

2 ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47.656

А. Ф. Пищик

Белорусский государственный университет транспорта

ФОРМИРОВАНИЕ СРЕДЫ МЕЖДУНАРОДНОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

В статье рассматривается история развития международных транспортных потоков в эпоху становления первых государственных образований и возникновения международной торговли (около 5000 г. до н. э. – 500 г. н. э.).

Международная перевозка, лежащая в основе международной транспортной деятельности, связана с двумя факторами. Первый заключается в том, что перевозка сопровождает перемещение, т. е. связана с торговлей. Второй – перевозка связана с перемещением через границу. Поэтому говорить о международных перевозках и о международной транспортной деятельности можно тогда, когда развита торговля между государствами. Первым шагом на пути к образованию государств стало появление городов.

Первые цивилизации стремились, с одной стороны, к самообеспечению и самоизоляции. С другой – имелось постоянное желание расширять жизненное пространство, что приводило к территориальным захватам, построению империй, расширению международной торговли и созданию транспортных коммуникаций.

Забота о транспортных коммуникациях наблюдается в первобытном обществе, раньше возникновения государства. В то время пролагаются тропы и другие искусственные пути, устраиваются приспособления на таких естественных путях сообщения, как реки, бухты и т. п. С возникновением государства одной из наиболее ранних задач наряду с обеспечением внешней безопасности, внутреннего контроля является и забота о транспорте. Переход от

пешеходных дорожек и узких вьючных троп к искусственным коммуникациям совершается первоначально не столько по экономическим мотивам, сколько по причинам, лежащим в области социальных отношений и государственного развития. Удешевление перевозок не могло иметь существенного значения на первоначальных этапах культурного развития, при незначительной ценности вьючных и упряжных животных, которые находили подешевший животный корм на свободных земельных пространствах, а существование рабства обеспечивало этому способу транспортировки более низкие издержки, чем это было в более поздние периоды экономической активности. Первоначально частные лица даже исключаются из пользования коммуникациями, созданными государством (дороги, каналы и почта).

Первая мировая цивилизация, Шумер, возникла в Западной Азии в дельте Тигра и Евфрата (юг Месопотамии, современный Ирак) около 5000 г. до н. э. Шумеры меняли излишки продуктов на металлы и орудия у племен, населявших территорию современного Афганистана и Пакистана. Они строили поселения, а затем и города-государства. В середине III тысячелетия до н. э. ведущее положение занимал Ур. Все шумерские города строились на берегах рек и каналов. Купцы плавали водными путями до Персидского залива и дальше. В период 2330–2275 гг. до н. э. Саргон, царь Аккада (север Шумера), объединив шумерские города, создал империю, простиравшуюся от современной Сирии до Персидского залива. Царство Саргона было главным центром торговли, и он завоевывал земли, чтобы обезопасить торговые пути. К началу III тыс. до н. э. шумеры уже имели торговые отношения с страной Меллуха (Мелаха), которая по мнению большинства ученых, находилась в долине реки Инд. Эти связи осуществлялись морем по Персидскому заливу до страны Дильмун (Бахрейнские острова), служившей торговым центром – перевалочной базой для товаров обоих партнеров, или непосредственно от устьев Тигра и Евфрата до устья Инда мимо северных берегов Персидского и Оманского заливов и Аравийского моря. Товары из шумерских портов Эриду и Ур перевозились на особых, "ходящих в Дильмун", судах [1, с. 21], маршрут которых пролегал вдоль западных, т. е. аравийских, берегов Персидского залива.

Вслед за шумерцами в общины стали объединяться египтяне в долине Нила. Великая река давала пищу, воду, служила путем сообщения, по которой перевозили грузы. Появились царства Верхнего и Нижнего Египта, которые после соперничества были примерно в 3100 г. до н. э. объединены фараоном Менесом.

Освоив берега Красного моря, египтяне вскоре убедились, что морской путь удобнее сухопутного, хотя и не менее опасен. Им принадлежит приоритет в открытии и освоении морского пути вдоль берегов Африки в стране

ит (современная территория Сомали). Первое исторически доказанное плавание египтян в Пунт состоялось в XXVI в. до н. э. при фараоне *Сахура* (вполне возможно, что египтяне ходили в Пунт и ранее: использовать египетские суда они начали в XXVII в. до н. э.). Они доставили в Египет черное дерево, мирру и большое количество электрума (сплав золота и серебра). Позднее связи с Пунтом становятся регулярными, а затем почему-то прерываются. Летом 1517 г. до н. э. после многовекового перерыва царица *Хатшепсут* направила торговую экспедицию к Сомали. Изображение этой экспедиции показано на нескольких рельефах с надписями, сохранившимися в храме. Посланцы явились с грузом благовоний, золота и других "удивительных вещей южных стран" [1, с.15].

Многие народы жили на плодородном побережье Восточного Средиземноморья (территории современной Сирии, Ливана и Израиля). Они выращивали кедр для строительства, пшеницу, оливковые деревья, производили вино, ткани. С Критом, Египтом, Кипром и дальними городами (такими, как Троя) были налажены прочные торговые связи. Прибрежные города Угарит (около 4000 г. до н. э.) и Библ (около 3000 г. до н. э.) веками оставались крупными торговыми центрами. Около 2500 г. до н. э. на территории современной Западной Сирии процветает государство Эбла, правители которого торгуют с народами Средиземноморья.

В Эбле найдено более 15000 глиняных табличек, на которых клинописью запечатлена экономическая жизнь города: вывоз тканей, налоги, количество золота и серебра, полученных в качестве дани.

Именно египтяне стали инициаторами торговли с государством Эбла и народами эгейского мира, в первую очередь с критянами. Первое плавание в Средиземному морю отмечено в Египте при фараоне Снофру (начало XXVII в. до н. э.). Тогда, по египетским анналам, из города Библ пришли сорок судов, доставивших (каждое) по сотне локтей кедрового леса". Связь между переднеазиатскими портовыми городами, поставлявшим египтянам в первую очередь ливанский кедр, более качественный строительный и поделочный материал, чем деревья долины Нила, поддерживалась, видимо, постоянно. В середине XXVI в. фараон *Сахура* отправил экспедицию из дельты Нила в Палестину и Сирию (т. е. в Эблу). Держась берегов, египетские мореходы за 4 дня прошли 550 км до порта Библ. Обрато они вернулись с грузом оливкового масла, вина и ливанских медведей [1, с. 17].

Около 2500 г. до н. э. в долине реки Инд (территория современного Пакистана) зародилась цивилизация, выросшая со временем в города, крупнейшими из которых были: *Хараппа*, *Мохенджо-Даро* и *Лотхал*. Лотхал, расположенный в вершине Камбейского залива, стал вскоре крупнейшим портом. В начале III тыс. до н. э. хараппанцы завязали торговые отношения с

Шумером: наиболее прочные связи приходится на XXIV–XVIII вв. до н. э. Традиционными предметами экспорта были: медь, обезьяны, слоновая кость и изделия из нее, жемчуг ("рыбий глаз") и изделия из хлопка, ценные породы деревьев (эбеновое и сандаловое), золотой песок и пурпур (краска, получаемая из морских моллюсков), а также павлины и бамбук. Каким образом осуществлялись эти связи, можно только предполагать.

После 2000 г. до н. э. могущество приобретает Вавилон (южнее современного Багдада). С 1790 по 1750 гг. до н. э. Хаммурапи, царь Вавилона, завоевывает Шумер и Аккад, объединив их в мощное государство.

Вся область Восточного Средиземноморья получила название Финикия. Через финикийские города шли торговые пути из Малой Азии (современная Турция) и Крита в Месопотамию. Финикийцы образовали могущественную торговую державу. Торговля велась продуктами сельского хозяйства, но более всего финикийцы знамениты изготовлением предметов роскоши: пурпурными тканями, изделиями из стекла, предметами из слоновой кости и ювелирными украшениями из золота и серебра. Ввозили жемчуг, рабов, сырье, эбеновое дерево и египетские предметы искусства, которые практичные финикийские купцы с выгодой перепродавали.

В XV–X вв. до н. э. финикийцы устремились на запад вдоль берегов Африки. Среди прочих колоний они в 814 г. до н. э. основали на территории современного Туниса город Карфаген, который вскоре стал крупнейшим центром торговли на североафриканском побережье, как в морской, так и в сухопутной торговле. Через него проходили торговые пути, связывавшие со Средиземноморьем внутренние районы Африки. Дороги по которым охранять не требовалось, так как у карфагенян, по крайней мере в первые несколько первых столетий, здесь врагов не было. Купцы пересекали Сахару, если не регулярно, то периодически, сопровождая караваны с товаром по побережью Средиземного моря к реке Нигер. На этом великом транссахарском пути неоспоримое преимущество имели города Эа, Сабрата и Лепидум Магиа, позже названные греками Триполис (их более поздний союзник носило название Триполитания), так как находились почти на 200 км ближе к внутренним рынкам, чем другие колонии.

К 600 г. до н. э. карфагеняне были уже столь многочисленны и богаты, что могли выйти из-под власти Финикии. Они строили собственные судна и предпринимали дальние торговые экспедиции. Предположительно именно в это время один из карфагенских мореплавателей, Ганнон, совершил облетение вокруг Африки (около 480 г. до н. э.).

В Месопотамии по меньшей мере с 2000 г. до н. э. существовало Ассирийское царство. В X в. до н. э. ассирийские правители начали расширять свои владения, укреплять границы, брать под контроль торговые пути

менем империя раскинулась от Египта до Персидского залива, а на севере — до горы Арарат. И по всей территории процветали торговля и ремесла.

С VIII в. до н. э. древние греки основывали торговые пункты за пределами Элады. Подобные города появились даже в таких отдаленных местах, как дельта Нила. Некоторые колонии, например *Сиракузы* на Сицилии, стали крупными центрами торговли. Во второй половине I тыс. до н. э. греческие купцы по опыту знали, что можно, выйдя из Красного моря, достигнуть северо-западного берега Индии. Они совершали плавания также вдоль восточноафриканского побережья и доходили до границ современного Мозамбика.

Переживает свой расцвет региональная торговля. Средиземноморье подоживало активные торговые отношения с Северной Европой, Центральной Африкой, Западной Азией, а через нее — с Индией и Китаем. Развитию торговли способствовали: единая система мер и весов, единая денежная система, наличие сети дорог и регулярное морское сообщение [2, с. 7].

К югу от Древнего Египта лежала Нубия (территория современного Судана), которая под его властью была с 2000 по 1600 г. до н. э. На севере Нубии располагалась страна Куш. Постепенно Куш стал относительно независим. Там развилась собственная культура с центром в городе Керма. Около 1000–900 гг. до н. э. Египет восстановил свою власть над Нубией и Куш был покорен. Но через некоторое время власть Египта ослабла, а Куш стал возрождаться. Столицей кушитского царства стала Напата, расположенная южнее 4-го порога Нила. После 671 г. до н. э. территория Куша сдвинулась на юго-запад, а центром стал город Мероэ (около 300 г. до н. э.). Тогда же в Куше стали выплавлять железо, т. к. Мероэ обладал богатыми запасами железной руды и древесины. Куш начал осваивать новые торговые пути и торговать далеко за своими пределами с восточными, южными и западными соседями.

Около 500 г. до н. э. семиты из Южной Аравии переселяются в Эритрию и Эфиопию; они торгуют слоновой костью, пряностями и благовониями.

Движение людей и товаров, торговля были жизненной потребностью уже в древности. Археологические находки и исследования позволили найти важнейшие трансконтинентальные пути, связывавшие Европу, Азию и Африку. Их названия говорят об основном виде товара, перевозимого по тому или другому пути: обсидиановый, оловянный, янтарный, шелковый путь, путь благовоний.

Древние караваны везли золото, драгоценные камни, пряности, ткани, благовония (тогдашнюю парфюмерию). Такие пути были часто смешанными (одно-сухопутными): товары перегружались с караванов на корабли, плыли морем, потом вновь погружались на сухопутный транспорт. Скорость передвижения торговых караванов была невысока — 20–30 км в день, другое дело

курьерская езда на перекладных лошадях – путь составлял 120–150 км световой день. В пути караван денег не приносил, они появлялись лишь тогда, когда изделия окончательно были реализованы, поэтому владелец каравана был заинтересован в уменьшении сроков доставки и остановок. Около 100 г. до н. э. началась торговля между Китаем и Европой по Великому шелковому пути.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Магидович И. П., Магидович В. И. Очерки по истории географических открытий: В 5 т. Т. 1. Географические открытия народов Древнего мира и средневековья (до плаваний Колумба). – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Просвещение, 1982. – 288 с.
- 2 Ксензов С. В. История мировой экономики и международных экономических отношений: Текст лекций для студентов дневной формы обучения специальности "Мировая экономика и международные экономические отношения". – Гомель: ГГУ, 2000. – 60 с.
- 3 Всемирная история: В 24 т. Т. 1. Каменный век / А. Н. Бадак, И. Е. Воронин, Н. М. Волчѣк и др. – Мн.: Литература, 1998. – 528 с.

Получено 11.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47.656

А. Ю. Лихута

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

ПРИМЕНЕНИЕ АРБИТРАЖА В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В статье рассматривается сфера применения международного коммерческого арбитража в международной транспортной деятельности. Приводятся содержание и основные нормы основных международных актов в области международных перевозок. Затрагиваются проблемы, связанные с их применением.

Понятие арбитража имеет два значения. Под ним понимается орган, предназначенный для разрешения возникших или могущих возникнуть споров, а также способ разрешения правовых и внеправовых споров. Арбитраж как учреждение – это негосударственный суд, учрежденный или избранный