



НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 656:<652><653>:008:339:504

DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-4-13>

Роль транспорта в формировании «эффекта выдвигания» в древних и средневековых обществах



Дмитрий Александрович Мачерет^{1,2}

¹ Объединённый учёный совет ОАО «РЖД», Москва, Россия.

² Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, Россия.

✉ macheretda@rambler.ru.

Дмитрий МАЧЕРЕТ

АННОТАЦИЯ

Транспорт сыграл очень значимую роль в становлении и развитии древних и средневековых цивилизаций. При этом транспортный фактор уже с древнейших времен способствовал выдвиганию различных социумов (проявляющемуся в достижении лидерства соответствующими городами, регионами, странами) и формированию при этом «эффекта выдвигания», сущность которого состоит в возможности более эффективного использования имеющихся ресурсов и реализации имеющихся преимуществ для обеспечения успешного развития.

Влияние транспорта на формирование «эффекта выдвигания» социумов базируется на широком спектре социально-экономических эффектов, которые генерируются при перемещении товаров и пассажиров. К ним, в частности, относятся повышение ценности товаров в результате перемещения, стимулирование роста объемов, масштаба и эффективности производства товаров, распространение знаний, идей и стимулирование инноваций.

Благодаря эффектам, формируемым транспортной деятельностью, центры этой деятельности развиваются ускоренно и достигают экономического, а, зачастую, так-

же политического и культурного лидерства. При этом транспортное лидерство связано как с географическим положением, так и с социально-экономическими (прежде всего – институциональными) условиями, обеспечивающими возможность реализации выгод географического положения.

Проведённый анализ, охватывающий примерно пять тысячелетий существования древних и средневековых цивилизаций, на множестве примеров показал, что транспорт действительно играл важную роль в выдвигании тех или иных социумов, локализованных в рамках городов, регионов и стран. Их выдвигание на лидерские позиции достигалось благодаря синергии выгодного географического положения, инновационного развития технических средств транспорта и институтов, благоприятствующих эффективному ведению транспортной деятельности и развитию транспортно-коммерческих экосистем. В свою очередь, прекращение или существенное ослабление благотворного воздействия транспортного фактора приводило к потере социумами лидерских позиций и упадку соответствующих экономических центров.

Ключевые слова: транспорт, «эффект выдвигания», древние цивилизации, Средневековье, экономические центры, транспортно-коммерческая экосистема, торгово-транспортная деятельность.

Для цитирования: Мачерет Д. А. Роль транспорта в формировании «эффекта выдвигания» в древних и средневековых обществах // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 4 (107). С. 112–121. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-4-13>.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

ВВЕДЕНИЕ

Для понимания долгосрочного развития транспорта, оценки его роли в современном обществе и будущих перспектив, весьма продуктивен исторический анализ [1–11].

Транспорт сыграл весьма значимую роль в становлении и развитии древних цивилизаций [3; 12], а затем, в эпоху Средневековья, стал фактором преодоления деструктивных социально-экономических явлений (таких как натурализация хозяйства и дезурбанизация), поиска новых вариантов торгово-экономических связей [13–15], и, достигнув высокого уровня развития, способствовал вступлению человечества в эпоху Нового времени, а затем – в эпоху современного экономического роста [7; 14; 16].

Наряду с рассмотрением роли транспорта в глобальной социально-экономической истории, представляет интерес её анализ в конкретных исторические периоды и в определенных регионах мира. Такое «восхождение к конкретному» позволяет лучше уяснить значение транспортного фактора социально-экономического развития. Для решения этой задачи весьма наглядным представляется раскрыть роль транспорта в реализации «эффекта выдвигания» в процессе социально-экономического развития.

Целью данного исследования является выявление роли транспорта в формировании «эффекта выдвигания» в древних и средневековых обществах с использованием метода исторического анализа.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Сущность «эффекта выдвигания»

Сущность «эффекта выдвигания» состоит в том, что, под влиянием возникновения такого выгодного сочетания внутренних характеристик индивида или социума, которое можно интерпретировать как относительное преимущество, происходит выдвигание такого индивида на лидерские позиции в социуме или социума (т. е. индивидов, объединенных в рамках той или иной организации либо географически локализованной общности – города, региона, страны) среди других подобных социумов.

В результате выдвигания у индивида «проявляются ранее скрытые (невостребованные) способности и появляются, развиваются новые» [17, с. 71].

При выдвигании социума, в свою очередь, появляется возможность более эффективного использования имеющихся ресурсов и реали-

зации тех преимуществ, которыми он располагает, что позволяет обеспечить его лидерство и способствует развитию, сопряженному с формированием широкого спектра эффектов. В совокупности это может быть определено как «эффект выдвигания» социума.

При анализе выдвигания тех или иных социумов (проявляющегося в достижении лидерства соответствующими центрами экономической деятельности, регионами, странами) выделяется роль различных факторов, однако внимание на роли транспорта, зачастую, не акцентируется [18–22].

В то же время, именно транспортный фактор играл важную роль в выдвигании различных социумов уже с древнейших времен [6; 7; 12] и формировании при этом «эффекта выдвигания», что заслуживает предметного рассмотрения.

Экономические основы влияния транспорта на формирование «эффекта выдвигания»

Влияние транспорта на формирование «эффекта выдвигания» социумов базируется на тех социально-экономических эффектах, которые вообще генерируются при перемещении товаров и пассажиров.

При перемещении товаров их ценность возрастает [23]. Это может быть связано со следующими причинами.

Первая причина – большая редкость товара в регионе назначения по сравнению с регионом отправления, в результате чего этот товар в регионе назначения используется для удовлетворения более важных потребностей и, следовательно, обладает большей ценностью. Эту причину можно определить как «фактор редкости товара».

Вторая причина («фактор эффективного использования товара») состоит в возможности более эффективного использования товара в регионе назначения по сравнению с регионом отправления. Например, для сырья это может быть возможность более глубокой переработки и получения готовой продукции, обладающей большей стоимостью, чем в регионе отправления. А так как ценность ресурса определяется ценностью вырабатываемого с его использованием продукта [24], увеличение стоимости получаемого продукта повышает и ценность ресурса.

Третья возможная причина – более высокий уровень подушевого дохода в регионе назначе-



ния («фактор платежеспособности потребителей»), в результате чего товар, используемый даже для удовлетворения не более значимых потребностей, чем в регионе отправления, может иметь более высокую денежную стоимость.

В каждом конкретном случае превышение ценности товара в пункте назначения над ценностью в пункте отправления может объясняться как одним из указанных факторов, так и их взаимодействием. Причем, в последнем варианте, действие отдельных факторов может быть противоположно направленным. Например, товар может перевозиться из региона с высоким уровнем подушевого дохода в регион, где уровень дохода существенно ниже. Но, вследствие его редкости в регионе назначения, он может иметь там гораздо большую ценность, чем в регионе отправления, несмотря на более низкую платежеспособность потребителей.

Особый случай – когда какое-то благо в данном регионе до открытия транспортного сообщения вообще не являлось экономическим. В этом случае транспортное сообщение придает неэкономическому ранее благу экономический характер и формирует его ценность, базой для которой является ценность данного блага в регионе назначения.

При развитии транспортного сообщения ценность и редкость благ в обменивающихся товарами регионах, как и душевные доходы, не остаются неизменными. «Запускаются» «долгосрочные взаимосвязанные процессы расширения географической зоны сбыта товаров, роста объемов, масштаба и эффективности производства» [25, с. 6], в результате которых все указанные параметры изменяются и формируется широкий спектр социально-экономических эффектов.

«В результате пассажирских перевозок также формируются экономические эффекты, зависящие от цели поездки» [26, с. 16]. Следует отметить, что, помимо достижения собственных целей людей, совершающих поездки, эти поездки, так или иначе, сопряжены с распространением знаний, идей и стимулированием инноваций [7; 12; 27], что важно для социально-экономического развития.

Благодаря эффектам, формируемым транспортной деятельностью, центры этой деятельности развиваются ускоренно и достигают экономического, а, зачастую, и тесно связанного с ним политического, а также культурного, лидерства.

В свою очередь, транспортное лидерство связано не только с географическим положением, но и с социально-экономическими (и прежде всего – институциональными [27]) условиями, обеспечивающими возможность реализации выгод географического положения. Другими словами, выгодное географическое положение создает предпосылки для формирования «эффекта выдвигания», основанного на транспортной деятельности, но не гарантирует его.

Роль транспорта в формировании «эффекта выдвигания» в Древнем мире

В современном мире ключевое значение для успешного, лидирующего развития городов и регионов имеет их включенность в глобальные цепи транспортно-логистических коммуникаций [28]. Однако влияние транспортных коммуникаций на экономический, социальный и культурный прогресс обнаруживается уже в древности. Причем ряд авторов аргументированно отмечает главенство транспортных факторов в формировании древнейших «речных» цивилизаций [29; 30] в долинах «великих рек» (Нила, Тигра и Евфрата, Инда, Ганга, Хуанхэ, Янцзы) [31].

Так, выдвигание в древнейший период истории египетской цивилизации (конец IV тысячелетия до н. э.) Верхнего Египта и его важнейшего города Фивы (Луксор) есть основание связывать с выгодным географическим положением Фив «в большой излучине Нила, где реку отделяет от Красного моря всего сто миль» [12, с. 232], что создавало возможность контактов с развивавшейся в тот же период в Южной Месопотамии шумерской цивилизацией. В свою очередь, последующее объединение Верхнего и Нижнего Египта под главенством первого может объясняться тем, что именно в Верхнем Египте был освоен парус, что дало ему ключевое коммуникационное преимущество [32].

Основу «речных» цивилизаций древности составляло сельское хозяйство. Развитие транспорта давало им возможность реализации своих сравнительных преимуществ на основе обмена излишков сельскохозяйственной продукции на другие необходимые ресурсы (металлы, лес и др.), что способствовало выдвиганию в рамках тогдашней Ойкумены.

Использование же морских коммуникаций позволило сформироваться центрам, основу существования и процветания которых составлял симбиоз транспорта и коммерции, который

можно определить как транспортно-коммерческую экосистему.

В III тысячелетии до н. э. произошло выдвижение города Дильмун, расположенного на острове Бахрейн в Персидском заливе, который процветал благодаря транзитной торговле металлами и предметами роскоши и импорту сотен тонн продовольствия, доставляемого за сотни километров [33; 34]. По существу, Дильмун представлял собой порт-хаб в транспортно-коммерческой системе, связывавшей регионы, имеющие выход к Персидскому заливу и Аравийскому морю. Последующее нарушение межрегиональных товаропотоков привело к упадку Дильмуна.

Еще более ярким и важным примером выдвижения на основе морских коммуникаций в эту же эпоху является минойская цивилизация на Крите, которая «возникла и существовала именно благодаря посреднической международной торговле» [35, с. 265]. Минойцам удалось установить «талассократию» («морское владычество»), что означало «полное господство критского флота в Восточном Средиземноморье» и «ставило Крит в один ряд с другими великими державами древности» [36, с. 215].

Осуществляя с различными регионами Средиземноморья и Передней Азии интенсивный «обмен не только товарами, но и идеями» [37, с. 341], минойцы добились выдающихся достижений в развитии экономики и культуры. Когда около 1450 года до н. э., в результате извержения вулкана и сильнейшего землетрясения, минойскую цивилизацию постигла катастрофа, морское лидерство примерно на два столетия перешло к ахейцам, обитавшим на материковом побережье Эгейского моря [37], «чьи корабли сберегли от гибели безопасные бухты и гавани Пелопонеса и Малой Азии» [35, с. 266]. Это примечательный пример выдвижения на освободившуюся лидерскую позицию, которое стало возможным не просто благодаря тому, что она стала вакантной, а благодаря имевшимся предпосылкам – развитию у ахейцев мореходства и выгодному географическому положению их поселений.

Впрочем, выдвижение ахейцев не было очень долговременным по историческим меркам. Оно завершилось в XIII–XII веках до н. э., когда нарушилось равновесие на Ближнем Востоке, исчезли благоприятные условия для торговли, и ахейцы были вынуждены перейти к автаркии, в ходе которой усиливалась внутренняя борьба за ограниченные ресурсы, что

повлекло «упадок культуры, забвение прежних источников вдохновения и достижений» [38, с. 27].

Гораздо большую историческую роль сыграло выдвижение на роль лидеров в средиземноморском мореплавании и торговле конкурирующих друг с другом финикийских и греческих городов и основанных ими колоний в I тысячелетии до н. э. [12; 39]. При этом выдвижению финикийских городов особо способствовало их географическое положение на стыке средиземноморских морских и ближневосточных сухопутных торговых путей [39].

Что касается древнегреческих полисов, то среди них самыми успешными и внешне наибольший вклад в мировую цивилизацию были именно те, развитие которых связано с морем. Например, Коринф [39], который был расположен на узком перешейке, благодаря чему «имел уникальную возможность с одинаковой легкостью развивать морские связи как с Восточным, так и с Западным Средиземноморьем» [35, с. 319]. И, безусловно, Афины, венцом выдвижения которых стало создание под их эгидой политического союза греческих государств (так называемого «Афинского морского союза»), который обеспечил Афинам на определенное время лидерство в большей части Греции [35; 38].

Эффективное использование сухопутных коммуникаций также способствовало выдвижению городов и регионов уже с древнейших времен.

Так, уже в III тысячелетии до н. э. быстро развивались города на торговых маршрутах в Северной Месопотамии и Сирии, наиболее значительным из которых был город Эбла [40]. Транспортные возможности сухопутных маршрутов существенно возросли после того, как в качестве вьючных животных стали использовать верблюдов (вместо ослов), что позволяло перевозить вдвое больше грузов и делать это вдвое быстрее [34].

Использование верблужьих караванов кардинально повысило эффективность использования сухопутных торговых маршрутов, и даже, в некоторых случаях, позволяло успешно конкурировать с морскими перевозками [12; 34]. Это один из самых ранних примеров изменения структуры рынка перевозок благодаря транспортным инновациям. Это также наглядный пример того, что социально-экономическое значение перспективных транспортных инноваций [41] проявлялось уже в древности, в том



числе – и в формировании «эффекта выдвигения». Так, в I тысячелетии до н. э. происходит выдвигение государств Южной Аравии (Сабейское царство и др.), активно участвовавших в международной торговле с использованием караванов [39]. Тогда же в Южной Сирии на роль лидера выдвигается Дамаск, который был «центром скрещения торговых путей» [39, с. 73].

Исторический интерес представляют примеры транспортно-коммерческой основы зарождения государств, в будущем превратившихся в крупные и воинственные империи.

В начале II тысячелетия до н. э. в Северной Месопотамии выдвигается город Ашшур – ядро будущего ассирийского государства, расположенный на пересечении ключевых торговых путей, соединявших основные регионы Ближнего Востока [37; 40]. «Ассирия играла роль передаточного пункта... в обмене между ... различными районами Передней Азии. Ассирия была государством, лежащим на пересечении караванных путей, этим и объяснялось то значение, какое Ассирия приобрела в истории древнего мира» [37, с. 151].

Выдвигение Ассирии в течение примерно тысячи лет происходило нелинейно, периоды успехов сменялись ослаблением и упадком [42]. Но, даже в периоды ослабления, страна продолжала существовать. В I тысячелетии до н. э., в так называемый новоассирийский период, началось перерастание торгового государства, в котором изначально значительные права принадлежали органам общинно-городского самоуправления, в военно-бюрократическую деспотию [42; 43]. Это сопровождалось активной завоевательной политикой, в результате которой на рубеже VIII–VII веков до н. э. Ассирия превратилась в «мировую» империю [40; 42]. В период максимального могущества, в середине VII века до н. э., «границы ее простирались от Египта ... и ... Средиземноморья до Персидского залива» [42, с. 126]. В это время максимизирована была и централизация власти, регламентация всех сторон жизни людей; в экономике преобладало государственное хозяйство; проводились массовые депортации покоренных народов [42; 43]. Всё это порождало социальную напряженность, приводило к восстаниям и дворцовым переворотам. В конце VII века до н. э., ослабленная внутренними конфликтами, Ассирийская империя рухнула под ударами поспешивших воспользоваться этим соседних государств и навсегда исчезла

из мировой истории. Пример Ассирии показывает, что в ходе выдвигения, первоначально имевшего транспортно-коммерческую основу, эта основа может кардинально меняться, что приводит к возрастанию «хрупкости» (по Н. Таллебу) социальной системы и вероятности её быстрого крушения при появлении «чёрных лебедей» (внезапных катаклизмов) [44; 45].

Через два с половиной столетия после падения Ассирии, на другом краю Ойкумены – в Китае – началось выдвигение царства Цинь, одного из семи существовавших тогда в стране государств [46]. Первоначально оно имело экономическую, в том числе, транспортно-коммерческую основу. «По территории Цинь проходили важные торговые пути, и торговля с соседними племенами явилась одним из источников его обогащения» [46, с. 33]. (Другим ключевым источником были самые плодородные в Китае земли.)

В середине IV в. до н. э. были проведены радикальные реформы, призванные «сделать из Цинь военный лагерь». «Все сферы деятельности, которые не вели к увеличению зернового продукта, численности населения и армии, были объявлены вредными, как не приносящие непосредственной пользы государству. В эти сферы входили торговля, ремесло, наука и развлечения» [47, с. 20]. После проведения реформ и укрепления армии, страна приступила к экспансии, которая завершилась созданием объединившей весь Китай империи Цинь. Отработанные ранее принципы управления были распространены на всю территорию Китая и получили дальнейшее развитие. При этом предпринимались и меры, способствующие совершенствованию транспорта. «Для того, чтобы связать столицу со всеми областями государства [император] Цинь Шихуанди приказал сооружать дороги и транспортные каналы. Для сохранения дорог были унифицированы оси телег, так как повозки с длинными осями выходили из колеи и портили дороги, проведённые в мягкой лессовой почве» [46, с. 192]. Эти меры, проводившиеся в сочетании с установлением единой системы мер и весов, единой монеты, безусловно, способствовали развитию транспортных сообщений, торговли, экономики в целом, и, соответственно, укрепляли империю.

Но главными в империи Цинь были не они, а система «тотального контроля», которая «не предусматривала никакой инициативы, была рассчитана на слепое точное исполнение спущенных сверху указаний ...» [35, с. 233]

и подкреплялась жесточайшими наказаниями. Широкое распространение получили трудовые повинности – людей массово направляли на строительство Великой стены, каналов, дорог и дворцов. «На всех этих работах гибло множество людей, безжалостно истощались силы страны» [47, с. 26]. Всё это вызывало растущее напряжение как в народе, так и в элитах. Империя Цинь рухнула в результате восстаний в 207 году до н. э., лишь на три года пережив своего основателя. Это еще один исторический пример возникновения «хрупкости» при замене транспортно-коммерческих предпосылок выдвигения на совсем иные начала.

Если в выдвигении одних обществ в Древнем мире ведущую роль играли морские коммуникации, других – сухопутные или (и) речные, то успешное развитие и многовековое, достаточно устойчивое, существование Римского государства (сначала – республики, затем – империи) поддерживалось синергией тех и других, что подробно рассмотрено в [7; 12]. В настоящей работе внимание сконцентрировано на показательных примерах, касающихся отдельных городов и провинций Римской империи, а также связанных с ними регионов за пределами империи.

В I веке н. э. развитие как морской, так и караванной торговли способствовало процветанию таких городов в восточных провинциях Римской империи, как Эфес, Пергам, Антиохия и, особенно – Александрия, через которую велась крупная торговля с Индией. В результате «в этот период Александрия становится крупнейшим портом империи» [48, с. 130]. (Однако в условиях империи развитие транспорта несло не только благо, но и тяготы: выполнение транспортной и дорожной повинностей ложилось тяжёлым гнѐтом на население римских провинций).

Сочетание морских и караванных коммуникаций в рамках римско-индийской торговли обеспечивало процветание государств Южной Аравии. Однако последующая переориентация торговых связей на использование портовой инфраструктуры Аксума, находившегося на противоположном, африканском, берегу Красного моря, стало фактором их упадка [48].

Во II веке н. э., когда экономика Римской империи была на пике своего развития, и торговля достигла наибольшего размаха [7], процветали восточные города империи Пальмира, Дамаск, Петра, расположенные на оживленных караванных путях. В западных провинциях

«город Августа Треворов [нынешний Трир на западе Германии] процветал благодаря торговле с германскими племенами и Восточной Европой; город Карнунт богател потому, что через него проходила, так называемая, янтарная дорога [торговый путь, связывавший балтийское побережье с Южной Европой]» [48, с. 215].

В IV веке, когда происходили натурализация экономики и общий упадок Римской империи, эти процессы по-разному протекали в западных и восточных провинциях. «... В то время как торговые связи населения западных городов с зарейнскими и задунайскими народами почти совершенно превались, торговые отношения восточных провинций с Персией, Аравией и другими соседними странами ... вновь оживились» [48, с. 453]. В результате восточные провинции избежали такого упадка городской культуры, дезурбанизации и общей социально-экономической деградации, какой произошёл на западе империи. В этом можно видеть одну из ключевых причин различной судьбы Западной и Восточной частей Римской империи в будущем: если первая потерпела крушение в конце V века, то вторая (вошедшая в историю как Византия) просуществовала после этого почти тысячу лет. Таким образом, транспортно-коммерческая экосистема является не только фактором выдвигения социума, но и страхует его от регресса, который неминуемо наступает в условиях упадка торгово-транспортной деятельности.

В свою очередь, отсутствие условий для динамичного развития коммуникаций и торгово-транспортной деятельности в конкретных регионах ведѐт к их длительному социально-экономическому отставанию. Наглядным примером является Африка к югу от Сахары, отставание которой от северной части материка, Азии и Южной Европы стало проявляться уже в древности. После образования пустыни Сахара в III тысячелетии до н. э., бѐльшая часть Африки, находящаяся к югу от Сахары, оказалась в полуизолированном мире, который имел чрезвычайно ограниченные внешние связи и плохие внутренние коммуникации: природно-климатические условия были непригодны для верблюдов и мало пригодны для лошадей, так что грузы по суше перемещали носильщики, возможности перевозки по рекам были также ограничены, колесный транспорт – практически невозможен [16; 40]. Это означало чрезвычайно высокие транспортные издержки, практически являвшиеся экономическим барьером для мас-



штабного товарообмена и специализации производства [49]. Соответственно, в условиях крайне ограниченных возможностей обмена не было стимула производить что-то сверх необходимого для собственного потребления [40; 49], а значит – совершенствовать методы производства и орудия труда. Складывающиеся в этих условиях институты также не стимулировали развитие. Последствия этих, сформировавшихся ещё в древности, проблем отражались на всей истории континента, вплоть до сегодняшнего времени.

Роль транспорта в формировании «эффекта выдвигания» в Средневековье

В период Средневековья, начало которого принято относить к середине I тысячелетия н. э., происходила серьёзная трансформация торгово-транспортных связей [13], что вело к выдвиганию новых экономических центров как на ранее существовавших, так и на вновь возникавших маршрутах коммуникаций – сухопутных, речных, морских и, используя (насколько это допустимо) современную терминологию [50], мультимодальных.

Уже в раннем Средневековье крупнейшим центром Средиземноморья становится Константинополь [35; 51], и эту роль он сохранял на протяжении многих веков, в том числе благодаря своему крайне выгодному географическому положению на пересечении важнейших морских и сухопутных торговых маршрутов: в Константинополь стекались «для торговли купцы со всех стран морем и сухим путем» [52, с. 169].

В новой конфигурации торгово-транспортных связей, сложившейся в связи выдвиганием Константинополя, возросла роль маршрутов, пролежавших через Аравийский полуостров. «... Это новое положение дел выдвинуло на первые роли Мекку, торговый город, находившийся на полпути из Йемена в Сирию» [35, с. 466], которому предстояло впоследствии сыграть очень важную роль в истории не только Аравии, но и всего человечества.

В VIII веке в Южной Месопотамии происходит выдвигание Басры, через которую проходили важные торговые пути, связывающие «Месопотамию и провинции Южного Ирана с Аравией и далекими берегами Индии и Африки» [53, с. 394]. Следует отметить, что «Басра благодаря своему выгодному географическому положению ... сохраняла свое значение в течение всего средневекового периода...» [53, с. 400–401].

В этот же период, благодаря развитию морской торговли между Ближним Востоком, Индией и Китаем, в Юго-Восточной Азии выдвигается государство Шривиджая, обеспечивающее обслуживание транзитных товаропотоков и контроль морских коммуникаций, проходящих через проливы между Индийским океаном и Южно-Китайским морем [32; 52]. Оно контролировало ключевые прибрежные зоны нынешних Западной Индонезии и Малайзии вплоть до XIII века [54].

Примечательно, что после ухода Шривиджайи с исторической арены, на рубеже XIV–XV веков в этом же регионе в качестве доминирующего центра транзитной торговли выдвигается Малакка, которая превращается в крупный мультикультурный город, где говорили на 84 языках [34]. Не менее примечательно, что примерно в 130 морских милях к Юго-Востоку от Малакки находится Сингапур – нынешний крупнейший экономический центр региона. Этот пример показывает, сколь устойчивым могут быть географические факторы выдвигания, связанного с транспортно-коммерческими коммуникациями.

В Европе переход от Древности к Средневековью был сопряжён с кардинальными трансформациями, связанными с «Великим переселением народов», крушением крупнейшего государства – Западной Римской империи – и образованием ряда новых государств. Естественно, что при этом трансформировались «транспортные и торговые связи на всем пространстве от Пиренейского полуострова до ... Черного моря» [14, с. 72]. Эти изменения способствовали потере значимости многих транспортно-коммерческих центров, но, впоследствии, и выдвиганию новых. В результате упадка римской дорожной системы в раннем Средневековье «сухопутное сообщение уступает место водному, вызывая соответствующее перемещение городских центров ... В упадок приходят города, расположенные на перекрестках путей сообщения, за исключением речных путей» [55, с. 36].

В VIII–IX веках формируются трансконтинентальные водные торговые пути, связавшие «Западную Европу через Балтийское море и реки Восточной Европы с арабским Востоком и, позднее, с Византией» [56, с. 372–373].

Сначала, в VIII веке, формируется Балтийско-Волжский путь («из варяг в персы»), соединивший балтийские регионы и Северное Поволжье с прикаспийскими регионами. На про-

тажении IX века формируется Балтийско-Днепровский путь («из варяг в греки»), обеспечивший кратчайший выход на рынки Византии и Ближнего Востока [13; 15; 56]. «Трансконтинентальные пути определили преимущества геополитического положения восточнославянских земель – на пересечении мощных потоков ценностей, разнокультурных импульсов и влияний» [56, с. 374].

В конце IX века Балтийско-Днепровский путь «превращается в крупнейшую магистраль Восточной Европы» [56, с. 375]. Именно в это время «на территории, прилегающей к ... пути “из варяг в греки”» [51, с. 554] складывается Древняя Русь – крупная, динамично развивающаяся страна, в развитии которой «приоритет внешней торговли» [56, с. 376] сохранялся до середины X века. Таким образом, использование протяженных речных коммуникаций в Средневековье могло способствовать выдвиганию на авансцену истории не только отдельных центров, но и новых, занимающих обширные территории, государств.

Что касается европейского мореплавания в Средние века, то оно развивалось, в основном, в двух главных регионах морской торговли – Северном и Южном. Северный охватывал акватории Северного и Балтийского морей, а Южный – Средиземноморье [52; 57]. Связи между этими регионами осуществлялись по меридиональным маршрутам с максимальным использованием речного сообщения, а там, где оно невозможно – сухопутного [57]. Эпоха развития атлантических, океанских, коммуникаций была еще впереди. В Средиземноморье, благодаря эффективному развитию морской транспортировки и коммерции, в лидеры вышли «северные морские республики Италии: Венеция, Генуя и Пиза...» [56, с. 523], конкурировавшие между собой. В Северном регионе морской торговли в первой половине XIII века стал складываться союз торговых городов, выдвиганию которых способствовало эффективное использование транспортных коммуникаций в условиях развития производства и торговли в Европе – Ганзейский союз (Ганза) [35; 56; 57]. У истоков его создания стояли вольные¹ северогерманские города Любек и Гамбург, а в период своего расцвета, в середине XIV века, Ганзейский союз объединял около 80 горо-

¹ Любек получил статус «вольного имперского города» в 1226 году. Гамбург обладал значительными правами уже с конца XII века, а статус «вольного имперского города» получил в начале XVI века.

дов [57]. Так как «для партнеров по внешней торговле Ганзейский союз выступал как единое целое» (что не мешало его членам быть самостоятельными во всех остальных отношениях с конкурировать друг с другом) [35, с. 565], участие в Ганзе способствовало развитию торговых городов Северной Европы. На этом примере видна синергия транспортно-коммерческих и институциональных факторов, которая более подробно раскрыта в [7; 27].

Ряд крупных североευропейских торгово-коммерческих центров были партнерами Ганзы, там размещались представительства союза. Среди них – Великий Новгород, Лондон и Брюгге, ставшие крупнейшими экономическими центрами в своих регионах, во многом – благодаря транспортному фактору.

Выдвижение Великого Новгорода началось еще в X веке, чему способствовало его географическое положение – он находился на общем, северном, участке Балтийско-Волжского и Балтийско-Днепровского транспортных путей [15]. В XII веке транспортный фактор был дополнен институциональным – в Великом Новгороде сложилась «форма вольной городской общины» [57, с. 143]. Благодаря синергии этих факторов, «Новгород несколько веков был связующим звеном между русскими землями и Западной Европой, центром экономического и культурного обмена», достиг больших успехов «в торговле, строительстве, ремесле, распространении грамотности» [58, с. 3–5].

Лондон становится мощным экономическим центром в XIII веке, благодаря развитию торгово-транспортных связей с одним из передовых европейских регионов – Фландрией, и городами Ганзейского союза [59].

В свою очередь, во Фландрии в XIII–XIV веках в качестве одного из крупнейших европейских рыночных центров выдвигается Брюгге, благодаря своему географическому положению тесно связанный с рынками Ганзейского союза, Англии, Германии и Франции [60]. Однако последующая утрата связи с морем из-за того, что залив, на берегу которого был расположен порт Брюгге, занесло песком, привела к многовековому упадку города [6]. История Брюгге весьма наглядно демонстрирует роль транспортного фактора как в выдвигании экономических центров, так и в их угасании.

В XV веке произошел коммуникационный прорыв благодаря усовершенствованию конструкции парусных судов – теперь стали возможны плавания в Атлантике [13; 14]. Это



привело к потере экономического лидерства центрами, расположенными на берегах внутренних морей (такими как Венеция, Генуя, города Ганзейского союза), и выдвигению в лидеры стран, расположенных на побережье Атлантического океана – сначала Португалии и Испании, затем – Голландии, а позднее – Англии, в чём, в свою очередь, важную роль играли социально-экономические институты [7; 27; 61; 62]. При этом «стала очевидной определяющая роль морской торговли, что вело к упадку традиционных сухопутных путей и, как следствие, к упадку стран, по которым проходили эти пути» [61, с. 150–151].

Хотя, согласно концепции «долгого Средневековья» [63], оно продолжалось до середины XVIII века, в последние два столетия этого периода – в начавшуюся эпоху Нового времени – происходили кардинальные изменения, в которых ключевую роль играло развитие транспортных коммуникаций [7; 14; 16]. Поэтому значение транспорта для формирования «эффекта выдвигения» в этот период требует отдельного рассмотрения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На протяжении примерно пяти тысячелетий существования древних и средневековых цивилизаций транспорт играл важную роль в выдвигении тех или иных социумов, локализованных в рамках городов, регионов и стран. Их выдвигение на лидерские позиции достигалось благодаря синергии выгодного географического положения, инновационного развития технических средств транспорта и институтов, благоприятствующих эффективному ведению транспортной деятельности и развитию транспортно-коммерческих экосистем.

В свою очередь, прекращение (по тем или иным причинам) благотворного воздействия транспортного фактора приводило к потере социумами лидерских позиций, упадку соответствующих экономических центров.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Галахов В. И. Эволюция средств передвижения // Мир транспорта. – 2007. – Т. 5. – № 4 (20). – С. 132–141. EDN: KLTQRL.
2. Устинова Л. С., Шевченко В. Н. Биография дорог и мостов // Мир транспорта. – 2008. – Т. 6. – № 3 (23). – С. 154–161. EDN: KDSYXL
3. Галахов В. И. Транспорт рабовладельческой цивилизации // Мир транспорта. – 2012. – Т. 10. – № 6 (44). – С. 196–206. EDN: PJTUAL
4. Болотин М. М., Андриянов С. С. Методология исследования истории транспортной техники // Мир транспорта. – 2014. – Т. 12. – № 4 (53). – С. 160–169. EDN: SKXFRL.
5. Измайкова А. В. Волны инновационного развития железных дорог // Мир транспорта. – 2015. – Т. 13. – № 5 (60). – С. 26–38. EDN: VMBPWD.
6. Мачерет Д. А. Социально-экономическая оценка транспорта на основе исторических сравнений // Мир транспорта. – 2016. – Т. 14. – № 1 (62). – С. 256–271. EDN: VWEINB.
7. Мачерет Д. А. Транспортный фактор формирования эпохи современного экономического роста // Экономическая политика. – 2019. – Т. 14. – № 1. – С. 154–179. DOI: 10.18288/1994-5124-2019-1-154-179. EDN: YFXSP.
8. Разуваев А. Д. Экономическая оценка создания, эволюции и стратегического развития транспортной инфраструктуры (на примере железнодорожного транспорта): Монография. – М.: Прометей, 2021. – 286 с. ISBN: 978-5-00172-251-9.
9. Мельников А. История колеса. От гончарного круга до шасси авиалайнера. – М.: Центрполиграф, 2021. – 351 с. ISBN: 978-5-227-09364-6.
10. Разуваев А. Д. История развития сухопутной транспортной инфраструктуры: техническая база и экономические аспекты. Часть 1 // Мир транспорта. – 2021. – Т. 19. – № 6 (97). – С. 92–102. DOI: 10.30932/1992-3252-2021-19-6-11. EDN: ZRVLXG.
11. Разуваев А. Д. История развития сухопутной транспортной инфраструктуры: техническая база и экономические аспекты. Часть 2 // Мир транспорта. – 2022. – Т. 20. – № 1 (98). – С. 106–112. DOI: 10.30932/1992-3252-2022-20-1-12. EDN: GQMLSS.
12. Мачерет Д. А. Транспортный фактор в эпоху древних цивилизаций // Мир транспорта. – 2014. – Т. 12. – № 2 (51). – С. 230–241. EDN: SFRIKL.
13. Мачерет Д. А. Социально-экономическая роль транспорта в Средние века // Мир транспорта. – 2015. – Т. 13. – № 2 (57). – С. 228–237. EDN: UHOIEL.
14. Могилевкин И. М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. – М.: Наука, 2005. – 357 с. ISBN 5-02-033425-1.
15. Цветков С. В., Черников И. И. Торговые пути, корабли кельтов и славян. – СПб.: Русско-Балтийский информационный центр «БЛИЦ», 2008. – 344 с. ISBN: 867891756-3.
16. Мэддисон Э. Контуры мировой экономики в 1–2030 гг. Очерки по макроэкономической истории / пер. с англ. Ю. Каптуревского; под ред. О. Филатовой. – М.: Изд. Института Гайдара, 2012. – 584 с. ISBN 978-5-93255-350-3.
17. Мачерет Д. А. «Эффект выдвигения» и повышение ценности человеческого капитала // Экономика железных дорог. – 2013. – № 1. – С. 70–75. EDN: RAAGQF.
18. Бармин Н. Ю. Образование взрослых как путь к лидерским позициям страны в мировом сообществе // Научный потенциал. – 2011. – № 3 (4). – С. 18–25. EDN: OIGVUP.
19. Огородникова Ю. В. Лояльность работников как основа достижения лидерских позиций компании // Экономика и менеджмент инновационных технологий. – 2019. – № 10 (97). – С. 4. [Электронный ресурс]: <https://ekonomika.snauka.ru/2019/10/16719>. Доступ 17.04.2023.
20. Джумадылов И. М., Антонова Н. Л. Влияние системы качества на лидерские позиции на рынке // Наукосфера. – 2021. – № 6–1. – С. 353–358. EDN: GQWBDE.
21. Шевченко М. В., Попкова М. А. Оценка преимуществ региона в достижении инновационного лидерства // Белгородский экономический вестник. – 2019. – № 2 (94). – С. 62–66. EDN: ZTGQXR.
22. Голофастова Н. Н., Дубинкин Д. М., Григорьева Е. А. Роль инноваций технических университетов в обеспечении технологического лидерства регионов // Вопросы региональной экономики. – 2021. – № 3 (48). – С. 25–30. EDN: UUGATN.

23. Лапидус Б. М., Мачерет Д. А. Макроэкономическое значение транспорта: сущностный анализ // Экономика железных дорог. – 2011. – № 1. – С. 13–19. EDN: NYHEFB.
24. Мизес Л. фон. Человеческая деятельность: трактат по экономической теории: Пер. с англ. – Челябинск: Социум, 2012. – 875 с. ISBN 978-5-91603-071-6.
25. Мачерет Д. А. Теоретическое осмысление роли транспорта в обеспечении долгосрочного экономического развития // Мир транспорта. – 2020. – Т. 18. – № 4. – С. 6–33. DOI: 10.30932/1992-3252-2020-18-06-33.
26. Мачерет Д. А. Стратегические перспективы роста железнодорожных перевозок в России с учетом мировых тенденций // Экономика железных дорог. – 2017. – № 6. – С. 13–22.
27. Мачерет Д. А., Епишкин И. А. Взаимное влияние институциональных и транспортных факторов экономического развития: ретроспективный анализ // Journal of Institutional Studies. – 2017. – Т. 9. – № 4. – С. 80–100. DOI: 10.17835/2076-6297.2017.9.4.080-100.
28. Khanna, P. Connectivity: Mapping the Future of Global Civilization. New York: Random House, 2016, 496 p.
29. Braudel, F. Grammaire des civilisations. Paris, Flammarion, 2013, 752 p. ISBN-13:978-2081307933.
30. Scott, J. C. Against the Grain. A Deep History of the Earliest States. New Haven and London, Yale University Press, 2017, 312 p. ISBN 978-0-300-18291-0.
31. Мечников Л. И. Цивилизация и великие исторические реки. – М.: Ониск, 2011. – 236 с.
32. Paine, L. The Sea and Civilization. A Maritime History of the World. New York, Vintage Books, 2015, 784 p. ISBN-13: 978-1101970355/
33. Бадак А. Н., Войнич И. Е., Волчѣк Н. М. [и др.]. Всемирная история: В 24 т. Т. 1. Каменный век. – Мн.: Литература, 1997. – 528 с. ISBN 985-13-0065-9.
34. Bernstein, W. A Splendid Exchange: How Trade Shaped The World. London, Atlantic Books, 2008, 400 p. ISBN 978-0-802-14416-4.
35. Дедков Н. И., Бордюгов Г. А., Щербакоева Е. И. [и др.]. История для экономистов / Под общ. ред. А. Д. Непелова и С. Н. Катырина. Т. 1. – М.: АИРО–XXI, 2016. – 928 с. ISBN 978-5-91022-406-7.
36. Всемирная история: В 6 т. Т. 1. Древний мир / отв. ред. В. А. Головина, В. И. Уколова. – М.: Наука, 2011. – 822 с. ISBN 978-5-02-036725-8.
37. Бадак А. Н., Войнич И. Е., Волчѣк Н. М. [и др.]. Всемирная история: В 24 т. Т. 2. Бронзовый век. – Мн.: Литература, 1996. – 512 с. ISBN: 985-13-0064-0.
38. Шаму Ф. Цивилизация Древней Греции / Пер. с фр. – Екатеринбург: У-Фактория; М.: АСТ МОСКВА, 2009. – 368 с. ISBN 978-5-9757-0444-3.
39. Бадак А. Н., Войнич И. Е., Волчѣк Н. М. [и др.]. Всемирная история: В 24 т. Т. 3. Век железа. – Мн.: Литература, 1997. – 512 с. ISBN: 985-13-1430-7.
40. Ponting, C. World History. A New Perspective. London, Chatto & Windus, 2000, 944 p. ISBN 978-1-409-04639-4.
41. Кудрявцева А. В. Социально-экономические перспективы транспортных инноваций // Транспорт Российской Федерации. – 2017. – № 2 (69). – С. 34–39. EDN: YLPVMB.
42. Васильев Л. С. История Востока: В 2 т. Т. 1. – М.: Высшая школа, 2005. – 512 с. ISBN 5-06-004593-5.
43. Гребенюк А. В. Курс лекций по истории мировых цивилизаций. – Часть 1. Цивилизации Древнего Востока. – М.: Издательский дом «Рубежи XXI». – 2006. – 312 с.
44. Taleb, N. N. The Black Swan. Second edition: The Impact of the Highly Improbable. New York, Random House, 2010, 444 p.
45. Taleb, N. N. Antifragile: Things That Gain From Disorder. – New York, Random House, 2012, 519 p.
46. Всемирная история: В 24 т. Т. 5. Становление государств Азии / А. Н. Бадак, И. Е. Войнич, Н. М. Волчѣк [и др.]. – Мн.: Литература, 1997. – 544 с.
47. Уваров П. Ю., Рябинин А. Л. Китай в Средневековом мире. Взгляд из всемирной истории. – СПб.: Наука, 2019. – 286 с.
48. Всемирная история: В 24 т. Т. 6. Римский период / А. Н. Бадак, И. Е. Войнич, Н. М. Волчѣк [и др.]. – Мн.: Литература, 1997. – 512 с.
49. Allen R. Global Economic History. A Very Short Introduction. Oxford: Oxford University Press, 2011, XVI+170 p. ISBN 978-5-93255-370-1.
50. Баранова Ю. О. Интермодальные и мультимодальные перевозки грузов: проблемы терминологии // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. – 2012. – № 6 (78). – С. 85–88.
51. Всемирная история: В 24 т. Т. 7. Раннее Средневековье / А. Н. Бадак, И. Е. Войнич, Н. М. Волчѣк [и др.]. – Мн.: Литература, 1997. – 592 с.
52. Всемирная история: В 24 т. Т. 8. Крестоносцы и монголы / А. Н. Бадак, И. Е. Войнич, Н. М. Волчѣк [и др.]. – Мн.: Литература, 1997. – 528 с.
53. Сурдель Д., Сурдель Ж. Цивилизация классического ислама: Пер. с фр. – Екатеринбург: У-Фактория, 2006. – 544 с.
54. Атлас всемирной истории: Пер. с англ. Афанасьев С. Д., Климова О. И., Позднякова Н. А. – М.: Астрель, АСТ, 2004. – 480 с.
55. Ле Гофф Ж. Цивилизация средневекового Запада: Пер. с фр. – Екатеринбург: У-Фактория, 2005. – 560 с.
56. Всемирная история: В 6 т. Т. 2: Средневековые цивилизации Запада и Востока / отв. ред. П. Ю. Уваров. – М.: Наука, 2012. – 894 с.
57. Максаковский В. П. Историческая география мира. – М.: ЛЕНАНД, 2016. – 624 с.
58. Мартышин О. В. Вольный Новгород. Общественно-политический строй и право феодальной республики. – М.: Российское право, 1992. – 384 с.
59. Mortimer, I. Centuries of Change: Which Century Saw The Most Change? London, Bodley Head, 2014, XII+403 p.
60. Attali, J. Une brève histoire de l'avenir. Paris, Fayard, 2009, 432 p.
61. Уваров П. Ю. Мир накануне раннего Нового времени. – СПб.: Евразия, 2022. – 160 с.
62. Acemogly, D., Robinson, J. A. Economics versus Politics: Pitfalls of Policy Advice. Journal of Economic Perspectives, 2013, Vol. 27, Iss. 2, pp. 173-192. DOI: 10.1257/jep.27.2.173.
63. Le Goff, J. Faut-il vraiment découper l'histoire en tranches? Paris: Seuil, 2014, 207 p. ●

Информация об авторе:

Мачерет Дмитрий Александрович – доктор экономических наук, профессор, первый заместитель председателя Объединенного ученого совета ОАО «РЖД», профессор Российского университета транспорта, Москва, Россия, macheretda@rambler.ru.

Статья поступила в редакцию 12.01.2023, одобрена после рецензирования 27.02.2023, принята к публикации 04.09.2023.

