

УДК 656.13

Т. А. ВЛАСЮК, кандидат технических наук, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОСОБЕННОСТИ УРБАНИЗАЦИИ И СУБУРБАНИЗАЦИИ В СТРАНАХ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ В XX ВЕКЕ

Необходимым условием для урбанизации и субурбанизации является развитие транспорта, обеспечивающего доставку населения от места жительства к работе. Именно поэтому первые признаки субурбанизации появились в развитых странах после создания широкой сети пригородного железнодорожного сообщения, а также массовой автомобилизации.

В статье рассматриваются этапы урбанизации и субурбанизации стран Западной Европы в исторической ретроспективе, а также предпосылки, масштаб и формы этих процессов, оказавших влияние на образ жизни и поведение европейцев. Дана оценка восприятия субурбанизации в XX веке современниками.

Впервые термин «урбанизация» появился в 1867 г. в Испании, которым определялся процесс увеличения численности городского населения за счет миграции в них жителей из сельских населенных пунктов, активного воспроизводства населения в городах и преобразования сельских поселений в городские. Урбанизация связана с городом постземледельческого типа и иными социальными отношениями, присущими индустриальному и постиндустриальному (информационному) обществу, являющемуся техногенным. Она также характеризуется нарастающим социальным развитием человека, повсеместным распространением на периферию городских отношений, типичных элементов культуры и образа жизни крупнейших городов, становлением новых городских форм расселения и пространственной организации общества.

Л. Вирт предлагает рассматривать урбанизацию как образ жизни, охватывающий физическую структуру с характерным населением, технологией, экологическим порядком, а также как систему социальной организации с определенной структурой и институтами. Помимо вышеперечисленного он определяет урбанизм как набор идей, точек зрения, ценностей, которыми обладают населяющие город люди. Л. Вирт выделял такие особенности социальных взаимодействий в городе, как преобладание вторичных контактов над первичными в системе общения индивида, снижение родственных связей, уменьшение значения семьи и института соседства, утрата традициями их значения как базиса социальной солидарности, ослабление социального контроля над поведением индивида, поверхностный, анонимный, транзитивный характер отношений между людьми. Пригород в этой теории трактуется как естественное продолжение города, порожденное процессами конкуренции за использование земель.

В зарубежной литературе проблема взаимодействия крупного города и пригорода широко представлена английскими учеными Л. Классеном и Г. Шимеми, которыми выделено 4 стадии развития городской территории с точки зрения соотношения численности населения в центральной части города и пригородах (таблица 1).

Как видно из таблицы 1, при росте центральной части города за счет пригородов наблюдается *первый этап* рассматриваемого процесса – урбанизация, стадийный подход к эволюции которой на основе использования теории Н. Д. Кондратьева и идей Дж. Джиббса рассматривает ее как циклический процесс, где на определенном этапе общественного развития наблюдается возвращение на исходную точку и начинается но-

вый цикл на качественно новом уровне. Данный подход позволяет выделить несколько основных стадий урбанизации (таблица 2).

Таблица 1 – Соотношение численности населения города и пригородной зоны

Этапы	Характерные процессы
Урбанизация	Рост центра города за счет пригородной зоны
Дезурбанизация (субурбанизация)	Уменьшение населения центра города за счет окраин
Реурбанизация	Стабилизация численности населения крупных городов, их обновление, в т. ч. градостроительная реконструкция
Джентрификация	Расширение строительства жилья улучшенного качества в центральной части города

Таблица 2 – Основные стадии урбанизации

Этапы	Характерные процессы
Точечная урбанизация	1 Опережающее развитие отдельных городов-центров – «полусов роста». 2 Движение населения из сельской местности в города. 3 Увеличение городского населения, прежде всего жителей больших городов
Субурбанизация (постгородская стадия расселения)	1 Опережающее развитие населенных пунктов в зонах влияния крупных городов. 2 Развитие окраин. 3 Возрастание плотности населения в пригородах
Рурбанизация (формирование агломераций)	1 Возникновение новых городских центров вдали от сложившихся. 2 Рост населения в малых городах и сельской местности. 3 Проникновение городских жизненных стандартов в сельскую местность

Причины перехода урбанизации из одной стадии в другую:

- 1) структурные изменения в экономике и рост индустриального населения;
- 2) деконцентрация промышленного производства, постадийная специализация мелких предприятий и их деконцентрации по территории;
- 3) достижение научно-технического прогресса в области телекоммуникаций позволяют приблизить периферийные районы к центральным;
- 4) дальнейший рост благосостояния жителей.

Урбанизацию как глобальный географический процесс отличают:

1) рост городского населения и увеличение его концентрации в крупных городах и агломерациях;

2) расширение урбанизированных территорий.

На *втором* этапе дезурбанизации (субурбанизации) население центра уменьшается быстрее, чем в пригороде, где наблюдается его рост. Если центр города снова «растет» либо его население сокращается медленнее, чем население пригорода, то можно говорить об этапе реурбанизации, через который прошло значительное количество городов, что связано с развитием автомобильного сообщения, снизившего значение фактора транспортной доступности. Например, в 20-х годах прошлого века в Европе пригороды по темпам прироста населения стали существенно опережать крупные города, что объясняется двумя причинами: развитием автомобильного транспорта и страхованием кредитов для

частного строительства, которое приходилось на более дешевые пригородные земли. Среди жителей центральных районов стали преобладать люди со сравнительно низким достатком и невысоким социальным статусом, тогда как богатые высокостатусные группы населения предпочитали жить в пригородах. В 70–80-е годы проявилась новая тенденция в развитии западных городов, названная джентрификацией, которая означает расширение строительства жилых домов улучшенного качества в центральной части крупных городов. Джентрификация привела к оттоку высокостатусного населения из пригородов в центральную зону.

Таким образом, пригород как место проживания за границами города, характеризующееся неплотной застройкой, имеет давнюю историю.

Исторические периоды формирования и развития урбанизации в Европе приведены в таблице 3.

Таблица 3 – Формирование и развитие урбанизации в Европе в XX в.

Временной период формирования	Район урбанизации	Краткая характеристика
20-е годы	Париж	1 Создание законодательной базы по планировке города. 2 Проведение конкурса по обустройству Парижского региона. 3 Создание высшего комитета по обустройству и организации Парижского региона (CSAOGRP) и его решение о разработке системного плана и ограничении численности населения города Парижа
	Лондон	1 Определение границ Большого Лондона. 2 Строительство метрополитена. 3 Внеплановое кольцеобразное расширение Лондона
	Берлин	Образование Большого Берлина и включение в него 8 городов, расположенных в пригородной зоне
30-е годы	Париж	1 Определение границ Парижского региона в радиусе 35 км от Нотр-Дам де Пари с площадью 3800 км. 2 Формирование крупных транспортных систем (5 радиальных шоссе, связанных кольцевой дорогой, окружающей Париж на расстоянии 15–20 км от центра). 3 Определение зоны досуга с охраняемыми зелеными пространствами
	Лондон	1 Разработка концепции «зеленого пояса» города. 2 Создание промышленной функциональной зоны за пределами «зелёного пояса»
	Берлин	Разработка плана заселения пригородных районов вдоль оси железных дорог
40–50-е годы	Париж	1 Создание комиссариата по строительным работам Парижского региона (1941 г.). 2 Образование службы обустройства и консультативного комитета по обустройству Парижского региона (SARP и CARP) и разработка ими PADOG
	Лондон	1 Разработка плана П. Аберкромби по организации пригородной зоны. 2 Проектирование 10 городов-спутников (new towns) за пределами «зеленого пояса». 3 Установление официальных границ конурбации (1951 г.)
	Берлин	1 Разделение Берлинского региона с его центром на четыре сектора (1945 г.). 2 Создание земли Бранденбург (Пруссия, 1947 г.) с ее последующим резким индустриальным развитием
60–70-е годы	Париж	Расширение агломерации вдоль двух крупных осей, параллельных Сене, улучшение транспортной инфраструктуры, создание 5 новых городов в Парижском регионе
	Лондон	1 Уменьшение числа административных единиц с 143 до 32 (1965 г.). 2 Программа дополнительного строительства городов с удалением друг от друга более чем на 100 км (1970 г.). 3 План развития Юго-Восточного района – создание трех кольцевых дорог (1970 г.)
	Берлин	1 Возведение стены вдоль линии границы западного и восточного сектора (1961 г.). 2 Развитие связей между Западным Берлином и ГДР (1972 г.). 3 Строительство новых дорог на средства ФРГ (дорога в направлении Гамбурга)
80–90 годы	Париж	1 Развитие восточной части агломерации для установления равновесия с западной. 2 Создание новых экономических полюсов для решения проблем занятости, создание «зелёного пояса». 3 Расширение агломерации за счет развития новых городов, улучшение транспортного обслуживания пригородов

В дополнение к таблице 3 следует отметить, что стремительный рост европейских городов начался со строительством железных дорог в середине XIX в., поскольку они произвели коренной переворот в перемещениях населения из города в ближние и дальние пригороды. В первую очередь заселялись территории, прилегающие к железной дороге. С начала XX в. вокруг Лондонского графства стала очень быстро разрастаться пригородная зона, которую назвали «Внешним поясом», а формирующуюся конурбацию – Большим Лондоном с численностью 4536 тыс. чел. Особенно усилился процесс субурбанизации после 1917–1918 гг. в связи со строительством метрополитена. Развитие Лондона достигалось, прежде всего, за счет внепланового кольцеобразного расширения. Для решения проблем, связанных с неограниченным ростом города, с 30-х гг. XX века стали развиваться концепции планирования, которые должны были помешать дальнейшему его расширению.

После Второй мировой войны вокруг Внешнего пояса старых пригородов создавалась новая пригородная зона с новыми городами-спутниками («новые города», или *new towns*), что позволило не только разгрузить Лондон, население и промышленность которого росли стихийно, но и осуществить его перепланировку по секторной модели, а также прилегающих пригородов с целью восстановления от последствий Второй мировой войны.

Вокруг Лондона было построено 20 таких городов, где были созданы благоприятные условия для проживания населения, по сравнению со столицей и одновременно сохранены преимущества торговых, финансовых, культурных связей с центром (рисунок 1).

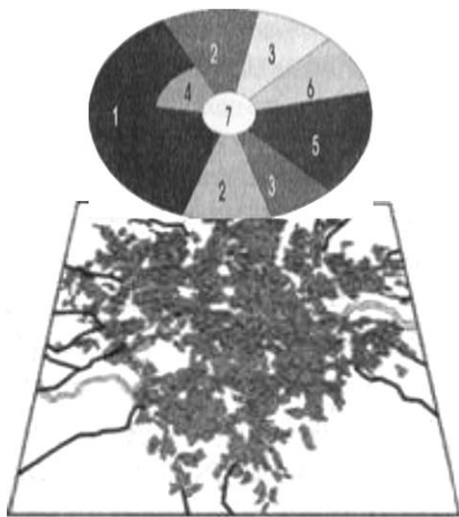


Рисунок 1 – Секторная модель Лондона:

1 – жилые кварталы (высокорентные резиденции); 2 – резиденции среднеуровневой (промежуточной) ренты; 3 – низкорентные резиденции; 4 – кварталы образования и рекреации; 5 – район средств перевозки и сообщения; 6 – индустриальный район; 7 – центр города

Новая пригородная зона, образовавшаяся вокруг конурбации Большого Лондона, названная Метрополитенским поясом, занимающим территорию в размере 5400 км² позволила переместить в них одновременно и часть населения, и средства производства.

В середине XX века в целях децентрализации Парижа издается закон, запрещающий новое строитель-

ство крупных промпредприятий и расширение одних предприятий за счет других, повышаются налоги на земельные участки в черте города. С помощью финансово-экономических мер поощряется перевод промышленных объектов из Парижа в провинцию. Для этого выдаются займы и безвозвратные ссуды, пособия на перевод рабочего персонала, представляются льготы на покупку земельных участков, снижаются тарифы на электроэнергию и железнодорожные перевозки.

В 1965 г. принимается решение о строительстве на расстоянии 25 км от центра 5 «новых городов»: Сержи-Понтуаз, Матн-ла-Валле, Сен-Кантен-ан-Ивелин, Эври, Мален-Синар, в развитие которых за период 1966–1975 гг. было вложено 5 млрд франков. В 1990 г. численность жителей 5 новых городов составила 652 тыс. человек, т. е. 6,1 % всего населения Иль-де-Франса, среди которого, занятого трудовой деятельностью, преобладали работники умственного труда (65 %), что привело к приоритету непроектируемых функций городов и, как следствие, развитию новых современных отраслей электроники, информатики, робототехники и др. При этом города-спутники застраиваются малоэтажными индивидуальным жильем – односемейными жилыми домами в зеленых массивах с индивидуальной архитектурой высокого художественного уровня, удобно расположенными автомобильными, железными дорогами и аэропортами.

Можно сказать, что децентрализация Парижа и развитие его пригородной зоны привело к экономическому и политическому укреплению местной власти, бюджет которой практически полностью формируется за счет налоговых поступлений.

Таким образом, в 70–80-е гг. XX в. в Европе происходит осмысление экстенсивного роста городов и развивается процесс реурбанизации с более эффективным использованием существующих застроенных территорий, снижается доминирование личного автотранспорта. Появляется новая градостроительная концепция «город коротких расстояний» (или «новый урбанизм»), т. е. возрождение компактного «пешеходного» города или района, в противоположность «автомобильному». Это актуальное направление сегодня активно реализуется в городах Европы, что и позволило снизить не только число поездок на личном автотранспорте, но и, как следствие, количество «пробок» на дорогах.

Помимо вышеперечисленных направлений развития современного общества и в связи с демографическим взрывом в развивающихся странах, в первую очередь Латинской Америки и Юго-Восточной Азии, возникло понятие «ложная урбанизация». Она представляет собой стремительный рост численности городского населения, не сопровождаемый достаточным ростом числа рабочих мест. Отличие от истинной урбанизации состоит в том, что не происходит развития городских функций, характеризующих мировой процесс урбанизации. Происходит «выталкивание» в города сельского населения из перенаселенных аграрных районов.

К понятию субурбанизации близко понятие рурбанизация (от англ. Rural – сельский, лат. urbanus – городской) – распространение городских форм и условий жизни на сельские поселения, составная часть процесса урбанизации в его широком понимании. Рурбанизация может сопровождаться миграцией городского населения

в сельские поселения, переносом в сельскую местность форм хозяйственной деятельности, характерных для городов.

Следует отметить, что настоящее время характеризуется процессом компьютеризации экономики и в последнее десятилетие появился эффект отрыва места работы (номинального) от места исполнения трудовых задач: человек за компьютером может выполнять работу для фирмы на другом конце земного шара. Таким образом, транспортная проблема, тормозящая процесс субурбанизации, постепенно ослабевает (для некоторых видов работ становится неважно, в какой точке земного шара находится исполнитель) и возникает концепция «всемирной деревни», т. е. население, занятое информационно-коммуникативным родом деятельности, рано или поздно переедет в экологически чистые пригороды и рост городов может снизиться.

В России процесс урбанизации определил устойчивую тенденцию «перетока» сельского населения в города, пик которой пришелся на 60–80-е годы прошлого века. Однако тогда обозначилось стремление многих горожан приобрести дачные участки за пределами урбанизированной территории. Характерными особенностями пригородных зон многих городов СНГ и в т. ч. Беларуси является размещение не только сельских поселений, дачных участков и зон массового отдыха, но и рабочих поселков, где, как правило, имеется промышленное предприятие, в результате строительства которого сельскохозяйственные виды деятельности оказались вытеснены несельскохозяйственными.

Получено 20.04. 2013

T. A. Vlasjuk. Features of urbanization and suburbanization in the countries of Western Europe in the XX century.

A prerequisite for urbanization and suburbanization is the development of transport that ensures the delivery of the population from place of residence to work. That is why the first signs of suburbanization appeared in developed countries after the creation of a wide network of suburban railways, as well as mass motorization.

The article examines the stages of urbanization and suburbanization of Western European countries in historical retrospect, as well as the preconditions, scale and forms of these processes that influenced the lifestyle and behavior of Europeans. The assessment of the perception of suburbanization in the twentieth century by contemporaries is given.

В ходе реформы территориальной организации местного самоуправления многие пригородные поселки были включены в черту городов и вошли в состав соответствующего городского округа в качестве его микрорайонов.

Таким образом, историческая преемственность и международный опыт развития городской среды показал, что урбанизационные и субурбанизационные процессы в западноевропейских странах активно продолжаются, хотя большинство государств осуществляют специальные программы по возрождению центральных городов, где формируются новые центры управления, торговли и услуг.

Список литературы

- 1 **Никифоров, А. В.** Рождение пригородной Америки: Социальные последствия и общественное восприятие процесса субурбанизации в США (конец 40-х – 50-е гг. XX в.) / А. В. Никифоров. – М. : Эдиториал УРСС, 2002. – 356 с.
- 2 **Ослон, А.** Опыт пригородной Америки для городской России. Читая книгу А. В. Никифорова «Рождение пригородной Америки» / А. Ослон // Социальная реальность. – 2006. – № 10.
- 3 **Писарев, С. Г.** Городской транспорт / С. Г. Писарев. – М., 1948. – 502 с.
- 4 **Пчелинцев, О. С.** Переход от урбанизации к субурбанизации // Региональная экономика в системе устойчивого развития. – М. : Наука, 2004. – С. 44–51.
- 5 **Перцик, Е. Н.** География городов. География мировой урбанизации / Е. Н. Перцик. – М. : Международные отношения, 1999. – 375 с.
- 6 **Власюк, Т. А.** Особенности формирования пригородов стран США и Западной Европы / Т. А. Власюк // Вестник БелГУТа : Наука и транспорт. – № 1. – 2012. – С. 62–66.