

- [2] Джек Траут, Эл Райс. Маркетинговые войны («Marketing Warfare»). Издательство: Питер. Серия: Деловой бестселлер. 2009 г.
- [3] Князева Е.Н., Курдюмов С.П. Статья «Коэволюция сложных социальных структур: баланс доли самоорганизации и хаоса». Режим доступа: <http://spkurdyumov.ru/forecasting/koevoljuciya-slojnyh-socialnyh-struktur/>
- [4] Википедия, свободная энциклопедия. [Электронный ресурс]. - Коэволюция. Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki/Коэволюция>
- [5] Википедия, свободная энциклопедия. [Электронный ресурс]. –Законы Ланчестера. Режим доступа: http://ru.wikipedia.org/wiki/Законы_Ланчестера.
- [6] Википедия, свободная энциклопедия. [Электронный ресурс]. – Модель Лотки-Вольтерры. Режим доступа: http://ru.wikipedia.org/wiki/Модель_Лотки_-_Вольтерры
- [7] Википедия, свободная энциклопедия. [Электронный ресурс]. – Система «хищник-жертва». Режим доступа: http://ru.wikipedia.org/wiki/Система_«хищник-жертва».

А.В. Галушкин
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ВОЛЖСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПУТЬ – ИСТОРИЧЕСКИЙ ПРОБРАЗ МТК

Издавна и на протяжении несчетных веков Волгу уважительно называли «Главная улица России». И это название было обосновано, ведь именно река Волга выполняла основную транспортную функцию в государстве, пересекая практически всю страну в меридиональном направлении.

Но с течением времени, а именно к началу XXI века, ситуация кардинальным образом изменилась и, как раз, наиболее уязвимым звеном транспортного комплекса страны стал именно внутренний водный транспорт и его инфраструктура. То есть под сомнение в какой-то момент оказалась поставлена сама исторически проверенная и обоснованная идея построения транспортной системы России относительно её главной реки – реки Волги. На протяжении последних лет именно на это указывает современное техническое и экономическое состояние и динамика изменений функционирующего на ней внутреннего водного транспорта и его инфраструктуры.

Тем не менее, в важнейших государственных проектах прогнозируется интенсификация развития внутреннего водного транспорта. В частности, на основе базовых портов, рассматриваемых в перспективе крупными транспортно-логистическими терминалами, базируется идея развития транзитного потенциала страны. Одной из важнейших целей, продекларированных в Транспортной Стратегии РФ на период до 2030 года, является Цель 4 – Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны. Достижение этой непростой цели определяет основы для успешной интеграции РФ в глобальную транспортную систему и обеспечение доступа российских транспортных компаний на мировые рынки [1, Цель 4].

Осуществление данной цели предусматривает в первую очередь модернизацию технических и технологических параметров международных транспортных коридоров (МТК), определяющих их соответствие мировым аналогам. Для этого необходимо изучение передового мирового опыта и разработка комплекса действий по адаптации к российским реалиям, особенно с учетом согласованности в рамках международного сотрудничества по транспортным коридорам.

Международные транспортные коридоры – исключительно сложная высокотехнологическая транспортная система, концентрирующая на генеральных направлениях транспорт общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный) и телекоммуникации. МТК наиболее эффективно функционируют в

условиях преференциальных режимов, включающих единое таможенное или экономическое пространство. Концентрация материальных, финансовых и информационных потоков в сочетании с высоким качеством экспедиторского обслуживания обеспечивают ускорение оборачиваемости капитала и синхронизацию прохождения товаров, платежных и других документов [2].

Каждому из коридоров присвоено собственное обозначение. В частности, наиболее актуален в рамках данного исследования, сконцентрированного на исследовании потенциала водного транспорта Центрально-европейской части России и развитии системы МТК в ареале реки Волга, Коридор «Север – Юг» (страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии – европейская часть Российской Федерации – Каспийское море – Иран, Индия, Пакистан и др.) – NS.

Однако с точки зрения России важно не только рассматривать и перенимать современный опыт зарубежных МТК, но и исследовать собственное историческое прошлое, используя опыт которого можно работать не по аналогии, а на опережение. Одним из основных сдерживающих моментов перехода от программных мероприятий к реальному осуществлению проектов, что особенно характерно для подобных глобальных проектов с участием или на основе внутреннего водного транспорта, является проблема адекватной оценки (особенно количественной) политического и общеэкономического эффекта для страны в целом и, особенно, доверия со стороны бизнеса и общественности к расчетам и методикам, на основании которых они выполнены. В контексте данной статьи оценивать современные методики оценки внутранспортного общеэкономического эффекта не предусматривается, а предполагается рассмотреть историческую подоплеку обоснования подобных проектов, на которой и должно исходно базироваться первоначальное рассмотрение любого важного национального проекта.

Рассмотрим в историческом аспекте влияние Волжского торгового пути на развитие и укрепление страны (IX–XII вв.); сфокусируем внимание на формировании аналогий развития современной системы на базе волжских речных портов, на основе которых планируется функционирование международного транспортного коридора; проведем аналогии и оценим взаимосвязи этого проекта с национальной идеей развития транзитного потенциала страны.

«Все историки и географы согласны между собою в том положении, что водный путь Волгою уже из глубины отдаленнейших веков знаком был народам и племенам, населявшим восточную равнину Европы, что значение Волги, в качестве торгового пути, своим началом должно быть отнесено к временам еще доисторическим и что уже к началу IX века, т.е. в ту пору, к которой приурочивают начало русской государственности, верхнее и среднее Поволжье служило ареной важной исторической жизни, являясь водным путем на котором сталкивались два торговых движения: одно – с востока, из Булгара, другое – с запада, от берегов Балтийского моря.

Арабские авторы свидетельствуют нам, что торговые караваны уже издревле бороздили собою волжские воды, что волжские булгары также издревле вели торговлю с населявшими верхнее и среднее Поволжье финскими племенами... Рано сделались и Русы обычными ходящими по великому волжскому пути, проникая этим путем к пределам царства волжских булгар и к столице низоваго царства хазаров» [3, с. 127–128].

Волжский торговый путь – самый ранний из трех великих речных путей, соединяющих Скандинавию с Халифатом в раннем средневековье. Судя по археологическим данным, он сложился ранее днепровского и двинского путей, но и раньше потерял свое международное значение, в период начала Крестовых походов, просуществовав с IX по XII века. Однако именно Волжский торговый путь обеспечил экономическое благосостояние и развитие трех государственных образований: Руси в верховьях Волги, Волжской Булгарии в среднем течении и Хазарского царства в низовьях [4].

Торговля на постоянной основе по реке Волге сформировалась во второй половине восьмого века с появлением в этом регионе варягов, что известно по информации, оставленной в летописях. Путь начинался от берегов Балтийского моря, далее шел по рекам Неве и Волхову, но имел сухопутный участок по которому суда перетаскивались волоком по Валдайской возвышенности в бассейн реки Волги и далее продолжался вниз по её течению, рис. 1 (расположенная с востока ветка маршрута). В летописях этот путь получил еще название «Из варяг в булгары». Но, не смотря на некоторое сходство в названиях, не стоит путать его с путем «Из варяг в греки», который в VIII–XIII веках также направлялся на Юг – Юго-Восточную Европу и Малую Азию (из Восточной Европы в Византию), однако, в отличие от первого не проходил по реке Волге и имел своей конечной точкой Черное море.

Однако необходимо заметить, что в настоящее время существует мнение немногочисленной группы ученых о том, что путь из «Из варяг в греки», аналогично, как и Волжский торговый путь, не существовали как постоянно действующие транспортные артерии, а использовались разово. Аргументами, приводимыми в защиту такой теории являются трудности в преодолении водоразделов бассейнов, отсутствие упоминаний о подобных плаваниях в скандинавских сагах и небольшое количество археологических находок, что все же не дает значительной аргументации данного утверждения.

Важным моментом в рассмотрении древних торговых водных путей является вопрос о соотношении торговой (экономической) и военной составляющих. В этом историческом горизонте проблематично установить границы между походами с целью торговли и военными операциями или же просто грабежами. Более того, объективно очень сложно определить в какой момент именно торговля стала преобладать над пиратством. Даже в последующие века после формирования сильных государственных образований походы за «добычей» не прекратились. В качестве примера можно привести поход казаков во главе со Степаном Разиным в Персию «за зипунами».

И, тем не менее, возвращаясь к вопросу влияния Волжского водного пути на формирование и экономическое развитие близлежащих территорий, можно выделить следующие основные закономерности:

1. Национальная консолидация – IX–XII века ознаменовались формированием Древнерусского государства, объединившего ряд восточно-славянских племенных союзов, отличительными особенностями которых была воинственность и мобильность, и всё как раз за счет высоко развитого флота;

2. Формирование национальной внешней торговли, об основе которой – купцах и их заморских походах, говорится в летописях и во множестве сказаний, как «о купцах – удалых молодцах», ходивших на судах в дальние края, славившихся как своим богатством, так и боевой отвагой;

3. Мощное экономическое развитие Волго-Каспийского региона, которое определялось, начиная примерно IX века, в основном именно подъемом мировой торговли между Восточной Европой и Ближним Востоком и Средней Азией. В этот период портовые города, особенно находящиеся на берегах Каспийского моря, очень быстро превратились в крупные торговые центры;

4. Изменение политической ситуации в Волго-Каспийском регионе, которая напрямую влияла и на торговые связи, что связано с укреплением Руси и началом использования руссами сильного военного флота, тогда как ни одна другая из стран региона такового не имела.

Торговля со странами Востока была очень выгодной для Руси. Относительно преимуществ от проходящего транзитом через её территории торгового оборота между Европой и Азией можно сказать следующее: эксклюзивные товары, такие как пряности, шёлк и некоторые другие товары можно было приобрести только так. Более того, в X веке Русь становится основным посредником между Востоком и странами Европы, так как прямая торговля между ними стала практически невозможной из-за уси-

лившегося влияния кочевых племен, преградивших им прямой путь. Французский поэт того времени, воспевая красавицу, говорил, что она одета в одежду из «русского шёлка». Но на Руси в то время не умели делать шёлк, так что это означало русский путь транзита товаров. И только после крестовых походов XI–XII веков Европа смогла обеспечить себе прямой доступ на Восток. До того же времени Русь являлась одним из главных поставщиков восточных товаров в Европу.

То есть, оценивая с современных позиций транзитный потенциал Руси, можно сделать четкий и однозначный вывод, что в IX–XI веках транзитный потенциал страны использовался очень эффективно, пополняя казну и увеличивая благосостояние её граждан. Если сравнить использование транзитного потенциала страны X и XXI-го века, то показатель эффективности использования транспортной артерии реки Волги будет далеко не в пользу последнего.

Еще одним положительным моментом функционирования Волжского торгового пути стало формирование целой сети судостроительных пунктов Поволжья. Не смотря на то, что точных сведений о судостроении в рассматриваемый период мало вследствие неразвитости письменности, все же обоснованно по некоторым письменным оговоркам, появляющимся со временем, можно выделить важнейшие пункты славянского судостроения: Ростов, Муром, Белозеро, позднее Ярославль, Москва, Нижний Новгород, а кроме того, ряд крупных прибрежных монастырей [6].

Со временем значение великих торговых путей уменьшалось. Тому был ряд объективных причин, которые в современной терминологии обозначались бы периодом глобального кризиса и рецессии, а во временном горизонте XII–XIII веков этими факторами стали: раздробленность Руси, упадок Византии, с разрушением Константинополя в 1204 году крестоносцами и перемещение центра мировой торговли оттуда в Венецианскую республику. Окончательный конец великим торговым путям положили захват ордынцами Поволжья для Волжского торгового пути и Нижнего и Среднего Поднепровья для пути «Из варяг в греки». Но история Волжского торгового пути на это не закончилась, а лишь через несколько веков перешла на качественно новый уровень, который позволил сделать гигантский скачек в развитии центрально-европейской части России – Поволжья.

«Территориальное пространство, заключенное между течениями рек Волги и Оки, дало материал для начального зарождения и роста Владимиро-Московского государства и уже в первую пору исторической жизни Руси послужило ареною колонизационной деятельности, направлявшейся сюда, как с северо-запада, из новгородского и ильменского центров, так и с юго-запада, из центра киевского и днепровского. Здесь приходили в соприкосновение между собою Русь северная и Русь южная; сталкивались между собою культура русская с культурою восточно-булгарскою; здесь пролегли две важнейшие водные магистрали, Волга и Ока, связывавшие между собою Запад и Восток, Европу и Азию. Здесь была колыбель будущей единой Руси, единой русской территории, единого русского народа; здесь билось и сердце этой единой Руси...» [3, с. 138–139].

Список литературы:

- [1] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Режим доступа: <http://www.mintrans.ru/>
- [2] Википедия, свободная энциклопедия. [Электронный ресурс]. – Международные транспортные коридоры. Режим доступа: Ru.wikipedia.org.
- [3] Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в до-Петровской России. 1910.
- [4] Википедия, свободная энциклопедия. [Электронный ресурс]. – Волжский торговый путь. Режим доступа: Ru.wikipedia.org.
- [5] Википедия, свободная энциклопедия. [Электронный ресурс]. – Путь «Из варяг в греки». Режим доступа: Ru.wikipedia.org.
- [6] Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. 1927.