

Путешествие из Петербурга в Москву. 222 года спустя

НЕФЕДОВА Т. Г., ТРЕЙВИШ А. И. (РЕД.). (2015). ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ: 222 ГОДА СПУСТЯ. КН. 1: ДВА СТОЛЕТИЯ РОССИЙСКОЙ ИСТОРИИ МЕЖДУ МОСКВОЙ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ. М.: ЛЕНАНД. 240 С. ISBN 978-5-9710-0984-9

НЕФЕДОВА Т. Г., АВЕРКИЕВА К. В. (РЕД.). (2015). ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ: 222 ГОДА СПУСТЯ. КН. 2: ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ В XXI ВЕКЕ (ПО ИТОГАМ ЭКСПЕДИЦИИ 2013 ГОДА). М.: ЛЕНАНД. 352 С. ISBN 978-5-9710-1453-9

Тамара Кузнецова

Доктор экономических наук, главный научный сотрудник Института экономики РАН
Адрес: Нахимовский проспект, д. 32, г. Москва, Российская Федерация 117218
E-mail: kte@inecon.ru

Книга А. Н. Радищева «Путешествие из Петербурга в Москву», изданная в 1790 году, открыла литературно-художественное направление, развивающееся до сих пор и посвященное преимущественно анализу социальных аспектов российской жизни, заданному знаменитым автором. Между тем сегодня читатель ждет всестороннего — хозяйственного и пространственного — описания многообразия мест.

А. Н. Радищев и многие его последователи, в том числе современные, сосредоточивают внимание главным образом на социальном неравенстве, несправедливом характере российского государственного устройства, критике нерадивости государства, недостатках и равнодушии власти и т. п., оставляя, как правило, в стороне, географическое и хозяйственное описание состояния российских территорий, возможности и перспективы их социально-экономического, в том числе производственного и инфраструктурного развития.

А. Н. Радищев, сфокусировавшись на социальной стороне дела, повлиял на своих выдающихся современников, в частности А. С. Пушкина, который одним из первых откликнулся на описание радищевского путешествия. Но Пушкин, воскликнувший «Вослед Радищеву восславил я свободу!», не только отмечал убогость русской жизни, он восхищался смелостью и смысленностью русского человека, его удивительным проворством и ловкостью.

В наши дни социальный фактор играет не меньшую, а зачастую и большую, чем раньше, роль в описании российских территорий, в том числе пути из Петербурга в Москву и обратно. Однако читателя, наряду с материалами по поводу недостатков общественного устройства, интересует и то, что реально представляют собой наши территории, пространство, которым мы обладаем, его современное состоя-

© Кузнецова Т. Е., 2015

© Центр фундаментальной социологии, 2015

ние и возможное будущее. Большинство из нас хотели бы знать больше о наших просторах, быть объективнее в их оценке, изучать научно обоснованные выводы о возможных переменах.

Такую информацию можно получить из двухтомника, явившегося результатом работы над научным проектом «Путешествие из Петербурга в Москву: 222 года спустя». Книга 1: Два столетия российской истории между Москвой и Санкт-Петербургом. Книга 2: Путешествие из Петербурга в Москву в XXI веке (по итогам экспедиции 2013 года)¹. Проект предполагал решение трех основных задач (Кн. 2, с. 14):

1. Знакомство с природными ландшафтами, жилыми и хозяйственными зданиями, усадьбами, церквями и другими памятниками, анализ их состояния, а также движения на дорогах, активности придорожной торговли и т. д.

2. Общение с разными людьми — от облеченных властью и видящих территорию, достижения, проблемы «сверху» до местных жителей и дачников, которым достижения и провалы видны «снизу».

3. Сбор литературной, статистической, графической и прочей информации, в том числе музейной, важной для понимания истории и современной жизни районов, городов и сельских поселений.

По утверждению авторов, главная цель заключалась в том, чтобы провести «анализ современного состояния территории, которую решили кратко назвать межстолицьем» и показать ее эволюцию за более чем 200 лет. Это «потребовало не только крупномасштабного исследования и описания муниципальных районов, конкретных пунктов, но и обобщений, комплексного взгляда на все межстоличное пространство, его эволюцию и проблемы» (Кн. 1, с. 7).

Каждая из глав обеих книг имеет свой сюжет, своего автора и в известном смысле свой стиль изложения. Но это не мешает восприятию, напротив, поскольку авторы выделяют те аспекты, которые им ближе и интереснее, соответственно, для читателя они становятся более увлекательными. При этом несмотря на различие объектов исследования, структура изложения в целом построена по идентичной схеме — солидный двухсотлетний исторический обзор в географическом, природном, производственном, инфраструктурном, управленческом и социаль-

1. Экспедиция состояла из четырех отрядов. Первый, в который входили сотрудники Института географии РАН и МГУ им. М. В. Ломоносова (Т. Г. Нефедова, А. И. Трейвиш, Т. Л. Бородина, К. В. Аверкиева, А. Г. Махрова, А. А. Агиречу, А. А. Эпштейн), ехали на машинах по автостраде М-10. Они фиксировали современное социально-экономическое состояние муниципальных образований, дорог, населенных пунктов, изучали перемены, произошедшие на исследуемой территории за два столетия. Второй отряд — из представителей Института природного и культурного наследия им. С. Лихачева (Ю. А. Веденин, С. А. Пчелкин, В. И. Плужников, А. И. Еремеев) изучал сохранность историко-культурного наследия между столицами и перспективы его использования. Третий отряд — Института географии и МГУ (А. Неретин, А. Королёв) передвигался по железной дороге на «перекладных» электричках, изнутри изучая работу и проблемы РЖД на главной транспортной оси. Четвертый отряд состоял из одного человека (О. И. Веденина), проехавшего на машине западное прямого транспортного коридора Петербург — Москва с посещением других городов Тверской и Псковской областей для понимания и описания особенностей более широкой межстоличной зоны.

ном аспектах, включая путь развития, пройденный до сегодняшнего дня, и анализ противоречий современности.

По замыслу авторов, первая книга раскрывает методологию проекта через «общие проблемы и пути развития межстоличья» (Кн. 1, с. 8). В ней речь идет об истории, взаимовлиянии и сопоставлении обеих российских столиц и роли каждой из них на том или ином отрезке исторического времени. В частности, ведется рассказ о том, как перед «младшею столицей померкла старая Москва», как строительство Петербурга «исправляло дефекты ландшафта» (Кн. 1, с. 14), как «новая столица обогнала старую, и они стали расти вместе» и т. п. (Кн. 1, с. 15).

Используя слова Бонапарта, считавшего, что идти на Петербург — значит, целиться в голову России, а на Москву — в ее сердце, авторы показывают преимущества двустоличности России, способствующей и стимулирующей формирование единого пространственного организма страны. Этот организм выдержал революцию и ее последствия, сложности советского периода, жесточайший период Великой Отечественной войны, постсоветские не самые рациональные сдвиги, в том числе приведшие к тому, что «абсолютное лидерство Москвы делает „двустоличность“ постсоветской России весьма условной. Настолько, что это уже вызывает оторопь... Это не отменяет того факта, что межстоличная конкуренция почти исчезла, а она была и, в принципе, остается полезной... Не удивительно, что ее утрата воспринимается болезненно, как проявление дисбаланса» (Кн. 1, с. 24). Недаром граждане современной России с трудом принимают великий Петербург как город «с областной судьбой» (Кн. 1, с. 26). С этой точки зрения актуально звучит лозунг «Измени Россию — начни с Москвы» (Кн. 1, с. 27), вызванный, в частности, тем, что «в общественном мнении сложилось представление о столице как гигантской воронке или „пылесосе“, вытягивающем все ресурсы развития из регионов» (Кн. 1, с. 27).

Авторы ставят вопрос: если перенести столицу из Москвы, станет ли «правительственная» столица более «народной»? И отвечают: «Как показывает опыт предшествующих веков, смена адресов не решает проблему оппозиции «народ и власть», география в этом вопросе бессильна» (Кн. 1, с. 30). (На наш взгляд, точнее было бы в данном случае сказать противостояния «народ и власть».) «Столичную ренту», конечно, можно переориентировать, но если не будет меняться ситуация социально-экономического развития отдельных частей и страны в целом по существу, нового противостояния (новой столицы и старой уже не столицы) не избежать.

Перейдя к анализу общего взгляда на территорию межстоличья в историческом аспекте и отметив, что его ареал к настоящему времени достаточно велик, поскольку охватывает ряд соседних областей, авторы подчеркивают, что само понятие межстоличья становится многомасштабным. Оно одновременно включает внутреннюю периферию, именуемую глубинкой, и заходящие в нее участки столичных пригородов, которым определение «глубинка» слабо подходит. В результате складывается ареал резких контрастов, причем происходит это в лучшей части

Нечерноземной зоны страны. Это не может не накладывать свой отпечаток на исследуемую территорию, в целом отнюдь не самую благоприятную с точки зрения ресурсного обеспечения (в частности, для аграрного развития), но зато весьма благоприятную с точки зрения местоположения. Сюда же примыкает анализ процесса урбанизации в пределах межстоличья, в результате которого делается вывод: «никакой урбанизированной суперструктуры вроде мегаполиса между двумя российскими столицами нет и в обозримом будущем быть не может» (Кн. 1, с. 45). В то же время возникает смещение пространственного развития территории, но в каждом (в московском и петербургском) случае со своими противоречиями. Если «сближение, тем более смыкание пригородов Санкт-Петербурга и Новгорода» почти незаметно, то «совсем другая картина наблюдается в промежутке между Московской и Тверской агломерациями». Здесь реализуется «масштабный градостроительный проект Большое Завидово» (Кн. 1, с. 45) со всеми урбанизационными атрибутами. В Московской агломерации такие же тенденции наблюдаются и в других направлениях. Однако это не исключает того, что при этом везде сохраняются депрессивные территории и города (Кн. 1, с. 49).

Факт депрессивности описываемых территорий, к сожалению, не связывается напрямую с влиянием на анализируемую территорию управленческого фактора. Внимание читателя привлекается к потенциальным возможностям развития конкретных территорий между Санкт-Петербургом и Москвой, в том числе и благодаря реализации инфраструктурных проектов, которые в известном смысле можно трактовать как включение в процесс развития управленческих начал.

По мнению авторов проекта, николаевская чугунка, положившая начало развитию транспортных связей между столицами, только сейчас начала формировать развитую полимагистральность, реально влияющую на социально-экономическое развитие межстоличья, численность и квалификацию его населения. В настоящее время это особенно важно еще и потому, что население формируется за счет мигрантов, «менее квалифицированного нерусского населения» (Кн. 1, с. 55).

Что касается производственного и инфраструктурного развития территории полимагистральности, то оно, как правило, сводится к сугубо примитивному придорожному сервису. В то же время, по мнению исследователей, перспективы развития уже намечаются, по крайней мере, по двум основаниям. «Во-первых, межстоличные природные ландшафты... привлекают массу горожан-дачников, а транспортное положение таково, что свято место пусто не бывает... Во-вторых, здесь сохранилось богатое историко-культурное наследие» (Кн. 1, с. 62), интерес к которому с годами только возрастает.

Транспортному развитию в проекте посвящена глава «История транспортных сообщений между двумя столицами». Подчеркну, что «возникновение Санкт-Петербурга и передача ему столичного статуса изменили прежнюю радиальную структуру сообщений в государстве, которая была приспособлена к системе речных путей, дополняемых гужевыми» (Кн. 1, с. 63). Авторы, выделили четыре этапа развития транспортного сообщения между двумя столицами, последовательно

раскрыв характер, роль, состояние и особенности каждого в историко-географическом аспекте. Речь идет о возможностях водно-гужевого, дорожно-гужевого со времен регулярного почтового и пассажирского сообщения, железнодорожного после постройки Николаевской магистрали, современного интегрального, когда к существующей железнодорожной магистрали добавилась автомагистраль и воздушное сообщение (Кн. 1, с. 64). Технический прогресс развивается настолько быстрыми темпами, что путь из Санкт-Петербурга в Москву, если в наши дни едешь, например, на «Сапсане», уже трудно назвать путешествием: время в пути настолько сжато, что пассажир не успевает стать путешественником.

Испытав условия и возможности работы железнодорожной магистрали как главной транспортной артерии на собственном опыте, авторы проанализировали «пассажиропотоки как в самих электропоездах, так и на крупных станциях — железнодорожных вокзалах и автовокзалах», обсудили «с работниками администраций транспортной отрасли и местными жителями вопросы, связанные с деятельностью железнодорожной магистрали, ее влиянием на развитие территории, на транспортную подвижность местных жителей» (Кн. 1, с. 87).

Обнаружив, что «анализ всех накопленных во время реализации проекта материалов свидетельствует о том, что транспортные условия (в широком смысле этого слова) сильно разнятся от места к месту», исследователи подтвердили это анализом состояния (в историческом аспекте) различных видов транспортных сообщений. Рассмотрены также особенности тарификации на магистрали, состояние транспортно-пересадочных узлов, характер пригородных сообщений, отдельных участков и т. п. (Кн. 1, с. 101 и др.)

Значительное место в первой книге справедливо уделено такой важной теме проекта, как «эволюции сельской местности и сельского хозяйства межстоличья со времен Радищева до наших дней» (Кн. 1, с. 113). В главе, посвященной этим вопросам, дан ретроспективный обзор населения и сельского хозяйства до XX и в XX веке: роль подсобных промыслов; причины коллективизации; массовый переход сельского населения в города, в том числе как бегство от «нового крепостничества»; попытки «смычки» города и деревни путем строительства многоэтажных домов в центральных усадьбах (Кн. 1, с. 121) и т. д.

Все это не могло не отразиться на состоянии сельского хозяйства. Современный переход к рынку усугубил ситуацию отказом от характерных для местных условий сельскохозяйственных производств: потеря производства льна, сокращение поголовья скота и т. п., что наряду с управленческими действиями «властей по объединению поселений (и, соответственно, закрытию школ, клубов, забрасыванию сельских дорог к еще живым населенным пунктам и т. п.) приводит к ускорению оттока местного населения, невозможности приезда туда переселенцев и полной потере социального контроля над большими пространствами старовоенных территорий» (Кн. 1, с. 145).

Глава, посвященная состоянию промышленности в межстоличье на протяжении двух столетий, остроумно названа «Волны промышленного развития». Меж-

столичный регион никогда не выделялся в качестве «единого индустриального района», при этом «полосы или цепочки центров и узлов распались как минимум на две части — Санкт-Петербургскую и Центрально-Московскую» (Кн. 1, с. 146). В результате можно говорить о серии волн, характерных для развития региона в целом и каждой из его частей. По материалам главы в историко-временном аспекте условно можно выделить ряд таких волн, постепенно нарастающих, временами угасающих или пребывающих в состоянии покоя, основанных на природных особенностях, характерных для обеих названных частей региона.

Среди волн выделяются: территориальные — по местоположению и состоянию городов и других населенных мест; производственно-сырьевые — по видам и отраслям промышленного и кустарного развития; социальные — по социально-экономическому положению населения и направлениям его миграции; инфраструктурные — по развитию различных коммуникаций; административные — по характеру принимаемых хозяйственных решений и осуществляемой экономической политике и т. п. Направления и характер этих волн отражают живую картину хозяйственного межстоличья за двести лет с примерами угасания и нового возрождения как различных межстоличных территорий, так и конкретных населенных мест.

Особое место в межстоличье занимает дачный фактор. «Жизнь на два дома (зимой в городе, летом на даче) характерна для России» (Кн. 1, с. 188). У этой российской традиции «давние корни», определяемые во многом российским климатом и связанные с исторической традицией — дворянских усадеб. В конце XIX — начале XX века дачная жизнь становится массовым социальным явлением. Первые дачи возникали на территориях, которые как в Петербурге, так и в Москве оказались затем в черте городов. Были и «дальние дачи» (например, Знаменское-Раёк, на Валдае, в других живописных местах, известны Академические дачи). В СССР значительную роль играли государственные дачи, в постсоветское время многие из них оказались приватизированными. Массовые масштабы развития получили дачи в позднее советское время, став ограниченной размерами участка и площадью домика, но особой формой собственности как «советского культурного феномена» (Кн. 1, с. 195).

Резкую дифференциацию состояния и качества дачных домов и участков в современных условиях можно наблюдать в «зонах летнего „расползания“ Москвы и Петербурга, смыкающихся и пересекающихся на расстоянии более 300 км от каждого центра на юге Псковской и Новгородской областей» (Кн. 1, с. 198). Фактически идет вытеснение сельского населения и сельского образа жизни как такового, притом что плотность сельского населения в глубинке и так очень мала, и только в Московской области она выше, чем в других регионах России.

Соотношение «дачной каторги» на грядках и рекреации зависит, как правило, от состояния экономики страны в целом в определенные периоды и связано с обеспечением населения продуктами и ценами на них. Вместе с тем дачники существенно оживляют и развивают сельские территории, требуя различных видов

своего обслуживания, правда, сегодня зачастую не местными жителями, а мигрантами новых соседних южных государств.

Вывод анализа дачного фактора заключается в том, что «массовое распространение сезонной дачной субурбанизации тормозит реальную субурбанизацию и дезурбанизацию в России, и вся межстоличная территория, „усеянная“ дачниками, тому яркий пример» (Кн. 1, с. 204). Однако представляется, что дачная ситуация все-таки не так однозначна, она развивается, и только время покажет ее реальную роль в развитии межстоличья.

Последняя глава первой книги содержит исторический обзор заметок, дорожников и путеводителей по трассе Москва — Санкт-Петербург, включающий путешествия XVII–XVIII веков («Что увидел А. Н. Радищев», «Записки Уильяма Кокса», «Путешествия Екатерины II», «Дорожник Глушкова»), путешественников первой половины XIX и конца XIX века («Из Полного географического описания нашего отечества»), и, конечно, современные травелоги и путеводители.

Вторая книга «Путешествие из Петербурга в Москву в XXI веке (по итогам экспедиции 2013 года)» начинается главой 1 «„Государева дорога“, ее заселение и обустройство в XVIII–XIX веках», которая является своеобразным введением и предваряет описание конкретных населенных мест по пути из Петербурга в Москву, рассказывая об условиях, в которых пребывал на этой дороге в тот период путешественник, видах транспорта, организации конкретных способов передвижения, установлении расстояний между населенными пунктами, постепенном их благоустройстве и т. п.

Правда, читателя, уже настроившегося на погружение в само путешествие, авторы отвлекают главой 2, в которой ставятся «Основные задачи экспедиции 2013 года» (по существу, методологические вопросы проекта). Понятно, что во второй книге речь пойдет уже о материалах самой экспедиции, но и в первой книге речь шла о «крупномасштабном полевом исследовании общественных географов в наше время» (Кн. 1, с. 5). Неискушенный читатель оказывается в некотором недоумении, возникает желание перенести эту главу в начало повествования, если обе книги позиционируются как двухтомник.

В главах с 3-й по 24-ю описываются конкретные населенные места с краткой исторической справкой и подробным анализом их производственного, социального, транспортного, ландшафтного и культурного состояния. Речь идет об определенном поселенческом статусе, численности населения, основных видах занятости, развитых сферах приложения труда, видах строений и состоянии застройки, характере благоустройства, зон отдыха и т. д. Практически во всех главах второй книги исторические экскурсы преобладают над изложением современного состояния, однако поскольку основными опорными точками маршрута, по заявлениям авторов двухтомника, служили почтовые станции-ямы, перечисленные в книге А. Н. Радищева, такой подход выглядит вполне обоснованным.

Описание современного состояния городов и сельской местности между двумя столицами свидетельствует о принципиальных изменениях, происшедших со вре-

мен Радищева, с начала XX века и за постсоветские годы. Описание базируется на личных наблюдениях авторов, интервью с населением, представителями власти, бизнеса, местной интеллигенцией, что делает его живым и интересным, а также на анализе литературных, статистических и туристических источников, что делает его информативным.

Несмотря на то, что в географических описаниях, как правило, не содержится оценок действующих территориальных управленческих форм, в частности, отдельных муниципальных образований и управления ими, в ряде очерков затрагиваются вопросы влияния сугубо управленческих факторов на состояние этих территорий, например, при сопоставлении двух городов — Осташкова и Торопца.

Осташков оценивается самими горожанами, как «чудо» и «золотое дно» (Кн. 2, с. 311). Однако главным «кормильцем» жителей города является Кожзавод. Произошедшее в связи с развитием местного самоуправления разделение города и района на самостоятельные самоуправляющиеся субъекты привело к тому, что их экономические основы существенно разошлись: бюджет района оказался в 10 раз больше городского. Главным ресурсом города было муниципальное имущество, которое в период массовой приватизации оказалось вне городских объектов. «ОАО „Тверской порт“ приватизировал пристань, специально построенную для развития курортной зоны, и перекрыл свободный проход к воде, прекратив «нерентабельное» пассажирское движение пароходов по Селигеру... Другое „ООО“ приватизировало соседний с пристанью участок с набережной, парком, летним театром и военным мемориалом, обнеся их забором с воротами и надписью „частная собственность“» (Кн. 2, с. 314). Кожевенный завод пережил угрозу банкротства, разного рода скандалы и в целях экономии привлек рабочую силу из Средней Азии, отказав в работе местным жителям. Обострены конфликты между городской и районной администрациями. Одно время в городе царил безвластие. Главный вывод об Осташкове и всех происшедших с ним событиях сводится к тому, что «местное сообщество морально парализовано... При этом вся эта плачевная ситуация упакована в сказочный миф о Селигере» (Кн. 2, с. 316). Остается только надеяться, что этот миф все-таки реализуется.

Глава о малом историческом городе, однотипном с Осташковым, названа «Торопец — доверие и патернализм как ресурсы территориального развития» (Кн. 2, с. 317). Активность населения и заинтересованность власти привели к тому, что в городе при новейших преобразованиях не было конфликта районных и городских властей. Соглашение о разграничении полномочий четко их разделили: «Все задачи политического уровня были переданы в район, а за городом осталось обеспечение повседневной жизни и текущие коммунальные проблемы» (Кн. 2, с. 321). Главой Торопецкого района был избран представитель местного промышленного комплекса, «имеющий ясное видение индустриально-социальной стратегии развития района и города в традициях патернализма». Факторами, определяющими реализацию подобной стратегии, явились, «во-первых, наличие успешного предприятия (желательно нескольких), пополняющего местную казну и обеспечива-

ющего население работой. Во-вторых, контроль расходования средств местного бюджета на социальные нужды, исключающий его разворовывание». В-третьих, подключение к использованию возможностей любых федеральных программ — «от поощрения талантливой молодежи до переселения людей из ветхого жилья» (Кн. 2, с. 321).

«Патерналистская политика позволила Торопцу пережить трудные времена и сохранить свой потенциал». Дальше предстоит «искать альтернативы, инвестируя в городскую среду и поддерживая потенциал саморазвития» (Кн. 2, с. 322).

Участники проекта обследовали более 50 городов и районов Ленинградской, Новгородской, Тверской и Московской областей, включая два областных центра — Новгород и Тверь, по межстоличной трассе и ряд малых городов в стороне от трассы, по каждому из населенных мест сделав выводы о возможных перспективах их развития на основе проектов, продуманных и обоснованных местной властью.

В обе книги включены не только описания исторического и современного состояния населенных мест, городов, транспортных коммуникаций и т. п., но и схемы, фотографии, рисунки. Это не только дает наглядное представление об анализируемых территориях и обследуемых объектах, но и свидетельствует о масштабности проекта и качестве проделанной исполнителями работы.

В последней главе «Проблемы сохранения наследия на историческом пути Санкт-Петербург — Москва» поставлен важнейший для нынешнего этапа социально-экономического развития страны вопрос о том, как распорядиться нашим историко-культурным богатством и при этом сохранить его для потомков. В этой связи главным результатом проекта является практическое предложение авторов об «оформлении исторической дороги Санкт-Петербург — Москва в качестве достопримечательного места и создание на его базе музея-заповедника кластерного типа <...> в него могут войти отдельные музеи-заповедники», расположенные на территории и организованные на различных условиях (Кн. 2, с. 329). Ресурсными базами этих музеев-заповедников могут стать исторические поселения, усадебные ансамбли, действующие и подлежащие реставрации и воссозданию монастыри, сохранившиеся трассы исторических дорог, различные формы использования бывших почтовых станций и т. п. «Таким образом, дорога Санкт-Петербург — Москва и окружающие ее территории могут рассматриваться как совокупный объект культурного и природного наследия. В рамках современного российского законодательства они могут и должны быть отнесены к категории достопримечательных мест» (Кн. 2, с. 338).

Авторами проекта представлена наглядная масштабная картина жизни, хозяйственных возможностей и не выявленных резервов одного из наиболее освоенных территориальных пространств нашей страны, названных «культурным ландшафтом». Сформулированы предложения по дальнейшему развитию хорошо известной территории, что очень важно. Кроме того, ценность проекта заключается в том, что публикация материалов, сделавших их доступными для всех заинтере-

ресованных лиц, открывает возможности научного изучения и разработки предложений по хозяйственному освоению огромных российских просторов, в том числе территорий между разными городами страны.

Journey from St. Petersburg to Moscow. 222 Years Later

Tamara Kuznetsova

Chief Researcher, Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences (RAS)

Address: Nakhimovsky prospect, 32, Moscow, Russian Federation 117418

E-mail: kte@inecon.ru

Review: *Puteshestvie iz Peterburga v Moskvu: 222 goda spustja. Kn. 1: Dva stoletija rossijskoj istorii mezhdru Moskvoy i Sankt-Peterburgom* [Journey from St. Petersburg to Moscow: 222 years Later, Book 1: Two Centuries of Russian History between Moscow and Saint-Petersburg] (Moscow: Lenand, 2015) edited by Tatiana Nefiodova and Andrey Treivish (in Russian); *Puteshestvie iz Peterburga v Moskvu: 222 goda spustja. Kn. 2: Puteshestvie iz Peterburga v Moskvu v XX veke (po itogam jekspedicii 2013 goda)* [Journey from St. Petersburg to Moscow: 222 years Later, Book 2: Journey from St. Petersburg to Moscow in the 20th Century (Following the Results of 2013 Expedition)] (Moscow: Lenand, 2015) edited by Tatiana Nefiodova and Kseniya Averkieva (in Russian)