

ных источников питания и рядом других вопросов, без решения которых были бы немыслимы те трудовые свершения, которые нашли отражение в сборнике «Все для фронта! Все для победы». Отдельные документы по этим проблемам содержатся в разделах издания, однако они не все же не отражают комплексно тот огромный пласт работы и усилий, обеспечивший не только разноплановую помощь фронту, но и выживание самого населения, а также воспроизводство рабочей силы. Поэтому, несмотря на несомненную важность и актуальность рецензируемого издания, продолжает сохраняться потребность в издании сборника документов, наиболее полно отражающих реальные условия жизни разнообразных групп населения на территории Иркутской области. Думается, издание такого сборника позволит более полно документально отразить период Великой Отечественной войны с позиций социальной истории.

Д.Я. МАЙДАЧЕВСКИЙ

КНИГА О ГОРОДАХ, ПРЕВРАТИВШИХ ГЕОГРАФИЧЕСКУЮ ТЕРРИТОРИЮ В ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО

Экономисту, имеющему хотя бы самые общие представления о такой области науки как «экономика города», рецензируемая книга* своим содержанием покажется далеко выходящей за рамки проблематики, очерченной ее названием, в котором это словосочетание присутствует. И это не удивительно, поскольку в этой научной дисциплине город не рассматривается в качестве неотъемлемой части обширного, к тому же постоянно меняющегося экономического пространства страны в целом или отдельного ее региона. Он всего лишь «вместилище» хозяйственных процессов — формирования цен на землю в городской черте, функционирования городского транспорта, состояния рынка недвижимости, городских финансов и др. — более или менее успешно описываемых с помощью инструментария микроэкономической теории.

Иное дело истории экономики, для которого город — это «эпицентр» хозяйственных процессов, совершающихся на том или ином экономическом пространстве в течение известного времени, к тому же выступающий одновременно их результатом и предпосылкой. Вот и автор рассматриваемой работы, ограничив рамки исследования Пред- и Забайкальем, предпринял попытку рассмотреть развитие сибирского города в прямой связи с формированием рыночных связей и отношений в регионе на протяжении XVIII и первой половины XIX столетий, обоснованно полагая, что

* Шахеров В.П. Экономика сибирского дореформенного города (на материалах городов Байкальской Сибири): монография. — Иркутск: Изд-во Иркут. гос. ун-та, 2011. — 256 с.

именно торговля определяла весь строй городской жизни, а ее рост и урбанизация являлись в Сибири двумя сторонами одной медали.

Мысль о том, что в позднефеодальную эпоху причиной зарождения, возвышения и упадка восточносибирских городов, роста и сокращения их населения, изменения структуры последнего с регулярностью, заслуживающей статуса закона, становились то обретаемые, то ускользающие возможности торговли, красной нитью проходит через всю книгу.

В первой ее главе, руководствуясь именно этой идеей, автор предлагает свое видение структуры городских поселений региона, включающей помимо «высочайше утвержденных городов» еще и остроги, торговые слободы и заводские поселки, определяющими факторами развития которых «стали специализация на промысловых и обменных операциях, а также формирование торгово-промышленного населения». Формирующаяся в рассматриваемый период система городского самоуправления также испытала на себе во многом решающее влияние динамично растущего торгового капитала, содействовавшего экономическому развитию городов и взявшего на себя функции контроля и поддержки развития рыночных связей на местном уровне. Это стало возможным во многом благодаря растущей его роли в формировании бюджета городов, в структуре доходов которого все более значимую роль стали играть поступления от торговли и пожертвования наиболее состоятельных горожан-купцов. Купечество региона, однако, формировало не только доходную часть городской казны, начиная играть ведущую роль в хозяйственной и общественной жизни городов. Оно, по мысли автора, формировало и «новые жизненные ценности и ориентиры, включающие в себя не только коммерческие приоритеты, но и стремление к просвещению, общественной деятельности, благотворительности».

Крайне интересным и вносящим новые краски в раскрываемую автором историческую зависимость между ростом торговли, с одной стороны, и параллельным ростом городов, с другой, представляется осуществленный им во второй главе анализ тех изменений, что произошли в рассматриваемый период в социальном составе городского предпринимательства. Нарушив монополию купечества, активное участие в деловой сфере стало принимать «примыкающее самостоятельное население» — утратившее определенное сословное положение, занимавшееся розничной торговлей и ремеслом и составившее основу «малого городского бизнеса». Кардинально изменившийся к середине XIX в., благодаря участию разночинцев, а также крестьян, ссыльных и инородцев, социальный состав торгующих, стал мощным фактором формирования местных капиталов, развития торговли как внутригородской, так и транзитной.

Безусловно, ключевой в работе стала третья ее глава, как раз и повествующая о сложившихся на протяжении периода формах организации

внутренних и внешних торговых связей региона. Именно сформировавшаяся многоуровневая торговля (стационарная, ярмарочная и развозная) не только лучше всего демонстрирует превращение городских поселений в своеобразные «фокусы» торгово-предпринимательской активности, но и свидетельствует о формировании сети рынков, организуемой состоянием коммуникаций (дорог, транспортных средств), а также местами сосредоточения населения. Сложившаяся «система торговых цепочек от оптовых узловых ярмарок до мелких сельских торжков и базаров» фактически и обозначила превращение географической и политической территории в экономическое пространство. Внешнеэкономические торговые связи раздвигали или сужали, как пишет автор, условные его рубежи или размеры сибирского рынка под воздействием внешней политики государства, геополитических приоритетов, развития транспортных коммуникаций и других факторов. И совершенно логично автор завершает главу рассмотрением предпринимательства в сфере транспорта, поскольку транспортная сеть — суть кровеносная система экономического пространства.

Глава четвертая и заключительная, на наш взгляд, не только переносит исследование «внутрь» города, предлагая читателю рассказ о не слишком успешном промышленном развитии городских поселений региона в рассматриваемый период, когда ремесленное и кустарное производство, ориентированное на местный рынок, заметно уступало торгово-промысловым занятиям их населения. Своим изложением автор во многом готовит почву для исследователя следующего периода хозяйственного развития региона, когда стимулом для развития торговли, расширения рынка промышленных изделий станет население, а точнее — трудовые ресурсы, наличие которых выступит важнейшим фактором принятия решений о размещении фабричных производств, инвестиций и т.д. Ситуация же в XVIII и первой половине XIX в. исчерпывающе характеризуется автором: «Одной из главных причин преобладания мелкотоварного уклада было весьма незначительное воздействие крупного капитала на развитие материального производства Сибири, а также почти полное отсутствие не только квалифицированной, но и вообще любой рабочей силы».

Желание возразить четким, лаконичным и продуманным выводам автора, основанным на тщательном анализе огромного массива архивных материалов, возникло у рецензента лишь однажды. А именно, когда автор предложил с учетом своеобразия российской (и, надо думать, сибирской) урбанизации в период феодализма внести «существенные коррективы в классическое определение города как продукта отделения ремесла от земледелия». Коррективы, вносимые автором и определяемые всей логикой проведенного исследования, сводятся к призыву не отождествлять город исключительно с ремесленным (индустриальным) развитием (и сибирские города — наглядный тому пример) и видеть в нем центр обменных отношений между «ремеслом» и «земледелием».

И, конечно же, не они вызывают неприятие, а определение города, именуемое автором «классическим», которое и обусловило их появление.

Как нам представляется, автор, быть может сам об этом не подозревая, следует в своих построениях самой что ни на есть классической теории – теории основанного на обмене разделении труда Адама Смита. Теории, которой тот не просто заложил исходные представления (в рамках которых будут строить свои концепции «новые классики», однако, нередко ставящие все с ног на голову в угоду собственным схемам), но перевернул традиционное и, казалось бы, отвечающее здравому смыслу, видение отношений между обменом и разделением труда. Разделение труда он рассматривал как следствие, а не причину обмена.

«Уверенность человека в возможности обменять» излишек продукта своего труда, превышающий собственное потребление, на часть продукта труда других людей, т.е. возможность обмена, выступает побудительным мотивом к специализации занятий, и не только создает «различие способностей», но и «делает это различие полезным». Экономическая система, по сути своей, это обширная сеть связей между специализированными производителями, продукты которых, «собираются в общую массу», из коей каждый человек имеет возможность «купить себе любое количество произведений других людей, в которых он нуждается». Другими словами, именно через разделение труда обмен осуществляет социализацию индивидов, «конструируя» общество. Поскольку сама возможность обмена ведет к разделению труда, степень (уровень и сложность) последнего ограничивается пределами этой возможности, т.е. размерами рынка — тем объемом продукта человеческого труда, который может быть продан на рынке или объемом спроса, зависящим как от уровня благосостояния населения, так и от развитости путей сообщения.

Размеры рынка, стало быть, определяются не внешними границами, а объемом человеческих коммуникаций, взаимодействий, связей. И экономическое пространство не задано географически, т.е. территориально. Рынки выступают не только средством достижения определенных целей, они являются и институциональным воплощением добровольных процессов обмена, в которые вступают люди для извлечения всесторонних выгод. Наиболее же благоприятные условия для развития рыночных связей создавались в городах, которые увеличивали и концентрировали спрос, упорядочивали и интенсифицировали обмен; и первыми на пути хозяйственного восхождения народов возникли именно торговые города, бравшие на себя выполнение этих функций.

Представляется, что данная теория, вот уже более двухсот тридцати лет находящаяся в арсенале науки, неплохо «работает» на объяснение истории по сей день, лучшим подтверждением чему является рассмотренная книга.