

СВІТОВА УРБАНІЗАЦІЯ ТА ПРОБЛЕМИ РЕГІОНАЛЬНОГО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ

Доленко Л.Х., Прокоф'єва Г.С.

Прискорені темпи світової урбанізації вимагають прискіпливої уваги до її наслідків. З одного боку, вона стимулює технологічні зміни, покращення якості життя, з іншого, створює негативні наслідки на довкілля, спосіб життя переселенців, зменшує сільськогосподарські угіддя, змінює традиційні форми сільського життя. В статті досліджуються позитивні та негативні наслідки цього процесу.

Зважаючи на те, що вперше міське населення світу перевищило сільське, що було раніше вже досягнуто розвиненими країнами, урбанізація населення, умови життя на цих територіях, наслідки для довкілля викликають все більший інтерес науковців і практиків: географів, економістів, соціологів, архітекторів, політиків тощо. Перш за все це осередки або «ядра конденсації» міського населення – міста.

Існує багато визначень цього явища, які дуже відрізняються між собою, зважаючи на характер спеціальності, яка його вивчає. На наш погляд, одним із визначень може бути таке: це – фізичне середовище концентрації людей, що сформували певний простір для полегшення своєї діяльності, який складається з помешкань, промислових, торговельних і адміністративних споруд, освітньої і культурної мережі, певної політичної системи. Можна сказати, що функціонуванням та взаємозалежністю таких фізичних і інституційних структур та організацією міського життя займається урбаністика.

Вважається, що перші міста з'явилися між 3500 і 1500 рр. до нової ери в декількох районах на родючих мулистих територіях, що періодично зрошувались природними розливами рік а пізніше – завдяки каналам. Це була територія між Тигром і Євфратом (Месопотамія), долини річок Ніл, Йордан, Інд та Ганг, Янцзи.

При своїй появі міста характеризувались такими ознаками:

1. Чіткою делімітацією меж – мури, рови, штахети. Такі межі, окрім суто захисних цілей від ворогів, розмежовували і різні суспільні світи – цивілізований від варварського. Ті, хто не дотримувались правил життя міської громади, видворялись за межі міст.

2. Традиціями спільного існування. У містах жили декілька сімейних кланів на відміну від сіл, в яких люди, як правило, жили однією великою сім'єю. Це вимагало вироблення та підтримку певних норм спілкування та взаємодій, незважаючи на різні вірування, професії, традиції що сприяло створенню особливої «міської» атмосфери, формувало так званий соціальний стан (*corps social*).

3. Появою публічних споруд, які різко відрізнялись від традиційного житла своїми розмірами і формами. Це були будівлі правителів, храми, будинки для загальних зборів, бруковані вулиці, що навіть візуально ілюструвало відмінності від села.

4. Захищені міста надавали можливість гарантовано зберігати надлишок продукції (в основному зерно), формуючи тим самим владу над оточуючими селами та маючи можливість утримувати адміністрацію і військових. Такий надлишок давав також можливість вести торговий обмін з іншими територіями, забезпечуючи прибулих торговців надійним захистом.

5. Деякі міста мали значну територію (м. Урк мало 400 га), але це не завжди було обов'язково бо залежало від величини контрольованої території та розмірів торгівлі.

Подібним чином формувались міста на території Європи, починаючи з часів древніх Греції та Риму. Римляни, проводячи шляхи на захоплених територіях, будували укріплені фортеці для гарнізонів, які забезпечували контроль території. Там же поселялись чиновники, збирачі прибутків, а біля них поселялись торговці, ремісники, селяни. Така древньоримська «спадщина» вплинула на формування європейської мережі міст – багато з них були започатковані римлянами і навіть зберегли надані назви.

Однак, величезний поштовх розвитку міської мережі надала промислова революція з її мануфактурами, заводами і фабриками. Для їхньої роботи потрібно було багато працівників, які поселялись навколо них, покидаючи сільську місцевість. Можна сказати, що справжня урбанізація почалась з індустріальної революції в Європі, коли кількість і частка міського населення починають невідпинно зростати, спочатку на цій території, а потім і у всьому світі, що видно з таблиці 1.

Таблиця 1

Кількість та частка міського населення у світі

| Роки | Кількість жителів міст (в млн.) | Відсоток від загального населення |
|------|---------------------------------|-----------------------------------|
| 1900 | 220 | 13% |
| 1950 | 735, 796 | 29,1% |
| 1960 | 996, 298 | 32,9% |
| 1970 | 1331, 783 | 36% |
| 1980 | 1740, 551 | 39,1% |
| 1990 | 2274, 554 | 43% |
| 2000 | 2853, 909 | 46,6% |
| 2005 | 3164, 635 | 48,6% |
| 2010 | 3434,0 | 50,5% |

Особливістю урбанізації останнього півстоліття є випереджаючий ріст надвеликих міст з населенням понад 1 млн. жителів. Якщо у 2010 р. їхня кількість складала 449 одиниць з населенням 1 млрд. 378 млн. 562 жителів, то у 2025р. прогнозується 668 міст такого розміру з населенням 2 млрд. 160 млн. 185 чоловік [1].

Такий «вибух» урбанізації має багаточисленні причини, які залежать від економічних і соціальних умов у різних країнах і по-різному впливають на цей процес. Перш за все, міста, концентруючи інвестиційні можливості та робочі місця, забезпечують у країні економічний розвиток та різноманітну професійну діяльність, полегшують доступ до життєвих благ та надію на кращу якість життя переселенцям з сільської місцевості. Усе це посилює їхню економічну, політичну, фінансову та культурну роль як в окремих країнах, такі на світовому просторі. Наприклад, ВВП Токіо у 2008 р. склав 1 479 млрд. дол. США, Нью-Йорка – 1406, Лос Анжелеса – 799; для порівняння: у 2010 ВВП Російської Федерації дорівнював 1477 млрд.; Великої Британії – 2259 млрд., України – 180 млрд. дол. [1]. Як заявила співробітниця Світового банку К.О. Мазуркевич: «без розвитку мегаполісів ні одній країні не вдалося добитися росту ВВП [2].

В доповіді про хід роботи ЦРТ (Центру розвитку тисячоліття) Світового банку і МВФ констатується що урбанізація забезпечує більш високі доходи та перспективи кар'єрного росту. «Практично ні одна країна не досягла високих доходів без урбанізації а її частка вище 70%, як правило, існує в країнах з високими доходами». Разом з тим

відмічається що, якщо урбанізація не буде ефективно керуватись то зростання тиску може розрушити міста, посилити бідність та знищити її порівняльні переваги [3]. Неконтрольовані процеси призводять до стихійного зростання міст, які не можуть забезпечити прибульців ні житлом ні роботою. Так, середня площа житла на одну людину складає у Даккі 2,7 кв.м., Мумбаї – 3,5 кв.м., Делі – 6,9 кв.м, Лахорі – 1,7. Для порівняння, у Великій Британії кожен міський житель був забезпечений житловою площею в 34,8 кв.м., а в Австралії – 55,0 [4]. ООН передбачає що, якщо ситуація не зміниться, біля 1,4 млрд. людей зосередяться в бідонвілях до 2020р. – вже зараз більш ніж 40% населення індійських міст живе в цих злиденних зонах.

Внаслідок такого потужного припливу населення міста, у своїх адміністративних межах, «переповнюються» і починають розширювати фактичні території, створюючи те, що визначається як агломерація.

Агломерація – концентроване розміщення поселень що пов'язані між собою не лише за територіальною ознакою але і різними економічними, соціальними та культурними зв'язками.

Зосереджуючи величезні капітали, висококваліфіковану робочу силу такі «надміста» стають справжніми нервовими вузлами світової економіки, генераторами інновацій та культури. На цих вузлах світового інтелекту формуються принципово нові взаємодії між економічними суб'єктами, які народжують якісні стрибки у розвитку людської цивілізації. Наприклад агломерація Іль-де-Франс навколо Парижу, є найбільшим локальним зосередженням робочих місць у Європі, у якому знаходиться більше половини робочих місць Франції та другим після Токіо місцем розміщення ТНК. Розширюючись, агломерації зливаються з іншими, створюючи велетенські урбанізовані території, які охоплюють найбільш динамічні ареали політичного, економічного, соціально впливу світового масштабу. Такі міста, центри агломерацій світового рівня, відповідають наступним характеристикам:

- вони концентрують керівництво діяльністю суб'єктів світової глобалізації які забезпечують поділ праці у світових масштабах.
- ці агломерації є центрами інновацій, споживчого ринку для їхніх продуктів, формують відповідну освітню структуру та дослідницьку мережу;
- вони є вузлами світової транспортної, логістичної, інформаційної мережі;
- будучи результатами глобалізації такі агломерації посилюють її;

• вони зосереджують фінансові ресурси, культурні цінності, притягують туристів та ділових людей з усього світу і, завдяки цьому, розвивають третинну сферу (готелі, ресторани, екскурсійне обслуговування тощо).

Останнім часом робляться спроби оцінити ступінь різноманітних впливів таких «мегаміст» на різні сторони життя світового суспільства. Існують декілька методик оцінки цього впливу, зокрема, класифікації GaWC та Інституту стратегій урбанізації Фонду Морі [5;6]. Остання охоплює шість сукупностей даних: економіка, інноваційні розробки, якість життя, екологія і довкілля, культуру та доступність. Результати оцінки цього впливу приведені в таблиці 2.

Таблиця 2

Класифікація мегаполісів світового масштабу

| № п/н | Місто | Країна | Позиція згідно категорії | Індекс |
|-------|-----------|-----------------|---|--------|
| 1. | Нью Йорк | США | Економіка (1) Дослідження і розробки (1) | 330,4 |
| 2. | Лондон | Велика Британія | Культура (1) | 322,3 |
| 3. | Париж | Франція | Якість життя (1) Доступність (1) | 317,8 |
| 4. | Токіо | Японія | Економіка (2) Дослідження і розробки (2) | 305,6 |
| 5. | Сінгапур | Сінгапур | Економіка (5) Культура (5) | 274,4 |
| 6. | Берлін | Німеччина | Якість життя (2) | 259,3 |
| 7. | Відень | Австрія | Екологія і природне оточення (3) | 255,1 |
| 8. | Амстердам | Нідерланди | Доступність (3) | 250,5 |
| 9. | Цюріх | Швейцарія | Екологія і природне оточення | 242,5 |
| 10. | Гонконг | Гонконг | Економіка (4) | 242,5 |
| 11. | Мадрид | Іспанія | Доступність (7) Екологія і природне оточення (7) | 242,5 |

Продовження табл.2

| | | | | |
|-----|-------------|----------------|-----------------------------------|-------|
| 12. | Сеул | Південна Корея | Дослідження і розробки (4) | 242,1 |
| 13. | Лос Анжелес | США | Дослідження і розробки (5) | 240,0 |
| 14. | Сідней | Австралія | Екологія і природне оточення (9) | 237,3 |
| 15. | Торонто | Канада | Якість життя (5) | 234,6 |
| 16. | Франкфурт | Німеччина | Доступність (5) | 232,9 |
| 17. | Копенгаген | Данія | Якість життя (9) Економіка (9) | 231,7 |
| 18. | Брюссель | Бельгія | Якість життя (7) | 229,9 |
| 19. | Женева | Швейцарія | Екологія і природне оточення | 229,7 |
| 20. | Бостон | США | Дослідження і розробки | 226,2 |

Привабливість міського життя та їхній вплив на оточуючі території привели до появи такого феномену як периурбанізація. Вперше він привернув увагу науковців в кінці 60-х років внаслідок виникнення специфічних форм заселення сільської території міськими жителями, які почали покидати суто міську територію заради переваг життя поза межами великих центральних міст з їхніми високими цінами на житло, злочинністю, загазованою атмосферою тощо. Це створило, особливо в американських містах, нову проблему – збіднення центрів, «вимивання» середнього класу і, отже, зменшення орендної плати жителями, обезцінення нерухомості. У США навіть була прийнята спеціальна програма відродження центрів великих міст.

Проживання на околицях за сучасних умов (дорожня інфраструктура, автомобілізація, праця на дому через Internet тощо) дає можливість працювати в місті, а жити за його межами. В ЄС вже чверть території урбанізована внаслідок такого «розповзання» міст. Це кардинально змінює загальний характер розселення, соціальну структуру та спосіб життя. Наслідки такі:

А) В сільській місцевості:

- значне збільшення активного населення;
- імплементація нового способу життя в аграрній території;
- зміни загального вигляду природного пейзажу (нерідко вирубаються цілі ліси та змінюються русла рік);

- порушуються природні регулятори місцевих екосистем;
- народжуються конфлікти між традиційною аграрною діяльністю та periurbanізаційними формами життя;
- виникають конфлікти соціологічного типу між аборигенами та новими прибульцями;
- прискорення загального ритму життя, значне збільшення пасажиропотоку.

Б) В містах:

- збіднення багатьох міських кварталів внаслідок виїзду в пригороди середнього класу;
- зростання розриву між багатими і бідними;
- збільшення руху транспорту, перегруження доріг.

Прикладом впливу periurbanізації на природний баланс та розміщення населення може слугувати Франція [7]:

- приблизно 60 000 га природних земель щорічно зникають внаслідок урбанізації;
- демографічне зростання країни відбувається, в основному, на periurbanістичних територіях;
- згідно демографічних оцінок, за період з 1990 по 1999 рр. населення Франції зросло на 2,5 % у містах, на 8% у periurbanізаційних зонах і на 0,6% у сільських регіонах;
- 12% робочих місць у містах займають жителі приміських територій Парижа. В таких містах як Ліон, Лілль, Тулуза, Бордо, Марсель цей показник досягає 25%, а у деяких менших містах – навіть досягає 65% всього зайнятого населення.

Слід зауважити що, незважаючи на спадну частку працівників з пригородів залежно від величини центрального міста найбільше їх працює саме в найбільших мегаполісах: у 2007 їх налічувалось 650 000 в агломерації Парижа і по 100 000 навколо Ліона, Лілля, Марселя, Тулузи [8].

Інтенсивна periurbanізація, таким чином, різко змінює природне середовище, скорочує сільськогосподарські території. Наприклад, навколо Парижу з 1979 по 2000 рр. такі площі зменшились на 18,4%, а 50% сільських господарств зникли.

Такий вибух урбанізації, що розуміється в широкому сенсі, тобто не лише у простому заміщенні урбанізованими територіями сільськогосподарських та природних середовищ ставить серйозне питання щодо екологічних меж, які може витримати регенераційна спроможність природи. Відомо, що екологічні межі, за оцінками

спеціалістів, які дозволяють природі відтворювати результати людської діяльності в рамках існуючого способу життя становлять 2,2 умовних га. Для оцінки ступеню такого показника існує категорія «екологічний слід», згідно якого вже зараз людство використовує ресурси у 1,5 рази більше, ніж потрібно для їхнього відновлення. Зрозуміло, що цей показник змінюється внаслідок зростання біопродуктивності у сільському господарстві завдяки новим технологіям, але кінцевий результат залежить від темпів вилучення сільгоспземель та надмірного вилучення морепродуктів. Слід також звернути увагу на нерівномірність територіального розміщення ступенів використання біоресурсів на окремих територіях та в країнах.

Таблиця 3

Підрахунки екологічного сліду в світі по окремих регіонах та країнах [9]

| А) По регіонам | | |
|--------------------|--|--------|
| 1. | Південна Америка | 9,4 га |
| 2. | ЄС | 4,8 га |
| 3. | Решта Європи | 3,8 га |
| 4. | В середньому на жителя землі | 3,5 га |
| 5. | Центральна Азія та Близький Схід | 2,2 га |
| 6. | Латинська Америка | 2,0 га |
| 7. | Існуючий екологічний слід у середньому у світі | 1,8 га |
| 8. | Азія і Океанія | 1,3 га |
| 9. | Африка | 1,1 га |
| По окремих країнам | | |
| 1. | Об'єднані Арабські Емірати | 9,6 га |
| 2. | США | 9,5 га |
| 3. | Франція | 5,2 га |
| 4. | Нідерланди | 4,1 га |
| 5. | Угорщина | 3,8 га |
| 6. | Туреччина | 2,8 га |
| 7. | Бразилія | 2,4 га |
| 8. | Китай | 2,0 га |
| 9. | Індія | 0,9 га |

Підрахований екологічний слід Лондона у 300 разів перевищує його сучасну територію [10].

Для пом'якшення такого впливу на природу та її ресурси урбанізовані території мають багато можливостей, але вони використовуються недостатньо. Окрім переваг «скупченого» життя – компактна транспортна інфраструктура, економія на опаленні, водо- та енергопостачанні, збору відходів і на інформаційних мережах значні перспективи мають посилення ролі колективного та екологічного транспорту, більш оптимальне, з погляду переміщення жителів, планування нових територій житлових та ділових забудов. Наприклад, в Лондоні частка поїздок на велосипедах збільшилась втричі з 1985р., обігнавши Нью-Йорк і Стокгольм. Між 2004 і 2011 роками у місті було збудовано 1 млрд. кв.м. офісних площ не далі, ніж 500 метрів від станцій метро або електрички. Про сучасну структуру використання жителями різних видів транспорту в деяких містах - лідерах екологічного і колективного транспорту свідчить таблиця 4.

Таблиця 4

Використання різних видів транспорту у деяких містах [11]

| | Лондон | Нью-Йорк | Гонконг | Стокгольм |
|------------|--------|----------|-------------------|-----------|
| Автомобілі | 39,8 | 30 | 6 | 32,3 |
| Таксі | 1,2 | 1,4 | 3,8 | 1,0 |
| Автобуси | 14,9 | 13,2 | 30,6 + трамвай | 9,7 |
| Електрички | 9,2 | 2 | 13 | 5,9 |
| Метро | 8,4 | 40,8 | - | 15,3 |
| Пішки | 23,7 | 10,5 | 45 | 28,8 |

Деякі негативні властивості урбанізованих територій можуть бути перетворені у позитивні. Так, здатність бетону і асфальту акумулювати тепло забезпечує продовження вегетації рослин, а розміщення їх на дахах багатоповерхових будинків та вертикальне озеленення може дещо компенсувати шкоду для природних ландшафтів внаслідок міських забудов.

Переосмислюючи сучасний стан управління урбаністикою, архітектурою, транспортом та планування життєдіяльністю міст можна визначити принципові напрями трансформації міст в «урбанізовані екосистеми». І деякі з них починають пробивати собі дорогу.

Майбутнє буде не таким, як ми його передбачаємо – це єдине, в чому ми впевнені. Ми готуємось до цієї непевності - говорить Йохан Ван Дер Пол, віце-директор Дюра Вермеєр, нідерландської конструкторської фірми, яка займається розробкою нового плаваючого кварталу Лібург в Амстердамі. Зростання населення та підняття рівня води примушує це місто експериментувати з новими типами архітектури на воді. Ці нові житла причалені до суші плаваючими переходами та під'єднані до електричних, водопостачальних та каналізаційних мереж. Вони легко можуть від'єднати свої колектори і переміститись в інші місця. Такі майбутні міста матимуть також плаваючі теплиці для вирощення необхідних урожаїв фруктів та овочів.

Приклад плаваючого острова Лібурга є лише одним з цих нових тенденцій в архітектурі і урбанізму. Результати кліматичних змін можуть привести до засух та спекот на Півдні Європи і потопів на півночі, і міста повинні до цього пристосовуватись. Замість того, щоб задовольняти лише передбаченням будівництва дамб та додаткових джерел постачання води, архітектори, інженери та урбаністи вивчають нові підходи до містобудівництва, пропонуючи майбутні екосистеми.

Література

1. [Електроний ресурс] – Режим доступу: www.rtranslatwe.googleusercontent.com/translate_c?depth=ishl=rusrurl.
2. Кореспондент - № 2, 18 січня 2013, - С.40
3. [Електроний ресурс] – Режим доступу: www.guardian.co.uk.
Середа 17 квітня 2013.
4. [Електроний ресурс] – Режим доступу: www.rrcap.unep.org/pub/sol/sa-part2.
5. The World according GaWC 2008./ [Електроний ресурс] – Режим доступу: <http://lboro.ac.uk/ganc/world2008t.html/>
6. The Global Power City Index 2009. [Електроний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mori-m-foundation.or.jp/english/research/project/6/index.shtml>.
7. Boismeny H. La fin de peysage. Livre blanc pour une gestion menagerie de nos espase ruraux. F.N. de SAFFER. - Paris, 2004. – 49p.
8. Drevelle M., Global modelisation and local characteristics of French perurban spatial, 17th European Collocium on Quantitative and Theoretical Geography, Athenes (2011).

9. Revue Etudes et documents du Service de L'observation et de Statistiques. Janvier 2010. – P. 18-19.

10. [Електронний ресурс] – Режим доступу:
<http://news.finance.ua/ru/>

11. [Електронний ресурс] – Режим доступу:
www.eca.europa.eu/friarticles/zonesurbines/

Abstracts

Dolenko L., Prokofieva A.

GLOBAL URBANIZATION AND PROBLEMS OF REGIONAL ECONOMIC DEVELOPMENT

The accelerated pace of global urbanization require meticulous attention to its consequences. On the one hand, it stimulates technological change, quality of life, on the other, creates a negative impact on the environment, lifestyle migrants, reduces farmland, changing traditional forms of rural life. The article examines the positive and negative effects of this process.