



Транспортный фактор в эпоху древних цивилизаций



Дмитрий МАЧЕРЕТ

Dmitry A. MACHERET

Статья посвящена социально-экономической роли транспорта в эпоху древних цивилизаций (IV тысячелетие до н. э. – начало I тысячелетия н. э.).

Переход к оседлой жизни и производящему хозяйству в ходе так называемой «неолитической революции» сделал обмен необходимым условием жизни и деятельности людей, а его дальнейшее расширение обусловило постепенное выделение транспорта в самостоятельную сферу деятельности, развитие путей сообщения и транспортных средств.

Интенсивный обмен не возможен без регулярного надежного транспорта, а транспорт как особый вид деятельности может существовать только в условиях достаточно интенсивного движения товаров и людей.

Развитие транспорта и обмена имело далеко идущие последствия в виде все более широкого географического распространения цивилизации и создания «расширенного порядка человеческого сотрудничества».

Ключевые слова: история, пути сообщения, древняя цивилизация, транспорт, обмен, торговля, специализация, развитие.

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

История развития путей сообщения и транспортных средств первобытного общества и древних цивилизаций отражена в статьях [1–5], опубликованных в журнале.

Настоящая работа, продолжающая и детализирующая эту очень емкую тему, посвящена **социально-экономической** роли транспорта в эпоху существования древних цивилизаций (IV тысячелетие до н. э. – начало I тысячелетия н. э.). Чтобы эту роль охарактеризовать, нужно кратко рассмотреть предшествующие этапы развития человеческого общества.

I.

Первобытные охотники и собиратели вели полукочевой образ жизни, перемещаясь по своим угодьям с учетом сезонности миграции дичи, рыбы и созревания плодов съедобных растений.

Во время редких встреч с представителями иных племен, живущих и промысляющих в других экологических нишах, совершался обмен «даров леса» на «дары моря» или «дары степи».

Таким образом, транспортной деятельности как таковой не существовало: перемещение было неотъемлемым и не обособляемым элементом человеческого бытия. При этом обмен

носил эпизодический характер и не играл определяющей роли в жизни людей.

Переход к оседлой жизни и производящему хозяйству в ходе так называемой «неолитической революции» сделал обмен необходимым условием жизни и деятельности людей, поскольку, с одной стороны, географическая локализация ограничила разнообразие непосредственно доступных ресурсов, а с другой — усложнение хозяйственной деятельности, наоборот, увеличило потребности в разнообразных ресурсах. Первоначально обмен был институтом снятия этого фундаментального противоречия оседлого производящего хозяйства, но в результате его развития проявилась эффективность специализации на производстве тех или иных товаров. Это способствовало дальнейшему углублению разделения труда и развитию обмена, продолжающихся всю последующую историю человечества и ставших условием кардинального роста численности населения, а затем и благосостояния людей.

Расширение обмена обусловило постепенное выделение транспорта в самостоятельную сферу деятельности, появление путей сообщения и транспортных средств.

Развитие обмена и транспорта — взаимообуславливающие процессы. Интенсивный обмен не возможен без регулярного надежного транспорта, и в то же время транспорт как особый вид деятельности может существовать только в условиях достаточно интенсивного движения товаров и людей.

Наличие торговли уже в глубокой древности привело к возникновению городов. Так, по мнению Э. Анати, древнейший город Иерихон, существовавший девять тысяч лет назад, был прежде всего центром торговли [6, с. 211–215].

А ведь именно возникновение городов имело ключевое значение для появления цивилизации [7].

Древнейшие города, возникшие в Передней Азии (Иерихон, Чатал-Хююк и др.) сами по себе не смогли стать основой цивилизации — производительные силы и плотность населения еще не достигли соответствующего уровня. Тем не менее их возникновение было важной вехой движения к древним цивилизациям.

Сформировавшиеся на Ближнем Востоке системы товарообмена по караванным и водным путям впоследствии использовались древними империями — Египетской, Хет-

тской, Ассирийской, Вавилонской и Персидской для удовлетворения потребностей в ресурсах, которые невозможно или менее эффективно было приобретать административным или военным путем [8, с. 23–24]. При этом сфера действия этих путей обмена «простиралась намного дальше самых дальних политических границ» [8, с. 24]. Так что к тезису нобелевского лауреата Ф.А. фон Хайека о том, что рынок, торговля древнее государства [9], можно с полным правом добавить — «и обширнее».

Для возникновения древнейших цивилизаций необходимы были коренные изменения в основе экономики той эпохи — сельском хозяйстве. Такие изменения стали возможными на основе создания ирригационных систем в долинах рек Тигра и Евфрата, Нила, Инда и Ганга, Хуанхэ и Янцзы. Ключевая роль этих «великих исторических рек» в формировании древних цивилизаций раскрыта в работе [10], однако их значение как транспортных артерий должной оценки там не получило.

Древнейшая цивилизация — шумерская — возникла в нижнем течении Тигра и Евфрата (Нижней Месопотамии) в IV тысячелетии до н. э.

Отсутствие в Нижней Месопотамии камня, строительного леса и металлов делало необходимым приобретение этих ресурсов у других народов в обмен на излишки сельскохозяйственной продукции. Географические условия способствовали реализации этой задачи: лодки и плоты могли беспрепятственно передвигаться по рекам и вдоль побережья соседнего Персидского залива, а равнинная местность давала возможность организовывать торговые караваны. Развитие специализации шло рука об руку с ростом объема и значения торговли.

Зарождавшиеся вдоль берегов рек города одновременно становились центрами пересечения сухопутных путей [8, с. 72–73].

На основе специализации и обмена в Месопотамии стали возможными беспрецедентный рост плотности населения и формирование городской цивилизации с большим объемом избыточного продукта.

Производство этого продукта и его концентрация в городах, бывших административными и религиозными центрами, было реальным лишь при наличии специфического государства с жесткой иерархией, государственной собственностью на основные ресурсы



и доминированием административных механизмов, получившего название «восточная деспотия». Немецкий историк Карл Виттфогель предложил для таких социальных систем термин «гидравлическое общество» [11].

В связи с этим возникновение и развитие древних цивилизаций стало прочно ассоциироваться именно с доминированием государственного начала. Однако такое начало не могло бы обеспечить существование развивающихся обществ без иного значимого отправного звена — товарного обмена, базирующегося на взаимной выгоде обменивающихся сторон.

Справедливость последнего тезиса не умаляет даже тот факт, что в древнейших цивилизациях обмен зачастую осуществлялся от лица государства его представителями. Ведь все равно они должны были найти контрагентов среди соседних племен, чтобы заключить с ними взаимовыгодные сделки. Тем самым древние цивилизации создавали вокруг себя круг торговых партнеров. Да и сами государственные посредники реализовывали свои собственные коммерческие интересы, что означало развитие предпринимательства.

В результате уже в глубокой древности возникали устойчивые торговые связи, которые «распространялись на много сотен миль. Регулярные караваны вьючных животных и рейсы торговых парусников отмечаются уже в III тыс. до н. э.; тогда же складывается и особый юридический статус купцов, сопровождающих товары и в силу своего занятия пересекающих различные политические и культурные границы» [8, с. 24]. Интенсивность международных транспортных сообщений была столь велика, что в III—II тысячелетиях до н. э. благодаря транзитной посреднической торговле процветала легендарная страна Дильмун, располагавшаяся на нынешнем острове Бахрейн в Персидском заливе [12, с. 421—460].

Развитие транспорта и обмена имело далеко идущие последствия в виде все более широкого географического распространения цивилизации и создания «расширенного порядка человеческого сотрудничества» (по терминологии Ф.А. фон Хайека [9]).

Несколько позже шумерской, в конце IV тысячелетия до н. э., сформировалась другая древнейшая цивилизация — древнеегипетская, отличительной чертой которой стало объединение страны в рамках единого государства уже на раннем этапе — около 3000 лет до н. э.

Значимую роль в этом сыграл транспортный фактор. Особенность Нила — главной транспортной артерии Египта — состояла в том, что течение его направлено к северу, а ветры дуют преимущественно на юг. Таким образом, обеспечивались чрезвычайно благоприятные возможности для судоходства, связывающего воедино всю страну: с юга на север — по течению, а с севера на юг — с помощью парусов. Контролируя судоходство по Нилу, египетский фараон тем самым контролировал основные передвижения товаров и людей, обеспечивал эффективное господство над всей подчиненной ему территорией [8, с. 122].

По мнению У. Мак-Нила, вероятные контакты с шумерской цивилизацией, осуществлявшиеся морским путем, шедшим через Персидский залив вокруг Аравии в Красном море, ускорили формирование цивилизации Древнего Египта [8, с. 118].

В связи с этим примечателен тот факт, что Фивы — столица Верхнего Египта, фараон которого объединил страну, располагались в большой излучине Нила, где реку отделяет от Красного моря всего сто миль [13, с. 66].

Третьей древнейшей цивилизацией была цивилизация в долине реки Инд, существовавшая в период III — первой половины II тыс. до н. э. и погибшая, вероятно, в результате вторжения варварских племен. Вследствие этого, а также оставшейся до сих пор не расшифрованной древнеиндийской письменности, цивилизация Инда изучена гораздо меньше, чем цивилизации Месопотамии и Египта.

Однако археологические данные свидетельствуют о торговых контактах древнейшей индийской цивилизации, осуществлявшихся по морю, с регионом Персидского залива, Месопотамией, а, возможно, и с Египтом.

Таким образом, **существовавшие в III тысячелетии до н. э. древнейшие цивилизации речных долин Месопотамии, Египта и Индии благодаря наличию водных и сухопутных путей сообщения осуществляли обмен товарами, а также, очевидно, знаниями друг с другом и окружающими их народами, находящимися на более низком уровне развития.**

Этот обмен, как было показано выше, являлся **необходимым экономическим условием существования и развития древнейших цивилизаций, способствовал их взаимному культурному обогащению, а кроме того, втягивал в орбиту**

цивилизации новые народы. В последнем аспекте ключевую роль сыграла Месопотамия, расположенная на перекрестке водных и сухопутных путей сообщения, в самом центре тогдашнего цивилизованного мира, в отличие от более изолированных Египта и Индии.

Именно в Месопотамии появились первые ростки расширенного порядка человеческого сотрудничества или «великого общества» (по терминологии У. Мак-Нила), «объединенного законами и рынком» [8, с. 174], т. е. общества, основанного на частной собственности и универсальных рыночных связях, каждый участник которых, имея в виду свой личный интерес, реализует его, только удовлетворяя потребности других людей. Этот феномен будет по-настоящему осмыслен в XVIII веке н. э. Адамом Смитом в образе «невидимой руки» рынка [14, 15].

II.

Во II тысячелетии до н. э. в результате распространения цивилизации из древнейших очагов на территории Среднего Востока образовалось единое цивилизационное пространство, объединяющее Месопотамию, Египет, лежащие между ними Сирию и Палестину, Малую Азию и прилегающие земли.

В Восточном Средиземноморье развивались минойская цивилизация на Крите и ахейская — на юге Балканского полуострова.

На Дальнем Востоке, в долине реки Хуанхэ, началось становление китайской цивилизации. Хотя в древности она была практически изолирована от главных центров тогдашнего цивилизованного мира, существует мнение [16], что катализатором ее развития послужили контакты с племенами аустронезийцев, перемещавшихся морским путем вдоль побережья морей Индийского и Тихого океанов.

Торговые пути простирались далеко за пределы «цивилизованного мира». Например, так называемый «янтарный» торговый путь пересекал всю Европу с Севера на Юг, связывая побережья Северного и Балтийского морей с Восточным Средиземноморьем [13, с. 235].

Археологические данные свидетельствуют о наличии обмена, а значит — коммуникаций, между территорией нынешней Западной Франции и нынешними Бельгией, Голландией и Швейцарией [12, с. 493], т. е. вообще вдали от древних государств. И подобных примеров можно привести немало.

В середине второго тысячелетия до н. э. был достигнут «такой взлет международной и межконтинентальной торговли, которого не было в следующие пятнадцать веков» [13, с. 311].

В этот период в полной мере проявился качественно новый характер обмена: не просто обменивались излишки произведенной продукции на продукцию, не производящуюся или редкую в данном регионе, а продукция целенаправленно производилась для обмена, т. е. в качестве товара.

При этом товары двигались между ярмарками по цепочке посредников или с помощью специально организованных караванов и морских судов. К началу II тыс. до н. э. такая торговля была уже хорошо развита между главными центрами цивилизованной городской жизни Ближнего Востока и Восточного Средиземноморья, а затем широко распространилась за границы тогдашнего цивилизованного мира [13, с. 312]. По мнению Дж. Бибба, катализатором развития торговли стало распространение бронзы: люди в самых отдаленных уголках планеты целенаправленно производили товары для обмена на бронзовые изделия [13, с. 313].

С другой стороны, мореплаватели из Средиземноморья совершали далекие плавания (очевидно, за пределы Гибралтарского пролива) в поисках необходимого для производства бронзы олова. Причем «люди путешествовали на более далекие расстояния, чем раньше; товары для торговли путешествовали еще дальше, чем люди, а идеи — даже дальше, чем товары» [13, с. 316].

Тем самым создавались предпосылки для преодоления всегда ведущего к стагнации автономного развития отдельных народов и формирования глобальной системы взаимосвязанных и интегрирующихся цивилизаций. (То были первые шаги на долгом и тернистом пути, который не вполне завершен и в наши дни).

Второе тысячелетие до н. э. — период расцвета мореплавания. Для этого существовала объективная причина: морской транспорт в ту эпоху (и вплоть до промышленной революции XIX в. н.э.) обладал несомненными конкурентными преимуществами перед сухопутным [17].

Другим фактором стало установление в Средиземноморье — зоне наиболее интенсивного мореплавания — доминирования флота минойской цивилизации, оплотом которой был остров Крит.



Это была первая в Средиземноморье «морская» цивилизация, основой процветания которой являлись господство на море (так называемая «талассократия») и морская торговля. Минойская цивилизация возникла еще в III тысячелетии до н. э., но на первую половину II тысячелетия до н. э. пришелся ее расцвет. Можно полагать, что в этот период критяне не только контролировали морскую торговлю в Средиземном море, но и выходили за его пределы, в воды Атлантики. Талассократия, видимо, обеспечивала свободу мореплавания и надежность доставки товаров.

Морская торговля расширяла возможности личного выбора, предпринимательских решений, инициативы.

Дух свободы, формируемый мореплаванием, ярко проявился в минойском искусстве, предвосхитив прорыв к личному волеизъявлению, творчеству, достигнутый спустя много веков в цивилизации Древней Греции [8, с. 157; 13, с. 269].

Следует отметить, что критские «владыки моря» не пренебрегали и нуждами сухопутных сообщений. Именно на Крите археологи обнаружили древнейшую в Европе мощеную дорогу, относящуюся к началу II тысячелетия до н. э. [19, с. 93].

Культура Крита оказала значительное влияние на жизнь племен близлежащей материковой Греции, содействовала их более быстрому развитию [20, с. 352]. Среди этих племен в середине II тысячелетия до н. э. доминировали ахейцы, которым принадлежал ряд мощных городских центров (Микены, Тиринф и др.).

Важнейший из них — Микены — достиг наибольшего расцвета в XV—XIV вв. до н. э., чему помогло создание сети дорог, которые связали этот стоявший на некотором удалении от моря город с удобными для захода кораблей морскими заливами. При этом по характеру сохранившихся остатков микенской дорожной сети можно сделать вывод, что существовал единый план дорожно-строительных работ [20, с. 372].

Такое сочетание сухопутных и морских коммуникаций дало возможность Микенам осуществлять интенсивный экономический обмен (свидетельство чего — массовые находки микенской керамики на островах Эгейского моря и юге Малой Азии [20, с. 372]), стимулировало развитие и распространение микенской культуры.

Однако «пик» торгового мореплавания в Средиземноморье был уже пройден.

Разрушение минойской цивилизации и, соответственно, критской талассократии в результате сочетания природных катаклизмов и вторжения воинственных племен в середине II тыс. до н. э. нанесло серьезный ущерб мореплаванию и торговле в Средиземноморском бассейне, ставшем ареной морского разбоя.

Лишь много веков спустя, уже в I тысячелетии до н. э., после установления в Средиземноморье сначала финикийской, а затем греческой талассократии, там восстановилось интенсивное судоходство.

Финикийские моряки выходили и за пределы Средиземного моря, в Атлантику. Они достигали Британии, плавали вдоль Атлантического побережья Африки и даже обогнули ее, что затем удалось и португальцам — более чем через две тысячи лет.

В ходе морских экспедиций финикийцы не только торговали, но и основывали новые города — колонии, которые становились центрами высокоразвитой цивилизации и обмена. Колонии обеспечивали регулярность торгового мореплавания, способствовали как снятию демографического давления в городах метрополиях (Тир, Сидон, Библ и др.), так и культурному и экономическому развитию прилегающих к колониям регионов.

Так, в первой половине I тысячелетия до н. э. на территории современной Южной Испании под влиянием контактов с финикийцами сформировалась высокоразвитая Тартесская держава.

До появления финикийцев этот регион, богатый металлами и плодородными почвами, имел довольно низкий уровень развития. По-видимому, местные жители даже не разрабатывали рудники.

Финикийцы принесли туда приемы дробления руды и выплавки металлов, гончарный круг, строительные механизмы, способы выращивания и переработки ряда сельскохозяйственных культур, письменность.

Благодаря финикийским морским коммуникациям, Тартесс получил возможность экономических связей не только с другими регионами Средиземноморья, но даже с Британией.

Результатом этого стало бурное экономическое развитие региона — горного дела, гончарного производства, сельского хозяйства,

создание крупных городов, подъем искусства [21, с. 365–366].

Крупнейшая финикийская колония в Северной Африке — Карфаген — превратился в центр мощной торговой державы, на протяжении нескольких столетий боровшейся за господство в Западном Средиземноморье с реальными шансами на успех.

После заката талассократии финикийских метрополий на первые позиции в Восточном Средиземноморье вышли греческие полисы. Как и финикийские города, они не просто вели широкую торговлю, но и создавали многочисленные колонии на берегах не только Средиземного, но и Черного, Азовского морей.

Для греческих колоний был характерен высокий уровень торгово-предпринимательской деятельности, что позволило им превратиться в крупные экономические центры (Неаполь; Массалия — нынешний Марсель; Кирена в Северной Африке; Херсонес, Ольвия, Феодосия и другие города в Причерноморье).

Как и финикийская, греческая колонизация способствовала активизации населения прилегающих территорий, позволяя ему включаться в международное экономическое взаимодействие. При этом менялся не только хозяйственный, но и бытовой уклад местных племен, формировалось своеобразное искусство на основе синтеза греческих и местных стилей [21, с. 441–448].

Развитие мореплавания и регулярного экономического обмена между греческими городами и их колониями на новых землях привело к коренным изменениям и в базовой отрасли греческой экономики — сельском хозяйстве.

В отличие от стран Востока, где товарный характер носило прежде всего ремесленное производство, а основным источником поступающей на рынок сельскохозяйственной продукции были ренты и налоги, в Греции произошла коммерциализация сельского хозяйства [8, с. 283]. Земледельцы специализировались на производстве ценных и хорошо транспортируемых продуктов — вина и оливкового масла, которые при посредничестве колоний обменивались на зерно, а также металлы, древесину и прочие товары. Экспортируя вино и оливковое масло, греческие полисы получали в обмен куда больше зерна и других видов сырья, чем могли бы обеспе-

чить своим собственным производством [8, с. 282].

Еще одним важным экспортным товаром Греции была керамика. Археологические данные свидетельствуют об оптовом характере и товарной специализации экспортных поставок древнегреческой керамики [8, с. 379].

Это была широкомасштабная практическая реализация закона сравнительных преимуществ, теоретически сформулированного только в начале XIX в. н.э. Давидом Рикардо [22] и ставшего основой для понимания эффективности свободной торговли и разработки теории «открытой» экономики.

Таким образом, **если на Среднем Востоке с развитием транспорта и торговли сформировались лишь зачатки «расширенного порядка человеческого сотрудничества», то в Греции была реализована его первая версия — античное рыночное общество** [18].

При этом самыми развитыми городами Греции стали те, которые наиболее активно занимались созданием колоний, освоением далеких заморских земель [21, с. 448]. Мореплавание и торговля позволяли проявлять инициативу, предпринимательское творчество, освобождали от полной зависимости от родного города-государства, давая возможность устроить свою жизнь в колонии. Кроме того, они спасали от страшной угрозы — голода. В случае локального неурожая морскими сообщениями доставлялось достаточное количество зерна из тех мест, где год выдался урожайным [8, с. 299; 23, с. 127].

И, наконец, следует еще раз подчеркнуть, что **финикийская и греческая торговля и колонизация вовлекли в орбиту цивилизации, причем уже в версии «расширенного порядка», многие народы, населявшие огромные территории вдоль побережий Средиземного, Черного и Азовского морей, обеспечив на тысячелетие плодотворное существование в Средиземноморье эллинистической, а затем римской цивилизаций.**

III.

Если Средиземноморье в I тысячелетии до н. э. было зоной динамичного развития мореплавания, прежде всего финикийского и греческого, то в водах Среднего Востока вокруг Аравии подобного развития не наблюдалось. Скорее, речь могла идти о его стагнации или даже кризисе. Это связано с появлением верблюжьих караванов (до того подобное сообщение осуществлялось с помощью



ослов), позволявших пересекать пустыню с меньшими трудностями, чем вдоль длинной береговой линии Аравийского полуострова [8, с. 200]. При этом техника организации и проведения каравана выглядела совсем не менее сложной, чем мореплавания [8, с. 403]. **По-видимому, это был первый случай успеха сухопутного транспорта в конкуренции с морским.**

Тогда же **возникли и прообразы смешанного сообщения, сочетавшие преимущества морской и караванной транспортировки.**

Например, доставлявшиеся морем из Индии и Восточной Африки пряности, благовония, драгоценные камни и другие предметы роскоши в Южной Аравии перегружались на верблюдов и далее транспортировались в торговые города Восточного Средиземноморья, откуда расходились по странам Передней Азии и Средиземноморья вновь с использованием морских судов. Благодаря этой транзитной торговле в середине I тысячелетия до н. э. начался расцвет арабских государств в Южной Аравии [21, с. 29].

Первое тысячелетие до н. э. вообще было временем развития сухопутных сообщений в странах Востока. В возникших тогда империях, сначала — Ассирийской, объединившей Переднюю Азию, а затем — Персидской, простиравшейся от Нила до Амударьи, прогресс сухопутных сообщений был связан с реализацией государством военно-стратегических задач, но всегда способствовал росту товародвижения и перемещений людей.

Следует отметить, что Ассирия, впоследствии превратившаяся в милитаризованную империю, первоначально развивалась в качестве передаточного пункта в обмене между различными регионами Передней Азии благодаря своему выгодному географическому положению на пересечении различных караванных путей. И именно этим объясняется то значение, которое Ассирия приобрела в мировой истории [20, с. 150—151].

В дальнейшем развитие путей сообщения в этой стране также носило не только военно-стратегический, но и экономический характер. Ассирийцы создали для военных нужд дорожную систему, причем в некоторых местах дороги были вымощены камнем и приспособлены для движения колесниц. Но результатом создания таких дорог стало и значительное облегчение дальних перевозок, развитие торговли [8, с. 191].

Что касается Персидской империи, объединившей практически весь Древний Восток, то там была создана уникальная дорожная сеть.

Благоустроенные дороги пересекали эту огромную страну в разных направлениях. Их постройка имела целью прежде всего обеспечение государственных нужд, но, конечно, способствовала и облегчению торговли, которая благодаря этому получила в Персидском государстве значительное развитие [24, с. 22, 293].

По мнению У. Мак-Нила, созданная система коммуникаций была одним из важнейших факторов стабильности огромной империи, просуществовавшей около двух веков и явившейся логическим итогом политического развития Древнего Востока [8, с. 177].

Стоит обратить внимание и на две крупные древние цивилизации Востока, которые находились за пределами Персидской империи — индийскую и китайскую.

Транспортные связи между Индией и Месопотамией, прерванные после гибели древней цивилизации в долине Инда в середине II тыс. до н. э., возобновились, вероятно, лишь в VIII в. до н. э. Торговые суда совершали плавания по Индийскому океану также к берегам Восточной Африки и Юго-Восточной Азии.

Свою роль для развития экономики и культуры Индии играло судоходство по Инду и Гангу — главным речным артериям страны.

Развивались и сухопутные сообщения. Об их значимости свидетельствует, в частности, то, что проводники караванов превратились в особую профессиональную группу [8, с. 247].

Через всю Северную Индию проходила благоустроенная дорога, построенная в конце IV в. до н. э. Она имела не только военно-стратегическое, но и большое торговое значение, так как обеспечивала надежную связь важнейших регионов страны между собой, а также с восточными областями эллинистического мира [25, с. 355].

В Китае после 500 г. до н. э. особое значение приобрела сеть каналов, которые позволили относительно дешево перевозить большие объемы товаров на дальние расстояния.

Позднее была создана единая система сухопутных дорог, особенно эффективная в сочетании с системой каналов: каналы были предпочтительны для более медленных пере-

возок тяжелых грузов, а дороги — для быстрого перемещения ценных товаров и людей. Таким образом, **были заложены основы единой общегосударственной транспортной системы, позволявшей сочетать преимущества различных видов транспорта.**

Расширявшаяся сеть каналов и дорог давала возможность концентрировать значительные объемы товаров в крупных городах, что способствовало урбанизации — неотъемлемому элементу цивилизационного развития, позволяло развивать торговлю и производство [8, с. 416—418].

Учитывая огромную роль путей сообщения в жизни страны, китайское государство уделяло большое внимание их поддержанию в рабочем состоянии. И не только путем проведения соответствующих регламентных работ.

В конце III в. до н. э. для сохранения дорог были унифицированы оси телег, так как повозки с длинными осями выходили из колеи и портили дороги, проведенные в мягкой лессовой почве, характерной для долины Хуанхэ [25, с. 192]. Вероятно, это **один из древнейших примеров стандартизации на транспорте.**

В I тысячелетии до н. э. сухопутные коммуникации приобрели не просто международный, а трансконтинентальный характер.

К VII в. до н. э. уже был хорошо налажен торговый путь из Европы в Азию через скифские земли, бравший начало от устья Дона, пролежавший через Южную Сибирь и достигавший предгорьев Алтая [8, с. 338].

Завоевания Александра Македонского и формирование в конце IV—III вв. до н. э. огромного эллинистического мира (включавшего несколько государств, но имевшего общую культурную и экономическую основу) от Греции и Македонии на Западе до Средней Азии и Западной Индии на Востоке привели к беспрецедентному развитию трансконтинентальных коммуникаций, соединявших Европу, Северную Африку и Азию.

Особенно важное значение приобрела дорога, соединяющая побережье Эгейского моря с Месопотамией, Персидой, Средней Азией и Индией. По ней продвигались на Запад ценные товары из стран Востока (шелковые ткани, благовония и др.), а ремесленные изделия из Греции, Сирии, Месопотамии достигали Средней Азии и Индии [24, с. 386]. Эта дорога имела огромное значение как для

хозяйственной жизни государства Селевкидов, включавшего большую часть распавшейся империи Александра Македонского, так и для интеграции Запада и Востока, начало которой положили его завоевания.

В Римском государстве (республике, а потом — империи), ставшем преемником эллинистического мира в Средиземноморье, была создана мощная дорожная сеть, имевшая, как и в Персидской империи, прежде всего военное-стратегическое значение, но, естественно, облегчавшая торговые связи и путешествия.

Можно сказать, что Римское государство развивалось вместе с развитием дорожной сети. Первая древнеримская мощная дорога — Аппиева — была сооружена в конце IV в. до н. э. (в период, когда Рим начал долгую борьбу за гегемонию в Италии) по инициативе видного государственного деятеля Аппия Клавдия. Примечательно, что Аппий Клавдий был также инициатором важных демократических реформ и первым римским литератором [24, с. 200—206].

А через пять столетий, в период наибольшего могущества Римского государства, уже ставшего империей и подчинившего себе не только все Средиземноморье, но и ряд удаленных от него земель, там существовало 372 мощных камнем дороги общей протяженностью около 80 тыс. км. Эти дороги строились по прямой линии, по бокам их выкапывались канавы для стока воды, через реки и овраги перебрасывались мосты, некоторые из которых сохранились до нашего времени [26, с. 219—220].

Более подробная техническая характеристика древнеримских дорог дана в работе [27].

Одновременно развивалось и мореплавание, чему способствовало превращение Средиземного моря практически во внутреннее море Римской империи.

Между тем, если дороги строились и поддерживались силами государства, то судоходство было сферой приложения частной инициативы, частного капитала и реализации частнопредпринимательских интересов.

При этом создавались купеческие ассоциации — прообразы современных акционерных обществ, позволявшие отдельному предпринимателю владеть не целым кораблем, а лишь его долей, которую можно было продать и купить на специальном рынке [28].

Тем самым, во-первых, снижался «входной барьер» для доступа на рынок торгово-тран-



спортных услуг, во-вторых, облегчалось аккумулярование необходимого для развития судостроения капитала, а в-третьих, диверсифицировались предпринимательские риски.

Безусловно, развитые коммуникации были одним из важнейших факторов многовекового существования Римского государства, устойчивого, несмотря на многочисленные внутренние и внешние возмущающие воздействия.

Что касается самого Рима, население которого в период расцвета составляло, по некоторым оценкам, полтора миллиона человек [26, с. 195] — огромной величины для Древнего мира — его существование в буквальном смысле зависело от устойчивости транспортных сообщений, обеспечивавших своевременный подвоз продовольствия в «Вечный город» как из регионов Италии, так и из заморских провинций, включая главную житницу Римской империи — Египет.

Благодаря развитию путей сообщения и средств транспорта (ну, и, конечно, общественных институтов) рыночные отношения в Римской империи достигли столь высокого уровня, что позволил ряду ученых говорить о существовании капитализма в тот период [28–31]. Это, конечно, дискуссионная, но и весьма примечательная точка зрения.

На рубеже I в. до н. э. и I в. н.э., когда произошло смыкание цивилизованных империй (Римской, Парфянской, Кушанской и Китайской) от Атлантического до Тихого океана, т. е. через всю Евразию [8, с. 430], особое значение приобрел Великий шелковый путь — регулярный караванный маршрут между Китаем и Ближним Востоком, который, по сути, связывал весь континент.

Альтернативный путь, получивший развитие в более позднее время, пролегал севернее, через открытые пространства степей [8, с. 345].

Таким образом, **уже примерно два тысячелетия назад сформировались прообразы трансевразийских транспортных коридоров, географическая конфигурация которых, несмотря на все изменения, в общих чертах сохранилась до наших дней.**

В I в. до н. э. — I в. н.э. активно развивались и морские трансевразийские сообщения.

Обычным делом стали рейсы из Египта через Аденский пролив и Аравийское море к берегам Индии, что существенно увеличило товаропоток между Римской империей и Индией [8, с. 403]. В I в. н.э. торговля между Ри-

мом и Индией достигла пика, и на индийском побережье были организованы постоянные фактории римских купцов [8, с. 448].

Примерно в это же время была установлена морская связь между Китаем и Индией. Ко II в. н.э. отдельные участки морских переходов слились в единую систему торговых путей от Египта до Южного Китая. «Таким образом, евразийская ойкумена оказалась сомкнутой воедино как никогда прежде» [8, с. 404].

Крушение древних цивилизаций в I тыс. н. э. в результате сочетания внутренних факторов и варварских вторжений привело к упадку транспортных сообщений и торговли. Перемещение товаров и людей резко сократилось, а по многим маршрутам было прервано.

Но цикличность исторического развития такова, что однажды достигнутые рубежи, даже будучи на время утраченными, на новом витке развития достигаются вновь, а затем превосходятся. Распавшиеся коммуникации постепенно восстанавливались по ранее существовавшим и новым маршрутам, а спустя более тысячи лет, в эпоху Великих географических открытий и последующей промышленной революции беспрецедентное развитие транспорта обеспечило смыкание уже не только Евразии, но и всего земного шара.

Корни этого великого процесса, блага которого пожинают все живущие на Земле, уходят в глубину веков, когда древние корабли и караванщики, продвигаясь все дальше и дальше от родных мест, год за годом выстраивали сеть путей сообщения, в конце концов объединившую весь мир.

ЛИТЕРАТУРА

1. Галахов В. И. Эволюция средств передвижения // Мир транспорта. — 2007. — № 4. — С. 132–141.
2. Галахов В. И. Эволюция средств передвижения // Мир транспорта. — 2008. — № 1. — С. 144–151.
3. Галахов В. И. Эволюция средств передвижения // Мир транспорта. — 2008. — № 2. — С. 144–151.
4. Галахов В. И. Транспорт рабовладельческой цивилизации // Мир транспорта. — 2012. — № 6. — С. 196–206.
5. Галахов В. И. Транспорт рабовладельческой цивилизации // Мир транспорта. — 2013. — № 2. — С. 210–222.
6. Анати Э. Палестина до древних евреев: Пер. с англ. — М.: Центрполиграф, 2007. — 368 с.
7. Bagby Ph. Culture and History: Prolegomena to Comparative Study of Civilizations. — Berkeley & Los Angeles, 1963. — 244 p.
8. Мак-Нил У. Восхождение Запада: История человеческого сообщества: Пер. с англ. — К.: Ника-Центр; М.: Старклайт, 2004. — 1064 с.
9. Хайек Ф. А. Пагубная самонадеянность. Ошибки социализма: Пер. с англ. — М.: Новости, 1992. — 304 с.

10. Мечников Л. И. Цивилизация и великие исторические реки. — М.: Оникс, 2011. — 236 с.

11. Wittfogel K. Oriental despotism: a comparative study of total power. — New Haven.: Yale University Press, 1957. — 556 p.

12. Всемирная история: В 24 т. Т. 1. Каменный век. — Мн.: Литература, 1997—528 с.

13. Бибб Дж. Две тысячи лет до нашей эры. Эпоха Троянской войны и Исхода, Хаммурапи и Авраама, Тутанхамона и Рамзеса: Пер. с англ. — М.: Центрполиграф, 2011. — 480 с.

14. Смит А. Теория нравственных чувств: Пер. с англ. — М.: Республика, 1997. — 351 с.

15. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов: Пер. с англ. — М.: Эксмо, 2009. — 960 с.

16. Нефедов С. А. История Древнего мира. — М.: Владос, 1996. — 389 с.

17. Тойнби А. Дж. Роль личности в истории: Пер. с англ. — М.: Астрель, 2012. — 223 с.

18. Мачерет Д. А. Из кармана Пьера в карман Жака // Мир транспорта. — 2003. — № 2. — С. 12—22.

19. Логияду-Платонос С. Кнос. Минойская цивилизация: Пер. с греч. — Афины: И. Мафьюлакис & Co., 2010. — 96 с.

20. Всемирная история: В 24 т. Т. 2. Бронзовый век. — Мн.: Литература, 1996. — 512 с.

21. Всемирная история: В 24 т. Т. 3. Век железа. — Мн.: Литература, 1997. — 512 с.

22. Рикардо Д. Начала политической экономии и налогового обложения. Избранное: Пер. с англ. — М.: Эксмо, 2009. — 960 с.

23. Тойнби А. Дж. Постигание истории: Пер. с англ. — М.: Прогресс, 1991. — 736 с.

24. Всемирная история: В 24 т. Т. 4. Эллинистический период. — Мн.: Литература, 1997. — 608 с.

25. Всемирная история: В 24 т. Т. 5. Становление государств Азии. — Мн.: Литература, 1997. — 544 с.

26. Всемирная история: В 24 т. Т. 6. Римский период. — Мн.: Литература, 1997. — 512 с.

27. Устинова Л. С., Шевченко В. Н. Биография дорог и мостов // Мир транспорта. — 2008. — № 3. — С. 154—161.

28. Цыганков К. Ю. Роль двойной бухгалтерии в происхождении капитализма // Вопросы экономики. — 2012. — № 5. — С. 101—115.

29. Грэнтам Дж. Размышления над наследием Гайдара: Пер. с англ. // Экономическая политика. — 2013. — № 1. — С. 7—37.

30. Temin P. The Roman Market Economy. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2012. — 320 p.

31. Моммзен Т. История Рима: В 5 т. — Пер. с нем. — М.: Наука, 2005. ●

TRANSPORT FACTOR IN THE ERA OF ANCIENT CIVILIZATIONS

Macheret, Dmitry A. — D. Sc. (Economics), professor, head of the department of economics of construction business and property management of Moscow State University of Railway Engineering (MIT), Moscow, Russia

ABSTRACT

Article is devoted to the socio-economic role of transport in the era of ancient civilizations (IV millennium BC – early I millennium BC).

Transition to settled life and producing economy in the so-called «Neolithic revolution» made exchange a prerequisite of human life and activity, and its further expansion caused a gradual transition of transport to an independent type of activity, the development of means of communication and transport facilities.

Intensive exchange is not possible without regular reliable transport and transport as a special kind of activity can exist only in a fairly heavy traffic of goods and people.

ENGLISH SUMMARY

Background.

Development of transport and exchange had far-reaching consequences in the form of an increasingly wide geographical spread of civilization and the creation of «the extended order of human cooperation.»

While in the East only the rudiments of such an order were forming due to the development of transport and trade, in the Greek and the Roman states was implemented its first version – antique market society.

Objective. *Description and study of different stages of human society development serve to prove author's opinion.*

Methods. *The author uses historical analysis based on the study of numerous oeuvres of historians.*

Results. *First, the transport activity did not exist as such. For primitive hunters movement was essential, not isolated element of existence, and exchange did not play a determining role in people's lives. Transition to settled life and producing economy in the so-called «Neolithic revolution» made exchange a prerequisite of life and human activity. Development of exchange led to appearance of means of communication and vehicles,*

and trade in ancient times led to the emergence of cities.

The emergence of the oldest cities in Western Asia was a milestone in motion to ancient civilizations. Formed in the Middle East, systems of goods exchange through caravan tracks and waterways were subsequently used by the ancient empires – Egyptian, Hittite, Assyrian, Babylonian and Persian to meet resource requirements. At the same time the scope of these pathways «extended far beyond the most distant political boundaries.»

Sumerian civilization originated in the lower course of the Tigris and Euphrates (Lower Mesopotamia) in the IV millennium BC. Cities emerging along the riverbanks became at the same time centers of crossing overland routes. Specialization and exchange in Mesopotamia made possible the unprecedented growth of population density and the formation of urban civilization with large amount of excess product.

The author emphasizes that the emergence and development of ancient civilizations has become firmly associated with the dominance of state. In ancient civilizations, exchange was often carried out on behalf of the state by its representatives. As a result, in ancient times appeared stable trade relations, which «extended to many hundreds of miles».

At the end of the IV millennium BC appeared the ancient Egyptian civilization, the hallmark of which was the unification of the country under one state at an early stage – about 3000 BC. Significant role in this process was played by the transport factor. Controlling navigation on the Nile, Egyptian pharaoh thus controlled the main movement of goods and people, provided effective domination over all territory.

The third ancient civilization was the civilization in the Indus Valley, which existed during the III – the first half of the II millennium BC and was ruined, probably due to the invasion of barbarian tribes. However, the archaeological data prove existence of trade contacts

