



Роль транспортных средств в древнейшей евразийской интеграции



Дмитрий Александрович Мачерет

Акционерное общество «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (АО «ВНИИЖТ»); Объединенный ученый совет ОАО «РЖД»; Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, Россия.

ORCID 0000-0002-1322-3030; PИИЦ Author ID: 380766.

✉ macheretda@rambler.ru.

Дмитрий МАЧЕРЕТ

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена оценке роли транспорта в развитии и интеграции евразийского континента в древности. Проанализирована роль водного (речного и морского) транспорта в установлении связей между удаленными регионами Евразии. Отмечено, что, с учетом географических особенностей Евразии, на основе использования одного только водного транспорта ее интеграция не могла осуществиться. Сфокусировано внимание на значении сухопутных транспортных инноваций (использовании лошадей для верховой езды и появлении колесных повозок), благодаря которым в степной зоне Евразии стали пригодными для использования ранее недоступные районы и повысилась продуктивность скотоводства. Результатами стали усиление межгруппового взаимодействия и развитие интеграционных институтов, определяющих как жизнь отдельных социумов, так и взаимодействие между ними.

Новые транспортные возможности, рост пространственной мобильности, усложнение общественных институтов порождали новые социальные и материальные потребности, стимулировали миграции и развитие межрегионального обмена. При этом не просто осуществлялся обмен излишками продукции, а производство расширялось с целью увеличения обмена, становясь товарным. Все это способствовало реализации географических преимуществ Евразии и обеспечению там более высокой плотности населения и хозяйственной продуктивности использования территории по сравнению со среднемировым уровнем.

Синергетическим результатом развития водных и сухопутных транспортных средств и сообщений и основанной на их использовании дальней торговли стала трансформация Евразии к началу II тысячелетия до н.э. в единую систему взаимосвязанных культур.

Ключевые слова: транспорт, транспортные средства, торгово-транспортная деятельность, транспортные инновации, евразийская интеграция, плотность населения, экономический рост.

Для цитирования: Мачерет Д. А. Роль транспортных средств в древнейшей евразийской интеграции // Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 3 (112). С. 124–129. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2024-22-3-14>.

Полный текст статьи в переводе на английский язык публикуется во второй части данного выпуска.
English translation of the full text of the article is published in the second part of the issue.

ВВЕДЕНИЕ

Евразия – крупнейший материк, занимающий почти 36 % земной суши. При этом его демографический и экономический удельный вес еще более значителен. Из оценок Э. Мэддисона [1] следует, что доля Евразии и в мировом населении, и в мировом ВВП в начале нашей эры (это – наиболее глубокие в хронологическом плане оценки) составляла почти 90 %, а в начале нынешнего века, соответственно, свыше 72 % и свыше 65 %. Таким образом, более высокие, по сравнению со среднемировым уровнем, плотность населения и экономическая продуктивность Евразии сложились уже в древности, что делает актуальным рассмотрение повлиявших на это факторов.

Дж. Даймонд объясняет изначальное успешное развитие Евразии природно-географическими факторами, в частности, ее широтной ориентацией, что облегчало распространение инноваций между схожими, находящимися на одной широте, географическими зонами [2]. Однако, хотя природно-географические факторы имеют важное значение, они недостаточны сами по себе для обеспечения успешного развития [3–5]. Поэтому необходимо анализировать и иные факторы. Учитывая, что в ряде исследований, в частности в [6–11], выявлено значимое влияние транспорта на развитие древних обществ, обоснованной задачей является оценка роли транспорта в интеграции и развитии евразийского континента в древности, на основе метода *исторического анализа*.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Заселение Евразии людьми современного типа завершилось еще в верхнем палеолите, около 30 тыс. лет назад, включая Арктику и острова Юго-Восточной Азии [12; 13]. Из последнего факта следует «важный вывод: материальная культура людей того времени позволила создать первые плавательные средства и с их помощью преодолевать значительные расстояния по морю» [12, С. 191].

Данные археологических раскопок на территории Воронежской области, где более 40 тыс. лет назад существовал комплекс верхнепалеолитических стоянок Костёнки, свидетельствуют об использовании «камня, который можно было найти лишь в 100–150 км от стоянки», и ракушек, которые «могли быть принесены только с черноморских берегов, расположенных на расстоянии более 500 км» [13, С. 371]. Это показывает глубокую древ-

ность элементов межрегиональной интеграции, включающих перемещение как людей, так и материальных благ. Однако они охватывали лишь соседние регионы и были фрагментарны. В условиях крайне примитивных средств передвижения [6] интеграционные процессы не могли достичь больших масштабов ни по расстоянию, ни по интенсивности.

Существенные усовершенствования транспортных средств произошли в период мезолита (X–VII тыс. до н.э.) и неолита (VII–III тыс. до н.э.), особенно в его завершающей части, в эпоху энеолита (IV–III тыс. до н.э.), когда началась обработка металлов – меди, золота, а затем и бронзы – сплава меди с мышьяком или (что давало оптимальный результат) – с оловом [4; 6; 14]. Учитывая рассредоточенность и редкость источников металлов, их значительную удаленность от древнейших хозяйственных центров с наибольшей концентрацией населения, усовершенствование средств передвижения и развитие на этой основе торгово-транспортной деятельности были *необходимыми* условиями для развития производства и использования металлов, сыгравшего ключевую роль в формировании древних цивилизаций.

Развитие водного транспорта

Прежде всего, следует отметить развитие водного (речного и морского) транспорта, обеспечивающего наибольшую провозную способность и дешевизну перевозок [15]. Не случайно, древнейшая не только в Евразии, но и в мире цивилизация – шумерская – сформировалась в Южной Месопотамии, там, где сразу две из «великих исторических рек» [16] – Тигр и Евфрат – впадали в Персидский залив, что давало шумерам возможность торговать как с регионами, находившимися в зоне тяготения Тигра и Евфрата в их северном течении, так и с регионами на берегах Персидского залива и, далее, Индийского океана. Это имело крайне важное значение, так как в Южной Месопотамии практически не было никаких полезных ископаемых (ни камня, ни металлов), а также и древесины [14]. Все это необходимо было привозить за сотни (а иногда и тысячи) километров. Так что без дальней торговли, материальной основой которой было усовершенствование транспортных средств, эта древнейшая цивилизация не могла бы существовать.

Следует отметить инновационный подход к решению проблемы обратного (порожного) перемещения речных судов, доставлявших



товары вниз по течению Тигра и Евфрата к городским центрам Месопотамии. Эти суда делали из шкур, натянутых на деревянный каркас. После выгрузки каркас продавали вместе с грузом или выбрасывали, а шкуры складывали и перевозили обратно, навьючив на ослів, чтобы использовать затем для сооружения новых лодок [15; 17]. Учитывая, что проблема порожнего перемещения транспортных средств является одной из фундаментальных для перевозочной деятельности и в наше время, ее оригинальное решение в древности является показательным примером инновационного развития транспорта.

Значение регулярных и надежных поставок сырья было для шумерской цивилизации столь велико, что уже в IV тысячелетии до н. э. были созданы шумерские фактории в Северной Месопотамии [4]. Это имело важное значение для межрегиональной интеграции.

В III тысячелетии до н. э. развитие мореплавания привело к установлению устойчивых торгово-транспортных связей Месопотамии с долиной Инда, где возникла (весьма вероятно, под влиянием этих связей) хараппская цивилизация [14; 17], охватывавшая всю долину Инда (также являвшегося важной транспортной артерией) и побережье Аравийского моря [18]. Таким образом, сложилась единая торгово-транспортная система, включающая Месопотамию (вплоть до горных районов у истоков Тигра и Евфрата), регион Персидского залива, побережье Аравийского моря и долину Инда [15], в рамках которой осуществлялось устойчивое перемещение товаров, позволявшее отдельным регионам специализироваться на производстве соответствующей местным условиям продукции и вести эффективный обмен с другими регионами.

В соседнем Восточном Средиземноморье также развивалось мореплавание, чему способствовало появление в конце IV – начале III тысячелетия до н. э. длинных многovesельных лодок, вмещавших от 20 до 40 гребцов [4]. Археологические данные позволяют предположить, что с их помощью были установлены и контакты с Северным Причерноморьем.

Таким образом, благодаря развитию речного и морского транспорта в эпоху энеолита были установлены связи между весьма удаленными регионами Евразии. Там, где транспортировка по воде была недоступна, использовались вьючные ослы [15].

Торговые связи на значительные расстояния могли осуществляться не напрямую, а через посредников. Показательным приме-

ром развитой посреднической торговли является порт Дильмун, находившийся на острове в Персидском заливе и обеспечивавший торгово-транспортное взаимодействие Месопотамии с регионами Аравии и Индии [11; 19].

Однако все эти торгово-транспортные связи охватывали лишь небольшую часть евразийского континента. Большая его часть была недоступна для перечисленных транспортных средств. Не удивительно, что распространение в Европе в раннем неолите земледельческой культуры шло примерно с такой же скоростью, что и расселение верхнепалеолитических охотников-кроманьонцев примерно за 40 тыс. лет до этого [13]. Во внутриконтинентальных районах взаимодействие даже между соседними культурами развивалось довольно медленно [4].

Сухопутные инновации

Ситуация качественно изменилась после появления ряда сухопутных транспортных инноваций. Вероятно, в конце V тысячелетия до н. э. в Черноморско-Каспийских степях, где ранее была впервые одомашнена лошадь, началось использование лошадей для верховой езды [4]. Верховая езда кардинально повысила производительность труда пастухов, масштаб и эффективность скотоводства, а, соответственно, и объем производимого избыточного продукта. Увеличение стад требовало использования новых пастбищ, что было сопряжено с необходимостью урегулировать вопросы землепользования с другими родами или племенами, стимулировало расширение контактов и развитие дарообмена и «престижной» экономики – важных интегративных механизмов [20].

В середине IV тысячелетия до н. э. в Месопотамии появились колесные повозки – другая важнейшая транспортная инновация [14]. Первоначально в них запрягали быков или ослів. Через несколько веков колесные повозки распространились в Черноморско-Каспийских степях, но здесь для них уже использовалась конная тяга [4]. Появление конных повозок означало возникновение принципиально нового транспортного средства, которое стало основой сухопутного транспорта на следующие пять тысячелетий. А в то время это привело к кардинальной трансформации степных скотоводческих обществ. Синергия конных колесных повозок и верховой езды позволила перейти к мобильной (без постоянных поселений) форме скотоводства, что сделало пригодными для использования ранее недоступ-

ные (вследствие удаленности от поселений) степные районы, позволило дополнительно увеличить поголовье скота, усилило межгрупповое взаимодействие и способствовало укреплению и развитию интеграционных институтов, определяющих как жизнь отдельных социумов, так и взаимодействие между ними. (Прежде всего, следует выделить институт взаимного гостеприимства и взаимоотношения «покровитель – клиент» [4]).

Новые транспортные возможности, рост пространственной мобильности, порождавшие новые социальные и материальные потребности, усложнение общественных институтов стимулировали миграции населявших Черноморско-Каспийские степи праиндоевропейских племен как в западном, так и в восточном направлениях.

В последнем случае в степях Южного Зауралья в конце III – начале II тысячелетия до н.э. сформировались новые культуры, для которых были характерны укрепленные поселения и обработка металла «в беспрецедентных для степной зоны масштабах» [4, С. 560]. Металлургическое производство было в значительной степени экспортоориентированным. Его «запуск случился вследствие контакта с рынками городских цивилизаций [расположенных южнее – прим. авт.], но увеличение выплавки металла привело к росту его потребления в степной и лесостепной зоне, положив начало внутриевропейскому циклу обменов, который после 2100 года до н.э. привел к буму металлопроизводства в евразийских степях» [4, С. 589]. Сформировавшаяся в результате Евразийская степная металлургическая провинция распространилась «во 2-м тыс. до н.э. от бассейна Днестра до верхней Оби и от предгорий Кавказа, Памира и Тянь-Шаня ... до таежной зоны Евразии» [21, С. 514], занимая площадь до 7–8 млн км². Следует отметить наличие ее «тесных взаимопроникающих контактов с очагами Восточноазиатской и Европейской металлургических провинций» [21, С. 514].

Существует предположение, что отдельные поселения в степях Южного Урала специализировались на разведении лошадей на экспорт [4]. Это соответствует археологическим данным, в соответствии с которыми «стабильные поставки лошадей [в регионы Центральной и Передней Азии – прим. авт.] начались между 2100–2000 годами до н.э.» [4, С. 569]. Вскоре во всех регионах Ближнего Востока появились и колесницы, изобретенные в степной зоне. «Колесницы... были первым видом колесных повозок, рассчитанных на быструю езду, и эта

инновация навсегда изменила наземный транспорт. Главным элементом, который сделал возможной высокую скорость, стало колесо со спицами» [4, С. 540–541]. (Существовавшие ранее повозки имели сплошные колеса).

Благодаря реализованным в степной зоне транспортным инновациям, во II тысячелетии до н.э. «впервые в истории цепь в целом похожих культур распространилась на территории от границ Китая до... Европы. Инновации и сырьевые материалы начали перемещаться через континент» [4, С. 591]. Таким образом, произошла «трансформация Евразии из серии обособленных культур в единую, общающуюся систему» [4, С. 618], катализатором которой стало инновационное развитие транспортных средств.

Социально-экономические аспекты

Раскрыв в целом роль транспортных инноваций в евразийской интеграции в древнейший период, следует обратить внимание на ряд важных социально-экономических аспектов рассматриваемого вопроса.

Современная интерпретация взаимоотношений кочевых племен и древних государств Евразии на рубеже III и II тысячелетий до н.э., основанная на археологических данных, свидетельствует о том, что древние городские цивилизации Передней и Центральной Азии зависели от степных скотоводов [4]. Городским цивилизациям были необходимы поставки из степной зоны металлов, а затем и лошадей. При этом обитатели степей были, в основном, самодостаточны в удовлетворении своих базовых потребностей. Они производили необходимое количество мясомолочных продуктов питания (источником растительной пищи было собирательство), добывали руду и самостоятельно изготавливали металлические изделия. Однако социально-экономическое развитие приводит к появлению новых потребностей, выходящих за рамки базовых, включая потребности в товарах престижного потребления. Такие товары, например, бронзовые зеркала и полудрагоценные камни, по-видимому, ткани, а также тонкостенную керамику жители степей получали с юга, в обмен на металлы и лошадей. Так, в одном из степных поселений на территории северного Казахстана 12 % обнаруженной керамики приходилось на импортную, тонкостенную, изготовленную на юге Центральной Азии, а 88 % было продукцией местного производства [4].

Примерно в этот же период на острове Санторини в Эгейском море, который был



одним из центров минойской цивилизации, структура керамики, по данным археологических раскопок, была почти такой же: 85 % – местного производства и 15 % – привозная [22]. Можно сделать вывод, что развитие «престижной» экономики и транспортных возможностей в разных регионах Евразии к началу II тысячелетия до н.э. привело к тому, что «в ходе торговли ввозились не только такие товары, которые в данном месте не производились или не могли быть произведены в достаточном количестве..., но и товары, которые... делали более разнообразным и уточненным удовлетворение возросшего платежеспособного спроса» [22, С. 8].

Столь же показательны и одинаковы для разных регионов результаты прекращения торговых связей. Распад древнешумерской системы дальней торговли вследствие внутренних проблем в Южной Месопотамии в конце IV тысячелетия до н.э. привел к гибели майкопской культуры, процветавшей на Северном Кавказе благодаря поставкам в Месопотамию металлов в обмен на высокоценные ремесленные изделия [4]. А в начале II тысячелетия до н.э. началась деградация высокоразвитой хараппской цивилизации в долине Инда, завершившаяся ее полным упадком. К этому, по-видимому, привело сочетание разных факторов, включая экосистемную деградацию и внешние вторжения. Есть основания предполагать, что одной из наиболее важных причин стало резкое ослабление торговых связей с Месопотамией после крушения Шумера [23]. Во всяком случае, такое объяснение укладывается в парадигму реализации «эффекта выживания» на основе торгово-транспортных связей (который в полной мере проявился для хараппской цивилизации в середине III тысячелетия до н.э. благодаря началу интенсивного товарообмена с Южной Месопотамией) и упадка в случае прекращения таких связей [11].

Как же изменился евразийский мир в результате многотысячелетнего развития, стимулируемого транспортными инновациями и обменом, к началу периода древнейшей интеграции континента? Население Евразии за период с 10 000 лет до н.э. до 2000 лет до н.э., по современным оценкам, возросло в 30 раз – с 2 до 60 млн человек [24]. Другими словами, был достигнут кардинальный рост плотности населения, что являлось ключевым условием и результатом успешного социально-экономического развития [25; 26]. Хотя среднегодовой темп прироста численности населения

был невелик, всего 0,043 %, это примерно вдвое выше, чем, например, в I тысячелетии н.э. [1]. В рассматриваемую эпоху увеличение численности населения было главным результатом экономического роста (и, одновременно, стимулом для него). Почти весь прирост валового продукта в долгосрочном периоде поглощался ростом численности населения, что являлось существенной чертой господствовавшей так называемой «мальтузианской экономики» [27].

Однако, параллельно с увеличением плотности населения, временами наблюдалось и увеличение потребления на душу населения, названное «мальтузианскими сингулярностями» [28, С. 18]. Если предположить, что в среднем около 90 % прироста валового продукта поглощалось ростом населения и лишь около 10 % становилось источником роста среднедушевого потребления (т.е. подушевой валовой продукт возрастал хотя бы на 0,005 % в год – ничтожно малую величину), за восьмитысячелетний период среднедушевое потребление должно было возрасти в 1,5 раза. С учетом формирования и, к концу рассматриваемого периода, усиления социального неравенства, такой *среднедушевой* рост создавал возможность кардинального повышения благосостояния высших слоев общества, что, с одной стороны, стимулировалось развитием транспорта и торговли, а с другой, в рамках «престижной экономики», побуждало интенсифицировать дарообмен, из которого вырос товарообмен [25].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Выполненный анализ показывает, что развитие в древности как водных, так и сухопутных средств передвижения сыграло важную роль в интеграции евразийского пространства и экономическом прогрессе живших там народов. Это позволило реализовать географические преимущества Евразии и обеспечить более высокую плотность населения и хозяйственную продуктивность использования территории по сравнению со среднемировым уровнем.

Такие результаты были достигнуты в значительной степени благодаря синергии ряда транспортных инноваций и развитию различных видов транспорта: речного, морского и сухопутного, что дало возможность разным по географическому положению регионам включиться в сети дальней торговли и обеспечить свою эффективную специализацию в рамках межрегионального разделения труда.

Уже в древности транспортные инновации повышали продуктивность хозяйственной деятельности, позволяя вовлекать в нее новые ресурсы и увеличивать трудотдачу, наглядным примером чего является развитие эффективной скотоводческой экономики в евразийских степях.

При этом создавался избыточный продукт, который мог быть использован для обмена, происходило усложнение социальной организации и развитие институтов, что также стимулировало обмен. Обменивались уже не просто излишками продукции – производство расширялось с целью увеличения обмена, становясь товарным.

Таким образом были сделаны первые, но очень важные шаги на долгом пути прогрессивного развития, который привел к эпохе современного экономического роста и формированию современного общества, на всех этапах которого транспорт играл очень важную и все возрастающую роль.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Maddison, A. *Contours of the World Economy, 1–2030 AD. Essays in Macro-Economic History*. Oxford, Oxford University Press, 2007, 432 p. ISBN: 9780199227204.
2. Diamond, J. *Guns, Germs and Steel: The Fate of Human Societies*. N.Y., W. W. Norton, 1997, 480 p. ISBN 9780393038910.
3. Acemoglu, D., Robinson, J. A. *Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity, and Poverty*. N.Y., Crown Publishers, 2012, 544 p.
4. Энтони Д. Лошадь, колесо и язык: Как наездники бронзового века из евразийских степей сформировали современный мир / Пер. с англ. – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2023. – 672 с. ISBN: 9785759825487.
5. Полтерович В. М. К общей теории социально-экономического развития. Часть 1. География, институты или культура? // Вопросы экономики. – 2018. – № 11. – С. 5–26. EDN: MGNKOT.
6. Галахов В. И. Эволюция средств передвижения. Часть 1 // Мир транспорта. – 2007. – № 4 (20). – С. 132–141. EDN: KLTQRL.
7. Галахов В. И. Эволюция средств передвижения. Часть 2 // Мир транспорта. – 2008. – № 1 (21). – С. 144–151. EDN: KDSYDB.
8. Галахов В. И. Эволюция средств передвижения. Часть 3 // Мир транспорта. – 2008. – № 2 (22). – С. 144–151. EDN: KDSYBN.
9. Мачерет Д. А. Транспортный фактор в эпоху древних цивилизаций // Мир транспорта. – 2014. – № 2 (51). – С. 230–239. EDN: SFRIKL.
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.

11. 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: 10.30932/1992-3252-2023-21-4-13.

12. Зубов А. А. Колумбы каменного века. Как заселялась наша планета. – М.: АСТ-Пресс, 2012. – 288 с. ISBN 978-5-462-01198-6.

13. Марков А. В. Эволюция человека. В 2 кн. Кн. 1: Обезьяны, кости и гены. – М.: Астрель: CORPUS, 2012. – 464 с. ISBN 978-5-17-078088-4.

14. Ponting, C. *World History. A New Perspective*. London, Chatto & Windus, 2000, 944 p. ISBN 978-0701168346.

15. Bernstein, W. J. *A Splendid Exchange: How Trade Shaped the World*. Atlantic Monthly Press, 2008, 494 p. ISBN 9780871139795.

16. Мечников Л. И. Цивилизация и великие исторические реки. – М.: Айрис-пресс, 2013. – 236 с. ISBN 978-5-8112-5112-4.

17. Paine, L. *The Sea and Civilization. A Maritime History of the World*. N.Y., Vintage Books, 2015, 800 p. ISBN 978-1101970355.

18. Атлас всемирной истории / Пер. с англ. Афанасьев С. Д., Климова О. И., Позднякова Н. А. – М.: Астрель, АСТ, 2004. – 480 с. ISBN 978-5-17-020573-8.

19. Бадак А. Н., Войнич И. Е., Волчек Н. М. [и др.]. *Всемирная история: В 24 т. Т. 1. Каменный век*. – Мн.: Литература, 1997. – 528 с. ISBN 985-6274-25-7.

20. Семенов Ю. И. Происхождение и развитие экономики: От первобытного коммунизма к обществам с частной собственностью, классами и государством (древневосточному, античному и феодальному). – М.: КРАСАНД, 2014. – 720 с. ISBN 978-5-396-00584-6.

21. Евразийская степная металлургическая провинция // Большая Российская энциклопедия. – Т. 7. – М.: Научное издательство «Большая Российская энциклопедия», 2007. – С. 514–516. EDN: MGZOAH.

22. Мачерет Д. А. Будущее транспорта в контексте мегаэкономических изменений // Мир транспорта. – 2014. – № 6 (55). – С. 6–13. EDN: TCUSLJ.

23. Васильев Л. С. Всеобщая история. В 6 т. Т. 1. Древний Восток и античность. – М.: Высшая школа, 2007. – 447 с. ISBN 978-5-98227-850-0.

24. Sachs, D. *The Ages of Globalization: Geography, Technology, and Institutions*. N.Y., Columbia University Press, 2020, 280 p. ISBN 978-0231193740.

25. Мачерет Д. А. Роль плотности, мобильности населения и перемещения материальных благ в разных концепциях экономического роста // Вопросы теоретической экономики. – 2021. – № 4 (13). – С. 50–78. DOI: 10.52342/2587-7666VTE.2021.4.50.78.

26. Galor, O. *The Journey of Humanity: The Origins of Wealth and Inequality*. N.Y., Dutton, Penguin Publishing Group, 2022, 304 p. ISBN 978-0593185995.

27. Кларк Г. Прощай, нищета! Краткая экономическая история мира / Пер. с англ. – М.: Издательство Института Гайдара, 2012. – 544 с. ISBN 978-5-93255-338-1.

28. Кембриджская история капитализма. Том 1. Подъем капитализма: от древних истоков до 1848 года / Пер. с англ. – М.: Издательство Института Гайдара, 2021. – 800 с. ISBN 978-5-93255-606-1. ●

Информация об авторе:

Мачерет Дмитрий Александрович – доктор экономических наук, профессор, Акционерное общество «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (АО «ВНИИЖТ»), первый заместитель председателя Объединенного ученого совета ОАО «РЖД», профессор Российского университета транспорта, Москва, Россия, macheretda@rambler.ru.

Статья поступила в редакцию 31.01.2024, одобрена после рецензирования 20.02.2024, принята к публикации 01.03.2024.

