



Социально-экономическая оценка транспорта на основе исторических сравнений



Дмитрий МАЧЕРЕТ

Dmitry A. MACHERET

Socio-Economic Assessment of Transport on the Basis of Historical Comparisons

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 266)

Исторический анализ, сделанный автором, показывает, что появление новых транспортных сообщений способствует созданию новых крупных экономических и культурных центров, в то время как традиционные центры, оказавшиеся в стороне от транспортных потоков, теряют свое значение. Исследование транспортных условий в доколумбовой Америке (отсутствие колеса, гужевого, а за исключением центрально-андского региона, и вьючного транспорта, более низкий уровень развития водных сообщений в сравнении со Старым Светом) позволяет сделать вывод, что дефицит подвижных средств и недостаточное проявление частной инициативы в транспортном деле существенно ограничивали возможности социально-экономического роста в древних цивилизациях.

Ключевые слова: транспорт, социально-экономическое развитие, пути сообщения, древние цивилизации, экономическая история, институты.

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

Исторический процесс, и экономическая деятельность наполнены непрерывными изменениями. «...В экономической жизни постоянны только изменения», – писал Людвиг фон Мизес [1, с. 141]. «Изменения – единственная постоянная величина в истории», – по сути, дублирует мысль Мизеса применительно к науке о прошлом Джек Голдстоун [2, с. 177].

Одна из главных проблем в экономических и исторических исследованиях – правильно определить, какими факторами вызваны произошедшие или происходящие изменения и каково влияние каждого фактора. Только на этой основе можно пытаться прогнозировать дальнейшее развитие экономики и общества, стимулировать желательные и нивелировать негативные тенденции.

Это действительно сложная проблема, поскольку факторы, влияющие на социально-экономическое развитие, многочисленны, разнородны и находятся в определенной взаимозависимости друг от друга.

В экономическом анализе на уровне фирмы или производственного подразделения методы выяснения весомости

влияния различных факторов на изменение результирующих показателей апробированы достаточно полно [3].

Общий круг влияющих факторов уславливается на основе аналитических или корреляционных взаимосвязей, а для выявления особенностей каждого из них используются методы элиминирования — расчетного исключения влияния других факторов. При этом факторы внешней среды (цены на ресурсы, производимую продукцию и т. п.) принимаются в качестве «конечных данностей».

В макроэкономическом, а тем более социально-экономическом анализе выделить основные факторы и даже примерно определить их весомость гораздо сложнее. Ведь, как известно, «после этого — не значит вследствие этого». А с учетом значительных временных лагов между предпринимаемыми мерами и их последствиями, да и того обстоятельства, что какая-то мера (например, «кредитная экспансия») может давать краткосрочный позитивный эффект, но приводить к крайне негативным последствиям в долгосрочной перспективе, вопрос о том, какие факторы способствовали или, наоборот, препятствовали тем или иным социально-экономическим изменениям, зачастую является дискуссионным.

Для того чтобы в этом разобраться, необходимо базироваться на теоретическом понимании социально-экономических процессов. Однако теоретические подходы, предлагаемые различными экономическими и социологическими школами, нередко дают разные (а то и противоположные) ответы на принципиально значимые вопросы. Даже крупные ученые могут оказаться в тупике, пытаясь выявить некие факторы социально-экономических изменений. Например, видный британский специалист в области экономической истории Роберт Аллен затруднился определить, что сыграло решающую роль в росте сельскохозяйственного производства в Китае в 1978–1984 годы: экономические реформы или применение азотных удобрений и новых высокоурожайных сортов риса [4, с. 208]. Разные мнения высказываются исследователями о факторах промышленной революции и по дру-

гим ключевым темам социально-экономического развития.

В естественных науках в таких случаях на помощь приходят эксперименты. В экономике и социологии экспериментальное направление тоже развивается, но возможности для опытов крайне ограничены, а их результаты опять же могут толковаться различным образом.

1.

Все сказанное в полной мере относится к оценке роли транспорта в социально-экономических изменениях. На понятийно-качественном уровне она исследована довольно глубоко [5–9]. В таких исследованиях успешно применяются и математические методы, позволяющие получать количественные оценки [10].

Тем не менее уточнение значимости развития транспорта, в том числе отдельных его видов, для социально-экономического развития остается актуальной научной проблемой.

В этом плане представляют интерес исследования Нобелевского лауреата Роберта Фогеля, который построил контрфактическую модель экономики США XIX века, заложив в качестве условия отсутствие железнодорожной сети. Расчеты Фогеля показали, что при развитии других видов транспорта, прежде всего — внутреннего водного, региональное размещение производительных сил было бы иным, а экономическое развитие страны затормозилось бы на несколько лет [11, 12]. При этом есть основания полагать, что модель Фогеля не полностью учитывала упущенные эффекты от развития железнодорожной сети, в частности — ускорение перевозок и позитивные институциональные последствия [9].

В любом случае подобные модели, при их безусловной научной ценности, во многом носят гипотетический характер. Наиболее достоверны результаты «непреднамеренных экспериментов», зафиксированных в экономической истории, когда последствия появления или отсутствия транспортной магистрали очевидны.

Например, возникший в 1893 году в связи с возведением железнодорожного



моста через Обь в ходе сооружения Транссиба город Новосибирск (первоначально – Новониколаевск) постепенно превратился в крупнейший экономический и культурный центр Сибири и третий по численности населенный пункт в России. В то же время такие старые центры Зауралья, как Тобольск и Томск, оказавшиеся в стороне от магистрального железнодорожного маршрута, утратили свое былое значение [13].

Великий Устюг, бывший в XVIII веке крупным торговым центром, коммерческие связи которого простирались от Архангельска до Астрахани и от Санкт-Петербурга до Кяхты (на границе с Китаем), Камчатки и Северной Америки, в следующем столетии, будучи вдали от железных дорог (они пришли сюда только во второй половине XX века), потерял свое торговое значение и превратился в скромный уездный город [14, с. 3–16].

В Западной Европе показательным примером является город Брюгге во Фландрии (Бельгия). Находившийся в эпоху Средневековья на перекрестке важнейших европейских торговых путей и имевший выход к морю через залив, в начале XIV века он стал, по классификации Жака Аттали, центром первой формы рыночного, капиталистического уклада [15, с. 55]. Однако впоследствии связь с морем была утрачена (залив занесло песком), и город пришел в упадок, продолжавшийся до конца XIX века, когда Брюгге привлек внимание туристов и в его окрестностях соорудили морской порт Зебрюгге, ставший новыми «морскими воротами» старинного поселения.

Целый ряд примеров влияния конфигурации транспортных путей на развитие различных городов и регионов приведен в работах [16, 17].

Особый интерес представляет сравнение долгосрочного развития различных регионов при существенно разном уровне транспортного обеспечения. Наиболее масштабным примером является доколумбовая Америка, транспортные условия которой, во-первых, в целом коренным образом отличались от Старого Света, а во-вторых, существенно обособлялись в отдельных частях.

2.

В доколумбовой Америке, как известно, не использовалось колесо. При этом идея колеса была там известна. В ходе раскопок найдены фигурки животных на колесиках, которые считают либо игрушками [18, с. 119], либо культовыми предметами [19, с. 50].

Но в той Америке не оказалось животных, которых привычно относят к упряжным (лошадей или ослов). В Андах были одомашнены лама и альпака, но они использовались лишь в качестве вьючных [18, с. 119], причем даже на ламу-самца нагрузка не превышала 40 кг [19, с. 55].

То есть, гужевой транспорт в доколумбовой Америке отсутствовал вообще. Центрально-андская цивилизация (занимавшая территорию современных Перу, Эквадора, Чили и Боливии) применяла вьючный транспорт, а мезоамериканская, располагавшаяся на территории части нынешней Мексики и стран Центральной Америки (примерно от Центральной Мексики до Гондураса), не имела даже и его, и все сухопутные перемещения товаров осуществлялись носильщиками. В результате, отмечает К. Понтинг, торговля в Мезоамерике «ограничивалась лишь предметами роскоши, тогда как в Месопотамии уже в 2000 году до н. э. Ур перевозил в Исин 72000 бушелей зерна в год» [18, с. 119].

Для сопоставления возможностей сухопутной транспортировки грузов в доколумбовой Америке в сравнении со Старым Светом характерны следующие соотношения. Средняя суточная производительность мезоамериканского носильщика составляла, по-видимому, менее 0,7 тонно-километра, ламы – несколько выше 0,7 тонно-километра, а верблюда (использование которых в караванах резко повысило эффективность сухопутной транспортировки на Ближнем и Среднем Востоке [16]) – не менее 12–13 тонно-километров, или почти в 20 раз больше. Из этих чисел видны степень ограниченности транспортных ресурсов доколумбовых цивилизаций, а также то, что применение лам в качестве вьючных животных обеспечивало только снижение трудозатрат, повышая производительность грузопереноски лишь в малой степени.

При этом значение транспортной инфраструктуры в доколумбовой Америке было очень велико.

В Мезоамерике, отмечает Г. Г. Ершова, «торговые пути пролетали как по суше, так и по рекам и морям, они пересекали все земли майя и уходили далеко на чужие территории — вплоть до нынешней Панама. Можно предположить, что особое значение придавалось развитию водных грузоперевозок — из-за отсутствия тягловых животных. Вместе с тем, развитию сети дорог сакбе¹ майя придавали исключительное значение...» [20, с. 114].

Сходная картина наблюдалась и в Южной Америке. Уже в ранний период развития андской цивилизации, в I–II вв. до н. э., «доминирование одной долины над другой зависело от наличия дороги» [21, с. 72]. Следует заметить, что понятие «долина» в андском регионе имело не только географическое, но и социально-экономическое значение. Долина — провинция, ограниченная «природными и традиционными этническими рубежами», впоследствии, в империи инков, стала главной административной единицей в государстве [19, с. 95]. В таких провинциях роль дорог неизменно росла.

Хотя развитие путей сообщения возможно даже при неразвитости транспортных средств, оптимальным все же является сбалансированное, гармоничное сочетание инфраструктурных и подвижных средств транспорта, при котором наилучшим образом реализуются конструкционные возможности тех и других. Для этого, если ориентироваться на многочисленные научные оценки (см., в частности [24–26]), должны существовать 20–30-процентные резервы пропускной способности.

Более того, необходимо опережающее инфраструктурное развитие, но нельзя допускать, чтобы уровень подвижных транспортных средств от него сильно отставал. Неразвитость подвижных транспортных средств, пример доколумбовой Америки как раз показателен, резко ограничивает возможности прогресса.

¹ Сакбе («белая дорога») — мощёная из камня дорога древних майя.

3.

Каким же образом своеобразие транспортных условий повлияло на развитие доколумбовой Америки в сравнении со Старым Светом?

Как наглядно демонстрирует Г. Г. Ершова [27, с. 42–43], какие-то культурные достижения на американских землях появились примерно в то же время, что и в Европе (более точный, солнечный календарь взамен лунного), другие существенно позже (строительство пирамид, письменность), а, например, мумифицирование — почти на три тысячелетия раньше. По оценкам Мануэля Галича [28, с. 87], ольмеки, чья цивилизация была одной из древнейших в Америке, в резьбе по нефриту «достигли не меньшего совершенства, чем китайцы эпохи Чжоу», которых можно считать современниками ольмеков. В I тысячелетии н. э. североамериканские племена хохокамов разработали технику дамбостроения «на несколько веков раньше, чем в Европе» [28, с. 77]. А майя, цивилизация которых расцвела во второй половине того же тысячелетия, в астрономии и математике превзошли своих современников-европейцев [28, с. 149].

И все же в целом доколумбовая Америка заметно отставала в развитии от цивилизаций Старого Света. И этот разрыв существовал не изначально, а нарастал постепенно.

Важнейшее значение имел переход от охоты и собирательства к земледелию. В Мексике окультуривание и разведение полезных растений начались примерно в то же время, что и в ряде старейших центров земледелия Старого Света [29, с. 8]. По мнению фон Хагена, в 5000 году до н. э. американцы не слишком отличались уровнем культурных достижений от людей в каком-нибудь другом месте, в том числе — в долине Нила, где впоследствии расцвела одна из древнейших цивилизаций — египетская.

В IV тысячелетии до н. э. в Мезоамерике распространяется массовое земледелие, которое в III–II тысячелетии до н. э. приводит к возникновению цивилизации и протогосударств [20, с. 16–17]. В андском регионе имеются свидетельства о весьма древних очагах земле-



делия, но его массовое распространение, видимо, произошло позже, чем в Мезоамерике [28, с. 287–288]. Таким образом, древнейшие цивилизации доколумбовой Америки все же несколько «младше», чем древнейшие цивилизации Старого Света (такие, как шумерская и египетская), но могут считаться ровесниками китайской и изначально опережали культуры лесной зоны Евразии.

Однако дальнейшее развитие цивилизации в Америке шло медленнее, чем в Старом Свете. По мнению В. И. Гуляева, Мексика и Перу лишь к концу I тысячелетия до н. э. достигли «примерно тех же рубежей в экономике, политике и культуре, которые были пройдены Египтом и Шумером еще в IV–III тысячелетиях до н. э.» [31, с. 44].

K XV веку, когда Америка стала открытой для народов Старого Света, даже наиболее передовые американские цивилизации кардинально отставали по своему уровню от стран Европы и Азии. Мезоамериканская цивилизация существовала еще в условиях медно-каменного века, андская – бронзового [32, с. 23–76]. Здесь сразу надо обратить внимание на то, что при общем отставании в развитии Нового Света от Старого производительные силы андской цивилизации достигли *больших* успехов, чем мезоамериканской. И то, и другое во многом связано с транспортным фактором. Что касается общего отставания доколумбовой Америки от Старого Света, правильную логическую цепочку выстраивает Г. Г. Ершова: «отсутствие на континенте тягловых животных обусловило неостребованность колеса, что, в конечном счете, неизбежно становилось тормозом в развитии транспорта и коммуникаций и, как следствие, цивилизации в целом» [27, с. 43].

С древних времен общей тенденцией цивилизационного развития является то, что передовые цивилизации благодаря имеющимся коммуникациям передавали достижения «аутсайдерам». В результате более «молодые» цивилизации проходили соответствующие этапы социально-экономического развития в условиях более совершенных производительных сил, чем древнейшие цивилизации. Так, если

в Шумере и Египте государства возникли в условиях медно-каменного века, то, например, в Ассирии – в эпоху бронзы, в Италии – в период железного века и т. д. Это связано с диффузией технико-технологических усовершенствований, которые, распространяясь из сложившихся цивилизационных центров, стимулировали в периферийных для себя регионах как производственно-экономическое, так и социальное развитие.

Контакты цивилизаций доколумбовой Америки со Старым Светом вследствие разделявших их огромных расстояний и примитивности транспортных средств носили нерегулярный и случайный характер. «Судя по имеющимся сейчас данным влияние этих спорадических контактов на происхождение и развитие древних цивилизаций Нового Света было ничтожным» [31, с. 197]. При этом, вплоть до появления испанцев в начале XVI века, по-видимому, не существовало прямых контактов (по крайней мере – регулярных) и между наиболее развитыми доколумбовыми цивилизациями – мезоамериканской и андской. Проникновение в Перу драгоценностей с территории Мексики и Колумбии, отмечаемое, например, М. Галичем [28, с. 376], которое могло бы свидетельствовать о наличии таких контактов, скорее всего происходило «путем географической фильтрации... проходя путь с севера на юг от племени к племени», а «не посредством прямых контактов» [30, с. 512].

В доколумбовой Америке, развивавшейся в условиях автаркии, мы наблюдаем в отличие от Старого Света сочетание значительных культурных достижений с архаичной производственной базой.

Одна из наиболее развитых в культурном отношении древнеамериканских цивилизаций, созданная народом майя и располагавшая сложными системами счета и письменности, космогоническими представлениями, точным календарем и выдающимися архитектурными сооружениями, базировалась на использовании каменных орудий труда, являя собой, наверное, самый яркий пример разрыва между культурными достижениями и их технической основой. Как поясняется историками [32, с. 31], «в стране майя

не было руд, и не могла возникнуть металлургия». Но металлов не было, скажем, и в стране шумеров, среди многочисленных достижений которых, кстати, изобретение колеса [33, с. 347]. Уже в первой половине III тысячелетия до н. э. шумеры стали привозить из других областей металлы, а также дерево и камень, которых у них тоже не было. В обмен на эти товары они экспортировали шерсть, ткани, зерно, финики и рыбу [33, с. 356].

Майя же, вследствие недостаточной развитости транспорта, в рамках дальней торговли доставляли преимущественно предметы искусства и украшения [32, с. 31].

4.

Следует отметить, что по американским меркам майя имели неплохой транспорт, используя как морское и речное сообщение, так и упомянутые ранее мощные дороги. (Для сравнения, в другой известной мезоамериканской культуре — ацтеков — мореплавание, по-видимому, отсутствовало, и водный транспорт ограничивался акваторией озёр, а дороги были развиты слабо). Речные маршруты позволяли майя совершать перевозки дальностью свыше 300 км [30, с. 328]. Для перемещения по морю они использовали суда длиной от 12 до 25 метров [30, с. 236, 328], совершая плавания вдоль побережья на расстояния до 2,5–3 тыс. миль, доходя до Панамы и, возможно, приближаясь к Венесуэле [30, с. 329–330; 28, с. 189]. В то же время к моменту открытия Америки Колумбом уровень мореплавания майя был, скорее всего, ниже, чем у древних греков и римлян, и кардинально отставал от уровня Старого Света.

Транспортный фактор во многом обусловил и различия между андской и мезоамериканской цивилизациями.

В андской, как уже сказано, в качестве вьючных животных широко использовались ламы, и это давало возможность перевозить продукты на дальние расстояния и обеспечивать их концентрацию в значительных объемах. Так, археологами открыто на территории Перу древнее хранилище кукурузы вместимостью 450–700 тонн, датированное рубежом III

и II тысячелетий до н. э. [19, с. 54]. Указанное количество соответствует среднему весу поезда нетто на отечественных железных дорогах в 1930-е годы. А в древнем Перу такой груз могли переместить 10–20 тысяч лам.

В долине перуанской реки Таблачака археологами раскопано поселение Ла-Гальгада, также датированное рубежом III–II тысячелетий до н. э. Оно расположено на отметке 1000 м над уровнем моря — в высотном поясе, бедном природными ресурсами и малопригодном для ведения сельского хозяйства. Однако именно в этом месте найдены самые монументальные архитектурные сооружения того периода. Объяснить данный парадокс можно только тем, что это поселение располагалось на кратчайшем пути с побережья в горы и служило центром товарообмена [19, с. 65–66]. Здесь возникает естественная аналогия с древнейшим из известных городов мира Иерихоном, который также был подобным центром [16].

К середине I тысячелетия н. э. в Андах складывается сеть магистральных путей — уже не троп, а благоустроенных, оборудованных караванными терминалами дорог, по которым перегоняли караваны из многих сотен лам [19, с. 54–58]. Благодаря этому в андской цивилизации развивалась специализация, возникали поселения, жители которых занимались выращиванием какой-то одной сельскохозяйственной культуры, либо изготовлением определенной ремесленной продукции.

В Мезоамерике, где вьючных животных не было, на дальние расстояния было выгодно перемещать лишь легковесную и малую по объему продукцию, например, ткани и обсидиан [19, с. 57]. Сельскохозяйственная же специализация развивалась слабо и, более того, ремесло не могло полностью обособиться от сельского хозяйства. Таким образом, отсутствие развитого транспорта не давало возможности задействовать специализацию как важнейший фактор экономического роста и реализовать на этой основе закон сравнительных преимуществ. При ограниченной мобильности ресурсов достигшая высочайших культурных высот цивилиза-



ция мая деградировала и погибла, по-видимому, из-за перенаселенности и недостатка пищи. В условиях «нехватки продуктов питания и трудностей с их транспортировкой» [34, с. 226], а также с учетом длительной засухи ситуация пришла к настоящей экологической катастрофе, которая усугублялась жестокими войнами между отдельными городами [34]. Своеобразная «мальгузианская ловушка», пленниками которой были все традиционные общества, в условиях ограниченных транспортных возможностей, затрудняющих обмен продуктами массового потребления, оказалась фатальной.

В то же время существенно более высокий уровень развития транспорта в андской цивилизации по сравнению с мезоамериканской привел и к таким последствиям, которые могут показаться парадоксальными.

В Мезоамерике, например, в государстве ацтеков, процветала торговля, «на рынке ацтекской столицы Теночтитлана можно было купить все, что угодно». Дело в том, что местные правители собирали с покоренных областей дань только некоторыми ремесленными изделиями, которые можно без труда доставить в столицу и сбыть жителям округи. Те же должны были расплачиваться продукцией сельского хозяйства, часть которой также попадала на рынок [19, с. 57].

В городских же центрах андской цивилизации, транспортные возможности которой были гораздо больше, «рынок не существовало вообще, а обитатели получали все им положенное с государственных складов» [19, с. 57]. Правда, централизованное перераспределение продуктов труда у инков дополнялось местным натуральным обменом, который осуществлялся на ярмарках, где крестьяне и ремесленники обменивались продуктами своего труда, а также выслушивали новые предписания властей [28, с. 363; 30, с. 411–412]. Но очевидно, что эти ярмарки были далеки от нормальных рыночных взаимоотношений.

Как такое могло случиться, и не противоречит ли это положению о тесной взаимосвязи торговли и транспорта, обоснованному, в частности, в работах последних лет [16, 17]?

5.

Да, действительно, развитие обмена и транспорта – взаимообуславливающие процессы, но обмен не всегда носит рыночный характер. Рыночный обмен не может развиваться без адекватного развития транспорта, но при этом, во-первых, предпочтительно, чтобы и сам транспорт организовывался на рыночных началах, во-вторых, должны наличествовать необходимые для существования рынка институты, главный из которых – институт частной собственности.

В андской цивилизации транспортно-обменные процессы складывались на иной основе. Разнообразие природных условий в соседних местностях, характерное для региона Центральных Анд, делало очень выгодным специализацию и обмен продукцией. Но его эффективное осуществление требовало одновременно трёх условий – благоустроенных дорог, развитого транспортного скотоводства и эффективного контроля за интенсивным движением караванов из многочисленных лам (а эта интенсивность и многочисленность обуславливались малой грузоподъемностью и производительностью скота).

Выполнение этих условий, или даже одного из них, не могло быть в то время делом частной инициативы. Оно стало прерогативой той группы людей, «которой принадлежала власть. Либо, что то же самое, власть неизбежно принадлежала в древнем Перу тем, кто контролировал перевозки» [19, с. 125]. Сначала это была общинная верхушка, затем – власти вождеств и ранних государств и, наконец, империи инков, сформированной в XV веке в ходе завоевательных походов и объединившей огромные территории площадью около 1 млн кв. км [32, с. 60] с населением около 10 млн человек [19, с. 78].

И в создании этой империи, и в существовании ее на протяжении почти века ключевую роль сыграл транспортный фактор.

Уже в начале своих завоеваний инки завладели на берегах озера Титикака колоссальными стадами лам и альпак, так что их армии теперь не испытывали нуж-

ды не только в одежде и продовольствии, но и транспортных средствах. Эти стада были объявлены царской собственностью, что стало первым значительным вкладом в создание имперского сектора экономики [19, с. 81].

В имперской экономике транспортная система стала базой не рыночного обмена, а централизованного распределения материальных благ — основы существования инкского общества, в котором «положение каждого человека зависело не от владения им какой бы то ни было собственностью, а от его места в... иерархических структурах...» [19, с. 120].

По образному выражению М. Галича, разветвленная сеть дорог цементировала единство империи инков [28, с. 371]. В связи с этим нельзя не упомянуть созданную в государстве систему курьеров часки, которые дежурили на специальных постах у дорог и при необходимости бегом передавали информационные сообщения или небольшие грузы по эстафете. Скорость такой передачи разными авторами оценивается от 240 до 400 км в день [19, с. 58; 30, с. 490–492]. В любом случае это существенно выше скорости продвижения аналогичных эстафет в Римской империи, не превышавшей 160 км в день [30, с. 490]. Подобная система позволяла столичной администрации инков ориентироваться в обстановке в стране и справляться с задачами оперативного управления.

Наиболее протяженная из инкских дорог составляла свыше 5 тыс. км [32, с. 64]. Это вдвое больше знаменитой «Царской дороги» — главной сухопутной магистрали Персидской империи. Общая длина благоустроенных путей у инков, по некоторым оценкам, достигла 30 тыс. км [19, с. 58]. Это означает, что обеспеченность и территории, и населения сухопутной транспортной инфраструктурой превышала здесь тогда уровень Римской империи, которую можно считать эталоном транспортного развития в Древнем мире. А в сопоставимой по времени с империей инков Европе вообще не было дорог, близких по благоустройству инкским [28, с. 379].

Дороги в инкской империи создавались с помощью миты — трудовой повин-

ности, которая заключалась в периодической мобилизации части населения с отрывом от постоянного места жительства и повседневного труда [19, с. 98].

«Позвоночным хребтом» государства были «густонаселенные горные долины и котловины от бассейна Титикаки, а позже Кочабамбы, на юго-востоке [страны] до области вокруг Кито на севере. Здесь пролегла благоустроенная стратегически важная дорога с рядом ответвлений, к ней тяготели центры ремесленного производства и склады» [19, с. 88], «куда поступала продукция, и откуда она выдавалась, исходя из определенных норм и традиций» [19, с. 204]. Направления грузопотоков определялись «в первую очередь необходимостью поддерживать имперскую иерархическую структуру» и отражали направления «вертикальных» властных связей. При этом «в одном караване могло насчитываться до двадцати пяти тысяч лам» [30, с. 486]. Понятно, что такая транспортировка могла организовываться только мощной государственной структурой. Хранилища продуктов питания и ремесленные производства инки размещали так, чтобы минимизировать грузопотоки.

6.

Контроль государства над перемещением и распределением материальных благ в андской цивилизации, вероятно, беспрецедентный в Древнем мире по своей тотальности, тем не менее имел аналогии в «восточных» обществах.

В древних государствах Ближнего Востока обмен осуществлялся зачастую представителями государства. В средневековом Китае не только строительство, но и использование путей сообщения, управление товародвижением контролировалось государством [17]. Хотя при этом возникали и реализовывались и частные коммерческие интересы.

Гораздо более свободными были мореплавание и морская торговля в силу экстерриториальности морских путей сообщения. Именно на морском транспорте и в древности, и в средневековье в первую очередь проявлялись рыночные начала, именно в государствах, ориентированных на морскую торговлю, наибо-



лее динамично развивались рыночные отношения [16, 17].

В андской цивилизации мореплавание, которое осуществлялось с помощью бальсовых плотов², не имело такого большого значения, как в Старом Свете [30, с. 488–490]. Но примечательно, что даже в государстве инков внешняя морская торговля, обеспечивавшая связь империи с Эквадором, велась профессиональными торговцами, преследовавшими коммерческие интересы, хотя, вероятно, не свободными от государственного контроля.

Деятельность же тех торговцев, которые осуществляли свои операции на суше, в инкской империи постепенно подавлялась: «чем раньше та или иная провинция вошла в состав империи, тем меньшую роль в её экономике продолжал играть свободный обмен» [19, с. 121].

В условиях подавления свободного товарообмена, регулирования всех сторон хозяйственной и общественной жизни имперскими структурами, превратившимися «в самостоятельный организм, отделившийся от общества и паразитирующий за его счет» [19, с. 194], империя инков к моменту появления испанских конкистадоров (1532 г.) закономерно пришла в состояние социально-экономического кризиса. «Огромное государство, скрепленное силой оружия и завоевательных походов, разваливалось на части» [35, с. 59], пока окончательно не рухнуло.

В целом производительные силы инкского государства находились на самом высоком уровне развития в доколумбовой Америке. Однако внутренней крепостью империя не обладала, в отличие от Римской. И ключевая причина этого, пожалуй, состоит в крайней архаичности институтов инкского общества. Хотя инки жили в бронзовом веке, создали развитую сухопутную транспортную инфраструктуру, по уровню сопоставимую с великолепными дорогами Римской империи, их социальная организация оказалась схожей, по мнению фон Хагена, с обществами древнего Египта и Шумера [30, с. 413]. По меткому выражению Ю. Е. Березкина, инкское го-

сударство было «самым развитым из архаических и самым архаическим из развитых» [19, с. 12]. И этот разрыв между архаическими институтами и довольно развитыми производительными силами привел к непоправимому надлому, имевшему фатальные последствия при столкновении с многочисленным, но опирающимся на преимущества начинавшейся европейской модернизации противником.

Возвращаясь к общим проблемам транспортного обеспечения цивилизаций доколумбовой Америки, следует отметить, что ни в одной из них не было создано (во многом по объективным причинам) системы взаимодействующих видов транспорта.

Наиболее широкий спектр транспортных возможностей (морской, речной транспорт и благоустроенные дороги) использовали майя, но ни гужевого, ни вьючного транспорта у них не было и быть не могло.

Инки имели великолепную систему благоустроенных дорог и организации движения караванов лам, но морскому транспорту уделяли гораздо меньше внимание, а для развития речного у них не было условий.

Ацтеки оказались «великолепными ходоками» [28, с. 190], но этим, пожалуй, их транспортные достижения и ограничивались.

А ведь уже в древности важное социально-экономическое значение приобрели сочетание и взаимодействие разных видов транспорта. В Микенской Греции в конце II тысячелетия до н. э. развитие мореплавления дополнялось сетью дорог, на Ближнем Востоке в I тысячелетии до н. э. были организованы перевозки в смешанном сообщении, сочетавшем преимущества морской и караванной транспортировки. В Китае наличие единой системы сухопутных дорог с системой каналов позволяло рационально распределять транспортные потоки [16].

Отсутствие в доколумбовой Америке гармоничной системы транспортных коммуникаций ограничивало динамику социально-экономического развития. А развитие сухопутных дорог и централизованно управляемых транспортных

² Бальсовый плот — из бревен бальсового дерева, растущего в Центральной и Южной Америке.

потоков в империи инков не спасло от тотального кризиса.

* * *

Выполненный историко-экономический анализ показывает, что транспортное обеспечение критически значимо для социально-экономического развития в любом масштабе — от отдельного населенного пункта до целого континента. Являясь материальной основой специализации производства и товарообмена, транспорт способствует развитию рыночных отношений и динамичному экономическому росту лишь при наличии соответствующих институтов. Для долговременного социально-экономического прогресса требуется сочетание гармонично развитого транспорта, интенсивного рыночного обмена и институтов открытого общества, стимулирующих деловую активность, свободную и творческую деятельность людей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Мизес Л. фон. Социализм. Экономический и социологический анализ: Пер. с англ. — М.: Catallaxy, 1994. — 416 с.
2. Голдстоун Дж. Почему Европа? Возвышение Запада в мировой истории, 1500—1850: Пер. с англ. — М.: Изд-во Института Гайдара, 2014. — 224 с.
3. Иваненко А. Ф. Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте. — М.: Маршрут, 2004. — 568 с.
4. Аллен Р. Глобальная экономическая история: Краткое введение: Пер. с англ. — М.: Изд-во Института Гайдара, 2013. — 224 с.
5. Мачерет Д. А. Влияние транспорта на социально-экономическое развитие // Экономика железных дорог. — 2003. — № 10. — С. 16—19.
6. Мачерет Д. А. Создание железных дорог и экономический рост // Мир транспорта. — 2011. — № 1. — С. 164—169.
7. Мачерет Д. А. Создание сети железных дорог и ускорение развития страны // Мир транспорта. — 2012. — № 4. — С. 184—192.
8. Лapidус Б. М., Мачерет Д. А. Эволюция железнодорожного транспорта — на пути к инновационному ренессансу // Вестник ВНИИЖТ. — 2011. — № 1. — С. 13—14.
9. Лapidус Б. М., Мачерет Д. А. Макроэкономический аспект эволюции железнодорожного транспорта // Вопросы экономики. — 2011. — № 3. — С. 124—137.
10. Мачерет Д. А., Рышков А. В., Белоглазов А. Ю., Захаров К. В. Макроэкономическая оценка развития транспортной инфраструктуры // Вестник ВНИИЖТ. — 2010. — № 5. — С. 3—10.
11. Fogel R. W. Notes on the Social Saving Controversy // Journal of Economic History, 1979, Vol. 39, № 1, pp. 1-55.
12. Fogel R. W. Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History. John Hopkins University Press, 1964. — 296 p.
13. Мачерет Д. А. Экономические записки об отечественных железных дорогах // Отечественные записки. — 2013. — № 3. — С. 162—176.
14. Капустина А. В., Сыроватская Л. Н., Чебыкина Г. Н. Великий Устюг. — Вологда: Полиграф — Периодика, 2012. — 96 с.
15. Агтали Ж. Краткая история будущего: Пер. с фр. — СПб.: Питер, 2014. — 288 с.
16. Мачерет Д. А. Транспортный фактор в эпоху древних цивилизаций // Мир транспорта. — 2014. — № 2. — С. 230—241.
17. Мачерет Д. А. Социально-экономическая роль транспорта в Средние века // Мир транспорта. — 2015. — № 2. — С. 228—237.
18. Понтинг К. Всемирная история. Новый взгляд: Пер. с англ. — М.: АСТ; Астрель, 2010. — 958 с.
19. Березкин Ю. Е. Инки. Исторический опыт империи. — Л.: Наука, 1991. — 230 с.
20. Ершова Г. Г. Древняя Америка: полет во времени и пространстве. Мезоамерика. — М.: Алетейа, 2002. — 392 с.
21. Бушнелл Дж. Перу. От ранних охотников до империи инков: Пер. с англ. — М.: Центрполиграф, 2003. — 190 с.
22. Мачерет Д. А. Экономика «пробки» // Мир транспорта. — 2014. — № 3. — С. 64—75.
23. Мачерет Д. А. Временной мультипликатор на транспорте // Мир транспорта. — 2015. — № 3. — С. 102—107.
24. Черномордик Г. И., Козин Б. С., Козлов И. Т. Об экономически целесообразном уровне загрузки однопутных и двухпутных линий // Транспортное строительство. — 1960. — № 2. — С. 46—50.
25. Козлов В. Е. Пропускная способность железнодорожных линий и надежность технических средств // Вестник ВНИИЖТ. — 1979. — № 4. — С. 16.
26. Концепция организации тяжеловесного и длинносоставного движения грузовых поездов на основных направлениях сети железных дорог / Под рук. Л. А. Мугинштейна. — М.: ВНИИЖТ, 2007. — 179 с.
27. Ершова Г. Г. Древняя Америка: полет во времени и пространстве. Северная Америка. Южная Америка. — М.: Алетейа, 2002. — 416 с.
28. Галич М. История доколумбовых цивилизаций: Пер. с исп. — М.: Мысль, 1990. — 407 с.
29. Страгис Ю. П. История экономики. — М.: Велби; Проспект, 2007. — 528 с.
30. Хаген В. фон. Ацтеки, майя, инки. Великие царства древней Америки: Пер. с англ. — М.: Центрполиграф, 2008. — 539 с.
31. Гуляев В. И. Доколумбовы плавания в Америку. — М.: Ломоносов, 2010. — 216 с.
32. Всемирная история: В 24 т. — Начало колониальных империй. — Мн.: Литература, Т. 12: 1996. — 592 с.
33. Всемирная история: В 24 т. — Каменный век. — Мн.: Литература, Т. 1: 1997. — 528 с.
34. Даймонд Дж. Коллапс. Почему одни общества выживают, а другие умирают: Пер. с англ. — М.: АСТ, 2010. — 762 с.
35. Самаркина И. К. Община в Перу: Очерк социально-экономического развития. — М.: Наука, 1974. — 250 с.

Координаты автора: **Мачерет Д. А.** — macheretda@rambler.ru.

Статья поступила в редакцию 09.04.2015, принята к публикации 17.07.2015.

