

РЕЦЕНЗИИ

СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ РОССИЙСКОЙ ГЕОГРАФИИ: НОВЫЙ ВИТОК НАБЛЮДЕНИЙ ЗА ТРАНСФОРМАЦИЯМИ МЕЖСТОЛИЧНОГО ПРОСТРАНСТВА

**Путешествие из Петербурга в Москву: 222 года спустя.
Кн. 1: Два столетия российской истории между Москвой
и Санкт-Петербургом** / Сост. и науч. ред. Т.Г. Нефедова,
А.И. Трейвиш. М.: ЛЕНАНД, 2015. 240 с.;

**Путешествие из Петербурга в Москву: 222 года спустя.
Кн. 2: Путешествие из Петербурга в Москву в XXI веке
(по итогам экспедиции 2013 года)** / Сост. и науч. ред.
Т.Г. Нефедова, К.В. Аверкиева М.: ЛЕНАНД, 2015. 352 с.

«...Какими бы героическими ни были деяния человека, сила географии, влияя на человеческую культуру, в конечном итоге побеждает. К примеру, возьмем Санкт-Петербург, столицу России, которую Петр Великий воздвиг в непригодной для этого с точки зрения географии местности. В краткосрочной перспективе удалось нивелировать негативные факторы за счет мотивации и больших человеческих жертв... Но в конце концов столица все же переместилась в глубь материка — в Москву, т.е. география вновь победила».

Mackinder H.J. Democratic Ideas and Reality

В конце XVIII в. (1784—1789) Александр Николаевич Радищев написал книгу «Путешествие из Петербурга в Москву» (она была издана в 1790 г.), название которой стало нарицательным для обозначения «невинного» жанра обличения пороков российской действительности, а содержание — неисчерпаемым источником отсылок и сопоставительных оценок вплоть до настоящего времени. Книга заложила основы художественно-аналитической критики социально-несправедливого государственного устройства, управленческо-чиновничьей нерадивости, равнодушия власти, глупости оторванных от жизни решений по ее якобы улучшению и убогости российской провинциальной жизни, в которой с удивительным проворством и смышленостью выживает простой человек, казалось бы не обладающий для подобной из поколения в поколение воспроизводящейся стойкости никакими ресурсами.

Сегодня вполне традиционное для современной эпохи постмодерна «эхо» из цитат, персонажей и аллюзий применительно к книге Радищева вышло далеко за пределы художественной литературы, пример чему — серия из шести документальных фильмов А. Лошака, вышедшая на телеканале «Дождь» в 2014 г. под общим названием «Путешествие из Петербурга в Москву: особый путь» [5]: 1) Любань — Чудово; 2) Великий Новгород; 3) Бронница — Едрово; 4) Вышний Волочек — Торжок; 5) Медное — Тверь; 6) Тургиново — Завидово (всего примерно 170 минут, или без малого три часа эфирного времени). Автор фильма совершил путешествие по маршруту Радищева, записывая на камеру свои «путевые заметки» и цитируя отрывки из книги про каждый населенный пункт, оказавшись в нем. Впечатления автора документальной серии безрадостны, встроены не только в ткань фильма визуально и вербально, но и открыто проговариваются в интервью, которые Лошак давал по мере выхода серий в эфир [3]: «убита инициативность людей, люди инертны, ждут подачек — это наследие советского коллективного хозяйства... Другая проблема, совершенно объективная, — это так называемый феномен отходничества. Эта проблема именно этой территории, поскольку она находится между двумя мощнейшими в стране полюсами притяжения, Питером и Москвой, и, конечно, население оттуда вымывается — из Новгорода и Твери почти вся молодежь, которая желает получить высшее образование, уезжает... И с этим ты сталкиваешься везде — в Торжке мы снимали историю про скорую помощь, где просто некому работать, потому что в Москве санитарка получает зарплату врача в Торжке, а врач намного больше. Люди едут вахтовым методом работать в столицы... сейчас половина населения Торжка находится на заработках или в Питере, или в Москве...».

Помимо межстоличных территорий, преимущественно сельских, в документальной серии появились и особые сюжетные линии, например, автотрасса как совершенно отдельная жизнь, путешествуя по которой авторы фильма «познали все прелести гостиничного бизнеса придорожного... были как настоящие путешественники радищевских времен — по-разному все складывалось — где-то было очень вкусно, где-то травились... В какой-то момент говорили с придорожной проституткой... и чудесными дальнбойщиками — периодически настраивались на их рацию, разговаривали и это ...невероятные спектакли... со своими сюжетами и линиями...». Лошак утверждает, что еще десять лет назад идея повторить маршрут Радищева ему бы и в голову не пришла, но сегодня «мы дожили до таких времен, когда не знаем, что такое Россия, мы ее не видим, и такой трип из Питера в Москву выглядит как откровение для многих».

По сути документальный фильм Лошака занимает условную срединную позицию между частными авантюрными экспериментами и научным анализом социально-экономических трансформаций исторически и географически сложно развивающегося российского межстоличного пространства. Яркий пример первого случая, вряд ли важный с социологической точки зрения, но показательный в плане устойчивости российской тяги воспроизводить известный путь меж двух столиц — путешествие А. Рендакова из Петербурга в Москву на самокате за шесть дней, чтобы проверить возможности этого средства передвижения на дальних и не свойст-

венных для него расстояниях (720 км) и свои собственные силы [4]. Вполне в духе пессимистичных зарисовок Радищева и Лошака владелец самоката, ради путешествия, кстати, уволившийся с работы, отмечает, «сколь много вдоль трассы М10 мертвых или полумертвых деревьев, где очень легко найти пустующий дом для ночлега..., смастерив себе кровать из шкафа».

Для социолога, да и любого читателя, интересующегося пространственными аспектами социально-экономического развития российского общества, более интересны и важны всесторонние и типологизированные хозяйственно-территориальные описания межстоличной жизни, которые и представлены в рецензируемом двухтомном сборнике «Путешествие из Петербурга в Москву: 222 года спустя». Первый том посвящен двум столетиям российской истории, оставившей неизгладимый отпечаток на пространстве между Москвой и Санкт-Петербургом и «препарируемой» авторами на основе «обширного современного фактического материала и ретроспективного анализа территории» в девяти главах, обозначающих траектории «эволюции пространства между Москвой и Санкт-Петербургом со времени путешествия Радищева» (с. 2).

В первой главе «анализируются особенности влияния обеих столиц на развитие межстоличного пространства, их соперничество и разное восприятие населением» (с. 2) на протяжении всей российской и советской истории, прослеживаются разные варианты паритета и спора двух столиц, которые то были стране в тягость, а то шли ей на пользу. Авторы приходят к выводу, что сегодня «межстоличная конкуренция почти исчезла, а она была и в принципе остается полезной. Если не доводить конкуренцию до острого конфликта (когда ее издержки для страны начинают перевешивать выгоды), то она лучше монополии. Состязание и сотрудничество двух непохожих столиц — позитивная черта нашей исторической географии в течение ряда столетий. Не удивительно, что ее утрата воспринимается болезненно, как проявление дисбаланса» (с. 24).

Первая глава не только закладывает фундамент последующего повествования, но и ориентирует читателя в том, каковы содержательные и стилистические приоритеты авторов. Прежде всего, это сознательный отказ от описания деталей и частностей — они приводятся только как иллюстрации искусно и обоснованно диагностируемых «типологических синдромов», будь то типы столичных центров — абсолютные (например, Москва, хотя единоличные лидеры нетипичны для стран-гигантов, и подобное исключение из правила, видимо, связано с характерной для России традицией жесткой централизации) и комплексные, относительные и монопрофильные лидеры — или закономерности размещения объектов сервисной инфраструктуры вдоль автотрассы на ее внегородских отрезках. Столь же очевидно из текста первой главы следует, что авторы в первую очередь географы, поскольку любые свои выкладки они иллюстрируют наглядными картами, масштабированными и структурированными под конкретные задачи, однако географы эрудированные и одинаково искусно вплетающие в свои описания статистические данные и поэтические строки о столичном величии.

Во второй главе подчеркивается, что «ситуация сосуществования двух столиц — „новой“ и „старой“, формальной и неформальной — в пределах одного

государства далеко не уникальная, и таких примеров немало: Берлин и Бонн, Стамбул и Анкара, Токио и Киото... появление нового столичного адреса всегда связано с решением политических или геополитических задач своего времени... и диалог наших столиц начался задолго до основания Петербурга. Это был диалог традиционалистов и реформаторов, и прежде чем два лагеря обрели разную „прописку“ и разошлись по своим углам, они воевали в Москве» (с. 25). Вторая глава показывает, что дискурсивные игры нередко оказываются важнее реальных географических, социально-экономических и даже геополитических обстоятельств, хотя не могут таковые не учитывать: «Уступив Москве по объемам инвестиций, развитию сферы услуг и управления, Петербург заявил о себе как о „производителе“ культурной и политической элиты, давшем стране ее лидеров. Анализ аргументов, используемых каждым городом в этой информационной пикировке, интересен сам по себе, а также позволяет ответить на вопрос: „Что хочет видеть и что видит в столичном городе население страны?“» (с. 26). Сегодня «Москва претендует на роль гламурного и глобального города, мирового финансового центра, пытается диктовать образцы поведения стране, расширяет свою территорию, поглощая стихийной застройкой все новые пространства. А Петербург степенен, в меру провинциален, выражает самобытность России, с ее презрением к меркантильности и приоритетом духовных ценностей, называет себя „культурной столицей“, тиражирует миф об „интеллигентности“ и „аристократичности“» (с. 32). Сегодня мифологемно-дискурсивный образ Москвы воспроизводит позднесоветское представление о столице как «гигантской воронке или „пылесосе“, вытягивающем все ресурсы развития из регионов. Но сам миф о столице как „чуждом“ городе, интересы которого противостоят интересам и обычаям страны, далеко не нов... В XIX веке Петербург — „немецкое пятно на русской карте“» (с. 27). Причем, «как показывает опыт предшествующих веков, смена адресов не решает проблему оппозиции „народ и власть“, география в этом вопросе бессильна» (с. 30).

В третьей главе «раскрываются общие географические особенности межстоличья и процессы формирования контрастов между центрами, пригородами и периферией, анализируются показатели динамики численности и состава населения, роста городов» (с. 2). Авторы считают далеко не бесспорным резкое расширение Москвы на юго-запад, которое уводит столицу в сторону от общей с Петербургом траектории, где они «веками выполняли неоднозначную созидательно-опустошительную работу» (с. 35). Созидательный компонент состоит в развитии коммуникационной и транспортной инфраструктуры; разрушительный — в том, что «чем скоростнее и транзитнее становились транспорт и трафик, тем менее комплексно и положительно они влияли на пересекаемое пространство» (с. 36), порождая срединные местности периферийно-глубинного типа, усиливая социальное расслоение, заметное уже во времена Радищева, а также его вторичное сжатие в очаги депопуляции, социально-экономической депрессии и демо-экономического опустынивания (забрасывание земель и поселений, убыль и стягивание постоянных жителей к немногим центрам), формируя «разреженное социальное пространство в результате „высасывания“ населения Москвой, Петербургом и региональ-

ными центрами не только в районе полимагистрали, но и на огромном пространстве в Тверской, Новгородской и Псковской областях» (с. 51).

Вывод авторов в третьей главе в равной степени пессимистичен — «в межстоличье проявляется парадокс сжатия пространства — столицы сближаются, а глубинка от них как бы удаляется», и оптимистичен: глубинка «не стала вторичной и никому не нужной пустыней: во-первых, межстоличные природные ландшафты привлекают массу горожан-дачников..; во-вторых, здесь сохранилось богатое историко-культурное наследие, ценное и само по себе, и как ресурс для обычного туризма, паломничества и т.п.; в-третьих, межстоличье не обезлюдело до нуля... Это провинция, по определению антоним столицы. Она звучит по-своему, скромнее, но тоже гордо... А вот мегалополиса, тем более агломерации Москва — Петербург нет и не будет, и это не так плохо. Правда, происходит срастание Московской и Тверской агломераций, но Петербургской и Новгородской — пока нет» (с. 62).

В четвертой главе схематично реконструирована «история развития путей сообщения, показана специфика современных транспортных коммуникаций и их влияние на прилегающие территории» (с. 2). Авторы объясняют интенсивность социально-экономических и культурных связей между российскими столицами тем, что они всегда были связаны транспортным сообщением, и выделяют в его условной эволюции четыре основных этапа, которые описывают с яркими историческими иллюстрациями: водно-гужевого этап, дорожно-гужевого этап — с момента регулярного почтового и пассажирского сообщения, железнодорожный этап и интегральный (к железнодорожной магистрали добавились автомагистраль и воздушное сообщение), который максимально сократил время на преодоление расстояния меж двумя городами.

В пятой главе история транспортного сообщения между столицами конкретизирована до состояния и развития железнодорожной магистрали Москва — Петербург. На фоне предыдущих разделов эта глава может показаться избыточно подробно-перечислительной, но в этом несомненное достоинство двухтомника — своеобразной энциклопедии жизни российского межстоличного пространства: любители самых разных тематик (в данном случае знатоки факторов формирования железнодорожного сообщения, тарифной политики, расписания электропоездов и пр.) обязательно обнаружат в книге что-то интересное для себя лично, что, видимо, нагонит тоску на приверженцев более широких повествовательных мазков. В целом тональность пятой главы преимущественно перечислительно-информирующая, но в ней хорошо расставлены оценочные акценты. Так, «магистраль Москва — Санкт-Петербург видится мощным „остовом“ северо-запада России, почти не взаимодействующим со своим окружением. Ситуация несколько изменится, когда мы рассмотрим автобусное и железнодорожное сообщение в единой системе» (с. 99), однако и здесь очевидны серьезные проблемы: с одной стороны, низкая степень распространения и интенсивности местного автобусного сообщения (при том что значительная часть населенных пунктов вообще отрезана от регулярного сообщения); с другой стороны, скученность автобусных рейсов

и длительные стоянки, отмены или переносы дневных электропоездов, особенно в летнее время, что вызывает еще большую скученность (с. 103) и прерывает перемещения населения по периферии межстоличья, усугубляя его глубинность и безлюдность.

Шестую главу «составляет изложение результатов изменений землепользования, эволюции сельского хозяйства межстоличья, его малых поселений, занятий их жителей со времен Радищева до наших дней» (с. 2). По мнению авторов, «для российской сельской местности весьма характерно противоречие между развитием „вширь“ и „вглубь“... Расширение требовало жесткого централизованного управления, замедляло урбанизацию, способствовало формированию особого российского крестьянского менталитета и во многом — отставанию России от европейских стран, где на несколько веков раньше сформировалась интенсивная культура с механизмами координации и конкуренции» (с. 112). В главе последовательно описываются основные этапы демографического и хозяйственного освоения межстоличья: когда распашка огромных пространств не обеспечивала достойный уровень жизни крестьян, которые при низких урожаях и доходах еле сводили концы с концами и, спасаясь от нищеты, «растекались» в города или южные плодородные земли; когда оформились предпосылки для отмены крепостного права, хотя и после освобождения крестьянство оказалось не готово жить по-новому, занимаясь предпринимательством и интегрируясь в рынок; когда обозначилось сильное аграрное перенаселение, связанное с низким уровнем урбанизации и демографическим переходом, а после реформы 1861 г. расслоение крестьянства только обострило проблемы, связанные с аграрным перенаселением, и единственное, что ему противопоставило российское правительство — экстенсивный путь развития посредством миграции и освоения новых земель и т.д. В итоге в XX в. страна вступила крестьянской и сельскохозяйственной, восприимчивой к советским форматам «нового крепостничества» и коллективной ответственности.

Во второй части шестой главы фокус смещается с «человеческого» измерения развития сельских территорий на «сырьевое»: описываются причины и последствия потери льна как важной сельскохозяйственной культуры — «очень болезненная проблема российского Нечерноземья, и многие жители этой зоны, причем не только в деревнях, ностальгируют по „голубеющим полям“» (с. 127), столь же депрессивные тенденции в скотоводстве, лесоводстве и других отраслях, которые нередко свертываются по причине истощения как природных, так и трудовых ресурсов. Авторы характеризуют масштабы и последствия сельской депопуляции и разрушения сети поселений, с сожалением отмечая, что нарастанию этих негативных тенденций способствует крайне незначительное (за исключением Московской и Ленинградской областей) число опорных сельских пунктов, которое продолжает сокращаться вследствие постсоветского кризиса сельского хозяйства и его вынужденной и неравномерной структурной перестройки. «В межстоличье выжили агропредприятия двух типов: те, в которые пришли инвестиции из крупных городов, в основном из Москвы и Петербурга, и те, что сохранили руководителей старой закалки, оказавшихся хорошими менеджерами и сумевшими адаптироваться к новым условиям» (с. 132—133).

Спасает социально-экономическую ситуацию в Нечерноземье, с одной стороны, приход мощных агрохолдингов, с другой – локальные практики выживания, в основном работа дальнобойщиками и отход на заработки в крупные города, прежде всего в Москву и Подмоскowie. Впрочем, роль агрохолдингов на сельских территориях авторы оценивают двояко: действительно, они частично спасают сельское хозяйство, но в то же время «усиливают поляризацию предприятий в межстоличной зоне, отбирая лучшие ближе к крупным городам, ... сохраняют рабочие места, но им требуется гораздо меньше занятых, чем в прежних колхозах и совхозах, ...отчуждение работников от непосредственного принятия решений закрепляет и так характерное для сельских жителей безразличие к производительности труда и результатам работы и т.д.» (с. 138). Примеры современной организации сельского хозяйства между столичными пригородами рассмотрены на примере Тверской и Новгородской областей.

В седьмой главе «показаны волны промышленного освоения, взлет и упадок текстильных, стекольных, фарфорово-фаянсовых предприятий, торфоразработок, сохранность советского и досоветского индустриального наследия и новые импульсы промышленного развития» (с. 2). Необходимость данной тематики в оценке развития межстоличья авторы обосновывают тем, что оно «никогда не выделялось в качестве единого индустриального района, ...распадаясь, как минимум, на две части — Санкт-Петербургскую и Центрально-Московскую. Тем не менее, в процессе промышленного развития у этой территории временами обнаруживались общие свойства и даже типичные отрасли, представленные на всем ее протяжении. Она не могла не реагировать и на смену промышленно-технологических эпох, волнами пробежавших по России и оставлявших свои более или менее выраженные следы в ее разных частях» (с. 146). Досоветский период промышленного развития межстоличья представлен многочисленными кустарными промыслами, которые с первой половины XVIII в. начали дополняться крупноформатным мануфактурным производством, хотя роль государства здесь оказалась двойственной — оно форсировало индустриализацию, но ограничивало развитие энергоемких производств вблизи обеих столиц для «дровосбережения», вытесняя многие производства на внутреннюю периферию. К началу XIX в. заводское производство стало расширяться и расползаться по межстоличью по причине ориентации на спрос столиц в условиях низкой покупательной способности сельского и мелкогогородского населения, а в середине XIX в. и благодаря первой промышленной революции.

Советский и постсоветский периоды промышленного развития межстоличья авторы характеризуют как противоречивое сочетание разнообразных волн — бурной индустриализации и отката, становления одних технологических укладов и исчезновения других — которое иллюстрируют примерами конкретных отраслей (текстильной промышленности, стекольной, фарфорово-фаянсовой), от многих из которых сегодня ничего не осталось, включая уникальные памятники промышленной архитектуры и музейно-заводские коллекции. В тексте обозначена серия волн, характерных для развития межстоличного региона в целом и для каж-

дой из его частей, то нарастающих и угасающих, то пребывающих в состоянии покоя; эти волны могут быть территориальными — по местоположению и состоянию городов и других типов поселений, производственно-сырьевыми — по видам и отраслям промышленного и кустарного производства, социальными — по социально-экономическому положению населения и направлениям его миграции, инфраструктурными — по развитию коммуникаций и транспортных магистралей, административными — по характеру экономической политики и т.п.

В восьмой главе «анализируются волны дачного освоения межстоличья москвичами и петербуржцами и современные типы их сезонного второго жилья» (с. 2). Историю традиционной российской жизни на два дома (зимой в городе, а летом на даче) авторы ведут с конца XVIII в., считая прототипом современных дач летние дворянские усадьбы, в том числе удаленные имения (не аналогичные нынешним массовым дачам в ближайших пригородах). Современные дачи москвичей и петербуржцев авторы объединяют по двум типологическим признакам: «1) эволюционно сложившиеся виды дачных строений (классические дачи, домики в садоводческих товариществах, дома, купленные в деревнях, каменные виллы или коттеджи) и размеры прилагаемых участков земли; 2) степень удаленности от столиц (ближние дачи, среднеудаленные и дальние)» (с. 194), и характеризуют функции разных типов дач в различные исторические периоды, например, отмечая, что «дача была особенно важна в советское время и потому, что при полном отчуждении от собственности это была своеобразная „псевдособственность“ как советский культурный феномен» (с. 195).

Постсоветское расширение спроса на дачи и «их территориальная экспансия на фоне заметного свертывания аграрной деятельности крупных предприятий говорят о процессах постиндустриального развития сельской местности в межстоличье, как в пригородах, так и в глубинке. Подобно мобильности сельского населения в виде отхода из сел и деревень на заработки в крупные центры, дачи стимулируют нефиксируемую статистикой миграционную подвижность горожан в сельско-городском континууме., смыкание зон летнего „расползания“ Москвы и Петербурга на Валдае на расстоянии более 300 км от каждого центра., вытеснение сельского населения и сельского образа жизни как такового, при том что плотность сельского населения на фоне других регионов России здесь очень велика» (с. 196—197). В то же время дачники играют важную роль в сельской местности, спасая ее от депопуляции: «с обслуживанием многочисленной армии дачников связан бурный рост торговли продуктами и стройматериалами как вдоль дорог, так и в подмосковных городах и поселках., в глубинных сильно депопулированных деревнях дачники хотя и приводят к смене культурного слоя, порой являются единственным шансом спасения этих деревень от полного опустошения, предотвращая тотальное сжатие освоенного пространства. В пригородах можно говорить о первых признаках постиндустриального сервисного развития сельской местности при всей ее российской специфике: высочайшей плотности ближних дач, сохранении сельскохозяйственных предприятий, восстановлении в 2000-х годах промышленности и т.д.» (с. 202—203). Законсервированная российская дачная традиция, т.е. «массовое распространение сезонной дачной субур-

банизации, тормозит реальную субурбанизацию и дезурбанизацию (характерный для Запада активный переезд горожан в пригороды или удаленные районы на постоянное место жительства)» (с. 204).

Заключительная девятая глава представляет собой «Исторический обзор путевых заметок, дорожников и путеводителей по трассе Москва — Санкт-Петербург», «который подготавливает читателя к восприятию второй книги двухтомника, посвященной описанию городов, поселений и районов по результатам современной экспедиции» (с. 2). Эволюция двух столичных центров и ряда крупных промежуточных меж ними городов рассмотрена в рамках концепции культурного ландшафта, т.е. как единая целостная система транспортных коммуникаций, связывающих эти центры своеобразной осью, на которую нанизаны разнообразные «сгустки природных и антропогенных объектов и комплексов» — «материальные свидетели и свидетельства процесса развития ландшафта» вместе со своими ассоциативными образами, закрепленными в том числе в художественных текстах — путевых заметках, путеводителях, воспоминаниях путешественников и людей, живших на этой территории (с. 206). В главе представлен обзор истории формирования межстоличного культурно-исторического ландшафта как отображенной в разнообразных текстах: в XVII—XVIII вв. это записки немецкого путешественника Адама Олеария, известное сочинение Радищева и путевые заметки английского путешественника Уильяма Кокса, проехавшего по той же дороге, что и Радищев, но в противоположном направлении, путешествие Екатерины II, описанное графом де Сегюром, и другие тексты, носящие преимущественно событийный характер; в начале XIX в. появляются «дорожники» — своеобразные путеводители «с выдержанной структурой статей, посвященных отдельным населенным пунктам, в особенности городам, ... и рассказывающие о красотах мест, об их обустройстве» (с. 213).

В первой половине XIX в. предпринимаются попытки критической реконструкции значимых вех в истории межстоличного пространства — это книги П. Сумарокова и де Кюстина, позже выходит «многотомное капитальное издание, подготовленное коллективом авторов под руководством П.П. Семенова и В.И. Ламанского „Россия. Полное географическое описание нашего отечества“... с подзаголовком „настольная и дорожная книга для русских людей“» (с. 222—223). Это была, по сути, географическая энциклопедия России, игнорирующая исторические и культурные ценности пространства, поскольку лишь современные травелоги и путеводители породили представление о необходимости описывать и пропагандировать архитектурное наследие и культурное достояние страны, сконцентрированное в разных ее географических точках.

Необходимость столь своеобразной главы, завершающей первый том, авторы обосновывают тем, что он представляет собой «сквозной обзор межстоличья, построенный по тематическому принципу...» и пронизанный идеей, что «иметь две столицы для России привычно, удобно и полезно.., при этом столицы, меняясь статусами и рангами, не прекращают противоречивой работы — разом опустошительной и наполнительной, разрушительной и созидательной — в разделяющем их пространстве» (с. 229); тогда как второй том опирается на материалы экспедиции, построен по историко-географическому принципу и представляет собой путево-

датель по поселениям и районам межстоличья, но выстроенный иначе, чем описанные в первом томе путеводители – акцент сделан на экономических и социальных проблемах сельских территорий и городов, а также на отдельных наиболее интересных экономических и культурных (в том числе архитектурных) объектах в районах, пересекаемых трассой М10.

Второй том выстроен на результатах экспедиции авторского коллектива и призван представить детально описанные кейсы-иллюстрации абсолютно подо все обозначенные в первом томе пространственные, социально-экономические, демографические и прочие закономерности развития межстоличья, а также охарактеризовать состояние и перспективы сохранения муниципальных образований по автомагистрали М10 и железной дороге между Москвой и Санкт-Петербургом, а потому напоминает энциклопедию, которую следует читать не залпом, а по мере необходимости, обращаясь за сведениями о конкретных отрезках межстоличного пути. Соответственно, несмотря на то, что по объему второй том превосходит первый, нет смысла подробно останавливаться на его содержании или пытаться систематизировать эту детально, по радищевским останкам, прописанную энциклопедию жизни российского межстоличья.

О том, что как-то суммировать содержание второго тома не только бессмысленно, но и невозможно, свидетельствует простой факт — он состоит из 25 глав (и заключения), лишь две из которых носят обобщающий характер (в первой главе обозначены причины и факторы заселения и обустройства «государевой дороги» в XVIII—XIX вв., в заключительной — проблемы сохранения культурного наследия на историческом пути Санкт-Петербург — Москва), а вторая глава информирует читателя о задачах экспедиции 2013 г.: наблюдение природных и сельско-городских ландшафтов; разговоры с людьми, способными оценить ситуацию «сверху» или «снизу» (было проведено более 340 интервью); сбор литературной, статистической, графической, музейной и прочей информации, необходимой для понимания истории и современной жизни межстоличного пространства. 22 главы второго тома представляют собой описания опорных точек маршрута экспедиции, в качестве которых были выбраны почтовые станции-ямы, перечисленные Радищевым: София (Пушкин, Павловск, Колпино), Тосно и Любань (Померанье, Тосненский район), Чудово и Спасская Полись (Чудовский район), Маловишерский район, Подберезье (Новгородский район), Новгород, Бронница, Зайцево и Крестцы, Боровичи и Окуловка, Яжелбицы, Валдай и Едрово, Хотилово (Бологовский район), Вышний Волочек, Выдропужск (Спировский район), Торжок, Лихославль, Тверь, Медное (Калининский район), Городня и Завидово (Конаковский район), Клин, Пешки и Черная Грязь (Солнечногорский район), Химки, а также Осташков, Торопец и Пушкинские горы как примеры развития малых городов в стороне от трассы.

На основе личных впечатлений авторов, интервью с населением и представителями широко понимаемого экспертного сообщества (бизнес, местная власть, научная и публичная сферы), анализа литературных и статистических источников реконструируется картина нынешнего состояния межстоличья, описываются изменения, произошедшие со времен Радищева, в XX в. и в постсоветский пе-

риод, причем внимание исследователей фокусируется одновременно и на привычных туристических объектах, и на социально-экономических проблемах и достижениях, и на стратегиях сохранения культурного наследия, т.е. на всем том, что «часто скрывается за обманчивым внешним видом полного запустения или, наоборот, броского успеха». Каждая глава начинается с ярких стереотипных клише о российской действительности (например, «дороги — одна из вечных бед России»), которые тщательно препарированы на предмет своих истоков и соответствия нынешним реалиям, или с цитат из книги Радищева, которые оцениваются на современность — оказывается, существуют извечные очаги дорожного российского дискомфорта, скажем, «топкие, болотистые участки, требовавшие постоянного ремонта, эффект от которого был не выше, чем от современного ямочного», а жизнь вдоль автотрасс и железнодорожных магистралей продолжает развиваться в формате их сервисного обслуживания местным населением (с. 6).

Несмотря на конкретные исследовательские задачи, не связанные с изучением художественного наследия Радищева и его последователей, во втором томе чувствуется литературное дыхание — практически во всех главах для характеристики конкретных точек на межстоличной географической оси цитируются высказывания Радищева: «сюжеты произведения, вплетенные в ткань своего времени, полезны, чтобы протянуть связующую нить изменений российской действительности от конца XVIII века до наших дней, протянуть не вообще, а на материале конкретных и разных мест.., показать, что мог увидеть Радищев, а за ним еще многие путники вплоть до современных, двигаясь по тому же маршруту с теми же остановками» (с. 14). Нужно признать, что художественное измерение книги иногда отвлекает читателя от сути социально-экономических трансформаций межстоличной жизни, как и избыточно объемные и детализированные исторические экскурсии, которые нередко преобладают над описаниями современного состояния периферийных и центральных точек межстоличья.

Однако нужно отдать авторам должное в плане неоспоримой научности повествования — они не только показывают и оценивают разные элементы географического, хозяйственного, социально-демографического и культурно-исторического ландшафта, но и типологизируют все свои кейсы. Так, «Малая Вишера — яркий пример поселения, возникшего с нуля на железной дороге и разросшегося до города благодаря использованию преимуществ географического положения и природных ресурсов» (с. 70); «хозяйства в Подберезье, Трубичино и другие места на трассе и вне ее — яркий пример пригородного типа организации сельского хозяйства» (с. 77); «Крестецкий район — яркий пример противоречивых черт „новгородскости“, сохранившейся в глубинке: богатая история, свободолюбие и предприимчивость населения и в то же время рациональность, приземленная „обывательщина“» (с. 111) и т.д.

Книга крайне интересна для прочтения не только по содержательным, но и стилистическим причинам, хотя второй том, учитывая его формат систематизированного изложения массы фактов об отдельных «сегментах» межстоличного пути, воспринимается сложнее и может показаться не воодушевленному географическими штудиями читателю скучноватым. Тем не менее, почти художествен-

ное измерение обеим томам придает страсть авторов к «языковым играм»: здесь встречаются и сложносочиненные неологизмы (Петросква), и возвышенный слог («конфигурация российского межстоличья»), и казенно-приземленные словосочетания, подчеркивающие государственнический интерес к межстоличному пространству («доверие и патернализм как ресурсы территориального развития»), и честные эмоциональные оценки («абсолютное лидерство Москвы делает „двустоличность“ постсоветской России весьма условной, настолько, что это уже вызывает оторопь»; «фантазии о полномасштабном возрождении фарфорово-фаянсовой отрасли никому не заказаны, но остаются фантазиями»), и яркие метафоры («мифологическая перекодировка города»; «Осташков — жертва сказочного мифа о Селигере»; «используемая территория сжимается, как шагреновая кожа»; «прежде плотно населенная территория депопулирует, превращаясь в некое подобие швейцарского сыра с „дырами“ пустеющей территории»; а военная метафорика подчеркивает сложность положения межстоличных территорий — «стратегия территориального отступления» — и серьезность намерений авторов пошатнуть известное утверждение, что «незнание России велико есть», заложив «полигон для крупномасштабных многолетних исследований»).

Двухтомник будет полезен социологам, потому что, во-первых, легко избавит их от дисциплинарного шовинизма, показав, что крупномасштабные полевые исследования отнюдь не прерогатива социологии, ими занимаются и географы при наличии необходимых средств, времени, экспертов и заинтересованных лиц, а при отсутствии таковых они прибегают к традиционному в качественной социологии виду исследования – кейс-стади, который способен компенсировать недостаток охвата правильным отбором территориальных объектов. Во-вторых, книга наглядно демонстрирует, сколь важно уметь менять аналитическую «оптику» (с экономической на социальную, с социологической на географическую, с географической — на культурологическую и т.д.), чтобы реконструировать максимально полную и насыщенную разнообразными деталями картину социально-пространственного и политико-экономического развития российского общества, исследуя путь между его извечно соперничающими столицами одновременно в метафорическом и буквально-прикладном (хозяйственные возможности, выявленные и скрытые проблемы и резервы и пр.) измерениях.

И.В. Троцук

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- [1] Радущев Н.А. Путешествие из Петербурга в Москву. М.: Детская литература, 1975.
Radishhev N.A. Puteshestvie iz Peterburga v Moskvu [A Journey from St. Petersburg to Moscow]. М.: Detskaja literatura, 1975.
- [2] Mackinder H.J. Democratic Ideas and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction. Washington: National Defense University, 1942.
- [3] <http://echo.msk.ru/programs/svoi-glaza/1456180-echo>.
- [4] http://www.the-village.ru/village/people/experience/243753-trip?utm_source=newlentach&utm_medium=social&utm_term=news&utm_content=news&utm_campaign=newlentac.
- [5] <https://www.youtube.com/playlist?list=PLUkQzSBAqSIQCuaent32DnOn3Iwh5hRaG>.