системы. Очерк из истории экономической мысли. – Иркутск: Издание Иркутского Университета, 1927. – 83 с.
10. *Полное собрание сочинений Н.Г. Чернышевского: в 10 томах с 4 портретами. Томъ III. Современникъ 1857.* – СПб: Типографія Ф. Вайсберга и П. Гершунина, 1906. – 780 с.
11. *Кафенгауз Б.* Меркантилизм (сборник) // *Проблемы экономики*. – 1936. – № 2. – С. 179-182.
12. *Смит А.* Индийская конституция // *Мировое хозяйство и мировая политика*. – 1935. – № 3. – С. 39-64.
13. *Laxman M.* Contribution of Ambedkar in India's Federal Finance System // *Contemporary Voice of Dalit*. – 2019. – Vol. 11, I. 1. – P. 8-16. – DOI: 10.1177/2455328X18819895.
14. *Good P.* The East India Company's *Farmān*, 1622–1747 // *Iranian Studies*. – 2019. – Vol. 52, I. 1-2. – P. 181-197. – DOI: 10.1080/00210862.2019.1574208.
15. *Razzari D.* Through the Backdoor: An Overview of the English East India Company's Rise and Fall in Safavid Iran, 1616–40 // *Iranian Studies*. – 2019. – Vol. 52, I. 3-4. – P. 485-511. – DOI: 10.1080/00210862.2019.1646118.
16. *Mason P.M.* Two 17th-century English factories in North Kanara, Karnataka, India: a historical archaeology perspective // *Post-Medieval Archaeology*. – 2016. – Vol. 50, I. 2. – P. 227-243. – DOI: 10.1080/00794236.2015.1103467.
17. *Winterbottom A.* Hybrid Knowledge in the Early East India Company World. – London: Palgrave Macmillan, 2015. – XII, 324 p. – DOI: 10.1057/9781137380203.
18. *Sivramkrishna S.* From merchant to merchant-ruler: A structure–conduct–performance perspective of the East India Company's history, 1600–1765 // *Business History*. – 2014. – Vol. 56, I. 5. – P. 789-815. – DOI: 10.1080/00076791.2013.847427.
19. *Khwaja A.* Mughals and the 'maritime dynamic' along the maritime frontier in Gujarat, c.1572–1759 // *The International Journal of Maritime History*. – 2019. – Vol. 31, I. 2. – P. 402-415. – DOI: 10.1177/0843871419843490.

20. Watt D. The Dutch and the Company of Scotland trading to Africa and the Indies // Dutch Crossing. – 2005. – Vol. 29, I. 1. – P. 125-143. – DOI: 10.1080/03096564.2005.11730855.
21. Dreijer G. The Afterlife of the Ostend Company, 1727-1745 // The Mariner's Mirror. – 2019. – Vol. 105, I. 3. – P. 275-287. – DOI: 10.1080/00253359.2019.1615776.
22. Детердинг Я.Ш. – Генри. Автобиография международного нефтяного дельца // Мировое хозяйство и мировая политика. – 1935. – № 5. – С. 147-151.
23. Докунин В. К методологии изучения проблемы экспорта капитала // Проблемы экономики. – 1929. – № 7-8. – С. 35-48.
24. Покровский М.Н. Дипломатия и войны царской России в XIX столетии: Сборник статей. – М.: Изд-во «Красная Новь»; Главполитпросвет, 1923. – 392 с.
25. Вопрос о Бахрейнских островах // Мировое хозяйство и мировая политика. – 1928. – № 5. – С. 102-204.
26. Герцеништейн А. Существуют ли большие циклы кон'юнктуры? // Мировое хозяйство и мировая политика. – 1928. – № 8-9. – С. 1-42.
27. Рейснер И. Кризис в Индии // Мировое хозяйство и мировая политика. – 1930. – № 4. – С. 30-44.

ESTABLISHMENT OF MARITIME SHIPPING IN THE ENGLISH EAST INDIA COMPANY IN THE SEVENTEENTH CENTURY

A.L. Sapuntsov, *Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Leading Researcher*
Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences
 (Russia, Moscow)

Abstract. *The prerequisites to organization of maritime transport in the English East India Company (EIC) are studies in the article. It covers issues of constructing corporate shipyards and outsourcing shipbuilding and servicing of vessels, including ones on route to overseas lands. The problematics of collocation, substitution, and complementation of merchant and naval functions within the fleet are covered. This includes usage of ships by a private enterprise and separation of authority with the crown's navy and private armies of transnational corporations (TNC). The purpose of the article is to find the motives of the English EIC to internalize maritime transport and to balance it with procuring such services from third parties. Therefore, it is necessary to reason business efficiency of financing one's own fleet and its effects to international exchange of capital transported in physical form. The author uses methods of historic synchronism, dialectics, objectivism and cognitive analysis of historic documents; statements made by eye-witnesses of studies events have also been interpreted. The research has concluded that the English EIC's fleet, which consisted of private docks and shipyards, had been an imperative to penetration into foreign markets and securing their business establishments. The English EIC was warring and competing with its rivaling TNCs from other European nations. The Company has monopolized the market of maritime transport and became capable of regulating the capital exchange between the home country and the colonies. This also included the conditions of monetary circulation and rendering of transport services to third parties through charter.*

Keywords: *English East India Company (EIC), Bengal, international movement of capital, India, colonization, maritime transport, foreign direct investments (FDI), transnational corporation (TNC).*