



# Социально-экономическая роль транспорта в Средние века



Дмитрий МАЧЕРЕТ

Dmitry A. MACHERET

**Socio-Economic Role of Transport in the Middle Ages** (текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 234)

**Из-за опустошительных набегов «варварских» племен, затронувших большинство древних цивилизаций, перемещение товаров и людей в Средние века (с конца V до XV) резко сократилось. Происходила, прежде всего в Западной Европе, натурализация хозяйства, гораздо меньшим стал товарообмен. В то же время постепенно расширялась география путей сообщения и появились технические нововведения, повышающие надежность, быстроту и эффективность перевозок. Благодаря этому на широкую историческую арену выдвинулись народы, ранее находившиеся на периферии цивилизованного мира, шло накопление экономических, культурных, ментальных предпосылок для последующего бурного развития в Европе торгового капитализма.**

*Ключевые слова:* история средневековья, транспортные сообщения, товарообмен, экономические институты, цивилизационное развитие.

*Мачерет Дмитрий Александрович – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Экономика строительного бизнеса и управление собственностью» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.*

**С**редними веками обычно называют период мировой истории от крушения Западной Римской империи (конец V в.), знаменовавшего завершение существования античной (греко-римской) цивилизации, до начавшейся в XIV–XV веках эпохи Возрождения античных традиций, а затем Нового времени, проложившего дорогу к промышленной революции.

В результате нашествий «варварских» племен, затронувших большинство древних цивилизаций, в мире произошли сильнейшие политические, демографические и экономические трансформации. Они стали серьезным ударом по транспортным сообщениям и торговле. **Перемещение товаров и людей по многим маршрутам резко сократилось или даже было прервано [1].** Особенно это характерно для Западного Средиземноморья и Западной Европы в целом, где на развалинах Римской империи образовались «варварские» королевства.

Следует заметить, что упадок транспортных сообщений и торговли был замечен уже в поздней Римской империи, хозяйство которой становилось все менее товарным, менее ориентированным на рынок, и это явилось одной из важных причин ее падения [2, с.71].

«Транспортные и торговые связи на всем пространстве от Пиренейского полуострова до... Черного моря ... стали катастрофически ослабевать и даже полностью исчезать. <...> На целое тысячелетие растянулся период вначале разрушения связей, затем длительного застоя, когда полунатуральное хозяйство деревни в лучшем случае было ориентировано на примитивный обмен с ближайшими соседями» [2, с.72].

Дезорганизация обмена разрушала хозяйство и, как указывает один из самых авторитетных специалистов по истории Средних веков Жак Ле Гофф, «первой жертвой развала античной торговой системы стали римские дороги. Средневековые дороги, которые появились позже, с материальной точки зрения были не столько дорогами, сколько путями» [3, с.36].

Почти все сухопутные дороги были грунтовыми, что крайне затрудняло или даже делало невозможным их использование во время весенней и осенней распутицы. При этом они часто были настолько узки, что две повозки не могли разъехаться. Сохранившиеся участки мощеных древнеримских дорог окрестные жители нередко разбирали, чтобы добыть камень для своих нужд [4].

«Средневековая дорога была удручающе долгой, медленной». Дневные переходы «варьировались в зависимости от характера местности от 25 до 60 км» [3, с.166].

Феодальные институты препятствовали улучшению состояния дорог и затрудняли сухопутные сообщения. По сути, было выгодно не строить или ремонтировать дороги и мосты, а ухудшать и разрушать их [5, с.355–356]. Во-первых, потому что по существовавшим тогда законам всякая вещь, которая падала на землю, если телега ломалась или опрокидывалась, становилась собственностью феодала — владельца этой земли. Во-вторых, чем дольше продолжалось путешествие, тем больший доход приносил феодалу конвой, который сопровождал проезжающих и должен был охранять их жизнь и имущество. Причем нередко конвой реально не выделялся, все ограничивалось выдачей квитанции об уплате конвойных денег, которая несколько не охраняла проезжающих,

а была формой вымогательства. Кроме того, феодалы устраивали многочисленные таможи, за проезд через которые взимались сборы, доходившие до 2/3 ценности перевозимого товара.

Если натурализация хозяйства вела к деградации транспорта, то плохое состояние дорог и невозможность надежного обмена, со своей стороны, заставляли «производить самому все то, в чем есть нужда...» [3, с.257]. **Натурализация хозяйства, резкое сокращение обмена закономерно вели к регрессу.** Например, с прекращением ввоза соды из Средиземноморья исчезло рейнское стекольное искусство [3, с.44].

В условиях деградации дорог оставалось полагаться на природные транспортные пути: речные и морские. Изменения в конфигурации транспортной системы меняли и географию городов: в упадок приходили сухопутные торгово-транспортные узлы, уступая место расположенным на берегах рек [3, с.36–37].

Исключительно важную роль речное сообщение играло в становлении Древней Руси, опорой которой стала сеть водных артерий, связывающих Северо-Западную Европу с Византией (знаменитый путь «из варяг в греки») и странами Востока (через Волгу и Каспийское море). Большинство древнерусских городов возникло на стратегически значимых отрезках речных сообщений, в том числе — в местах волоков, где суда перетаскивали по суше с одной реки до другой.

Однако судоходные реки были далеко не везде, и к тому же судоходство в любой момент могло быть нарушено. Например, в 1304 году в условиях засухи было прекращено судоходство на Рейне, вследствие чего невозможно было транспортировать по рекам плоды необычайно щедрого урожая злаков и винограда, а «недостаток и дороговизна сухопутных средств транспорта не позволяли заменить ими водный путь, вышедший из строя» [3, с.234]. В результате на рынке сельскохозяйственных товаров произошло резкое падение конъюнктуры.

Наибольшую быстроту (до 300 км в сутки) и провозоспособность обеспечивали морские сообщения. Однако морской транспорт мог обслуживать только при-



брежные регионы, а мореплавание было весьма ненадежным не только вследствие небольших размеров и относительно примитивного оснащения кораблей, но и из-за пиратов.

В Европе до конца XIII века, когда получили распространение компас и ахтерштевеньный руль, морская навигация зимой замирала: в Средиземном море с начала декабря до середины марта, а в северных морях и на большой срок [3, с.223].

Низкий уровень развития транспорта и товарообмена в Средневековой Европе делал катастрофическими последствия неурожаев [3, с.283–284], в то время как в античном мире благодаря транспорту и торговле риск возникновения голода существенно снижался [1, с.235].

Во многих регионах за пределами Западной Европы, впрочем, даже в раннем Средневековье состояние транспорта не было столь плачевным.

Византия, унаследовавшая от Римской империи сеть сухопутных дорог и морские порты, стала играть ключевую роль в торговле между Востоком и Западом [2, с.77].

Развивалась, зачастую в соперничестве с византийской, и арабская торговля, базировавшаяся на сочетании морских и караванных путей сообщения [2, с.74–75].

В Китае в начале VII века был сооружен ряд судоходных каналов, на строительство которых власти мобилизовывали до миллиона человек в год и более. Выделялся так называемый Великий канал, соединявший северные и южные районы страны [6, с.34–35]. Эти искусственные реки очень помогли развитию торговли в первые два столетия существования Танской империи, когда происходил экономический подъем [6, с.48–50].

Что касается магистральных дорог в Китае, то в отличие от западноевропейских они поддерживались в великолепном состоянии [4]. Развивалась и морская торговля на южных направлениях, вплоть до Индии, где происходила «стыковка» с арабскими морскими путями [7, с.38–40]. То есть обеспечивалась надежная связь Восточной и Передней Азии, а далее — с Европой.

Следует отметить, что не только строительство, но и использование путей сообщения, управление товародвижением

в Китае находились под государственным контролем — «управление сбором, транспорировкой и распределением товаров стало ... главной функцией имперской бюрократии» [8, с.610]. В то же время развитие транспорта и на этой основе региональной специализации и урбанизации вызвали подъем частной торговли и предпринимательства. Однако без соответствующей трансформации общественных институтов частная инициатива не получает в тот момент достаточного простора и не позволяет обеспечить высокую динамику социально-экономического развития.

**Основным позитивным содержанием эпохи Средневековья можно считать вызревание условий для прорывов в развитии,** которые были достигнуты впоследствии, в годы Возрождения, Новое время, в последовавшую за промышленной революцией эпоху современного экономического и научно-технического прогресса.

Это вызревание происходило как за счет сохранения (несмотря на многие утраты) традиций древних цивилизаций, в том числе античной, так и формирования нового опыта, новых знаний, внедрения инноваций.

Все сказанное в полной мере относится и к сфере транспорта, где **следует выделить два взаимосвязанных процесса: расширение географии путей сообщения и появление технических нововведений, повышающих надежность, быстроту и эффективность перевозок.** И то, и другое открывало новые возможности для обмена, экономического и культурного развития, что особенно важно в условиях, когда многие ранее существовавшие практики были утрачены. Ведь в раннем Средневековье прервались многие коммуникации, оказались забытыми многие географические и иные знания, в частности, гипотеза о шаровидности земли [2, с.73].

Иное, чем прежде, значение стал приобретать географический фактор. Развитие норманского (варяжского) мореплавания, в ходе которого грабеж и захваты сочетались с торговлей, способствовало образованию новых коммуникаций, связавших традиционно периферийный Север Европы со Средиземноморьем и странами Востока.

Как отмечает У. Мак-Нил, «освоение Среднеевропейской равнины, а также покорение северных морей создали экономическую базу для возвышения Северо-Западной Европы до такого уровня процветания, власти и культуры, который превзошел древние центры средиземноморской цивилизации» [8, с.595].

В результате изменения географии коммуникаций преимущество приобрели торговые пути с Балтики по Днепру и Черному морю в Византию («из варяг в греки») и по Волге и Каспию в Персию («из варяг в персы»), что, как уже указывалось, явилось катализатором формирования Древней Руси.

В IX–X веках эти международные торговые пути стали стержнями хозяйственной, культурной и политической жизни тогдашней Руси, которая укрепляла внешние связи и превратилась в крупную, динамично развивающуюся европейскую державу. Именно на речных магистралях сформировалась целостная сеть древнерусских городов, ориентированных на торговлю и обслуживание перевозок. Сама планировка многих городских территорий (в частности, Старой Ладogi, Гнёздова под Смоленском, Киевского подола) была напрямую сопряжена с обслуживанием проходящих ладей, которые могли приставать рядом с домами и усадьбами [9].

По мнению С. В. Цветкова, целые населенные пункты, возможно, специализировались на организации волоков между реками Балтийского бассейна, Днепром и Волгой [10, с.181]. Да и само слово «русь», как считают многие историки, первоначально обозначало гребцов, участников похода на гребных судах [9].

Последующее смещение основных торговых путей вследствие военно-политических трансформаций как в Причерноморских степях, так и в связи с крестовыми походами в Средиземноморье, их отдаление от русской территории стало одним из факторов негативных социально-экономических изменений, в том числе раздробленности Руси, ее ослабления накануне монгольского нашествия, долговременные результаты которого имели трагические последствия для страны.

Говоря о Монгольской империи, в середине XIII века объединившей огромное

евразийское пространство от Китая на востоке до Причерноморья на западе, следует отметить, что ее правители уделяли большое внимание поддержанию старинных караванных путей, устройству новых дорог и почтовой связи, обеспечивая надежные трансконтинентальные сухопутные сообщения. Кроме того, они принимали меры к развитию морских и речных перевозок в Китае, начали реконструкцию Великого канала [7, с.381–382].

Покрывавшая всю Азию плотная сеть коммуникаций, созданная монголами, способствовала диффузии инноваций, в частности, проникновению на Ближний Восток и в Европу из Китая таких изобретений, как черный порох, компас и книгопечатание [8, с.693]. Именно в Западной Европе произошла синергия многих заимствованных технических и технологических изобретений с зарождавшимися капиталистическими институтами, что дало толчок социально-экономическому подъёму в этом регионе.

В Средиземноморье продолжателями дела древних торговых городов-государств, соперничавших за господство на море (талассократию) [1], стали Венеция и Генуя.

Венеция, начавшая укрепляться в IX–X вв., впоследствии превратилась в первую морскую державу Европы, игравшую лидирующую роль в судостроении и морской торговле и объединившую под своей властью многие приморские территории. Общее население Венецианской Республики с XI по XVI век выросло с 0,5 до 2 млн человек, а в государствообразующем городе, одном из трех крупнейших в Западной Европе, в XVI веке проживало 170 тыс. человек [2, с.79–80]. Тоннаж венецианского флота в XIV веке, то есть до начала эпохи Великих географических открытий, достигал 40 тыс. тонн при среднем водоизмещении судна в 150 тонн [3, с.264].

Венецианская торговля способствовала заимствованию и внедрению в Западной Европе многих инноваций (выработка сахара из тростника, шелкоткачество, стеклодувное ремесло), прогрессу в кораблестроении и укреплению торгового капитализма. Важными факторами развития этой республики были высокий уровень банковского дела, позволявший осуществлять масштаб-



ные денежно-кредитные операции, и создание благоприятных условий для деятельности иностранных судовладельцев и купцов, права которых не ограничивались по сравнению с венецианцами [2, с.78].

Очень значимый момент: благодаря венецианской и генуэзской торговле со странами Восточного Средиземноморья стали возможными наращивание экономической базы, художественное и интеллектуальное развитие, без которых не могла бы наступить эпоха Возрождения [8, с.711].

В Северной Европе в период зрелого и позднего Средневековья на морских коммуникациях доминировал торгово-политический Ганзейский союз. Он был создан в 1241 году, объединив три северогерманских города: Любек, Бремен и Гамбург. К концу XV века в союз входило уже 64 портовых города. Ганзейский флот преваляровал в перевозках на Балтике, а представительства союза действовали во многих местах, включая Новгород [2, с.83].

Развитие морского транспорта и торговли способствовало модернизации общественных институтов. Еще в Древнеримском государстве появились купеческие ассоциации, позволявшие отдельному предпринимателю владеть не целым кораблем, а лишь его долей [1]. Эта практика возрождается в Средневековье. Как отмечает И. М. Кулишер, «в ганзейской торговле мы в течение всего Средневековья вообще не находим людей, которым принадлежало бы несколько судов целиком. <...> Число участников в ганзейских судах редко превышало десять, но встречаются доли в виде 1/32 и 1/64, в итальянской торговле чаще всего упоминается 1/16, но находим и 1/50 и 1/70. В Италии эти доли ... подобно акциям ... переходят по наследству, отчуждаются, закладываются» [5, с. 357].

С помощью подобной системы, во-первых, диверсифицировались предпринимательские риски, а во-вторых, привлекался дополнительный капитал в развитие морского транспорта и торговли. Ведь долю в собственности на корабль могли приобрести многие, кому не по карману было владеть целым судном.

**Таким образом, в сфере мореплавания и морской торговли происходило не просто**

**возрождение тех экономических институтов, которые существовали в Древнем Риме, но и формирование основ институтов капитализма, в частности, прообразов акционерных обществ, позднее ставших основной формой ведения бизнеса.**

Одновременно создавались предпосылки к разделению торговой и транспортной составляющих мореплавания.

Если первоначально торговец сам перевозил свои товары на собственном корабле, или небольшая группа торговцев — владельцев судов совершала совместное плавание, то с появлением мелких долей собственности на корабли ситуация, естественно, меняется. Кораблем управляет один из торговцев-совладельцев, а нередко «имеется самостоятельный корабельщик, которому судовладельцы поручают судно и груз. Однако обычно он не только должен отвезти товары, но и продать их и за это участвовать в прибылях или ему предоставляется право погрузить и свои товары для продажи, так что и он является одновременно и торговцем. Или же он был комиссионером поручивших ему груз торговцев — он обязан за их счет продать товары и закупить на эти деньги новые. Обыкновенно корабельщику предоставляется и доля во владении судном — 1/4, 1/8 и т. д., так что роли судовладельца, корабельщика, фрахтовщика тесно сплетаются и переплетаются» [5, с.357].

Сюда следует добавить, что, переплетаясь, разные составляющие морских торгово-транспортных операций уже обозначаются в рамках единого целого, и это дает возможность для их последующего разделения, когда таковое станет экономически целесообразным.

В работе [1] отмечалось влияние мореплавания на формирование духа свободы, инициативности и предприимчивости в древних цивилизациях, в том числе минойской и древнегреческой. То же мы видим и в Средние века. Например, Геерт Мак указывает на сформировавшуюся в этот период «тонкую культурную и политическую разделяющую линию между западными — морскими — провинциями и остальной частью» Нидерландов. В западных провинциях «человек был открыт морю и всему новому, что приходило издалека», у него «имелась свобода выбора», он мог

«пойти своим путем». В восточных провинциях «люди оставались более робкими, осторожными и послушными власти» [11, с.36].

**Накопление технических нововведений позволило обеспечить новое качество транспортных сообщений, необходимое для формирования эффективных глобальных коммуникаций, интегрировавших все регионы мира в единое экономическое пространство.**

В области сухопутного транспорта крупнейшей инновацией Средневековья стала распространившаяся в начале второго тысячелетия так называемая «новая запряжка», которая в отличие от античной не затрудняла дыхание лошади. Это позволило лучше использовать тяговую силу лошадей и в сочетании с появившимися тогда же подковами перевозить с помощью более быстрых, чем волю, животных даже тяжелые грузы [3, с.259; 4]. Тем не менее, в условиях плохого состояния дорог для перемещения грузов довольно долго использовался не только вьючный транспорт, но и применялась мускульная сила людей. Еще в XI веке сервы (зависимые крестьяне) в Лаумсфельде (Лотарингия) были вынуждены переносить на плечах мешки с зерном на расстояние в шесть (!) миль [3, с.262].

Особое значение имел технический прогресс в судостроении и судождении. Прежде всего это касалось повышения скорости, управляемости и водоизмещения кораблей, а также круглогодичного мореплавания благодаря использованию компаса и более точных карт [2, с.85; 4], что вместе с тем повышало надежность и регулярность товарообмена. По мнению Э. Мэддисона, после 1000 года новые достижения в конструировании кораблей и навигации во многом определили динамику развития Западной Европы [12, с.130].

Настоящий коммуникационный прорыв осуществлен в начале XV века португальскими кораблями, которые приспособили конструкцию парусных судов (каравелл) к условиям плавания в Атлантике

[2, с.87; 4]. Тем самым была создана основа для перемещения коммуникаций с внутренних морей на океанские просторы, освоения новых земель и обеспечения устойчивого межконтинентального товарообмена.

В экономические отношения с Европой стали быстро вовлекаться все новые и новые страны, ускорился процесс международного разделения труда. «В то же время морское судоходство (транспорт вообще), прогресс которого, собственно, и вызвал это ускорение, в свою очередь получил колоссальный, как бы «обратный», импульс для своего дальнейшего развития» [2, с.94].

**Транспортный прогресс стал одним из решающих факторов, положивших конец эпохе Средневековья и, начиная с эпохи Великих географических открытий, открывший перед человечеством путь к формированию глобального рыночного общества.**

## ЛИТЕРАТУРА

1. Мачерет Д. А. Транспортный фактор в эпоху древних цивилизаций // Мир транспорта. — 2014. — № 2. — С.230–241.
2. Могилевкин И. М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. — М.: Наука, 2005. — 357 с.
3. Ле Гофф Ж. Цивилизация средневекового Запада: Пер. с фр. — Екатеринбург: У-Фактория, 2007. — 560 с.
4. Виргинский В. С., Хотеев В. Ф. Очерки истории науки и техники с древнейших времен до середины XV века. — М.: Просвещение, 1993. — 288 с.
5. Кулишер И. М. История экономического быта Западной Европы. — Т.1-2. — 10-е изд., стереотип. — Челябинск: Социум, 2008. — 1030+XXI с.
6. Всемирная история: В 24 т. — Т. 7: Раннее Средневековье. — Мн.: Литература, 1997. — 592 с.
7. Всемирная история: В 24 т. — Т. 8: Крестоносцы и монголы. — Мн.: Литература, 1997. — 528 с.
8. Мак-Нил У. Восхождение Запада: История человеческого сообщества / Пер. с англ. — К.: Ника-Центр; М.: Старклайт, 2004. — 1064 с.
9. Петрухин В. Я. Русь в IX–X веках. От призвания варягов до выбора веры. — М.: Форум; Неолит, 2013. — 464 с.
10. Цветков С. В., Черников И. И. Торговые пути, корабли кельтов и славян. — СПб.: Русско-Балтийский информационный центр «БЛИЦ», 2008. — 344 с.
11. Мак Г. Нидерланды. Каприз истории: Пер. с нидерл. — М.: Весь мир, 2013. — 224 с.
12. Мэддисон Э. Контуры мировой экономики в 1–2030 гг. Очерки макроэкономической истории: Пер. с англ. — М.: Изд. Института Гайдара, 2012. — 584 с. ●

Координаты автора: Мачерет Д. А. — macheret@vniizht.ru.

Статья поступила в редакцию 09.09.2014, принята к публикации 17.12.2014.

