

УДК 316.334.55
314.727

ИРИНА ПРИБЫТКОВА,

доктор экономических наук, профессор, ведущий научный сотрудник отдела социальных структур Института социологии НАН Украины

Город и пространственная организация жизни общества

Аннотация

В статье обсуждается понятие пространственной организации жизни общества как соподчиненной системы по отношению к социальной структуре общества, его социальной организации и социальной жизни. В качестве исходного принято утверждение о том, что в основе пространственной организации жизни общества лежит территориальное разделение общественного труда между странами, регионами, городами и сельской местностью. Городу принадлежит главная роль в усилении экономической связанности территории. Будучи фокусами/опорными точками территории, города организуют ее, выполняют районообразующую и районоорганизующую роль, выступают как центры разнообразных связей. Подчеркивается важность анализа пространственных и временных отношений в исследованиях городских систем и структур. Специальное внимание уделено обсуждению концепции территориальной социальной справедливости, автор приводит основные ее постулаты. Дана характеристика послегородских форм расселения, получивших развитие в связи с социально-пространственной трансформацией общества в целом. Изложены концепции территориально-функциональной организации городских агломераций. Рассматриваются результаты исследования трудовой маятниковой миграции как вида внутриагломерационных связей. Их иллюстрируют картографические модели территориальной структуры трудовой маятниковой миграции сельских жителей в города Украины. В статье представлена перспективная гипотеза об основных тенденциях территориального развития трудовых маятниковых поездов сельских жителей в города Украины с приложением картографических материалов.

Ключевые слова: пространственная организация жизни общества, город, городская агломерация, мегалополис, экономический опорный каркас территориальной структуры народного хозяйства, трудовая маятниковая миграция

Пространственная организация общества есть человеческий опыт эффективного использования земного пространства.

Р.Морилл

Пространственная организация общества является соподчиненной системой по отношению к социальной структуре общества, его социальной организации и социальной жизни. Каков общественный строй, такова и территориальная организация общества. При переходе от одного общественного строя к другому преемственность территориальной организации общества сохраняется в гораздо меньшей степени, чем в развитии и размещении производительных сил. По авторитетному мнению Ю.Саушкина, “нельзя признать сколько-нибудь научными поиски общих, внеисторических типов территориальной организации общества, так как не существует абстрактного общественного строя как большой системы, с которой соподчинена система пространственной организации конкретного общества” [Саушкин, 1973: с. 380].

В основе пространственной организации жизни общества лежит территориальное разделение труда между странами, регионами, городами и сельской местностью. Территориальное разделение труда — одна из форм общественного разделения труда.

Пространственная организация жизни общества

Понятие пространства, связанного общественным разделением труда, было введено в научный оборот в 1930 году А.А.Рыбниковым, критически исследовавшим основные положения теорий И.Тюнена и А.Вебера о пространственных закономерностях общественного разделения труда [Рыбников, 1930: с. 38–39]. Большой вклад в поиски закономерностей территориальной организации деятельности людей внесли появившиеся почти одновременно в начале 1930-х годов работы Вальтера Кристаллера и Августа Леша. Эти исследователи предприняли попытку открыть закон взаимного пространственного размещения населенных пунктов, увидеть поддающийся расчету порядок в кажущемся хаосе размещения городов и селений и, познав объективный закон, применить его при проектировании населенных пунктов на вновь осваиваемых территориях. Кроме того, они стали первыми исследователями пространственных особенностей размещения непродуцированной сферы. Именно В.Кристаллер и А.Леш установили иерархические ступени пространственной системы населенных пунктов и связь между местом населенного пункта в этой системе и его функциональными особенностями — структурой населения, уровнями его обслуживания и т.д. В.Кристаллер ввел в научный оборот ранее не употреблявшийся термин “*центральные места*”. В начале 1960-х годов был издан специальный библиографический указатель книг и статей по теории и практическому приложению “учения о центральных местах” [Berry, Pred, 1961]. В этом указателе упомянуты работы почти 500 авторов. С тех пор число работ этого направления стало быстро возрастать. Учение о центральных местах приобрело популярность, но среди посвященных ему трудов относительно мало таких, в которых были бы сделаны попытки критического его осмысления. В большей степени там были представлены методические вопросы и техники установления центральных мест и в меньшей степени — методологические проблемы.

Работы В.Кристаллера и А.Леша дали толчок новому направлению в американской, шведской и отчасти английской науке, получившему название “*пространственный бихевиоризм*”, или “*наука о пространственном поведении людей*”. Бихевиоризм¹ — это теория, объясняющая феномен массового поведения или деятельности людей, связанных, как правило, с их повседневной жизнью. В современной американской, английской и шведской социологической литературе бихевиоризмом называется изучение массовых перемещений людей в пространстве — их ежедневных миграций, пешеходных маршрутов, циркуляций информации.

Разработки В.Кристаллера — А.Леша и их последователей, теоретико-географические поиски В.Бунге по определению типов территориальной организации деятельности людей привели к постановке вопроса о теории пространственной организации жизни общества. В 1970-х годах в США публикуются монографии Р.Морилла “Пространственная организация общества” [Morrill, 1970] и “Пространственная организация” Р.Аблера, Дж.Адамса и П.Гулда [Abler, Adams, Gould, 1971].

Р.Морилл так определяет современную науку о территориальной организации жизни общества: “Пространство, пространственные отношения, изменения в пространстве, а также какова структура физического пространства, как люди связаны через пространство, как человек организовал свое общество в пространстве и каковы наши знания и использование пространственных изменений, — таковы узловые элементы науки о территориальной организации жизни общества” [Morrill, 1962: р. 3]. Далее он пишет, что эта наука также исследует огромное влияние на жизнь людей наиболее абстрактных свойств пространства — его формы, размеров, расстояний, доступности [Morrill, 1970: р. 13]. По убеждению Р.Морилла, “вся теория пространственной организации предполагает, что структура пространства основывается на принципах минимизации расстояний и максимизации использования пунктов и ареалов в этой структуре, не принимая во внимание ни особенностей среды, ни других различий тех или иных свойств пространства” [Morrill, 1970, р. 15].

Однако Р.Морилл не мог не видеть социальных противоречий капиталистического общества, препятствующих его рациональной территориальной организации. Анализируя пространственную организацию современного американского города, Р.Морилл раскрывает закономерности размещения гетто, кварталов “нижних классов”, “средних классов” и “высших классов” относительно промышленной зоны города. Он отмечает, что рациональной территориальной организации препятствует прежде всего погоня капиталиста за прибылью [Morrill, 1970: р. 18].

“Пространственная организация” Р.Аблера, Д.Адамса и П.Гулда знакомит читателя с опытом освоения пространства человеком. Книга концентрирует внимание на взаимоотношениях между пространственной структурой и пространственным процессом. Авторы пишут: “Необходимость объяснить и предвидеть пространственное поведение людей и улучшить территориальную организацию их жизни — это теперь задача жизненной важности” [Abler, Adams, Gould, 1971: р. XIII]. В книге содержится много данных о “технике”

¹ Бихевиоризм как понятие происходит от английского термина behavior (поведение).

анализа территориальной организации с помощью моделирования и других новых методов. Но конкретные примеры реальной территориальной организации сводятся, в частности, к обоснованию рационального размещения госпиталей в Швеции и анализу некоторых других очень частных явлений.

В странах рыночной экономики вопросу территориальной организации жизни людей всегда придавалось значительное внимание, поскольку уровень успешности ее функционирования влияет на размеры получаемой капиталистической прибыли. Пространственная организация общества имеет классовое содержание, подвержена влиянию жестокой конкуренции монополий и зависит от величины той части прибыли, которой эти монополии вынуждены делиться с различными “верхушечными” группами правящей элиты. Классовое содержание территориальной организации такого типа наглядно иллюстрирует пример Детройта — некогда главного города автомобильной империи Форда. В его плане отчетливо видны различные кварталы и зоны жилых домов, в которых живут люди разного положения и доходов: особняки инженеров; дома похуже, где живут мастера; менее комфортабельные, которые принадлежат квалифицированным рабочим; и наконец, непрезентабельное жилье рядовых работников автомобильного гиганта.

Другой пример: молодой промышленный город Англии — Корби, где в дымах металлургического завода в наименее благоустроенных жилищах живут малооплачиваемые рабочие, а чем дальше от завода, чем чище окружающая среда, тем лучше становятся дома, и в них живут инженеры и служащие. Наиболее убедительной иллюстрацией классовой территориальной организации капиталистических городов служат гетто. Хорошо известны негритянские и пуэрто-африканское гетто Гарлема в Нью-Йорке, поселения для цветных в Южно-Африканском Союзе.

Новые времена — новые подходы. Появляется новая концепция и первые опыты развития “планировочных индустриальных парков”, изложенные в докладе В.Ротеруса на XIX Международном географическом Конгрессе в Стокгольме в 1960 году [Roterus, 1960]. М.Меги и некоторые его коллеги применили эти идеи на практике при выборе места под “планировочные индустриальные парки” в Большом Сент-Луисе. С теоретической точки зрения наиболее удачным с позиций бизнесмена/капиталиста, создающего “планировочный индустриальный парк”, будет такой выбор места для его создания, при котором проведен научный вероятностный анализ основных возможных географических, экономических, социальных и других факторов, сочетание которых и должно обусловить такой выбор. Бизнесмену, покупающему участок “планировочного индустриального парка” для своего предприятия, предлагается ряд выявленных проектировщиками условий, среди которых учитывается возможная кооперация с соседними предприятиями, природные достоинства земельного участка, возможности обеспечения предприятия квалифицированными рабочими, возможности использования местных научных учреждений и научных работников в лабораториях и т. п. Однако купивший участок парка в своих целях капиталист должен помнить о вероятности других условий, выходящих иногда далеко за рамки планировочного индустриального парка, связанных с развитием данной отрасли в масштабах всей страны или даже мира, со спросом на других рынках сбыта.

Размещение производительных сил в странах рыночной экономики имеет четко выраженный вероятностный характер с обширным диапазоном

возможных решений и их последствий. И потому прав Я.Гамильтон, полагавший, что наиболее реальные модели размещения промышленности в условиях рыночной экономики — это модели, опирающиеся на теорию вероятности, и что эти вероятностные модели “не потеряют свое значение до тех пор, пока размещение промышленности не будет подчиненно строгому научно обоснованному планированию” [Модели в географии, 1971: с. 145].

Практически оправдывают себя и модели, построенные по принципу “цепной реакции” или “эффекта мультипликатора”. Применение этого принципа расширяет диапазон исследования, позволяя переходить от размещения промышленности к размещению других отраслей хозяйства, к определению структуры и размещения населения, иными словами, ко всему кругу явлений, которые включаются в территориальную организацию жизни общества. Я.Гамильтон приводит для иллюстрации эффекта мультипликатора схему связанных с изменениями спроса потребительского и промышленного рынков изменений в группах отраслей штата Иллинойс [Модели в географии, 1971: с. 141–142].

Роль города в пространственной организации жизни общества

Город есть результат и одновременно фактор углубления территориального разделения общественного труда. Это и определяет понимание сущности города. Г.Лаппо называет его важнейшие и отличительные черты:

1. Город, будучи сам сложной системой, является частью еще более сложной народнохозяйственной системы.
2. Город возникает и развивается в ответ на потребности общества, его производительных сил, их пространственной организации, которые проявляются на определенном этапе исторического развития.
3. Город возникает в определенное время и в определенном месте, которое отвечает своими свойствами его функциям.
4. Город является одновременно и экономическим/многофункциональным центром, и окружающей средой со специфическими свойствами для живущего в нем населения.
5. Формирование систем городов представляет собой более высокий, качественно новый этап в развитии территориального разделения общественного труда и усложнения расселения [Лаппо, 1987: с. 48-49].

В основе развития и роста городов — и в прошлом, и в настоящем — лежит концентрация деятельности. Это не просто увеличение уже существующих видов деятельности, но и появление новых ее видов и нарастание ее разнообразия. По определению известного архитектора Андрея Булова, “город — это интеграл человеческой деятельности”. И не только рождение и становление города, но и его функционирование подтверждают справедливость этого лаконичного и точного определения. Город, осуществляя свои функции, служит фактором и ареной интеграции в разнообразных ее проявлениях и на разных ее территориальных уровнях. В самом общем виде общественная потребность в развитии города формулируется следующим образом: “необходимость интеграции и концентрации разнообразных сфер и видов деятельности как условие интенсивности и эффективности социальных процессов лежит в основе возникновения и развития самого феномена “город” как типа поселения” [Коган, 1978: с. 30].

Динамизм — важнейшее свойство города, влияющее на весь его облик, на ритм жизни и характер его обитателей. Вечное движение городов в процессе их развития определяется могущественными силами общественной потребности. Город всегда обращен в будущее и неудержимо стремится к нему, оправдывая звание авангарда цивилизации. Важное проявление динамичности городов обнаруживается в структурных сдвигах, в усилении интеграционных процессов, в повышении технического уровня производства и укреплении культурного потенциала. Динамизм как неотъемлемое, органичное качество города, которому имманентна роль активного начала, требует постоянного внимания к происходящим в нем процессам, к выявлению и оценке их трендов, к анализу структурных сдвигов, которые могут повлечь за собой важные качественные изменения. Не менее важно установить степень устойчивости тенденций, уловить моменты возможного перелома или изменения знака тренда. Необходимо также увидеть в развитии города отражение развития страны, а также понять, насколько совпадают траектории развития города и окружающего его района.

Города изменяются непрестанно, однако не все эти изменения приемлемы. Город является одновременно и узлом, и ареной противоречий. Здесь происходит перманентная трансформация городских функций, преобразуется планировочная структура и обновляется застройка. Проявляются и сложность взаимоотношений разных видов деятельности, которые город пытается заставить “ужиться” в своих границах, и сложность разнородной структуры населения, при которой город должен удовлетворить интересы разных групп. Отсюда — и необходимость поиска компромиссных решений. Г.Каганов ставит точный диагноз хронической проблемы городского развития: “Городская действительность всегда состоит из непрерывной цепи конфликтов и противоречий и столь же непрерывных попыток их разрешения. Противоречия двигали развитием города, и можно утверждать, что город, как саморегулирующаяся система, всегда стремился поддерживать некоторый уровень конфликтности. Возникающее при этом внутреннее напряжение составляет необходимую предпосылку его нормального развития” [Каганов, 1979 с. 35].

Противоречия в процессе развития города неизбежны, они появляются как следствие закономерного хода событий. Важнейшие из них возникают между:

- потребностями расширяющейся градообразующей базы, с одной стороны, и ограниченными ресурсами города и первоначальной мощностью его коммунального хозяйства — с другой;
- более динамичной в целом градообразующей базой города и его довольно жесткой планировочной структурой;
- градообразующей базой, городским хозяйством и состоянием окружающей среды;
- стремлением к полноценному использованию свободного времени и потерями его (вследствие затрат времени на поездки к месту работы или отдыха, в магазины, на другие предприятия сферы обслуживания).

На противоречия, порождаемые городом как формой расселения и территориальной организации производства, в городах накладываются и социальные противоречия [Лаппо, 1987: с. 33–34].

Морфологическая структура капиталистического города складывается под влиянием рынка городских земель. Собственники городских участков стремятся извлечь из их эксплуатации максимальную прибыль: в одних частях города — из универмагов, в других — из жилых домов, в третьих — из промышленных предприятий. Чем больше прибыль, тем больше и рента на землю. Б.Дж.Гарнер писал, что с “течением времени конкурентный спрос на рынке городских земель приводит к тому, что каждый участок будет использован самым целесообразным способом... То, что участки обычно занимаются под самые целесообразные виды деятельности, приводит к упорядочению всей территориальной структуры использования земли, когда суммарная рента в пределах данной системы достигает максимума и все отрасли размещены оптимально” [Модели в географии, 1971: с. 65]. Особенно сложна проблема пространственной организации больших городов. До каких пределов они могут расти? Каким образом должна изменяться в процессе роста их территориальная организация? Что можно считать оптимальной компактностью территории города?

Неконтролируемый рост крупнейших городов обострил контрасты и противоречия между ядрами агломерации и бедствующими периферийными районами, выявил социальную неотложность смягчения пространственных диспропорций.

Такие огромные города, как Нью-Йорк, Токио, Лондон, Москва, практически распадаются на отдельные части, задыхаясь от смога, страдая от недостатка зеленых насаждений и воды. Противоречия развития морфологической структуры таких городов становятся настолько зримыми, что территориальная организация городов в эпоху нового индустриального общества, именуемого “посткапитализмом”, все чаще привлекает к себе внимание широкого круга исследователей: градостроителей, философов, социологов, экономистов, историков. В 1971 году появляется работа профессора университета Беркли Джемса Ванса “Назначение земель в докапиталистическом, капиталистическом и посткапиталистическом городе” [Vance, 1971]. В этом же году выходит специальный выпуск “Economic Geography”, посвященный новой науке — сравнительной факторной экологии [Berry, 1971]. Ее основателем является Ф.Свитсер [Sweetser, 1965], определивший ее задачей изучение при помощи факторного анализа взаимоотношений между группами населения, а также между ними и окружающей социально-экономической средой. Группы населения выделяются по этнонациональным различиям, циклам жизни и различным видам пространственного поведения. Затем при помощи факторного анализа выявляются их особенности — доходы семьи, характер занятости, культурные характеристики, особенности потребления. Работы по сравнительной факторной экологии стали первой попыткой анализа социального неравенства в городах мира и странах с разным общественным строем и территориальной организацией.

Анализ пространственных и временных отношений в исследованиях городских систем и структур

Территориальность городских систем и структур — это их пространственная протяженность, их особая конфигурация, пространственные особенности рисунка их сетей, внутреннее членение пространственной системы на

подсистемы, их картографический образ. Территориальность городских систем как объекта исследования не только не исключает, но и делает необходимым их рассмотрение во времени, а следовательно и применение исторического метода в исследовательских целях. Суть и порядок пространственных исследований заключается в частых переходах от территориального подхода к временному и в обратном направлении — от исторического анализа к пространственному. Эти переходы сопряжены с трудностями, поскольку предполагают многомерность мышления исследователя и умение совмещать пространственные и временные представления об изучаемом объекте.

Сочетание пространственных и временных аспектов исследований часто используется при сравнении территориальных сетей и систем расселения. *В отличие от разновременной сети, система всегда современна: она объединяет сети разных периодов в единое целое, служит стимулом перестройки в разное время сформировавшихся сетей (поселений, дорог), а ее развитие удаляет из этих сетей устаревшее.* Воссоздание идеального процесса формирования сетей становится возможным с помощью математических методов, обеспечивающих искусственное воспроизведение исторического процесса в заданном пространстве при заданных условиях. Для этого используется стохастический/вероятностный метод Монте-Карло.

Пространственная вероятностная модель расселения из одного центра (основополагающего поселения) была разработана Ричардом Мориллом с использованием принципа “диффузии нововведений”, впервые сформулированного Торстеном Хагерстрандом. Р.Морилл проследил исторически вероятный процесс образования сложной иерархии населенных пунктов вокруг основополагающего поселения по набору случайных чисел при ряде заданных условий и эмпирических данных, относящихся к Скандинавии [Morill, 1962]. Реальная сеть оказалась гораздо более сложной и протяженной, чем вероятностная, так как наслаивающиеся друг на друга разнообразные причины ее формирования были противоречивыми и диктовались разными соображениями временной выгоды и конкуренции. Тем не менее в главном эти сети оказались идентичными. Р.Морилл замечает, что не следует переоценивать роль метода Монте-Карло в реконструкции и анализе пространственных сетей прошлых исторических эпох, но все же этот метод достоин внимания и дальнейшего использования, если его применять для однородного в социально-экономическом отношении исторического периода.

При изучении территориальной организации жизни общества внимание исследователей привлекает феномен пространственно-временной стратификации/“слоистости”, которая прослеживается в процессе освоения территории. В частности, в США полосы разных периодов хозяйственного освоения следуют одна за другой с востока на запад, будучи разделенными природными и социальными барьерами. Пространственно-временная стратификация отчетливо видна в большинстве оазисов, где полосы разных периодов орошения земель сменяют друг друга. Весьма актуально исследование пространственно-временной стратификации для многих городов. К примеру, она четко выражена в Лондоне, Санкт-Петербурге, Киеве, Львове, Харькове, Одессе, где “слои” разных периодов застройки следуют один за другим, начиная с исторического центра и заканчивая периферийными, только что застроенными участками. Известны попытки использовать теорию распространения/диффузии информации для объяснения пространственно-временной

стратификации при пионерном освоении территории. А Роберт Юилл предложил разработанные им с использованием метода Монте-Карло модели, раскрывающие *роль различных типов “барьеров” на пути распространения информации — поглощающих, проницаемых, отталкивающих* [Yuill, 1964].

Исследование исторических циклов развития пространственной организации жизни общества на разных территориях и сравнение этих циклов между собой — еще одно перспективное направление изучения пространственно-временных отношений. Исторические циклы существенно различаются по своей продолжительности. К их числу можно отнести циклы хозяйственного освоения территории, охватывающие длительные периоды времени от первоначального заселения и эксплуатации наиболее ценных местных природных ресурсов до создания “верхних этажей” обрабатывающей промышленности, науки и управления.

Все эти циклы отражают временные и пространственные закономерности функционирования того или иного хозяйственного процесса. Существует связь, явная или латентная, между величиной хозяйственно используемой территории и периодами циклов, однако линейная связь присутствует реже. Приведу пример ежедневных трудовых маятниковых поездок, которые ограничены суточным бюджетом времени совершающих их работников и потому осуществляются в пределах ограниченных территорий и на короткие расстояния. А циклы хозяйственного освоения новых земель при прочих равных условиях существенно зависят от величины территории, ее доступности и природных условий освоения.

В 1931 году публикуется книга Исаяи Боумана “Пионерная граница”, посвященная проблемам пионерного освоения новых территорий, заселения и развития хозяйства пограничных с неосвоенными зон (поясов) [Bowman, 1931]. Огромный опыт исследований, проводимых в рамках деятельности специального бюро “Inquiry” под руководством Боумана с 1917 года, был обобщен в его методологической работе “География по отношению к социальной науке” [Bowman, 1934]. Именно он сделал решительный шаг к социологизации знания о пространственно-временных отношениях в области мировой политики и политической географии.

Концепция территориальной социальной справедливости

Старые парадигмы и теории в усложнившейся обстановке 1970-х годов утратили и конструктивный характер, и объясняющую силу. Главные причины, определившие этот перелом, имели вполне объективный характер.

Прежде всего, именно в 1970-х годах произошло обострение всех экономических и социальных противоречий в странах монополистического капитала. К их числу, безусловно, принадлежит энергетический кризис 1974–1975 годов, искусственно созданный монополиями и подчеркнувший всю сложность ресурсных проблем и взаимоотношений с развивающимися странами. Ситуацию также усугубило обострение проблем урбанизации и кризиса городов, а также ухудшение экологической ситуации во многих странах мира. Особенно острыми проявлениями кризисных состояний отличались США, где социальные и расовые проблемы могли лишь усилить “эффект мультипликатора”. Стало понятно, что любую из перечисленных проблем старыми методами и старыми индикаторами уже ни оценить, ни измерить нельзя.

К числу объективных причин теоретико-методологического кризиса в области исследований пространственной организации жизни общества, ставшего очевидным в 1970-х годах, относится и практика государственно-монополистического регионального планирования, ее провал и очевидная неспособность решить комплекс возникающих социально-экономических проблем. К тому же сама методологическая база в силу ее конгломеративности и слабости не могла стать основой для хотя бы частичного подхода к решению этих проблем.

Практика же убедительно свидетельствовала, что ни традиционные базовые теории политической экономии и философии, лежащие, в частности, в основе экономико-социологических исследований, ни выработанные ею представления о принципах размещения производства не отвечали требованиям современности и не могли служить ориентирами в условиях растущего влияния государственно-монополистического капитализма. Немалую роль в разочаровании в старых схемах и подходах сыграл именно провал государственно-монополистической политики регионального развития. Базовые теории оказались в кризисном состоянии. Все яснее становилась очевидная непригодность узко рассматриваемой теории размещения производства. То, что возникало как “размещенческие проблемы” — внутригородские, межрегиональные или интернациональные, являлось *пространственным выражением противоречий капитализма* [Radical Geography, 1977]. Само размещение производства как “классический” предмет пространственной экономики все более определялось не технико-экономическими моментами, а социальными и иными факторами: трудовыми ресурсами и их качеством, различиями в уровне заработной платы, притяжением к научно-исследовательским центрам, экологической ситуацией и т.п. Стало очевидным, что любые решения о размещении имеют глубокие социальные основания и последствия.

С переходом к постиндустриальной цивилизации и возрастанием роли третичной и четвертичной сфер деятельности наметилось смещение центра тяжести с размещения производительных сил и производственной деятельности к непроизводственной сфере, к “социальной составляющей географии производства” [Ostremba, 1977].

Экономическое неравенство на любом уровне проявляется в социальных контрастах, в различном качестве жизни в разных странах и районах, а также внутри городов. Разный уровень заработной платы и безработицы определяют массовые миграции, отток населения и демографическую деградацию бедствующих районов. Становится очевидным и все более широко признаваемым (вольно или невольно) то обстоятельство, что *нет и не может быть асоциальных экономических явлений*. Жизнь ставит новые задачи в изучении резко усложнившихся явлений и процессов, расширяет их круг, требует перехода от описания и точного измерения к *анализу корней и причин этих явлений, к попыткам прогноза их, в общем к поискам новой парадигмы*. Относительно процессов в самой науке, изучающей пространственную организацию жизни общества, Д.Харвей писал, что это фундаментальный сдвиг в сторону исследовательского образа мышления.

Из новых заимствованных теорий наиболее признанной оказалась концепция “качества жизни”. Территориальным аспектам “качества жизни” посвящена концепция территориальной социальной справедливости, вы-

двинутая Б.Дэвисом и развитая Д.Харвеем в его книге “Социальная справедливость и город” [Harvey, 1975]. Приведу ее основные постулаты:

- пространственная организация и характер региональных инвестиций должны удовлетворять потребности населения;
- различия между необходимым и существующим размещением обуславливают оценку степени социальной несправедливости существующей системы;
- при капитализме считается рациональным и благоприятным приток капитала в те области, где скорость отдачи максимальна;
- так возникает парадокс: капитал уходит из областей, которые испытывают в нем максимальную потребность; при капитализме это считается рациональным, “оптимальным” размещением ресурсов;
- рыночное хозяйство может существовать только в условиях недостатка товаров и услуг;
- из этого следует, что лишения, присвоение и эксплуатация также являются необходимыми составляющими рыночной системы; в пространственной системе это ведет к ряду движений присвоения, в результате которых *некоторые территории являются эксплуататорами, а другие — эксплуатируемыми* [Harvey, 1975].

Д.Харвей приводит ряд убедительных примеров погони за прибылью при полном игнорировании социальных нужд. В 1969 году в Балтиморе требовалось 12–15% прибыли, чтобы обеспечить приток капитала в жилищное строительство центра города, реальная же норма прибыли составляла 6–9%. Не удивительно, что капитал направлялся в другие области, в том числе в строительство частных особняков в пригородной зоне; проблемы городского центра обострялись.

Характерно, что продолжение поисков социальной справедливости чаще всего наблюдается в работах (прежде всего американских и английских), посвященных социальным проблемам городов. Это вполне логично, так как именно города стали фокусом всех противоречий капитализма — социальных, расовых, экономических. Д.Смит (Великобритания), также опираясь на концепцию “качества жизни”, выходит на понятие “социальное благосостояние”, компонентами которого он считает доход и занятость, жизненную среду, здоровье, образование, социальный статус, рекреацию и досуг. От анализа 48 штатов США (по-видимому, Аляска и Гавайи вообще несравнимы с ними по этим “индикаторам”) Д.Смит переходит к углубленному анализу на уровне города. В другой работе по Тампе (Флорида), используя факторный анализ, ее авторы сделали вывод, что наиболее значимыми факторами являются социальные проблемы (заболевания, преступность, социальные патологии), социально-экономический статус (доход, занятость, качество жилища, уровень образования) и расовая сегрегация. Аналогичные работы по Атланте, хорошо известные на Западе и приводимые как хрестоматийные примеры во всех учебниках социологии города, подтверждают высокую степень пространственного неравенства доходов. Д.Смит замечает, что в этом типично сегрегированном южном городе качество жизни тесно коррелирует с расовым распределением населения по ценовым единицам (Smith, 1975).

В.Бунге выделяет “внешний город избылиия” (то есть зону субурбанизации), “внутренний город смерти” (то есть высокой детской смертности, достигающей иногда показателей развивающихся стран, и дорожных происшествий с детьми) и “промежуточный город нужды” как альтернативу условной концентрической модели американского города, давно не отвечающей реальным условиям 1970-х годов (Bunge, 1974). Д.Смит пишет по этому вопросу: “Деньги, вложенные в центральный город, переходят в пригороды в форме прибыли, ренты и т. п. Этот процесс можно представить как пространственное перемещение прибавочной стоимости от рабочих внутреннего города к капиталистам и буржуазии пригорода” (Smith, 1975).

Даже в менее контрастных условиях Великобритании, по данным министерства окружающей среды, почти 4 млн человек проживают в условиях “исключительной бедности и нужды” в регрессирующих внутренних районах крупнейших городов. Анализируя эти явления в своем содержательном докладе “Нужда в городских центрах” (советско-британский семинар по географии, 1978), Д.Смит приходит к выводу, что “местные планирующие органы и центральное правительство не в состоянии противостоять национальным силам и международным монополиям, поощряющим неравномерное распределение благ”. Это мнение Д.Смита поддерживает и расширяет Т.Белоус: “транс- и многонациональные компании маневрируют производством, сбытом, научными исследованиями, инвестициями независимо от национальных границ, у них формируется глобальный подход к исчислению издержек и рентабельности, а воспроизводственный процесс внутри каждой из них приобретает международный характер” [Белоус, 1976: с. 17–18].

Геоурбанистика как наука о городских и послегородских формах расселения

Динамичное, быстро меняющее свое размещение производство, выработка месторождений полезных ископаемых, геополитические потрясения последних десятилетий идут далеко впереди изменений в системах расселения. Системы населенных пунктов значительно более консервативны, они не успевают приспособиться к изменениям пространственных производственных систем, входят в противоречия с ними. Необходимость изменений в системах расселения в соединении с дороговизной их перестройки — одна из наиболее острых проблем современности.

Быстрая урбанизация большинства стран мира и Старого, и Нового Света вызвала потребность в научном решении проблем развития как отдельных городов, так и их систем. Исследованием этих вопросов занимаются представители различных областей знания — социологи, экономисты, архитекторы, историки, демографы, географы. Геоурбанистика завоевала прочное место среди наук, изучающих процессы урбанизации.

В СССР геоурбанистика получила особенно большое развитие в послевоенный период. Первым вопрос об иерархических ступенях развития городов разработал В.Покшишевский [Покшишевский, 1959; Покшишевский, 1962], что имело большое значение для развития системного подхода к изучению городов. В.Г.Давидович установил наличие и прогрессивность групповых форм городского расселения, исследовал причины концентрации городских поселений и их типы в зависимости от особенностей развития промыш-

ленных районов, определил основные градостроительные показатели и их градации в зависимости от типов городов, критерии выбора территории и форм расселения и пути комплексного решения поставленной задачи [Давидович, 1960]. Этот труд В. Давидовича сыграл значительную роль в развитии советской геоурбанистики и был высоко оценен за рубежом. Большое место советская геоурбанистика уделила вопросу о типологии и классификации городов. Этой проблеме были посвящены работы О. Константинова [Константинов, 1957; 1964], А. Минца и Б. Хорева [Минц, Хорев, 1959]. Городские агломерации в СССР изучали Д. Богорад, опубликовавший работу об агломерациях Украины [Богорад, 1966], и Г. Лаппо, который посвятил ряд работ Московской городской агломерации и примыкающим к ней другим агломерациям [Лаппо, 1963; Лаппо, 1969; Лаппо, 1971]. Однако обобщающих работ, посвященных геоурбанистике, долгое время в СССР не было.

Территориальные системы расселения функционируют благодаря связывающим их внутренним перемещениям населения (миграциям). К ним относятся и маятниковые ежедневные миграции на относительно небольшие расстояния. Имеют место и сезонные миграции, и дальние межрайонные миграции, включающие и переселение на новое постоянное место жительства. Исследование миграции приобрело большое практическое значение. Маятниковые миграции изучают главным образом градостроители и планировщики в рамках их проектной деятельности, а также демографы, социологи, экономисты, географы.

Мировая геоурбанистика получила заметное развитие прежде всего в таких странах, как Франция и США, а также в Великобритании, Швеции, Греции, Канаде, Японии. Среди французских ученых новое слово в геоурбанистике сказали П. Жорж, Ж. Боже-Гарнье, Ж. Готтман. В 1952 году увидела свет широко известная книга П. Жоржа "Город", в 1963-м — "Очерки по истории городов", написанные Ж. Шабо и Ж. Боже-Гарнье. Но наиболее оригинальной работой стал знаменитый "Мегалополис", в которой Жан Готтман, русский по рождению и француз по образованию и культуре, изложил результаты своего исследования крупнейшего на земном шаре скопления городов, сложившегося на Северо-Востоке США. В научный оборот был введен новый термин, а среди объектов, изучаемых геоурбанистикой, появился новый объект [Gottmann, 1961]. Этот термин быстро привился и стал применяться и к другим крупнейшим урбанистическим образованиям, отличающимся от обычных агломераций масштабом, структурой и особым характером внутриэкономических связей.

Мегалополисы состоят из блоков агломераций, лежащих друг от друга на близком расстоянии и имеющих тенденцию к слиянию. Так, Северо-Восточный мегалополис США тянется почти сплошной полосой застройки практически без разрывов городских и пригородных территорий на расстояние почти в 1000 км. Ширина этого урбанистического массива составляет 100–150 км. Здесь на площади в 1,5% территории страны сосредоточено около 40 млн человек, или 19% всего населения США. Мегалополис дает около четверти всей промышленной продукции США, концентрирует основной управленческий аппарат страны, важнейшие ее научно-исследовательские учреждения. Зоны экономического влияния отдельных агломераций здесь многократно перекрывают друг друга, но, естественно, сильнее всего ощущается влияние Нью-Йорка.

Ядрами мегалополисов являются агломерации-миллионеры. Поэтому их площадь и численность населения, как правило, намного больше, чем у отдельной, даже очень большой агломерации. Мегалополисы обладают общей транспортной системой, в них сложно переплетены маятниковые поездки населения. Специфика мощно развитых экономических связей мегалополисов состоит в том, что они в значительной части замыкаются внутри данного мегалополиса.

Следует отметить развитие новой науки о городах в Греции — экистики. Ее создатель, крупнейший современный греческий архитектор Константин Доксиадис, трактовал ее как комплексную науку о человеческих поселениях, близкую по духу и содержанию к геурбанистике. В 1960-х годах К.Доксиадис начинает издавать авторитетный журнал “Экистика”, получивший высокие оценки в научном мире.

Противоречия внутренней территориальной организации капиталистического города нашли отражение в “Афинской хартии”, принадлежащей перу французского архитектора Шарля Эдуарда Жаннере Гри, широко известного под псевдонимом Ле Корбюзье. Он писал: “В городских сильно уплотненных районах жилищные условия просто убийственны: ограниченность жилой площади, недостаток свободных зеленых пространств, наконец, неисправное содержание домов (эксплуатация, основанная на спекуляции), и это положение вещей усугубляется еще низким жизненным уровнем населения, неспособного самостоятельно предпринять защитные действия... Разрастаясь, город пожирает мало-помалу смежные зеленые пространства, затем следующие за ними... Чем больше разрастается город, тем меньше считаются с природными условиями... Пригороды застраиваются без плана и нормальной связи с городом... Пригород — это градостроительная ошибка, получившая, однако, широкое распространение во всем мире и доведенная до крайности в Америке. Пригород — одно из наибольших зол века” [Ле Корбюзье, 1970: с. 159–162]. Сам Корбюзье мечтал о “лучезарном городе”.

Анализ строительства новых городов по проектам зарубежных архитекторов свидетельствует, что они создавались, как правило, на “чистом месте” и в расчете на высокооплачиваемую часть населения страны — на чиновников министерств (Бразилиа), на рабочих и служащих новых отраслей промышленности (например, электроники), которые выделялись повышенной оплатой труда (например, города-спутники Лондона). Но еще ни разу никому не удавалось перестроить исторически сложившийся большой капиталистический город и ликвидировать противоречия его внутренней территориальной организации. Этому препятствуют социальные причины. Противоречия еще больше обостряются, постепенно погружая все глубже большой капиталистический город в кризис. Ле Корбюзье как-то заметил, что старые большие города имеют вместо артерий капилляры, закупоренные современным транспортом. За прошедшие десятилетия и сами артерии прежнего времени стали тоже капиллярами.

Послегородские формы расселения: от поисковых научных идей к появлению новых концепций и теорий

Урбанизация как процесс пространственной концентрации человеческой деятельности в сравнительно немногочисленных ареалах и центрах

преимущественного развития все чаще рассматривается в связи с социально-пространственной трансформацией общества в целом. Как правило, ядра урбанизации приурочены к ареалам преимущественного развития — “фокусным точкам” социально-экономического пространства; но одновременно с выделением таких “полюсов роста” урбанизации все большее распространение получают различные дисперсные ее формы, дополняющие пространственный рисунок урбанизации.

Урбанизацию как процесс характеризуют выборочность, дискретность в пространстве, географическая обусловленность и выраженность. И потому так важно исследовать более сложные формы расселения, выходящие за рамки города. По мнению И.Маергойза, “по-настоящему полно развитая, высокоурбанизированная среда — это не город, а пространство, которое, включая в качестве своего ядра крупный центр, обладает по сравнению с ним большими размерами и разнообразием” [Маергойз, Лаппо, 1974: с. 6]. Не менее важно изучать пространственный ход урбанизации в связи с формированием территориальной структуры хозяйства страны, ибо именно она ориентирует урбанизацию в ее пространственном развитии. Происходит распространение новых, более сложных форм урбанизированного расселения, появление “послегородских форм расселения” [Пчелинцев, 1976].

Быстрое развитие и разнообразие теоретических и прикладных исследований территориальной структуры городов и городских агломераций привели к появлению новых концепций и теорий, разрабатываемых градостроителями, социологами, демографами, географами, экономистами. Некоторые из этих концепций были заимствованы из теоретического багажа, имеющего отношение к другому территориальному масштабу (например, из теории внутренней структуры города как отражения структуры систем расселения) либо к другому классу явлений (экологические теории, модели территориальной диффузии). Тесные связи между отдельными научными течениями начали формироваться только в 1970–1980-х годах.

Известный шведский теоретик-методолог Т.Хагерstrand заметил по этому поводу, что исследования структуры городов и урбанизированных районов напоминают не столько строительную площадку, сколько рынок, на котором предлагают различные концепции. Вскоре вырисовываются тенденции к интеграции разнородных, на первый взгляд, теорий. Примером может служить объединение экологических моделей с концепцией социальных зон, теории землепользования в городах — с моделями плотности населения или концепций функциональных систем — с моделями пространственной диффузии социально-экономических явлений. Взаимное сближение отдельных направлений исследований связано обычно с попытками интерпретации обобщений, сформулированных в рамках одних концепций, на основании законов других концепций.

Существуют концепции, позволяющие анализировать различные аспекты территориальной структуры городов; разнообразие социально-экономических и демографических признаков; структуру хозяйственной деятельности, землепользования, плотности населения; взаимные соотношения систем, соответствующих основным областям деятельности человека; иерархию функций и изменения формы агломераций; особенности их территориального развития, такие как непрерывность, периодические изменения интенсивности и условия преодоления барьеров.

Концепции территориально-функциональной организации городских агломераций

Существуют различные направления теоретического анализа структуры и развития городов и городских агломераций, обладающих различной территориально-функциональной организацией. Одни изучают функциональную организацию с точки зрения *территориального разделения труда*, другие — с позиций *движения или потоков, которые имеют место внутри городских агломераций или групп агломераций*. В пределах этих общих направлений существует ряд более или менее сформировавшихся отдельных направлений исследований. Наиболее распространенными из них являются:

1. *Модели территориального разделения труда.*
 - a. *Город как рынок труда.*
 - b. *Функциональное доминирование крупного города.*
 - c. *Территориально несплошные системы.*
2. *Модели движения/потоков в городе.*
 - a. *Модели пассажирского транспорта.*
 - b. *Модели интеракции — экономической базы* [Корцелли, 1976: с. 202–205].

Обратимся к моделям территориального разделения труда. Понятие городской агломерации как совокупности мест приложения (рынка) труда, а следовательно, как территориально-функциональной единицы в отличие от агломерации как морфологической единицы (определенной на основе таких признаков, как распространение городской застройки и структура землепользования), безусловно, отвечает положениям системного подхода. Связи между местами работы и местами жительства имеют наиболее существенное значение среди ежедневных контактов, происходящих в агломерациях [Корцелли, 1976: с. 203].

Кроме связей внутри самой агломерации и связей агломерации с прилегающим районом существенное значение для понимания, прогнозирования и планирования развития территориальной структуры агломерации имеют ее функциональные связи с другими городскими агломерациями. Городские агломерации являются подсистемой в общей системе расселения в стране и, с точки зрения товарных потоков, пассажирских потоков и потоков информации, представляют собой территориально не сплошную, но функционально взаимосвязанную систему. М.Веббер называет такую систему “городской сферой”, противопоставляя ее городу как территориально сформировавшейся совокупности [Webber, 1964]. Развитие “городской” сферы происходит по мере роста значения тех связей, которые выходят за пределы города, и с ростом тех видов деятельности, которые функционально связаны с другими центрами.

В целом П.Корцелли рассматривает три вида городских систем. К первому он относит *мегалополис*, образующийся в результате последовательного развития и сближения отдельных городских агломераций. Мегалополисам свойственны прогрессирующая концентрация населения и изменение пропорций между отдельными экономическими секторами. Возрастает роль третичного и особенно четвертичного сектора, к которому относятся функции управления, услуги высшего ранга, научная и художественная де-

тельность. Развитие и становление такой системы является в равной степени результатом процессов концентрации, происходящих в рамках всей страны, и процессов деконцентрации в масштабах отдельных агломераций. Этот последний фактор и объясняет “заполнение пространства” между отдельными агломерациями и слияние их в определенные образования, в которых только небольшая часть всего пространства приходится на городские территории в традиционном понимании этого термина.

Вторым основным типом территориальных городских систем являются *полосовые структуры расселения*, формирующиеся под влиянием дифференциации природных условий, линейного распространения нововведений и принципа инерции в размещении материальных фондов и элементов инфраструктуры. В некоторых концепциях предполагается, что городские агломерации возникают на пересечении полос, в других же — их расположение ставится в зависимость от размещения больших городов и городских агломераций. Морфология территориальных форм расселения указывает на то, что полосовые системы связаны, как правило, с наличием каких-либо природных барьеров или, напротив, с зонами притяжения (например, морские побережья или месторождения ископаемых). Полосовые модели реализуют обычно общественно-экономические цели развития территориальных систем расселения, эффективности, охраны природной среды и др.

Третий тип территориальной структуры городского расселения близок к концепции *“городов-районов”*. Это модель полицентрического развития, которая предполагает, что большие города и агломерации являются точками/фокусами, концентрирующими общественно-экономическую деятельность. Территорию страны и отдельных районов можно разделить на зоны ежедневных контактов жителей, концентрирующихся вокруг отдельных городских центров и агломераций. Эта модель отражает некоторые черты современной структуры расселения, которой имманентна активная территориальная подвижность городских жителей в пределах зон их ежедневной и еженедельной деятельности. Территориальный разрыв между местами жилья, работы и отдыха постоянно возрастает [Корцелли, 1976: с. 207–208].

Агломерацию объединяют и придают ей единство и целостность внутриагломерационные связи, отличающиеся высокой интенсивностью и многообразием. Производственные связи среди них существенны, но не специфичны. Наиболее характерны для агломераций *связи по населению: маятниковые трудовые, культурно-бытовые и рекреационные поездки*. Высокая мобильность населения находит отражение в интенсивности и масштабах маятниковой миграции населения в пределах ареалов взаимосвязанного расселения. Лавинообразный характер передвижений в часы пик и перемена внутриагломерационных направлений поездок в течение суток (центростремительное утром и центробежное вечером) придают этому вечному движению характер приливов и отливов. Преобладающая часть внутриагломерационных связей ориентированы на город-центр.

В пределах агломерации формируется высокоурбанизированная среда, в рамках которой осуществляется недельный жизненный цикл живущих и работающих здесь людей. Высокоурбанизированная среда агломерации не только наделяет ее чисто экономическими преимуществами, но и делает социально привлекательной: обеспечивает широкие возможности выбора работы, учебы, самообразования, способов и форм организации досуга. В то

же время агломерации, представляя собой сложное сочетание позитивных и негативных свойств и качеств, отягощены многочисленными недостатками. И “свет”, и “тени” в агломерациях выражены очень резко и контрастно. Агломерации — воплощение единства противоположностей: с одной стороны, дифференциация видов деятельности, с другой — их интеграция; концентрация производства, непроективной сферы и населения, с одной стороны, а с другой — их рассредоточение. Заметим также, что *агломерация не отменяет город, но меняет его*. Люди, населяющие агломерации, ведут здесь более сложную, но и более эффективную в социальном и экономическом отношениях жизнь.

Трудовая маятниковая миграция населения как вид внутриагломерационных связей

Большие города и городские агломерации характеризуются ускоренным ритмом жизни, повседневными маятниковыми перемещениями населения с различными целями (прежде всего трудовыми), значительными потоками промышленной продукции, товаров и информации, существенными колебаниями дневного и ночного населения, интенсивной культурной жизнью в разных ее проявлениях, разнообразием форм досуга. Все это оказывает влияние на формирование специфического образа жизни. Городское население представлено разнообразными социальными группами, которые различаются по типам поведения, интересам, способам использования свободного времени, ценностным ориентациям.

С точки зрения политической экономии процесс трудовой маятниковой миграции населения можно интерпретировать как обмен деятельностью и способностей, совершающийся в самом производстве и составляющий его существенную сторону. Экономические функции трудовой маятниковой миграции в процессе расширенного воспроизводства заключаются в перераспределении трудовых ресурсов между отдельными сферами приложения труда, в их отраслевых и территориальных перегруппировках и, в конечном счете, в обеспечении количественного и качественного соответствия между совокупностью и структурой рабочих мест, с одной стороны, и наличными трудовыми ресурсами и структурой их квалификации — с другой, в пределах систем взаимосвязанного расселения — агломераций, конурбаций, урбанизированных районов, мегалополисов. Трудовая маятниковая миграция, обеспечивающая соединение рабочей силы со средствами производства, есть не что иное, как процесс распределения и перераспределения рабочей силы в национальной экономике. Трудовая маятниковая миграция — один из основных каналов перераспределения трудовых ресурсов в пределах систем взаимосвязанного расселения, по которому осуществляется перелив рабочей силы преимущественно из сельского хозяйства в другие отрасли экономики: промышленность, строительство и непроективную сферу.

Поскольку в системе взаимосвязанного расселения осуществляются сложные процессы обмена информацией и выравнивания социально-культурных потенциалов городской и сельской сред, то трудовых маятниковых мигрантов можно рассматривать как непосредственных агентов социаль-

но-информационных процессов, развивающихся в интегрированных сельско-городских расселенческих системах.

Маятниковый мигрант — это человек, существующий одновременно в двух социальных средах, чаще всего сельской и городской, и подвергающийся воздействию обеих. Основные сферы жизнедеятельности маятниковых мигрантов расчленены во времени, пространстве и в функциональном отношении: их труд и обучение осуществляются в условиях разнообразной городской сферы и сопровождаются широкими профессиональными, культурными и социальными контактами; их быт и досуг протекают в рамках сельской среды, где возможности реализации культурных интересов и потребности в значительной мере ограничены. Осуществляя активные ежедневные межличностные контакты в социальной среде города, маятниковые мигранты являются носителями профессиональной, социальной и общекультурной информации и наряду со средствами массовой коммуникации участвуют в распространении норм и стандартов социального и культурного поведения городского типа.

Способствуя сближению социальных групп населения, трудовая маятниковая миграция играет активную роль в формировании социумов — территориальных общностей людей в пределах систем взаимосвязанного расселения. В числе прочих интеграционных процессов, протекающих между городом и деревней, трудовая маятниковая миграция создает основу для преодоления социально-экономической неоднородности условий жизнедеятельности различных социальных групп и формирования полноценной жизненной среды для всех жителей интегрированных сельско-городских расселенческих структур.

Развитие трудовой маятниковой миграции приводит к изменению положения индивидов в системе общественного разделения труда, его содержания и характера. Это, в свою очередь, сопровождается изменением положения маятниковых мигрантов в социальной структуре общества. Представляя собой один из каналов реализации социальной мобильности сельского населения, трудовая маятниковая миграция всемерно способствует трансформации социально-групповой структуры современной деревни, профессионально-квалификационному росту сельских жителей, повышению их доходов, личностному развитию.

Таким образом, в процессе трудовой маятниковой миграции создаются предпосылки к изменению социальной структуры общества в целом и к формированию в сельской местности образа жизни, ориентированного на систему понятий, оценок, норм, представлений и ценностей современной городской культуры; осуществляется трансформация структуры доходов и структуры потребления сельских жителей; происходит рост подвижности населения, прежде всего сельского.

Трудовая маятниковая миграция населения имеет повсеместное распространение на территории Украины и не может рассматриваться как процесс, связанный преимущественно с большими и крупными городами. Ежедневные трудовые поездки осуществляются практически во все городские поселения страны наряду со встречными передвижениями трудоспособных контингентов из этих городов в сельскую местность и другие города. Основу современной трудовой маятниковой миграции составляют в Украине трудовые передвижения сельских жителей в города (рис. 1, 2, 3).

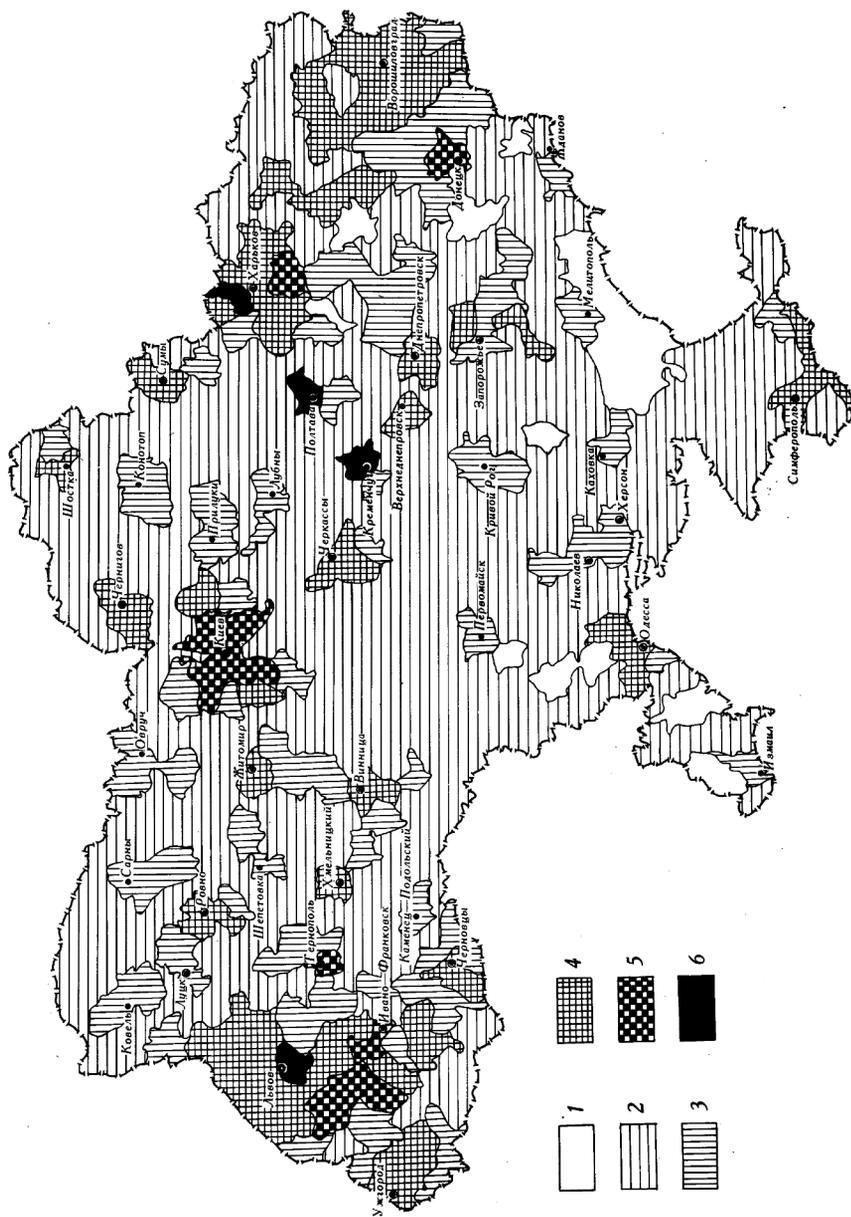


Рис. 2. Картографическая модель территориальной структуры трудовой маятниковой миграции сельского населения в города Украины в 1974 году.
 Удельный вес сельского населения трудоспособного возраста, работающего в городских поселениях:
 1 — отсутствует; 2 — до 10,0%; 3 — 10,1–20,0%; 4 — 20,1–40,0%; 5 — 40,1–50,0%; 6 — более 50,0%

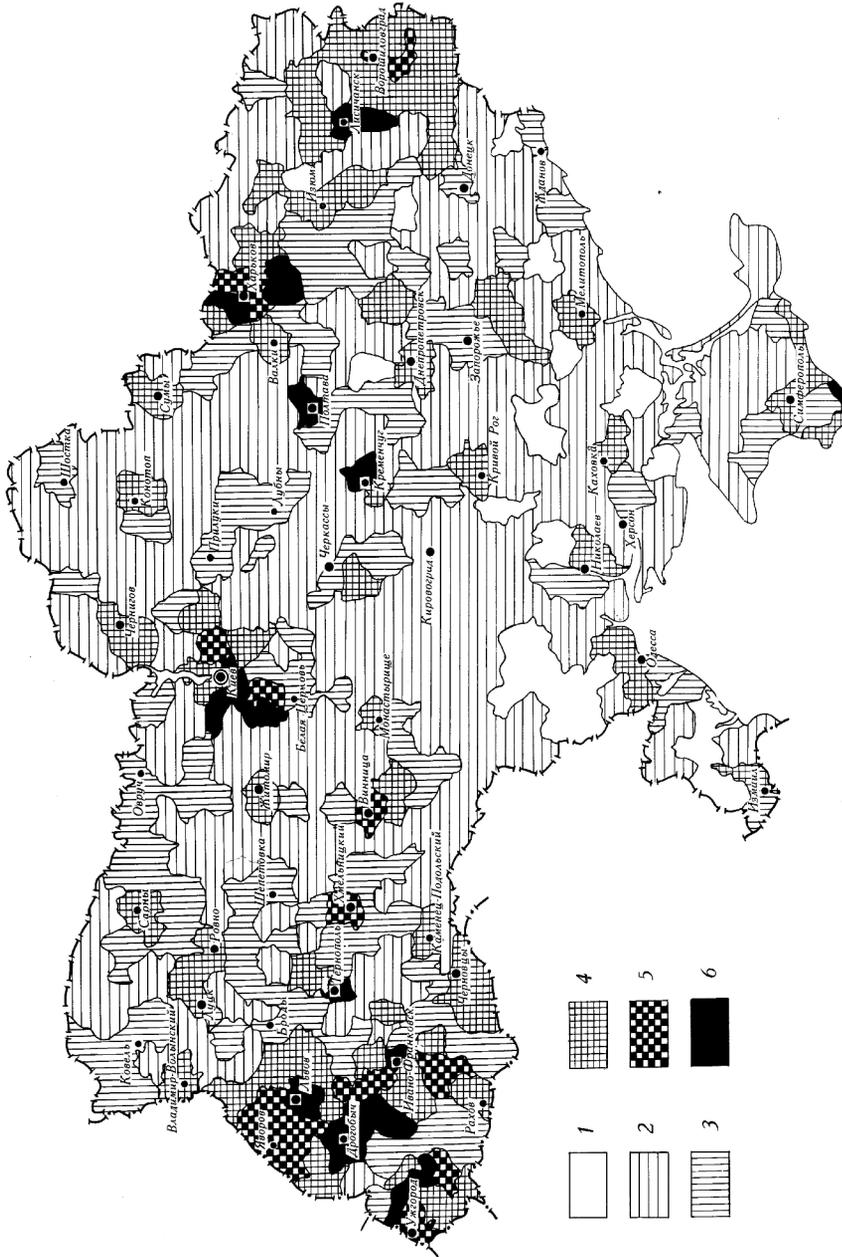


Рис. 3. Картографическая модель территориальной структуры трудовой маятниковой миграции сельского населения в города Украины в 1981 году.

Удельный вес сельского населения трудоспособного возраста, работающего в городских поселениях:

1 — отсутствует; 2 — до 10,0%; 3 — 10,1–20,0%; 4 — 20,1–40,0%; 5 — 40,1–50,0%; 6 — более 50,0%

В 1967 году при повсеместном развитии на территории страны процесс трудовой маятниковой миграции сельского населения имел также спорадическую составляющую. Спорадический характер носит размещение районов, из которых поездку на работу в города осуществляло более 10% трудоспособного населения, а также районов, в которых они практически отсутствовали (в 1967-м в Украине насчитывалось 28 таких районов).

В конце 1960-х годов на территории страны существовали два наиболее крупных ареала концентрации потоков маятниковых мигрантов — западные области и Донбасс. Первый охватывает Львовскую, Ивано-Франковскую, Закарпатскую и Черновицкую области и вытянут вдоль Карпат с северо-запада на юго-восток. Исключение составляют лишь горные районы и отдельные районы Ополья, простирающиеся вдоль Днестра. С северо-востока к этому ареалу примыкает ряд районов Ривненской и Волынской областей, расположенных вдоль основных транспортных магистралей. Важнейшими факторами концентрации маятниковых мигрантов в этом ареале являются высокая плотность сельского населения и городских населенных пунктов, сгущенность транспортных путей и значительные объемы нового промышленного, гражданского и культурного строительства.

Второй ареал, не меньший по площади и сконцентрированному в нем населению, протянулся от Сум до юго-восточных границ Украины и захватывает большую часть районов Харьковской, Донецкой и Луганской областей. На северной окраине этого ареала находится одна из крупнейших в стране Харьковская городская агломерация. Высокий уровень индустриализации и урбанизированности Донецкой и Луганской областей в сочетании с хорошо развитой дорожно-транспортной сетью предопределили значительную интенсивность трудовой маятниковой миграции сельских жителей в этом регионе. К юго-западу от Донбасского ареала расположены районы интенсивного развития трудовой маятниковой миграции, направленной в крупные промышленные и культурные центры Приднепровья — Запорожье, Днепропетровск, Кривой Рог. На севере страны размещается “созвездие” Киевской системы взаимосвязанного расселения. Своеобразное окаймление юга республики образуют приморские районы Одесской, Херсонской и Николаевской областей. Здесь на фоне территории, где трудовые маятниковые поездки сельских жителей в города либо развиты очень слабо (менее 1%), либо вовсе отсутствуют, четко просматриваются пригородные районы Одессы, Николаева и Херсона (рис. 1).

Трудовая маятниковая миграция сельского населения специфически локализуется в пригородных районах областных центров, крупных промышленных узлов или промышленно-транспортных центров. Это сравнительно ограниченные очаги концентрации маятниковых мигрантов, характеризующиеся в подавляющем большинстве случаев близкими по величине показателями интенсивности трудовых маятниковых поездок.

Размещение маятниковых мигрантов — сельских жителей в пределах Украины отличается сосредоточением их преимущественно в районах локализации и интенсивного развития производительных сил с густой сетью городских населенных пунктов и хорошо развитой транспортной сетью.

К 1974 году в размещении сельских жителей, совершающих трудовые маятниковые поездки в города страны, произошел ряд изменений, отражающих тенденции процесса трудовой маятниковой миграции к расширению и углублению (рис. 2). Выросли размеры пригородных зон большинства об-

ластных центров, увеличилась в их пределах интенсивность трудовой маятниковой миграции сельских жителей. Вдоль основных железнодорожных магистралей, соединяющих эти центры между собой, возникли зоны повышенной маятниковой подвижности сельского населения (Житомир — Винница, Винница — Хмельницкий, Харьков — Днепропетровск). Уменьшилось до 20 число районов, в которых отсутствует трудовая маятниковая миграция сельских жителей.

В частности, возросла интенсивность трудовых маятниковых поездок в пригородных районах Хмельницкого, Тернополя, Ивано-Франковска, Львова, Симферополя, Запорожья, Донецка, Сум, Полтавы, Чернигова и других городов. Заметно расширились границы Киевской городской агломерации и повысился удельный вес сельского трудоспособного населения, занятого в ее ядре. Харьковская городская агломерация не выросла территориально, однако интенсивность трудовой маятниковой миграции сельского населения в ее границах существенно увеличилась. Из числа вновь возникших очагов концентрации трудовой маятниковой миграции сельских жителей следует указать районы Первомайска, Каховки, Измаила, Верхнеднепровска, Прилук, Шепетовки и ряда других городов.

В 1978 году пространственная структура процесса трудовой маятниковой миграции из сельской местности в города Украины стала заметно более сложной. Продолжилось расширение ареалов повышенной концентрации маятниковых мигрантов в пределах транспортных коридоров, соединяющих важнейшие промышленные, административные, транспортные и культурные центры страны. Так, возникли новые структуры в Приднепровье по осям Черкассы — Кременчуг — Верхнеднепровск — Кривой Рог и Днепропетровск — Запорожье; произошло слияние ареалов с повышенной интенсивностью трудовой маятниковой миграции по линиям Полтава — Харьков, Тернополь — Хмельницкий — Шепетовка, Ровно — Сарны — Коростень. Близки к слиянию ареалы концентрации маятниковых мигрантов, сформировавшиеся вокруг Киева и Чернигова.

Территориальному расширению трудовой маятниковой миграции сельского населения сопутствовало нарастание ее интенсивности. Существенно возросла интенсивность этого процесса в Прикарпатских районах, в Харьковской городской агломерации, в пригородных зонах ряда крупных и больших городов Украины: Луганска, Николаева, Кривого Рога, Сум, Мелитополя. По-прежнему уменьшалось число районов, в которых отсутствует трудовая маятниковая миграция сельского населения. К 1978 году их количество в пределах страны уменьшилось до 15. Интенсивность трудовой маятниковой миграции сельских жителей продолжала возрастать и в дальнейшем. К 1981 году она выросла в пригородных зонах Киева, Ужгорода, Ивано-Франковска, Тернополя, Хмельницкого, Винницы, Житомира, Лисичанска (рис. 3).

Расширение и углубление процессов трудовой маятниковой миграции сельского населения в Украине привело к трансформации его территориальной структуры: если размещение районов повышенной концентрации трудовых маятниковых мигрантов в 1967 году имело преимущественно очагово-ареальный характер, то к 1981-му оно приобрело отчетливо выраженное ареально-зональное распространение в пределах страны. Картографическая модель, отражающая территориальную организацию трудовой маятниковой миграции сельского населения в Украине в 1981 году, наглядно де-

монстрирует привязанность ее наиболее динамичных и сложных структур к ведущим элементам экономического опорного каркаса территориальной структуры национальной экономики страны. По определению Г.Лаппо опорный каркас представляет собой сочетание главных фокусов экономической, политической и культурной жизни и соединяющих ее магистралей. Опорный каркас концентрирует ведущие элементы производительных сил, скрепляет в единый народнохозяйственный комплекс страны экономически разнородные территории, содействует процессам районообразования и служит основой формирования систем расселения разного ранга и типа [Лаппо, 1979: с. 15].

В пределах Украины функции ведущих элементов экономического опорного каркаса территории выполняют крупные городские агломерации (Киевская, Харьковская), сложные урбанистические образования на Донбассе и в Среднем Приднестровье; крупные экономические, административно-политические и культурные центры Северного Причерноморья (Одесса, Херсон, Николаев); крупная курортная агломерация на Южном берегу Крыма; урбанизированные полосы вдоль основных экономических линий, обладающих наиболее благоприятными условиями для концентрации производства и населения. В числе последних следует назвать Прикарпатскую экономическую ось на стыке карпатских горных и приднестровских равнинных районов; экономическую ось причерноморского побережья страны; Днепровскую — среднюю экономическую ось Украины, формирующуюся вдоль Днепра; экономические линии между крупными городами: Харьковом и Днепропетровском, Полтавой и Харьковом и ряд других.

Достоинство представленных картографических моделей состоит в том, что они отражают пространственную структуру процесса трудовой маятниковой миграции, а также содержат в себе потенциальную возможность предвидеть основные тенденции территориального развития трудовых маятниковых поездок.

Перспективная гипотеза территориального развития трудовой маятниковой миграции сельского населения Украины

Гипотеза территориального развития трудовой маятниковой миграции сельского населения, основанная на анализе картографической модели территориальной структуры этого процесса в Украине в 1967 году, почти полностью подтвердилась в 1974-м. Чтобы убедиться в этом, достаточно сравнить рисунки 1, 2 и 4. На картограмме, представленной на рисунке 4, пунктиром выделены те сельские административные районы, в которых удельный вес сельских жителей, совершающих трудовые маятниковые поездки, находится в пределах 5–10%. По моему мнению, в качестве очагов дальнейшей концентрации трудовой маятниковой миграции следует рассматривать именно эти районы, в которых показатели интенсивности совершаемых сельскими жителями ежедневных трудовых поездок в города Украины близки к тем предельным значениям, дальнейшее увеличение которых знаменует переход к качественно иному — спорадическому — характеру развития трудовой маятниковой миграции с более высоким уровнем концентрации.

На основании этого же метода автором была разработана гипотеза территориального развития трудовой маятниковой миграции сельского населения в города Украины в 1975–2000 годах (рис. 5). Пунктиром выделены

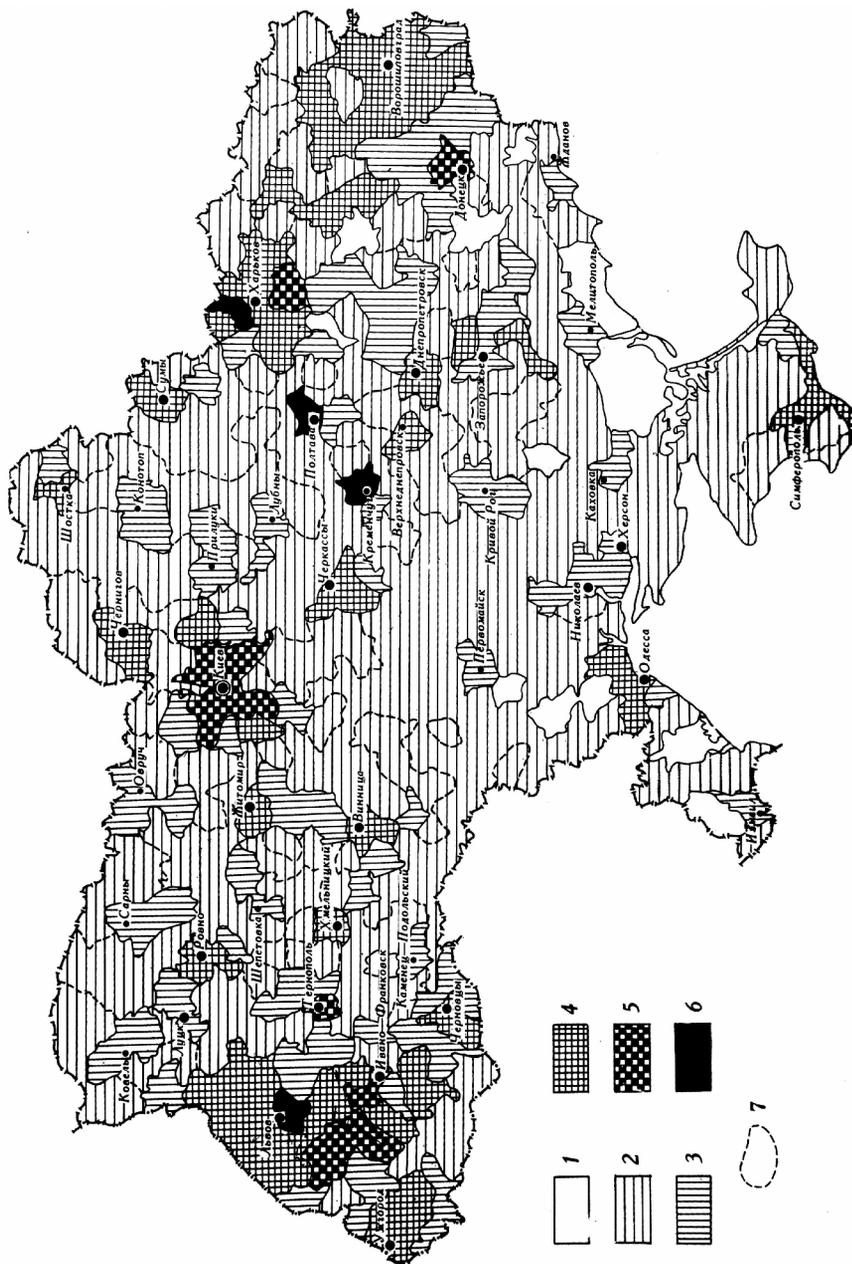


Рис. 5. Гипотеза об основных тенденциях территориального развития трудовой мятниковой миграции сельского населения в города Украины в 1975–2000 годах. Удельный вес сельского населения трудоспособного возраста, работающего в учреждениях и на предприятиях городских поселений: 1 — отсутствует; 2 — до 10,0%; 3 — 10,1–20,0%; 4 — 20,1–40,0%; 5 — 40,1–50,0%; 6 — более 50,0%; 7 — районы, в которых удельный вес сельских жителей, работающих в городской местности, превысит 10,0%

те районы страны, в которых в первую очередь следует ожидать роста интенсивности трудовой маятниковой миграции. Эта гипотеза основана на предположении, что в этот период времени сохранят силу те тенденции, которые уже проявились в формировании территориальной структуры данного процесса. Развитие и усложнение трудовой маятниковой миграции по-прежнему будут происходить на основе наращивания и совершенствования экономического опорного каркаса территориальной структуры национальной экономики Украины.

Практически все сельские административные районы, образующие ареалы перспективного развития трудовой маятниковой миграции, расположены вдоль железных дорог и автомагистралей. Можно предположить, что в ближайшее время увеличение доли маятниковых мигрантов в общей численности сельского трудоспособного населения произойдет в пределах транспортных коридоров, соединяющих крупные промышленные, административные и культурные центры Украины: Киев и Чернигов, Киев и Черкассы, Киев и Житомир, Полтаву и Кременчуг, Полтаву и Днепропетровск, Днепропетровск и Кривой Рог. В пределах транспортных коридоров может произойти слияние отдельных более мелких ареалов концентрации трудовой маятниковой миграции, сформировавшихся вокруг промышленных и транспортных узлов: примером таких будущих образований может послужить обширная зона повышенной интенсивности маятниковой миграции сельского населения на севере страны, которая объединит в общий ареал пригородные районы Шостки, Конотопа, Прилук и Лубен.

Образование значительного по размерам ареала повышенной концентрации маятниковых мигрантов произойдет, очевидно, в районе Сарны — Овруч — Коростень. Следует ожидать развития этого ареала вдоль железнодорожных линий Коростень — Киев и Коростень — Житомир, а также его слияния в перспективе с Киевской системой взаимосвязанного расселения. Однако этот факт отнюдь не будет означать, что Коростень или Овруч с их зонами трудового тяготения окажутся включенными в Киевскую городскую агломерацию. Описываемый ареал повышенной маятниковой подвижности сельского населения и ряд других, подобных ему, будут охватывать, как правило, несколько самостоятельных систем взаимосвязанного расселения различной величины и степени сложности, нанизанных на транспортные коммуникации, которые образуют своего рода остов пространственных структур расселения и выполняют важные функции в процессах концентрации и урбанизации сельского населения, а также роста его подвижности.

Наряду с расширением территорий интенсивного развития маятниковых трудовых передвижений населения будет происходить, надо полагать, повышение концентрации маятниковых мигрантов в пределах уже существующих ее очагов, а также в тех районах страны, где намечаются значительные объемы нового промышленного строительства и связанный с ними быстрый рост новых рабочих мест.

Уже к 1981 году гипотеза территориального развития трудовой маятниковой миграции сельского населения, основанная на анализе картографической модели размещения сельских жителей, работающих в городских поселениях Украины в 1974-м, в значительной степени подтвердилась. Чтобы убедиться в этом, читателю достаточно обратиться к рис. 2, 3 и 5 и сравнить

их. К сожалению, в силу объективных причин мониторинг территориально-го развития трудовой маятниковой миграции сельских жителей в городские поселения страны оказался незавершенным. Исчезновение с политической карты Советского Союза сопровождалось множественными трансформациями в различных сферах жизни бывших его республик. Подверглась изменениям и деятельность их статистических служб. В нашей стране был отменен такой документ текущей отчетности, как *“Единовременный отчет о половом и возрастном составе сельского населения на 1 января текущего года”*. Непрерывное статистическое наблюдение по данным *Единовременно-го отчета* стало невозможным.

Послесловие

В наиболее урбанизированных странах тенденции расселения связываются, как правило, с формированием крупных городских агломераций и более обширных урбанизированных районов. Соответственно происходит усиление их роли в качестве узлов концентрации производства и поселенческих структур. Формы расселения в процессе развития урбанизации становятся все более разнообразными, но главное — неравноценными с точки зрения их социально-экономической эффективности. Многочисленные концепции расселения объединяет общая важная черта — стремление связать развитие сети населенных пунктов с рациональной для конкретных условий времени и места пространственной организацией жизни общества. Для современных концепций расселения весьма характерна попытка увязать перспективы урбанизации с новейшими “послегородскими” формами и пространственными структурами расселения, которые находятся за пределами традиционных представлений о существующих сегодня типах городов и агломераций.

На современном уровне урбанизации ведущей формой расселения и пространственной организации жизни общества являются крупные городские агломерации. Их количество растет. Крупные города и городские агломерации — это специфическая среда для жизни населения, для функционирования промышленного производства и многих других видов человеческой деятельности, для взаимодействия общества и природы, которое именно здесь оказывается весьма интенсивным и глубоко взаимопроникающим. Основной таксономической единицей, ячейкой урбанизированной среды для исследования является не просто город, а городская агломерация. Соединение таких ячеек в более сложные образования (например, конурбации или мегалополисы) вовсе не означает, что эти исходные ячейки перестают существовать как основные единицы урбанистической таксономии. *Мегалополис* — это следующий шаг мировой урбанизации и еще более сложное урбанистическое образование. Это обширная территория, не представляющая собой в отличие от агломерации единого целостного функционально-пространственного организма, в пределах которого протекают основные суточные и недельные циклы жизнедеятельности населения. Мегалополисы насчитывают десятки миллионов жителей, занимая сотни тысяч квадратных километров.

Но можно ли воспринимать мегалополис как идеальный и желанный прообраз города будущего? Встретит ли пылкий Ромео свою Джульетту в урбанизированных дебрях послегородского расселения? И наконец, не ис-

чезнут ли солнцеликие одуванчики в густой зеленой траве как символ небедимости жизни в иррациональном мире постиндустриальных городских образований? Вот в чем вопрос.

Источники

- Белуос Т.* Международные монополии и некоторые аспекты их деятельности // *Мировая экономика и международные отношения.* — 1976. — № 7.
- Богоград Д. И.* Городские агломерации Украинской ССР. — К., 1966.
- Давидович В. Г.* Расселение в промышленных узлах (инженерно-экономические основы). — М., 1960.
- Каганов К. З.* Урбанистический запас и развитие городов // *Строительство и архитектура Ленинграда.* — 1979. — № 2.
- Коган Л. Б.* Урбанизация и социально-функциональные исследования в градостроительной науке // *Урбанизация и формирование систем расселения.* — М., 1978.
- Константинов О. А.* Географическое изучение городских поселений в СССР // *География населения в СССР. Основные проблемы.* — М.; Л., 1964.
- Константинов О. А.* О классификации городов в экономической географии // *Экономическая география.* — М., 1957. — С. 41.
- Корцелли П.* Моделирование и планирование развития городских агломераций // *Проблема урбанизации и расселения.* — М., 1976.
- Латто Г.М.* География городов с основами градостроительства. — М., 1969.
- Латто Г.М.* Города на пути в будущее. — М., 1987.
- Латто Г.М.* Изучение городских агломераций // *Советская география в период строительства коммунизма.* — М., 1963.
- Латто Г.М.* Современные процессы развития агломераций в СССР // *В помощь проектировщику-градостроителю.* — Вып. 1. — К., 1971.
- Ле Корбюзье.* Архитектура XX века. — М., 1970.
- Маергойз К. М., Латто Г. М.* География и урбанизация // *Вопросы географии.* — М., 1974. — С. 96.
- Мицц А.А., Хорев Б.С.* Опыт экономико-географической типологии советских городов (по материалам Центрально-Промышленного района) // *География городских и сельских поселений.* — М., 1959. — С. 45.
- Модели в географии.* Под ред. Р.Чорли, П.Хаггета. — М., 1971.
- Покишиевский В.В.* В поисках “иерархии” городов // *География городских и сельских поселений.* — М., 1959. — С. 45.
- Покишиевский В.В.* Населенные пункты — местные центры и проблемы их соподчинения // *География населения СССР.* — М., 1962. — С. 56.
- Пчелинцев О.С.* Урбанизация и регулирование городского роста // *Урбанизация и развитие новых регионов.* — М., 1976.
- Рыбников А.А.* Основные вопросы экономической географии. — М., 1930.
- Саушкин Ю.Г.* Экономическая география: история, теория, методы, практика. — М., 1973.
- Abler R., Adams J., Gould P.* Spatial organization. The geographer's view of the world. — Englewood Cliffs (NJ), 1971.
- Berry V.J.L.* Introduction: the logic and limitation of comparative factorial ecology // *Economic geography.* — 1971. — Vol. 47. — № 2.
- Berry V., Pred A.* Central place studies. A bibliography of theory and applications. — Philadelphia, 1961.
- Bowman Is.* Geography in relation to the social sciences. — New York, 1934.
- Bowman Is.* Pioneer Fringe. — New York, 1931.

- Bowman Is.* The New World. Problems in Political Geography. — New York, 1931.
Geography and Urban Environment. — 1978. — Vol. 1.
- Gottmann Jean.* Megalopolis. The urbanized Northeastern seaboard of the United States. — New York, 1961.
- Harvey D.* Social Justice and City. — S.l., 1975.
- Morrill R.L.* Simulation of control place patterns over time // Lund studies. — Ser. B. Human geography. — 1962. — Vol. 24.
- Morrill R.L.* The spatial organization of society. — Belmont (Cal.), 1970.
- Otremba E.* Some problems of geographical Science in the Federal Republic of Germany // Geographia polonica. — 1977. — № 36.
- Radical Geography. — Chicago, 1977.
- Roterus V.* The development of the planned industrial park concept in the United States. Abstracts of paper. — Stockholm, 1960.
- Smith D.* Human Geography. Welfare Approach. — London, 1977.
- Sweetser F.* Factorial ecology. — Helsinki, 1960.
- Vance J.E.* Land assignment in precapitalistic, capitalist and postcapitalist city // Economic geography. — 1971. — Vol. 47. — № 2.
- Webber M.M.* Explorations in the Urban Structure. — Philadelphia, 1964.
- Yuill R.S.* A simulation study of barrier effects in spatial diffusion problems // Dept. of Geography Northwestern University. — Evanston (Ill.), 1964.