

УДК 656:[316.422.42+338]

ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

Бутук А.И.

Нередко забывают, что в общественно-хозяйственном самодвижении человечества непреходящее значение принадлежит развитию транспорта. В настоящей статье наглядно показаны те поворотные пункты истории, где решающее место занимало именно совершенствование транспорта.

Ключевые слова: транспорт, теоретико-историографический характер процессов.

Рассматриваемая в статье проблематика не носит сугубо теоретико-историографический характер, но её актуальность состоит в обосновании насущной необходимости улучшить в СНГ транспортную инфраструктуру для обеспечения нормальных предпосылок дальнейшего поступательного движения экономики в целом. При этом транспортная инфраструктура, во-первых, сильно отстаёт от современных стандартов, во-вторых, должна превышать последние в виду громадных и ещё малоосвоенных просторов Северной Евразии (занимаемых Россией и другими крупнейшими странами СНГ), а, в-третьих, способна стать в условиях современного мирового кризиса «локомотивом», вытягивающим хозяйство из него, когда нужно адекватно решить задачу точечного госбюджетного поддержания как раз тех компонентов совокупного спроса, какие могут породить цепную мультиплицирующую реакцию поощрения совокупного предложения, и, значит (при обеспечении должной защиты внутреннего рынка), стимулирования отечественного производства и создания рабочих мест.

Исходным пунктом становления сухопутного транспорта явилось приручение животных, прежде всего, лошадей. По имеющимся сведениям, лошадь впервые одомашнили примерно в IV тыс. до н.э., а, по некоторым данным, на Южном Урале - ещё в VII-VI тыс. до н.э. Но длительное время это животное использовали только для питания и получения шкур. Лишь примерно во II тыс. до н.э. лошадь стали запрягать в повозки; хотя колесо изобрели несколько ранее. Для верховой езды её начали применять ещё позднее. Причём седло прошло в своём развитии продолжительную эволюцию, решающий вклад в которую внесли, очевидно, кочевые племена Великой степи (простирающейся от низовьев Дуная до Маньчжурии). Понятно, что всё это не только повысило боевую мощь кочевников, но и существенно улучшило их экономическое бытие [1].

Первое изображение колёсного транспорта, относящееся к 4 тысячелетию до н.э., найдено на территории Шумера. Примерно в 3000 г. до н.э. появились боевые колесницы. За 1000 лет до н.э. тут созданы осадные механизмы - тараны - деревянные башни на 4-6 колёсах. В Месопотамии, где развивался речной транспорт, тогда же отмечено судостроение из тростника. Один из каналов свыше 4000 лет назад достигал 1600 км [2]. Итак, ещё в начале аграрно-технической революции человек осваивает в широком масштабе (в дополнение к энергии собственного организма и энергии огня, которым человек овладел на ранних ступенях неписанной истории) ещё три вида энергии: мускульную энергию животных, энергию воды и энергию ветра [3].

Энергию ветра древние люди стали использовать в возникшем и всё больше применявшемся в это время парусном флоте. Первые парусные суда появились в Египте в середине IV тысячелетия до н.э., а к концу этого тысячелетия египетские суда уже свободно плавали по Средиземному и, возможно, Аравийскому морю [3]. Е. А. Паршаков в этой связи обобщает: аграрно-техническая революция резко подняла уровень общественного разделения труда, главным образом, вследствие механизации перевозок на основе тягловой техники в сухопутном транспорте и широкого применения больших одно- двух - трёхъярусных гребных, а также парусных и парусно-гребных морских судов. В результате чего резко повысилась производительность труда при транспортировке товаров и сократились транспортные издержки, что в огромной степени способствовало прогрессу товарного производства и торговли [2]. Если мы зададимся вопросом, почему освоение в мореп-

лавании энергии ветра в иных приморских регионах мира, например, Дальнего Востока (Китай, Японии и др.) и бассейна Карибского моря отстало от Средиземноморья, то нужно указать прежде всего на то, что последнее не страдает так сильно, как первые, от ураганных ветров тайфунов, а также от не менее разрушительных цунами вулканически активных зон Земли.

Очевидно, нахождение стран Ближнего Востока на пересечении древних торговых путей предопределило ускоренное развитие именно здесь всех средств транспорта. Сначала торговля была сухопутно-караванная: вьючные и колёсные караваны шли от берегов Красного моря вдоль всего побережья на север до Малой Азии. Но уже в 4 тысячелетии до н.э. главной стала морская торговля, которую в основном вели финикийцы. Поэтому, в Финикии славилось кораблестроение (само название страны и её жителей произошло от египетского слова «финеку» - кораблестроитель). Финикийцы не только вывозили в другие страны продукцию своей страны, но и перевозили из страны в страну изготавливаемую, добываемую и выращиваемую там продукцию. По сути, вся ближневосточная и средиземноморская торговля была сосредоточена в их руках. Есть предположение, что финикийцы доплывали и до Британии. О высоком мореходном уровне финикийцев и их монополии в морской торговле свидетельствует тот факт, что по заданию египетского фараона они совершили первое путешествие вокруг Африки.

Но для VIII-VI вв. характерны две главные метаморфозы, оказавшие решающее влияние и на развитие греческой цивилизации: 1) великая колонизация – освоение греками побережий Средиземного, Чёрного и Азовского морей; 2) оформление полисов - древних городов-государств - коллективов граждан-землевладельцев, представлявших собой отдельные общины городов с прилегающими к ним сельскими территориями [2, с.109-110]. Тогда ремесло отделилось от сельского хозяйства, которое, оставаясь ведущей отраслью деятельности, уже не могло обеспечить выросшее население и подталкивало колонизацию, ибо главнейшей функцией древнегреческих колоний было как раз снабжение хлебом метрополий, поставлявших своим колониям (в обмен на сырьё) ремесленную продукцию, устанавливая постоянные торговые связи и превращая торговлю в важную обособившуюся сферу занятий вместе с мореплаванием [2, с.118].

Подъёму хозяйства древнего Рима также способствовало становление постоянных рыночных связей между его районами, обеспеченных хорошими путями сообщения. Везде, где ступала нога римлянина, они строили дороги, устраивали насыпи в лощинах, обустраивали подъезды к гаваням и портам на морском побережье. Уже в IV веке до н.э. римляне стали строить дороги, засыпанные щебнем, мощённые, с твёрдым покрытием. Общая длина транспортной сети в римском Средиземноморье составила 80000км. Памятником такого строительства является Апиева дорога, проложенная в IV в. до н.э. и используемая в настоящее время. Возводились мосты, самый большой через Дунай длиной 1070 м имел ширину пролёта 50-60 м. Прорывались тоннели, устанавливались верстовые столбы, открывались постоянные дворы, составлялись дорожные карты и путеводители. Безопасность обеспечивалась военными постами. Развивалось сообщение по европейским рекам на лодках и плотах. Римляне строили внутренние каналы между реками [2, с.128-130]. В строительстве дорог и каналов с римлянами сравнимы, пожалуй, только древние китайцы, которым принадлежит, между прочим, изобретение таких важных инструментов путевого ориентирования, как компас и картография.

Следует подчеркнуть, что рабство начало подрываться ещё в рамках Римской империи; а это технологически объясняют возможностью заменить человеческую двигательную силу прежде всего тягловой энергией животных [4]: «Поэтому новые источники двигательной силы создавали основу для развития более высокой цивилизации без рабства, которое по мере освоения этих источников постепенно отмирало. «[5, с. 67]. К тому же, победа варваров над римлянами не в последнюю очередь была обусловлена тем, что первые существенно лучше овладели лошадьёю как транспортно-военным средством. И тут (пусть, кому-то сие покажется странным) решающее значение имело совершенствование седла. Это относится и к изобретению стремян, которые, по-видимому, стали широко распространяться около IV-V вв. н.э. и без которых нет устойчивой посадки, необходимой для применения дальнобойного лука, бронебойного копья, сабли и дротика. Именно повышение в связи с этим боеспособности конных воинов, вероятно, и позволило варварам одержать общую

победу над Римом в ходе великого переселения народов, которое было подвинуто готами и гуннами и которое произошло как раз в указанный исторический период. А. П. Паршев [3] между прочим замечает: Сейчас уже общепринято, что феодализм возник тогда, когда всадник на коне оказался сильнее десятков пехотинцев (поэтому в европейских языках «кавалер» или «рыцарь», т.е. феодал, означает «всадник», «конник»). В античную эпоху этого не могло произойти, потому что (конкретизирует он) седло со стременами и подпругами современного типа появилось не ранее рубежа нашей эры, а без него всадник не на много сильнее пехотинца.

Надо подчеркнуть, что при феодализме сначала ведущая роль в качестве тяглового животного принадлежала волам, ибо ярмо как часть упряжи (прямо фиксируемая на животном) не мешало быкам реализовать всю свою силу тяги, в то время как оно сдерживало тягловые возможности лошадей посредством удушающего воздействия на органы дыхания последних. Поэтому, широкому использованию лошади на сельскохозяйственных и транспортных работах кардинально содействовало изобретение мягкого хомута, который утроил силу тяги этого животного (ибо не имел для него недостатков ярма) и скорость гужевых перевозок [3]. Н. Розенберг и Л. Бирдцелл [6] изобретение в XII веке обитого войлоком хомута рассматривают как крупнейшее достижение, поскольку за 400 с небольшим лет оно привело к замене на пашне волов лошадьми, главным образом из-за их большей скорости. Весомое значение в повышении эффективности применения тягловой силы лошадей имело и внедрение подков [3], поскольку они препятствуют повреждению копыт в ходе длительных работ и перевозок, особенно по твёрдому грунту. Распространение мягкого хомута и подков в Европе С. Лилли [5] и Е. А. Паршаков [3] относят к IX-XII вв. н.э., что сделало лошадь главной рабочей скотиной средневековья и любимицей человека, превратившего при феодализме коневодство в важнейшую отрасль, обеспечивающую земледелие и транспорт, не говоря уже о военных целях.

Необходимо указать на ещё одно усовершенствование раннего средневековья, какое принадлежит уже к улучшению водного транспорта, имея существенное значение для военно-политических возможностей тех, кто первым его освоил. Речь идёт о варяжских (норманнских) судах (лодках, ладьях), которые были достаточно вместительны (в них помещалось около 40 человек с вооружением и припасами, по данным летописей) и одновременно не имели глубокой посадки. Они позволяли норманнам (викингам, варягам) сравнительно большими и обеспеченными всем нужным командами осуществлять длительные каботажные походы, незаметно подплывать к морским берегам, проникать далеко вверх по руслам рек и совершать быстрые набеги на города многих стран Европы, грабя их и торгуя награбленным (в течение IX-XII веков). Видимо, именно это первоначальное воднотранспортное превосходство норманнов обеспечило им не только доминирование в морской и речной торговле почти всей Европы, в том числе освоение знаменитого пути «из варяг в греки», но даже основать ряд династий. К. Валишевский указывал по этому поводу: «...тут в обширной равнине, простирающейся от Балтийского моря до Чёрного, редко населённой финнами и славянами, норманны Рюрик и его товарищи основали государство. Полтора века спустя, на трёх окраинах Европы три другие героя победоносно устанавливали свою власть: в Италии - дон Хотвилль, при Роберте Гвискаре, в Англии - Вильгельм, в России - Ярослав». Именно эти навыки ладейно-речных походов преемников летописного Рюрика, взявших под свою державную руку племена восточных славян, обеспечили позже русским успех овладения всей Северной Евразией вплоть до Дальнего Востока, где им(как и поморам) пришлось воспользоваться уже и прибрежными водами морей.

Е. А. Паршаков [3] указывает, что одним из важнейших достижений в области морского транспорта было изобретение современного рулевого управления, которое появилось в VIII в. в Европе. Если раньше корабли управлялись примитивным рулём, почти не отличающимся от рулевого весла (что не позволяло эффективно управлять судами), то теперь руль стали прочно подвешивать на ахтерштевень и устанавливать под водой с целью укрыть от волн; теперь можно было делать большие рули и, следовательно, строить большие морские и океанские суда. Иными крупными изобретениями, необходимыми в морском транспорте, явились (по его констатации) компас (XII в. - в Европе), хронометр и подзорная труба. В развитии внутреннего судоходства также было

внедрено новшество, а именно (конкретизирует он): изобрели шлюзы с воротами, которые появились в Нидерландах в XIV в. Однако, самым главным уже в морском транспорте (по его мнению) стало то, что в XV ст. в Португалии и Испании появляется новый тип морского судна - каравелла, олицетворявшая одно из крупнейших достижений технического прогресса средних веков: каравелла быстро вытеснила в Европе другие, менее совершенные и эффективные морские суда - неф, галеру, коггу. Каравелла имела (описывает он) три рабочих мачты и четырёхугольную форму паруса; вместо одного большого паруса, как это было на морских судах старой конструкции, каравелла располагала рядом четырёхугольных парусов, размещённых ярусами, что не только уменьшало опасность во время плавания в штормовую погоду, но и позволяло сократить экипаж судна, увеличить его быстроходность и, самое главное, идти в нужном направлении, регулируя парусами энергию ветра. Без этого невозможны были бы Великие географические открытия XVI-XVII ст.

Н. Розенберг и Л. Бирдцелл [6] напоминают: парусное судно не может двигаться прямо против ветра, но может идти под углом к ветру; для судов с полным парусным вооружением идти под углом в 60 градусов было уже неплохо; ветер — это переменчивый господин парусников, и чем большее число направлений ветра может использовать парусник для движения, тем быстрее оно завершит плавание; на всех торговых рейсах новая система парусов сделала плавание более быстрым и надёжным. Кроме того (пишут они), некоторые маршруты, ставшие самыми важными для мирового торгового судоходства, отличались ветрами, которые месяцами дули в одном направлении, и без нового парусного вооружения регулярные рейсы туда и обратно были бы просто невозможны. В то же время (по их замечанию), позднейшие приёмы, использовавшиеся, чтобы встать на якорь, сняться с якоря, пришвартоваться при разных направлениях ветра и волн, часто зависели от наличия парусов как на носу, так и на корме судна, что очень важно для торговых судов, которым приходилось часто заходить в гавани. В сфере транспорта важнейшее значение (обобщают они) принадлежит изобретению судов с полным парусным вооружением, которые вплоть до конца XIX века служили главным средством морской торговли Запада.

Доиндустриальные изобретения в судостроении и мореплавании внесли существенный вклад в первоначальное накопление капитала, и, значит, в подрыв остатков феодализма. Н. Розенберг и Л. Бирдцелл [6] отмечают: по мере того как купцы освобождались от политического контроля, они вовлекали в товарооборот всё большее количество товаров и всё большие территории; первые дальние торговые путешествия в случае успеха приносили, по мнению некоторых наблюдателей, скандально большую прибыль; исследование дальних земель, заморская и внутренняя торговля, поиск и использование новых природных ресурсов всё это было тесно связано с процессом инноваций, что безусловно способствовало формированию предпосылок промышленного переворота, а, следовательно, и транспортной революции. Последняя в XIX ст. проявилась в бурном развитии прежде всего железнодорожного транспорта и пароходства (напоминает Е. А. Паршаков [31]):

В 1814г. Джордж Стефенсон построил свой первый локомотив для угольных шахт, перевозивший 30 т груза со скоростью 6,5км в час. После этого в Англии, а затем и в других странах началось стремительное строительство железных дорог и поездов с локомотивами Стефенсона. Если к 1838г. в Англии было построено около 800км железных дорог, то уже через 10 лет общая протяжённость их достигла 8000км; с 1840г. по 1870г. длина железных дорог во всём мире увеличилась в 14 раз.

Первый пароход построил Роберт Фултон в 1803г. во Франции. С конца XIX в. пароходы вытеснили парусный флот: если сначала они имели деревянную конструкцию, где в качестве двигателя использовалась паровая машина Уатта, а в качестве движителя - гребное колесо, то позднее происходит замена деревянной конструкции стальной, гребного колеса - гребным винтом, а паровой машины Уатта — паровой турбиной и дизелем.

Особое значение все перечисленные сдвиги в совершенствовании транспорта имели для России с её необозримыми просторами и редкой заселённостью многих регионов. На рубеже XIX и XX вв. совершился грандиозный скачок в развитии производительных сил. «Наряду с широким использованием паровых машин, были созданы новые двигатели (водяные и паровые турбины, двигатели внутреннего сгорания). Грандиозное железнодорожное строительство покрывало и связывало своей сетью хозяйственные пространства. Появилось автомобилестроение. С помо-

щью океанского пароходства теснее связывались континенты».

В XX ст. ведущими направлениями продолжения индустриально-транспортной революции стали: появление и широкомасштабное строительство разнообразных трубопроводов; дальнейшее качественное совершенствование железнодорожного и водного (морского и речного) сообщения; невообразимый рост автомобильной и авиационной промышленности, а также городских видов коммуникаций (трамвая, троллейбуса, метро). Они не только заметно и многообразно оптимизировали грузо- и пассажирооборот, существенно ускорив их, не только обеспечили рабочими местами весомую долю трудовых ресурсов, но одновременно явились очень ёмким рынком сбыта для множества новых отраслей экономики. Так, североамериканская и западноевропейская индустрия почти всё это столетие практически базировалась на автомобильной и авиационной промышленности, где нашли реализацию многие проявления НТР.

СССР не оказался аутсайдером в транспортной революции (хотя некоторые «свободолюбивые демократы» усматривают в его истории только «голодомор»). Не касаясь политико-идеологических споров, я отмечу, что за 1913-1986 гг. в нашей стране пассажирооборот всех видов транспорта увеличился в 32 раза, а отправление ими грузов выросло в 152 раза [7]. Причём, этот колоссальный рост перевозок был достигнут, несмотря на огромные разрушения, которым подверглись транспортные коммуникации во время двух мировых и одной гражданской войн.

Приведу лишь некоторые примеры советских достижений в развитии различных видов транспорта. В ходе первой пятилетки (1929-1932) ввели Московский и Горьковский автозаводы. За вторую пятилетку (1933-1937) построили Беломорско - Балтийский и Московский каналы; грузооборот железнодорожного транспорта более чем удвоился. В 1935г. начала действовать первая очередь Московского метро. За первые три года третьей пятилетки (1938-1942) ввели Московский автомобильный (малолитражных автомобилей) завод. В четвёртой пятилетке (1946-1950) построили Кутаисский автозавод, газопроводы «Саратов - Москва», «Кохтла-Ярве - Ленинград», «Дашава - Киев». Е.А. Паршаков [3], характеризуя лидирующие позиции СССР в автоматизации производства, указывает: через 10 лет после ввода в действие первой автоматической линии в Советском Союзе (что произошло ещё в 1939 г.) был построен первый в мире завод-автомат, который обслуживался 9 рабочими в смену и производил 3500 поршней в сутки для автомобильных двигателей. За пятую пятилетку (1951-1955) построены Волго-Донской канал и Ленинградское метро. В шестой пятилетке (1956-1960) ввели газопровод «Ставрополь - Москва». За семилетку (1959-1965) построены газопровод «Бухара - Урал» и Киевское метро.

Как полагают некоторые историки, в ходе Второй мировой войны началась третья НТР, которую подразделяют на два этапа: 1945г. - середина 60-х гг. и середина 60-х гг. - конец 80-х гг. Лидерами первого этапа современной НТР были США и СССР. «Советский Союз в эти годы осуществил кардинальные изменения в техническом развитии... Именно в эти годы в стране был создан свой ядерный и ракетный потенциал, запущен первый в мире спутник, а затем космический корабль совершил первый полёт человека в космос; построены первые атомные электростанции и морские атомные корабли...» [25]. В период с 1950 по 1970 гг. в стране была осуществлена коренная перестройка топливного баланса. Возросла добыча нефти и газа; их доля в общем объёме энергоресурсов повысилась в 3 раза - с 19,7 % до 50,2 %. «Для транспортировки этих ценных видов топлива были построены трубопроводы на дальние расстояния и самых больших диаметров в мире с высокой пропускной способностью... Советский флот был самым молодым по возрасту судов... Вся авиация была переведена на реактивные двигатели. «[2]. В десятой пятилетке к энергетической системе европейской части Союза была присоединена энергосистема Сибири. «Осуществлено строительство крупных промышленных и транспортных объектов: КамАЗ, ВАЗ, БАМ, экспортные газопроводы и др.» [2].

После развала СССР вместе с общехозяйственным и социальным коллапсом стремительно деградировал и транспорт (см. табл.). Конечно, в транспортной сфере СНГ сочетались процессы упадка с фактами модернизации, в частности:

Троекратное снижение грузооборота, хотя и уменьшило финансовые возможности транспортных, но не настолько, чтобы заставить их полностью отказаться от ремонта и обновления авто-

мобильных и железных дорог, портов и перегрузочных терминалов, а также строительства новых трубопроводов (к сожалению, в основном на базе взаимной и ущербной конкуренции «элит» стран-участниц СНГ, например, нефтепровода «Одесса - Броды» или газопроводов Южный поток и Северный поток).

Приватизационный крах таких могучих компаний, как ЧМП, почти лишил нас собственного морского флота, вынудил наших моряков скитаться (нередко под угрозой пиратских захватов) под чужим флагом и произволом судовладельцев, а также обусловил необходимость создания (чуть ли ни с нуля) нового флота, к чему предприняты пока лишь первые и робкие шаги.

«Разукрупнение» Аэрофлота и приход на авиалинии СНГ заграничных перевозчиков и более экономичных самолётов, с одной стороны, сформировал конкурентную среду, а, с другой - сделал перелёты доступными только богатым, что превратило в «невъездных» жителей отдалённых регионов России, потребовав восстановления субсидирования их перелётов.

Появилось множество «иномарок», заметно расширивших выбор покупателей личных автомобилей. Но зарубежные машины, во-первых, нанесли конкурентный удар по отечественному автопрому, который (после некоторого шока) начал обновляться под сильным влиянием (нередко с участием) дальнезарубежных фирм, а, во-вторых, были не по карману даже «среднему классу», представители которого часто довольствовались подержанными автомашинами, запрудившими наши улицы.

Таблица

**Динамика транспортировки в среднем по странам СНГ
(в постоянных ценах; в % к 1991 г. [8])**

	1992	1995	1998	1999	2000	2001	2002*	2003*
Перевозки грузов предприятиями транспорта (без трубопроводного)	74	31	22* ¹	22* ¹	24*	25*	26	28
Перевозки пассажиров предприятиями транспорта	92	78	80* ¹	78* ¹	79*	78*	77	74

* Здесь и далее данные приведены без учёта Туркменистана и Узбекистана.

*¹ .Здесь и далее без учёта Туркменистана.

В свете изложенного выше, можно утверждать, что основополагающими постулатами возрождения транспортной инфраструктуры СНГ выступают такие тезисы: Учитывая громадные и пока малоосвоенные просторы Северной Евразии, особенно России, несомненно, следует рассматривать развитие транспорта всех видов в качестве наиболее приоритетной задачи, поскольку её решение, безусловно, выгодно всем иным отраслям и населению. В условиях мирового кризиса, когда госбюджетное финансирование должно помочь выходу из него, транспорт и дорожное строительство должны стать главнейшими получателями бюджетных средств, причём, не только в разрезе подготовки Украины к чемпионату Европы по футболу (2012), а России к универсиаде (2013) и Зимней Олимпиаде (2014).

Исходя из богатства топливно-энергетическими ресурсами многих стран СНГ, целесообразно на их основе приступить к разработке и осуществлению масштабных комплексных программ электрификации транспорта для повышения его эффективности и экологичности. Е. А. Паршаков ещё полтора десятилетия назад подчёркивал: величайшей задачей электрохимии является создание экономичного, с высоким КПД лёгкого и дешёвого аккумулятора, который даст возможность заменить двигатель внутреннего сгорания электродвигателем во многих видах транспорта. Нынешний глобальный кризис уже подвигнул многие автомобилестроительные фирмы не только к НИОКР в данной области, но и к производству и предложению на рынок моделей (пока ещё не очень практичных) электромобилей.

ВЫВОДЫ

Отталкиваясь от очевидного факта размещения южной (преимущественно степной) части Северной Евразии между могучими экономическими регионами Земли (Западной Европой и Дальним Востоком), т.е. на наиболее коротком сухопутном расстоянии между ними, было бы недопустимым просчётом отказаться от изучения возможностей проектирования строительства тут скоростных магистралей, соединяющих их. Ясно, что для таких грандиозных проектов потребуются совместные вложения всех сторон, заинтересованных в них, а также будет весьма благоприятствующим их реализации наличие таможенного и валютного союза стран СНГ, ибо это существенно упростит грузо и- пассажиропотоки через соответствующие территории.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Гумилёв Л. Н. Поиски вымышленного царства. - М.: Наука, 1970. – 431 с.
2. История мировой экономики: учебник для вузов / под ред. Г. Б. Поляка, А. Н. Марковой - М.: ЮНИТИ, 1999. – 680с.
3. Паршаков Е. А. Экономическое развитие общества / Концепция кооперативного социализма / Историческое исследование. / Е. А.Паршаков - Запорожье: Дикое Поле, 1997. – 304 с.
4. Энгельс Ф. Происхождение семьи, частной собственности и государства // К Маркс., Ф. Энгельс Соч. - 2-е изд. - Т.21, - М.: Политиздат, 1986. – 639 с.
5. Лилли С. Люди, машины и история - М.: Прогресс, 1970. 431 с..
6. Розенберг Н. Как Запад стал богатым (Экономическое преобразование индустриального мира) / Н.Розенберг, Л.. Бирдцелл - Новосибирск: «Экор», 1995. – 176 с.
7. Народное хозяйство за 70 лет: Юбилейный стат. ежегодник. – Госкомстат СССР. - М.: Финансы и статистика, 1987. – 766 с.
8. Содружество Независимых Государств в 2003 году: Статистический ежегодник / Межгосударственный статистический комитет СНГ. - М., 2004 – 825 с.