

УДК 656.224-214

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

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ПРИГОРОДОВ СТРАН США И ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ

При рассмотрении вопросов по организации пригородных пассажирских перевозок за рубежом следует обратить особое внимание на урбанизацию и субурбанизацию городов США, которые стали основой для трансформации западного общества в пригородную нацию и где рост пригородов после окончания Второй мировой войны принял значительные масштабы. Это позволило быстрыми темпами развивать транспортную инфраструктуру железнодорожного транспорта, совершенствовать подвижной состав для пригородного движения и удовлетворять потребность населения в перевозках.

В зарубежной литературе проблема взаимодействия крупного города и пригорода широко представлена английскими учеными Л. Классеном и Шимеми, которые выделили четыре этапа развития городской территории с точки зрения соотношения численности населения в центральной части города и пригородах (таблица 1).

Таблица 1 – Соотношение численности населения города и пригородной зоны

Этапы	Характерные процессы
Урбанизация	Рост численности населения центра города за счет его притока из пригородной зоны
Дезурбанизация (субурбанизация)	Уменьшение численности населения центра города из-за его миграции на окраины
Реурбанизация	Увеличение численности населения с низким доходом в центре города
Джентрификация	Строительство жилья улучшенного качества в центральной части города

Как видно из таблицы 1, развитие центральной части города за счет оттока населения из пригородов обеспечивает формирование и становление первого этапа рассматриваемого процесса – урбанизации. Далее, при дезурбанизации (субурбанизации, второй этап) наблюдается сокращение численности населения в центре города, в отличие от пригорода, где происходит его рост. Если центральная часть города снова «растет», либо его население сокращается медленнее, чем население пригорода, то можно говорить об этапе реурбанизации.

Представленные направления прошли значительное количество североамериканских городов, что связано в большей степени с формированием автомобильного сообщения. Например, в 20-х годах XX века в США пригороды по темпам прироста населения стали существенно опережать крупные города, что объясняется развитием автомобильного транспорта и престижностью проживания в пригороде, а также страхованием кредитов для частного строительства, которое приходилось на более дешевые пригородные земли. Как следствие данного процесса: проживание в центральных районах городов населения со сравнительно низким доходом и невысоким социальным статусом. В 70–80-е годы проявилась «обратная» тенденция, характерная для западных городов, названная джентрификацией, при которой наблюдается расширенное строи-

тельство жилых домов улучшенного качества в центральной части крупных городов, что привело к оттоку высокостатусного населения из пригородов в центральную зону.

Таким образом, пригород в США как место проживания за пределами города, характеризующееся неплотной застройкой, имеет продолжительную историю, которая начинается в колониальный период с зарождением крупнейших городов того времени, таких как Бостон, Филадельфия и Нью-Йорк.

Краткая ретроспектива развития субурбанизации в США приведена в таблице 2.

Анализ данных таблицы 2 показал, что субурбанизация в США имеет ряд отличительных особенностей, проявившихся в период ее формирования, послевоенные годы и настоящее время, что явилось реакцией на изменения, которые происходили в американском обществе после окончания Второй мировой войны и совпавшие по времени с важными изменениями в экономике, политике, социальной структуре и других областях жизни.

Экономический подъем послевоенных лет вызвал материальный достаток, а также развитие массовых производственных технологий, что привело к утверждению новых стандартов потребления товаров, услуг и позволило активно развиваться пригородам и массовой субурбанизации, стать внешним символом крупных социальных сдвигов и олицетворением перемен в сознании и поведении американцев.

Вторым не менее важным процессом, связанным с размещением населения, характерным для 70-х гг., стал рост численности населения в сельской местности, определяемый в отечественной литературе как распространение урбанизованного образа жизни населения на более обширные территории, который продолжается сегодня за счет более удаленных от городских центров территорий.

Таким образом, процесс субурбанизации является многогранным и его следует рассматривать с разных сторон, в том числе применительно к различным видам транспорта.

К понятию субурбанизации близко понятие рурбанизация (от англ. *rural* – сельский, лат. *urbanus* – городской) – распространение городских форм и условий жизни на сельское население.

Таблица 2 – Этапы формирования субурбанизации

Временной период формирования	Район формирования	Краткая характеристика
Конец XVIII в. (ранний период американской городской истории)	Нью-Йорк	Пригород определяется как негативный элемент жизни общества, где в основном проживает чернокожее население страны
Начало XIX в.	Филадельфия, Бостон	Зарождение пригорода в США как комфортного места проживания
1815 г.	Филадельфия, Нью-Йорк	Проявление субурбанизации как процесса систематического роста окраинных территорий, примыкающих к городским границам более быстрыми темпами, чем рост собственно городов
20-е гг. XIX в.	Нью-Йорк	Рост численности населения каждые десять лет на 50–60 % и как следствие увеличение населения пригородов на 80–160 %
	Филадельфия	Рост населения 10–30 %, а по пригороду – 50–75 %
30-е гг. XIX в. (формирование «железнодорожных пригородов»)	Нью-Йорк	Появление железных дорог, обеспечивающих доставку населения на работу в город из периферийных районов
Середина XIX в.	Крупнейшие города США	Превращение пригорода в respectable место жительства, откуда совершаются поездки на работу в город
50-е гг. XIX в.	Ллелелин-Парк	Зарождение «романтических пригородов»
50–60 гг. XIX в.	Бруклин	Появление пригорода, определяющими чертами которого являлся сельский облик и ежедневные поездки жителей на работу в город
Конец XIX в. и первые два десятилетия XX в.	Пулман	Формирование «промышленных» пригородов, возводимых вблизи фабрик и заводов, вынесенных за пределы города
Конец XIX в. – середина XX в. (формирование трамвайных пригородов)	Ричмонд, штат Виргиния	Появление конки, а позднее – электрического трамвая, что способствовало росту «трамвайных пригородов»
Начало XX в.	Форест-Хиллз-Гарденз	Формирование «пригорода-сада»
	Лонг-Айленд, близ Нью-Йорка	Строительство пригородов для рабочих
	Крупнейшие города США	Перемещение промышленного производства на периферию
	Чикаго, Детройт	«Автомобильная» субурбанизация
	Метрополитен на Севере, Юге и Западе США	Формирование метрополитенских ареалов, способствовавших аннексии пригородных территорий
1830 г.	Чарльстон	Открытие первой железнодорожной линии Чарльстон–Огеста, длиной 64 км
40-е гг. XX в.	Крупнейшие города США	Миграция населения в пригороды (формирование субурбанизации)
40–50-е гг. XX в.	Города США	Появление принципиально нового этапа в истории пригородного типа населения – субурбанизации
60–70-е гг. XX в.	Города США	Массовое переселение населения в сельскую местность
80-е гг. XX в.	Города США	Появление проблемы «субурбанизация и города»

Следует отметить, что в 1971 г. в США был принят Закон о железнодорожных пассажирских перевозках, который способствовал дальнейшему развитию урбанизации и субурбанизации в стране.

Таким образом, субурбанизация – это развитие пригородов, которые первоначально проявляются в возникновении их вокруг крупных городов с формированием в дальнейшем городских агломераций. Как видно из таблицы 2, необходимым условием субурбанизации является развитие транспорта, обеспечивающего перевозку населения между местом жительства и местом работы, так как переселяющиеся в большинстве продолжают работать в городе. Именно поэтому первые признаки субурбанизации появились в развитых странах после развития в них пригородного железнодорожного и трамвайного сообщения. Однако

интенсивная субурбанизация начинается с массовой автомобилизации населения, так как только личный автомобиль обеспечивает высокую степень свободы относительно перемещения от места жительства к месту работы и наоборот. Дальнейшее развитие данного процесса привело к интенсификации переселений жителей не только в пригородную зону городских агломераций, но и на внеагломерационные территории, способствуя проявлению рурбанизации с переносом в сельскую местность форм хозяйственной деятельности, характерных для городов.

Основные тенденции и особенности развития пригородов, аналогичные вышеприведенным, прослеживаются на примерах исторической ретроспективы и современного положения ряда крупнейших городов Европы (таблица 3).

Таблица 3 – Основные тенденции и особенности развития пригородов крупнейших городов Европы

Временной период формирования	Район формирования	Краткая характеристика
<i>Франция</i>		
Конец XIX – начало XX вв.	Париж	Хаотичное развитие пригорода столицы Франции
1833 г.	Лион	Строительство линии Сен-Этьен–Лион длиной 58 км
1934 г. XX в.	Париж	Разработка Генерального плана (план Проста) развития Парижского района, являющегося основой начала «децентрализации» Парижа, и определение трех основных задач: – реконструкция Парижа; – развитие ближних пригородов и новое строительство дальних; – снижение концентрации населения и промышленного производства в столице, т. к. это ведет к ухудшению экологической ситуации в городе, где возрастает при этом нагрузка на городской транспорт и коммунальное хозяйство
Середина 50-х годов XX в.	Париж	Предоставление льгот на покупку земельных участков, снижение тарифов на электроэнергию и железнодорожные перевозки
1965 г.		Строительство на расстоянии 25 км от Парижа «новых городов»: Сержи-Понтуа, Матн-ла-Валле, Сен-Кантен-ан-Ивелин, Эври, Мален-Синар
1966–1975 гг.		Развитие городов-спутников
<i>Бельгия</i>		
1835 г.	Брюссель	Строительство линии Брюссель – Мехельн длиной 21 км
<i>Англия</i>		
1825 г.	Стоктон	Открытие первой железной дороги Стоктон – Дарлингтон длиной 21 км
1830 г.	Ливерпуль	Строительство железной дороги Ливерпуль–Манчестер
XX в.		Развитие пригородной зоны «Внешнего пояса» вокруг Лондонского графства
1917–1918 гг.		Субурбанизация
30-е гг.		Развитие концепции планирования
50-е гг.		Создание новой пригородной зоны с 20 городами-спутниками («новые города» или new towns)
<i>Германия</i>		
XIX в.	Берлин	Развитие железнодорожного транспорта, связавшего центр и пригородные районы
1903 г.	Цоссен	На железнодорожном участке Цоссен – Мариевфельде длиной 23 км прошёл испытания первый электрический моторный вагон фирмы "Сименс"
1920 г.	Берлин	Образование Большого Берлина, в который были включены восемь городов, 59 сельских общин и 27 поместий
30-е гг.		Заселение окраинных районов и пригородной зоны Берлина
1965 г.		Принятие закона об организации пригородных территорий
1973 г.		Образование Федерального научно-исследовательского центра по изучению страны и организации территории
1985 г.		Принятие «Основной программной установки по территориальной организации», в которой отражена направленность на развитие инфраструктуры сельской местности и решение проблем развития агломераций
1992 г.		Заключение договора об участии федерации в городском планировании Берлина

Стремительный рост численности населения Парижа, Лондона и др. европейских городов начался со строительством железных дорог, которые произвели коренной переворот в перемещениях населения из города в ближние и дальние пригороды, территории которых заселялись в первую очередь. Так, 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, обеспечившего дальнейшее развитие Лондона и, 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 ограничить дальнейший его рост.

После Второй мировой войны вокруг «Внешнего пояса» старых пригородов создана новая пригородная зона с новыми городами-спутниками. Так, вокруг Лондона было построено 20 таких городов, которые позволили избежать массового перемещения рабочей силы, обеспечить её лучшими жилищными условиями по сравнению со столицей и одновременно сохранить преимущества торговых, финансовых, культурных связей с центром. Новая пригородная зона, образовавшаяся вокруг конурбации Большого Лондона, названа Метрополитенским поясом и обеспечивала перемещение в эти города одновременно населения и средств производства. В настоящее время Большой Лондон и Метрополитенский район в целом с их многонациональной структурой играют важнейшую роль в хозяйственной жизни Великобритании.

Берлин часто рассматривается как часть Берлинского региона, состоящего из федеральных земель Берлина

и Бранденбурга. При этом в Бранденбурге выделяют область тесного взаимодействия Берлина и его периферии, так называемое «Приберлинское кольцо», состоящее из пограничных с Берлином районов федеративной земли Бранденбург и прочих более отдаленных от центра районов. В XIX столетии Берлин стал имперской столицей, и, продолжая официально оставаться в своих, ставших уже тесными границах, фактически «выпрыгнул» из них и слился с пригородными общинами. Развитие метрополии привело к наличию постоянного потока переселенцев, часть которых расселялась в Приберлинском кольце. С конца XIX века активно стал развиваться железнодорожный транспорт, связавший центр и пригородные районы, что способствовало росту числа промышленных предприятий в окрестностях города и за его пределами. Низкие цены на землю, близкое расположение железной дороги и водных транспортных артерий стали важными факторами расширения агломерации. В 1920 году был образован Большой Берлин, в который были включены восемь городов, 59 сельских общин и 27 поместий. Таким образом, городская площадь Берлина расширилась с 6572 до 87810 км, а численность населения увеличилась до 3900 тыс. человек.

Следует отметить, что в Германии исследования и разработки в области высокоскоростного рельсового транспорта начались еще в конце XIX века и с участием специалистов ряда известных компаний, в том числе Siemens, AEG и др., была организована «Исследовательская группа электрических высокоскоростных железных дорог». Исследования, продолжавшиеся в течение нескольких лет, сделали возможным дальнейшее развитие путевой структуры железнодорожного транспорта для скоростного движения, в т. ч. пригородного.

После объединения в конце XX века Германии и изменения правовой, политической и социальной систем развитие функций городов, расположенных вокруг Берлина, а также региональных центров на пересечении железнодорожных трасс в дальней периферии региона способствует ослаблению потоков трудовых мигрантов и усиливает экономическую позицию окружающих территорий. Одновременно стабилизируется плотность населения в Берлине, откуда вся промышленность была выведена за его пределы. Это связано с возникновением вокруг Берлина сразу в послевоенный период ярко выраженного промышленного кольца с преобладанием трудового населения, занятого в производстве. Сложившаяся ситуация уменьшила функциональную нагрузку на город и способствовала улучшению экологической обстановки внутри него. В последние годы промышленное развитие в Бранденбурге имеет выраженную региональную специфику, так как наиболее благоприятная ситуация складывается в округах, примыкающих к Берлину.

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 ложной урбанизации от истинной состоит в том, что не происходит развития городских функций, характеризующих мировой процесс урбанизации. Происходит «выталкивание» в города сельского населения из перенаселенных аграрных районов Европы. Доля городского населения намного превышает долю экономически активного городского населения, занятого в производственной и непроизводственной сферах.

Следует отметить, что настоящее время характеризуется процессом компьютеризации экономики и в последнее десятилетие появился эффект отрыва места работы (номинального) от места выполнения трудовых задач: человек за компьютером может выполнять работу для фирмы на другом конце планеты. Это приводит к возникновению транспортной проблемы, тормозящей процесс субурбанизации. Следует также уделить внимание появившейся в последние годы концепции «всемирной деревни», т. е. население, занятое информационно-коммуникативным родом деятельности, рано или поздно переедет в экологически чистые пригороды и рост численности населения городов снизится.

За время, прошедшее более полувека, пригороды и отношение общества к последствиям субурбанизации претерпели значительные изменения. Тем не менее, особенности пространственной и социально-экономической организации общества, оформившихся под влиянием субурбанизации и проявившихся в первые послевоенные десятилетия, отличаются большой устойчивостью и продолжают оказывать влияние на жизнь американского и европейского обществ, что определено различными факторами, способствующими увеличению урбанизированного пространства, среди которых:

- правительственное финансирование строительства дорог;
- самостоятельность муниципалитетов;
- возможность решать вопрос о развитии своего населенного пункта без координации с соседними административными единицами или общетерриториальными органами;
- налоговые льготы для приобретателей домов в собственность;
- система местных норм землепользования и строительства, поощряющая строительство дорогого жилья на крупных участках, и т. д.

Социальные реформы XX века в определенной степени противостояли развитию тенденции к расколу урбанизированного пространства по признаку достатка и цвета кожи, но не привели к отмене ее действия. Хотя в последние десятилетия количество афроамериканского населения в пригородах значительно выросло, они по-прежнему сконцентрированы в кварталах городов и тех пригородах, где они составляют большинство.

Таким образом, как видно из анализа, процесс субурбанизации является многогранным и его нельзя рассматривать только положительно или отрицательно. Жители пригородов зачастую становятся «заложниками автомобиля», что приводит к часовым заторам на дорогах и ведёт к загрязнению атмосферного воздуха, потере времени и другим проблемам. Для борьбы с этим

процессом в США и во многих развитых странах ведётся политика развития в пригородах общественного транспорта, например пригородного железнодорожного и легкорельсового.

Выводы

1 История формирования и развития пригородного пассажирского сообщения включает в себя три периода в зависимости от характера применявшихся тяги и типа используемых путевых устройств:

– *первый* (середина XIX в.) связан с бурным развитием промышленности и ростом городов;

– *второй* (конец XIX в. – начало XX в.) характеризуется дальнейшим и быстрым ростом городов и совершенствованием пригородного сообщения на основе широкого распространения рельсового транспорта;

– *третий* (середина XX в.) характеризуется переходом пригородных перевозок на специализированный подвижной состав.

2 Появление железных дорог в 30-х гг. XIX в. способствовало формированию «железнодорожных пригородов» и процессов: урбанизации, дезурбанизации, рурбанизации, которые характерны как для США, так и Европы.

3 Формирование и развитие пригородного сообщения начинается с середины XIX века и охватывает как Европу, так и Америку. При этом основная тенденция заключается в совершенствовании подвижного состава и выделении пригородного пассажирского движения в отдельное направление работы железной дороги.

Список литературы

1 **Слука, Н. А.** Урбанистическая панорама мира на пороге XXI века / Н. А. Слука // Вестник Московского ун-та. – 2000. – № 2. – С. 7–12.

2 **Тархов, С. А.** Эволюционная морфология транспортных сетей / С. А. Тархов. – Смоленск – М.: Универсум, 2005. – 384 с.

3 **Артоболевский, С. С.** Крупнейшие агломерации и региональная политика: от ограничения роста к стимулированию развития (европейский опыт) / С. С. Артоболевский // Крупные города и вызовы глобализации. – Смоленск, 2003. – С. 261–271.

4 **Баньковская, С. П.** Современная американская социология / С. П. Баньковская, Роберт Парк. – М., 1994. – С. 3–20.

5 **Никифоров, А. В.** Рождение пригородной Америки: Социальные последствия и общественное восприятие процесса субурбанизации в США (конец 40-х – 50-е гг. XX в.). – М.: Эдиториал УРСС, 2002. – 356 с.

6 **Баньковская, С. П.** Современная американская социология / С. П. Баньковская, Эрнст Берджесс. – М., 1994. – С. 20–33.

7 **Бертельс, Л.** Город как малая родина: пер. с нем. / Л. Бертельс. – Смоленск: СГПУ, 2004.

8 **Бертельс, Л.** Урбанизация и социальное неравенство. Результаты исследований Чикагской школы / Л. Бертельс // Социальные трансформации. – Смоленск: СГПУ, 2003. – Вып. 5. – С. 18–28.

9 **Вебер, М.** История хозяйства. Город / М. Вебер. – М.: КАНОН-пресс-Ц; Кучково поле, 2001.

10 **Бертельс, Л.** О развитии центральной части города Хаген / Л. Бертельс // Феномен коллективности: материалы науч.-практ. конф. – Смоленск: СГПУ, 2000.

11 **Варивочник, И. В.** Страна пригородов: "американская мечта" сегодня / И. В. Варивочник // США – Канада. Экономика, политика, культура. – 2004. – № 7. – С. 72–85.

12 **Гидденс, Э.** Социология. Глава 17. Современный урбанизм: пер. с англ. / Э. Гидденс. – М., 1999.

13 **Жайе, М.-К.** От социальной сегрегации к пространственной самоизоляции: крупные города Европы перед риском десолидаризации общества / М.-К. Жайе // Крупные города и вызовы глобализации. – Смоленск, 2003. – С. 175–179.

14 Железнодорожный транспорт: энциклопед. / гл. ред. Н. С. Конарев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. – 507 с.

15 **Vuchic, Vukan R.** Urban public transportation: systems and technology / Vukan R. Vuchic. – Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1981.

16 **Образцов, В. А.** История развития транспорта Москвы / В. А. Образцов. – М., 1948. – 146 с.

17 Traffics in towns / Buchanan Colin [et al.]. – London, UK: Her Majesty's Stationery Office (HMSO), 1964.

18 **Meyer, J.** The urban transportation problem / J. Meyer, J. Kain, M. Wohl. – Cambridge, MA: Harvard University Press, 1965.

19 **Пчелинцев, О. С.** Переход от урбанизации к субурбанизации // О. С. Пчелинцев / Региональная экономика в системе устойчивого развития. – М.: Наука, 2004. – С. 44–51.

20 **Клевцов, С. В.** Город и деревня: Метафизическое осмысление поворота в развитии западной цивилизации / С. В. Клевцов // Историческая поступь культуры: земледельческая, урбанистическая, ноосферная. – Брянск: БГПИ, 1994. – С. 111–128.

21 **Михайлов, Е. Д.** США: Проблема больших городов / Е. Д. Михайлов. – М., 1973. – 75 с.

22 **Ослон, А.** Опыт пригородной Америки для городской России / А. Ослон // Социальная реальность. – 2006. – № 10.

23 **Пирогов, С. В.** Социология города / С. В. Пирогов. – М.: Новый учебник, 2004. – 208 с.

Получено 15.05.2012

T. A. Vlasuk. Features of formation of the suburbs and overseas rail.

In considering the issues on the organization of suburban passenger transport abroad should pay special attention to the urbanization and suburbanization of U.S. cities, which became the basis for the transformation of Western society in a suburban nation, and where the growth of suburbs after World War II, took significant scale. This allowed a rapid pace to develop rail transport structure, to improve the rolling stock for commuter traffic and satisfy the need for transportation.