СМОЛЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

«ЭФФЕКТ КОЛЕИ»:

ТРАДИЦИОННОЕ И ИННОВАЦИОННОЕ В РАЗВИТИИ СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Монография

Под редакцией А.П. Катровского и Т.И. Яськовой

СМОЛЕНСК
2021

ББК 65,049(2Рос-4Смо)
УДК 911,3:332,1
Э 949

Рецензенты:

Евдокимов Сергей Петрович,
доктор географических наук, профессор,
Смоленский государственный университет

Мажар Лариса Юрьевна,
доктор географических наук,
Смоленский научно-образовательный центр

Авторский коллектив:

Бабурин В.Л., Даньшин А.И., Караваев П.Л.,
Катровский А.П., Розанова Н.Н., Яськова Т.И.

Монография подготовлена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований и Администрации Смоленской области в рамках гранта «Эффект колеи»: традиционное и инновационное в социально-экономическом развитии Смоленской области № 19-45-670001.

Э 949 **«Эффект колеи»: традиционное и инновационное в развитии Смоленской области: монография** / Под редакцией А.П. Катровского и Т.И. Яськовой. – Смоленск: Изд-во Смоленского государственного университета, 2021. – 172 с.

ISBN 978-5-88018-669-3

Представлены результаты исследования о влиянии «эффекта колеи» на социально-экономическое развитие Смоленской области. В монографии рассмотрены теоретические и прикладные аспекты изучения так называемого «эффекта колеи». Отмечается, что наряду с эволюционным, как правило, носящим инерционный характер, развитием, может быть и инновационное развитие. «Эффект колеи» не ограничивается вопросами устойчивости отраслевой структуры, данная проблема имеет место и в пространственной организации экономики и системах расселения. В монографии рассмотрены вопросы влияния «эффекта колеи» на развитие промышленности, сельского хозяйства, транспорта, инвестиционную деятельность в Смоленской области.

Предназначается географам, экономистам, специалистам в области эволюционной экономики, студентам, аспирантам и всем интересующимся вопросами социально-экономического развития Смоленской области.

© Авторский коллектив, 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ 4

PREFACE 13

Глава 1.
«PATH DEPENDENCE PROBLEMS», «ЭФФЕКТ КОЛЕИ»:
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРИКЛАДНЫЕ АСПЕКТЫ ИЗУЧЕНИЯ 17

Глава 2.
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ КОНЦЕПЦИИ «PATH DEPENDENCE»
И ГЕОГРАФИЯ ТРАНСПОРТА 35

Глава 3.
«ЭФФЕКТ КОЛЕИ» В РАЗВИТИИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ 56

Глава 4.
СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ:
«ЭФФЕКТ КОЛЕИ», ТРАДИЦИОННОЕ И ИННОВАЦИОННОЕ
РАЗВИТИЕ 82

Глава 5.
КОНЦЕПЦИЯ «ЭФФЕКТА КОЛЕИ» И ЕЁ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ
В ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЯХ
СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ 110

Глава 6.
«ЭФФЕКТ КОЛЕИ» В ИНВЕСТИЦИОННОМ РАЗВИТИИ
СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ 142

Глава 7.
РЕПУТАЦИЯ ВЛАСТИ КАК СОЦИАЛЬНО-ЦЕННОСТНОЕ
ИЗМЕРЕНИЕ «ЭФФЕКТА КОЛЕИ» В РАЗВИТИИ РЕГИОНА 154

ПРЕДИСЛОВИЕ

Современная социально-экономическая ситуация в значительной степени унаследована из прошлого. Известный российский экономико-географ, создатель и руководитель первой отечественной кафедры экономической географии при Петербургском политехническом институте Владимир Эдуардович Дэн писал в предисловии к своему учебнику в начале XX века «Если мы оторвем то, что есть, от того что было, то нередко отрежем себе путь к пониманию»[1].

Проблемы экономического развития и экономического роста в числе наиболее значимых вопросов для любого региона. Развитие в отличие от роста, предполагает качественные изменения. Невозможно представить развивающийся регион с устойчивой отраслевой структурой. В основе изменений стоят внутренние и внешние факторы, среди которых особо следует отметить институциональный, ситуацию на рынке. Именно рост спроса вызывает рост предложения. Большинство изменений связано с принятием новых законов, нормативных актов. Каждый регион развивается в рамках некой траектории или колеи. Периодически в эту траекторию вносятся изменения. Не последнюю роль в смене сложившейся траектории, преодолении колеи развития играют инновации: новые технологии, новая организация производства и др.

В свое время выдающийся австрийский экономист Йозеф Шумпетер выдвинул мысль о «созидательном разрушении», смысл которой удивительно прост – без прогрессивных изменений нет и развития. Им же была высказана мысль, что в основе развития находятся инновации. Любой регион под действием факторов меняется,

---

[1] Ден В.Э. Очерки по экономической географии. Часть 1. Мировое хозяйство. СПб., 1908.

в нем имеет место рост или спад, развитие или деградация. Существует несколько моделей экономической динамики: консервативная и либеральная. С институциональной точки зрения антонимом консервативной динамики является реформаторская динамика. Не всегда реформы, которые способствуют новым аспектам динамики, дают позитивный результат. Бывают и ошибочные, неудачные реформы. Консервативная модель развития жизненна до поры до времени. Однако всегда наступит время перемен, время модернизации. Актуальным для исследования является как оценка причин сложившейся траектории развития, так и оценка необходимости преодоления зависимости от предшествующего развития, известная как проблема “path dependence”.

Региональное развитие является результатом действия внешних и внутренних факторов, влияние которых меняется. Отрасли и регионы по-разному реагируют на эти изменения. Меняется рынок, меняется потенциал регионального развития, меняется расселение, меняется, хоть и медленно, климат, меняется весь экономический и природный ландшафт. Подобные изменения предполагают либо адаптацию к новым условиям, либо изменение в траектории экономическом развитии. Каждый фактор может быть как драйвером, так и блокиратором траектории развития.

Для успешного развития региона необходимо понимать не только степень его зависимости от предшествующего пути, но также знать условия и возможные варианты ухода со сложившегося пути, так как большая часть регионов следует инерционной, а не инновационной траектории развития.

Уход от траектории предшествующего развития возможен через технологические инновации, которые не только стимулируют рост в существующих отраслях, но и способствуют возникновению новой экономики. Инновационная траектория развития, как уже отмечалось ранее, базируется на концепции «созидательного разрушения». Возникновение новых отраслей промышленности, сельского хозяйства, сферы услуг происходит в результате дополнения и переделки существующих. В современных условиях подобные изменения предполагают модернизацию региональной системы профессионального образования, поскольку без нового образования, новых кадров не может быть и новой экономики.

В каждом регионе формируется представление об оптимальном варианте его развития. Экономическое развитие это сочета-

ние традиционного (инерционного) и инновационного развития. Оно не может быть только инновационным или только традиционным. Одни отрасли, предприятия проводят политику более инновационную, чем другие.

Смена технологических укладов, внедрение новых технологий, инновации могут поставить вопрос о новом пути развития, о внесении корректив в траекторию существующего развития.

Как уже отмечалось, каждый регион развивается в рамках некой колеи. В регионе формируется региональная социально-экономическая ситуация, система отраслей специализации, которая не может оставаться неизменной.

В начале XXI века в ряде работ зарубежных географов было сформулировано представление о жизненном цикле отрасли в регионе[2]. По их мнению, отдельные отрасли и предприятия в процессе функционирования обретают «токсичность» и без инноваций обречены на экономическую смерть. Поэтому отраслевая структура постоянно меняется, но следует различать развитие, которое всегда носит позитивный характер и деградацию, которая негативна. Экономические процессы в Смоленской области, подобно традиционному и инновационному развитию, могут сочетать развитие и деградацию. Практически всегда в регионах Смоленской области имеет место развитие одних районов, городов, отраслей, предприятий и деградация других.

Проблема «эффекта колеи» носит фундаментальный характер и для любой структурной региональной политики необходимо обоснование целесообразности, как развития в рамках сложившейся колеи, так и её преодоления.

Процесс экономического развития сопровождается появлением новых отраслей, увеличением роли одних, уменьшением или даже ликвидацией других отраслей. Результатом развития становится новый экономический ландшафт, новая система расселения.

Объяснить большинство изменений с позиции эволюционной или институциональной экономик можно, однако для осмысления пространственных аспектов модернизации необходим географический подход. Географический подход позволяет также оценить

---

[2] Martin R., Sunley P. Path dependence and regional economic evolution // Journal of economic geography. 2006. Vol. 6(4). P. 395-437.

природную детерминацию траектории развития. Природная составляющая “эффекта колеи” снижается, роль человеческого капитала возрастает. Система расселения, её опорный каркас не являются неизменными. Роль отдельных городов и сельских поселений Смоленской области даже за последние пятьдесят лет изменилась. Прежде всего, выросла роль областного центра, повысилась роль Вязьмы, которая с третьей ступеньки перешла на вторую, Сафоново как самый динамично развивающийся в 1950-е гг. город области и опережавший в советское время Ярцево, уступил ему четвертую позицию в рэнкинге городов области. В системе расселения появился Десногорск, который в 1980-е гг. вырос более чем в три раза, обошел по численности населения все малые города области.

Становление нового направления специализации, как уже отмечалось ранее, предполагает по Й. Шумпетеру «созидательное разрушение» части старой экономики. Экономическое развитие городов и регионов можно представить как «забег» на длинные дистанции. И в этом забеге к финишу придут первыми те, кто вовремя перейдут на новые технологические уклады, сохранив или заменив сложившуюся специализацию. Смена специализации, переход на новую траекторию развития предполагают значительные расходы. Однако, стоимость перехода» на новую траекторию развития со временем может еще возрасти. Поэтому важно принять в нужное время решение о смене пути регионального развития. Смена специализации не является обязательным условием успешного развития. Вопрос сохранения или преодоления сложившегося вектора развития стоит перед каждым регионом. Особенно важен данный вопрос для Смоленской области, характеризующейся высокой “консервативностью” развития. Процесс преодоления “эффекта колеи” может носить плановый характер. Иногда этот процесс происходит спонтанно в связи с внешними шоками. Для экономики и системы расселения Смоленской области самым большим внешним шоком стала Великая Отечественная война, после которой в системе сельского расселения, по причине полного разрушения многих деревень, произошли значимые изменения. Не смогли пережить войну и многие предприятия. Но Великая Отечественная война не стала «точкой» бифуркации в траектории развития области. Сопоставимыми по разрушению хозяйства стали изменения, вызванные распадом СССР, разрывом экономических связей, обострением конку-

ренции. Но и эти проблемы не способствовали модернизации. К новым условиям рыночной экономики не смогли адаптироваться и вписаться в новую институциональную колею развития сотни предприятий различных секторов экономики. Выжившие в годы войны, отдельные предприятия Смоленской области не смогли пережить реформы 1990-х годов.

В довоенный период, высокотехнологичные отрасли практически не развивались на Смоленщине. Причиной тому была государственная экономическая политика опоры на собственные природные и людские ресурсы. Машиностроение из крупных предприятий было представлено лишь вагоноремонтом в Рославле и авиаремонтом, с 1928 г. – авиастроением в Смоленске. Причем последнее получило развитие вопреки «традиционному развитию», благодаря инициативе командующего Западным военным округом, уроженца Дорогобужского уезда Смоленщины М.Н. Тухачевского. Даже в конце 1950-х годов на машиностроение и химическую промышленность приходилось менее 10% стоимости промышленной продукции. Лидерами в промышленном комплексе Смоленской области оставались легкая, пищевая и лесная отрасли, на которые приходилось более 80% валовой продукции. В конце 1950-х годов началась новая индустриализация экономики области, благодаря которой к 1980 г. на Смоленщине сложилась одна из самых передовых отраслевых структур промышленности. «Точкой» бифуркации для Смоленщины стала Первая семилетка (1959-1965). Основную роль в промышленном комплексе области в конце 1970-х годов стали играть отрасли с высокой добавленной стоимостью: приборостроение, химическая промышленность, электроэнергетика.

Представление об инновационном и традиционном развитии глубоко историчны. Отрасли, которые еще в довоенное время считались носителями передового развития, сегодня являются традиционными.

Смоленская область благодаря глубокой модернизации в 1950-1970 гг. стала одной из самых современных по отраслевой структуре областей Российской Федерации. Отказ от инерционного развития способствовал росту высокотехнологичных производств. По состоянию на 1991 год область характеризовалась одной из передовых не только в Центральной России, но и в РСФСР отраслевой структурой, с низким износом основных фондов. Рыночные

трансформации вызвали негативные последствия в отраслевой и территориальной структурах экономики области. По сути, область в постсоветские годы вернулась к инерционной стратегии экономического развития.

Изменения на глобальном и региональных рынках создают дополнительные риски для развития в области ставших уже традиционными отраслей специализации: полиграфии, электроэнергетики, транспортного машиностроения, химической и легкой промышленности. Новые вызовы предполагают изменения в структурной и пространственной политике. Пожалуй, никогда за последние сорок лет для Смоленской области не стоял столь остро выбор направления дальнейшего развития.

У каждой науки свой предмет исследования. Необходимо отметить вклад и экономгеографов в выявление закономерностей зависимости от предшествующего развития.

«Path dependence» – зависимость от предшествующего развития – одна из фундаментальных проблем не только эволюционной экономики, но и экономической географии, поскольку подобная зависимость имеет место не только во времени, но и в пространстве.

Из отечественных исследователей наиболее последовательно вопросы детерминации экономического развития прошлыми решениями, роли инноваций в преодолении «эффекта колеи» рассматривает в своих работах А.Н. Пилясов. Частично данные проблемы изложены в его известной монографии «И последние станут первыми», (первое издание в 2009 г.) В 2018 г. вышла его статья «Региональная инвестиционная политика: как преодолеть «зависимость от пути»?[3] Кроме того им и Замятиной Н.Ю. «эффект колеи» изучен применительно к моногородам[4].

Что касается отдельных регионов Российской Федерации, то здесь наибольший интерес представляет работа Кулагина О.И.[5],

---

[3] Пилясов А.Н. Региональная инвестиционная политика: как преодолеть «зависимость от пути»? // Регион: Экономика и Социология. 2018. № 4 (100). С. 134-167.

[4] Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н.«Монопрофильные города России: Блокировки и драйверы инновационного поиска» - Форсайт. 2016. Т. 10. № 3.

[5] Кулагин О.И. Эффект колеи" зависимости в лесной промышленности Карелии как фактор социально-экономического развития региона в конце XIX-XX вв. // Региональные исследования. 2015. № 1 (47). С. 145-152.

опубликованная в 2015 г. журнале Региональные исследования и несколько публикаций по Калининградской области А.Л. Кузнецовой[6].

Помимо общеэкономических вопросов «эффекта колеи» в отечественной и зарубежной литературе неоднократно рассматривался «path dependence» применительно к различным секторам экономики. Так в статье В.Н. Суровцева В.Н., Ю.Н. Никулиной выявлены особенности данного эффекта в аграрном секторе экономики[7]. В работе М.П. Брыляковой рассмотрен «эффект колеи» применительно к высшей школе[8]. В статье А.С. Чучкалова и А.И. Алексеева рассмотрены вопросы «эффекта колеи» применительно к эволюции сельского расселения Республики Марий Эл[9].

Однако, несмотря на наличие отечественных и зарубежных публикаций по проблемам зависимости от прежнего развития, многие вопросы остаются малоизученными или вообще неизученными. Практически неизученными остаются вопросы «эффекта колеи» в рамках центр-периферийных отношений, влияния «внешних шоков» на пространственное развитие регионов и отдельных поселений, роль природных условий и системы профессионального образования в инерционном и инновационном развитии и др.

Решения принятые однажды могут принципиально изменить экономическое развитие, пространственную организацию экономики. И речь идет не только о таких потрясениях, как Великая Октябрьская социалистическая революция, Великая Отечественная война или распад СССР. Практически любое более или менее значимое решение в области социально-экономического развития оставляет последствия в экономике, пространственном развитии. Так строительство в середине XIX века Рижско-Орловской железной

---

[6] Кузнецова А.Л., Зверев Ю.М. «Эффект колеи» и его использование в региональных исследованиях (на примере Калининградской области) // Региональные исследования. 2019. № 2 (64). С. 15-24.

[7] Суровцев В.Н., Никулина Ю.Н. Стратегия развития агрохолдингов и фермерских хозяйств: новые институциональные формы кооперации деятельности // Экономика сельского хозяйства России. 2018. № 7.

[8] Брылякова М.П. Будущее университетов: желаемое и возможное. Преодолеет ли Россия «эффект колеи»? // Аккредитация в образовании. 2016. № 1 (85). С. 6-13

[9] Чучкалов А.С., Алексеев А.И. Эффект колеи в эволюции сельских населенных пунктов Республики Марий Эл // Вестник Московского университета. Серия 5: География. 2020. № 2. С. 53-65.

дороги полностью переформатировало сельское хозяйство Смоленщины. Приход из Черноземья дешевого зерна привел к значительным сокращениям в Смоленской губернии посевных площадей под зерновыми культурами и увеличение площадей под льном и коноплей. Доля льна в посевных площадях Сычевского уезда в конце XIX века достигала 80%. Рост посевов льна способствовал формированию сети предприятий по его первичной переработке, появились предприятия занятые производством льняного и конопляного масла. Возникли научные учреждения в сфере льноводства. Бурное развитие льноводства стимулировало развитие соответствующего профессионального образования. В конечном итоге появились льнокомбинаты, музей льна…

Что произошло, если бы в 1930 году не реорганизовали на медицинский и педагогический институты Смоленский государственный университет? Все, реорганизованные тогда в СССР университеты, кроме Смоленского, были восстановлены. Сегодня они входят в число вузов - лидеров университетского образования не только России, но постсоветского образовательного пространства.

Иногда проблему «эффекта колеи» рассматривают в сослагательном наклонении: что произошло бы, если бы принимались или не принимались определённые решения, которые изменили весь ход социально-экономического развития. Сегодня трудно прогнозировать, что произошло бы, если бы в точках бифуркации были приняты иные решения, когда стоял вопрос о дальнейшем развитии.

Но не только в истории, но и в географии нет сослагательного наклонения. Мы можем только предполагать…

Исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований и Администрации Смоленской области в рамках гранта «Эффект колеи»: традиционное и инновационное в социально-экономическом развитии Смоленской области № 19-45-670001.

Авторы приносят глубокую благодарность Российскому фонду фундаментальных исследований за поддержку исследования и подготовки к изданию данной книги.

Отдельные разделы монографии написаны следующими авторами:

Предисловие – Катровский А.П.

Глава 1. Теоретические и прикладные аспекты изучения «эффекта колеи», традиционного и инновационного развития – Катровский А.П.

Глава 2. Теоретические основы концепции «PATH DEPENDENCE» и география транспорта – Караваев П.Л.

Глава 3. «Эффект колеи» в развитии промышленности Смоленской области – Бабурин В.Л.

Глава 4. Сельское хозяйство Смоленской области: «эффект колеи», традиционное и инновационное развитие – Даньшин А.И.

Глава 5. Концепция «Эффекта колеи» и её использование в региональных транспортно-географических исследованиях Смоленской области – Караваев П.Л.

Глава 6. «Эффект колеи» в инвестиционном развитии Смоленской области – Яськова Т.И.

Глава 7. Репутация власти как социально-ценностное измерение «эффекта колеи» – Розанова Н.Н.

PREFACE

The current socio-economic situation is the legacy of the past. A famous Russian economic geographer, the founder and head of the first domestic department of economic geography at the St. Petersburg Polytechnic Institute Vladimir Eduardovich Den wrote in the preface to his textbook at the beginning of the 20th century: “If we tear off what we have now from that we had in the past, we will cut off the path to understanding.”

However, development differs from growth in that it suggests qualitative changes. It is almost impossible to find a developing region with a stable brunch structure. The changes are caused by internal and external factors, among especially the institutional one and the situation on the market. It is the growth in demand that causes the growth in supply.

Most changes occur due to the adoption of new laws and regulations. Innovations play an important role in changes of the traditional path of development: new technologies, new organization of production, etc. An outstanding Austrian economist Josef Schumpeter put forward the idea of “creative destruction”, the meaning of which is surprisingly simple - there is no development without progressive changes. He also expressed the idea that innovation is at the heart of any development. All region are subject to changes, be it growth or decline, development or degradation. There are several models of economic dynamics: conservative and liberal. From an institutional point of view, the antonym of conservative dynamics is reform dynamics. Reforms that promote new aspects of dynamics do not always yield positive results. There are also erroneous, unsuccessful reforms. The conservative model of development is vital for the time being. However, there will always come a time for change, a time for modernization.

Regional development is the result of the changing impact of external and internal factors. Industries and regions respond differently to these changes. The market is changing, the potential for regional development

is changing, settlement is changing and the climate is changing, albeit slowly, the entire economic and natural landscape is changing. Such changes require either adaptation to new conditions, or a change in the trajectory of economic development. Each factor can be both a driver and a blocker of the development trajectory.

For a region to develop successfully, it is necessary to understand not only the degree of its dependence on the previous path, but also to know the conditions and possible options for leaving the established path. However, most regions follow an inertial rather than innovative development trajectory.

Technological innovations can serve as an impetus for abandoning the trajectory of previous development and growth in existing industries. They can also contribute to the emergence of new economy. The innovative development trajectory is based on the concept of “creative destruction” – the emergence of new industries, agriculture, services as a result of the alteration of the existing ones and creation of new sectors. This, in its turn, requires modernization of the regional system of vocational education, since new economy needs new education.

Each region is developing within a certain path which cannot remain unchanged. The Smolensk region also follows its path. Sometimes changes occur but it is important that these changes would meet the interests of both the country and the region.

The issue of “the path effect” is fundamental for any regional policy as it is vital to prove both the feasibility of the existing development model and its alteration.

It is possible to explain most changes in terms of evolutionary or institutional economics, but a geographic approach is required to comprehend the spatial aspects of modernization, to assess the natural determination of the development trajectory. The role of the natural component of “the path effect” is decreasing while that of human capital is increasing. Therefore, this project pays special attention to the relationship between internal and external factors of growth and development.

The economic development of cities and regions can be viewed as a long-distance race. The first to come to the finish line will be those who will manage to introduce new technological innovations in time, retaining or replacing the existing specialization. Any change in specialization is associated with significant costs but may not become a prerequisite for successful development. So every region faces the dilemma whether to

keep to “the old path” or to take a new one. This issue is especially important for the Smolensk region which is highly conservative.

The economy and the system of settlement of the Smolensk region underwent significant changes after the Great Patriotic War, especially the system of rural settlement as many villages were completely destroyed. Practically the same economic destruction was observed in the region after the collapse of the USSR. Hundreds of enterprises in various sectors of the economy could not adapt to the new conditions of the market economy and fit into the new institutional path of development. The survivors of the war years were unable to survive the reforms of the 1990s.

In the pre-war period, high-tech industries did not develop in the Smolensk region following the state economic doctrine which prescribed to rely on the own natural and human resources. So light, food and forestry industries were the leaders of the industrial complex and accounted for more than 80% of the gross output. In the late 1950s there came a new wave of industrialization of the regional economy. By 1980 the Smolensk region had one of the most advanced industrial structures with a big share of high value added enterprises, such as instrument-making, chemical industry and electric power industry. Due to that modernization the Smolensk region was one of the most advanced regions in terms of the brunch structure in the Russian Federation before the collapse of the USSR.

In the post-Soviet years the Smolensk region returned to the inertial strategy of economic development. Changes on the global and regional markets created risks for the development of traditional industries of specialization: printing, electricity, transport engineering, chemical and light industries. New challenges involve changes in structural and spatial policies. Perhaps, never for the past forty years had the Smolensk region faced then the problem of a choice of further development direction.

Once decisions are made, they can fundamentally change economic development and the spatial organization of the economy. And we are talking not only about such shocks as the Great October Socialist Revolution, the Great Patriotic War or the collapse of the USSR. Almost any more or less significant decision concerning socio-economic development impacts the economy and spatial development. For example, the construction of the Riga-Oryol railway in the middle of the 19th century completely revolutionalized the agriculture of the Smolensk region. The arrival of cheap grain from the Chernozem region led to the significant

shrinking of sown area for grain crops and increase in the area under flax and hemp. The share of flax in the sown area of the Sychevsky district at the end of the 19th century reached 80%. The growth of flax crops resulted in the establishment of a network of enterprises for its primary processing and production of flax and hemp oil. There were opened scientific institutions that studied flax growing. The rapid development of flax cultivation promoted the vocational training. Ultimately, flax mills, a museum of flax were opened…

Sometimes The issue of "the path effect" is considered in the subjunctive mood: what would have happened if certain decisions had or hadn't been made, those ones, that changed the entire course of socio-economic development. But not only in history, but also in geography, there is no subjunctive mood. We can only guess ... .

Today it is difficult to say what would have happened if, at the bifurcation points, the question of the further development of the Smolensk region had been answered differently… .

The research was carried out with the financial support of the Russian Foundation for Basic Research and the Administration of the Smolensk region within the framework of the grant "Path dependence": traditional and innovative in the socio-economic development of the Smolensk region No. 19-45- 670001

The chapters of the monograph are contribuited by the following authors:

Preface – A.P. Katrovsky.

Chapter 1. Theoretical and applied aspects of "the path effect" study, traditional and innovative development – A.P. Katrovsky.

Chapter 2. Theoretical foundations of the "PATH DEPENDENCE" concept and the geography of transport – P.L. Karavaev.

Chapter 3. "Path effect" in the industrial development of the Smolensk region – V.L. Baburin.

Chapter 4. Agriculture of the Smolensk region: "Path effect", traditional and innovative development – A.I. Danshin.

Chapter 5. The concept of "the Path Effect" and its use in regional transport and geographical studies of the Smolensk region – P.L. Karavaev.

Chapter 6. "Path effect" in the investment development of the Smolensk region – T.I. Yaskova.

Chapter 7. Reputation of the authorities as a social-value dimension of the "the path effect" – N.N.Rozanova.

ГЛАВА 1.

«PATH DEPENDENCE PROBLEMS», «ЭФФЕКТ КОЛЕИ»: ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРИКЛАДНЫЕ АСПЕКТЫ ИЗУЧЕНИЯ

«Path dependence» – зависимость от предшествующего развития, от некогда принятых решений – одна из фундаментальных проблем не только эволюционной экономики, но и общественной географии, включая такую её ветвь как эволюционная география, поскольку подобная зависимость имеет место не только во времени, но и в пространстве. Явление «Path dependence» распространяется на различные виды деятельности: промышленность, сельское хозяйство, транспорт, образование, науку, культуру, расселение, право и др.

По ключевому слову «path dependence» база научной электронной библиотеки eLIBRARY на 1 сентября 2021 г. содержит информацию о 459 публикациях. Из них всего 49 на русском языке. Самые первые принадлежат петербургскому исследователю С.В. Цирелю [26; 27]. В 2005 году им опубликованы две статьи, одна из которых в «Вопросах экономики». Он отметил, что перестройка системы, как правило, происходит при достижении критических ситуаций. Основными блокираторами изменений, перехода на новый путь, являются затраты и привычки. Одна из проблем развития российской экономики, по его мнению, – отсутствие устойчивых экономических и политических институтов, в связи с многочисленными изменениями, перестройками [26]. В 2005 году в связи с двадцатилетием выхода статьи П. Дэвида в России прошла конференция, на которой обсуждались вопросы «path dependence». Однако ни в одной отечественной публикации раннего этапа изучения зависимости от предыдущего развития понятие «эффект колеи» не упоминается.

На 1 сентября 2021 г. в базе Научной электронной библиотеки по ключевому слову «эффект колеи» имеется 101 публикация, са-

мой ранней из которых является статья А.А. Аузана, вышедшая в 2007 году[1]. В своей первой публикации по вопросам «path dependence», опубликованной в журнале «Общественные науки и современность», А.А. Аузан отметил, что «три года назад при переводе выражения «path dependence problem» я предложил использовать термин «колея». Пусть он неточен, но в то же время имеет свои преимущества и высвечивает свои проблемы. Он позволяет сконцентрировать внимание на том обстоятельстве, что страна в силу определенных причин удерживается на некой траектории своего движения и при попытках покинуть ее в случае, если не преодолены данные причины, она раз за разом совершает скачок, за которым следует спад. «Проблема колеи», на мой взгляд, более точно отражает существо затруднений. Ведь, по сути, в любом обществе все зависит от предшествующего развития – и человек, и страна, и отрасль, и предприятие, и т.д., и т.д.» [1, с. 54]. Таким образом, в российском научном сообществе с подачи А.А. Аузана стали наряду с понятием «path dependence» использовать термин «колея». Как отмечалось ранее, в России чаще используют термин «эффект колеи».

Практически все отечественные исследователя рассматривают оба понятия как синонимы.

В отечественной экономической литературе обоснование зависимости от предыдущего развития, прежде всего, связывают с именами лауреата премии им. Нобеля по экономике Дугласа Норта и Пола Дэвида. В экономической науке существует даже гипотеза Норта-Дэвида, объясняющая разные траектории экономического развития для стран и регионов, причины «залипания» отдельных регионов в колее. На вопрос, что общего и в чем отличие QWERTY-эффектов и «Path Dependence» известный отечественный экономист Рустем Нуреев писал: «Если при описании истории технических инноваций чаще пишут о QWERTY эффектах, то в рамках анализа институциональных инноваций обычно говорят о «Path Dependence» — зависимости от предшествующего развития. Впрочем, оба этих термина многие используют как синонимичные [21].

Дуглас Норт, один из основоположников новой институциональной экономики, в 1989 г. показал, как, по его мнению, случайно принятое в XVI веке парламентом Англии решение о величине налогов привело к тому, что Англия стала процветающей, а Испания, где

вопросами налогообложения занимался король, и такого решения не было, – одной из отставших стран Старого Света [37].

Однако за несколько лет до появления фундаментальной работы Д.Норта, в которой были рассмотрены вопросы зависимости экономического развития от решений, принятых в прошлом, в 1985 г. вышла небольшая статья Пола Дэвида «Клио и экономическая теория QWERTY» [32], в которой впервые была выявлена и заявлена проблема «эффекта блокировки» («lock-in effects») или «институциональных ловушек». По мнению П. Дэвида, «Зависимость от предшествующего развития – это такая последовательность экономических изменений, при которой важное влияние на возможный результат могут оказать отдаленные события прошлого, причем скорее случайные события, чем систематические закономерности» [32, с. 332]. Данное определение широко цитируется в отечественной и зарубежной литературе. В дальнейшем идею зависимости от предшествующего пути развития развил Брайон Артур (Arthur, 1989), который придал ей математическую форму. Он также особое внимание уделил причинам, механизмам, благодаря которым создается зависимость от предыдущего пути развития. Среди этих механизмов он выделил технологии: «экономика вследствие случайных исторических событий может стать привязанной к определённому технологическому пути, который необязательно является эффективным». Поэтому в современной экономической теории, когда речь идет о «QWERTY-эффекте» среди основателей теории рядом ставят имена Пола Дэвиса и Брайона Артура.

По прошествии более тридцати пяти лет со дня выявления проблемы «part dependence» в мировой науке сформировалось самостоятельное учение, в развитии которого приняли участие представители разных наук: экономисты, социологи, правоведы, географы, историки и др. В данном разделе мы попытаемся сделать краткий обзор разнообразных подходов к изучаемой проблеме.

Учение «part dependence» (эффект колеи) стремится объяснить, как совокупность прошлых событий (нередко случайных) и решений влияет на траекторию будущего развития (эволюцию системы). Обстоятельства исторической ситуации, под воздействием которых принималось то или иное решение, со временем изменяются и некогда принятое решение может стать барьером и тормозом экономического развития. Однако, даже осознавая, что ситуация изменилась и нужно обновление, новые решения не при-

нимаются, поскольку изменения потребует слишком больших усилий и финансовых затрат за короткий промежуток времени, а качественный положительный эффект может проявиться (а может и не проявиться) только в долгосрочной перспективе. В рамках общей проблемы «path dependence» можно выделить несколько составляющих и путей исследования. Во-первых, это исследования самого развития, в рамках некоторой траектории и проблем с ним связанных. Во-вторых, это диагностика того, что данная траектория не отвечает национальным или региональным интересам, разработка нового направления, путей, инструментов выхода с имеющейся «колеи развития». Данная концепция в рамках общего учения получила название концепции «создания пути развития» (path creation). Здесь акцент делается не на барьерах, ограничивающих выбор новой траектории развития, не на «эффекте блокировки» (lock in), а на путях, механизмах, инструментах новой траектории развития [25].

В рамках первого направления исследования формулу можно сформулировать как «без прошлого нет настоящего» и в данном случае акцент делается на преемственность экономического развития, наличие некой колеи не есть зло, а есть объективная реальность, обусловленная объективными факторами социально-экономического развития. Данный подход не исключает изменения, особенно в части технологий, он исключает лишь принципиальные глубокие структурные преобразования. Развитие в рамках некой колеи может иметь традиционные и инновационные составляющие. Данный подход допускает инновации и модернизацию. Второй подход иной, и его формула обычно звучит как «из прошлого в будущее». Он не ограничивается диагностикой сложившейся ситуации. В нем имеется противопоставление прошлого и целей будущего развития. Второй подход предполагает и объясняет необходимость внесение значимых перемен в траекторию развития. Именно второй подход опирается на идеи Йозефа Шумпетера о «созидательном разрушении» [30].

Действительно для успешного социально-экономического развития региона необходимо понимать не только степень его зависимости от предшествующего пути, но может быть важнее также знать условия и возможные варианты ухода со сложившегося пути, так как большая часть регионов следует инерционной, а не инновационной траектории развития. Трансформация без модерниза-

ции, инерционная модель развития стали чертой современной динамики многих регионов России [10].

Среди отечественных исследователей наибольший вклад в выявление закономерностей экономического развития через «path dependence» внесли известный экономист Р.М. Нуреев, который в соавторстве с социологом Ю.В. Латовым выпустил ряд статей и две монографии (единственные в России по проблемам «эффекта колеи», заметно расширившие представления о траекториях экономической динамики, зависимости развития от событий прошлого)[16; 17; 18; 20]. А.А. Аузан в ряде статей сделал обобщение опыта исследования «эффекта колеи» в отечественной и зарубежной экономической науке [1; 2]. Экономические исследования по проблематике «эффекта колеи» в основном сосредоточены на вопросах «институциональных ловушек» российской экономики, проблемах блокировки нового развития, социально-культурных аспектах трансформации экономической структуры России.

По мнению Рустема Нуреева, теория зависимости от предшествующего развития и близкие к ней научные исследования по альтернативной истории основаны не на неоклассическом «экономиксе», а на парадигме синергетики, связанной с идеями известного бельгийского физика Ильи Пригожина – создателя теории самоорганизации порядка из хаоса. Согласно разработанному им синергетическому подходу, развитие общества не является жестко предопределенным (по принципу «иного не дано»). На самом деле наблюдается чередование периодов эволюции, когда вектор развития изменить нельзя (движение по аттрактору), и периодов, когда имеются точки бифуркации, в которых возникает возможность выбора [19, с. 3].

Когда экономисты, исследующие эволюцию экономических систем в контексте зависимости от предыдущего развития, пишут об исторической случайности первоначального выбора, они рассматривают именно бифуркационные точки в траектории развития – те его моменты, когда происходит выбор какой-либо одной возможности из многочисленных вариантов альтернатив. Для бифуркации значимыми могут оказаться даже совсем мелкие субъективные обстоятельства [21, с. 3].

Для географических исследований наибольший интерес представляют работы С.Н. Растворцевой, исследующей различные аспекты пространственного и регионального развития в рамках

концепции Новой экономической географии. В одной из статей С.Н. Растворцевой дан обстоятельный обзор подходов к определению зависимости от предшествующего развития. В одних работах, по её мнению, просто говорится о том, что история имеет значение при рассмотрении результатов происходящих процессов и прошлые условия оказывают постоянное влияние на настоящую динамику. Другой подход акцентирует внимание на неких непредвиденных событиях, иногда рассматриваемых как несущественные в определенный момент времени. Они в конечном счете и воздействуют на процесс ключевым образом через институциональные структуры или цепочки событий. Такие события бросают вызов политическим научным теориям, приписывающим большие результаты значительным причинам. Особенно отмечается важность критических этапов в формировании пути зависимости, которые создают прочные институты и сокращают возможные варианты дальнейшего развития [24].

Учение о зависимости от предыдущего развития не является неизменным, оно само эволюционирует, в него вносятся новые идеи, положения. Теория «Эффекта колеи» подверглась конструктивной критике со стороны ряда авторов. Она уязвима, как полагает Б.В. Корнейчук, по причине абсолютизации инерционного эффекта «колеи» в ущерб инновационным факторам [12, с. 81].

Одним из направлений развития учения «path dependence» является концепция «создания пути развития» (path creation). Здесь акцент делается не на барьерах, ограничивающих выбор новой траектории развития, не на «эффекте блокировки» (lock in), а на путях, механизмах, инструментах новой траектории развития [24]. По мнению упоминаемого выше критика теории колеи Б.В. Корнейчука, её детерминизм был частично преодолен после появления теории «созидания колеи» (path creation) Р. Гаруда и П. Карне [33; 34].

Для экономического развития региона важны не только условия колеи развития, блокировки перехода на новую колею, сохранения траектории, но и как можно выйти из колеи традиционного развития. Уход от траектории предшествующего развития (path breaking) возможен через технологические инновации, создание и поддержание которых требуют значительных инвестиций труда и капитала. В рамках национальной экономики уход от сложившейся траектории развития целесообразно осуществлять на уровне ре-

гионов. Переход региона на новый путь возможен только через инновационную траекторию [25]. Промышленно развитые и развивающиеся регионы имеют неодинаковые шансы на переход к новой траектории. У первой группы регионов, обладающих развитой системой воспроизводства человеческого капитала, развитой инновационной системой, с более диверсифицированной экономикой имеется больше возможностей для перехода на новую траекторию развития, в отличие от второй, сохраняющей свою периферийность. Вопросы преодоления старой колеи в 1930-е годы применительно к пивоваренной промышленности США рассмотрены в статье исследователей из университета Рокхерст в Канзас-Сити Мартина Стэка и Майлса Гартланда (Stack M., Gartland M.P.). Авторы приводят пример создания нового пути развития американской пивоваренной промышленности в 1930-е годы. В 2016 году они обновили содержание статьи [38; 39].

В каждом регионе формируется представление об оптимальном направлении развития под действием системы внешних (экзогенных) и внутренних (эндогенных) факторов. Экономическое развитие – это единство традиционного (инерционного) и инновационного развития. Каждый регион развивается в рамках некой колеи. В регионе формируется региональная социально-экономическая ситуация, система отраслей специализации, которая не может оставаться неизменной. Периодически перед каждым регионом возникает вопрос дальнейшего направления экономического развития, насколько выбранный вчера путь является единственно верным, насколько сложившаяся за несколько столетий специализация хозяйства отвечает региональным интересам в ближайшей и дальней перспективах, нужно ли что-то менять в структуре экономики?

В этой связи теоретическую и практическую значимость приобретают исследование проблемы «колеи развития» для конкретных регионов. В каждом регионе, городе своя социально-экономическая ситуация, своя отличная от других регионов зависимость от предыдущего развития.

Среди статей отечественных исследователей применительно к вопросам «эффекта колеи» в региональном развитии, возможности смены вектора развития необходимо отметить работы профессора Высшей школы экономики С.Н. Растворцевой, по мнению которой «страны и регионы не всегда развиваются наиболее рацио-

нальным путем, а зависят от конкретных факторов, сформировавшихся в прошлом. К их числу можно отнести цепочки непредвиденных событий, зарождение институтов, возникновение и рост отдачи от масштаба, сетевые эффекты и положительную обратную связь, «залипание в колее»». По её мнению движение региона в сторону инновационной или традиционной траектории развития является исключительно политической прерогативой. Самостоятельно экономика региона не сделает разворот в сторону нового пути развития. Создание механизма тесного взаимодействия между регионами с целью постоянного технологического обновления становится важной задачей региональных органов управления [25]. Схожего мнения придерживается Н.М. Межевич, который неравномерное развитие постсоветских стран и регионов объясняет с точки зрения их отношения к проблеме «эффекта колеи»: в российской литературе достаточно поздно пришли к системному осмыслению изменений на постсоветском пространстве. Постсоветские государства по-прежнему находятся в условиях догоняющего развития (catch-up development), и применительно к исследованию проблем развития таких стран часто упоминают «эффект колеи» (path dependency). Нигде не «сражались» с унаследованной структурой так, как в республиках Прибалтики, где пришли к выводу, что «обретенная свобода стоит любых жертв». Справедливости ради надо отметить, что подобный подход встретил понимание значительной части населения. Не претендуя на исчерпывающее исследование, укажем на то, что наиболее жестко и последовательно преодоление зависимости от предшествующего пути было декларировано в Эстонии, Латвии, Литве. Именно в Эстонии девяностых годов был выдвинут и реализован лозунг «очистим площадку от старого» [15]. И совершенно иное отношение властей к сложившейся специализации имело место в странах Центральной Азии и Республике Беларусь. В 2012 году автор данного раздела принимал участие в экспедиции по итогам двадцати лет постсоветского развития. И если в Латвии главным позитивным итогом развития за двадцать лет считали «слом» социалистической промышленности, то в Республике Беларусь главным достижением считали сохранение крупной советской промышленности [7].

Подобное отношение к вопросам модернизации, преодолению сложившейся в советские годы специализации имеет место в большинстве регионов России, которые, как отмечалось ранее, в боль-

шей степени следуют инерционной (традиционной) нежели инновационной стратегии экономического развития. При этом консерватизм в развитии зачастую объясняют из позитивного опыта развития в предыдущие годы. Но подобная аргументация к прошлому не всегда уместна, поскольку любое развитие носит инновационный характер. Подобное отношение к траектории своего развития было присуще в довоенное время многим западным регионам РСФСР. Ориентация на местные природные ресурсы в соответствии с экономической политикой центральных органов власти того времени сковывала диверсификацию отраслевой структуры промышленности, сдерживала появление новых отраслей. Совершенно иная картина наблюдалась в восточных районах, обладающих значительными ресурсами и находящихся на значительном расстоянии от западных границ.

У каждой науки свой предмет исследования. Можно согласиться с точкой зрения А.И. Даньшина, что в большинстве случаев «эффект колеи», как правило, локализован, зависит от места (в широком понимании этого слова), а следовательно, требует географического объяснения [6].

Необходимо отметить вклад географов в выявление закономерностей зависимости от предшествующего развития. Зарубежные географы для объяснения долгосрочного изменения экономического ландшафта, разноскоростной динамики регионального экономического роста использовали пространственные версии жизненного цикла отрасли. По мнению авторов этих работ, отдельные отрасли и предприятия в процессе функционирования обретают «токсичность» и без инноваций обречены на экономическую смерть. Регионы, внедряющие новые отрасли, часто обгоняют по темпам экономического роста регионы, делающие ставку на развитие уже сложившихся отраслей специализации. Старопромышленные регионы, отличающиеся большей экономической стабильностью, сложившейся отраслевой структурой промышленности, традиционной развитой транспортной системой могут стать заложниками прошлого успеха [35; 36].

«Эффект колеи» не ограничивается вопросами устойчивости отраслевой структуры. Существует пространственный (географический) аспект данной проблемы. Ограниченность ресурсов развития, включая природные ресурсы, технологические изменения, внешние и внутренние шоки, экологический кризис, новый статус реги-

онов и поселений могут потребовать изменения традиционного пути регионального развития. Более того, переход экономик стран и регионов на новый технологический уклад, как правило, сопровождается изменениями в пространственной организации. Снижается природная детерминация экономического и социального развития. Для некоторых регионов Российской Федерации проблема преодоления традиционной специализации хозяйства обусловлена высокой природной обусловленностью их хозяйственной специализации, значительной долей сырьевых отраслей. Однако ограниченность минеральных ресурсов, с одной стороны, изменения мировой конъюнктуры на сырьевых рынках – с другой, более жесткие экологические требования – с третьей, ставят вопрос о модернизации сложившейся траектории развития. Более остро проблема преодоления унаследованной колеи может стоять для регионов с экстремальными природными условиями, в которых имеются значимые барьеры для развития новых отраслей. Особый случай – смена вектора развития в связи с обострением экологической обстановки. И примеры в данном случае не ограничиваются Байкальским регионом или Чернобыльской зоной.

Новая экологическая политика в странах Европейского Союза показывает, что за относительно короткое время можно принципиально изменить специализацию отдельных регионов на угольной промышленности. Подобные изменения происходят и в России. Прекращение добычи угля в ряде городов Урала, Центральной России и др. оказало значимое воздействие на развитие моногородов, которые потеряли не только старую отрасль, но тысячи людей связанных с ней. Не отказываясь от сырьевых отраслей, многие ресурсные регионы со временем будут вынуждены внести коррективы в стратегии своего развития, увеличить долю высокотехнологичных обрабатывающих производств.

Что касается отечественных исследований, то по мнению А. Кузнецовой и Ю. Зверева, высказанному в 2019 г.: «В российской экономической географии эволюционные подходы до сих пор не нашли своего широкого применения». С начала 2010-х гг. соответствующие взгляды, в том числе относительно концепции «эффекта колеи», стали появляться в работах ученых МГУ имени М.В. Ломоносова (А.С. Фетисов) под общим наименованием «эволюционное страноведение». В отличие от российской экономической науки они все еще не нашли на данный момент распространения в эмпи-

рических экономико-географических исследованиях [13]. Помимо Калининградской области была попытка О.И. Кулагиным объяснить «залипание» в колее лесной промышленности Карелии. По его мнению, в советское время в Карелии была сформирована «неэффективная институциональная среда, которая явилась надежным «каркасом» для «колеи зависимости» региона от пути предыдущего развития, с которой Карелия не смогла сойти, по сути, до настоящего времени» [14, с. 152].

Из отечественных исследователей наиболее последовательно вопросы детерминации экономического развития прошлыми решениями, роли инноваций в преодолении «эффекта колеи» рассматривает в своих работах А.Н. Пилясов. Частично данные проблемы изложены в его известной монографии «И последние станут первыми» (первое издание в 2009 г.) [22]. Судя по названию самой известной книги, её автор верит в силу инноваций, способных изменить мир, отдельные города и регионы. Уверенности ему в этом придает опыт финских городов Оулу и Рованиеми, где практически на широте северного полярного круга успешно развиваются благодаря местным университетам высокотехнологичные отрасли.

В 2018 г. вышла статья А.Н. Пилясова «Региональная инвестиционная политика: как преодолеть «зависимость от пути»?[23]. Кроме того, им и Н.Ю. Замятиной «эффект колеи» изучен применительно к моногородам [8]. Ими были выделено три вида блокираторов развития: политические, когнитивные, функциональные. Нам представляется, что блокираторов больше. В качестве блокираторов для отдельных видов деятельности могут выступать природные условия и ресурсы, законы, нормативные акты, ограничивающие хозяйственную деятельность и др.

Принципиально новый аспект исследования, изучение устойчивости и зависимости от предыдущего развития для расселения, стал предметом исследования А.С. Чучкалова и А.И. Алексеева. В их статье рассмотрены вопросы эффекта колеи применительно к эволюции сельского расселения Республики Марий Эл [28].

В.Л. Бабурин высказал мысль: «можно считать установленным разнонаправленный характер влияния «эффекта колеи» на территориальную организацию промышленности. С одной стороны, ее закрепляющая роль составляет очевидное конкурентное преимущество старопромышленных и вообще староосвоенных районов.

С другой – закрепленность (консервативность) является препятствием для ускоренной модернизации. В результате ни одна из модернизационных волн не позволила в полном объеме преодолеть «эффект колеи» [3].

Роли высшей школы, человеческому капиталу в преодолении колеи предшествующего развития посвящен ряд статей [9; 11; 29]. Так, М.В. Шеломенцева обращает особое внимание на роль человеческого капитала как для «залипания» в колее, так и преодоления инерционного традиционного развития. Действительно, выход из колеи развития невозможен без соответствующего человеческого капитала. В советское время кадровые проблемы нового крупного предприятия решались путем распределения большого числа выпускников вузов, массовым переводом опытных специалистов. В настоящее время такая практика маловероятна по нескольким причинам: во-первых, ликвидирована сама система распределения выпускников, а во-вторых, значительно выросли пространственные неравенства в качестве жизни между регионами, и мала вероятность того, что выпускники столичных вузов, как и сложившиеся специалисты, поедут осваивать новые территории. В этой связи особую роль в преодолении старой специализации должны играть региональные университеты. Региональные университеты, являясь кузнецами кадров для своих регионов, должны учитывать современные и перспективные направления хозяйственной специализации. Еще больший вклад в инновационное региональное развитие, в переход на новые рельсы экономического развития могут внести исследовательские университеты.

Потребность в «созидательном разрушении», преодолении эффекта «колеи» особо остро возникает в депрессивных или отставших в своем развитии регионах. Но депрессивные регионы, имеющие снижающиеся показатели развития хозяйственного комплекса и социальной среды, гораздо реже добиваются обновления пути и, в частности, создания нового пути, чем ключевые регионы с организационно мощными региональными инновационными системами [6, с. 109]. Есть и иная точка зрения, авторы которой придерживаются мнения, что региональные политические противоречия негативно влияют на преодоление эффекта колеи. Данная точка зрения была высказана относительно развития Челябинской области в условиях «деформированной колеи». По мере устранения ключевых противоречий регионального развития возможности

преодоления стагнационного «эффекта деформированной колеи» будут возрастать [5].

Однако для отказа от сложившейся специализации, выхода из «колеи» традиционного развития мало одного желания, необходимы объективные и субъективные предпосылки, среди которых институциональные, инфраструктурные и ряд иных. По мнению Роберта Бреннера, существует три основных направления модернизации экономики страны или региона: «Во первых, устремиться вверх по продуктовой цепочке (move up the product cycle) с тем, чтобы начать выпуск новых, более высокотехнологичных промышленных товаров. Во-вторых, необходима радикальная трансформация производственных методов в стандартизированных и трудоинтенсивных отраслях. Наконец, третий путь – расширение сектора услуг» [4, с. 289]. Смена технологических укладов, внедрение новых технологий, инновации могут поставить вопрос о новом пути развития, о внесении существенных корректив в траекторию предшествующего развития. Процесс экономического развития сопровождается появлением новых отраслей, увеличением роли одних, уменьшением или даже ликвидацией других отраслей. Результатом развития становится новый экономический ландшафт, новая система расселения. Иногда смена вектора развития является вынужденной, вызвана крупными разрушениями. Города и промышленные районы, ставшие на «новые рельсы», отказавшиеся от восстановления разрушенных предприятий, обрели через создание новых отраслей «свежее дыхание» и достигли более высокого уровня развития по сравнению с городами и районами, восстановившими сложившуюся ранее специализацию. Внешние шоки могут способствовать модернизации, появлению новых функций у городов и регионов [4]. Не последнюю роль в модернизации экономики и уходе от «колеи» традиционного развития играют инвестиции. Однако, избегая определенного риска, инвесторы чаще всего ориентируются на традиционные для региона отрасли специализации [31].

Объяснить большинство изменений с позиции эволюционной экономики можно, однако для осмысления пространственных аспектов модернизации необходим географический подход. Географический подход позволяет также оценить природную детерминацию траектории развития. Природная составляющая «эффекта колеи» снижается, роль человеческого капитала возрастает. Новый

аспект географических исследований связан с вопросами устойчивости или изменчивости систем расселения. Система расселения в значительной степени детерминирована хозяйственной деятельностью. Новая пространственная организация хозяйственной деятельности способствует изменениям в опорном каркасе расселения, особо большие изменения происходят в последнее время на низовом уровне сельского расселения. Прекращение сельскохозяйственного производства, которое часто является единственным видом деятельности на селе, в случае отказа от нового пути, новых функций, фактически обретает сельские поселения на смерть.

В этой связи возникает важный вопрос о целесообразности искусственного поддержания имеющейся системы расселения. В свое время внимание на необходимость управления сельским расселением обращали исследователи во главе с Т.И. Заславской, которыми были поставлены вопросы опережающей модернизации сельского расселения. В конце 1980-х – 1990-х годов подобные идеи модернизации ошибочно сводили исключительно к ликвидации «неперспективных поселений». Однако задача развития системы сельского расселения не сводилась к ликвидации одних и поддержки роста других поселений. Идеи плановой модернизации сельской местности были в целом успешно реализованы в Республики Беларусь, где за короткое время был сформирован опорный каркас сельского расселения. И хотя выбор сельских поселений для создания в них агрогородков был не всегда научно обоснованным, плановое создание поселений-ядер с развитой инфраструктурой заслуживает внимания и поддержки.

Проблема «эффекта колеи» носит фундаментальный характер, и для любой структурной региональной политики необходимо обоснование целесообразности, как развития в рамках сложившейся колеи, так и её преодоления. Однако в большинстве случаев, когда речь идет о развитии обрабатывающей промышленности, преодоление сложившейся колеи лишь вопрос времени.

Региональное развитие является результатом действия внешних и внутренних факторов, которые меняются. Отрасли и регионы по-разному реагируют на эти изменения. Меняется рынок, меняется потенциал регионального развития, меняется расселение, меняется, хоть и медленно, климат, меняется весь экономический и природный ландшафт. Подобные изменения предполагают либо

адаптацию к новым условиям, либо изменение в экономическом и социальном развитии…

Уход от траектории предшествующего развития возможен через технологические инновации, которые не только стимулируют рост в существующих отраслях, но и способствуют возникновению новой экономики. Инновационная траектория развития базируется на концепции «созидательного разрушения» – возникновения новых отраслей промышленности, сельского хозяйства, сферы услуг в результате дополнения и переделки существующих. В современных условиях подобный уход предполагает внесение изменений в региональную систему профессионального образования, поскольку без нового образования не может быть и новой экономики.

Литература

1. Аузан А.А. «Колея» российской модернизации//Общественные науки и современность. 2007. № 6. С. 54-60.

2. Аузан А.А. «Эффект колеи» проблема зависимости от траектории предшествующего развития – эволюция гипотез//Вестник Московского университета. Серия 6: Экономика. 2015. № 1. С. 3-17.

3. Бабурин В.Л. «Эффект колеи»: теоретические и прикладные аспекты географического изучения // В сборнике: Балтийский регион – регион сотрудничества. Регионы в условиях глобальных изменений. Материалы IV международной научно-практической конференции. Отв. редактор А.А. Михайлова. 2020. С. 11-21.

4. Бреннер Р. Экономика глобальной турбулентности: развитые капиталистические экономики от долгого бума до долгого спада, 1945-2005. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2014. 522 с.

5. Гордеев С.С., Зырянов С.Г., Подопригора А.В. «Эффект колеи» в развитии социально-экономического пространства региона. Кризисная трансформация «эффекта колеи» и её последствия для Челябинской области // Социум и власть. 2020. № 1 (81). С. 30-43.

6. Даньшин А.И. «Эффект колеи» в сельском хозяйстве депрессивных территорий // Географическая среда и живые системы. 2020. № 2. С. 100-112.

7. Двадцать лет разделенного единства: экспедиционные записки: монография. Смоленск: Ойкумена, 2012. 384 с.

8. Замятина Н., Пилясов А. Монопрофильные города России: блокировки и драйверы инновационного поиска // Форсайт. 2016. Т. 10. № 3. С. 53-64.

9. Катровский А.П. Пространственная организация высшей школы как фактор неравенства возможностей регионального экономического развития // Теоретические и прикладные проблемы географической науки: демографический, социальный, правовой, экономический и экологический аспекты. Воронеж, 2019. С. 90-95.

10. Катровский А.П. Трансформация без модернизации: проблемы развития приграничных с Республикой Беларусь регионов России // Балтийский регион – регион сотрудничества. Калининград, 2019. С. 56-67.

11. Катровский А.П. «Эффект колеи»: теоретические и прикладные аспекты географического изучения // Финно-угорские народы в контексте формирования общероссийской гражданской идентичности и меняющейся окружающей среды. Саранск,2020. С. 412-416.

12. Корнейчук Б.В. «Эффект колеи» в контексте эволюционной теории экономических изменений // Terra Economicus. 2016. Т. 14. № 1. С. 78-87.

13. Кузнецова А.Л., Зверев Ю.М. «Эффект колеи» и его использование в региональных исследованиях (на примере Калининградской области) // Региональные исследования. 2019. № 2 (64). С. 15-24.

14. Кулагин О.И. “Эффект колеи” зависимости в лесной промышленности Карелии как фактор социально-экономического развития региона в конце XIX-XX вв. // Региональные исследования. 2015. № 1 (47). С. 145-152.

15. Межевич Н.М. К вопросу о верификации концепции «path dependence» для постсоветского пространства в свете тридцати лет интуитивных практик // Управленческое консультирование. 2020. № 5 (137). С. 95-101.

16. Нуреев Р., Латов Ю. Что такое зависимость от предшествующего развития и как её изучают российские экономисты // Истоки: из опыта изучения экономики как структуры и процесса. Москва, 2006. С. 228-256.

17. Нуреев Р.М., Латов Ю.В. Россия и Европа: эффект колеи (опыт институционального анализа – истории экономического развития). Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2010. 530 с.

18. Нуреев Р.М., Латов Ю.В. Россия и Европа: эффект колеи (опыт институционального анализа – истории экономического развития). Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2009.

19. Нуреев Р.М. Институциональная среда российского бизнеса – эффект колеи // Экономика и институты. Международный центр

социально-экономических исследований “Леонтьевский центр”; Под редакцией А.П. Заостровцева. 2010. С. 25-51.

20. Нуреев Р.М., Латов Ю.В. Когда и почему разошлись пути развития России и Западной Европы (Подход с позиции институциональной экономической истории) // Мир России. Социология. Этнология. 2011. Т. 20. № 4. С. 24-67.

21. Нуреев Р.М. Россия после кризиса – эффект колеи // Журнал институциональных исследований. 2010. Т. 2. № 2. С. 7-26.

22. Пилясов А.И. И последние станут первыми. Северная периферия на пути к экономике знания. Москва, 2009. 542 с.

23. Пилясов А.Н. Региональная инвестиционная политика: как преодолеть «зависимость от пути»? // Регион: Экономика и Социология. 2018. № 4 (100). С. 134-167.

24. Растворцева С.Н. Теоретические аспекты возможности ухода экономики региона от траектории предшествующего развития // Журнал экономической теории. 2018. Т. 15. № 4. С. 633-642

25. Растворцева С. Н. Инновационный путь изменения траектории предшествующего развития экономики региона // Экономика региона. 2020. Т. 16, вып. 1. С. 28-42

26. Цирель С.В. QWERTY-эффекты, path dependence и Закон Седова, или возможно ли выращивание устойчивых институтов в России // Экономический вестник Ростовского государственного университета. 2005. Т. 3. № 3.

27. Цирель С. «QWERTY- эффекты», «path dependence» и закон иерархических компенсаций // Вопросы экономики. 2005. № 8. С. 19-26.

28. Чучкалов А.С., Алексеев А.И. Эффект колеи в эволюции сельских населенных пунктов Республики Марий Эл // Вест. Моск. Ун-та. Серия 5: География. 2020, №1, С.53-65.

29. Шеломенцева М.В. Эффект Path Dependence: роль человеческого капитала // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2021, №3. С. 90-99.

30. Шумпетер Й. Капитализм, Социализм и Демократия. М.: Экономика, 1995., 540 с.

31. Яськова Т.И. «Эффект колеи» в инвестиционном развитии Смоленской области // Социально-экономическое и экологическое развитие приграничного региона: возможности и вызовы. Смоленск, 2020. С. 162-167.

32. David P.A. Clio and the Economics of QWERTY // American Economic Review. 1985. Vol. 75, Number 2. Papers and Proceedings of the Ninety-Seventh. Annual Meeting of the American Economic Association. 1985. P. 332-337. URL: https://econ.ucsb.edu/~tedb/Courses/Ec100C/DavidQwerty.pdf

33. Garud R. and Karnoe P. Path Dependence as a Process of Mindful Deviation /Path Dependence and Creation. Mahwah, N.J.: Lawrence Erlbaum Assosiates, 2001, pp. 1-38.

34. Garud R. Kumaraswamy A. and Karnoe P Path Dependence or Path Creation? // Journal of Management Studies 47:4 June 2010. doi: 10.1111/j.1467-6486.2009.00914.x

35. Martin R., Sunley P. Path dependence and regional economic evolution // Journal of economic geography. 2006. Vol. 6(4). P. 395-437.

36. Neffke F., Henning M., Boschma R. How do regions diversify over time? Industry relatedness and the development of new growth paths in regions // Economic Geography. 2011. Vol. 87(3). P. 237-265.

37. North D. Institutions and Economic Growth: An Historical Introduction. World Development, 1989, vol. 17, no. 9, pp. 1319-1332

38. Stack M., Gartland M.P. Path creation, Path dependency and Alternative Theories of the Firm // Journal of Economic Issues. 2003. Vol. 37, № 2. С. 487-494.

39. Stack M., Gartland M.P. Keane T. (2016) Path Dependency, Behavioral Lock-in and the International Market for Beer Brewing // Brewing, Beer and Pubs (pp.54-73) DOI:10.1057/9781137466181_4

ГЛАВА 2.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ КОНЦЕПЦИИ «PATH DEPENDENCE» И ГЕОГРАФИЯ ТРАНСПОРТА

Постановка и формулирование проблемы «*path dependence*» принадлежат Нобелевскому лауреату Дугласу Норту. Буквальный перевод на русский язык этого термина малопонятен. В 2004 г. известный отечественный экономист А.А. Аузан предложил весьма удачный образно-смысловой аналог – «эффект колеи». Суть этого явления – иррациональная зависимость от предшествующего развития, некоей непреодолимой инерции в социально-экономической эволюции, сохраняющейся в течение очень длительного времени [2, с. 1]. Теория стремится объяснить, как совокупность прошлых событий (нередко случайных) и решений влияет на траекторию будущего развития (эволюцию системы).

В отечественной научной литературе встречаются и другие варианты перевода понятия *path dependence*: «проблема зависимости от траектории предшествующего развития» [9, с. 41], «унаследованное развитие» [19, с. 91], «унаследованная колея» [8, с. 4], «зависимость от предшествующего развития» [16, с. 28], «предшествующая траектория развития» [17, с. 18] и др.

«Эффект колеи» имеет несколько интерпретаций в зависимости от области исследований. Но вне зависимости от конкретной области лейтмотивом выступает известный афоризм – «история имеет значение».

Сам Д. Норт подчёркивал, что названные явления имеют тесную взаимосвязь: любой пример технологических QWERTY-эффектов обязательно имеет институциональную подоплёку, ведь конкурируют вовсе не технологии, а те организации, которые их применяют и продвигают [14, с. 9].

Транспорт является важной неотъемлемой частью системы хозяйства территории (региона), и его состояние (особенно его

пространственный аспект) также детерминировано предшествующей эволюцией (в западных исследованиях этот процесс часто называют коэволюцией, подразумевая тесную взаимосвязь и взаимообусловленность с развитием хозяйства), в том числе и «эффектом колеи» (хотя в данном случае просматривается невольная игра слов).

Выявление «эффекта колеи» и «QWERTY-эффекта», и их влияния на различ¬ные аспекты социально-экономической организации общества (включая пространственный) – одно из новых направлений исследований в рамках так называемой «эволюционной экономики» («институциональной экономики»), развивающейся за рубежом на протяжении последних трёх десятилетий. Исследования подобного рода в географии транспорта и других близких научных областях имеют ещё более короткую историю – около двух десятилетий. Уже полученные результаты свидетельствуют о необходимости и перспективности подобного рода научного поиска.

Научный задел исследований «QWERTY-эффекта» и эффекта «path dependence», созданный учёными во всём мире, прежде всего экономистами и социологами, уже достаточно велик [16, с. 29]. Однако в географии транспорта и других близких областях исследований к анализу названных эффектов в транспортном развитии территорий в целом и его отдельных компонентов (особенно пространственному) специалисты обращаются не часто (а точнее, редко обращаются).

Зарубежных исследований «эффекта колеи» в области географии транспорта намного больше, чем отечественных, но на основании знакомства с кругом доступных работ, можно утверждать, что данная тематика ещё далеко не исчерпана.

Первой по времени написания из доступных работ, посвящённых осмыслению взаимосвязи транспортного развития и «эффекта колеи», с которыми нам удалось познакомиться, является статья американских исследователей К. Десмета и М. Фафшампа «Почему снижение транспортных расходов влияет на пространственную концентрацию в графствах США?», опубликованная в 2003 г. [24]. Но авторы, используя концепцию «*path dependence*» в исследовании закономерностей транспортного развития отдельных районов на восточном побережье США, не претендуют на глубокий пространственный анализ, и данная статья, по всей видимости, для них лишь эпизодический научный опыт.

По нашему мнению, наиболее весомый вклад в теоретическое осмысление проблемы «эффекта колеи» в географии транспорта внесли исследователи школы под руководством канадского профессора университета Хофстра (Hofstra University; Хемпстед, Нью-Йорк) Ж.-П. Родрига.

По фундаментальному труду Ж.-П. Родрига и его соавторов К. Комтуа и Б. Слэка «География транспортных систем», выдержавшему уже пять изданий, можно проследить, как вводилась в область транспортно-географических исследований научная концепция «*path dependence*».

В первом издании «Географии транспортных систем» (2006 г.) концепция «*path dependen*ce» нигде не упоминается; во втором издании (2009 г.) о ней также нет ни слова; в третьем издании (2013 г.) ей посвящено два абзаца (с. 77–78) в большом разделе «Транспорт и пространственная структура» [31]. Но уже в 4-м (2017 г.) и 5-м изданиях (2020 г.) проблема «*path dependence*» в пространственном развитии транспортных систем анализируется отдельно и довольно подробно [32].

Разработанные основные теоретические положения названные учёные формулирует следующим образом.

Многие современные транспортные сети *унаследованы от прошлого*, особенно сухопутная транспортная инфраструктура. Даже если после промышленной революции новые технологии произвели революцию в транспорте с точки зрения скорости, пропускной способности и эффективности, пространственная структура многих сетей не сильно изменилась. Эту *инерцию* пространственной структуры некоторых транспортных сетей можно объяснить двумя основными факторами [32].

1. Физические свойства. Природные условия могут быть изменены и адаптированы для использования человеком, но они представляют собой серьёзное препятствие для перемещения, особенно для наземного транспорта. Поэтому естественно, что большинство транспортных сетей прокладываются в наиболее легко осваиваемых (с наименьшими капитальными затратами) местностях, прежде всего, по долинам и равнинам. Соображения, которые повлияли на строительство дорог несколько сотен лет назад, остаются всё ещё в силе, хотя иногда их ограничительное влияние можно ослабить современными технико-технологическими возможностями.

2 Исторические условия. Новое инфраструктурное развитие, как правило, закрепляет исторически сложившуюся пространствен-

ную транспортную модель, особенно на региональном уровне. Например, нынешняя сеть автомобильных дорог Франции в основном соответствует сети национальных дорог, построенных в начале 20 века. А эта сеть, в свою очередь, была создана на основе сети Королевских дорог, которая преимущественно использовала дороги, построенные римлянами. На городском уровне пространственная структура улиц часто унаследована от более старой модели, на которую, возможно, повлияла уже сложившаяся сельская пространственная структура (структура землевладений и сельские дороги).

Несмотря на физические и исторические факторы, согласно теоретическим тезисам профессора Ж.-П. Родрига, применение новых транспортных технологий или добавление новой транспортной инфраструктуры может привести к трансформации существующих транспортных сетей. Внедрение инноваций в транспортные системы, таких как контейнерные перевозки, авиалайнеры дальнего сообщения, и широкое применение информационных технологий для управления транспортом создали новую транспортную среду и новую пространственную структуру. Эти транспортные технологии и инновации усилили глобальное социально-экономическое взаимодействие, и изменили относительное расположение мест, их транспортную доступность.

Также, профессор Ж.-П. Родриг исследует в своем труде влияние «эффекта колеи» на пространственное развитие городов и их транспортных сетей, а также способы ослабления такого влияния [32].

Названный учёный констатирует, что, хотя транспортные системы и схемы передвижения со временем значительно изменились, остаётся одна неизменная реалия: большинство людей готовы идти пешком от 30 до 40 минут в одном направлении (так называемая константа Маркетти). На материале многих городов во всём мире установлено, что люди тратят на внутригородские перемещения в среднем около 1,2 часа в день, безотносительно условий низкой или высокой мобильности. Однако разные транспортные технологии связаны с *разной скоростью и пропускной способностью*. В результате города, которые в основном полагаются на немоторизованный транспорт, как правило, более компактны, чем города, зависящие от автомобилей (рис. 1). Таким образом, транспортные технологии играют важную роль в определении размера и конфигурации города и пространственной структуры различных видов деятельности. Тем не менее, эволюция городского пространства

зависит от «*эффекта колеи*», подразумевая, что нынешняя пространственная структура является результатом предыдущей эволюции, которая была в существенной степени обусловлена местными условиями, включая окружающую местность, физическими ограничениями и инвестициями в транспортную инфраструктуру [32]. Чтобы заметно изменить пространственную структуру города, требуются значительные усилия и долгосрочное планирование.

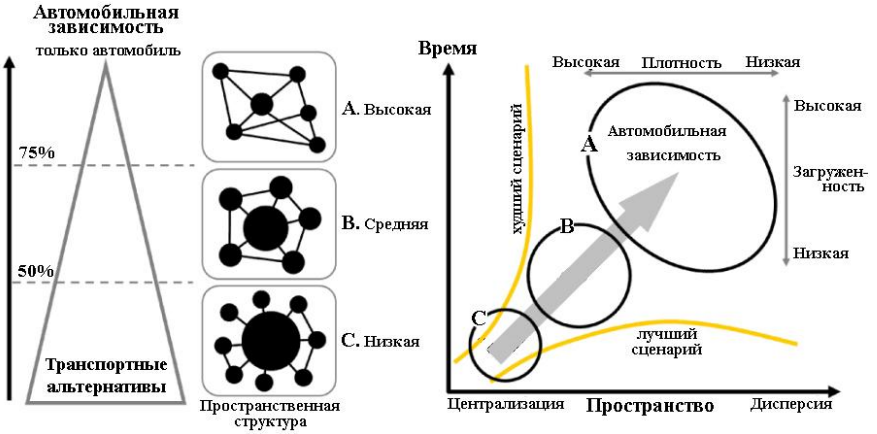

Рис. 1. Зависимость городской пространственной структуры от уровня автомобилизации населения

Источник: [32].

Пространственно-техническое транспортное развитие городов часто происходит в сильной зависимости от предшествующего опыта, что приводит к разным уровням мобильности и степени применения таких видов пассажирского транспорта, как автомобили, автобусы и железнодорожный транспорт. Это означает, что после того, как конкретный путь выбран, дальнейшее развитие по этому пути будет заблокировано, поскольку от него трудно отклониться [32]. Уровень накопления в существующей инфраструктуре и технологиях свидетельствует о большой инерции. Тем не менее, существует вероятность отклонения от пути, когда есть сильная экономическая, политическая и общественная воля изменить существующую ситуацию в сторону новой парадигмы, которая будет признана более подходящей. Как показывает исторический опыт, доиндустриальные города, в которых отсутствовали механизированные виды

транспорта, с наступлением новой технической эры в эволюции промышленности и транспорта (во второй половине XIX в.) пошли по трём основным путям развития городского транспорта (рис. 2).

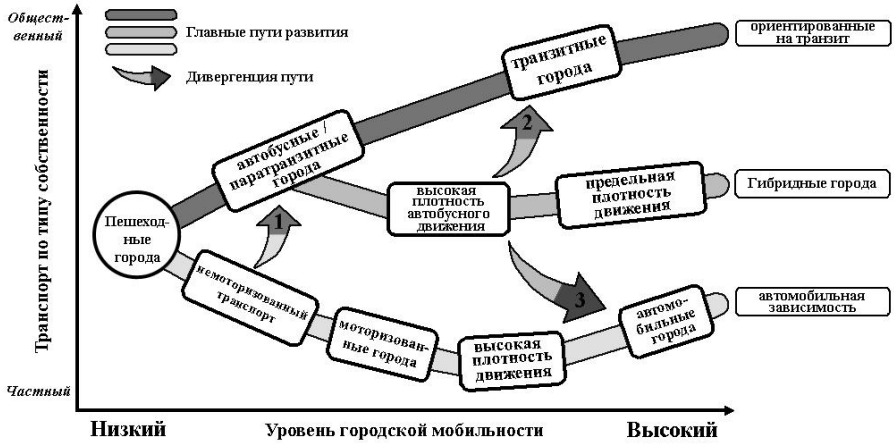

Рис. 2. Варианты пути будущего развития городов в контексте зависимости от степени использования автомобильного транспорта

Источник: [32].

1. Автомобильная зависимость. Этот путь развития ведет к созданию городов, сильно зависящих от автомобилей, с постоянными инвестициями в автомобилизацию и развитие системы автодорог и автомагистралей. Такой результат также может быть достигнут городами, которые изначально избрали для себя развитие транзита, но из-за уменьшения транзитной составляющей и перспектив дальнейшего развития данного направления, отклонились от пути (3 на рис. 1), и перешли к автомобильной зависимости.

2. Развитие, ориентированное на транзит. Этот путь развития предполагает медленный уровень автомобилизации и умеренное дорожное строительство. Благодаря массированным инвестициям в общественный транспорт и стратегии развития землепользования, ориентированного на транзит, этот путь ведет к созданию транзитных городов, где большая часть населения использует общественный транспорт для удовлетворения своих потребностей в мобильности. Однако такие города не так распространены, потому что по мере развития многих городов последовал дополнительный путь, который привел к развитию гибридных городов.

3. Гибридные города. Этот путь развития является результатом дальнейшей автомобилизации, но темпы развития дорог идут быстрее, чем темпы развития городского транспорта. В конечном итоге это приводит к насыщению транспортной системы автобусами и автомобилями. Такая ситуация характеризовала многие города в странах с развитой экономикой во второй половине XX века. Возможное расхождение путей связано с быстрой моторизацией и переходом к автомобильной зависимости (3 на рис. 1). В качестве альтернативы, за счет ограничений на использование и владение автомобилем и развитие альтернативных видов транспорта может быть достигнута дивергенция путей (2 на рис. 1), что ведет к варианту сильнее ориентированному на транзит.

Шведская исследовательница Л. Андерссон-Ског в своей пространной статье «Новый подход к истории железных дорог: значение институциональных изменений и зависимости от предшествующего развития» [21] попробовала проанализировать исторический период создания железнодорожных сетей в Западной Европе, США и Канаде в XIX в. контексте теории «*path dependence*».

Её основные выводы можно сформулировать следующим образом.

Железнодорожный сектор уже давно стал полем острой конкуренции, на котором рыночные силы и регулирующие усилия со стороны государства неоднократно сталкивались, что приводило к поиску консенсуса и открытым конфликтам в создании институтов на протяжении почти двух последних веков. В качестве технической системы железные дороги характеризуются как высокими инвестиционными затратами, так и высокими затратами на техническое обслуживание и технические инновации, что подчёркивает важность продолжительности в долгосрочном планировании и принятии стратегических решений [21, с. 75].

Одним из аспектов, который до сих пор частично игнорируется, является то, как пространственные параметры железнодорожной системы развивались вместе с расширением рынка и институциональными механизмами с течением времени и влияли на процессы зависимости от предшествующего развития. Пространственные последствия для институциональной структуры были одной из причин, по которой американские железнодорожные компании иногда признаются «первым крупным бизнесом» [21, с. 82].

Иногда значительным, если не ведущим, фактором пространственной организации железнодорожной сети становятся не

внутренние факторы, а внешние. Ярким примером является Канада, где пространственное развитие железных дорог было тесно связано с геополитическими реалиями и растущей экономической интеграцией с экономикой США с середины XIX века, а не просто технологической зависимостью. Давление на доходы, банковские процентные ставки и создание избыточных мощностей в филиалах и т.д. отражало рыночные отношения между ориентированной на экспорт канадской экономикой и рынками потребления в США. Требования улучшения транспортного обслуживания были прямо и косвенно отражены в фискальной политике: землепользование, труд и капитал были переплетены в канадской железнодорожной политике. С этой точки зрения очевидно, что железнодорожная инфраструктура соответствовала пространственной структуре сети населённых пунктов и промышленности, и становилась фактором тактики взаимоотношений центральной и местной властей и распределения ресурсов в рамках национальной железнодорожной политики [21, с. 85].

Концепция «эффекта колеи», подытоживает Л. Андерссон-Ског, редко используется явно в экономико-территориальных исследованиях истории железных дорог, даже если учёные часто затрагивают вопросы, связанные с зависимостью от предшествующего развития. Всё это свидетельствует о том, что пространственное измерение регулирования заслуживает более детального изучения, чем до сих пор. Для углубления понимания сложности и ограничений концепции необходимы дополнительные эмпирические исследования.

Инвестиции в железные дороги, как правило, считаются осознанным выбором действий, которые надолго детерминируют будущее социально-экономическое развитие. Известная работа нобелевского лауреата по экономике Роберта Фогеля об американских железных дорогах, опубликованная в 1964 г., – «Железные дороги и рост американской экономики: эссе по экономической истории» [25] – одно из немногих исключений. Он утверждал, что почти такой же результат, измеренный в валовом внутреннем продукте (ВВП), имел бы место, если бы аналогичные инвестиции были сделаны в каналы и мелкие перевозки. В теории «зависимости от предшествующего пути развития» предположение Р. Фогеля можно рассматривать как обоснование альтернативного пути, который не воплотился в жизнь.

Особенно ценным вкладом Р. Фогеля в развитие теории «эффекта колеи» в рамках географии транспорта стал аргументированный вывод о том, что в случае отсутствия в США железных дорог и при развитии других видов транспорта, прежде всего, внутреннего водного, региональное размещение производительных сил и населения было бы совершенно иным [12, с. 9].

В данном месте, несколько нарушая логический план анализа, по нашему мнению, очень уместно вспомнить, что есть оригинальная, схожая по тематике работа отечественных учёных и по истории транспортного развития России [3; 4]. В этой работе главными аспектами исследования являются институциональные и экономические, но содержатся элементы качественного ретроспективного анализа эволюции транспортной системы России, перекликающиеся с положениями теории «зависимости от предшествующего развития».

Три основных вывода, подытоживающие названную работу и изложенные ниже, представляют несомненный интерес для специалистов в области истории и географии транспорта.

1. Из выполненных расчётов и истолкования их результатов в контексте исторических реалий следует, что развитие железных дорог в России во второй половине XIX в. нанесло значительный ущерб её национальному хозяйству. Напротив, приоритетное развитие сети водных путей с межбассейновыми соединениями и кардинальным улучшением судоходных ус¬ловий рек способствовало бы экономическому росту и улучшению путей сообщения всех видов.

2. То, что важнейшей составляющей раз¬вития капитализма в России является развитие её железнодорожной сети – неоспоримо. Однако за расчётные 50 лет (1855–1905 гг.) оно не дало прироста национального богатства: по фактическому росту государственного долга баланс нулевой, по расчётам авторов работы баланс убыточен на 15,5 млрд. руб., из которых 6 млрд. руб. приходится на рост государственного долга, а остальное разными способами изъято у населения России.

Следовательно, если критерием эффективности экономики считать рост национального богатства, то капитализм неэффективен. Он эффективен лишь как средство обогащения группы дельцов-капиталистов, а также заграничных кредиторов.

3. На примере транспортно-путейского комплекса показано, что именно развитие капитализма в России повело к формированию затратной экономики: завышение народнохо-зяйственных затрат на

перевозки вследствие «вылетания в паровозные трубы» материальных ресурсов, которые, будучи сбережены приоритетным развитием системы водных путей, могли бы быть направлены на реальные социально-экономические нужды, обусловлено лишь тем, что строительство и эксплуатация железных дорог – удобный способ быстрого (но по существу – криминального) обогащения [3, с. 79].

Вернёмся к обзору зарубежных научных работ, посвящённых проблеме взаимосвязи «унаследованного развития» и эволюции транспортных систем.

В обстоятельной статье «Path dependency в транспорте: исторический анализ обеспечения транспортных услуг в Гане» [30] исследователь из названной африканской страны М. Поку-Боанси, рассматривает эволюцию транспортной системы Ганы, опираясь на концепцию «эффекта колеи».

Он доказывает, что использование концепции зависимости от траектории предшествующего развития оказывает существенное влияние на обеспечение основы для эмпирических исследований в тех научных областях, где трудно установить сложные причинно-следственные связи с применением качественных и основных статистических методов.

Естественно, что и до появления европейских колонизаторов на территории современной Ганы существовала сеть гужевых дорог и троп, обслуживающая потребности местного населения. Однако основные топоморфологические черты транспортной сети Ганы сформировались в колониальный период в угоду потребностям метрополии – Великобритании. Уже с 1870-х. гг. британская администрация развивала сеть сухопутных дорог, особенно в прибрежных районах, стремясь обеспечить надёжную связь между колониальными городками. Однако в силу климатических, гидрологических и грунтовых условий качество дорог было низким, поддержание их хорошего функционального состояния требовало немалых затрат, поэтому значительная часть этих дорог были сезонными. Прибавив к этому набору ещё и угрозы, исходившие от местного населения при движении по названным грунтовым дорогам, становится понятно, почему для британского колониального правительства приоритеты в развитии транспортных сетей переместились в область железнодорожного строительства

Железнодорожная сеть в колонии была создана в 1901–1931 гг. с двумя основными целями: соединить внутренние сырьевые рай-

оны страны с морскими портами на Атлантическом побережье, через которые вывозились колониальные товары (древесина, некоторые руды металлов, какао-бобы и др.), а также перебрасывать в случае необходимости воинские подразделения для подавления сопротивления и периодических бунтов местного населения.

Очевидно, что такой однобокий подход (минимизация стоимости и обеспечение безопасности) к проектированию и строительству сухопутной транспортной сети на территории тогдашнего Золотого Берега (колониальное название Ганы) привело к значительным «дефектам» в её пространственной структуре, которые до настоящего времени оказывают отрицательное влияние на многие компоненты социально-экономического развития страны.

Автор в публикации приводит схематическую транспортно-географическую карту Ганы, что встречается не часто, помогающую понять закономерности влияния «эффекта колеи» на пространственное развитие сухопутных видов транспорта всей страны.

Кроме упомянутых исследований, по нашему мнению, крупными качественными зарубежными работами в рамках заявленной тематики также являются монография К. Кёртис и Н. Лоу «Институциональные барьеры устойчивого транспортного развития» [22], магистерская диссертация К. Райт «Эффект колеи – основа для понимания современного транспортного развития» [35]. Из статей необходимо особо отметить работы Дж. Острупа «Эффект колеи в транспортных сетях и интермодальный транспорт» [20], Т. Ноттебума, П. Де Лангена и В. Джейкобса «Институциональная гибкость и эффект колеи в работе морских портов: взаимодействие институтов» [29], П. Апема, П. Кивимаа и В. Виркамаки «Эффект колеи в политике развития транспортной системы: сравнительный анализ Финляндии и Великобритании» [33], М. Имрана и Н. Лоу «Эффект колеи в институциональном, техническом и дискурсивном транспортном планировании в Пакистане» [27], Р. Джедваба, Э. Керби и А. Моради «История, эффект колеи и развитие: исследование железных дорог, расселения и городов в Кении» [26], Н. Лоу, Б. Глисона, Э. Раша «Мультивалентная концепция эффекта колеи: пример транспортного планирования в городской агломерации Мельбурна, Австралия» [28].

Необходимо подчеркнуть, что в иностранных исследованиях львиную долю составляет тематика проявления «эффекта колеи» в развитии транспортных систем городских агломераций как ядер

регионов – ареалов наивысшей концентрации населения, производительных сил и транспортной инфраструктуры.

В отечественной научной литературе особенно заметен «вакуум» по указанным направлениям исследования. Нам удалось найти считанные единицы сколько-нибудь значимых научных работ, в которых основным предметом исследования был бы именно «эффект колеи» в развитии (включая пространственное) транспортных систем (как национальных, так и региональных) [1; 5; 6; 7; 15]. Примечательно, что, даже исследуя в большей или меньшей степени в своих работах названный эффект, авторы очень редко выносят его в названия своих произведений. Используя аналогию тезиса, высказанного Н.В. Зубаревич [8], можно констатировать, что отсутствие исследований данной тематики – это также проблема «унаследованной колеи» в отечественной науке.

Пожалуй, наибольший вклад в исследования «эффекта колеи» в транспортном развитии из отечественных учёных внёс профессор РУТ[1] Д.А. Мечерет. Он является автором серии тематически взаимосвязанных статей [11-13].

В одной из своих статей, Д.А. Мачерет утверждает, что при оценке долгосрочного развития транспорта нужно учитывать и такое явление, как «*path dependence*» – «эффект колеи». Это термин из институциональной теории, подразумевающий зависимость развития общества от прошлого пути, институциональную инерцию. Но развитие общества и экономики зависит не только от «институциональной колеи», но и от «колеи транспортной» – сложившейся технологии перевозок, географии путей сообщения, расположения транспортных терминалов и т.п. Размещение населения, развитие производственных мощностей, выбор мест отдыха приспосабливаются к сложившейся транспортной сети [12, с. 12].

Городские планировочные решения, принимавшиеся многие десятилетия назад, а иногда уходящие в глубь веков, также вынуждают приспосабливаться к ним сегодняшние транспортные средства и пользующихся ими людей. При этом возможности такой адаптации, как правило, ограничены и не позволяют обеспечить высо-

---

[1] Российский университет транспорта (РУТ (МИИТ)) – один из старейших и ведущих отечественных вузов, готовящий специалистов высшего и среднего профессионального образования для железнодорожного транспорта и других отраслей народного хозяйства. Находится в Москве.

кую скорость и удобство пользования транспортом, порождая транспортные «пробки», завышение времени поездок, и, что не менее важно, неопределённость их продолжительности. Публикуемый ежегодный рейтинг городов с наиболее загруженными дорогами свидетельствует о том, что во многих из них каждый водитель теряет в год в пробках более 100 и даже 200 часов, а средняя скорость движения автомобильных потоков в центре города не превышает 20 км/час [12, с. 14].

Принятые решения по размещению объектов транспортной инфраструктуры, формированию конфигурации транспортных сетей, использованию тех или иных вариантов технических решений оказывают весьма существенное влияние и на будущее самого транспорта [12, с. 15].

Поэтому выбор тех или иных вариантов сооружения транспортной инфраструктуры (железная дорога, автодорога или канал), использования технических решений (например, дизельный или электрический двигатель) влечёт за собой долговременные последствия для эффективности не только отраслевого, но и общего социально-экономического развития. В силу этого такой выбор крайне ответственен, и было бы весьма желательным, если бы он основывался на достоверной оценке этих долговременных последствий [12, с. 16].

Однако, всё же, приходиться констатировать, что Д.А. Мечерет, не будучи географом-транспортником, не ставит перед собой задачу более глубоко исследовать влияние «эффекта колеи» на пространственную организацию транспортных систем.

Невозможно в данном обзоре обойти вниманием научное наследие одного из ведущих отечественных учёных в области географии транспорта, создавшего свою научную школу, – С.А. Тархова.

Насколько мы смогли ознакомиться с открытыми работами этого специалиста, и, прежде всего, с его монографией «Эволюционная морфология транспортных сетей» (2005) [18], он нигде не упоминает концепцию «*path dependence*» – «эффекта колеи», ни в общетеоретическом контексте, ни применительно к географии транспорта.

Тем не менее, многие научные теоретические идеи С.А. Тархова явно перекликаются с названной концепцией. Многие направления исследования, которые можно считать очевидной проблематикой «*path dependence*» в транспортном развитии, разрабатывались им весьма основательно.

Так, в уже упомянутой монографии С.А. Тархов утверждает, что, применение «краткосрочного» (статического) подхода к исследованиям процессов эволюции (изменения) конфигурации транспортных сетей не позволяет понять глубинную логику их развития. Поэтому этот учёный широко применяет эволюционный подход, с помощью которого могут изучаться основные морфологические процессы изменения транспортных сетей за весь период их формирования. Любое статическое состояние в рамках этого подхода рассматривается как точка или стадия процесса эволюции [18, с. 9]. Под термином «эволюция» понимается сложный процесс долговременной, преимущественно однонаправленной трансформации пространственной структуры сети. Направление этого процесса может быть как восходящим, при котором происходит постепенное усложнение (развертывание; эволюция в узком смысле слова) этой структуры, так и нисходящим, с упрощением (свертыванием) структуры (инволюция) [18, с. 10–11].

В своей монографии С.А. Тархов убедительно доказывает, что знание конфигураций транспортных сетей и их эволюции необходимо не только для географии транспорта, но и смежных отраслей социально-экономической географии, так как позволяет изучить закономерности эволюции сопряжённых с ними пространственных структур хозяйства и расселения. Дальнейшее игнорирование морфологических свойств экономико-географических объектов затрудняет создание объединительной теории пространственной самоорганизации хозяйства и расселения [18, с. 9].

И ещё одно глубокое теоретическое положение этого учёного, являющееся, в какой-то мере, одной из научных аксиом, которую признают географы-транспортники, ведущие исследования в рамках концепции «эффекта колеи».

Согласно С.А. Тархову, для эволюции конфигураций транспортных сетей характерны пространственное саморазвитие и квазиестественность. Это означает, что сложнейшие пространственные структуры на земной поверхности (в т. ч. конфигурации транспортных сетей), возникающие в результате человеческой деятельности, соорганизуются и развиваются квазиестественным образом (аналогично природным, естественным системам), независимо от воли людей. Они эволюционируют в соответствии со своими собственными, заложенными в их внутреннем устройстве принципами самоорганизации и пространственно-временными инвариантами [18, с. 11].

«Квертиномика» (Qwertynomics) транспорта. Как уже указывалось выше, многие исследователи подчёркивают различие в существовании «эффекта колеи» институциональной и технико-технологической («QWERTY-эффекты») составляющих, несмотря на их тесную взаимосвязь. Второй компонент описываемого явления, сторонники данной точки зрения часто именуют QWERTY-номикой (Qwertynomics).

Можно констатировать, что такая дискуссия справедлива и применительно к географии транспорта. Более того, именно транспорт очень часто приводят в качестве аргумента проявления названного различия, так как транспортное освоение территории в целом, и топоморфологические характеристики транспортных сетей разных видов транспорта в очень сильной, а иногда и определяющей степени, зависят от их технико-технологических возможностей. По аналогии с общими социально-экономическими процессами, в транспортном развитии совокупность проявлений «QWERTY-эффектов» мы предлагаем условно называть «квертиномикой» транспорта.

Примеров транспортных «квертиномических» эффектов очень много, в том числе существует и юмористическая интерпретация (рис. 3). Назовём некоторые, широко известные.

В современную эпоху весь мир делится на «левосторонний» и «правосторонний». Под этим утверждением понимается способ разъезда встречных транспортных потоков. При левостороннем движении транспортные средства движутся по левой стороне дороги, при правостороннем – по правой. У автомобилей водительское место обычно расположено со стороны встречного потока – слева при правостороннем движении и справа при левостороннем.

В современную эпоху 66% населения Земли проживает в странах, где принято правостороннее движение, и 34% – левостороннее, в первую очередь за счёт населения Индии, Индонезии, Пакистана, Японии, Таиланда и Великобритании [5]. На правосторонние автодороги приходится 72% их суммарной протяжённости, на левосторонние – 28%.

Показательным примером является выбор ширины железнодорожной колеи. При строительстве первых железных дорог «мало кто думал, что ширину колеи следует выбирать исходя из создания единой сети железных дорог в одной стране или тем более на целых континентах. Казалось, что это вопрос далёкого будущего».

Рис. 3. «Квертиномика» транспорта глазами художника-карикатуриста
Источник: [34]

Разные железные дороги в одной и той же стране могли иметь разную ширину колеи. Например, на родине железных дорог – в Великобритании – использовалось пять видов ширины колеи. Когда отдельные железнодорожные линии стали соединяться в единые сети, такая «разноколейность» стала, естественно, вызывать большие неудобства в организации перевозочного процесса, замедляя и удорожая доставку товаров и поездки пассажиров [12, с. 10].

В Великобритании вопрос о переходе на единую ширину колеи был решён парламентом принятием специального закона в 1846 г. В США, где «в конце 1860-х гг. применялись 12 вариантов ширины колеи», унификация ширины колеи была осуществлена лишь в 1880-е гг. на основе длительных переговоров между субъектами железнодорожной отрасли. Стандартная ширина железнодорожной колеи стала обязательной на всей территории США после принятия в 1887 г. Закона о торговле между штатами (Interstate Commerce Act of 1887) [32]. С учётом того, что в стране к тому времени была создана масштабная железнодорожная сеть, перешить на единую ширину колеи пришлось около 21 тыс. км путей, заменить тысячи вагонов и локомотивов [12, с. 13].

Понятно, что чем более сложными и капиталоёмкими становились железнодорожная инфраструктура и подвижной состав, тем труднее и дороже было осуществлять унификацию ширины колеи.

В современную эпоху проблема стыковки железных дорог с разной шириной колеи решается за счёт использования совмещённой колеи, перегрузки грузов из одних вагонов в другие, смены тележек вагонов и применения колёсных пар с изменяющейся шириной колеи [12, с. 14].

Глобализация (интернационализация) и унификация мирового хозяйства – процесс, начавшийся ещё в эпоху Великих географических открытий. Тем не менее, то время, когда весь мир полностью перейдёт на единые технические стандарты, для начала хотя бы в области транспорта и связи, что сулит колоссальные экономические выгоды, наступит ещё очень не скоро.

Основные выводы по данному разделу можно сформулировать следующим образом.

Буквальный перевод на русский язык термина «*path dependence*» малопонятен. Суть этого явления – иррациональная зависимость от предшествующего развития, некоей непреодолимой инерции в социально-экономической эволюции, сохраняющейся в течение очень длительного времени. Теория стремится объяснить, как совокупность прошлых событий (нередко случайных) и решений влияет на траекторию будущего развития (эволюцию системы). Обстоятельства исторической ситуации, под воздействием которых принималось то или иное решение, со временем становятся неоптимальными или нерациональными. Но ситуация сохраняется, так как изменение требует слишком больших усилий и финансовых средств за короткий промежуток времени, а качественный положительный эффект проявится только в долгосрочной перспективе. В 2004 г. известный отечественный экономист А.А. Аузан предложил весьма удачный образно-смысловой аналог – «эффект колеи».

Выявление «эффекта колеи» и его влияния на различ¬ные аспекты социально-экономической организации общества – одно из новых направлений исследований в рамках так называемой «эволюционной экономики», развивающейся за рубежом на протяжении последних трёх десятилетий. Исследования подобного рода в географии транспорта и других близких научных областях имеют ещё более короткую историю – около двух десятилетий. Уже полученные результаты свидетельствуют о необходимости и перспективности подобного рода научного поиска. Особенно плодотворно развивается на основе выявленного «эффекта колеи» исследование и всесторонний анализ пространственного развития транспортных систем городских агломераций.

В отечественной социально-экономической географии в рамках географии транспорта названный научный подход к исследованиям пока не нашёл существенного распространения, и научные работы по данной тематике единичны. В то же время необходимость в подобных исследованиях объективно увеличивается вследствие активного встраивания России и многих её регионов в глобальную транспортную систему. Барьеры, стоящие в этом процессе на их пути, очень часто обусловлены очевидной зависимостью от предшествующего развития. Кроме того, разработка оптимальных стратегий пространственного развития транспортных систем российских городов остро нуждается в научном осознании влияния на них «эффекта колеи», и преодоления его бесперспективной иррациональности.

Глобализация (интернационализация) и унификация мирового хозяйства – процесс, начавшийся ещё в эпоху Великих географических открытий. Тем не менее, то время, когда весь мир полностью перейдёт на единые технические стандарты, для начала хотя бы в области транспорта и связи, что сулит колоссальные экономические выгоды, наступит ещё очень не скоро.

Библиографический список

1. Анохов И.В. Перспективы встраивания российских железных дорог в евразийские транспортные магистрали и проект «Новый шёлковый путь». Экономические и правовые решения // Азимут научных исследований: экономика и управление, 2019, Т. 8, № 3(28), С. 57-63. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-vstraivaniya-rossiyskih-zheleznyh-dorog

2. Аузан А.А. Социокультурная экономика // Наука и инновации. 2017. № 2 (168). С. 4-10.

3. Беляков А.А., Логинова Т.Г., Шевчук А.В., Шумихин О.В. Историко-экономический анализ транспортно-энергетического комплекса России в доэлектрический период (до 1905 года) / Современные производительные силы, 2014, № 1, С. 109-119. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_21708474_55433633.pdf

4. Беляков А.А., Логинова Т.Г., Назарова В.О., Шевчук А.В., Шумихин О.В. Историко-экономический анализ транспортно-энергетического комплекса России в доэлектрический период (до 1905 года) / Современные производительные силы, 2014, №2, С. 73-80. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_21810632_87971017.pdf

5. Глухов В.В., Глухова З.В. Взаимозависимость и взаимосвязь Qwerty-эффекта и технологических решений / Управление экономическими сис-

темами: электронный научный журнал, 2019, № 8 (126), С. 6–19. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_41429386_65374886.pdf

6. Гордеев С.С., Зырянов С.Г., Подопригора А.В. «Эффект колеи» в развитии социально-экономического пространства региона // Социум и власть, 2019, №5(79), С. 84-97. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/effekt-kolei-v-razvitii-sotsialno-ekonomicheskogo-prostranstva-regiona-chast-1-effekt-kolei-i-lokalnyy-krizis-v-chelyabinskoy-oblasti

7. Горидько Н.П., Рослякова Н.А. Факторы развития российских регионов: роль инноваций и транспортной инфраструктуры: Монография / Под ред. М.Н. Нижегородцева. М., 2014. 440 с. URL: https://www.ipu.ru/node/34371

8. Зубаревич Н.В. Региональное развитие и институты: российская специфика // Региональные исследования, 2010, № 2(28), С. 3-14.

9. Изучая настоящее, проектируем будущее: материалы юбилейных Гайдаровских чтений, посвящ. 25-летию Ин-та Гайдара. М: Ин-т Гайдара, 2015. 112 с. URL: http://economytimes.ru/sites/default/files/Book.pdf

10. Латов Ю.В. Мы живем не в лучшем из миров! (популярное изложение QWERTY-номики и исследований Path Dependence). Материалы конференции «20 лет исследования QWERTY-эффектов и зависимости от предшествующего развития», Москва, 2005. URL: http://ecsocman.edu.ru/text/16213114/

11. Мачерет Д.А. Инновационное развитие транспортных систем открытого доступа // Мир транспорта, 2012, т. 10, №1, С. 78-82. URL: https://mirtr.elpub.ru/jour/article/view/597/946

12. Мачерет Д.А. Неопределённость будущего как фундаментальная проблема долгосрочного развития транспорта // Мир транспорта, 2019, т. 17, №6, С. 6-19. URL: https://mirtr.elpub.ru/jour/article/view/1766/2188

13. Мачерет Д.А., Измайкова А.В. «Экологический императив» и инновационное развитие транспорта // Мир транспорта, 2016, т. 14, №5, С. 20-31. URL: https://mirtr.elpub.ru/jour/article/view/1049/1325

14. Нуреев Р.М. Россия после кризиса – эффект колеи / Журнал институциональных исследований, 2010, т. 2, №2, с. 7-26. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/rossiya-posle-krizisa-effekt-kolei

15. Политранспортные системы: Материалы VIII Международной научно-технической конференции «Научные проблемы реализации транспортных проектов в Сибири и на Дальнем Востоке» / Новосибирск, 2015. 738 С. URL: http://elibrary.ru/item.asp?id=23712322

16. Семёнов Д.С., Швабский А.А., Бородина В.П. «QWERTY-эффект» в государственном управлении сферой экономики // Экономика, 2017, № 1(3), С. 28-32. URL: https://elibrary.ru/item.asp?id=30562777

17. Смирнов И.П. Средние города Центральной России. Тверь: Тверский гос. ун-т, 2019. 165 с. URL: https://vk.com/doc-89821077_552546708?hash= 33afb83c2e8f66e59a

18. Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей. Смоленск-Москва: Универсум, 2005. 384 с.

19. Шувалов В.Е. Депрессивный район / Социально-экономическая география: понятия и термины. Словарь-справочник. Отв. ред. А.П. Горкин. Смоленск: Ойкумена, 2013, С. 91-92.

20. Aastrup J. Path Dependency networks and intermodal transport, 2011. / 2011. 27 p. URL: https://www.researchgate.net/publication/238685905_ PATH_ DEPENDENCY_NETWORKS_AND_INTERMODAL_TRANSPORT_ WORK-IN-PROGRESS

21. Andersson-Skog L. Revisiting railway history: the case of institutional change and path dependence / The evolution of path dependence. Cheltenham, 2009. p. 65-86. URL: https://www.researchgate.net/publication/288101930_Revisiting_ railway_history_The_case_of_institutional_change_and_path_dependence

22. Curtus C., Low N. Institutional Barriers to Sustainable Transport / Routledge (UK), 2016. 278 p. URL: https://www.researchgate.net/publication/259572211_Institutional_Barriers_to_Sustainable_Transport

23. David P.A. Clio and the Economics of QWERTY // American Economic Review. 1985. Vol. 75, Number 2. Papers and Proceedings of the Ninety-Seventh. Annual Meeting of the American Eco¬nomic Association. 1985. P. 332-337. URL: https://econ.ucsb.edu/~tedb/Courses/Ec100C/DavidQwerty.pdf

24. Desmet K., Fafchamps M., What are Falling Transport Costs Doing to Spatial Concentration Across US Counties? University of Virginia, Centre for Economic Policy Research. 2003, 31 p. URL: https://www.semanticscholar.org/paper/What-are-Falling-Transport-Costs-Doing-to-Spatial-Desmet-Fafchamps/64e52b3bfbeb10ee787bb0a552069d438abb1eb5

25. Fogel R.W., Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History. Baltimore, 1964. Pp. XV, 296 p. URL: https://www.academic.oup.com/ahr/article-abstract/72/4/1493/105297

26. Jedwab R., Kerby E., Moradi A. History, Path Dependence and Development: Evidence from Colonial Railroads, Settlers and Cities in Kenya / Economic Journal. 2017, V. 127, p. 1467-1494. URL: https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/ecoj.12347

27. Imran M., Low N. Institutional, technical and discursive path dependence in transport planning in Pakistan / International Development

Planning Review, 29(3), 2007. p. 319-352. URL: https://www.researchgate.net/publication/250276916_ Institutional_technical_and_discursive_path_dependence_in_transport_planning_In_ Pakistan

28. Low N., Gleeson B., Rush E. A multivalent conception of path dependence: The case of transport planning in metropolitan Melbourne, Australia. Environmental Sciences, 2005, №2-4, P. 391-408. URL: https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15693430500405146

29. Notteboom T., De Langen P., Jacobse W. Institutional plasticity and path dependence in seaports: interactions between institutions, port governance reforms and port authority routines. Journal of Transport Geography. 2013, 27, p. 26-35. URL: http://www.vliz.be/imisdocs/publications/257559.pdf

30. Poku-Boansi M. Path dependency in transport: A historical analysis of transport service delivery in Ghana / Case Studies on Transport Policy. Volume 8, Issue 4, 2020, P. 1137-1147. URL: https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2213624X20300687

31. Rodrigue J.-P., Comtois C., Slack B. The Geography of Transport Systems. 3th Edition. Routledge, 2013, 432 p. URL: https://transportgeography.org/wp-content/uploads/GTS_Third_Edition.pdf

32. Rodrigue, J-P (2020), The Geography of Transport Systems. Fifth Edition, New York: Routledge. 456 c. URL: https://transportgeography.org/

33. Upham P., Kivimaa P., Virkamaki V. Path dependency in transportation system policy: a comparison of Finland and the UK. Journal of Transport Geography, 2013, 32, p. 12-22. URL: https://www.researchgate.net/publication/259138986_Path_dependence_and_technological_expectations_in_transport_ policy_The_case_of_Finland_and_the_UK

34. WorkOptima. Expert agency. URL: https://www.workoptima.com/too_busy_to_make_changes

35. Wright K. Path dependence – a framework for understanding active transport implementation / Royal Melbourne Institute of Technology, 2019. 203 p. URL: https://researchbank.swinburne.edu.au/file/6f73e0c4-38d7-454e-bc14-0a75120fc845/1/karen_wright_thesis.pdf

ГЛАВА 3.

«ЭФФЕКТ КОЛЕИ» В РАЗВИТИИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Введение. Процесс свертывания глобализации, сопровождаемый нарастанием автономности развития, в том числе в сфере промышленного производства, в сочетании со сменой технологических укладов выдвигают на передний план «парадигму новой индустриализации (неоиндустриализации)» [6, 12, 13 и др.]. Эта проблематика привлекла к себе внимание еще в 1950–1960-е гг. [2, 29]. Несколько позднее отдельные проблемы реиндустриализации рассматривались в работах A. Etzioni и G. Dosi [23, 24]. Это особенно актуально для России, так как у нас наиболее остро проявились негативные результаты принятия либерально-рыночной модели развития, приведшей к деиндустриализации обширных регионов страны.

Но на пути модернизации всегда стоял и стоит «эффект колеи». По мнению А. Аузана, об «эффекте колеи» упоминали еще русские исследователи начала XX в. (Г. Плеханов, Н. Бердяев, Г. Федотов и др.), обращая внимание на «повторяемость событий, реставрацию некоторых институтов, постоянное возвращение к ним» [1]. Теоретический анализ этого явления А. Аузан связывает с именами Д. Норта и П. Дэвида. Именно они не только сформулировали проблему зависимости от колеи, но и привели математические доказательства (теорема Д. Норта). П. Дэвид разработал на этой основе технологическую гипотезу. В географическом сообществе этой проблематикой занимаются А.С. Фетисов, Г.М. Федоров, Ю.М. Зверев, А.Л. Кузнецова (применительно к Калининградской области) [19, 8].

Обобщая, можно сказать, что единожды принятое институциональное или технологическое решение, даже если оно ошибочно, крайне трудно изменить без больших затрат. Иными словами, если такой стандарт закрепляется, то с этого пути невозможно сойти.

История индустриализации в России дает достаточно много примеров, начиная от строительства Санкт-Петербурга и выбора ширины железнодорожной колеи, до невозможности перенести на другое место Магнитогорский меткомбинат, хотя все факторы, обусловившие выбор места, перестали работать.

Сама проблема неоиндустриализма отличается неоднозначностью. Ф. Бродель, рассматривает индустриализацию как глобальный переход от господства аграрного уклада к преобладанию ремесел, а «промышленную революцию» как ускорение этого процесса [4]. Сходной точки зрения придерживался А. Эрлих, размышляя о пионерной индустриализации в СССР [21] и О. Сухарев, разбирая вопросы теории индустриализации [18].

Теория индустриального общества обязана своим возникновением третьей промышленной революции (НТР), первые всполохи которой относятся к 50-м – 60-м гг. прошлого века. Ее формирование обычно связывают с именами У. Ростоу и Р. Арона [29, 2]. Технократический взгляд на индустриализацию наиболее полно излагал в своих работах Дж. Гелбрайт [6]. Разумеется, не может оставаться в стороне и теория «третьей волны» Э. Тоффлера [30].

Если говорить о современных исследованиях, то следует обратить внимание на концепцию третьей промышленной революции, как способе организации энергии во взаимосвязи с информационно-коммуникационными технологиями [15]. М. Йенике и К. Якоб делают акцент на неразрывность возобновляемой и ресурсосберегающих технологий, так называемая «экологическая промышленность», которые в совокупности выступают локомотивами модернизации индустрии в целом [25].

Выбор начала пути это всегда сложный многоаспектный процесс, имеющий как объективистскую составляющую (факторы размещения), так и субъективистскую (воля принимающих решение). В Древней Руси этот процесс имел хорошо известную пространственную тенденцию «запад-восток»: Новгород, Киев, Смоленск, Брянск, Псков, затем в XII в. на арену выходит Ростово-Суздальская земля и Волжско-Окском междуречье (ВОМ) в целом. Сочетание лесных и опольных ландшафтов, транзитное положение между Балтийским, Черноморским и Каспийским бассейнами, одинаковая удаленность от двух конкурирующих инновационных центров (Новгород и Киев) и стоящих за ними внешних креативных ареалов, в сочетании с относительно лучшей защищенностью от внешних угроз,

способствовали притоку населения с его инновационным потенциалом и навыками, а значит, и общему возвышению ВОМ. Этим был задан исходный вектор для последующего лидерства ВОМ на протяжении 700 лет. Образно говоря здесь почти всегда все было быстрее и экономичнее. И в этой ситуации эффект колеи имеет скорее позитивное значение, закрепляя правильное решение.

Многие ученые отмечали феномен возвышения и удержания лидерства ВОМ и более широко Центральной России (В. Ленина, Н. Баранский, В. Кириллин, Р. Лившиц, С. Воронкова, С. Струмилин и др.). Здесь всегда была наиболее высокая плотность городов, а, следовательно, рыночные отношения закладывались достаточно рано. Сюда в первую очередь начинают проникать технологические инновации [7], что позволяет существенно потеснить потребительский тип хозяйства. Следствием этого стало многослойность прединдустриального [22] каркаса: государственные (казенные) производства, дополнялись посессионной (помещичьей) мануфактурой, а в фундаменте всего этого стремительно развивались ремесла и вырастающая из них крестьянская (старообрядческая) промышленность [9]. Многограничность, максимальное для Восточно-Европейской равнины разнообразие ландшафтных характеристик, центральность географического положения были значимым фактором этого исторического феномена неизменности «функции места» – всегда «впервые». Хотя это исходно не означало жесткую детерминированность, фатальность такого варианта развития, тем не менее историко-географический анализ показал что эффект колеи в данном случае не позволил даже централизованному государству по иному перестроить свою пространственную экономику.

На порядок более низкая, чем в Европе плотность населения, вообще, и городов, в частности, резко снижала креативный потенциал, тормозили как воспроизводство инноваций, так и обмен информацией о них, и самими инновациями. Единственным адекватным ответом на эту историческую обусловленность развития было формирование «жесткого» централизованного государства, позволяющего за счет всех видов концентрации обеспечить высокую организованность и необходимую динамику [3].

В результате со временем выстраивается специфическая российская территориальная модель: инновационное ядро – Москва; инновационная субъядро – ВОМ; инновационная субпериферия (очаги и ареалы промышленности); аграрно-доаграрная периферия.

Западные земли Руси-России напротив оказались в зоне неустойчивости. Смоленщина, входившая в лесистый регион Верхнего Днепра, с самого начала имела периферийное по отношению к Москве положение и вплоть до середины XVII века была приграничной территорией, многократно переходившей под юрисдикцию различных государств (Литвы, Речи Посполитой, России), что не способствовало ее развитию и закреплению каких-либо стереотипов. Лишь в 1654 г. Смоленская земля окончательно входит в состав России. Все это предопределило общую неуверенность в развитии и практически на протяжении всей последующей истории выступало тормозом развития.

Первым, кто попытался вырваться из «оков колеи», был Петр I. «Когда Петр Великий, имея дело с более развитыми странами на Западе, лихорадочно строил заводы и фабрики для снабжения армии и усиления обороны страны, то это была своеобразная попытка выскочить из рамок отсталости» [16]. Ему нужно было новое основание и таким основанием стал Санкт-Петербург, куда из «косной Москвы» перенеслась основная часть генерации (точнее ретрансляции) технологических и организационных инноваций. Но все это время Волжско-Окское междуречье будет сохранять свою роль, ведущего ареала концентрации производительных сил (рис. 1).

Геополитический прорыв в сочетании с внутренней реформацией обеспечил резкое ускорение диффузии Западных нововведений в России. За первые 25 лет XVIII в. были созданы основы для начала развертывания в стране прединдустриального цикла [22] – текстильная промышленность, черная металлургия и металлообработка (металлоделание). Поток стимулируемых государством инноваций устремился к востоку от Москвы и в первую очередь в Урало-Камскую землю (УКЗ), вторую Тулу, к ресурсам руды и топлива, что на 300 лет определило ее специализацию. В ходе реформ началось формирование в границах Урало-Камской Земли (УКЗ) нового прединдустриального региона. Уже к 1710 г. он давал около 40% общероссийского производства металла, в 1725 г. – 73%, а к 1750 г. до 90%. Но по-прежнему ареалом концентрации основной части вновь создаваемых производств, крупнейшим районом концентрации мануфактурного производства и кустарных промыслов оставался ВОМ, с его традициями, наличием кадров и близостью к Москве. Р. Лившиц приводит данные Е.И. Заозерской о масштабах концентрации производства. К 1725 г. только в одной Москве

было сосредоточено более половины мощностей суконной и 3/4 шелковой промышленности. В целом в ВОМ было сосредоточено более половины всех мануфактур (без железоделательных), причем самых передовых [10].

Начинает четко проявляться специализация регионов, которая, собственно говоря, и есть «прокрустово ложе колеи». ВОМ – ведущий центр по обработке волокнистых веществ (несколько сот мануфактур), пищевкусовой промышленности, обработки животных продуктов; УКЗ – металлургия и солеварение (более сотни тех и других предприятий). За пределами этих регионов развивается ряд новых крупных очагов: универсальные Санкт-Петербургский и Средневолжский; центры пищевкусовой промышленности в Харькове и Воронеже; первые индустриальные очаги в Сибири – Тобольск, Томск и Иркутск; рудники в Забайкалье и на Алтае.

Основным центром как гражданского, так и военного машиностроения становится Санкт-Петербург, в значительной мере сохраняя эту специализацию и сегодня. На фоне этого все заметнее становилась прогрессирующая депрессивность Урала, при сохранении заданной специализации (в т.ч. и оборонной), хотя все более негативную роль стала играть его отдаленность от основных центров потребления металла в Европе.

ВОМ сохраняло все эти годы бесспорное лидерство (около 40% занятых и производимой продукции, в т.ч. в текстильной – 75%), а все губернии Центральной России концентрировали до 60% занятых и около 50% стоимости производства. Вторым по значению районом оставалась УКЗ (1/4 занятых, из них в металлургической, металлообрабатывающей и металлорудной более 95%). Петербургско-Прибалтийский индустриальный ареал с универсальной специализацией сильно уступал указанным регионам: (около 1/10 занятых и до 20% стоимости продукции). На Южный район приходилось, по разным оценкам, от 10 до 15% занятых, из них 60% – в сахарной промышленности. Азиатская часть России и Закавказье были еще практически не затронуты индустриальными инновациями, их доля была менее 1,0%.

Отметим, что даже к середине XIX в. специализация крупнейших индустриальных районов теснейшим образом была связана с природно-ресурсной составляющей.

Смоленская губерния была образована в 1708 году. Это был самый спокойный период в истории этих территорий, когда будучи

прикрытым всей мощью России Смоленск и окружающие его земли не испытывали внешнего давления. Но, вместе с тем, реформы Петра так и не «запустили» прединдустриальный технологический уклад на территории Смоленской области. В регион проникал в основном торговый (купеческий) капитал, при значительном участии дворянского. В городах и сельской местности в основном росло число ремесленников и мелких товаропроизводителей. На рынках появилось больше изделий кузнецов, гончаров, кожевников, рогожников и т.п. Лишь к концу XVIII века в губернии начинает работать значительное число мануфактурных (но не крупных) производств (60 на основе купеческого и 19 – помещичьего, т.е. с применением труда крепостных, капитала). При этом наиболее крупные производства концентрировались либо ближе к Москве, либо вдоль главной полимагистрали Москва-Варшава-Берлин. Так, на парусиновой мануфактуре в Гжатске работало 400 человек и вырабатывалось до 100 тыс. аршин парусины. В условиях господства сельского уклада широкое распространение получила работа на дому на давальческом сырье от крупных мануфактур. Значимую роль в формировании регионального ранка как составной части формирующегося общероссийского играла и перекупка продукции у крестьян, что обеспечивало ускоренные темпы роста именно торгового, а не промышленного капитала. На вотчинных мануфактурах работали почти исключительно крепостные, что также тормозило развитие капитализмы в отличии от соседнего Волжско-Окского междуречья.

Однако промышленный капитализм, как и во многих других частях России, развивался исподволь за счет отхожих промыслов. По разным оценкам от 35 до 45 тыс. крестьян ежегодно находили себе заработки на Бельской, Поречской и Гжатской пристанях. Они строили и нагружали барки, подвозили лес, вязали и сплавляли плоты. Крестьяне, проживающие относительно недалеко от Москвы (Сычевский, Гжатский, Юхновский уезды), уходили на строительные работы в Москву, Петербург и города ВОМ.

В 1812 году через Смоленскую землю дважды прошли войска Наполеона, фактически полностью разрушив ее хозяйство. В результате главной ценностью для помещиков стала не земля, а крестьяне. В результате к моменту отмены крепостного права губерния занимала I место в Российской Империи по процентному соотношению крепостного населения (69,1%) и имела чисто агарную специализацию с низкой производительностью. Последствия

войны 1812 г. длительное время сказывались на социально-экономическом развитии региона[1].

Реформы 1861-1874 гг. обычно считаются точкой отсчета вступления России на капиталистический путь развития (спустя 250 лет после Западной Европы). За 25 лет (1865-1890 гг.) длина железных дорог возросла в 7,6 раз (до 29 тыс. км), преимущественно в Центре, на Западе и Юге империи – основных районах первой промышленной революции (рис. 1).

Технологические уклады проникали в Россию с их финансовым носителем – иностранными инвестициями, чьи территориальные приоритеты резко изменили географию экономического роста. Если в 1867 г. доля Центра составляла около 50% (по сумме производства), Петербургско-Прибалтийского – около 25%, Польши – около 1/10, Урала – менее 5%, Юга – менее 5%, то в 1890 г. картина была уже иной. Доля Центра снизилась до 30%, Урала – до 3,5%, доля Северо-Запада и Польши в целом осталась без изменения. Зато резко выросло значение Юга – 12%, Поволжья – около 5% и Кавказа – около 2%.

В отраслевой структуре на первое место по стоимости продукции вышла пищевая промышленность (48%), текстильная переместилась на второе (30%), машиностроение – на третье (около 9%). По численности занятых лидерство сохранилось за текстильной промышленностью (28%), на второй позиции – металлургия и металлообработка (20%), затем пищевая (13%) и горнодобывающая (около 8%) отрасли.

Однако в специализации основных индустриальных ареалов принципиальных изменений не произошло. Только в Южном районе наметились существенные изменения. При высокой общей диверсифицированности структуры доля занятых возросла до 14%, в т.ч. в пищевой – 36%, металлургии и металлообработке – 15%, горнодобывающей – 13%.

В заключительном десятилетии XIX в. продолжалась диффузия индустриальных нововведений. Протяженность железных дорог возросла до 52 тыс. км, охватив первичной сетью большую часть обжитой территории страны. Транспортные инновации потянули

---

[1] Демочкин А.В. Эволюция экономики и социума Смоленской губернии конца XVIII - первой половины XIX вв. Диссертации и автореферата по ВАК РФ 07.00.02, на соискание степени кандидата исторических наук. М., 2007 г.

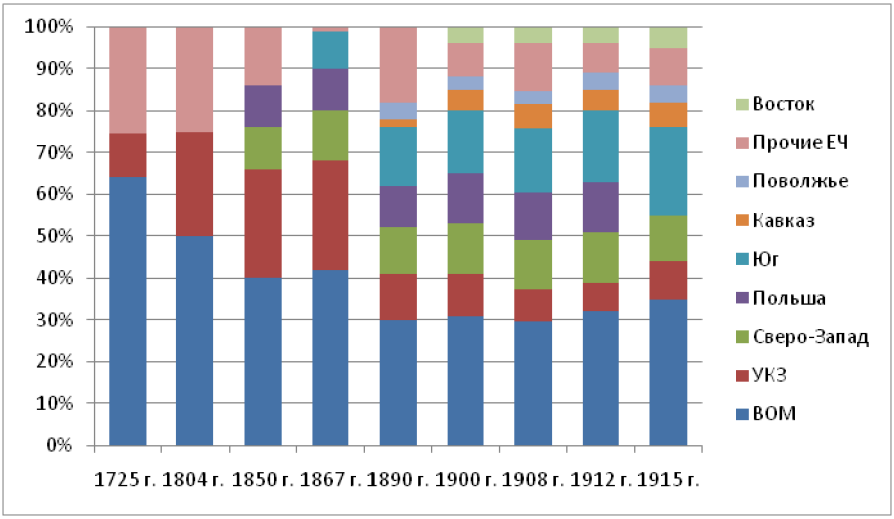

Рис. 1. Динамика размещения промышленности в России с 1725 по 1915 гг. (в % от численности занятых в крупной промышленности)

за собой цепочку промышленных инноваций, в первую очередь в машиностроении и черной металлургии. При этом наблюдается все та же тенденция: первоначальное возникновение машиностроения в Петербурге; затем диффузия в Центр и на Запад; далее на Урал и Юг, к основным металлургическим базам. Иными словами, инновации первоначально ориентируются почти всегда на столичность, территориальную близость к генерирующим центрам, трудовые ресурсы и староосвоенность (наличие колеи), и лишь затем перемещаются в районы, действительно оптимальные для их размещения по совокупности факторов.

В 1860 г. общие масштабы добычи угля в России не превышали 300 тыс. т, в т.ч. 61% – в Польше и 1/3 – в Донбассе. В 1887 г. добыча возрастет до 4,8 млн т., но ситуация меняется: 39% – в Польше, 43% – в Донбассе и 12% – в Мосбассе. В 1900 г. из 16 млн т 25% – в Польше, 68% – в Донбассе, менее 2% – в Мосбассе и около 2% – в Сибири. Территориальная динамика развития угольной отрасли вновь демонстрирует общие особенности инновационной модели – переток инноваций с Запада на Юг и Восток через ВОМ (рис. 1). Сегодня как минимум 2 района сохраняют заданную колею, в Сибири эта специализация усилилась, и лишь Мосбасс практически

исчез с экономической карты. Схожая картина складывалась и в черной металлургии.

Другой отраслью общероссийской специализации Юга стала сахарная промышленность. Из 77 тыс. т сахара, произведенного в 1900 г., на Украину пришлось почти 70%, в т.ч. на Киевскую губернию – 1/4 общероссийского производства. Вслед за свеклосеянием на Юг из ВОМ сместилось сельхозмашиностроение (61% против 32% в 1888 г.). Сегодня на постсоветском пространстве производится 8-9 млн. т сахара, и, хотя доля Украины снизилась, она сохраняется на уровне 1/4, т.е. остается отраслью специализации. В этом же ареале сохраняется и сельхозмашиностроение, хотя и в сильно урезанном варианте.

К концу века стремительно возник еще один ареал индустриального роста – Кавказ (вначале на базе нефтяной промышленности, а затем производств нефтеэнергохимического цикла). Кавказ в границах Империи-СССР и сегодня сохраняет данную специализацию.

В 1899 г. российскую промышленность поразил очередной кризис, который, хотя и начался в старой отрасли – текстильной, но наиболее сильно сказался в металлургии и машиностроении. Кризис, в котором промышленность России находилась вплоть до 1909 г. усилил производственную и территориальную концентрацию и в определенной мере усилил эффект колеи.

В 1909 г. начинается новый экономический подъем, пришедшийся на пик восходящей фазы второго кондратьевского цикла. Общая промышленная динамика сопровождалась территориальной перестройкой. Доля Урала продолжала падать, Юга, Кавказа и Поволжья – расти, при сохранении долей ВОМ, Запада и Польши (рис. 1).

К началу Первой мировой войны сложилась территориальная структура промышленности, основные особенности которой сохраняются до наших дней (за исключением районов нового освоения), т.е. в Европейской части пространственные пропорции и базовые специализации не смогла полностью переварить даже советская индустриализация и кризис конца столетия (табл. 1).

За пределами этих индустриальных ареалов прочие районы Европейской части (включая Смоленщину) фактически оставались слабо затронутыми индустриальной волной и являлись ресурсной полупериферией для основных развивающихся регионов. За выче-

Таблица 1

Размещение русской промышленности в 1912 г.*

Районы	Заведения, штук	%	Стоимость, млн. руб.	%	Занятых, тыс. раб.	%
Северный	139	0,7	34	0,6	22	0,9
СПб-Прибалтийский	1724	8,6	816	15	292	12
ВОМ	2916	14,5	1587	28	795	32
УКЗ	1834	9	215	4	173	7
Южный	3527	18	939	16	406	16
Привислинский край	2928	14,6	680	12	304	12
Кавказский	1387	7	596	11	163	7
Сибирский	1819	9	110	2	95	4
Центрально-Азиатский	437	2	84	1,5	14	0,6
Итого	20269	100	5602	100	2483	100

* Таблица составлена на основе данных В. Ленина, 1975, Р. Лившица, 1955, С. Воронковой, 1996.

том Санкт-Петербурга на них приходилось менее 9% занятых и около 9% производства (табл. 1.).

В Смоленской губернии в этот период ведущей отраслью экономики по объемам производства была торговля, а по занятым – низкотоварное сельское хозяйство. В конце XIX века, по данным Д.Н. Жбанкова[2], в губернии было «28 крупных и мелких (в основном) промышленных заведений с числом рабочих 9 тыс. человек». В 1904 г. число предприятий достигло уже 2144 с более чем 12 тыс. рабочих, а в 1912 г. – 6595 предприятий с около 15 тыс. рабочих (вместе с железнодорожниками), что составляло лишь 0,5% от общероссийской численности занятых в промышленности. Мы видим здесь и очень быстрый рост числа предприятий, и их очень маленькие размеры. Кроме того, в техническом отношении это были отсталые предприятия. В начале века 64% всех смоленских предприятий не применяли двигателей и работали ручным способом. Таким образом, согласно В.И. Ленину[3], промышленное предпринимательство еще не прошло в полной мере стадию становления, и

[2] Жбанков Д. Н. По поводу проекта положения об устройстве и содержании промышленных заведений. СПб.: тип. Я. Трей, 1897. 23 с. (Отт. из газ. «Врач». 1897. № 15).

фактически большинство из этих предприятий в полном смысле промышленными не являются. Хотя уже существуют и крупные современные предприятия типа Ярцевской хлопчатобумажной мануфактуры. История предприятия начинается с 1873 года, когда оно было основано в селении Ярцев-Перевоз на реке Вопь, притоке Днепра, Духовщинского уезда Смоленской губернии – Ярцевская Мануфактура товарищества Хлудова. Таким образом, Ярцево – это классическое промышленное село. Предприятие было не только самой западной текстильной фабрикой Российской Империи, но и самым технически оснащенным прядильным и ткацким производством. Уже через 5 лет после основания фабрики на ней работало более 6 тыс. рабочих и служащих. Продукцию, которую выпускала Ярцевская Фабрика, в основном это бязь, миткаль, молескин, благодаря близкому расположению важных железнодорожных магистралей России: Москва-Брест и Рига-Орел, продавали в Санкт-Петербург, Москву, Польшу, Австрию, Германию, Скандинавские и Балканские страны[4].

Тем не менее структура промышленности Смоленщины не сильно отличалась от общероссийской. Следует подчеркнуть, что далее приводимые данные касаются промышленности согласно тогдашней методике учета (по В.И. Ленину значительная ее часть таковой не являлась[5]). Сегодня большая ее часть была бы отнесена к малому и микропредпринимательству. В целом она отражает и специализацию хозяйства губернии, и степень ее втягивания в общероссийский рынок. Пищевая промышленность представлена 42% предприятий – самая большая доля, однако в основном это малые предприятия с примитивным оборудованием и низкой производительностью труда. Очень широко в губернии было развито кирпичное производство (10 заводов было в Поречском уезде,

---

[3] Ленин В.И. Развитие капитализма в России. Полн. Собр. Соч. т 3, 1971 г.

[4] В свою советскую историю комбинат был флагманом текстильной отрасли страны. Предприятие специализировалось на выпуске широкого ассортимента хлопчатобумажных тканей – бязь, ситец, сатин, поплин, фланель, диагональ, рогожка, байковые и вафельные ткани, махровые ткани и изделия из них, вельвет, двунитка, марля, широкий ассортимент швейных изделий – одежды и домашнего текстиля. Однако с 2018 года комбинат прекратил деятельность по производству продукции легкой промышленности и сосредоточился на деятельности по управлению промышленной недвижимостью и сдаче в аренду производственных площадей, складских помещений.

[5] Ленин В.И. Развитие капитализма в России. Полн. Собр. Соч. т 3.

9 – в Краснинском, 11 – в Духовщинском, 45 – в Вельском, 44 – в Рославльском уездах), чему способствовало наличие кирпичных глин. Кирпичные заводы были очень маленькие, и работа на них носила сезонный характер. К этой группе производств относились и 2 изразцовых завода в Смоленске и Гжатске (Гагарин).

Второе место по числу рабочих принадлежало стеклянному и хрустальному производству. Всего было семь предприятий этого рода (три хрустальных и четыре стекольных), причем шесть находились в Рославльском уезде и один в Вельском. Первый хрустальный завод был основан еще в 1824 г. в Ворошиловской волости Рославльского уезда. Еще один хрустальный завод – Ново-Деребужский, основанный в 1882 г. Недалеко от Шумяч был построен Фанинский стекольный завод (ныне Первомайский). В этом смысле можно говорить, что стекольное производство было одной из отраслей специализации промышленности региона. Здесь также работало четыре спичечных фабрики: три в Вязьме и одна в Гжатском уезде. На Смоленщине в начале XX века было четыре табачных фабрики – в Смоленске, Вязьме и Сычевке, работающих на импортном сырье.

В такой аграрной губернии, как Смоленская, помимо пищевой промышленности, большое развитие получила кожевенная подотрасль (71 кожевенный завод). В силу рассредоточенности поголовья скота, они были расположены практически во всех уездных центрах и являлись скорее мастерскими, в которых механические двигатели не применялись. Преобладание аграрного производство предполагало также значительное число маслобойных предприятий (крупные паровые маслобойни было в Рославле (3) и Вязьме (3)). На них работало более 450 рабочих.

К числу известных в губернии предприятий и предпринимателей следует отнести катушечную фабрику в Смоленске для нужд прядильного производства. В губернии работало восемь типографий, в том числе три в Смоленске.

В конце XIX века край охватила индустриализация. В 1868 году в Рославле был построен вагоноремонтный завод, а в 1870 году Смоленск был соединён с Москвой железнодорожным сообщением. Тем не менее в начале XX века промышленность в губернии оставалась слаборазвитой. Было только одно крупное предприятие – Ярцевская хлопчатобумажная фабрика, а по данным 1913 года в губернии насчитывалось 205 предприятий цензовой промышленности, на которых было занято около 13 тыс. рабочих. На железной дороге трудилось еще свыше 2 тыс. человек.

В общем объеме промышленной продукции (1913 год) первое место занимало водочное и пивоваренное производство (32%), на втором стояла обработка хлопка (23,4%), маслобойное производство (13,2%), деревообработка (11%). В целом на пищевую промышленность приходилось около 50% производства. Машиностроение и металлообработка почти отсутствовали (0,6% от всей губернской продукции). Многие предприятия были заводами только на бумаги (в большинстве таких предприятий работало лишь 5-6 человек). Наиболее крупными предприятиями Смоленска были: завод сельскохозяйственных машин «Вилия», катушечная фабрика Гергарди, кафельный завод Будникова, городская электростанция (построена в 1901 году), табачная фабрика Рыжикова.

В начале XX века Смоленщина была затронута столыпинской реформой, которая сказалась на рынке труда. Около 16% крестьян переселилось на отруба и хутора, начался процесс вытеснения избыточной рабочей силы из деревни. Однако большая часть этих людей мигрировало за пределы губернии. С развитием капиталистических отношений крестьяне начали производить ту продукцию, которая пользовалась устойчивым спросом на рынке: лен и мясомолочную продукцию. В 1912 году за пределы губернии вывозилось не менее 3562 тонн молока. 83-85% произведенного на Смоленщине льна продавалось, причем большая часть шла на экспорт.

Революции 1917 г. является классическим примером **инновационного «взрыва»**. Было построено новое государство, в рамках которого был полностью осуществлен индустриальный цикл и построено индустриально общество. Массированные инвестиции в этот период являются основным условием роста производственных мощностей в промышленности.

В 1923 г. на долю Московского промышленного района приходилось 38% занятых в промышленности СССР (50% от РСФСР), и он давал 42 и 56% продукции соответственно. Вновь, как и ранее, на каждом очередном этапе развития именно в ВОМ накапливается потенциал для очередного инновационного толчка через модернизацию с сохранением исторического базиса накопленных технологических укладов.

Итогом значительных усилий по развитию восточных районов явилось удвоение их удельного веса в экономике страны к середине прошлого века. Доля районов к западу от Волги уменьшилась до 40%. В Урало–Поволжье сформировался крупнейший в мире внут-

риконтинентальный индустриальный ареал, на который приходилось около 2/5 занятых и продукции промышленности страны. С учетом потенциала юга Западной Сибири и Северного Казахстана здесь оказалось сосредоточено до 50% промышленного и 1/3 аграрного потенциала страны. Еще примерно 1/6 промышленного потенциала приходилась на остальные район Азиатской части (против менее 1/20 до 1917 г.). Подобная территориальная структура явилась следствием совокупного влияния факторов формирования собственного инновационного центра и закрытости экономики страны, в условиях инновационной и общеэкономической блокады со стороны Запада (табл. 2).

Геополитические угрозы также оставались важнейшим фактором, сдвигающим экономику в наиболее удаленные от внешних границ части территории.

Подводя итог макроиндустриальной волне, отметим, что за период с 1918 по 1975 г. (завершение второй промышленной революции) в промышленность было направлено 36% всех инвестиций

Таблица 2

Занятые в промышленности по регионам СССР (%)

	1913	1940	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
СССР*	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
РСФСР	62	69	72	69	68	66	64	63	62	61	61
Центр**	36	40	25	17					15	12	11
Урало-Поволжье**	12	13	40	30					19	18	16
ВР*	4,5	6,4	12,4	13,7					15	17	18
Украина	18	20	16	17	18	18	19	19	20	20	20
Белоруссия	1	3	2,2	2,3	2,5	2,9	3,2	3,5	3,8	3,9	4
Прибалтика	4	1,8	2,4	2,6	2,9	3,2	3,3	3,2	3,1	3,1	3,1
Закавказье	3,5	2,4	2,8	2,8	2,8	3,0	3	3,1	3,4	3,7	3,8
ЦАР	0,7	3,6	4,6	6,3	5,8	6,1	6,5	6,9	7,3	7,8	8,1
ЕЧ	94,8	90	83	80					77,7	75,2	74
ВЧ**	5,2	10	17	20					22,3	24,8	26

Таблица составлена на основе данных «Промышленность СССР. Статистический сборник. М.: Финансы и статистика, 1988, с. 113.

*Для 1913 г. 100% для СССР равняется 88% от производства Российской империи в сопоставимых границах.

**Данные даются по расчетам автора.

в народное хозяйство, что демонстрирует высокую эффективность капиталовложений в индустриальный сектор национальной экономики. Эти ресурсы позволили за срок менее 60 лет завершить вторую, пройти третью и войти в четвертую кондратьевскую волну.

В структуре самой промышленности также произошли значительные изменения. Лидирующей отраслью по всем показателям стало машиностроение. Значительно возросла доля химической и топливной отраслей. Подобная структура промышленности в общих чертах вполне соответствует представлению об индустриально развитом государстве (табл. 3).

Советская модернизация сопровождалась и кардинальным сдвигом в размещении производительных сил (табл. 2). Основным итогом послевоенного развития стало существенно более равномерное распределение промышленного потенциала. Впервые в истории доля Центрального района оказалась ниже 1/4 индустриального потенциала страны. Если в 1930 г. на два пристоличных региона приходилось 2/3 промышленного потенциала СССР (в 1920-е гг. только Московский район концентрировал до 50% всего промышленного потенциала), то к 1980-м гг. их доля снизилась до 1/6.

Таблица 3

Отраслевая структура промышленности СССР в 1975 г. в сравнении с началом и концом XX в. (в %)*

	Валовая продукция			Численность ППП			ППОФ		
	Нач. XX в.	1975	1999	Нач. XX в.	1975	1999	Нач. XX в.	1975	1999
Вся промышленность	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Электроэнергетика		3	10		2			17	
Топливная		6	17		4			13	
Химия и нефтехимия		7	7		5			9	
Машиностроение	9	24	19	15	41			22	
Лесная		5	5		8			5	
Стройматериалов		4	3		6			6	
Легкая	30	17	2	30	15			4	
Пищевая	48	20	15	36	9			8	
Прочие	13	14	22	19	10			16	

*Данные на начало XX в. даются осредненными для периода 1900-1908 гг.

**Таблица составлена по расчетам автора.

Вместе с тем внутри Европейской части вплоть до 1990-х гг. (в Прибалтике до 1980-х) шел процесс увеличения доли периферийных по отношению к Центру территорий, который дополнял тенденцию сдвига на Восток. В масштабах СССР к 1990 г. общие пропорции экономики выглядели следующим образом: доля промышленности в совокупной продукции промышленности и сельского хозяйства составила около 70%. На первичную сферу приходилось около 15% ВВП, вторичную свыше 1/3, на третичную – около 2/5, на транспорт и связь около 15%.

В советский период комплекс факторов, сдерживающих развитие Смоленской области, почти не изменился: близость границ, колоссальный ущерб в годы ВОВ, периферийное положение по отношению к основным центрам развития – ВОМ, Ленинграду, Киеву и Минску.

Летом 1918 года Совнарком принимает декрет о национализации крупной и средней промышленности (к 1920 году этот процесс на Смоленщине полностью завершился; более 200 предприятий стали принадлежать государству). В 1920-е годы в Смоленске появился авиационный завод, заложивший новый машиностроительный вектор развития. Он был построен тогда, когда еще не была сформулирована доктрина: к западу от Москвы не строить предприятия оборонной промышленности. Доктрина полностью себя оправдала в годы Великой Отечественной войны, но индустриализация была на многие годы заторможена. В тоже время не мог использоваться и накопленный потенциал. В начале 1921 года около половины предприятий губернии не работали или работали периодически. В Смоленске в это время действовало лишь 18 предприятий с 1500 рабочими. С большим трудом восстанавливалось производство на Ярцевской фабрике. В целом численность занятых в промышленности сократилась на порядок.

Тем не менее за годы первой пятилетки на территории области было построено 122 промышленных предприятия (в основном легкой и пищевой промышленности), которые сохраняли в своей специализации прежний вектор развития. Сохранение унаследованной специализации в аграрном секторе – льноводство – позволило создать новую отрасль промышленности – переработка льна. За эти пять лет было построено 46 льнозаводов и мощная льночесальная фабрика в Вязьме. Более чем в 10 раз выросла продукция швейной промышленности. Для решения проблемы снабжения элек-

троэнергией во всех районных центрах Смоленщины были построены маломощные местные электростанции, которые на какое-то время решили проблему обеспечения городского населения и местной промышленности электроэнергией.

В годы второй пятилетки (1933-1937 гг.) было построено 24 электростанции, вновь открыто 13 торфоразработок, начали выпускать продукцию 23 предприятия металлообрабатывающей промышленности, введено в действие еще 13 льнозаводов. В эти годы в Смоленске строятся прядильно-ткацкий льнокомбинат, мясокомбинат, завод «Метиз», мелькомбинат, Руднянский завод сгущенного молока, стекольно-изоляторный завод и крупная электростанция в Рославле, льнокомбинат в Вязьме, дорогобужский механизированный сыромаслозавод и другие предприятия. Мы наблюдаем по-прежнему сохранение эффекта колеи. В 1933 году была введена в эксплуатацию одна турбина первой очереди Смоленской ТЭЦ-1 мощностью 3 тысячи киловатт. Через год дала ток первая очередь Рославльской электростанции мощностью 6 тыс. кВт. Можно сказать, что в промышленности области появилась новая отрасль – электроэнергетика, пока как регионо-обслуживающая. В 1937 году начал работать крупнейший во всей стране льнокомбинат (однако официально принят он был только в начале 1941 года, когда было завершено его техническое оснащение новейшим отечественным оборудованием). Всего за годы второй пятилетки на Смоленщине было построено 117 промышленных предприятий. Причем большая их часть были крупными фабриками и заводами. Однако удельный вес машиностроения по-прежнему оставался минимальным.

Наряду с новым строительством с конца 1920-ых и в 1930-ые годы велись широкие реконструктивные работы. Реконструкции подверглись завод имени Калинина (дорожно-строительные машины) в Смоленске, Смоленский кирпичный завод, типография имени Смирнова и др.

Индустриализация области продолжалась и в годы третьей пятилетки (1938-июнь 1941 г.). За это время было построено 53 промышленных предприятия, 17 электростанций, открыто 16 новых торфоразработок.

В результате советской индустриализации к 1940 году в области действовало 436 крупных промышленных предприятий. Из них лишь 80 вели свое существование с дореволюционного времени,

но эти предприятия были реконструированы, а выпуск продукции на них вырос в 2-3 раза. По итогам 1940 года стоимость валовой продукции промышленности впервые превысила стоимость продукции сельского хозяйства. Область стала индустриально-аграрной. Но эффект колеи продолжал действовать.

Великая отечественная война привела к подрыву как демографического, так и социально-экономического потенциала и фактически на многие годы сделало затруднительным уход от эффекта колеи. За годы оккупации (1941-1943 гг.) на Смоленщине были разрушены 935 промышленных предприятий. Сразу после освобождения области от оккупантов начались восстановительные работы. Началась реэвакуация ряда предприятий, возвращались специалисты. Но это означало лишь консервацию структуры 1940 г.

В 1950-ые годы на Смоленщине вошел в строй целый ряд новых предприятий: Дорогобужская ГРЭС, Гнездовский керамический завод, Смоленский кирпичный завод №2, Смоленская мебельная фабрика, Смоленская чулочно-трикотажная фабрика, Руднянский завод сгущенного молока. Началась добыча угля в районе Сафоново. Строились новые льнозаводов в Ельне, Рудне, Екимовичах, Рославле, Вязьме, Стодолище, Сафонове, Туманове, Починке, Монастырщине и Ярцеве. Мы видим сохранение унаследованной специализации, за исключением организации добычи угля, что в прочем входило в ТЭК вместе с традиционными торфоразработками.

Темпы восстановления промышленности были относительно высокими, но все равно за первую послевоенную пятилетку (1946-1950 гг.) достигнуть довоенного уровня промышленность не смогла, хотя за это время было построено и восстановлено 530 промышленных предприятий. Темпы восстановления были очень низкими (слишком велики были разрушения и людские потери). Только в 1953 промышленное производство в области достигло довоенного уровня, а в 1954 году превзошло его на 17%. Таким образом, 13 лет спустя после предвоенного 1940 г. структура промышленности и во многом ее техническая оснащенность остались в прежнем состоянии.

С середины 1950-ых годов в области начинается ускоренное индустриальное развитие, однако наиболее быстрыми темпами попрежнему развиваются традиционные отрасли: промышленность

стройматериалов, швейная, текстильная, кожевенно-обувная. В 1956 году в области действовало 486 крупных промышленных предприятий. Дальнейший рост промышленности стал возможен в значительной степени благодаря пуску в 1958 году на берегу Днепра Дорогобужской ГРЭС, работавшей на добываемых в области углях Мосбасса. Вокруг этой станции начал складываться новый промышленный ареал.

Выполнение семилетнего плана позволило промышленности региона выйти за границы традиционной специализации. В Верхнеднепровском рядом с Дорогобужской ГРЭС появилась новая отрасль – химическая промышленность (Дорогобужский завод азотных удобрений, позже в Сафонове построен завод пластмасс). Началось формирование Дорогобужско-Сафоновского промузла, которое ускорилось после прекращения добычи угля.

В 1960 году для обеспечения рабочих мест занятым в угольной промышленности были построены Сафоновский электромашиностроительный завод, заводы «Теплоконтроль» и «Гидрометприбор». Для сбалансированности рынка труда по гендерной составляющей в 1961 году открылась швейная фабрика «Орёл». А уже в 1962 году здесь запущен Сафоновский завод пластмасс (производственное объединение «Авангард»). В последующие годы здесь вступило в строй несколько предприятий пищевой промышленности.

Но в целом по области лидирующей отраслью становится машиностроение, представленное новейшими отраслями (Смоленские заводы – электроламповый, средств автоматики, радиодеталей, электрических машин, Сафоновские – «Теплоконтроль», «Гидрометприбор», экспериментально-механический). В Рославле были построены заводы, ориентированные на кооперационные связи с московским промузлом («Автозапчасть», «Авторемонтный», завод алмазных инструментов). В Гжатске были построены заводы «Светотехника», «Динамик». В Ярцево была проведена реконструкция хлопчатобумажного предприятия. Строительство было переведено на индустриальную основу. В поселке Гнездово под Смоленском был построен комбинат строительных материалов, в Смоленске и Сафонове – заводы железобетонных изделий.

В результате усилий 1970-80-х годов в области удалось уйти от «колеи», а наиболее высокими темпами развивались отрасли, обес-

печивающие научно-технический прогресс: энергетика, машиностроение, приборостроение, автомобильная и химическая промышленность. Работали и уникальные производства, например, гранение алмазов.

Кардинально изменилась электроэнергетика, превратившись в еще одну отрасль специализации экономики области. В 1983 году был запущен первый блок атомной станции мощностью 1000 мВт, второй – весной 1985 года, третий – в 1987 года. В 1986 году достигла проектной мощности Смоленская ГРЭС. А в Смоленске была построена ТЭЦ-2. Но и к концу 80-х годов прошлого века Смоленщина сохранила свою историческую специализацию крупного производителя пищевых продуктов, изделий легкой промышленности, промышленности строительных материалов.

В 1990 г. на ТЭК приходилось 18% (РФ 25), легкую и пищевую – 27 (РФ 20), машиностроение – 20 (РФ 20), переработку сырья – 10 (РФ 25), химическую – 5 (РФ 7).

Еще в середине 1980-х гг. начался поиск социальных изобретений, которые могли бы дать ответ на очередные вызовы времени. Эти поиски получили широко известное название **«Перестройка»**. Вне всяких сомнений это были реформы, ориентированные на Западные инновации.

Эффективность реформ определяется структурно-отраслевыми и территориальными сдвигами, достигаемыми уровнями социальной и территориальной дифференциации. Ухудшение отраслевой структуры (табл. 3), усиление периферийности большинства ТХС, возрастание различий означает их общественно значимую неэффективность. Если при этом происходит абсолютное снижение ВВП, то это неэффективность в квадрате. В этом смысле неудача избранной модели реформирования, которую пытались реализовать в 1990-е гг. страны СНГ, включая Российскую Федерацию, привела к тому, что сегодня они – слабое звено в «цепочке индустриальных государств».

Другим индикатором служит изменение территориальных пропорций в уровнях экономического развития регионов, измеряемых в ВРП 2018 г. в сравнении с 1998 г. и 1991 г. Доля двух столичных регионов (Московского и Петербургско-Ленинградского) возросла с 26,4% до 31%, а к 2018 г. до 32,5%. Удельный вес трех Восточных районов почти не изменилась – 27,9% и 27,5%, и 28,7 к 2018 гг. соответственно, (исключительно за счет увеличения доли Запад-

Таблица 4

Динамика накопленного потенциала по регионам РФ*

Регионы	Основные фонды 1991 г. %	Основные фонды 1999 г. %	Основные фонды 2018 г. %
РФ**	100	100	100
Северный	5,2	4,9	4,9
Северо-Западный	5,6	5,4	6,3
Центральный	17,6	21,1	28,4
Волго-Вятский	4,9	4,7	2,8
ЦЧР	4,7	4,9	3,2
Поволжье	11,3	11,1	7,9
Северный Кавказ	7,9	8,0	7,0
Урал	13,2	13,7	10,0
Западная Сибирь	14,7	13,1	17,5
Восточная Сибирь	6,9	6,5	4,4
Дальний Восток	7,4	6,5	6,3

* Составлено по расчетам автора

** Без Крыма и Севастополя

ной Сибири с 13,8% до 14,9%). Доля Урало–Поволжья, напротив, снизилась с 25,2% до 22,8% (в основном за счет уменьшения доли Урала). При этом доля Московского столичного региона в Центре возросла с 64% до 75%, а Петербургско-Ленинградского в Северо-Западном районе с 66% до 71%. Таким образом, следует говорить о нескольких разнонаправленных процессах в кардинально изменившейся динамике ТХС, проходящих под воздействием двух «дирижеров» – внутрисистемного кризиса на пространстве СССР и сильнейших внешних инновационных воздействий как со стороны Запада, так и, в меньшей степени, Востока и Юга. В целом на два столичных региона сегодня приходится 32,5% (2017 г.) ВВП России (доля МСР 26%; СПБ_Лен 6,5%).

Изменение пропорций между ТХС сопровождается сильнейшими перестройками как общехозяйственной специализации, так и структуры отраслей промышленности. При этом процессы изменения специализации экономических районов сопровождаются уменьшением диверсифицированности региональных экономик и нарас-

Таблица 5

Размещение русской и Российской промышленности в 1912 и 2018 гг.*

Районы	Стоимость, млн. руб. (1912)	% 1912	% 2018	Занятых, млн. чел., 2012/2018	% 1912	% 2018
Северный	34	0,6	4,2	0,022/0,4	1,3	2,9
СПб-Прибалтийский	816	15	4,8	0,29/0,9	17,2	6,5
ВОМ (ЦЭР+Нижний Новгород)	1587	28	18,6	0,8/2,95	46,9	15,6
УКЗ	215	4	12,6	0,17/1,95	10,2	13,9
Кавказский	596	11	3,6	0,16/1,25	9,6	9,0
Сибирский	110	2	39,6	0,1/2,650	5,6	19,0
Прочие	2244	39,4	16,6	0,15/4,62	9,1	33,1
Итого	5602	100	100	1,7/13,95	100	100

*Таблица составлена по данным В. Ленина, 1975, Р. Лившица, 1955, С. Воронковой, 1996, Росстат, 2019.

Если считать без Сибири, то доля ВОМ в ЕЧ составит в 2018 г. 31% в стоимости и 19,5% по занятым.

танием тенденций моноспециализации, в определяющей степени диктуемые внешней конъюнктурой.

Наиболее моноспециализированными оказались Западно-Сибирский (60% продукции промышленности приходится на ТЭК) и Восточно-Сибирский (52% – цветная металлургия) районы. Данное структурное соотношение отражает предшествующий десятилетний процесс разрушения всех других отраслей промышленности при экспортной ориентации этих отраслей в условиях невозврата амортизации.

Машиностроительная специализация Волго-Вятского района (42% промышленной продукции приходится на машиностроение) связана с обвальным спадом в химической, легкой и лесной отраслях, в сочетании с относительно высокой долей слабо затронутых секторов самого машиностроения (автомобильная промышленность).

К районам, сохранившим наиболее диверсифицированную структуру промышленности (по РФ 5 отраслей дают более 10% промышленной продукции каждая), относятся Уральский (5 отраслей), Поволжский, Центрально-Черноземный и Дальневосточный

(по 4 отрасли в каждом). Подобная ситуация объясняется для первых двух регионов их срединным положением в стране и спецификой многократного прохождения инновационных волн. Для Центрально-Черноземного района это связано с наведенным значением аграрной специализации. Дальневосточный регион, традиционно изолированный от основного экономического пространства страны, в условиях резкого роста транспортных тарифов стал еще более оторванным и вынужден сохранять значительную диверсифицированность экономики при одновременной специализации на экспортно-ориентированной рыбной промышленности.

Реформы 1990-х годов в сфере экономики привели к коренному изменению форм собственности, как в России, так и в Смоленской области. Теперь в народном хозяйстве действуют разные формы собственности – акционерные предприятия открытого и закрытого типа и др. Значительно возросла роль частного сектора. Однако, к сожалению, многие предприятия, созданные трудом нескольких поколений советских граждан, были куплены практически за бесценок богатыми людьми (в ходе ваучерной приватизации).

В настоящее время обрабатывающие производства – ведущий сегмент промышленности области. В их структуре за последние 3 года около 30% (против 36% в 1989 году) приходится на машиностроение, около 25-27% (против 4%), на химические производства, 12-15% (против 17%) на производство пищевых продуктов и напитков. Практически исчезла как отрасль легкая промышленность – около 3% против 20% в 1989 году[6]. Таким образом можно говорить о сохранении в целом доли машиностроения и пищевой отраслей и замещении легкой промышленности химической.

Но при этом масштабы производства по-прежнему уступают уровню 1990 г. Если сокращение численности занятых можно формально объяснить ростом производительности труда, то уменьшение объема выпуска очевидно свидетельство не устраненной

---

[6] Смоленская область в цифрах. 2020: Крат. стат. сб./Смоленскстат – С., 2020. – 362 с.

Ильюхов А., Колб Е. “Край Смоленский”, № 9-10, 1993 г.

Перлин Б. Н. «Смоленск и его улицы. Историко-географические очерки Экономическая сфера (smoladmin.ru)

депрессивности, что в определенной степени также можно рассматривать как эффект колеи.

Заключение. Проведенное исследования позволяет сделать вывод о разнонаправленности влияния эффекта колеи на территориальную организацию промышленности. С одной стороны, ее закрепляющая роль – это очевидное конкурентное преимущество старопромышленных и более широко староосвоенных районов. С другой стороны, эта закрепленность (консервативность) является препятствием для ускоренной модернизации. В результате ни одна из модернизационных волн не позволила в полном объеме преодолеть эффект колеи.

Новая металлургия в Российской империи формировалась на «чистом месте» в Царстве Польском и Южной районе. Первая пятилетка целиком опиралась на потенциал ВОМ и являлась модернизацией. А вот вторая пятилетка – это неоиндустриализация, когда начался сдвиг промышленности в Урало-Поволжье. Для некоторых регионов Урала это была скорее модернизация. Великая Отечественная война многократно усилила этот тренд и сдвинула производство еще восточнее – на юг Западной и Восточной Сибири. Одновременно формировался изолированный неоиндустриальный ареал на Дальнем Востоке. И вместе с тем модернизировалась промышленность Южного экономического района, унаследованного от Империи.

После войны неоиндустриализация охватила ЦЧР и западные районы Центральной России, север Западной Сибири и в ограниченных масштабах Северный Кавказ.

Последние тридцать лет в России фактически не было ни модернизационного, ни неоиндустриализационного процессов и сегодня принципиально важно определиться с выбором районов, как для одного, так и для другого вариантов восстановления и развития промышленного потенциала страны.

Исследование поддержано в рамах реализации гранта РФФИ № 19-45-670001 и программы по повышению конкурентоспособности 5-100 БФУ имени И.Канта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. А.А. Аузан. «Эффект колеи». Проблемы зависимости от траектории предшествующего развития – эволюционная гипотеза. Вестник Моск. Ун-та. Сер. 6. Экономика. 2015. № 1.

2. Арон Р. Этапы развития социологической мысли. М, 1993.

3. Бабурин В.Л. Инновационные циклы в российской экономике. М.: УРСС, 2002. 120 с.

4. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. М., 1992. Т. 3. С. 607.

5. Воронкова С.В. Российская промышленность начала XX века: источники и методы изучения. М.: Мосгорархив, 1996. 242 с.

6. Гэлбрейт Дж. Новое индустриальное общество. М., 2008. С. 28.

7. Кириллин В.А. Страницы истории науки и техники. М., 1989. 494 с.

8. Кузнецова А.Л. Эффект колеи и новый путь развития Калининградской области // Российская Балтика и Балтийский регион. Монография / под научной ред. В.М. Разумовского. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2017. С. 200 - 226.

9. Ленин В.И. Полн. собр. соч. 5-е изд. Т. 3. М., 1975. 792 с.

10. Лившиц Р.С. Размещение промышленности в дореволюционной России. М.: Изд-во АН СССР, 1955. 296 с.

11. Народное Хозяйство Союза ССР в цифрах. М., 1925. 798 с.

12. Новикова Н. В. Потенциал новой индустриальной модернизации: подходы к определению и региональному экономическому измерению // Известия Уральского государственного экономического университета. 2017. № 5(73). С. 128–140.

13. Осипов Ю. М. Неоиндустриализация: сущность, значение и механизм реализации // Философия хозяйства. 2013. № 3. С. 284.

14. Промышленность СССР. Статистический сборник. М.: Финансы и статистика. 1988. 198 с.

15. Рифкин Дж. Третья промышленная революция: Как горизонтальные взаимодействия меняют энергетику, экономику и мир в целом: пер. с англ. М., 2014.

16. Сталин И.В. О диалектическом и историческом материализме // Вопросы ленинизма. М., 1947.

17. Струмилин С.Г. Промышленный переворот в России. М., 1944.

18. Сухарев О. С. Экономическая теория индустриализации // Вестник Пермского университета. Сер. Экономика. 2015. Вып. 2(25). С. 6-14.

19. Фетисов А.С. От историко-географического очерка в экономико-географической характеристике страны к эволюционному страноведению// Общественная география: многообразие и единство / Вопросы экономической и политической географии зарубежных

стран. Вып. 19. Под ред. А.С. Фетисова, И.С. Ивановой, И.М. Кузиной. М.–Смоленск: Ойкумена, 2011. С. 83-94.

20. Шваб К. Четвертая промышленная революция. М., 2017. С. 27.

21. Эрлих А. Дискуссия об индустриализации в СССР. 1927-1928 гг.

22. Яковец Ю.В. Циклы. Кризисы. Прогнозы. М.: Наука, 1999. 448 с.

23. Dosi G. Techincal Change and Industrial Transformation. L., 1984.

24. Etzioni A. Reindustrialization of America // Review of Policy Research. 1983. Vol. 2, no. 4. P. 677?694; The Reindustrialization of the United States. Euler Hermes Economic Outlook, Special Report no. 1187. January 2013. URL: http://www.eulerhermes.us/reindustrialization.pdf.

25. Jenike M., Jakob K. Dritte Industriele Revolution // Internationale Politik. 2008. Nr. 5. S. 38?39.

26. Kuklinsky A. Local Dynamics and Environment: Some comments and prosals // Paper on conf. “Local dynamics and environment”. Lausanne, Oct., 1988, 11 p.

27. Molle W. Technological change and regional development in Europe // Papers of Region. Sci. Assoc., 1983. Vol.52, p. 23-38.

28. Rokkan S. Dimensions of State Formation and Nation Bilding: a Possible Paradigm for Research on Variation within Europe. In: Ch. Tilly (ed). The Formation of National states in Western Europe. Princeton, 1975, p. 577

29. Rostow W. W. The Stages of Economic Grow. Cambridge, 1960.

30. Toffler A. The third Wave. N.Y., 1980, 544 p.

ГЛАВА 4.

СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ: «ЭФФЕКТ КОЛЕИ», ТРАДИЦИОННОЕ И ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ

Сельское хозяйство Смоленской области, наверное, одна из самых чутко реагирующих отраслей на любые проявления колебаний в экономике области и страны в целом. Конъюнктурные циклы развития мирового хозяйства, влияющие на Россию, приводят к серьезным изменениям в экономике каждого региона, прошедшие 30 лет спада оставили серьезный отпечаток на сельском хозяйстве области.

По мнению отдельных исследователей Смоленская область вернулась к инерционной стратегии экономического развития. Изменение на глобальном и региональных рынках создали дополнительные риски для развития в области традиционных отраслей специализации: полиграфии, электроэнергетики, транспортного машиностроения, химической и легкой промышленности.[5] При этом сельское хозяйство как бы остается в экономической тени, частично выполняя возложенную на него функцию – обеспечение продовольствием населения.

Процесс эволюционирования современной системы предполагает опору на те позиции, которые были в прошлом. Как утверждают Boschma, R.A. и K. Frenken [13], современное состояние социально-экономической, а мы бы добавили территориальной, системы не может быть выведено только из текущих условий, поскольку текущее состояние дел возникло и было ограничено предыдущими состояниями. А.А. Аузан для России говорит о предопределенности и «укорененности» российской «колеи», что из нее на современном этапе практически невозможно выбраться [1]. Б.В. Корнейчук, как критик «эффекта колеи», утверждает, что процесс эволюции в экономике не должен опираться только на предшествующее развитие, что унаследованное прошлое является только частью

заложенных в развитие позиций, в настоящее время существенное значение имеют инновации и капитал, вкладываемый в экономику [6]. Это созвучно критике К. Марксом и В.И. Лениным закона убывающего плодородия почв А. Тюрго [8].

А.Л. Кузнецова и Ю.М. Зверев проявление «эффекта колеи» для экономических процессов предлагают исследовать в границах сложившихся регионов, то есть, региональных экономических систем [7]. Для нас важно понимание, что в большинстве случаев «эффект колеи» особенно в сельском хозяйстве, как правило, локализован, зависит от места (в широком понимании этого слова), а, следовательно, требует географического объяснения.

Для сельского хозяйства Смоленской области абсолютно понятно, почему унаследованность проявляется именно в таком виде и почему вся региональная экономика оказалась на пути развития, теряющем динамизм, и не находит инновационные пути в своем продвижении. Для Смоленской области сейчас стоит выбор направления дальнейшего развития, потому как дальнейшее падение производства по большинству отраслей приведет к полному коллапсу всей экономики. Отсутствие существенных доходов в базисных отраслях препятствует продвижению вперед и сельскому хозяйству, даже государственные вливания в отрасль не позволяют создать «подушку безопасности» для производителей сельскохозяйственной продукции.

Факторы, формирующие «эффект колеи» в сельском хозяйстве

Географическое положение территории. В отличие от других отраслей экономики (может быть за исключением лесного и рыбного хозяйства) в сельском хозяйстве очень сложно выйти за рамки природного (агроклиматического и почвенного) потенциала, определяемых географическим положением территории. Для отдельных территорий наличие благоприятных условий для выращивания сельскохозяйственных культур и разведения сельскохозяйственных животных становится определяющим в развитии отрасли и региона. В Смоленской области такие условия сравнительно неблагоприятны.

Наличие детерминированных условий для каждой конкретной сельскохозяйственной культуры предполагает формирование ареала оптимального производства с самой высокой степенью эффективности, определяемой природной составляющей. Следовательно, для каждой территории будет характерен свой набор сельско-

хозяйственных культур, для которых условия выращивания окажутся самыми оптимальными. Наличие именно набора культур, а не одной, самой доходной, связано с соблюдением агротехники, с необходимостью чередования культур в севообороте. В соответствующих Смоленской области природных условиях растениеводство может быть полностью подчинено животноводству, обслуживая его, за исключением каких-то суперинтенсивных отраслей, например, тепличного хозяйства.

В животноводстве природный фактор – это наличие природных кормовых ресурсов (сенокосов и пастбищ), используемых в течение какого-то промежутка времени (теплый сезон) или в некоторых районах круглогодично, а также заготовка кормов с пашни, что в свою очередь, заставляет вводить кормовые культуры в состав севооборота. В Смоленской области, как не южной, сезон возделывания земли и получения кормов с естественных природных кормовых угодий невелик. Например, в южных частях нашей страны бобово-злаковые травосмеси могут давать полноценно до трех укосов, тогда как в Смоленской области только один, в крайнем случае с выпасом по отаве. Таким образом создаются предпосылки для формирования специализации сельского хозяйства «вставленной» в рамки природного потенциала территории, в пределах которых могут происходить флуктуации, определяемые уже не природным факторами развития сельского хозяйства.

То есть отрасль при любых условиях эволюционных изменений в экономике будет оставаться в рамках сформированного природными условиями коридора с соответствующим этому коридору набором отраслей специализации. При этом приоритетность и очередность отраслей будет определяться современной конъюнктурой рынка.

Физико-географическая составляющая географического положения области предполагает в определенной степени благоприятный рельеф в пределах пологохолмистой Смоленско-Московской возвышенности, как составляющей Восточно-Европейской равнины, с преобладанием моренных равнин, чередующихся с формами водно-ледникового рельефа. Крупные низины характеризуются элементами заболачивания, что для сельского хозяйства требует определённых организационно-технических мелиоративных работ и существенных инвестиций для создания осушительно-оросительных систем.

Покров рыхлых четвертичных отложений представлен ледниковыми и водно-ледниковыми отложениями среднеплейстоценового

московского и позднеплейстоценового валдайского оледенений, что приводит к формированию мозаичности ландшафтов и развитию мелкоконтурных полей, осложняющих эффективное использование сельскохозяйственной техники особенно для относительно крупных (по площади) сельскохозяйственных предприятий.

В климатическом отношении область располагается в пределах умеренно-континентального типа климата, для которого характерны сравнительно тёплое лето и умеренно-холодная зима. Более мягкий климат наблюдается в западных частях области, на северо-востоке – более суровый.

На территории области преобладают дерново-подзолистые и пылевато-суглинистые средне- и сильноподзолистые почвы с невысоким плодородием. Поэтому освоенность для сельскохозяйственных целей в области достаточно избирательна.

Освоенность территории. За последние 20 лет сельскохозяйственная освоенность территории претерпела существенные изменения. Так, в 2001 г. площадь земель сельскохозяйственного назначения составляла 3214,0 тыс. га[1], тогда как в 2020 г. (на 1 января) – только 2219,8 тыс. га[2] (уменьшение почти в 1,5 раза). Большинство земель сельскохозяйственного назначения были переведены в категорию «Земли лесного фонда». В соответствии с этим должны быть значительно уменьшены и площади сельскохозяйственных угодий. Но Государственный (национальный) доклад о состоянии и использовании земель в Российской Федерации в 2019 году дает почти сравнимые результаты, то есть за 20 лет площадь сельскохозяйственных угодий уменьшилась всего на 4,2 тыс. га, причем почти равномерно по всем видам сельскохозяйственных угодий. Доклад «О состоянии и использовании земель в Смоленской области в 2019 году» показывает, что в составе земель сельскохозяйственного назначения сельскохозяйственные угодья составляют только 1729,9 тыс. га, в том числе пашня – 1263,2 тыс. га, под лесами и древесно-кустарниковой растительностью занято 354,7 тыс. га, заболочено 59,6 тыс. га. Следовательно, почти 500 тыс. га сельскохозяйственных угодий (489,9 тыс. га) оказались в со-

[1] Сборник сведений «О состоянии и использовании земель в Федеральных округах Российской Федерации в 2001 году. – М.: РОСЗЕМКАДАСТР, ФГУП «ФКЦ «Земля», 2002. – 238 с.

[2] Государственный (национальный) доклад о состоянии и использовании земель в Российской Федерации в 2019 году. – М.: Росреестр, 2020. – 206 с.

ставе земель лесного фонда и не используются для сельскохозяйственных целей[3]. Это первый парадокс в сельском хозяйстве Смоленской области.

Изменения климатических показателей в связи с потеплением климата. Возможности выращивания сельскохозяйственных культур на той или иной территории, как правило, определяются суммой активных температур (САТ) за период вегетации, что приводит к формированию специализации территории, сохраняющейся как жесткая константа даже при меняющихся показателях климата. Для Смоленской области выделяются три основных агроклиматических района соотносимых с географической широтой, определяющей поступление тепла на поверхность Земли. Границы районов идут почти субширотно, северный район имеет на юге границу почти по 55°с.ш., южный на севере – примерно по 55,5°с.ш., центральный, соответственно, между ними. Но все три района чуть отклоняются на юг в западной части области.

Но даже климатическая составляющая может в течение времени меняться, в том числе и по показателям САТ. Унаследованная специализация как производная климатических условий к настоящему времени оказывается не эффективной с точки зрения современных экономических условий. При этом изменения показателей новейшего климата по отношению к современному климату[4] явно говорят о возможности изменения специализации.

---

[3] ЛК РФ Статья 38. Использование лесов для ведения сельского хозяйства. 1. Использование лесов для ведения сельского хозяйства (сенокошения, выпаса сельскохозяйственных животных, пчеловодства, северного оленеводства, пантового оленеводства, товарной аквакультуры (товарного рыбоводства), выращивания сельскохозяйственных культур и иной сельскохозяйственной деятельности) осуществляется с предоставлением или без предоставления лесного участка, установлением или без установления сервитута, публичного сервитута.

[4] В метеорологии используют понятие климатической нормы, то есть это средняя величина метеорологического элемента, статистически полученная из многолетнего ряда наблюдений в данной местности. Климатологи используют базовые 30-летние средние значения температуры, суммы осадков и других показателей, что входит в понимание официального базового климатического периода 1961-1990 гг., который и определяет современный климат, то есть состояние климатической системы за период 1961-1990 гг. Сравнение новейших показателей климата с базовыми позволяет говорить об темпах изменения климата. https://meteoinfo.ru/news/1-2009-10-01-09-03-06/11151-03062015-l-r

Так О.В. Давыденко [3] в начале 2000-х гг. рассчитала новые показатели суммы активных температур по Беларуси на основе средних суточных температур за период 1961-2006 гг.

Сравнение только пограничных территорий доказывает, что сложившееся восприятие агроклиматического потенциала в Смоленской области существенно устарело (табл. 1).

Таблица 1

Сравнение суммы активных температур по приграничным территория Смоленской области и Беларуси

Республика Беларусь, средние показатели за 1961-2006 гг.		**Смоленская область, средние показатели за 1961-1990 гг.**	
район	**САТ, град.**	**муниципальный район**	**САТ, град.**
Витебская область			
Городокский район	2300-2400	Велижский район	1900
Витебский район	2300	Руднянский район	1900
Лиозненский район	2200	Руднянский район	1900
Дубровенский район, Лиозненский район	2200	Руднянский район	1900
Дубровенский район	2200	Краснинский район	1900
Могилевская область			
Горецкий район	2300	Краснинский район	1900-2000
Мстиславльский район, Горецкий район	2300	Монастырщинский район	2000
Мстиславльский район	2300-2400	Хиславичский район	2000-2100
Климовский район, Кричесвский район	2400-2500	Шумячский район	2100
Хотимский район	2500-2600	Ершичский район, южная точка области	2100

Источник: Составлено автором по данным [3] и [Специализированные массивы для климатических исследований http://aisori-m.meteo.ru/waisori/

Анализ метеорологических данных за длительный период (рис. 1) показывает значительные флуктуации суммы активных температур (выше +10°С) в течение всего периода наблюдений, что требует от сельского хозяйства соблюдения коридора значений и

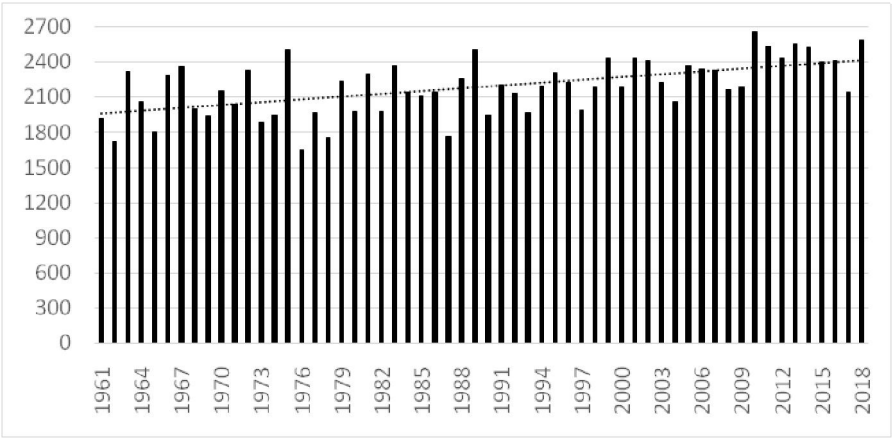

Рис. 1. Годовая сумма среднесуточных температур выше +10°С и линия тренда по метеостанции Смоленск, градусы

Источник: Составлено автором по данным [Специализированные массивы для климатических исследований URL: http://aisori-m.meteo.ru/waisori/].

производства культур в этом коридоре с максимально возможной вероятностью использования тепла.

Анализ данных по метеорологическим станциям, близким к изучаемой территории, показывает, что процент изменения годовой суммы среднесуточных температур более 10°С за периоды наблюдений (1961-1990 и 1991-2020) колеблется в пределах 6,6% (метеостанция Максатиха) до 10,2% (метеостанция Сухиничи). Собственно, на Смоленской станции данный показатель составил 9,8%, что соответствует росту значений на 227°С (примерно 2° широты). По теплу Смоленск оказывается примерно на 53°с.ш. периода середины и конца XX в. То есть агроклиматический потенциал территории, даже при сохраняющихся величинах осадков[5], позволяет увеличить продуктивность сельскохозяйственных угодий.

Такие же показатели характерны и для соседней Беларуси. Возникает вопрос, а повлияло ли такое существенное для сельского хозяйства потепление на набор и специфику производства сельскохозяйственных культур. Для Беларуси однозначно можно говорить о повышении значения теплолюбивых культур. Так, площади

[5] Следует заметить, что таких же устойчивых тенденций по осадкам (данные метеостанции Смоленск) не наблюдается.

под кукурузой за постсоветский период увеличились почти до 200 тыс. га, при минимальных значениях в Белорусской ССР. Конъюнктурность отдельных культур, в том числе и теплолюбивых, также приводит к возрастанию их значения: в 12 раз увеличились посевы рапса, 1,8 раза – сахарной свеклы, в 6 раз возросли площади под пшеницей. На смену ржи (уменьшение площадей почти в 3 раза) пришла более продуктивная тритикале (рост в 18 раз до почти 500 тыс. га). В отличие от Смоленской области, в Беларуси в более ранний период стали формироваться своеобразные агрокластеры – территории с более высоко интенсивным сельскохозяйственным производством и значительными показателями роста сельского хозяйства особенно за последние 20 лет. Почему эти процессы не затронули Смоленскую область, трудно понять.

Выгодность ***экономико-географического положения*** в процессе постсоветского развития, как фактор, только улучшилась. Это связано и с улучшением транспортной доступности, и с процессом формирования Союзного государства России и Беларуси. То есть наличие серьезных потребителей сельскохозяйственной продукции в виде крупных и крупнейших городов и городов-миллионников в России, возможности кооперации в сельском хозяйстве с Беларусью и вместе с тем сохранение возможной специализации отрасли, важной для Российской Федерации, позволило бы вывести сельское хозяйство Смоленской области в разряд эффективных отраслей.

Более выгодное положение имеют территории, непосредственно находящиеся в рамках инфраструктурного коридора (автотрасса, железная дорога и т.п.) Минск – Москва. По законам экономики эти территории должны иметь больше преимуществ для развития всех отраслей, в первую очередь, конечно же сельского хозяйства. Многие ученые считают, что Смоленская область входит в «Пристоличный» регион большой Московской агломерации, испытывающий значительное социально-экономическое влияние более развитой Московской области [10]. В настоящее время граница Смоленской и Московской областей выполняет скорее контактные функции, которые усиливаются проходящим через Смоленскую область Минским шоссе и железной дорогой, формирующими полимагистраль. При этом на уровне самой Смоленской области, как утверждают исследователи, наличие связывающей пристоличный регион и столицу транспортной инфраструктуры может служить барьером развития расположенных периферийно по отношению к ней

районов [9]. Также отмечается, что Смоленская область не реализует потенциал пристоличного местоположения, что выражается в существенном миграционном оттоке, в том числе и сельских жителей, в Московскую столичную агломерацию, масштаб которого максимален в расположенных близ Московской области муниципальных районах. В первую очередь это относится к тем районам, через которые проходит и останавливается электропоезд «Ласточка» Москва – Смоленск.

Не реализуется в полной мере и сельскохозяйственный потенциал территории региона – Смоленская область не является основным поставщиком сельскохозяйственной продукции для столичной агломерации. В настоящее время реализуются только начальные стадии этого процесса, например, в Гагаринском районе, где есть несколько юридических лиц из Москвы. Таким образом, на современном этапе развития «пристоличность» Смоленской области является фактором, замедляющим социально-экономическое и сельскохозяйственное развитие региона, в отличие от «межстоличности» и «приграничности», которые обуславливают возможность трансграничного сотрудничества и кооперации в сфере развития сельского хозяйства. Иными словами, близость к Москве обуславливает односторонний отток рабочей силы из Смоленской области, а положение между Москвой и Минском открывает перспективу транзита товаров, технологий и инноваций вследствие международного сотрудничества. Это второй парадокс сельского хозяйства Смоленской области.

Почему же так происходит. ***Государственная поддержка сельского хозяйства*** и в Беларуси, и в России достаточно высока. Сравнительную оценку можно провести на основе индекса ориентированности на сельское хозяйство. Данный показатель входит во вторую цель устойчивого развития, связанную с ликвидацией голода и обеспечением продовольственной безопасности [11]. Индекс представляет собой отношение доли расходов государства на поддержку сельского хозяйства к доле в ВВП самого сельского хозяйства. Индекс всегда больше или равен нулю. Если он меньше 1, то ориентация на сельское хозяйство государства низка, если равен 1 – государственный сектор нейтрален по отношению к поддержке сельского хозяйства, если выше 1 – ориентация на агропроизводство высока. В обеих странах данный показатель не превышает «1», однако его значения в Республике Беларусь (0,79) практически в 2 раза выше,

чем в Российской Федерации (0,41 в 2019 г.). Это говорит о большей ориентированности государственной политики Республики Беларусь на поддержку сельского хозяйства. Результатом данных мер поддержки является наблюдаемый разрыв в уровне развития сельского хозяйства и определенной экспансии белорусских сельскохозяйственных продуктов в приграничную Смоленскую область.

Достаточно сложно рассчитать сходный показатель по Смоленской области, но в рамках внутрироссийских индексов можно показать соотношение государственной поддержки и валовой продукции сельского хозяйства в 2020 г. По данным Департамента области по сельскому хозяйству и продовольствию, предельные объемы финансирования федерального бюджета составили 976,6 млн руб., валовая продукция сельского хозяйства – 26701,2 млн руб., то есть на 1 рубль поддержки получено 27,34 рубля продукции. Это достаточно высокий показатель, и он больше, чем в окружающих территориях, следовательно, эффективность господдержки оправдывается. В рамках реализации областной государственной программы «Развитие сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия в Смоленской области» за 12 месяцев 2020 года субсидии получили 254 объекта хозяйствования, в том числе и сельские поселения на грантовую поддержку местных инициатив граждан, проживающих в сельской местности, на газификацию, на водоснабжение, на комплексное развитие сельских территорий[12].

Инициативы инвесторов, предлагающих те или иные проекты, в том числе и в сельском хозяйстве, находят реализацию в области. По результатам Национального рейтинга состояния инвестиционного климата в регионах России, ежегодно формируемого Агентством стратегических инициатив преимущественно по опросам предпринимателей, ведущих или только начинающих бизнес в области, Смоленщина заняла 16 место среди всех субъектов Федерации. Это как правило, связано с действиями администрации за счет увеличения доли государственных и муниципальных контрактов с малым бизнесом, снижение административного давления на бизнес со стороны органов власти и естественных монополий, высокое качество услуг, оказываемых инфраструктурой поддержки бизнеса, упрощение процедур получения арендных площадей, а также наличие и доступность необходимой для ведения бизнеса недвижимости и др. Этот институциональный фактор во многих

случаях может оказаться самым главным в развитии сельского хозяйства. Хотя объем инвестиций в сельское хозяйство составляет только 4,8% от общих вложений в экономику области.

Крупнейшими инвестиционными проектами в производстве и переработке сельскохозяйственной продукции являются:

– «Строительство второй очереди мясоперерабатывающего завода» ООО «Гагарин-Останкино» (подразделение ЗАО «Останкинский мясоперерабатывающий комбинат»). Период реализации проекта: 2019-2022 гг. Объем инвестиций – порядка 5 млрд. рублей. Социальный эффект – 1000 человек;

– ОАО «Хлебпром» с 2017 года в несколько этапов реализует крупный проект «Увеличение производственных мощностей производства цельнозерновых хлебцев DR. KÖRNER» на территории Ярцевского района. Общий объем освоенных инвестиций по проекту составил 1,914 млрд. рублей;

– ООО «РУССКАЯ ТОРФЯНАЯ КОМПАНИЯ» реализует первый этап проекта по строительству заводов по производству грунтов, субстратов и тукосмесей. Реализация проекта позволит создать на территории области высокотехнологичное промышленное предприятие по добыче и переработке агроторфа. Общий объем инвестиций составит 1,7 млрд. рублей. Срок реализации: 2020-2025 гг. По итогам реализации проекта планируется создать 100 новых рабочих мест;

– ООО «Золотая Нива» (Сафоновский район) – по расширению молочной фермы с 1800 до 4250 дойных коров. Планируется, что объем инвестиций составит 2,5 млрд рублей;

– ООО «Новоселки» (Демидовский район) – инвестиционный проект «Строительство животноводческого комплекса на 1200 голов крупного рогатого скота». Период реализации проекта 2020-2026 гг. Общий объем инвестиций по проекту составит порядка 1 млрд рублей.

– АО СП «Шуйское» (Вяземский район) начало в 2020 году реализацию проекта «Модернизация животноводческого комплекса крупного рогатого скота на 608 голов». Общий объем инвестиций по проекту составит порядка 400 млн. рублей. Социальный эффект – 30 рабочих мест.

– ООО «КРОЛЪ и К» (Гагаринский район) – инвестиционный проект, направленный на расширение кролиководческой фермы на новой откормочной площадке с содержанием 15820 голов родительского поголовья и 1024 голов прародительского поголовья. Объем инвестиций по проекту – 1,1 млрд. рублей.

– Компания ООО «МЯСНОЙ РАЗГУЛЯЙ» (Гагаринский район) – проект по строительству свиноводческого комплекса на 20 тысяч голов свиней и цеха по убою и переработке свинины мощностью 100 голов в смену. Общий объем инвестиций по проекту составит порядка 900 млн. рублей. Социальный эффект – создание 100 рабочих мест;

– ИП Романишин Дмитрий Александрович (Бренд – «Романишин») – Смоленский район реализует инвестиционный проект «Строительство второй очереди мясоперерабатывающего предприятия». Общий объем инвестиций по проекту составит 200 млн. рублей. Социальный эффект – 20 рабочих мест;

– на территории опережающего развития «Дорогобуж» появилось несколько резидентов, связанных с агропромышленным комплексом (ООО «БИО Томэк» – глубокая переработка молока, ООО «Здоровый холод» – овощехранилище, ООО «Органик Шеф» – производство сушеных овощей).

Точечные проекты могут служить ядрами диффузии инноваций для последующего развития сельского хозяйства.

Изменение функции земли. Если ранее для сельского хозяйства земля выступала в двух политэкономических категориях – как средство труда (являясь базисом для возделывания сельскохозяйственных культур, по сути, оборудование) и предмет труда (подвергается обработке, создавая новый продукт, труд воздействует на предмет труда), то сейчас именно для сельского хозяйства Смоленской области земля становится операционным базисом, для отдельных высокоинтенсивных подотраслей внутри отрасли. То есть обеспечивает место производства сельскохозяйственной продукции (территорию) без какого-либо влияния на нее имеющегося агроклиматического потенциала территории. Ранее это было характерно только для других отраслей экономики. В данном случае в качестве фактора «дестабилизации» «эффекта колеи», хотя в рамках традиционной («колейной») отрасли, выступает невысокая стоимость земель сельскохозяйственного назначения, их неэффективное использование, ну и конечно, желание инвестора получить выгоду от незначительных затрат на земельные налоги и всё же близость к потребителю чаще всего в инфраструктурном коридоре Минск – Москва. Это третий парадокс сельского хозяйства Смоленской области.

Приход в область таких точечных инвесторов, в первую очередь свиноводческих предприятий, закладывает основу по новому на-

правлению использования территории и может быть примером для других инвесторов.

Факторы, определяющие «эффект колеи» для сельского хозяйства

Разница в формировании коридора для сельского хозяйства, определяемого природными условиями, и влияния на сельское хозяйство других факторов, которые в итоге определяют «эффект колеи», связана с возможностью более быстрого устранения (возможной более разумной адаптации) «эффекта колеи» в сложившейся системе сельского хозяйства. Как мы понимаем, устойчивая специализация сельского хозяйства территории связана с исторически складывающимся направлением, определяемым не только природными условиями, но и наличием трудовых ресурсов и соответствующих экономических предпосылок.

Устойчивая специализация сельского хозяйства Смоленской области определилась уже в конце XIX в. Губерния считалась одной из успешных по проведению Столыпинской реформы, после которой резко увеличилась доля частных крестьянских хозяйств. В конце XIX в. доля пахотных земель в общей площади губернии составляла 29,3%, что было достаточно высоким показателем среди территорий Нечерноземья. Выше были показатели в Калужской (44,1%), Нижегородской (42,9%), Владимирской (36,3%) губерниях. Сравнимыми показателями характеризовалась Московская губерния (31,9%). Для всех соседних белорусских губерний значения были ниже.

Природные условия и относительная удалённостью важнейших центров потребления продовольствия от территории губернии требовали поиска культуры, приносящей значительный доход, в том числе и для крестьянского хозяйства, имевшего в своем составе значительное количество рабочих рук. Отходничество в губернии не имело большого распространения (может быть за исключением восточных частей)[6]. Такой культурой стал лен. По льну доходность

[6] По количеству выданных паспортов для сельского населения можно судить о примерном числе отходников. Смоленская губерния относилась к группе губерний неземледельческого отхода, то есть значительная часть крестьян в отходе занималась не сельским хозяйством. Так, в 1895 г. крестьянских паспортов было выдано более 140 тыс. штук, что по отношению к всему сельскому населению составило 11,9% (Справочно. Максимальные значения для: Калужской губернии – 22,1%, Тверской – 21,0%).

была в 3-5 раз выше, чем по зерновым культурам, площади под которыми можно было уменьшить в связи с развитием российского рынка зерна. Более дешевое продовольственное зерно в Смоленскую губернию поступало из южных губерний по Риго-Орловской железной дороге.

К началу XX в. при высокой плотности населения сложились следующие системы земледелия со значительным производством льна. Как правило, традиционные трехпольные севообороты (озимые культуры – яровые культуры – пар) для льняных районов трансформировались в более сложные (пар – рожь с подсевом трав – травы – травы лен – овёс)[7]:

– на севере и востоке (Бельский, Вяземский, Гжатский, Сычевский, Юхновский уезды) – ржано-овсяно-травяные (многолетние травы) с картофелем;

– в центре (Дорогобужский, Духовщинский, Краснинский, Поречский уезды) – ржано-овсяные с картофелем;

– на юге (Ельнинский, Рославльский, Смоленский уезды) – ржано-овсяно-ячменные с картофелем при минимально значимых посевах льна.

Среди важных культур, определявших интенсивность чаще всего крестьянского хозяйства, была конопля – источник хороших крепких волокон и хорошего продовольственного масла. Но уже к началу XX в. волокно стало менее востребованным за счет увеличение мировых посевов джута и абаки.

В животноводстве губерния выделялась по производству молока и шерсти овец при высоких показателях поголовья лошадей как тягловой силы.

К середине XX в. деление области на три сельскохозяйственных района сохранилось с небольшими изменениями в центре. Также как и 50 лет назад область считалась важнейшим регионом по выращиванию льна (около 200 тыс. га посевных площадей). Север и восток выделялись производством ржи и овса со снижением значения последнего, из пропашных культур доминировал картофель. Многолетние травы занимали до 17% полей в севообороте. Центр увеличил посевы картофеля за счет уменьшения посевов овса. В южных частях территории существенных изменений не произошло. Доведение в то время плана до сельскохозяйственных орга-

[7] Губерния давала более 10% всего льноволокна Российской империи.

низаций требовало его выполнения, вследствие этого колхозы имели более широкий спектр отраслей специализации, чем совхозы, поэтому в небольших колхозах, кроме важнейших отраслей общеобластной специализации (лен, зерновые, картофель и молоко), могли быть отрасли, дававшие гораздо меньшие доходы, например, свиноводство и овцеводство. В связи с механизацией сельского хозяйства существенно снизилось поголовье лошадей и, как следствие, уменьшились площади под овсом.

Еще одним фактором, требовавшим всю вторую половину XX в. определенной смены специализации (то есть встраивания ее в складывающиеся условия), была ***стагнация численности населения в целом по области и уменьшение его сельской составляющей***. Если по переписи населения 1959 г. доля сельского населения составляла 68%, в 1970 – 52%, в 1979 – 40%, то к 1989 г. она снизилось до 32%. Это привело к определенной примитивизации систем земледелия за счет выхода из них наиболее трудоемких культур (на основе ручного труда), в первую очередь льна. Сельское население уже не справлялось с такой трудоемкой культурой, а картофель постепенно перемещался на личные участки населения. При этом бóльшая механизация животноводства всё же позволяла в определенной степени сохранять это направление.

В итоге только за 1980-е гг. посевная площадь в целом по области сократилась более чем на 100 тыс. га, из них 30 тыс. га – лен, 40 тыс. га – картофель (во всех категориях хозяйств), 40 тыс. га – кормовые культуры. То есть схлопывание сельского хозяйства происходило не через изменение структуры, что привело бы к возможному выходу из укоренившейся специализации, а объемно, простым уменьшением площадей, используемых в сельском хозяйстве.

Депрессивное состояние экономики. Как утверждает Н.В. Зубаревич: «Обитаемое и экономическое пространство России сжимается и будет сжиматься дальше. Депопуляция, обезлюдение периферий и стягивание населения к крупным центрам носят устойчивый характер» [4, С. 5]. По ее утруждению, падение спроса (инвестиционного и потребительского) влечет за собой снижение производства и ведет к уменьшению использования ресурсов, что, в свою очередь, поддерживает спрос на низком уровне.

Депрессивность как кризисное состояние экономики предполагает ухудшение показателей воспроизводства, низкую конкурентоспособность имеющихся отраслей, резкое уменьшение душевых

доходов населения, заработной платы и увеличение уровня бедности, низкие показатели по душевому ВРП.

К настоящему времени показатели валовой продукции сельского хозяйства в сопоставимых ценах составляют чуть более 50% значений конца советского периода. Наиболее значительные изменения в виде роста показателей характерны для всего российского сельского хозяйства примерно с середины первого десятилетия XXI в. Но в Смоленской области за последние 20 лет стоимость валовой продукции сельского хозяйства уменьшилась почти на 10%. Некоторый подъем отрасли в области после развала СССР начался только после 2010 г., причем подъем очень медленный по сравнению с другими областями Нечерноземья.

Большинство депрессивных регионов имеют постоянное снижение численности населения, вызванное как естественной убылью, так и значительным оттоком за пределы территории.

Смоленская область по большинству показателей соответствует депрессивному региону.

Мы уже упоминали, что сельское население за советский период сократилось практически в 2 раза, составив в 1989 г. 372 тыс. человек. За последующие 30 лет процесс изменений немного замедлился. Но к 2021 г. доля сельских жителей снизилась до 28,0% при численности 257,8 тыс. чел. (рис. 2). Следует заметить, что в постсоветское время в целом происходит и общее снижение численности населения.

Из графика заметно, что коллапс продукции сельского хозяйства в значительной степени связан с уменьшением численности сельского населения при величине парной корреляции более 0,9.

Низкая инвестиционная активность в отрасли за счет укорененной специализации приводит к тому, что процесс схлопывания сельского хозяйства, начавшийся еще в советское время, продолжается и сейчас.

На 01.01.2020 г. в области насчитывалось 2,22 млн га земель сельскохозяйственного назначения (44,6% территории области), в большинстве своем представленных сельскохозяйственными угодьями. Около 10% сельскохозяйственных угодий находится в категории земли запаса. Сельскохозяйственные угодья во всех категориях земель занимают 2093,9 тыс. га, а их доля в структуре земельного фонда области составляет 42% (в том числе 8,9% в составе земель населённых пунктов). Около 70% сельскохозяй-

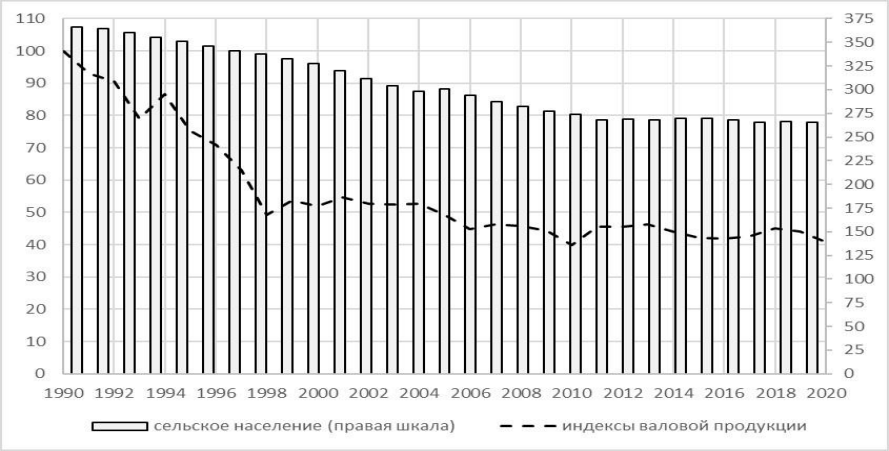

Рис. 2. Динамика численности сельского населения (тыс. чел.) и индексов валовой продукции сельского хозяйства, 1990=100, (%)

Источник: построено автором на основе данных Федеральной службы государственной статистики

ственных земель – это пашня (1461,6 тыс. га). Залежных земель в области немного. Но в структуре пашни только 404,6 тыс. га было занято в 2018 г. посевами, что от пашни составляет только 27,6%. Остальные земли были в данном году не востребованы. Даже при научно-обоснованных системах земледелия, при участии пара в севооборотах его доля не должна превышать 14-16% (официальная статистика дает только 3,6 тыс. га). То есть для половины пахотных угодий не нашлось необходимых культур или возникли сложности с обработкой этих земель.

Посевные площади за 30 лет уменьшились на 50%, в Смоленской области продолжается процесс забрасывания сельскохозяйственных земель, в том числе пашни. Лишь в последние 2-3 года под давлением центральной власти началось частичное восстановление посевов.

В посевных площадях доминируют только две группы культур – зерновые (пшеница озимая и яровая, овес, ячмень), кормовые культуры (многолетние и однолетние травы). Из инновационных культур можно выделить только тритикале (3,7 тыс. га) и рапс (12,0 тыс. га). Площади под картофелем занимают всего 9,3 тыс. га, из которых 7,7 – в хозяйствах населения.

При убыточности и малой востребованности льнопродукции ряд хозяйств продолжают высевать лен (4 тыс. га), даже Государственные программы поддержки отрасли не смогли придать этому направлению поступательный характер. Традиционный в былые времена для Смоленской области лён теперь становится культурой экзотической, скорее отражающей определённую этнокультурную специфику территории и народа. Если в конце советского периода посевные площади этой культуры занимали более 70 тыс. гектаров (середина XX в. – около 200 тыс. га), то сейчас это почти в 20 раз меньше. Приход инвесторов, например, в Сафоновский район, пока существенно положение не исправил. В конце 2020 года резидент индустриального парка «Сафоново» ООО «Русский лен» (входит в дивизион «Текстиль» агропромышленного холдинга «Промагро») завершил строительство и произвел запуск современного льноперерабатывающего комплекса – первого в стране за последние 30 лет. Общий объем инвестиций в проект по строительству льнокомбината, включающего льнозавод по переработке льнотресты, составил порядка 2,4 млрд рублей. В перспективе будут производить модифицированное льноволокно, льняную и льносмесовую пряжу. Новый производственный комплекс позволит создать более 200 новых рабочих мест. Но требуются существенные финансовые вливания на создание сырьевой базы. Валовые сборы льноволокна по всей области не превышают 4 тыс. т, хотя урожайность в последние годы повысилась до 9-10 ц/га.

Примитивизация систем земледелия (в первую очередь ориентация на кормовые травы), продолжающаяся с середины 1990-х гг., в настоящее время частично меняет свои позиции в сторону повышения значения зернового хозяйства. Если к началу XXI в. доля зерновых культур в посевной площади составляла 26%, то сейчас на 5 п.п. выше, при этом роль кормовых культур на эти же 5 п.п. уменьшилась (соответственно, 67,0% и 61,1%). Интенсивные культуры почти везде уходят из севооборота.

Единственный плюс в растениеводстве – резкий рост продуктивности зерновых культур в крупных хозяйствах, почти в 2,5 раза, что позволяет надеяться, что «живые» сельскохозяйственные предприятия стремятся к качественному улучшению своих показателей.

Животноводство дает более 80% продукции сельского хозяйства. Выделяются только две отрасли скотоводство и свиноводство.

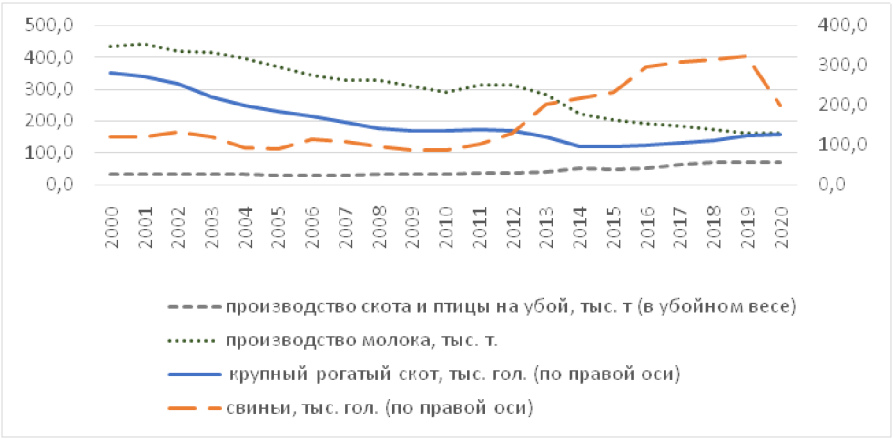

Рис. 3. Динамика важнейших показателей животноводства в Смоленской области

Причем, если скотоводство – «традиционно», то свиноводство – это новые предприятия, возникшие последнее десятилетие.

Поголовье крупного рогатого скота, постоянно снижавшееся до 2015 г., сейчас подросло до 128 тыс. гол. (рис. 3). Позиционирование областью своей специализации как молочной, в расчетах (доля коров в стаде, производство молока на 100 кг мяса, время отъема телят) дает абсолютно мясное направление в скотоводстве. По статистике, сейчас почти 50% поголовья – это скот мясных пород, поэтому о традиционности скотоводства можно говорить только условно, лишь для молочного направления.

Если скотоводство – это отрасль повсеместного распространения со всплесками мясного направления в Хиславичском, Рославльском и Починковском районах (коэффициент концентрации – 37%), то свиноводство имеет четкую локализацию в трех районах (Починковский – 63% всего свинопоголовья области, Рославльский – 16%, Вяземский – 14%). Интенсивный рост поголовья свиней с середины второго десятилетия XXI в. (почти в 4 раза) в 2020 г. сменился резким падением из-за эпизоотии (АЧС). Показатели по мясу растут, по молоку – снижаются.

Именно эти новые предприятия позволяют говорить о росте показателей валовых объемов сельскохозяйственной продукции области с 2005 г. более чем в 2 раза (в фактических ценах), но в

сравнении с 1990 г. (в сопоставимых ценах) эти показатели не превышают 50% (рис. 2).

Остальные отрасли не имеют существенного значения и чаще всего представлены в хозяйствах населения.

Деградация сельского хозяйства характерна и для хозяйств населения. В среднем за 1986-90 гг. валовая продукция сельского хозяйства, созданная в хозяйствах населения, составила 612 млн руб. (в сопоставимых ценах 1983 г.) или 40,9% от всей продукции, произведенной в сельскохозяйственной отрасли, в 2020 г. 6979,4 млрд руб. или 26,1%. Если ранее в личных хозяйствах населения диверсификация сельскохозяйственных продуктов была достаточно высокой, то сейчас всё в основном сводится к важнейшим и легко производимым видам. Посевные площади в хозяйствах населения составляю только 3,3% от всех посевов области, тогда как только 10 лет назад этот показатель был на 2 п.п. больше. В настоящее время на участках населения выращиваются картофель – 56,9% от всех посевных площадей ЛПХ, овёс – 13,8%, овощи 12,3%, пшеница яровая – 3,8%, кормовые культуры – 10,8%. Причем в последних высока доля многолетних трав, что ярко показывает малую востребованность земли для получения сельскохозяйственной продукции или в лучшем случае отсутствие участков для выпаса скота, что заставляет высевать и овес и многолетние травы, чтобы хоть как-то восполнить недостаток кормов.

Возможные направления выхода сельского хозяйства из сложившейся ситуации

В сельском хозяйстве зависимость от пройденного пути возникает, когда конкретное технологическое новшество становится доминирующим и самоусиливающимся, что приводит к ситуации, в которой оно исключает конкурирующие и, возможно, превосходящие альтернативы. Как правило, новые направления роста в регионе не должны начинаться с нуля, а могут быть тесно связаны со сложившейся экономической структурой региона. В Смоленской области такого практически не происходит. Депрессивный характер экономики области приводит к тому, что у самой области не хватает ресурсов: ресурсов финансовых, ресурсов человеческого капитала для начала регионального технологического прорыва.

Для депрессивных регионов наиболее часто «эффект колеи» в значительной степени определяет тренд последующего развития, становясь опорной точкой для прогнозирования.

Отставание региона, унаследованность сложившейся специализации связывается с двумя группами причин. Первая – экономические (кризисы в отраслях специализации региона, определяемых различной мобильностью факторов производства), а вторая – политические причины, то есть разные инструменты экономической политики территорий.

Если в промышленности, в связи с большой инерционностью фазы перехода на новые пути развития, тренды несколько запаздывают по отношению к мировым, то в сельском хозяйстве с его возможностями определенных ежегодных флуктуаций особенно в посевах сельскохозяйственных культур тренды могут быть сопоставимы с мировыми. Это позволяет депрессивным регионам иметь точку роста через сельскохозяйственное направление экономики.

Большинство исследователей проблемных регионов, стремящихся найти выход из колеи развития, говорят, что региональная экономика может опираться на внешние инвестиции, однако указывают на тот факт, что отрасли с большей вероятностью войдут в регион, если они технологически связаны с отраслями, которые уже присутствовали в этом регионе. Возможность укрепления потенциальных кластеров в области на основе эндогенных и экзогенных экономических процессов требует привлечения инноваций извне, но с учетом использования имеющегося потенциала на территории. Усиление инновационного потенциала существующих предприятий и организаций, поддержка формирования новых фирм также могут быть выдвинуты в качестве основополагающей идеи развития региона.

В любом депрессивном регионе важным становится наличие расположенного поблизости центра распространения инноваций. При наличии нескольких центров эффект наложения «сфер влияния» приводит к большему вовлечению региона в новые формы хозяйствования. Как утверждают В.Л. Бабурин и С.П. Земцов [2], уникальным положением при диффузии инноваций будут характеризоваться регионы, имеющие на своей территории хинтерланды ядер нововведений, перекрывающиеся между собой.

Для Смоленской области, для которой центры распространения инноваций находятся на незначительных расстояниях, эффект появления инноваций может иметь взрывной характер для сельского хозяйства. При этом затяжной характер депрессии может смениться достаточно интенсивным процессом восстановления (развития).

Ядрами диффузии инноваций сельскохозяйственной отрасли могут быть профильные научно-исследовательские институты, вузы аграрного профиля, а также станции и центры, подчиненные Министерству сельского хозяйства, обеспечивающие внедрение научных идей в отдельные направления сельского хозяйства.

Для западных регионов России, где должно сказываться влияния не только крупнейших научных центров как Москва и Санкт-Петербург, но и Минска, как важнейшего научного центра для Беларуси, также возможно будет возникать синергетический эффект за счет распространения новых знаний разных научных школ.

Наиболее простыми показателями, характеризующими возникновение новых идей, может быть индекс цитирования (показатель Хирша) и число публикаций в высокорейтинговых журналах (табл. 2). Эти данные публикуются в системе eLIBRARY.RU.

Таблица 2

Показатели инновационного участия сельскохозяйственных вузов и научно-исследовательских институтов Беларуси и некоторых западных регионов России

	индекс Хирша	число публикаций в высокорейтинговых журналах
Москва и Московская область	917	1127
Санкт-Петербург и Ленинградская область	269	244
Брянская область	55	19
Смоленская область	33	3
Тверская область	30	41
Псковская область	24	11
Калужская область	нет организаций и учреждений	
Минск и Минская область	163	266
Витебская область	58	15
Могилевская область	53	82
Гродненская область	12	22
Брестская область	4	7
Гомельская область	нет организаций и учреждений	

Составлено по данным научной электронной библиотеки eLIBRARY.RU. URL: https://www.elibrary.ru/defaultx.asp (дата обращения: 02.07.2020).

В рассматриваемом нами пространстве выделяются, собственно, ядра-столицы, где сгруппирован большой пул разных по специализации вузов и научных учреждений (Москва и область – 23, Минск и область – 14, Санкт-Петербург и область – 7) и межстоличье, где на периферии вообще отсутствуют аграрные научные центры, а в центре – Смоленская область – научный потенциал которой, рассматриваемый нами на основе предлагаемых индексов, оказывается наиболее низким. Масштабы развития аграрного образования в российских западных депрессивных регионах детерминированы состоянием в них сельского хозяйства, ролью этих вузов в системе высшего образования страны. То есть невысокий уровень образования и научных исследований не приводит к появлению новых прорывных идей насущных для территории, производство почти полностью абстрагируется от связей с учебными и научными учреждениями в регионе и чаще всего инновации, если и привносятся на депрессивные территории, то приходящим инвестором.

Отсутствие в области в настоящее время мощных прорывных секторов экономики предполагает использование выгодности ее экономико-географического положения. Многие значимые до настоящего времени отрасли создавались именно на основе этого фактора, например, атомная энергетика, производство удобрений, резиновых и пластмассовых изделий, некоторые отрасли точного машиностроения. В будущем на их базе могут быть развернуты современные направления наукоемких производств, в том числе и ориентированных на сельское хозяйство. Современные инвестиции в большинстве случаев как раз и приходят в базовые отрасли.

Сложность в использовании имеющегося природного потенциала только подчеркивает поиск новых прорывных направлений развития.

В сельском хозяйстве инновации, позволяющие уменьшить эффект влияния прошлого развития, как правило, связаны с внедрением новых производств, в основном опирающихся на имеющиеся ресурсы человеческого капитала и ресурсы земли.

Следует сказать, что новые проекты развития сельского хозяйства лишь частично ориентируются на агроклиматический потенциал территории, определяющее значение имеет только выгодность географического положения относительно важнейшего потребителя в виде Москвы. Второй фактор, обеспечивающий привлекательность сельскохозяйственной территории – низкая

стоимость земли. В пограничных районах Московской и Смоленской областей кадастровая стоимость земли может различаться в 3-4 раза.

Современные инновационные проекты в сельском хозяйстве опираются на точечную локализацию, определяющуюся мало востребованной в прошлом сельскохозяйственной территорией. При этом приоритеты внутри области связаны с транспортными коридорам или приграничным положением – ближе к Москве. Примером может служить крупная кроликоферма в Гагаринском районе (37% всего российского поголовья кроликов в сельскохозяйственных организациях), а в самом Гагарине – переработка свинины «Останкино».

Как одно из условий возможного восстановления сельского хозяйства при депопулирующей сельской местности следует назвать развитие в малых и средних городах неиндустриальных секторов экономики, ориентированных на внутренний спрос населения, а также на спрос ближайших пригородных территорий (в перспективе ориентация на Москву). То есть сельское хозяйство и переработка сельскохозяйственного сырья использует имеющуюся рабочую силу городов с закрывшихся промышленных предприятий. Это к тому же обеспечит формирующиеся новые требования к образованию и образу жизни кадров сельскохозяйственной отрасли, более характерные для жителей городов.

За последние 15 лет приход инвесторов связан с несколькими важнейшими направлениями хозяйства, в том числе ранее не типичными для области. Причем это не всегда обязательно районы с выгодным географическим положением в инфраструктурном межстоличном коридоре. Конечно незначительный рост всё же характерен для Гагаринского, Вяземского и Сафоновского районов, где при увеличивающихся показателях выделяются зерновое хозяйство (как дополнительная отрасль) и молочное скотоводство (очень четко ориентированное на Москву). Но взрывные показатели роста имеют место в Хиславичском и Ершичском районах по скотоводству мясному и обслуживающему его зерновому и кормовому растениеводству. Продолжающий экспансию «Мираторг», начавший с южных районов области, предполагает увеличить мясное поголовье на Смоленщине в ближайшие годы до 80-90 тыс. голов. Экстенсивность практикуемого в «Мираторге» травяного откорма скота, возможно приведет к использованию ранее не участвовавших в

производстве значительной части угодий, как природных кормовых, так и пашни. Рост поголовья может сказаться двояко на качестве сельскохозяйственных угодий: с одной стороны, повысится роль вносимых органических удобрений, а, следовательно, и продуктивности травостоев, с другой – превышающая допустимые значения на некоторых участках нагрузка скота вызовет деградацию сельскохозяйственных земель.

Второе новое направление, получившее развитие в Вяземском, Починковском, Рославльском районах, и скорее всего тоже имеющее в своих планах не только обеспечение местного населения – свиноводство. Все новые проекты предполагают использование территории для создания «сельскохозяйственных фабрик», то есть место, где располагается предприятие не для получения продукции, используя агроклиматический потенциал.

Растениеводческое направление – производство овощей в закрытом грунте. Развитие отрасли связано с наличием избыточных мощностей в электроэнергетике. Вслед за относительно известными хозяйствами в Смоленском (Козинский тепличный комбинат), Дорогобужском районе(Шаломинский тепличный комбинат), Десногорске («Радуга») в 2016 г. в Рославле было организовано крупное инновационное тепличное хозяйство (Акционерное общество «Группа компаний Горкунов», 18,05 га теплиц четвертого поколения). Данное предприятие обеспечивает, в первую очередь, Смоленскую область и выходит на сетевых ритейлеров, но при минимальных позициях на московском рынке. В год предприятие производит более 22 тыс. т. продукции

Итог. Смоленская область, использующая свое современное экономическое состояние, остается на позициях сырьевой периферии с интенсификацией использования традиционных ресурсов и зависимости экономики области от предшествующего развития.

Для традиционной отрасли – сельского хозяйства – есть довольно много специфических черт, которые в определенной степени «привязывают» область к сложившимся в прошлом отраслям. Перспективы развития сельского хозяйства Смоленской области могут быть определены как туманные.

Здесь не действуют законы центр-периферийных отношений. Выгодность экономико-географического положения в межагломерационном пространстве в ближайшее время может быть реализована только при условии формирования инновационных

проектов со значительной частью пришлого капитала. Но по многим позициям ниши уже заняты, и так важный для области московский рынок, возможно, будет взят, но при значительных финансовых вливаниях фирм, или только если предприятия будут частью аграрных холдингов, уже представленных в магазинах Московской агломерации.

Выходы на белорусский рынок сельскохозяйственной продукции малоперспективен.

Депрессивные регионы, имеющие снижающиеся показатели развития хозяйственного комплекса и социальной среды, гораздо реже добиваются обновления пути и, в частности, создания пути, чем ключевые регионы с организационно мощными региональными инновационными системами.

Для Смоленской области с ограниченными собственными ресурсами наиболее вероятным сценарием преодоления «эффекта колеи» было бы существенное вливание государственных средств в восстановление (развитие) отдельных производств, имевших место в области на предыдущих этапах развития, в современности оправдывающих свое существование за счет одного из приоритетных факторов – экономико-географического положения.

Еще одним ограничивающим фактором является современное состояние сельского хозяйства разных муниципальных районов и их разновекторность развития. Пришедшие инвесторы к 2014 г. резко повысили показатели валовой продукции в некоторых районах (более чем в 1,5 раза к 2010 г.: Вяземский, Гагаринский, Глинковский, Починковский, Рославльский, Сафоновский), в арьергарде же остаются не увеличившие производство за 20 лет (в сопоставимых ценах): Духовщинский, Ельнинский, Ершичский, Темкинский, Угранский, Холм-Жирковский, Шумячский. В отсталых районах эффективность сельскохозяйственного производства в 2-3 раза меньше, чем в «передовых» (с Починковским районом разница в 10 раз). Такое неравномерное развитие районов усугубляет общее состояние сельскохозяйственного производства в области.

Способность сельскохозяйственных систем эффективно адаптироваться может еще больше ухудшиться, если эти системы будут зависеть от набора технологий, которые оказываются частично или полностью неэффективными в современных условиях. Это относится как к факторам меняющегося климата, так и потребительского спроса на продукцию. Устаревшие фермы или полнос-

тью амортизированная сельскохозяйственная техника не создадут конкуренции и не выведут хозяйства из кризиса.

Поскольку среда, как правило, меняется медленнее, чем отрасли, вписанные в эту среду, отрасли при меняющейся среде могут достаточно долго оставаться в неизменном виде, ориентируясь на прошлый опыт, хотя условия среды изменились. Для Смоленской области льноводство практически стало исторической отраслью, обеспечивающей территориальный бренд, как в Вологодской области вологодское масло. Вследствие этого промышленный характер отрасли должен быть заменен на культурно-туристский, обеспечивающий создание не только традиционных изделий из льна, но и развитие агротуризма.

Влияние предшествующего развития также связано с наличием навыков у населения в производстве той или иной сельскохозяйственной продукции, поэтому инновационные отрасли потребуют переквалификации (повышения квалификации) местных работников или наём новых сотрудников из городов, или даже из-за пределов области.

Точечный характер новых внедряемых агропредприятий позволяет говорить о возможности использования оставшейся территории для производства экологически чистой продукции, так как сельскохозяйственная нагрузка в последние десятилетия оказывается незначительной.

На основе базисных отраслей, в первую очередь, избыточной электроэнергии, может быть создано тепличное производство овощей, грибов, цветов.

В целом же, сельское хозяйство, скорее всего, еще определенное время будет иметь зависимость от предшествующего пути развития.

Список литературы

1. Аузан А.А. Экономика всего. Как институты определяют нашу жизнь. М.: Манн, Иванов и Фарбер, 2014. 160 с.

2. Бабурин В.Л., Земцов С.П. Инновационный потенциал регионов России. М.: КДУ “Университетская книга”, 2017. 358 с. ISBN: 978-5-91304-721-2.

3. Давыденко О.В. Агроклиматическое районирование Беларуси в условиях изменения климата // Вестник БГУ. 2009. Сер. 2: Химия. Биология. География, №1. С.106-111.

4. Зубаревич Н.В. Региональное развитие и региональная политика в России // ЭКО. 2014. № 4. С. 7-27.

5. Катровский А.П. Эффект колеи»: традиционное и инновационное в региональной социально-экономической динамике // Общественно-географическая структура и динамика современного евразийского пространства: вызовы и возможности для России и её регионов:. Владивосток: ТИГ ДВО РАН, 2020. С. 35-40.

6. Корнейчук Б.В. «Эффект колеи» в контексте эволюционной теории экономических изменений // Terra Economicus. 2016. том 14. № 1. С. 78-87. DOI: 10.18522/2073-6606-2016-14-1-78-87.

7. Кузнецова А.Л., Зверев Ю.М. «Эффект колеи» и его использование в региональных исследованиях (на примере Калининградской области) // Региональные исследования. 2019. № 2. С. 15–24. DOI: 10.5922/1994-5280-2019-2-2

8. Ленин В.И. Полное собрание сочинений: в 55 т. / В.И. Ленин; Ин-т марксизма-ленинизма при ЦК КПСС – 5-е изд. М.: Гос. изд-во полит. лит., 1969. Т. 5. Май ~ декабрь 1901. С. 99-268.

9. Ридевский Г.В., Шадраков А.В., Катровский А.П., Ковалев Ю.П. Российско-белорусское приграничье: потенциал, вызовы времени и тенденции развития // Российско-белорусское приграничье: проблемы и перспективы развития сборник материалов международной научной конференции. 2016. С. 9-20.

10. Яськова Т.И. Пристоличное положение как фактор социально-экономического развития Смоленской области: дисс. … канд. геогр. наук: 25.00.24 / Балт. федер. ун-т им. И. Канта. Смоленск, 2014. 183 с.

11. Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО). URL: http://www.fao.org/sustainable-development-goals/indicators/2a1/ru/

12. Департамент Смоленской области по сельскому хозяйству и продовольствию. URL:https://selhoz.admin-smolensk.ru/leftmenu/podderzhka-selskohozyajstvennyh-tovaroproizvoditelej/tekuschaya-informaciya-o-finansirovanii/informaciya-o-raspredelenii-po-napravleniyam-gosudarstvenoj-podderzhki-dovedennyh-do-smolenskoj-oblasti-predelnyh-obemov-finansirovaniya- federalnogo-byudzheta/

13. Boschma, R.A. and K. Frenken (2003) Evolutionary Economics and Industrial Location, mimeo, Department of Economic Geography, Utrecht University.

ГЛАВА 5.

КОНЦЕПЦИЯ «ЭФФЕКТА КОЛЕИ» И ЕЁ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЯХ СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Методика и материалы исследования

Выявление «эффекта колеи» и его влияния на различ¬ные аспекты социально-экономической организации общества – одно из новых направлений исследований в рамках так называемой «эволюционной экономики», развивающейся за рубежом на протяжении последних трёх десятилетий. Исследования подобного рода в географии транспорта и других близких научных областях имеют ещё более короткую историю – около двух десятилетий. Уже полученные результаты свидетельствуют о необходимости и перспективности подобного рода научного поиска.

В отечественной социально-экономической географии в рамках географии транспорта названный научный подход к исследованиям пока не нашёл существенного распространения, и научные работы по данной тематике единичны. В то же время необходимость в подобных исследованиях объективно увеличивается вследствие активного встраивания России и многих её регионов в глобальную транспортную систему. Барьеры, стоящие в этом процессе на их пути, очень часто обусловлены очевидной зависимостью от предшествующего развития. Кроме того, разработка оптимальных стратегий пространственного развития транспортных систем российских городов остро нуждается в научном осознании влияния на них «эффекта колеи» и преодоления его бесперспективной иррациональности.

Проблема исследования длительного пути развития, который прошла транспортная система Смоленщины, потребовала широкого применения эволюционного подхода [3; 25].

Основными методами исследования стали анализ открытых текстовых и статистических источников и картографический.

С учётом значимости и эффективности, о картографическом методе необходимо сказать особо.

Как известно, карты являются уникальным источником пространственных данных, обладающие большой информативностью, и для многих географических исследований карты, даже с учётом их несовершенства с точки зрения современной картографической науки, без преувеличения, бесценны и безальтернативны.

Административно-территориальные границы Смоленщины на протяжении последних 220 лет несколько раз менялись, что создавало дополнительную сложность в предпринятом исследовании, и без картографических источников это было бы трудно разрешимой проблемой.

Активно использовались возможности метода наложения и сопоставления карт с помощью компьютерных технологий для выявления пространственной динамики различных элементов социально-транспортной инфраструктуры. При этом принималось в расчёт развитие самой картографической науки и картоиздательской деятельности: за двести последних лет существенно улучшились и картографические проекции, и системы условных знаков (в первую очередь линейных), и технические возможности печатания карт.

Основными источниками информации в исследовании динамики транспортной системы Смоленщины стали карты Смоленской губернии (18 – первой трети 20 вв.) и Смоленской области (с 1930-х гг. по настоящее время) в свободном доступе, на которых отображена дорожная сеть, карты города Смоленска (с конца 18 в. по настоящее время), на которых изображена улично-дорожная сеть.

При исследовании эволюции дорожных сетей Смоленской губернии и Смоленской области использовались три основных картографических источника:

1. Атлас Смоленской губернии (с планами уездных городов). Издан в Смоленске в 1790-е гг. (не ранее 1797 г.) Масштаб [1:840000] – 20 вёрст в дюйме. Состоит из 25 листов. [2].

2. Атлас Российской Империи. 1871. Издание Ильина. Карта «Смоленская губерния». Масштаб 20 вёрст в 1 англ. дюйме. Карта-врезка «План города Смоленска» 1 верста в 1 англ. дюйме [1].

3. Карта современного состояния объектов транспортной инфраструктуры (на официальном сайте Департамента Смоленской

области по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству). Масштаб 1:200000 [11].

При исследовании эволюции улично-дорожной сети областного центра очень ценными источниками явились:

1. «План города Смоленска. 1795 г.». Масштаб 260 саженей в 1 англ. дюйме [19];

2. «План проектированного положения г. Смоленска. 1882 г.». Масштаб 50 саженей в 1 англ. дюйме. План завизирован министром внутренних дел графом Д.А. Толстым [20];

3. Геокартографический сервис компании Google – карты от Гугл (Google Maps) [4].

В качестве других основных официальных источников информации использовались материалы, размещённые на сайтах Департамента Смоленской области по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству.

1) схема территориального планирования Смоленской области: Материалы по обоснованию. Омск, 2012, Санкт-Петербург, 2019 [22];

2) комплексный план транспортного обслуживания населения Смоленской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок. Администрация Смоленской области. Смоленск, 2016 [15];

3) комплексное развитие транспортной инфраструктуры города Смоленска на 2018-2025 годы. Администрация города Смоленска. Смоленск, 2017 [14; 18].

Настоящее исследование является опытом транспортно-географического анализа эволюции транспортной системы Смоленщины за период с конца XVIII в. до современного времени с позиций концепции «зависимости от траектории предшествующего развития» (*path dependence*).

Формирование транспортной сети Смоленщины и концепция «эффекта колеи»

Т.Г. Шереметова в автореферате своей диссертации даёт такое определение: «Транспортную систему региона сле¬дует рассматривать как экономическую категорию, отра¬жающую единство её материально-вещественного базиса и институциональных форм взаимодействия хозяйствующих субъектов, населения и органов власти различных уровней при согласовании спроса и предложения транспортных услуг» [25, с. 10].

В этом определении подразумеваются, но не озвучены важнейшие универсальные свойства транспортной системы – эволюционность (то есть длительность формирования) и инерционность.

Первичное размещение производительных сил является эволюционным процессом, что не обязательно гарантирует оптимальность его результата. Как раз в основе первичного размещения лежат стохастические процессы, которые являются по своей природе несистемными. В результате возникает устойчиво неоптимальная институционально-производственная система, порождающая такое же размещение транспортного комплекса.

Изменить к лучшему такую ситуацию, которая имеет все признаки проблемы «path-dependence», за относительно короткое время практически невозможно [16, с. 19].

При этом описанные процессы взаимообусловлены: изъяны (топологические дефекты) в пространственной организации транспортной системы могут критически сказываться на размещении производительных сил. В итоге регион начинает отставать в социально-экономическом развитии (общее снижение эффективности), проигрывать в конкурентном хозяйственном соревновании другим регионам, даже иногда имея изначально преимущества перед ними (например, транспортно-географическое положение).

По нашему мнению, тремя главными группами факторов, определяющими длительность существования и сложность преодоления неоптимальной пространственной организации транспортной системы, являются:

1) технические и технологические (техническая взаимозависимость, долговечность капитального оборудования и др.);

2) территориально-экономические (первичная топоморфология транспортных сетей, интермодальная взаимозависимость и др.);

3) институциональные (институциональная взаимозависимость, квазинеобратимость первичного социального капитала и др.).

Смоленщина занимает исключительное географическое положение – регион расположен на пересечении основных транспортных путей, ведущих из Центра России в Белоруссию, страны Балтии, государства Восточной и Центральной Европы, а также с Северо-Запада на Юг России. Она граничит с Витебской и Могилёвской областями Республики Беларусь, играющей ключевую роль в развитии внешнеэкономических связей Смоленской области.

Поэтому развитие транспортной системы Смоленской области необходимо решать не только с точки зрения обслуживания транспортно-распределительной системы региона, но с перспективой развития мирохозяйственных связей.

Территория Смоленской области, находящаяся на Среднерусской возвышенности, представляет собой водосборно-водораздельное плато, с которого густой сетью в разных направлениях на северо-запад, на юг, на северо-восток и восток текут реки, принадлежащие трём главнейшим бассейнам Европейской части России – Балтийского, Чёрного и Каспийского морей. Это область речных верховьев [10, с. 14].

Речная сеть различных бассейнов настолько сближена, что в древние времена, когда реки были почти единственными путями сообщений, давала возможность устраивать «волоки», т.е. транспортные переходы из одной реки (речной системы) в другую. Через территорию современной Смоленской области пролегали пути «из Варяг в Греки», «в Немцы», «из Варяг в Булгары» и другие [10, с. 14].

Озёрно-речная сеть на территории нынешней Смоленской области – естественная транспортная система, которая используется людьми с глубокой древности[1]. Длительное время реки и озёра были едва ли не единственными путями сообщения, причём, фактически, круглогодичными – зимой двигались по заснеженному льду на санях. Однако озёрно-речные системы сильно различаются по своим природным (физико-географическим) параметрам. С точки зрения их транспортного освоения и эксплуатации важными являются следующие гидрологические и топоморфологические характеристики:

– водная динамика (полноводность, средняя скорость течения, колебания уровня, наличие водоворотов, заболоченность местности и т.д.);

– рельеф прилегающей местности и дна (степень извилистости русла, пологость или крутизна берегов, общая пересечённость местности вдоль русла, наличие островов, песчаных кос, русловых возвышений и ям, крупных валунов и т.д.);

– характер речной и береговой растительности (наличие лесов, в т.ч. хвойных, служивших основным источником строительно-

[1] На Руси была широко известна старинная поговорка «реки – большие дороги» [9].

го материала для плавательных средств, береговых приспособлений, мостов, гатей и т.д.);

– взаиморасположение озёрно-речных систем (степень их обоюдной доступности или барьерности, возможности более дальних транспортных контактов).

С точки зрения расходов на строительство путей и поддержание транспортного сообщения, озёрно-речные системы, очевидно, наименее затратны. Однако небольшие расходы на их использование в значительной степени нивелируются эксплуатационными характеристиками озёрно-речных сетей, вследствие их сильнейшей природной детерминированности и очень небольшими возможностями улучшения упоминавшихся параметров. Тем не менее, именно речной транспорт является древнейшим и существующим на всём протяжении эволюции человечества.

В историческом контексте транспортного использования озёрно-речная сеть на территории нынешней Смоленской области обладает как преимуществами, так и ещё большими недостатками. Главные физико-географические «враги» речного судоходства – мелководье (иногда периодическое), извилистость русла и продолжительный ледостав.

Многие реки Смоленщины мелководны настолько, что по ним можно без опаски передвигаться только на лодках и байдарках. При этом мнение о том, что много веков назад реки были *намного полноводнее*, никакого обоснованного научного доказательства не имеет. Ещё одна отрицательная черта, причём самых важных рек, наиболее привлекательных для судоходства, – очень большие показатели извилистости (меандрирования). Вот выразительный пример. Днепр столетиями являлся важнейшей судоходной рекой Смоленщины. Однако на многих основных участках это крайне извилистая река. Исторически очень важным был отрезок Днепра между двумя городами региона, расположенных на этой реке – Смоленском и Дорогобужем. Примерно посередине между ними находится д. Соловьёво, возле которой издавна существовала переправа через Днепр. Разница в расстояниях между мостами в Дорогобуже и д. Соловьёве разительная: по прямой линии – 36,4 км, по современной автодороге – 40,4 км, по Днепру – 86,8 км [Геокартографический сервис компании Google]. То есть по реке необходимо преодолеть в два раза большее расстояние (особенно нелегко двигаться против течения), чем по дороге, которая очень близка по

длине к кратчайшей линии. Эту транспортно-экономическую дилемму можно наблюдать на местности воочию: уже первая излучина Днепра ниже Дорогобужа имеет длину 2,5 км, а длина прямой линии, соединяющая её основание, – 200 м, то есть, расстояние по речной «петле» в 12,5 раз протяжённее, чем по перешейку. Едва ли такие условия позволяли развивать какие-либо виды судоходства, кроме локальных контактов, буквально между соседними деревнями.

Тем не менее, важно отметить, что озёрно-речные системы стали важнейшим фактором, опосредованно обусловившим топоморфологическую структуру транспортных сетей на обширных территориях во всём мире. Несмотря на вышеописанные условия, озёрно-речная система также косвенно способствовала формированию топоморфологической структуры транспортной системы Смоленщины.

Как уже отмечалось, местоположение населённых пунктов относительно водных объектов не является столь жёстко детерминированным и подчиняется часто субъективным решениям, которые не гарантируют оптимальность выбора. Хорошо известен пример города Оренбурга, который народная молва окрестила «трижды зачатым и единожды рождённым». Будущий город в период с 1735 по 1743 гг. три раза закладывался на новом месте, пока не обрёл окончательного местоположения. Даже в названии его отразился этот исторический факт («город у слияния рек Орь и Яик»). И ведь происходило это по историческим меркам относительно недавно – во второй четверти 18 в., незадолго до промышленной революции, и процесс этот был изначально спланирован. К слову сказать, исторический Смоленск, по версии некоторых специалистов, тоже находился первоначально ниже по течению Днепра, в районе современной деревни Гнёздово, а впоследствии был заложен выше по течению Днепра на нынешнем месте.

Возникшая сеть поселений, в значительной степени привязанная к озёрно-речной системе, в последующем породила сухопутные связи по гужевым (грунтовым) дорогам, которые в историческом контексте были весьма устойчивыми. На Смоленщине они сохранились и после того, когда озёрно-речная система фактически перестала выполнять транспортную функцию (к концу 19 в.) (рис. 1 и 2).

Важнейшим фактором транспортной динамики на многие столетия для Смоленщины стало превращение Москвы в 16 веке в столицу русского государства. Местоположение Москвы как столицы

русского государства предопределило развитие первой сети сухопутных трактов. От Москвы тракты прокладывались по радиальным направлениям в крупные в то время города. Сеть трактов того вре-

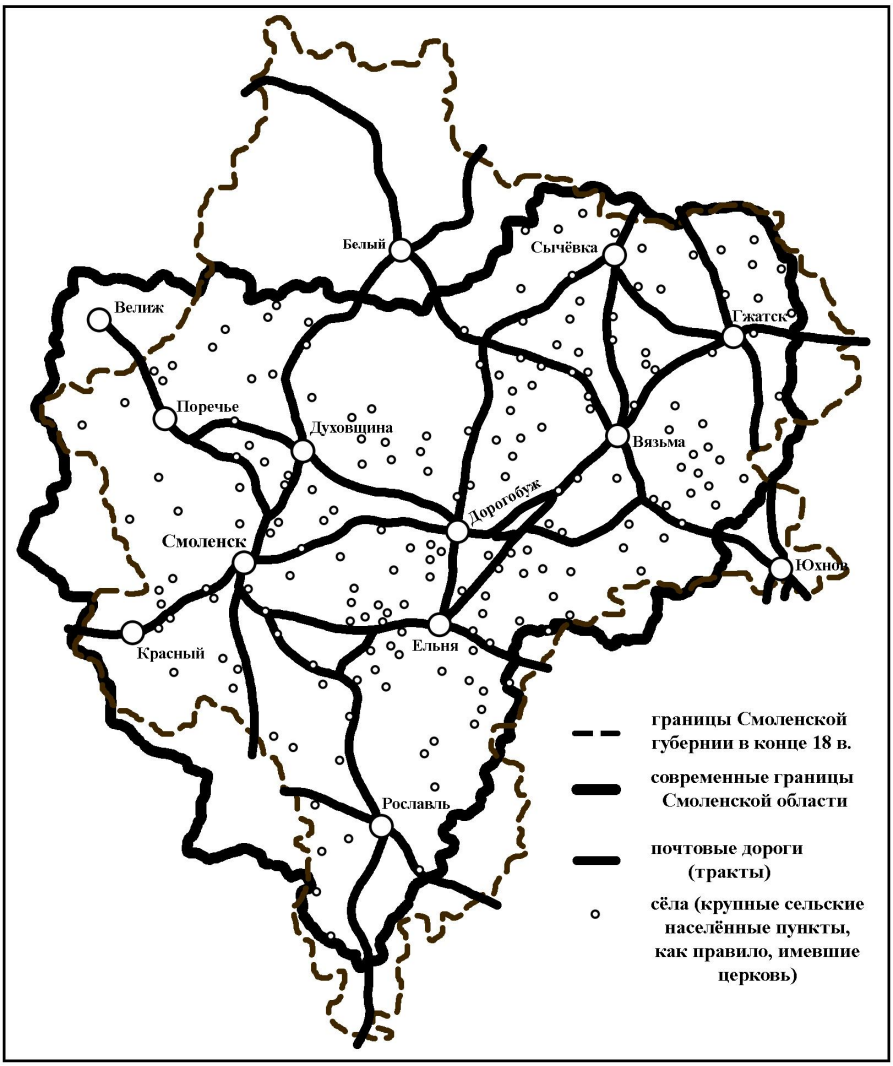

Рис. 1. Сеть почтовых трактов (основных грунтовых дорог) Смоленской губернии в конце 18 в. (не ранее 1797 г.)

Источники: составлено автором по [2; 4]

мени – это грунтовые дороги с паромными и другими переправами через постоянные водотоки и судоходные реки, с волоками для перехода из одной водной системы в другую. Грунтовые дороги находились в бедственном состоянии. В России с её бескрайними просторами бездорожье негативно влияло на развитие экономики и культуры [21, с. 150].

К сожалению, о пространственной структуре дорожной сети Смоленщины, процессе её эволюции сохранилось немного исторических сведений. Особенно ценны в этом отношении картографические источники, с которыми при очевидном несовершенстве старой картографии, по детализации и информативности с точки зрения сведений о пространственной структуре для исследователей не могут сравниться никакие другие исторические источники.

Кратко охарактеризуем исторические источники информации о транспортной сети Смоленщины, которые мы использовали в настоящем исследовании.

1. Атлас Российской Империи 1792 г., Карта Смоленского наместничества (на с. 36). На данной карте масштаба в 1 см 10 российских вёрст, к сожалению, не изображены никакие транспортные пути.

2. Атлас Смоленской губернии. Издан в Смоленске в 1790-е гг. [2]. Точной даты издания Атласа не приводится, но, по всей вероятности, это произошло не ранее 1797 г., так как на картах изображены смежные территории Белорусской губернии, образованной 12 декабря 1796 г. Состоит из 25 листов размером 25х20 см, 12 листов атласа представляют карты уездов Смоленской губернии, остальные – планы уездных городов. Карты рукописные, раскрашены акварелью, названия на карте нанесены тушью Заглавия и легенды карт в художественных картушах. Масштаб [1:840000] – 20 вёрст в дюйме.

Атлас, хранящийся в РГБ, представляет большой интерес, так как является одним из первых достоверных источников весьма детализированной информации о дорожной сети Смоленщины, причём он издан в Смоленске.

На обзорной карте Смоленской губернии (лист 1) показан только один тип дорог – почтовые тракты (дороги), но они являлись в тот период, основой и наиболее качественной частью транспортной сети территории (рис. 1). Также на карте изображены фактически все почтовые станции и даётся в табличной форме их описание с

указанием расстояний между ними и приписанным к ним поголовьем почтовых лошадей.

Также по содержанию таблицы расстояний между основными городами Смоленской губернии, Санкт-Петербургом и Москвой, помещённой в северо-восточном углу карты, можно с уверенностью утверждать, что территория располагала, помимо почтовых дорог, дополнительной сетью грунтовых дорог. Например, согласно данным таблицы, расстояние от Поречья до Дорогобужа по почтовым дорогам составляло 161 версту, а не по почтовым – 135 вёрст, от Ельни до Рославля по почтовым дорогам – 243 версты, не по почтовым – 102 версты, от Смоленска до Ельни по почтовым дорогам – 127 вёрст, не по почтовым – 89 вёрст и т.д. Дополнительным аргументом в пользу указанного предположения является показанная на карте сеть сёл (рис. 1), то есть сравнительно крупных сельских населённых пунктов, между которыми обязательно существовали дороги, правда, часто не всесезонные.

Согласно картам этого Атласа, важнейшими почтовыми трактами (бывшими почти исключительно грунтовыми дорогами) являлись:

а) Красный – Смоленск – Дорогобуж – Семлёво – Вязьма – Гжатск (Старая Смоленская дорога); на запад от Смоленска тракт совпадает с Краснинским большаком екатерининских времен (ранее назывался «Польский шлях») [10, с. 43-44].

Старая Смоленская дорога (изначально Смоленский тракт) – историческая дорога в Смоленской и Московской областях, соединявшая Московский Кремль и Смоленскую крепость. Возникновение Старой Смоленской дороги датируется XIV-XV вв., и в значительной степени было детерминировано не внутрирегиональными, а внешними потребностями. Дорога являлась старейшим и кратчайшим водно-сухопутным путём из Европы в Московские земли. Её описание можно найти в «Записках о Московитских делах» (Вена, середина XVI в.) австрийского посла Герберштейна, книгах Мейерберга и «Путевых записках» стольника П. А. Толстого [21, с. 150].

Несмотря на большое значение как для Смоленщины, так и для Московского государства, трасса Старой Смоленской дороги, формировавшаяся длительное время, с точки зрения топоморфологической характеристики была далека от оптимальной и изобиловала изъянами. Рост экономического и политического могущества российского государства, интенсивности транспортного движения

привёл к принципиальным улучшениям: дорога выпрямляется, становится прямоезжей и полностью сухопутной (ранее её значительная часть проходила по болотистым местностям). Только к XVIII в. Старая Смоленская дорога полностью формируется, приобретает свои очертания, обрастает постоялыми дворами, почтовыми станциями и путевыми столбами.

По проекту инженера Ивана Соловьёва в 18 в. бывшая грунтовая сезонная дорога получила щебёночное покрытие, чуть позже жителями окрестных поселений у д. Соловьёво было построено два плавучих моста через Днепр, и по дороге стало возможным круглогодичное сообщение между Смоленском и Москвой.

б) граница с Калужской губернией – Жарынь – Рославль – граница с Чериковским уездом Белорусской губернии (будущее Варшавское шоссе).

3. 1821, Генеральная Карта Смоленской Губернии с показанием почтовых и больших проезжих дорог, станций и расстояния оными верст. Сочинена по новейшим и достоверным сведениям в С.-Петербурге 1821 года (*русский текст и географические названия продублированы на французском языке*). Эта карта интересна тем, что на ней представлена своеобразная «классификация» дорог, объединяющая их в четыре группы с соответствующими условными обозначения: 1) Главная Почтовая дорога – чёрная утолщенная линия; 2) Губернская Почтовая дорога – красная линия; 3) Уездная Почтовая дорога – жёлто-зелёная линия; 4) Проезжая большая дорога – чёрная тонкая линия.

Топоморфологические изменения дорожной сети этой карты по сравнению с концом 18 в. незначительны. Это неудивительно, так как Смоленская губерния, пережившая страшное разорение в период вторжения французской армии в 1812 г., продолжала восстанавливать хозяйство и транспортную инфраструктуру.

4. 1871, Атлас Российской Империи Ильина. Смоленская губерния. 20 вёрст в 1 англ. дюйме. Карта-врезка «План города Смоленска», 1 верста в 1 англ. дюйме.

Этот картографический источник имеет особую ценность, так как его издание совпало со временем активного автодорожного и железнодорожного строительства. И этот процесс уже получил отражение, хотя и неполное, в этом атласе (рис. 2).

К моменту издания атласа были построены Варшавское (Московско-Брестское) шоссе (в 1850 г.), Рижско-Орловская железная

дорога (1868 г.), вводилась в эксплуатацию Московско-Брестская железная дорога (1870-1871 гг., в атласе показан только её небольшой участок к востоку от Смоленска).

Так как сухопутная дорога не возникает сама по себе, а создается людьми для удовлетворения практических потребностей, то с

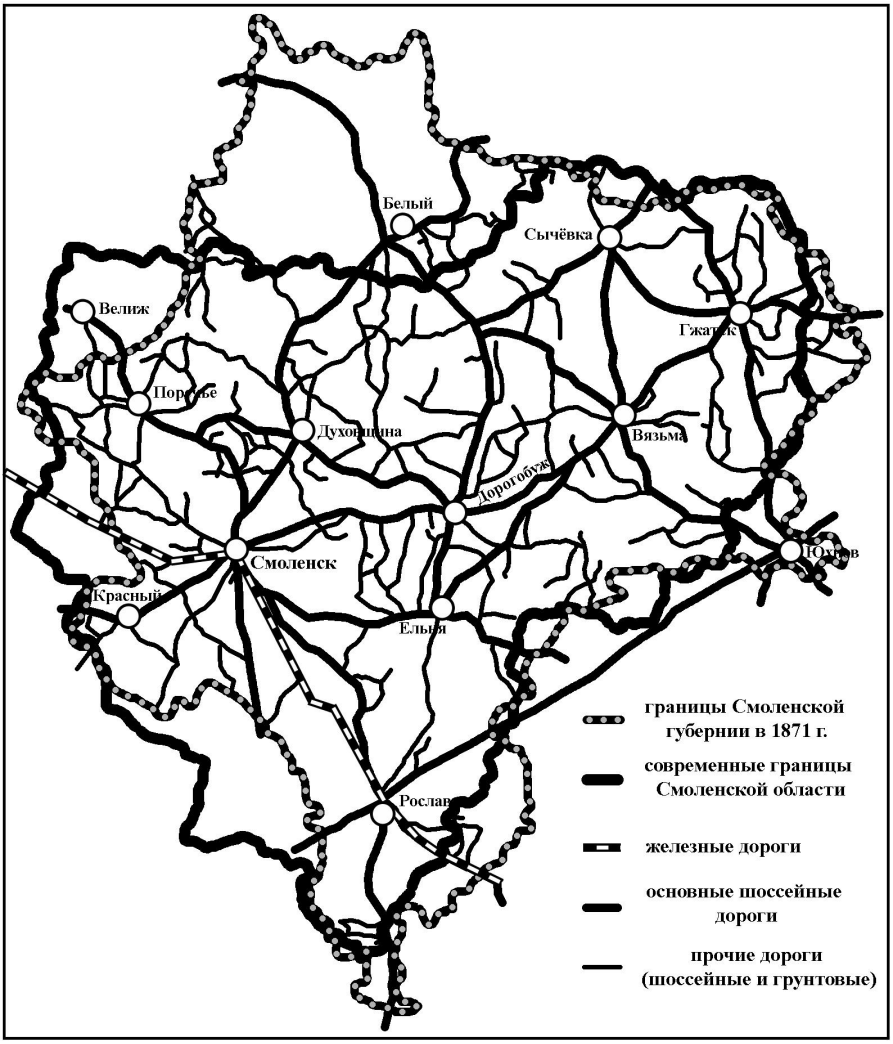

Рис. 2. Сеть сухопутных дорог Смоленской губернии в 1871 г.
Источники: составлено автором по [1; 4]

позиций концепции «эффекта колеи» дорожное строительство можно представить как совокупность большого числа «точек бифуркации» – моментов выбора между разными вариантами дальнейших действий.

Сравнительный анализ изменений топоморфологических параметров дорожных сетей Смоленской губернии в период с конца 18 в. до начала 1880-х гг. свидетельствует, что дорожное строительство опиралось на уже существующую сеть населённых пунктов и гужевых дорог, вследствие чего топоморфологические характеристики были «унаследованы» от предыдущих исторических эпох и в целом хорошо сохранились.

Сопоставление автодорожных сетей Смоленщины 1880-х гг. и современной (конец 2010-х гг., рис. 2 и 3) позволяют сделать следующие выводы.

1. Наиболее значимыми автодорожными направлениями для Смоленской области являются дороги, образующие основной транспортный каркас региона, а так же обеспечивающие его связи со смежными российскими субъектами и Белоруссией. В целом их топоморфологическая структура сохранила «преемственность» и является в значительной мере унаследованной от предыдущих эпох.

2. Важнейшим отличием двух периодов является смена автодорожной доминанты – ею стала международная автомагистраль Москва – Минск – Варшава – Берлин (М1), основная часть которой была построена в 1934–1941 гг. Важно отметить, что эта дорога в значительной степени проходила по новой трассе, не совпадая со Старой Смоленской дорогой, – пример того, что «эффект колеи» преодолим. Значение М1 увеличило и то обстоятельство, что её строили, стараясь приблизить трассу также к международной железной дороге Москва – Минск – Варшава – Берлин.

3. Прежняя доминанта – Старая Смоленская дорога – превратилась во второстепенную, и, фактически, в настоящее время распалась на отдельные участки, а часть дороги «канула в лету», почти не оставив следов на местности.

4. К недостаткам (пространственным «дефектам» по С.А. Тархову) областной дорожной сети относится отсутствие, в ряде случаев, прямых сообщений между соответствующими районами (Краснинский, Монастырщинский, Демидовский – Духовщинский, Тёмкинский – Угранский, Ельнинский – Угранский, Холм-Жирковский –

Духовщинский), отсутствует прямое сообщение с соседней Калужской областью по направлению Починок – Ельня – Спас-Деменск, что приводит к автомобильным перевозкам с большим перепробегом транспорта (рис. 3) [22, с. 124]. Многие из этих бесконтактных зон являются следствием «эффекта колеи», они существуют по инерции, образовавшись иногда столетия назад.

5. Каркас дорожной сети Смоленской области по основным своим структурно-функциональным параметрам с учетом международного норматива близок к оптимальному. Несколько повышенный

Рис. 3. Современная сеть автомобильных дорог Смоленской области

Источники: составлено автором по [4; 11]

процент наличия федеральных дорог подтверждает транзитный характер дорожной сети [15, с. 42].

6. Общая конфигурация сети автомобильных дорог во многом несовершенна и имеет ярко выраженное радиальное очертание с недостаточным количеством соединительных и хордовых дорог, что обусловливает значительные перепробеги автомобильного транспорта, а, следовательно, приводит к повышению себестоимости перевозок и времени доставки грузов и пассажиров [15, с. 42].

7. Формирование региональной сети автомобильных дорог, получившей наиболее интенсивное развитие в 1980-е гг., не завершено до настоящего времени. Конфигурация областной сети имеет чётко выраженное радиальное начертание, в результате которого остаются несоединёнными не только близлежащие населённые пункты соседних муниципальных районов Смоленской области, но и многие районные центры между собой. Перепробеги транспорта достигают 100 и более километров, что сказывается на увеличении транспортной составляющей стоимости продукции. Начатое в 1980-е гг. целенаправленное строительство обходов крупных населённых пунктов, пересекаемых транзитными дорогами, не завершено [15, с. 39–40].

Мы осознанно не проводим сравнительный анализ железнодорожной сети Смоленщины по нескольким причинам, которые в той или иной степени упоминались в теоретической части настоящего исследования.

Железнодорожное строительство на территории нынешней Смоленской области было подчинено общегосударственным потребностям, и пространственная структура железнодорожной сети формировалась в первую очередь под воздействием внешних факторов: весьма показательно, что первые железные дороги проложили с целью обеспечить бесперебойный вывоз на экспорт зерна из южнорусских губерний, а не для региональных потребностей Смоленщины. За время существования каркас железнодорожной сети Смоленщины (построенный уже к 1920-м гг.), фактически, не претерпел сколько-нибудь серьёзных изменений. Соответственно и о проявлении «эффекта колеи» применительно к эволюции железнодорожной сети Смоленщины говорить не корректно.

В настоящее время Мероприятия по развитию железнодорожного транспорта на территории Смоленской области базируются на основе Транспортной стратегии Российской Федерации на пе-

риод до 2030 г., утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 №1734-р [22, с. 559]:

– строительство высокоскоростной железнодорожной линии Москва – Смоленск – Красное;

– ликвидация на второстепенных железнодорожных линиях некоторых железнодорожных переездов и замена их путепроводами;

– устройство дополнительного железнодорожного переезда в г. Рудня Руднянского городского поселения Руднянского района Смоленской области.

Несмотря на достаточно развитую дорожную сеть области, её качественные характеристики на целом ряде дорог не соответствуют предъявляемым нормативным требованиям. Проведенный анализ технического состояния существующей сети автомобильных дорог и мостовых переходов свидетельствуют о том, что в ближайшие годы по мере возрастания интенсивности движения целый ряд дорог не сможет обеспечить пропуск ожидаемых транспортных потоков без улучшения технического состояния существующей транспортной сети и строительства новых направлений [22, с. 559].

Основные направления развития дорожной сети Смоленской области формируются на основе целей и приоритетов социально-экономического и транспортного развития региона [22, с. 559].

Главной задачей автодорожной политики Смоленской области является повышение связности территории области, усиление межрайонных, межрегиональных, межсубъектовых связей, совершенствование и развитие сети автомобильных дорог, повышение их транспортно-эксплуатационных характеристик, что предполагает и улучшение топоморфологических параметров автодорожной сети.

Формирование улично-дорожной сети Смоленска и концепция «эффекта колеи»

Смоленск располагается по обоим берегам реки Днепр, который в этой местности глубоко врезается (перепад высот около 95 м) в Смоленскую возвышенность, являющуюся западной частью обширной Смоленско-Московской возвышенности. Смоленск представляет собой крупнейший транспортный узел на западе России. Через него проходят основные грузо- и пассажиропотоки из стран Западной Европы, Балтии и Белоруссии. Город имеет развитое железнодорожное и автомобильное сообщение с Москвой и Санкт-Петербургом [14, с. 4].

Река Днепр и идущая по левому берегу параллельно реке магистральная железнодорожная линия разделяют город Смоленск на северную и южную части. Центральная часть города со старой застройкой расположена на холмах левобережной части, разделённых протяжёнными глубокими оврагами. Градостроительная структура города сложилась в начале 19 века по плану, утвержденному в 1818 г., сочетавшему прямоугольную планировку центра с системой радиальных, спускающихся к Днепру, улиц древней части города.

Именно рельеф исторической части города стал ведущим лимитирующим фактором, препятствующим существенным изменениям топоморфологических параметров улично-дорожной сети, и консервирующим её на длительное время. На рис. 4 отчётливо прослеживается эта закономерность. Визуально, не менее половины улично-дорожной сети Смоленска в начале 1880-х гг. существовала в конце XVIII в., а в пределах Смоленской крепостной стены её пространственная структура является унаследованной не менее чем на 3/4.

Транспортно-планировочная структура города в настоящее время представляет собой две улично-дорожные системы, разделённые рекой Днепр и магистральной железнодорожной линией, связь между которыми осуществляется по трём автодорожным мостам через реку Днепр и по двум путепроводам через железнодорожные пути (рис. 5). Плотность улично-дорожной сети города Смоленска высокая и колеблется от 3,0 км/кв. км в районах многоэтажной застройки до 15 км/кв. км в районах усадебной застройки [14, с. 11].

В настоящее время протяжённость автомобильных дорог местного значения в границах города Смоленска составляет 383,4 км, в том числе с твёрдым покрытием 340,0 км (88,7%), с усовершенствованным покрытием 270,6 км (79,6% в протяжённости дорог с твёрдым покрытием) [14, с. 11].

По общей протяжённости улично-дорожной сети Смоленск несколько отстаёт от административных центров областей Центральной России, даже сопоставимых с ним по размеру (табл. 1). Особенно контрастно выглядят показатели Калуги. Причины этого отставания как объективные, так и субъективные. Но у города, без сомнения, существует потенциал количественного и качественного роста улично-дорожной сети.

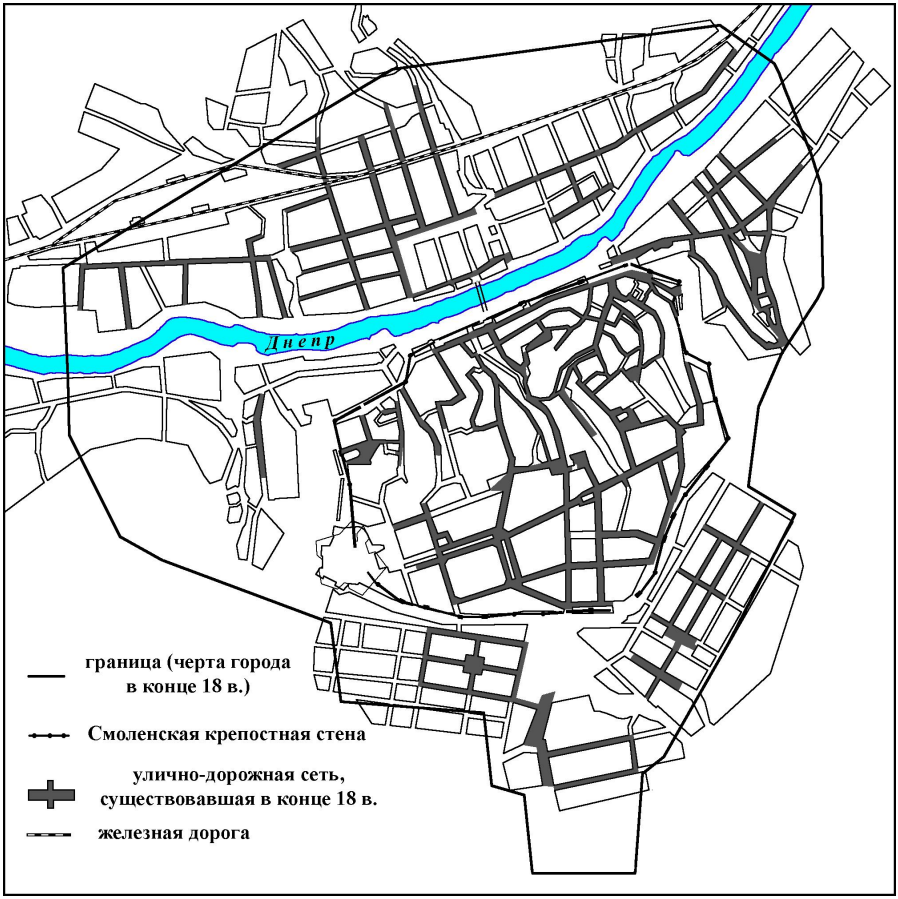

Рис. 4. Степень топоморфологической унаследованности улично-дорожной сети Смоленска в конце XVIII в. (в границах не ранее 1797 г.) – 1882 г.

Источники: составлено автором по [4; 19; 20].

Надо ещё раз особо подчеркнуть, что для Смоленска его топография (особенно в районах с наиболее пересечённым рельефом) – настолько сильный фактор пространственной организации, что, даже будучи разрушенным во время Великой Отечественной войны на 82% [26, с. 13], и, казалось бы, имея несколько альтернатив восстановления, Смоленск отстраивался в основном в соответствии с довоенной планировкой. Поэтому существенная часть улично-дорожной сети приднепровской, центральной и восточной терри-

Таблица 1

Протяжённость улично-дорожной сети отдельных городов Европейской части России (в км)[1]

Город	2015	2016	2018	2019	2020
Калуга	…	…	…	804,9	…
Тверь	…	…	…	…	601,1
Ярославль	…	…	545,6	…	…
Рязань	…	465,6	…	…	…
Псков	…	…	…	411,0	…
Смоленск	…	…	383,4	…	…
Великие Луки	227,4	…	…	…	…
В. Новгород	…	218,1	…	…	…

[1] включая дороги местного значения в городских административно-территориальных границах

Источники: составлено автором по [5; 7; 8; 12; 13; 14; 24].

торий Смоленска является унаследованной, подтверждая своим существованием, что «история имеет значение» и положения концепции «эффекта колеи» (рис. 5).

Многие из проблем пространственного транспортного и взаимосвязанного с ним социально-экономического развития города Смоленска в значительной мере обусловлено описанными причинами.

Основными магистралями города являются:

– в правобережной части – Витебское и Московское шоссе, улицы Седова, Лавочкина, Маршала Ерёменко, Кутузова, Фрунзе, Свердлова, Кашена, Ново-Московская, 12 лет Октября;

– в левобережной части – Краснинское, Досуговское, Киевское и Рославльское шоссе, проспект Гагарина, улицы Дзержинского, Большая Советская, Соболева, Степана Разина, Большая Краснофлотская, 2-й Верхний Волок, Смольянинова, Шевченко, Тенишевой, Крупской, Кирова, Нормандия-Неман, Нахимова [14, с. 11].

Все магистральные улицы города имеют асфальтобетонное покрытие. Ширина проезжих частей колеблется от 14 до 21 метра. Пропускная способность магистральных улиц города близка к предельной. Более 90% транспортного потока в центральной части

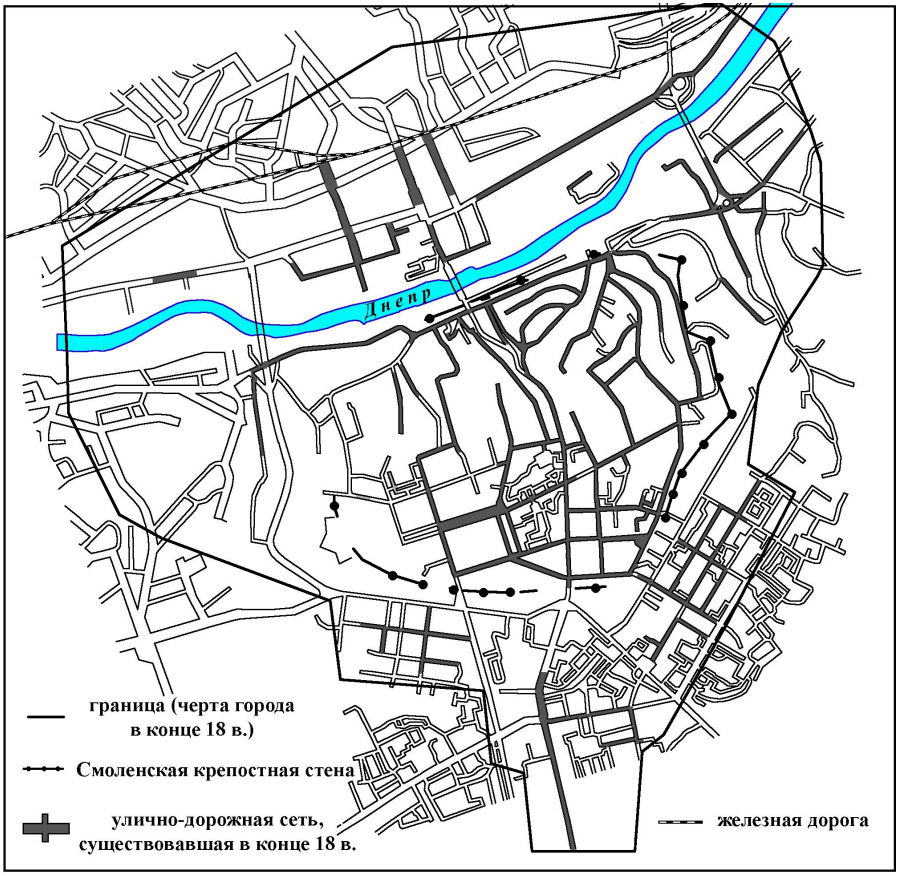

Рис. 5. Степень топоморфологической унаследованности улично-дорожной сети Смоленска в конце XVIII в. (в границах не ранее 1797 г.) – 2020 гг.

Источники: составлено автором по [4; 19; 20].

города составляют легковые автомобили. Существенно снижает пропускную способность улиц автотранспорт, припаркованный в крайнем правом ряду проезжей части. Улицы центральной части города или не имеют резерва для расширения проезжих частей, или это возможно только за счет уменьшения полосы зеленых насаждений в поперечном профиле улиц [14, с. 12].

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту расходов по содержанию автомо-

бильных дорог, снижению скорости движения, продолжительным простоям транспортных средств, повышению уровня аварийности. За последние 10 лет темпы роста автомобилизации значительно опережают темпы роста протяжённости сети автомобильных дорог [14, с. 14].

Как правило, на большинстве улиц города осуществляется двухстороннее движение с разрешённой скоростью 60 км/час. За последние двадцать лет строительство транспортных магистралей в городе Смоленске не осуществлялось [14, с. 14].

В этой связи очень актуальна минимизация городских потоков и их разгрузка, для чего требуется строительство новых радиальных автодорог [14, с. 14].

Превышение предельно допустимой загрязнённости воздуха на улицах Кирова, Николаева, Лавочкина, Шевченко, Фрунзе, Колхозной площади из-за максимальности транспортных потоков [14, с. 14].

Проектом по внесению изменений в генеральный план города Смоленска предусматривается создание единой устойчивой магистральной сети города, которая обеспечит надёжные транспортные связи всех районов города между собой с промышленными зонами, внешними автодорогами и объектами внешнего транспорта, в результате реконструкции ряда существующих магистральных улиц [14, с. 15].

Пропускная способность улично-дорожной сети города Смоленска рассчитана исходя из 40 автомобилей на 1000 жителей города. Ежегодный прирост количества легкового личного транспорта жителей города составляет 20-25%. Уровень автомобилизации жителей Смоленска – свыше 332 единиц автотранспорта на 1000 жителей (2016 г.) [14, с. 15].

В настоящее время количество легковых автомобилей на основных магистралях города Смоленска приближается к 80% от общего объёма транспортных средств. Поэтому именно этот вид транспорта и в большей степени его резко возросшее в последнее время количество определяют скорость движения всего потока в пиковое время [14, с. 16].

При этом улично-дорожная сеть и отчасти инфраструктура Смоленска, особенно его исторической части, меняется очень медленно (рис. 5). Анализ картографических источников и осмысление выявленной ситуации позволяет утверждать, что в данном случае

мы сталкиваемся с проявлением «эффекта колеи». Изменение сложившейся ситуации, очевидно, не может произойти быстро.

Надо отметить, что Смоленск – не самый автомобилизированный город России, он заметно уступает по этому показателю таким схожим по многим социально-экономическим характеристикам городам, как Псков, В. Новгород, Калуга (табл. 2).

Тем не менее динамика указанного процесса такова[2], что даже с учётом событий последних двух лет (прежде всего пандемией COVID-19), в недалёком будущем ситуация с общей транспортной мобильностью в городе может ощутимо ухудшиться.

Наибольший объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования в Смоленске приходится на утренние и вечерние часы пик. На эти же часы приходится и наибольшая нагрузка на сеть городского пассажирского транспорта и на остановочные пункты, особенно в центральной части города и местах прохождения большого количества маршрутов (площадь Желябова, Колхозная площадь, улицы Большая Советская, Тухачевского, Рыленкова, 25 Сентября, Тенишевой, Крупской, 2-й Верхний Волок, Соболева, Шевченко, Кирова, Нормандия-Неман, Нахимова, Николаева, Кашена, Фрунзе, 12 лет Октября, Лавочкина, проспект Гагарина, Витебское шоссе и др.) [14, с. 18].

В городе нет достаточного количества парковок для автомобильного транспорта. Особенно остро стоит проблема парковок в центральной части. Неправильно припаркованные автомобили создают помехи для движения транспорта, в том числе и транспорта общего пользования. Автомобильный транспорт, как правило, паркуется на примыкающей к тротуару полосе движения транспорта либо на зелёных зонах [14, с. 16].

Отсутствие достаточного количества парковочных мест не позволяет Смоленску реализовать свой потенциал, в первую очередь, страдают ключевые направления городского развития – туризм и бизнес, поэтому основными целями парковочной политики являются: повышение пропускной способности улично-дорожной сети, стимулирование перемещения транспортных средств на внеуличные парковки, снижение количества поездок на личном транспорте, ограничение потока въезжающих в центр города транспортных

[2] По прогнозу, уровень автомобилизации Смоленска к 2020 г. должен был достигнуть 400 автомобилей на 1000 жителей [14, с. 35].

Таблица 2

Автомобилизация отдельных городов Европейской части России (по последним имеющимся данным на 1 января)

Город	Год	Площадь города (кв. км.)	Численность населения (тыс. чел.)	Автопарк (единиц)	в т.ч. легковые автомобили	Плотность автопарка (кол-во автомобилей на 1 км^2)	Плотность автопарка (кол-во автомобилей на 1000 чел. населения)
Смоленск	1995	…	352,0	45135	35212	…	128,2
	2000	…	353,4	48688	42977	…	137,8
	2005	…	319,3	75247	69995	…	235,7
	2010	164,9	326,9	99823	93824	605,4	305,4
	2016	166,4	329,9	109520	99005	658,2	332,0
Псков	2017	95,6	209,8	119432	…	1249,3	569,3
Рязань	2014	223,7	530,3	234000	…	1046,0	441,3
В. Новгород	2018	90,1	222,9	95000	…	1054,4	426,2
Калуга	2014	…	334,2	82545	…	…	247,0
	2019	168,8	336,7	121895	…	722,1	362,0
Липецк	2013	330,1	509,1	183200	…	555,0	359,9
Тверь	2015	152,2	414,0	133000	…	873,9	321,3
Ярославль	2014	205,8	602,4	178351	…	866,6	296,1

Источники: составлено автором по [5; 6; 7; 8; 12; 14; 17; 24].

средств, мотивация использования общественного транспорта, велосипеда [14, с. 16].

Обеспечение быстрого и безопасного движения требует применения комплекса мероприятий архитектурно-планировочного и организационного характера, включающих строительство новых и реконструкцию существующих улиц, введение одностороннего движения и кругового движения на перекрестках, устройство пешеходных переходов и пешеходных зон, автомобильных стоянок, остановок общественного транспорта, что позволит уменьшить социальную остроту проблемы безопасности дорожного движения в городе Смоленске [14, с. 26].

Избыточная концентрация рабочих мест, культурных центров и достопримечательностей в центре города приводит к ежедневному увеличению транспортных потоков из окраинных районов города к его центру и обратно в утреннее и вечернее время. Только 8-10% жителей города работают в районах проживания. При ухудшении положения на рынке труда люди начинают меньше обращать внимание на удалённость рабочего места, а руководствуются, прежде всего, надежностью найденной работы [14, с. 33].

Прогноз развития дорожной сети города Смоленска. Основной задачей при проектировании улично-дорожной сети города Смоленска на стадии генерального плана города Смоленска является создание единой устойчивой магистральной сети города, которая обеспечит надежные транспортные связи для всех районов города между собой, с промышленными зонами, внешними автодорогами и объектами внешнего транспорта [14, с. 34].

Основу улично-дорожной сети города на расчётный срок составят магистрали общегородского значения, как радиально расходящиеся от исторического центра города, так и образующие «полукольца» на связях Промышленного, Ленинского и Заднепровского районов. В состав «полуколец» войдут существующие и предлагаемые проектом участки магистральных улиц и транспортные сооружения [14, с. 34].

Существующее в настоящее время «полукольцо», охватывающее исторический центр города и связывающее его с Заднепровским районом, включает в себя улицы Дзержинского и Большую Советскую, путепровод и 2 моста через реку Днепр. Предлагаемое проектом ближайшее к центру «полукольцо» образуют улицы Шевченко, Кирова, Нормандия-Неман, предлагаемое проектом продол-

жение в северном направлении улицы Нормандия-Неман, новый мост через реку Днепр и путепровод через железнодорожные пути с выходом на улицу Лавочкина. За пределами расчётного срока улица Шевченко может быть продлена в северо-восточном направлении и далее на север по предлагаемому проектом мосту через реку Днепр до Московского шоссе [14, с. 34].

Второе, более удалённое от центра города, «полукольцо», начинаясь от перекрестка улиц Петра Алексеева и Рыленкова, идет в западном направлении, пересекает Рославльское, Киевское и Досуговское шоссе, плавно поворачивает на север, пересекает Краснинское шоссе и Мало-Краснофлотскую улицу и вливается в улицу Большую Краснофлотскую [14, с. 34].

Полукольцевую систему магистральных улиц общегородского значения дополняют участки магистралей общегородского значения, связывающие существующие магистральные улицы. В южной части города это участок, связывающий проспект Строителей и Досуговское шоссе. В западной части Ленинского района – магистраль, идущая в северном направлении от Краснинского шоссе через район нового жилищного строительства, по второму, предлагаемому проектом мосту, по путепроводам через железнодорожные пути до улицы Лавочкина [14, с. 35].

В центральной части города сосредоточены исторические и архитектурные памятники, значительное количество офисов, фирм, банков, управленческих организаций, учебных заведений, торговых центров и крупных магазинов, транспортная нагрузка на уличнодорожную сеть значительно возрастает. Учитывая исторические параметры уличной сети в зоне центра и необходимость сохранения исторической среды города, генеральным планом города Смоленска предусматривается использование практически всей существующей сети центральных улиц для пропуска городского пассажирского транспорта с организацией на ряде улиц одностороннего движения [14, с. 35].

Предусмотренное генеральным планом города Смоленска перспективное развитие магистральной улично-дорожной сети с дублирующими связями как широтного, так и меридионального направлений, дополнительными выходами на внешние автодороги обеспечит надёжность транспортных связей между городскими районами, снимет значительную часть нагрузки с существующей магистральной сети [14, с. 35].

Основные выводы

По результатам исследования можно сделать следующие выводы.

Выявление «эффекта колеи» и его влияния на различ¬ные аспекты социально-экономической организации общества – одно из новых направлений исследований в рамках так называемой «эволюционной экономики», развивающейся за рубежом на протяжении последних трёх десятилетий. Исследования подобного рода в географии транспорта и других близких научных областях имеют ещё более короткую историю – около двух десятилетий. Уже полученные результаты свидетельствуют о необходимости и перспективности подобного рода научного поиска. Особенно плодотворно развивается на основе выявленного «эффекта колеи» исследование и всесторонний анализ пространственного развития транспортных систем городских агломераций.

В отечественной социально-экономической географии в рамках географии транспорта названный научный подход к исследованиям пока не нашёл существенного распространения, и научные работы по данной тематике единичны. В то же время необходимость в подобных исследованиях объективно увеличивается вследствие активного встраивания России и многих её регионов в глобальную транспортную систему. Барьеры, стоящие в этом процессе на их пути, очень часто обусловлены очевидной зависимостью от предшествующего развития. Кроме того, разработка оптимальных стратегий пространственного развития транспортных систем российских городов остро нуждается в научном осознании влияния на них «эффекта колеи» и преодоления его бесперспективной иррациональности.

Настоящее исследование является опытом транспортно-географического анализа эволюции транспортной системы Смоленщины за период с конца 18 в. до современного времени с позиций концепции «зависимости от траектории предшествующего развития» (path dependence). Особенно продуктивным в таких исследованиях является картографический метод.

Как известно, карты являются уникальным источником пространственных данных, обладающие большой информативностью, и для многих географических исследований карты, даже с учётом их несовершенства с точки зрения современной картографической науки, без преувеличения, бесценны и безальтернативны.

Активно использовались возможности метода наложения и сопоставления карт с помощью компьютерных технологий для выявления пространственной динамики различных элементов социально-транспортной инфраструктуры. При этом принималось в расчёт развитие самой картографической науки и картоиздательской деятельности: за двести последних лет существенно улучшились и картографические проекции, и системы условных знаков (в первую очередь линейных), и технические возможности печатания карт.

По нашему мнению, тремя главными группами факторов, определяющими длительность существования и сложность преодоления неоптимальной пространственной организации транспортной системы, являются:

1) технические и технологические;
2) территориально-экономические;
3) институциональные.

Смоленщина занимает исключительное географическое положение – регион расположен на пересечении основных транспортных путей, ведущих из Центра России в Белоруссию, страны Балтии, государства Восточной и Центральной Европы, а также с Северо-Запада на Юг России. Она граничит с Витебской и Могилёвской областями Республики Беларусь, играющей ключевую роль в развитии внешнеэкономических связей Смоленской области.

Поэтому развитие транспортной системы Смоленской области необходимо решать не только с точки зрения обслуживания транспортно-распределительной системы региона, но с перспективой развития мирохозяйственных связей.

Озёрно-речные системы стали важнейшим фактором, опосредованно обусловившим топоморфологическую структуру транспортных сетей на обширных территориях во всём мире. Несмотря на вышеописанные условия, озёрно-речная система также косвенно способствовала формированию топоморфологической структуры транспортной системы Смоленщины.

Возникшая сеть поселений, в значительной степени привязанная к озёрно-речной системе, в последующем породила сухопутные связи по гужевым (грунтовым) дорогам, которые в историческом контексте были весьма устойчивыми. На Смоленщине они сохранились и после того, когда озёрно-речная система фактически перестала выполнять транспортную функцию (к концу XIX в.).

Важнейшим фактором транспортной динамики на многие столетия для Смоленщины стало превращение Москвы в XVI веке в столицу русского государства. Местоположение Москвы как столицы русского государства предопределило развитие первой сети сухопутных трактов.

Сравнительный анализ изменений топоморфологических параметров дорожных сетей Смоленской губернии в период с конца 18 в. до начала 1880-х гг. свидетельствует, что дорожное строительство опиралось на уже существующую сеть населённых пунктов и гужевых дорог, вследствие чего топоморфологические характеристики были «унаследованы» от предыдущих исторических эпох и в целом хорошо сохранились.

Сопоставление автодорожных сетей Смоленщины 1880-х гг. и современной (конец 2010-х гг.) позволяют сделать следующие выводы.

1. Наиболее значимыми автодорожными направлениями для Смоленской области являются дороги, образующие основной транспортный каркас региона, а так же обеспечивающие его связи со смежными российскими субъектами и Белоруссией. В целом их топоморфологическая структура сохранила «преемственность», и является в значительной мере унаследованной от предыдущих эпох.

2. Важнейшим отличием двух периодов является смена автодорожной доминанты – ею стала международная автомагистраль Москва – Минск – Варшава – Берлин (М1), основная часть которой была построена в 1934-1941 гг. Важно отметить, что эта дорога в значительной степени проходила по новой трассе, не совпадая со Старой Смоленской дорогой, – пример того, что «эффект колеи» преодолим.

3. К недостаткам областной дорожной сети относится отсутствие, в ряде случаев, прямых сообщений между соответствующими районами, отсутствует прямое сообщение с соседней Калужской областью по направлению Починок – Ельня – Спас-Деменск.

Многие из этих бесконтактных зон являются следствием «эффекта колеи», они существуют по инерции, образовавшись иногда столетия назад.

4. Каркас дорожной сети Смоленской области по основным своим структурно-функциональным параметрам с учетом международного норматива близок к оптимальному. Несколько повышенный процент наличия федеральных дорог подтверждает транзитный характер дорожной сети.

5. Общая конфигурация сети автомобильных дорог во многом несовершенна и имеет ярко выраженное радиальное очертание с недостаточным количеством соединительных и хордовых дорог, что обусловливает значительные перепробеги автомобильного транспорта, а, следовательно, приводит к повышению себестоимости перевозок и времени доставки грузов и пассажиров.

6. Формирование региональной сети автомобильных дорог, получившей наиболее интенсивное развитие в 1980-е гг., не завершено до настоящего времени. Конфигурация областной сети имеет чётко выраженное радиальное начертание, в результате которого остаются несоединёнными не только близлежащие населённые пункты соседних муниципальных районов Смоленской области, но и многие районные центры между собой.

Железнодорожное строительство на территории нынешней Смоленской области было подчинено общегосударственным потребностям, и пространственная структура железнодорожной сети формировалась, в первую очередь, под воздействием внешних факторов: весьма показательно, что первые железные дороги проложили с целью обеспечить бесперебойный вывоз на экспорт зерна из южнорусских губерний, а не для региональных потребностей Смоленщины. За время существования каркас железнодорожной сети Смоленщины (построенный уже к 1920-м гг.), фактически, не претерпел сколько-нибудь серьёзных изменений. Соответственно, и о проявлении «эффекта колеи» применительно к эволюции железнодорожной сети Смоленщины говорить не корректно.

Смоленск располагается по обоим берегам реки Днепр, который в этой местности глубоко врезается (перепад высот около 95 м) в Смоленскую возвышенность, являющуюся западной частью обширной Смоленско-Московской возвышенности. Смоленск представляет собой крупнейший транспортный узел на западе России. Через него проходят основные грузо- и пассажиропотоки из стран Западной Европы, Балтии и Белоруссии. Город имеет развитое железнодорожное и автомобильное сообщение с Москвой и Санкт-Петербургом.

Центральная часть города со старой застройкой расположена на холмах левобережной части, разделённых протяжёнными глубокими оврагами. Градостроительная структура города сложилась в начале XIX века по плану, утвержденному в 1818 г., сочетавшему

прямоугольную планировку центра с системой радиальных, спускающихся к Днепру улиц древней части города.

Транспортно-планировочная структура города в настоящее время представляет собой две улично-дорожные системы, разделённые рекой Днепр и магистральной железнодорожной линией, связь между которыми осуществляется по трём автодорожным мостам через реку Днепр и по двум путепроводам через железнодорожные пути.

Надо особо подчеркнуть, что для Смоленска его топография (особенно в районах с наиболее пересечённым рельефом) – настолько сильный фактор пространственной организации, что, даже будучи разрушенным во время Великой Отечественной войны на 82%, и, казалось бы, имея несколько альтернатив восстановления, Смоленск отстраивался в основном в соответствии с довоенной планировкой. Поэтому существенная часть улично-дорожной сети приднепровской, центральной и восточной территорий Смоленска является унаследованной, подтверждая своим существованием, что «история имеет значение» и положения концепции «эффекта колеи».

Многие из проблем пространственного транспортного и взаимосвязанного с ним социально-экономического развития города Смоленска в значительной мере обусловлено описанными причинами.

Библиографический список

1. Атлас Российской Империи Ильина. 1871. Смоленская губерния. 20 вёрст в 1 англ. дюйме. Карта-врезка «План города Смоленска» 1 верста в 1 англ. дюйме. URL: http://kartolog.ru/2009/09/podrobnyj-atlas-rossijskoj-imperii-s-planami-glavnyx-gorodov-1871-g/

2. Атлас Смоленской губернии. 1790-е гг. Смоленск. Состоит из 25 листов размером 25х20 см. [Атлас Смоленской губернии, 1790-е гг.]. URL: https://www.prlib.ru/item/394427

3. Бабурин В.Л. Влияние эффекта колеи на эволюцию промышленных ареалов России // Региональные исследования, 2020, № 3(69), С. 26-39.

4. Геокартографический сервис компании Google – карты от Гугл (Google Maps). URL: https://3planeta.com/indexr.html

5. Главное управление архитектуры и градостроительства Рязанской области. URL: https://uag.ryazangov.ru/

6. Департамент градостроительства и архитектуры Администрации города Липецк. URL: http://www.depgrad48.ru/

7. Департамент градостроительства мэрии города Ярославля. URL: https://mfc76.ru/services/detail-org.php?ELEMENT_ID=5044

8. Департамент жилищно-коммунального хозяйства, жилищной политики и строительства администрации города Твери. URL: https://companies.rbc.ru/id/1036900014469-departament-zhilischno-kommunalnogo-hozyajstva-zhilischnoj-politiki-i-stroitelstva-administratsii-goroda-tveri/

9. Дьяченко Е.В. История развития речного транспорта в России. 2015. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/istoriya-razvitiya-vodnogo-transporta-v-rossii

10. Зорохович Я.С. Смоленская область (очерк экономики). Смоленск, Смолгиз, 1948. 160 с.

11. Карта современного состояния объектов транспортной инфраструктуры (на официальном сайте Департамента Смоленской области по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству). URL: https://stjkh.admin-smolensk.ru/shema-territorialnogo-planirovaniya-smolenskoj-oblasti-903/utverzhdaemaya-chast-shemy-territorialnogo-planirovaniya-smolenskoj-oblasti/

12. Комитет архитектуры и градостроительства Администрации города Великий Новгород. URL: https://www.adm.nov.ru/spage.xhtml?docid=233

13. Комитет по строительству, архитектуре и градостроительству Администрации города Великие Луки. URL: https://www.vluki.ru/spravka/komitet-po-stroitelstvu/

14. Комплексное развитие транспортной инфраструктуры города Смоленска на 2018–2025 годы. Администрация города Смоленска. Смоленск, 2017, 63 с. URL: https://docs.cntd.ru/document/446609773

15. Комплексный план транспортного обслуживания населения Смоленской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок. Администрация Смоленской области. Смоленск, 2016, 105 с. URL: https://docs.cntd.ru/document/438845433

16. Куценко Е.С. Зависимость от предшествующего развития в сфере пространственного размещения производительных сил – плохая новость для эмпирических исследований агломерационных эффектов // Журнал Новой экономической ассоциации, 2012, №

2(14), С. 10–26. URL: ftp://ftp.repec.org/opt/ReDIF/RePEc/nea/journl/2012-14-10-26r.pdf

17. Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Калужской области. URL: https://admoblkaluga.ru/sub/stroy/

18. Об утверждении программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры города Смоленска» на 2018–2025 годы (от 31 октября 2017 года N 3080-адм.). URL: http://docs.cntd.ru/document/446609773

19. План города Смоленска. 1795 г. Масштаб 260 саженей в 1 англ. дюйме. URL: http://retromap.ru/forum/viewtopic.php?f=95&t=3611#p6547

20. План проектированного положения г. Смоленска. 1882 г. Масштаб 50 саженей в 1 англ. дюйме. URL: https://www.prlib.ru/item/366204

21. Сакульева Т.Н. Из истории развития транспорта России. Вестник Университета № 18, 2014 г., С. 150–152. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/iz-istorii-razvitiya-transporta-rossii

22. Схема территориального планирования Смоленской области: Материалы по обоснованию. Омск 2012, Санкт-Петербург 2019. 603 с. (на официальном сайте Департамента Смоленской области по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству). URL: https://stjkh.admin-smolensk.ru/shema-territorialnogo-planirovaniya-smolenskoj-oblasti-903/

23. Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей. Смоленск-Москва: Универсум, 2005, 384 с.

24. Управление по градостроительной деятельности Администрации города Пскова. URL: http://ugd.pskovadmin.ru/

25. Шереметова Т.Г. Прогнозирование развития транспортной системы региона: институциональный аспект (на примере Красноярского края). Автореферат диссертации / Новосибирск, 2004, 24 с. URL: https://www.dissercat.com/content/prognozirovanie-razvitiya-transportnoi-sistemy-regiona

26. 75 лет без войны. Смоленская область. Цифры и факты, статистический сборник. Смоленскстат. Смоленск, 2020, с. 13.

ГЛАВА 6.

«ЭФФЕКТ КОЛЕИ» В ИНВЕСТИЦИОННОМ РАЗВИТИИ СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Выбор пути эволюции региона – один из ключевых этапов в решении проблемы неравенства в развитии территориальных общественных систем. Несмотря на некоторую трансформацию отношения к данной проблеме по причине отсутствия действенных механизмов ее решения, она не теряет своей актуальности. Точкой преткновения при поиске соответствующего пути часто является зависимость от предшествующего развития или «эффект колеи». По мнению А. Аузана, одного из ведущих исследователей темы «эффекта колеи» в отечественной экономической науке, территории на той или иной траектории развития удерживают внутренние факторы [1]. Однако любой регион представляет собой сложную открытую систему, тесно взаимодействующую со своим окружением. Развитие региона представляет собой суммирующий результат воздействия внутренних факторов и внешних условий. Соотношение и степень влияния внешних и внутренних драйверов регионального развития находятся в постоянной динамике. Вследствие этого регионы и отраслевые структуры их хозяйства подвержены изменениям, порой, разнонаправленным. Не всегда такие изменения носят инновационный характер. Часто регионы следуют инерционной, а не инновационной траектории развития, как энергетически (научно, финансово, капитально) менее затратной.

Смоленская область представляет собой староосвоенный регион, структура хозяйства которого во многом сформировалась благодаря индустриализации 1960-х – 1980-х гг. Не последнюю роль в этом сыграло пристоличное положение. В большинстве городов на транспортно-планировочной оси региона ведущими отраслями стали машиностроение и металлообработка. Освоение ископаемых источников энергии, ставшее отправной точкой в создании собственной энергосистемы и энергетической базы для строительства про-

мышленных площадок, создало предпосылки для прихода на восток области в 1960-е гг. энергоемких машиностроительных предприятий – филиалов московских заводов, а также заводов, выпускающих комплементарную продукцию. На территории Смоленской области в то время начали работу Вяземский филиал Московского прожекторного завода, Вяземский завод железобетонных шпал, Вяземский филиал завода автотракторной электроаппаратуры, Сафоновские заводы – Электромашиностроительный, «Гидрометприбор», Завод пластмасс, «Теплоконтроль», Дорогобужский котельный завод, ряд других предприятий.

Ввиду выгодной территориальной близости к Москве, обеспеченности трудовыми ресурсами, хорошей транспортной доступности, в областном центре были размещены сразу несколько стратегических предприятий промышленности – гранильное производство (Смоленская фабрика по производству бриллиантов), военные машиностроительные заводы (Смоленский завод автоматики и аналитических приборов, завод «Измеритель»), филиал ЗИЛа и другие предприятия.

Благодаря индустриализации области, к 1970 г. все города – районные центры вдоль транспортного коридора Москва-Минск насчитывали свыше 30 тыс. чел. жителей (за исключением Гагарина) и выделились как «центры роста». Они явились наиболее привлекательными для строительства и модернизации предприятий приборостроения и электроники, в том числе филиалов московских предприятий, выпускающих продукцию как гражданского, так и оборонного значения. В 1970-е гг. наиболее динамично росли города Гагарин, Ярцево и Рославль. В городе Ярцево планировалось строительство крупнейшего в Европе завода по выпуску дизельных двигателей. Несмотря на то, что планы по полноценной деятельности нового промышленного предприятия не осуществились, Ярцево получило в наследство огромную промышленную зону, на которой развивают свою деятельность сегодня многие предприятия. В точке пересечения транспортных осей Смоленск–Брянск и Москва–Бобруйск (г. Рославль) построен завод «Автозапчасть» (филиал ЗИЛа) и крупнейший энергетический узел – Смоленская атомная электростанция (1974 г.) [5, с. 68-70]. В итоге, к началу 1980-х гг. в регионе сложилась современная на тот момент структура хозяйства, основой которой стали отрасли обрабатывающей промышленности.

Однако рыночные преобразования 1990-х гг. вызвали негативные последствия – развитие области пошло инерционным путем. Некогда инновационные для региона области специализации утратили роль драйверов роста, перейдя в категорию традиционных. Сейчас Смоленская область является примером старопромышленного региона России, имеющего характерные черты отраслевой структуры хозяйства.

Трансформации на глобальном и региональных рынках создали определенные риски для развития в области традиционных отраслей специализации. В регионе велика доля неэффективных убыточных предприятий, которые находятся на грани банкротства и выпускают продукцию, практически не пользующуюся спросом. Одна из причин текущей поддержки таких предприятий – наличие обременений социального характера. Градообразующие промышленные предприятия являются не только главными работодателями для населения малых городов, но и основными налогоплательщиками и поставщиками коммунальных услуг.

В структуре областного ВРП, суммарный объем которого равен 348061,5 млн. руб. (2019 г.), промышленность составляет 32 % и дает региону около 30 % налоговых поступлений. В промышленном производстве занято около 1/4 части всего трудоспособного населения. Основу промышленности составляют машиностроение, электроэнергетика, производство резиновых и пластмассовых изделий, химическая, ювелирная и пищевая промышленности. Еще 5 % ВРП дает сельское хозяйство. Сфера услуг, главным образом оптовая и розничная торговля, вносит порядка 63 %. Несмотря на довольно современную структуру экономики, следует констатировать: экономические реалии требуют качественной модернизации и структурной трансформации экономики региона с целью увеличения в структуре ВРП области новых отраслей.

Достижение этих целей возможно двумя принципиально разными путями: созданием инноваций или же системным заимствованием (догоняющая модернизация). Догоняющая модернизация лишь на время решает проблемы, но через какое-то время они возникают снова [3, с. 220]. Уход от траектории предшествующего развития возможен через технологические инновации, которые не только стимулируют рост в существующих отраслях, но и способствуют возникновению новой экономики.

Механизмом, призванным преобразовать отраслевую структуру экономики региона, может стать реализация инвестицион-

ных проектов. Как правило, крупные инвестиции рассматриваются не только с позиции вложения средств в расширение бизнеса, но и как инновационный проект, стимулирующий модернизацию во всех сферах общественной жизни и в конечном итоге кардинально улучшающий качество жизни населения [2]. От активизации мер по сдерживанию отрицательных тенденций в экономике будет зависеть не только динамика регионального развития Смоленской области, но и успех интеграционных процессов между Россией и Беларусью.

Региональная инвестиционная политика осуществляется на фоне нарастающей конкуренции регионов, создания благоприятных условий ведения бизнеса и комфортных условий проживания, необходимых для сохранения и преумножения человеческого капитала. При прочих равных условиях люди выбирают такое сочетание экономических, социальных и прочих показателей, которые делают их пребывание на постоянном месте жительства максимально комфортным. Однако без серьезных инвестиций в развитие территории создание таких условий вряд ли возможно. Модернизация экономики региона требует повышения степени использования инновационного потенциала, создания рабочих мест, отвечающих нуждам постиндустриальной экономики. Целью исследования ставится выявить ключевые отраслевые ниши, привлекающие внимание инвесторов, и являющиеся, одновременно, своего рода конкурентными преимуществами территории. На наш взгляд, интересно проследить, отвечает ли структура инвестиционного рынка Смоленской области общемировым тенденциям – переходу к постиндустриальному типу развития. При этом основными экономическими секторами постиндустриального общества должны стать третичный (транспорт, коммуникации), четвертичный (торговля, финансы, страхование, недвижимость) и пятеричный (здравоохранение, образование, наука, управление, отдых), а их несущей конструкцией выступают транснациональные сетевые структуры. В качестве гипотезы выдвигается мысль о том, что Смоленская область интересует инвесторов, прежде всего, как производственная площадка, а основным путем модернизации территории является интенсификация использования имеющихся ресурсов.

Воздействие инвестиций на социально-экономическую модернизацию региона – довольно распространенная тематика исследований как отечественных, так и зарубежных ученых, главным об-

разом, специалистов в области экономики. В их числе – работы О.В. Кузнецовой, Н.В. Зубаревич, М.Д. Горячко, А.И. Гладышевского, Л.И. Абалкиной и др., раскрывающие вопросы инвестиционной политики и содержащие оценку эффективности проектов. В то же время, в таких исследованиях не всегда уделяется внимание выделению ключевых направлений инвестиционных вливаний, необходимых для модернизации регионов.

Согласно основным положениям общей теории Д. Кейнса, решающая роль в развитии региональной экономики принадлежит инвестициям. Рост инвестиций и связанные с ними инновации будут стимулировать вовлечение в экономическую деятельность дополнительных работников, что ведет к увеличению занятости, валового внутреннего продукта и потребления. На инвестиционные проекты возлагают надежды, как на движущие силы модернизации, меняющие социально-экономическую среду региона, способствующие его функциональной трансформации в соответствии с нуждами современной экономики. Наличие мест приложения труда стягивает или, как минимум, удерживает население, концентрируя его в точках роста. Это, в свою очередь, способствует сохранению системы социального обеспечения, образования, здравоохранения, развитию торговли.

Основным мероприятием Администрации Смоленской области в рамках модернизации экономики является инвестиционная политика, направленная на развитие точек инвестиционного роста, проектов, в максимально равномерной степени расположенных по территории области. Однако главными площадками, на которые направлена активность инвесторов, остаются районы, расположенные вдоль главных осей развития, прохождения крупнейших транспортных артерий, сочетающие исключительное положение с развитой инфраструктурой (рис.1, табл. 1). Особое внимание инвесторов сфокусировано на площадках областного центра и Смоленского района, города Десногорска, Вяземского, Руднянского, Сафоновского, Дорогобужского, а также пристоличных Гагаринского, Сычевского, Холм-Жирковского районов, обладающих двумя наиболее важными компонентами инвестиционной привлекательности: выгодным положением относительно рынка сбыта (столичная агломерация) и, в ее же лице, выгодным положением относительно региона-инвестора.

В структуре инвестиций в основной капитал лидируют сельское хозяйство, производство и распределение электроэнергии,

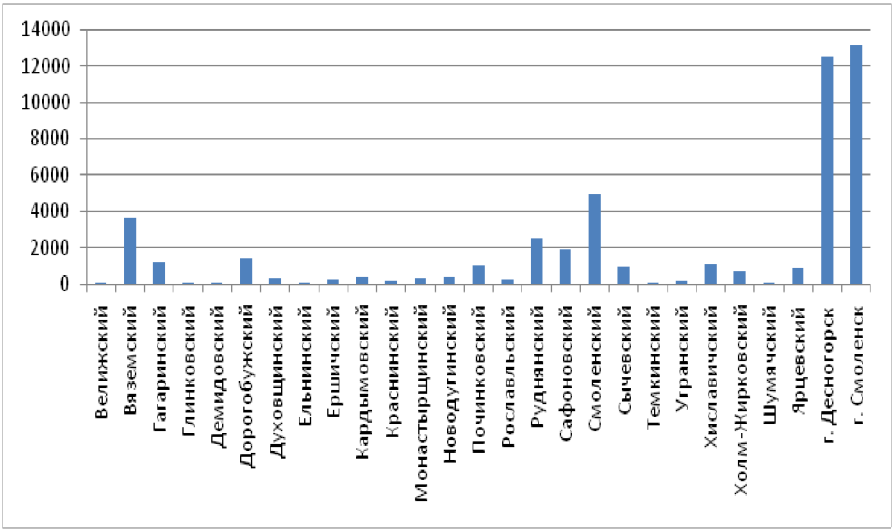

Рис.1. Географическая структура инвестиций в основной капитал, 2019 г., млн. руб.

газа и воды, оптовая и розничная торговля, обрабатывающая промышленность.

Приоритетные направления инвестирования для большинства районов области традиционны: сельское хозяйство, сфера строительства, промышленное производство (табл. 1). В сельском хозяйстве акцент ставится на развитие молочно-мясного животноводства и сопутствующих отраслей промышленной переработки, освоение залежных, неэффективно используемых земель, производстве экологически чистой продукции, ориентированной на внутренний рынок. Развитие сферы строительства направлено на жилищное строительство, в том числе льготное, строительство жилья эконом-класса, отвечающего стандартам ценовой доступности. Для промышленности приоритетным является развитие свободных площадей действующих предприятий, создание и развитие промышленных зон с концентрацией производственных мощностей, ориентированных на экспорт продукции, создание производств по переработке древесины и изделий из дерева, создание и развитие производства строительных материалов, создание и развитие швейного производств, создание и развитие производства по переработке сельскохозяйственной продукции. Районы, расположенные

Таблица 1

Инвестиционная деятельность муниципальных образований Смоленской области, 2019 г.

Муниципальное образование	Инвестиции в основной капитал, млн руб.	Реализующихся инвестиционных проектов	Приоритетные направления инвестирования
Велижский район	87,5	2	Сельское хозяйство, строительство, промышленность
Вяземский район	3649,0	15	Сельское хозяйство, транспорт и логистика, промышленность
Гагаринский район	1195,5	7	Сельское хозяйство, строительство, туризм
Глинковский район	78,6	1	Сельское хозяйство, строительство, промышленность, туризм
Демидовский район	31,6	10	Сельское хозяйство, строительство, туризм
Дорогобужский район	1385,2	7	Промышленность, сельское хозяйство, туризм
Духовщинский район	311,8	7	Сельское хозяйство, промышленность, туризм
Ельнинский район	45,9	3	Сельское хозяйство, промышленность, туризм
Ершичский район	232,2	7	Сельское хозяйство, строительство, промышленность
Кардымовский район	387,5	14	Промышленность, логистика, сельское хозяйство
Краснинский район	151,5	1	Промышленность, сельское хозяйство, туризм
Монастырщинский район	329,2	3	Сельское хозяйство, строительство, промышленность
Новодугинский район	381,3	3	Сельское хозяйство, строительство, социальная сфера
Починковский район	1020,9	18	Сельское хозяйство, строительство, промышленность
Рославльский район	275,9	9	Сельское хозяйство, строительство, промышленность

Руднянский район	2527,7	5	Транспорт и связь, промышленность, производство и распределение электроэнергии, газа и воды
Сафоновский район	1903,2	18	Промышленность, строительство, сельское хозяйство
Смоленский район	4981,6	13	Сельское хозяйство, промышленность, спорт и туризм
Сычевский район	960,8	4	Сельское хозяйство, строительство, промышленность
Темкинский район	92,2	5	Сельское хозяйство, строительство, промышленность
Угранский район	189,7	3	Сельское хозяйство, добыча полезных ископаемых, промышленность
Хиславичский район	1084,3	5	Сельское хозяйство, строительство, туризм
Холм-Жирковский район	721,1	1	Сельское хозяйство, промышленность, социальная сфера
Шумячский район	34,2	1	Сельское хозяйство, промышленность
Ярцевский район	893,5	4	Сельское хозяйство, строительство, промышленность
г. Десногорск	12543,6	3	Строительство, промышленность
г. Смоленск	13150,4	76	Информация и связь, транспорт и логистика, здравоохранение и социальные услуги

Источник: составлено автором по [7].

на основной транспортной оси (Вяземский, Руднянский, Смоленский), стремятся развивать сферу транспортных и логистических услуг. Для районов, граничащих с Московским столичным регионом (Гагаринский) и обладающих значительным природно-рекреационным и культурным потенциалом (Демидовский, Ельнинский), одним из основных направлений является привлечение инвестиций в сферу туризма: развитие придорожной инфраструктуры, разработка и создание туристских маршрутов, музейных экспозиций, выста-

вок, локаций для агротуризма, проведение туристских конкурсов, фестивалей, слетов.

Не последнюю роль в модернизации экономики под влиянием инвестиций играют объемы вкладываемых средств. Суммарные вложения инвесторов, реализующих проекты в области, составляют, согласно данным Инвестиционного портала Смоленской области, 51 млрд руб. Наибольший интерес представляют проекты, размер вложений в которые является значимым для экономики региона. В соответствии с критериями Инвестиционного фонда РФ – более 5 млрд руб. В 2021 году на стадии реализации находится только один крупный проект – строительство молочно-товарных комплексов на общую сумму 8,68 млрд руб. На 2022-2024 гг. намечена реализация проекта по строительству завода по производству сложных фосфоросодержащих удобрений (общий объем инвестиций 22,4 млрд руб.) [7]. Благодаря наличию производственных мощностей и сырьевой базы, в регионе, помимо химической и перерабатывающей промышленности, привлекаются инвестиции в текстильное, деревообрабатывающее производство, строительную отрасль. Однако ориентация преимущественно на местного потребителя не позволяет привлечь в указанные отрасли значительные финансовые вливания. Таким образом, абсолютное большинство реализуемых инвестиционных проектов имеют локальное значение.

В целом отраслевая структура инвестиционных вложений выглядит традиционно для специализации региона. Исключение – логистика, которая стала для Смоленской области отраслью специализации сравнительно недавно. Сочетание выгод приграничного и пристоличного положения позволило размещать на территории Смоленщины выносимые из Москвы и ближнего Подмосковья логистические центры и таможенные терминалы. Создание логистического сектора экономики, связанного с промышленно-кластерной технологией, позволит не только уменьшить транспортную нагрузку на столичный регион, но и привлечь в область новых инвесторов. Развитие системы логистических терминалов способно оказать положительное влияние на экономические показатели развития Смоленской области и доходы малого и среднего бизнеса в случае интенсивного включения в процесс обслуживания грузопотоков (услуги в сфере логистики, контроль за техническим состоянием магистрали, гостиничное обслуживание, общественное питание и др.). Одним из наиболее значимых проектов в этой сфере

является строительство транспортно-логистического производственного комплекса «Стабна» (Смоленский район). Общий объем инвестиций по проекту составил 3,0 млрд руб. На территории Вяземского района идет создание транспортно-логистического терминала ООО «Транском» (2,231 млрд) для предоставления качественного сервиса при обработке грузов, транспортируемых на федеральной и трансъевропейской автомобильных трассах в направлении Восток-Запад и Север-Юг [5].

Одним из главных результатов реализации текущих инвестиционных проектов является создание более пяти тысяч новых рабочих мест. Рост занятости и локальное повышение доходов, несомненно, дадут положительный результат, однако характер реализуемых проектов предполагает рост спроса почти исключительно на рабочие специальности, оставляя надежды на модернизацию социальной среды под влиянием креативного класса за бортом сложившихся тенденций.

Результаты проведенного исследования текущего состояния инвестиционного рынка Смоленской области позволяет сделать ряд выводов.

Для Смоленской области остаются приоритетными традиционные сферы инвестиционных вложений, преимущественное развитие которых свойственно для индустриального этапа развития экономики. В структуре интересов инвесторов преобладают традиционные, а не инновационные производства, ориентированные на стандартизированные продукты. В рамках территориального разделения труда в системе «центр–периферия» Смоленская область преимущественно выполняет функцию процессинга и прочно закрепилась на позиции сырьевой периферии. Таким образом, структура инвестиционного рынка Смоленской области не отвечает тенденциям инновационного типа развития.

Ключевой тенденцией процесса модернизации выступает интенсификация использования базовых ресурсов – сырья, основных фондов предприятий, свободных посевных и пастбищных площадей, выведенных из оборота вследствие разорения местных производителей. Фактор концентрации населения имеет второстепенное значение. Исключение составляют только логистические центры, требующие от 500 до 4000 новых сотрудников. Потери населения, в том числе сельского, в результате естественного движения и миграционной убыли не являются серьезной проблемой

для размещения предприятий аграрного сектора – современные производственные комплексы характеризуются низкими удельными трудозатратами – в среднем чуть более 50 чел. на одно предприятие [6].

Совершенно не прослеживается направленность инвестиционных проектов на интеллектуальный потенциал региона. Новые предприятия, как уже было сказано выше, ориентированы на трудоустройство представителей рабочих специальностей. Вклад крупного бизнеса в экономику Смоленской области приводит к значительной степени зависимости последней от политики собственников предприятий, центры управления которыми находятся, как правило, за пределами региона. Уход от сложившейся зависимости в сторону большей самостоятельности возможен за счет развития сектора услуг. Однако вызывает определенные тревожные чувства отсутствие на стадии реализации крупных проектов, направленных на развитие рекреационной составляющей региона и его туристской привлекательности [4]. В условиях экономической и эпидемической неопределенности, падения реальных располагаемых доходов населения, снижения потребительского спроса, инвесторы не рискуют вкладывать средства в проекты с длительным периодом окупаемости.

Сложившая на инвестиционном рынке Смоленской области ситуация демонстрирует зависимость экономики региона от предшествующего развития и традиционных для отраслевой структуры хозяйства сфер. В то же время следует отметить: сырьевая составляющая экономического роста снижается, уступая место растущей роли человеческого капитала. Преодолению «эффекта колеи», при котором регионы не всегда развиваются наиболее рациональным путем, а зависят от системы факторов, сформировавшихся в прошлом, на наш взгляд, будут способствовать такие меры, как:

– диверсификация инвестиционных потоков с учетом разнообразия экономических субъектов, технологий и институтов в регионе;

– смещение акцентов в инвестиционном развитии на непроизводственную сферу (транспорт, коммуникации, торговля, финансы, страхование, недвижимость, здравоохранение, образование, наука, управление, туризм);

– инновационная модернизация существующей промышленности.

Реализация предложенных мероприятий потребует от региональных властей дополнительных усилий и модернизации подходов к формированию инвестиционной привлекательности региона.

Ссылки на источники

1. Аузан А.А. «Эффект колеи». Проблемы зависимости от траектории предшествующего развития – эволюция гипотезы. Вестник Моск. Ун-та. Сер. 6. Экономика. 2015. № 1. 3-17

2. Горячко, М.Д. Оценка влияния крупных инвестиционных проектов России на социально-экономическое развитие регионов // Региональные исследования. 2014. №4(46). С.88-100.

3. Модернизация и структурные трансформации российско-белорусского приграничья: монография / Под ред. А.П. Катровского, Ю.П. Ковалева и Т.И. Яськовой. Смоленск: Универсум, 2018. 376 с.

4. Транспорт и развитие туризма в приграничных с Белоруссией регионах России / Под ред. А.П. Катровского, Ю.П. Ковалева, Т.И. Яськовой. Смоленск: Универсум, 2019. 260 с.

5. Яськова Т.И. Пристоличное положение как фактор социально-экономического развития Смоленской области: дисс. … канд. геогр. наук: 25.00.24 / Балт. федер. ун-т им. И. Канта. Смоленск, 2014. 183 с.

6. Яськова Т.И. Трансформация системы сельскохозяйственного землепользования Смоленской области в контексте физического сжатия социально-экономического пространства российско-белорусского приграничья // Природа и общество: в поисках гармонии. Смоленск, 2017. С. 215-226.

7. Инвестиционный портал Смоленской области. [Электр. ресурс]: URL: https://smolinvest.com/ (дата обращения 02.08.2021).

ГЛАВА 7.

РЕПУТАЦИЯ ВЛАСТИ КАК СОЦИАЛЬНО-ЦЕННОСТНОЕ ИЗМЕРЕНИЕ «ЭФФЕКТА КОЛЕИ» В РАЗВИТИИ РЕГИОНА

Обеспечение устойчивого и сбалансированного пространственного развития Российской Федерации, направленного на сокращение межрегиональных различий в уровне и качестве жизни населения, ускорение темпов экономического роста и технологического развития, а также на обеспечение национальной безопасности страны, определено в качестве цели пространственного развития нашей страны в соответствующей Стратегии на период до 2025 года [16]. Среди основных механизмов достижения данной цели – эффективная государственная политика регионального развития. Ее непосредственной реализацией на уровне субъектов Российской Федерации, решением социально-экономических задач с учетом территориальных интересов, занимаются публичные органы власти. Эффективность системы государственного управления напрямую определяет эффективность развития того или иного региона [10, с. 11] и ответственность за его состояние перед жителями и центральной властью лежит на региональных органах власти [21, с. 141].

Итак, успешность развития той или иной территории, ее конкурентоспособность, привлекательность как для инвестиций, так и для проживания населения, безусловно, зависят от наличия благоприятных условий, создание которых в значительной степени сопряжено с деятельностью власти. Потенциал развития территорий неоднороден, в том числе, из-за наличия институциональной инерции – «эффекта колеи» (path dependence – «зависимость от предшествующего развития»), который является препятствием для актуальных изменений из-за доминирования прежней траектории и парадигмы развития. В теории зависимости от траектории развития, как отмечает Й. Никула, ключевым является вопрос об инсти-

тутах, то есть о создании нового институционального порядка, противоречиях между новыми и старыми институтами и развитии гибридных форм институтов (при этом возникает так называемая «институциональная ловушка»). Для экономистов институты задают «правила игры», к которым должны приспосабливаться социальные акторы. Для большинства социологов понятие института подразумевает ценности и когнитивные структуры [11, с. 138].

В интерпретации М. Райзера институты являются человеческими системами, которые ограничивают или управляют политическим или социальными взаимодействием. Неформальные институты состоят из социальных норм, нравов, обычаев и моральных ценностей, которые накладывают ограничения на деятельность индивидуумов и организаций, направленную на достижение определенных целей [11, с. 138]. В терминологии Д. Норта «инновация должна преодолеть сопротивление неформальных институтов – или ограничений систем убеждений» [26].

Зависимость от пути представляет собой тенденцию акторов к тому, чтобы действовать определенным образом в результате их консолидированных убеждений и ценностей [23; 24; 27]. Это определяет состояние институциональной инерции, которая играет значительную роль в предотвращении моментов изменений [25].

Для российской специфики также характерно данное понимание. Исследователи отмечают, что «эффект колеи» обусловливает проявление многолетних, исторически сложившихся специфических для различных регионов социокультурных условий [5, с. 84]. Социокультурные особенности россиян являются причиной определенных возможностей и ограничений [1, с. 14]. А.А. Аузан считает, что причины колейности, ограничений русского развития, которые не позволяют провести определенные преобразования, всегда понимались через специфический характер институтов либо через социокультурный тип; переход на новую траекторию роста связан с направленным сдвигом социокультурных характеристик [1, с. 5, 11].

Для нашей страны, где отношения человека и государства носят гипертрофированно-личный характер, зависимость от предшествующего развития обозначилась, прежде всего, в государственно-управленческой сфере, стратегии взаимодействия народа и власти [8, с. 10]. В.Я. Гельман полагает, что одной из причин поддержки «недостойного правления» – bad governance (которое также рассматривается как «колея» – укорененная в русской истории неэф-

фективная государственная машина) в России является унаследованная «культурная матрица» [3, с. 96–97]. Ее основания лежат в глубине ценностных отношений по оси взаимодействия «власть–общество», для которых характерным социально-управленческим феноменом является оторванность власти от населения [9]. Когда она становится властью-антиценностью, создающей ситуацию ценностного разрыва, формируется образ «отчужденной власти». Отсутствие взаимного доверия между институтами государственной власти и населением является серьезным фактором дестабилизации социально-политической и социально-экономической обстановки как в регионах, так и в центре [9, с. 3].

Проблема отношений власти и общества в контексте изучения «эффекта колеи» актуализирована также формированием тренда в современных социальных исследованиях, сопутствующего концептуализации «path dependence», – выделяются факторы социальной инерции [8, с. 13], сопряженные с изучением ценностного социокультурного пространства территории.

Репутация власти выступает в качестве неформального ценностного института, в первую очередь, благодаря доверию как ключевому сущностному признаку репутации [19; 22]. По репутации власти можно судить об уровне развития формальных институтов, особенно в силу интегрального характера репутации как категории, отражающей субъективное отношение, мнение населения о власти, аккумулирующее ее ценностные характеристики, и формируемое на объективной, рациональной основе, оценке деятельности власти. Репутация власти позволяет определить вклад системы государственного управления в качественное развитие общества, показывает степень достижения «общего блага», поскольку учитывает как субъективные, так и объективные показатели результативности власти. Итак, репутацию региональной власти можно рассматривать как отражение социальной эффективности власти, своего рода ее социально-ценностное измерение, которое позволяет судить о степени либо углубления, либо ослабления действия «эффекта колеи» в развитии той или иной территории.

Представим результаты изучения «эффекта колеи» в развитии региона, на примере одного из субъектов Российской Федерации – Смоленской области, в контексте репутационного подхода. Целью исследования является обоснование тезиса о возможности рассмотрения репутации власти в качестве социально-ценностного

измерения, социального индикатора проявления «эффекта колеи» в развитии региона. Для этого необходимо соотнести субъективную оценку репутации власти населением региона (на основе анкетных опросов в динамике 2012-2018 гг.*) и объективный уровень его развития. Данный тезис становится предметом научного исследования впервые. Объектом исследования являются отношения власти и общества, проблема их отчуждения, дистанцированности в российском контексте. Применяется теоретическая концепция зависимости от пути (Б. Артур, Д. Норт, П. Дэвид, С. Либовиц. С. Марголис, Р. Мартин, Д. Пуфферт, Д. Родрик, Р. Хассинк, М. Трипл, Г. Майер и др.; А. Аузан, А. Архангельский, С. Гордеев, С. Зырянов, Ю. Латов, П. Лунгин, В. Найшуль, Р. Нуреев, А. Подопригора, С. Растворцева, Е. Ясин и др.) к случаю развития региона Российской Федерации – Смоленской области.

При оценке «эффекта колеи» в развитии региона используется репутационный подход (репутацию исследуют Д. Аакер, С. Анхольт, М. Айзенеггер, Э. Гриффин, Г. Даулинг, Р. Келли, Г. Мартин, С. Хетрик и др.; А. Галлямов, О. Гришин, И. Дзялошинский, З. Мингазова, А. Елисеев, Е. Коган, А. Рудакова, А. Трубецкой, Ф. Шарков и др.), в котором репутация власти рассматривается как его социально-ценностное измерение.

Представляется, что репутация региональной власти может являться отражением социальной эффективности власти, своего рода ее социально-ценностным измерением, которое позволяет судить о степени либо углубления, либо ослабления действия «эффекта колеи» в развитии той или иной территории. Также представляется возможным рассматривать репутацию власти (как неформальный институт) в качестве новой институциональной линзы для изучения проявления «эффекта колеи» в развитии региона (прежде всего, развитии его формального института – власти).

Заметим, что отсутствие целенаправленного внимания региональной власти к вопросам создания позитивной репутации в зна-

---

* Социологические опросы по изучению репутации региональной власти (на примере Смоленской области) проводятся автором с 2012 года, с периодичностью каждые два года, однако, в связи с дополнительными задачами, определенными в рамках научно-исследовательского проекта РФФИ 21-011-31720 опн «Концепт “репутация власти”: сущность, содержание, закономерности функционирования в репутационном пространстве», плановый опрос 2020 года перенесен на осень 2021 года.

чительной степени препятствует ее взаимодействию с населением, формированию высокого уровня доверия и поддержки населением принимаемых управленческих решений, не способствует активности населения и его участию в жизни региона, что, таким образом, еще больше углубляет «эффект колеи». Необходимо целенаправленное информационное продвижение репутации региональной власти на объективной основе, что связано с созданием реального информационного пространства по двум принципиальным направлениям: его социальная ориентация, в том числе с учетом мнения населения о проблемных зонах и перспективах улучшения деятельности власти, и повышение уровня политической культуры населения, поскольку речь идет о не об имидже, а о репутации, являющейся объективным отражением региональной государственной политики и формируемой на основе полноценной информированности населения о реальных результатах деятельности власти, взвешенной оценки ее достижений и недостатков, проявления заинтересованной активной гражданской позиции.

В исследовании применяются общенаучные методы познания, методы сравнительного анализа статистических данных, рейтингования субъектов Российской Федерации. Эмпирические результаты изучения репутации региональной власти получены благодаря методам социологического исследования (анкетные опросы 2012, 2014, 2016, 2018 гг. населения Смоленской области; по 305 респондентов, выборка многоступенчатая, гнездовая, квотированная по полу, возрасту, территории проживания); регулярность социологических замеров позволяет увидеть динамику общественного мнения.

Результаты авторского исследования по изучению репутации региональной власти (по результатам анализа отечественных и зарубежных научных подходов к изучению проблемы репутации, социологических опросов 2012-2018 гг. населения Смоленской области) позволили сформулировать социально значимое (с учетом мнения населения) определение.

Репутация региональной власти представляет собой совокупность устойчивых, объективно сложившихся ценностных убеждений и рационально осознанных оценочных мнений населения региона о власти, формируемых в значительной степени на основе опыта прямого и/или косвенного взаимодействия, вызывающих чувство *доверия* и отражающих степень *результативности* деятельности

власти по удовлетворению интересов и потребностей граждан в *создании условий для достойной жизни*. Курсивом выделены наиболее значимые, по мнению населения, содержательные характеристики репутации региональной власти, – они стали «лидерами» среди 60 предложеных репутационных характеристик по доле респондентов, выбравших их в качестве самых важных. Также отметим, что в число наиболее значимых репутационных характеристик власти вошли: неподкупность, «служение народу» (ориентация на население), честность, ответственность, профессионализм, взаимодействие с населением, единство ценностей, целей и интересов власти и населения, что свидетельствует о социально-ценностной сущности репутации власти.

Далее представим оценку репутации исполнительной власти Смоленской области в лице Администрации и органов исполнительной власти и главы исполнительной власти – губернатора Смоленской области (рисунки 1-2).

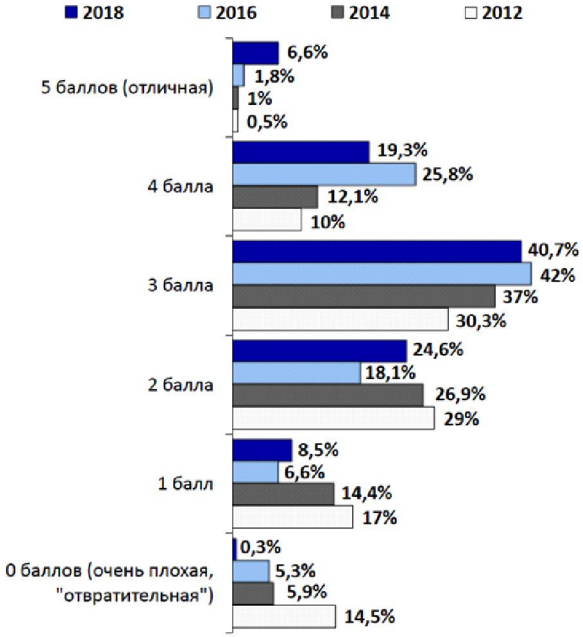

Рис. 1. Оценка репутации Администрации, органов исполнительной власти Смоленской области. Мнение населения, 2012-2018 гг.

Источник: составлено автором по данным соцопросов

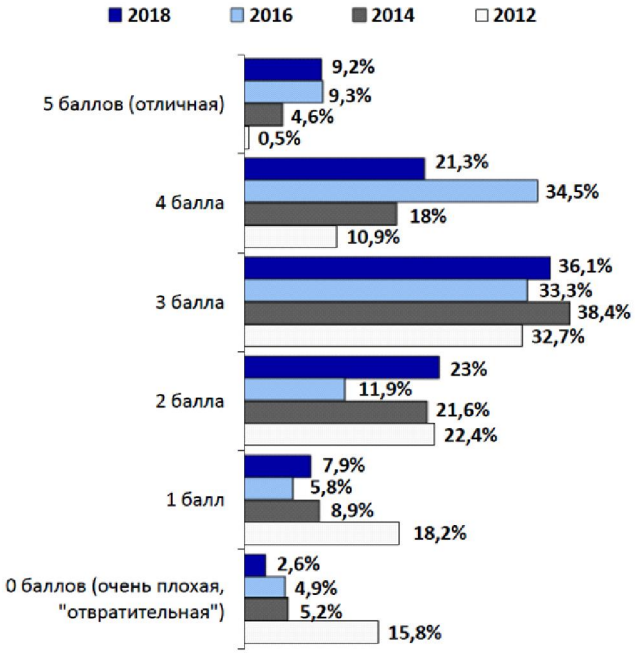

Рис. 2. Оценка репутации губернатора Смоленской области. Мнение населения, 2012-2018 гг.

Источник: составлено автором по данным соцопросов

Мы видим, что преобладает достаточно низкая оценка репутации на протяжении всего рассматриваемого периода (3-2 балла), происходит незначительное перераспределение между баллами высокой (4-5) и крайне низкой (0-1) оценок. В целом средний балл Администрации и органов исполнительной власти Смоленской области повысился с 2,04 балла в 2012 году до 2,38 – в 2014 г., 2,83 – в 2016 г. и остался практически на прежнем уровне в 2018 г. – 2,8 балла.

Данные рисунка 2 иллюстрируют отрицательную динамику в оценке репутации губернатора в 2018 г. и положительную в 2012-2016 гг. В 2018 г. существенно уменьшилась оценка на уровне 4 баллов и увеличилась на уровне 3-х. В 2016 г. преобладает оценка на уровне 3-4 баллов. Наиболее существенное улучшение репутации губернатора наблюдается в 2014 г. по сравнению с 2012 г., особенно показательно значительное уменьшение доли крайне негативных оценок (0 и 1 балл). Уточним, что в Смоленской области

произошла смена губернаторов: в январе 2012 г. население оценивало репутацию С.В. Антуфьева, в январе 2014 г. – А.В. Островского. Отметим и тот факт, что оценка репутации С.В. Антуфьева проводилась практически перед его уходом с поста в апреле 2012 г. по итогам пятилетнего губернаторства, а А.В. Островского оценивали за менее чем двухлетний период нахождения у власти, фактически на начальном этапе формирования его репутации. В 2016 г. можно уже говорить о сформированной репутации А.В. Островского по результатам также почти пятилетнего периода нахождения у власти. Динамика среднего балла оценки репутации губернатора следующая: 2,05 – 2012 г.; 2,72 – 2014 г.; 3,16 – 2016 г. и 2,93 в 2018 г. Таким образом, при наличии разнонаправленной тенденции (понижения оценки в 2018 г. по сравнению с ее увеличением в предыдущий период), оценка репутации губернатора является довольно низкой.

Также респондентам был задан вопрос для определения степени изменения внимания власти в лице, прежде всего, губернатора, к проблемам населения региона (рисунок 3).

Мы видим наличие отрицательной динамики 2018 года по сравнению с улучшениями 2014-2016 гг. и в целом высокую долю респондентов, не видящих изменений, что как раз и является наглядным проявлением «эффекта колеи» в политическом развитии региона в части его социально-ценностного измерения. Об этом свидетельствует и тот факт, что на протяжении всего исследуемого периода, проблемы репутации власти (респондентам задавался открытый вопрос) принципиально не изменились (при определенном изменении соотношения доли тех или иных проблем, проблемных акцентах в зависимости от года проведения опроса).

Данные проблемы репутации власти можно сгруппировать в два основных блока:

– проблемы собственно эффективности самой власти: отсутствие близости к народу, невнимание и безразличие к простому населению, бездействие, расхождение слова и дела, невыполнение обещаний, безответственность, нечестность, коррупция, низкая информационная открытость (в том числе, создание иллюзии бурной деятельности), отсутствие взаимодействия с населением, учета его мнения, недостаточный уровень компетентности;

– проблемы развития региона: проблемы общего характера, связанные с низким уровнем и качеством жизни населения, сла-

Рис. 3. Степень изменения внимания власти к проблемам населения Смоленской области в период губернаторства А.В. Островского. Мнение населения, 2014-2018 гг.

Источник: составлено автором по данным соцопросов

бым развитием региона (упадок области); конкретные проблемы: низкие зарплаты, безработица, необеспеченность жильем, закрытие промышленных предприятий, невнимание к развитию сельского хозяйства, проблемам села, неудовлетворительное состояние жилищно-коммунальной сферы, дорог, работы транспорта, проблемы качества медицины, благоустройства города, чистоты на улицах; невнимание к определенным категориям населениям, прежде всего, к молодежи и пенсионерам.

Теперь перейдем к рассмотрению объективных показателей развития Смоленской области. Качество жизни населения, его динамика, рассматривается исследователями как индикатор социальной эффективности государственного управления, поскольку государство в системе множества сложных противоречивых интересов различных субъектов выступает инструментом, обеспечивающим

наилучшие условия для развития граждан, общества и самого государства [10, с. 11].

Несмотря на то, что в совокупном рейтинге регионов Российской Федерации по качеству жизни [17] на протяжении последних десяти лет Смоленская область занимает относительно неплохое положение – находится в его середине, занимая места в четвертом десятке из 85 субъектов, по большинству наиболее значимых для населения показателей (рейтинг строится без учета веса того или иного показателя), она ближе к нижней части списка (показатели демографии, здоровья населения, доходов и др.).

В Смоленской области – один из худших в России показателей сокращения численности населения как за счет естественной убыли, так и миграционного оттока населения. Основной демографической проблемой является устойчивое сокращение численности населения, темпы которого являются одними из самых высоких в Центральной России. В 2001 г. численность населения Смоленской области составляла 1 млн. 82,2 тысячи человек, на 1 января 2021 года – 921,1 тысяч. 2006 г. был последним, когда население региона ещё составляло более 1 млн. человек. Особенно значительно уменьшение численности населения за три последних года (с 1 января 2018 г. по 1 января 2021 г. сокращение составило 28,3 тысячи человек). Показатели рождаемости и смертности в Смоленской области отрицательны. По демографическим показателям регион в разных рейтингах находится на позициях аутсайдера и периодически попадает в федеральные СМИ, Так, например, вице-премьер РФ Татьяна Голикова упомянула Смоленскую область в числе 5 субъектов РФ с максимальным снижением рождаемости в 2018 г. [4]. Иллюстрация коэффициента естественной убыли населения региона в сравнении со среднероссийскими показателями, в динамике 2010-2020 гг. представлена на рисунке 4.

Естественная убыль населения при этом не компенсируется миграционным приростом. Миграционные потоки в Смоленской области разнонаправлены. Международная миграция, преимущественно из стран СНГ, дает прирост, за исключением 2020 года (впервые убыль составила 3 642 человека). Межрегиональная же миграция в пределах России на протяжении абсолютно всех 2000-х годов иллюстрирует убыль населения, показатели которой из года в год существенно меняются, но при этом всегда свидетельствуют о значительном количестве жителей, уезжающих из региона (рисунок 5),

Рис. 4. Коэффициент естественного прироста/убыли населения Смоленской области в сравнении со среднероссийскими показателями, 2010-2020 гг.

Источник: Росстат [13], Смолстат [12]

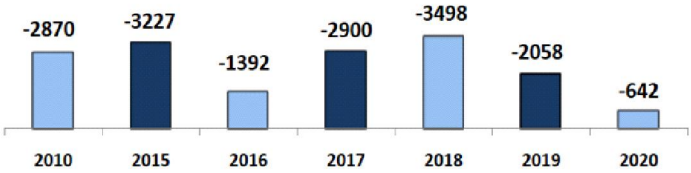

Рис. 5. Показатели межрегиональной миграции населения Смоленской области, тыс. чел. 2010-2020 гг.

Источник: Смолстат [12]

основной их поток направляется в г. Москву, Московскую область и г. Санкт-Петербург.

Заметим, что 2020 г. не является показательным в силу фактора коронавируса, существенно повлиявшего как на показатели смертности, так и и на показатели миграционных потоков. Однако данный факт не отрицает наличия в сфере демографии однозначного проявления «эффекта колеи», переломить негативную ситуацию при этом региональная власть не может, что, безусловно, сказывается и на ее репутации в глазах населения.

Важнейшим показателем качества жизни являются доходы населения, особенно ярко их иллюстрирует доля населения, живущего за «порогом бедности» – имеющего денежные доходы ниже величины прожиточного минимума. Динамика данного показателя представлена на рисунке 6.

Таким образом, по уровню бедности Смоленская область существенно превышает средние показатели по стране и является

Рис. 6. Доля населения с доходами ниже прожиточного минимума в Смоленской области и в среднем по России, 2010-2020 гг., % от общей численности населения

Источник: Росстат [13], Смолстат [12]

одним из аутсайдеров среди всех регионов Российской Федерации (65 место в 2020 г.), а среди 18 субъектов Центрального федерального округа имеет самую высокую долю населения, живущего за «порогом бедности» на протяжении всех последних лет (в 2013-2020 гг.; в 2010-2012 гг. данное «лидерство» она разделила с Воронежской, Костромской и Владимирской областями).

Что касается заработных плат, то в рамках Центрального федерального округа средняя заработная плата в регионе – одна из самых низких, динамика ее роста невысокая.

Наиболее показателен в части интегральной оценки развития региона, в том числе, для сравнения и соотнесения с показателями оценки репутации региональной власти, комплексный рейтинг социально-экономического положения субъектов Российской Федерации и место Смоленской области в нем (рисунок 7) [18].

Мы видим небольшую отрицательную динамику рейтинга Смоленской области на протяжении последних лет по сравнению с 2010-2012 гг., при этом в целом низкие позиции региона по сравнению с большинством субъектов Российской Федерации отличаются высокой стабильностью, что, в том числе, является свидетельством «залипания в колее».

Итак, если мы сравним результаты проведенного исследования: субъективную оценку деятельности государственной власти Смоленской области населением, представленную через оценку ее репутации, и объективную, – по данным статистики и рейтингов

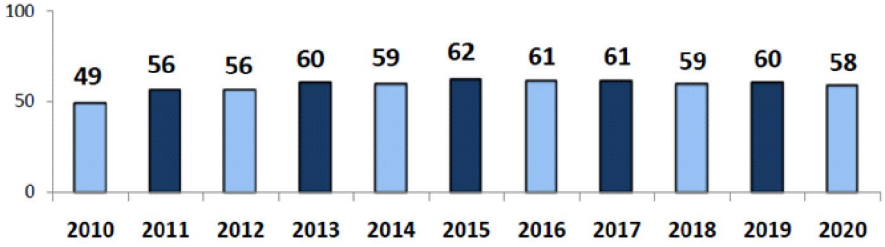

Рис. 7. Место Смоленской области в рейтинге социально-экономического положения субъектов Российской Федерации, 2010-2020 гг.

Источник: РИА Рейтинг, Россия

регионов, то увидим, что они принципиально соотносятся. Это подтверждается и ответами респондентов на открытые вопросы о проблемах репутации власти, которые иллюстрируют ее невысокую эффективность по различным направлениям социально-экономического развития региона. Таким образом, оценка репутации в среднем на уровне 3 баллов отражает средний и низкий (по многим ключевым показателям, в том числе, в сравнении с регионами Центрального федерального округа Российской Федерации) уровень развития региона, являющийся свидетельством недостаточно результативной государственной политики, когда региональная власть не может преодолеть объективные тенденции развития, связанные с «эффектом колеи» и задать новый «коридор возможностей» [7, с. 52]. В данном случае можно говорить об эффекте «региональной» или «местной колеи» [5, с. 85].

Таким образом, репутация региональной власти, являясь интегральным индикатором, объединяющим как субъективные, так и объективные показатели эффективности деятельности власти, является значимым фактором риска, углубляет действие эффекта «местной колеи» и усиливает эффект «залипания в колее» в случае Смоленской области.

В то же время, низкая оценка репутации региональной власти (напомним, что доверие является ключевым сущностным признаком репутации) является частным отражением, на региональном уровне, общенационального ценностного разрыва между властью и обществом. Результаты национальных социологических опросов Левада-Центра свидетельствуют о росте отчуждения власти от населения. «Доминантой массового консенсуса (в среднем 69%,

2007-2021 гг.) следует считать *отрицание* самой возможности политической репрезентации интересов общества, то есть признание большей частью населения самого факта отказа властями предержащими учитывать интересы и взгляды общества. Доля таких мнений с течением времени увеличивается, достигая к 2021 г. 75%. Иначе говоря, власть приобретает суверенный характер, ее легитимность не зависит от отношения к ней населения. Также за последнее десятилетие усиливается массовая смиренная убежденность, что у власти и населения *всегда* были, есть и будут разные цели и интересы (с 39% до 47-49%). Иерархическое сознание подданных («руководство – это особая группа людей, элита, которая живет только своими интересами») предполагает привычное сознание дистанцированности и отчуждение населения от власти, что, соответственно, оборачивается политической апатией обывателей, отказом от участия в общественной жизни, безответственностью» [6].

Таким образом, данное ценностное отношение к власти и соответствующее поведение населения усиливает обозначенный эффект «залипания в колее» в политической сфере уже на общенациональном уровне, поскольку зависимость от пути возникает, когда субъекты привыкли думать и действовать только в соответствии со своими собственными консолидированными убеждениями [24; 25, с. 109; 27]. Такой ценностный разрыв существенно затрудняет переход процессов демократизации и консолидации общества на новый уровень [20], углубление эффекта колеи может привести к усилению рисков социально-политической нестабильности.

Безусловно, социокультурные факторы социальной инерции, к которым относится и репутация власти, имея длительный период формирования, утрачиваются также медленно, что существенно усложняет возможность их преодоления как неблагоприятных факторов, углубляющих эффект колеи, даже в случае реальных объективных положительных изменений как на уровне отдельных регионов, так и общенационального развития.

Тем не менее, преодоление подобной социальной инерции, хотя и небыстрое, представляется возможным благодаря наличию потенциала формирования власти-ценности на глубинном уровне самоидентификации населения с властью. Так, например, результаты социологического опроса населения Смоленской области показывают, что существует значительная доля населения, для которого характерно восприятие власти как ценности (рисунок 8).

Рис. 8. Степень восприятия власти Смоленской власти как ценности. Мнение населения, 2018 гг.

Источник: составлено автором по данным соцопроса

И несмотря на то, что данные результаты в большей степени иллюстрируют проявление социально-ценностного «западания» региональной власти и отражают «эффект колеи» в политическом развитии региона, потенциал наращивания доверия к власти существует и может стать фактором преодоления зависимости от предшествующего развития. При этом следует предостеречь от использования манипулятивных технологий, уводящих от формирования истинной ценности власти, формируемой на реальной основе ее объективных достижений, поскольку с развитием цифровых технологий качественно меняется пространство формирования символического универсума государственного управления, расширяются возможности его девиантных интерпретаций [15, с. 184]

Результаты проведенного исследования позволяют сделать вывод о возможности рассмотрения репутации власти в качестве новой институциональной линзы для изучения социально-ценностного проявления и соответствующего измерения «эффекта колеи» в развитии территории. На примере субъекта Российской Федерации – Смоленской области показано, что являясь интегральным социальным индикатором, объединяющим как субъективные, так и объективные показатели эффективности деятельности власти, репутация власти, оцениваемая населением на довольно низком уровне, усиливает эффект «залипания в колее» в развитии региона.

Возможно, что разорвать этот «замкнутый круг» (когда, с одной стороны, комплекс проблем в отношениях государства и общества углубляется отсутствием ценностного восприятия власти, с другой, – их решение возможно только при его наличии), сменить парадигму развития, может переход от ориентации на отдельные выдающиеся достижения к повышению общего качества экономического и социального развития, способного создать почву не для единичных и дающих слабый мультипликативный эффект «историй успеха» в ущерб всему остальному, а для устойчивого продвижения страны к более высоким общим стандартам [2, с. 12]. Таким образом, необходимы комплексные системные модернизационные процессы в рамках целенаправленной государственной политики.

На уровне отдельного региона речь может идти о принятии местной властью «прорывных» решений, инициируемых и поддерживаемых центром. Следуя за мыслью Н.В. Зубаревич, выделяющей стартовые условия, определяющие барьеры пространственного развития России, «велика и усиливается пространственная и поселенческая поляризация человеческого капитала в виде зон модернизации и деградации» [7, с. 52]. К последней зоне можно отнести Смоленскую область в силу устойчивого ежегодного сокращения численности населения за счет как естественной убыли, так и миграционного оттока населения и других, стабильно сохраняющихся на протяжении многих лет негативных показателях регионального развития. «Сложившиеся тренды усиливают объективные барьеры пространственного развития, но их можно преодолеть с помощью целенаправленной государственной политики, цель которой – ускорить трансляцию импульса роста от уже сформировавшихся центров на более широкий круг регионов, стимулируя использование конкурентных преимуществ, модернизацию институтов и конкуренцию за инвестиции» [7, с. 55].

Особенно актуально это становится в условиях возрастающего запроса российского общества на перемены – необходимость активизации экономических, социальных и политических преобразований, адресованное действующей власти, и предполагающих адаптацию существующего общественного устройства к меняющимся внешним условиям [14, с. 105].

Таким образом, прорывные решения на региональном уровне в рамках качественно новой национальной государственной политики пространственного развития представляются возможными

направлениями преодоления рисков углубления эффекта «залипания в колее» и формирования ценностного отношения населения к власти («власть-ценность»), ее позитивной репутации на реальной, объективной основе.

Литература

1. Аузан А.А. «Эффект колеи». Проблема зависимости от траектории предшествующего развития – эволюция гипотез. Вестник Московского университета. Серия 6: Экономика. 2015. № 1. С. 3-17. URL: https://elibrary.ru/item.asp?id=23011951.

2. Гельман В.Я. Исключения и правила: «истории успеха и «недостойное правление» в России (Часть 2) // Общественные науки и современность. 2018. № 6. С. 5-15.

URL: https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36686092. http://www.doi.org/10.31857/S086904990002748-4.

3. Гельман В.Я. Политические основания «Недостойного правления» в постсоветской Евразии (переосмысливая исследовательскую повестку дня) // Полития. 2016. № 3 (82). С. 90–114. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/politicheskie-osnovaniya-nedostoynogo-pravleniya-v-postsovetskoy-evrazii-pereosmyslivaya-issledovatelskuyu-povestku-dnya/viewer.

4. Голикова назвала регионы с самой низкой рождаемостью // Официальный сайт информационного агентства ТААС, 12 апреля 2019 г. URL: https://tass.ru/obschestvo/6327283.

5. Гордеев С.С., Зырянов С.Г., Подопригора А.В. «Эффект колеи» в развитии социально-экономического пространства региона. Часть 1: «Эффект колеи» и локальный кризис в Челябинской области // Социум и власть. 2019. № 5 (79). С. 84–97. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_42203618_54472329.pdf. http://www.doi.org/10.22394/1996-0522-2019-5-84-97.

6. Гудков Л. Расхождение интересов власти и общества. Результаты всероссийского социологического опроса // Официальный сайт АНО «Левада-Центр». URL: https://www.levada.ru/2021/03/11/rashozhdenie-interesov-vlasti-i-obshhestva/.

7. Зубаревич Н.В. Развитие российского пространства: барьеры и возможности региональной политики // Мир новой экономики. 2017. № 2. С. 47-57. URL: https://www.elibrary.ru/item.asp?id=29364973.

8. Казакова В.И. Концептуализация «Path dependence» в современной социальной науке // Вестник НГТУ им. Р. Е. Алексеева.

Серия: Управление в социальных системах. Коммуникативные технологии. 2012. № 3. С. 6-16. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/kontseptualizatsiya-path-dependence-v-sovremennoy-sotsialnoy-nauke.

9. Князев Д.В. Социально-управленческие механизмы формирования доверия населения к институтам государственной власти: автореф. дис. … канд. социол. наук. М., 2009. 26 с.

10. Лыгина Н.И., Рудакова О.В., Полянин А.В. Качество жизни как индикатор социальной эффективности государственного управления. Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. 2016. № 2 (19). С. 11-22. URL: https://www.elibrary.ru/item.asp?id=26740003.

11. Никула Й. Теория зависимости от траектории развития в постсоциалистический переход // Мир России. Социология. Этнология. 2005. Т. 14. № 1. С. 135-143. URL: https://mirros.hse.ru/article/view/5243/5604.

12. Официальный сайт Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Смоленской области (Смолстат). URL: https://sml.gks.ru/storage/mediabank/smck20.pdf.

13. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики (Росстат). URL: http://www.gks.ru.

14. Петухов Р.В. Запрос на перемены: политико-ценностное измерение // Полис. Политические исследования. 2020. № 6. С. 103-118. URL: https://www.elibrary.ru/item.asp?id=44252738. http://www.doi.org/10.17976/jpps/2020.06.08.

15. Пушкарева Г.В. Символическое пространство государственного управления // Политическая наука. 2020. № 2. С. 183–203. URL: https://www.elibrary.ru/item.asp?id=43058258. http://www.doi.org/10.31249/poln/2020.02.09.

16. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13.02.2019 № 207-р «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года». URL: http://static.government.ru/media/files/UVAlqUtT08o60RktoOXl22JjAe7irNxc.pdf.

17. Рейтинг регионов Российской Федерации по качеству жизни // Официальный сайт рейтингового агентства «РИА Рейтинг». URL: http://www.riarating.ru.

18. Рейтинг социально-экономического положения субъектов Российской Федерации. Официальный сайт рейтингового агентства «РИА Рейтинг». URL: http://www.riarating.ru.

19. Фукуяма Ф. Доверие: социальные добродетели и путь к процветанию. Москва, Россия: АСТ МОСКВА, 2008. 730 с.

20. Хомелева Р.А. (2000). К построению онтологической концепции власти: теоретико-методологический подход. Журнал социологии и социальной антропологии. 2000. Т. III. Вып. 1. URL: http://www.old.jourssa.ru/2000/1/05homeleva.html.

21. Чугунов И.В. Анализ системы регионального управления в современных условиях (на примере регионов ЦФО) // Экономика: вчера сегодня, завтра. 2018. Т. 8. № 4. С. 140-147. URL: https://www.elibrary.ru/item.asp?id=35425627.

22. Штомпка П. Социология социальных изменений. М.: Россия: Аспект Пресс, 1996. 416 с.

23. Arrow K.J. Path dependence and competitive equilibrium. In Sundstrom W., Guinnane T. & Whatley W. (Eds.). History matters: Essays on economic growth, technology, and demographic change. Stanford, Calif.: Stanford University Press. 2004. pp. 1-18.

24. David P.A. Path dependence: a foundational concept for historical social science. The Journal of Historical Economics and Econometric History. 2007, 1 (2), pp. 91-114. URL: https://www.researchgate.net/publication/4902534_Path_Dependence_A_Foundational_Concept_for_Historical_Social_Science. http://doi.org/10.1007/s11698-006-0005-x

25. De Martino P. Defending the past by challenging the future: spatial and institutional path dependencies in the Naples port-city region. Regional Studies, Regional Science, 2020, 7 (1), pp. 108-117. URL: https://www.researchgate.net/publication/340517938_Defending_the_past_by_challenging_the_future_spatial_and_institutional_path_dependencies_in_the_Naples_port-city_region. http://doi.org/10.1080/21681376.2020.1746193.

26. North D.C. Understanding the Process of Economic Change. Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 2005. 200 p. URL: https://www.jstor.org/stable/j.ctt7zvbxt.

27. Sorensen A. Taking path dependence seriously: A historical institutionalist research agenda in planning history. Planning Perspective , 2015, 30 (1), pp. 17-38. URL: https://www.researchgate.net/publication/269037738_Taking_Path_Dependence_Seriously_A_historical_institutionalist_research_agenda_in_planning_history. https://doi.org/10.1080/02665433.2013.874299.

«ЭФФЕКТ КОЛЕИ»:
ТРАДИЦИОННОЕ И ИННОВАЦИОННОЕ
В РАЗВИТИИ СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Монография

Под редакцией А.П. Катровского и Т.И. Яськовой

Подписано впечать 03.09.2021. Формат 60x84 1/16.
Бумага офсетная. Гарнитура «Kudrashov».
Печ. л. 10,75. Тираж 500 экз.

Отпечатано в типографии «Универсум»
E-mail: universum-print@mail.ru