



## НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 656:&lt;652&gt;&lt;653&gt;: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*<sup>1,2</sup>

<sup>1</sup> Объединённый учёный совет ОАО «РЖД», Москва, Россия.

<sup>2</sup> Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, Россия.

✉ [macheretda@rambler.ru](mailto: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 исторических 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 верблюжьих 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 вольные<sup>1</sup> северогерманские города Любек и Гамбург, а в период своего расцвета, в середине XIV века, Ганзейский союз объединял около 80 горо-

<sup>1</sup> 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., Волчэк 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., Волчэк 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., Волчэк 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. Волчэк [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. Волчэк [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. Волчэк [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. Волчэк [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.

