

В. Д. Олейник

Одесская национальная академия пищевых технологий, Украина

E-mail: v.oltynik777@mail.ru

А. В. Гладкий

Киевский национальный торгово-экономический университет, Украина

E-mail: alexander.gladkey@gmail.com

ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ И СТАДИИ ФОРМИРОВАНИЯ ПРИГОРОДНЫХ ЗОН

Решение проблемы повышения производительности труда, роста уровня социально-экономического развития страны, улучшение качества жизни населения возможно через постоянное совершенствование территориальной структуры экономики регионов страны. Территории пригородных зон представляют собой исключительно интересный объект для исследования: именно здесь наиболее ярко проявляется проблема организации разумного баланса в части планировочных, коммуникационных, социальных, промышленных, экологических и иных предложений. В работе проанализированы и обобщены труды зарубежных и отечественных ученых в области становления и развития пригородных территорий, которые имели фрагментарные исследования, в результате чего выделены этапы развития пригородных зон европейских стран, особенности развития пригородных зон в США, рассмотрены предпосылки и факторы каждого этапа. Аналогично рассмотрен процесс становления, развития пригородных зон в СССР и в дальнейшем в Украине, проведена периодизация. Выделен ряд определенных функций пригородных зон, характерных для каждого этапа, а также их кардинальные изменения по этапам развития. Рассмотрено зонирование города и пригородных территорий, изменения стоимости земли и земельной ренты в различных зонах города и пригорода. На основе стадий формирования опорного каркаса территорий (по Г.Лаппо) параллельно выделены стадии формирования пригородных территорий: локальная, интеграционная и комплексная. Изучен агломерационный эффект, как один из механизмов формирования экономической эффективности хозяйствования пригорода, сущность, характер синергетического эффекта города.

Ключевые слова: агломерация, пригородная зона, опорный каркас территории, этапы развития, стадии формирования пригородных зон, функции, агломерационный эффект, синергетический эффект.

Одним из главных признаков современного процесса урбанизации является развитие городских агломераций. Их количество постоянно растет. Глобальный процесс эволюции агломераций превращает их в урбанизированные районы, урбанизированные зоны с формированием мегаполисов. Городские агломерации, крупные города выступают «полюсами роста» социально-экономического развития регионов и стран. В их пределах четко проявляются процессы деловой активности, производственной, инвестиционной деятельности, что определяет устойчивые тенденции

саморазвития городов, несмотря на механизмы ограничения их роста [9]. В современных городах проживает более половины населения планеты, они сосредотачивают две трети хозяйственно-экономического потенциала страны, 85% культурно-исторических, интеллектуально-информационных достижений цивилизации [2].

Неотъемлемой частью крупных городов, агломераций стали пригородные зоны. Территории пригородных зон представляют собой исключительно интересный объект для исследования: именно здесь наиболее ярко проявляется проблема организации разумного баланса в части планировочных, коммуникационных, социальных, промышленных, экологических и иных предложений [11].

В последнее десятилетие получили широкое распространение исследования, связанные с региональной проблематикой. В этом направлении следует выделить исследования экономистов и экономистов-географов - И. Быстрякова, М. Бутко, Ю. Георгиева, Г. Гуцуляка, Б. Данилишина, М. Долишнего, С. Дорогунцова, Ю. Доценко, Ф. Заставного, С. Ищука, Т. Качалы, Е. Вилка, Я. Коваля, В. Ковалевского, В. Кравцова, В. Куценко, Л. Левковского, И. Лукинова, А. Маринича, В. Мищенко, П. Надолишнего, Я. Олейника, М. Паламарчука, Г. Подгрушного, Т. Пепи, В. Пилы, В. Симоненко, А. Степаненко, А. Топчиева, М. Фащевского, М. Хвесика, Е. Хлобыстова, Л. Чернюк, А. Чмырь, М. Чумаченко, А. Шабля и других ученых.

Существенный вклад в развитие теории и практики градостроительства, планирования систем расселения, пространственного развития городов и городских агломераций сделали Б. Адамов, Ю. Белоконь, Д. Богорад, А. Вашкулат, М. Габрель, А. Гутнов, М. Демин, Е. Ключниченко, Л. Коган, С. Куц, Г. Лаппо, В. Нудельман, Ю. Палеха, А. Оситнянко, Г. Фильваров, И. Фомин и т.п..

Теоретические основы рационального использования и охраны земель, земельного кадастра разработаны в трудах И. Быстрякова, Д. Бабминдры, А.

Даниленко, Ш. Ибатуллина, А. Кучера, Л. Новаковского, Б. Пасхавера, А. Третьяка, М. Федорова, Б. Чепкова, А. Юрченко и др.

Некоторые теоретические и прикладные задачи развития пригородных зон крупных городов поднимались в работах А. Агаповой, Г. Баталова, А. Гладкого, М. Хауке и др.

Несмотря на многочисленные труды ученых, полномасштабного исследования периодизации развития пригородных зон и стадий их формирования – не было, что и послужило толчком для авторского исследования.

Активное изучение пригородной зоны как особого типа территории в зарубежной литературе датируется 1940-х гг., в связи с высокими темпами субурбанизации и следующими за ней изменениями сельской местности вблизи крупных городов. В 1950-1960-е гг. термин и его содержание широко обсуждались, формировались основные концепции развития.

В к. 19- н. 20-го века ряд факторов способствовала выезду горожан за пределы города. Основными предпосылками этого процесса зарубежные исследователи [15,16,19] называют экологичность среды, возможность увеличения площади жилья за пределами города. Стимулом развития субурбанистических процессов стало наличие личного и общественного транспорта. В это же время активно обсуждается и популяризируется идея «городов-садов», что так же способствовало выезду населения за пределы города [20]. В результате, вокруг города сформировалась фактически спальная зона, состоящая преимущественно с коттеджных поселков и была неразрывно связана с центральным городом. Как правило, зона субурбанизации имела вид звезды с наибольшим развитием вдоль основных транспортных путей и меньшим – между лучами.

В Европейских странах, в США субурбанизированные территории вокруг городов, достигнув определенного уровня количественного насыщения, стали меняться качественно (рис. 1). В Европе это происходило административными мерами, в США – в результате самоорганизации жителей и бизнеса города. В

странах Европы процесс дальнейшего развития пригородов получил название «региональных городов» [13]. После Второй мировой войны с целью роста самообеспеченности спальных пригородов и улучшения их жилищных условий были разработаны проекты по интеграции пригорода в общегородскую среду, за счет улучшения транспортной связи с ними и создания локальных городских центров на окраинах зон субурбанизации. В результате, пригород приобрел новые функции, начали формироваться локальные центры приложения труда, улучшилась социальная инфраструктура.

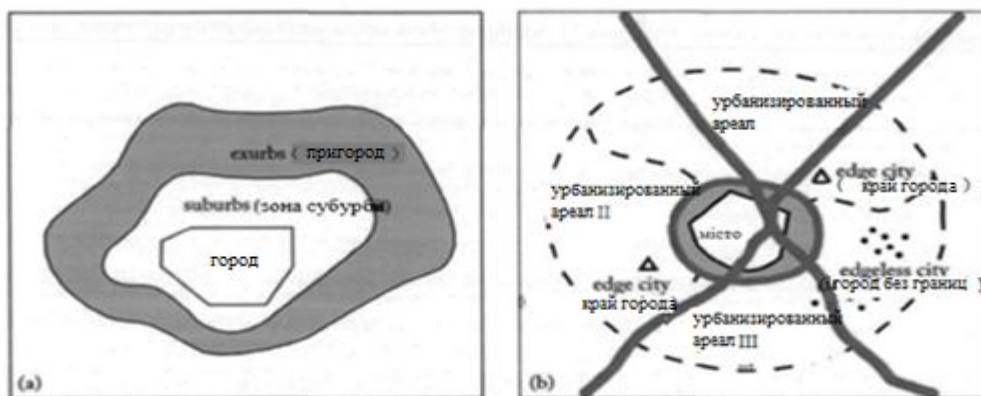


Рис. 1 Эволюция пригородов в 20 в.

Дальнейшее развитие пригородной зоны привело к созданию постсубурбанизированной среды, где точкой роста выступал уже не только центральный город, но и пригороды. В США именно пригороды были зоной наиболее активного развития экономики в 1975-2000 гг. [15,17,18,]. В новой структуре города и вокруг него возникали принципиально новые элементы, которые до этого отсутствовали. В частности, сначала появились так называемые «города на окраине» – «edge cities», в которые была перенесена часть функций центрального делового района [14]. В дальнейшем эта тенденция приобрела успешное развитие и распространение – процесс построения офисных центров не концентрировался в одном месте, а распространялся дисперсно по территории бывших сельских пригородов (рис. 2). Масштаб этого процесса был настолько велик, что именно отдаленные пригороды больших городов в США показывали наибольшие темпы роста [17].

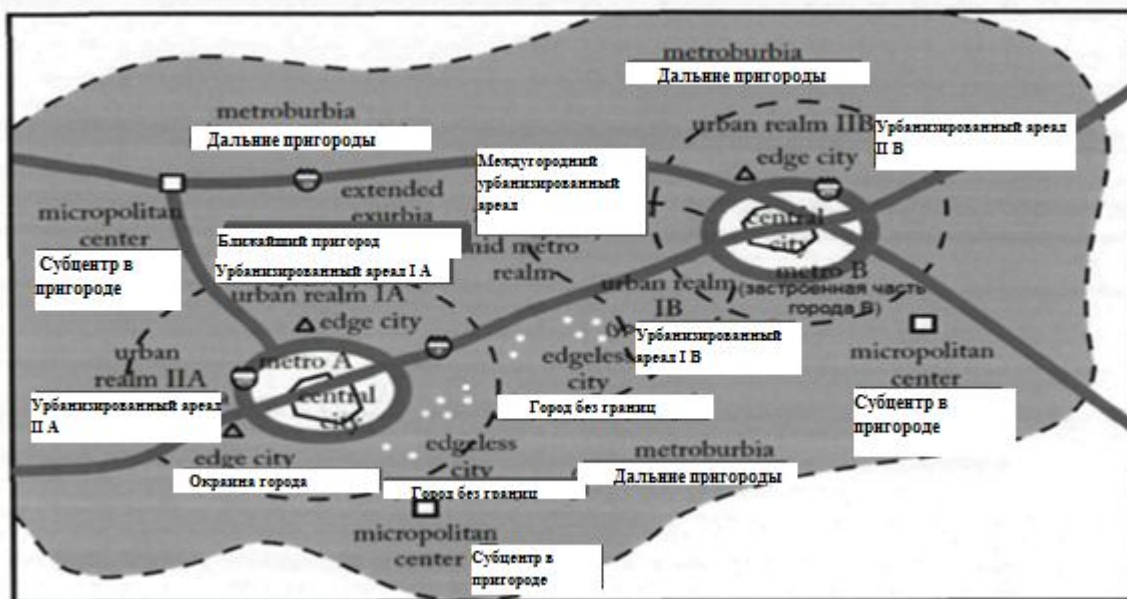


Рис.2 Развитие пригородов в США

В Европе, например Франции, в 1970-е гг. пригороды также активно развивались, в дальнейшем темпы замедлились и несколько стабилизировались. Пригороды представляют собой не только спальную зону, ячейки деловой активности, появляется социальная инфраструктура (предприятия промышленности, учреждения культуры, образования, объекты транспортной инфраструктуры). Пригородная зона приобретает все в большей степени функции города, на второй план отходит сугубо сельскохозяйственная функция, которая характерна для сельских поселений. Появление новых функций еще в большей степени обостряет борьбу за землю – наиболее ценный ресурс в пригородах. В результате формируются особые процессы, характерные для пригородной зоны.

Город, разрастаясь, поглощает окружающие территории, происходит активный спрос на земельные ресурсы. Стоимость земли и рента от ее использования – ключевые экономические составляющие развития городов. Размещение любого предприятия градообразующей и градообслуживающей сфер определяется возможностью получить дополнительный доход от использования преимуществ географического положения, а также плотности и качества инфраструктурной сети. Кроме того учитывается влияние и таких

показателей как общая экономическая ситуация, конъюнктура рынка, финансовые и инвестиционные факторы [10].

Главным утверждением экономики городов, является постулат о том, что по мере приближения земельного участка к центру города, его рентный доход растет, функции города в разных поясах (зонах) – разные [3]. Ядро города выполняет представительские, репрезентативные функции. В историческом центре размещаются, в основном, предприятия инфраструктуры отдыха, развлечений, офисы международных и мировых организаций, корпораций. Само географическое положение объекта служит предпосылкой его успешного развития. Естественно, что цены на землю (монопольная рента) благодаря этому будут высокими, но с увеличением расстояния от центра, они снижаются. За ядром в структуре города идет центральный пояс, в котором выделяются кварталы торговых представительств и деловых бизнес-центров, развивается банковская деятельность, юридический, финансовый консалтинг. Средний пояс, в основном, – индустриальная застройка, которая переносится за пределы города. Периферийный пояс чаще выступает «спальной зоной» и выполняет жилую функцию [2].

В соответствии с зонированием города и стоимостью ренты земли, подобная ситуация наблюдается и в пригородной зоне. Еще прусский экономист Й. фон Тюнен обосновал идею определения земельной ренты, не в зависимости от ее плодородия, а по доступности к центру (городу). Й. фон Тюнен фактически стал первым, кто показал значение дифференциальной ренты в населенных пунктах, несмотря на то, что все свои исследования он проводил на сельскохозяйственных землях. Как правило, в пригородных зонах выделяют три пояса, которые разные исследователи именуют по-разному, но, в целом, это – ближний пояс (зона субурбанизации), средний пояс (пригород), дальняя зона – (периферия, зона маятниковой миграции). В соответствии с выделенными поясами, функциональное назначение, стоимостная ценность земли будет разной.

Таким образом, суммируя вышеизложенное, очевидно, что:

Первый этап формирования пригородов, датируется концом 19-н.20 в. Предпосылками выступают: экологичность среды, возможность увеличения жилой площади для семей, наличие личного автотранспорта, развитие общественного транспорта. Новой функцией пригородной зоны (кроме постоянной сельскохозяйственной) становится поселенческая (иногда называют селитебная.) Первый этап характеризуется количественными изменениями.

Второй этап – качественного развития пригородной зоны. Период 1920-1960 гг. Главным фактором, толчком к развитию пригородной зоны послужила необходимость самообеспеченности данных территорий, в том числе рабочими местами, объектами производства и социальной инфраструктуры. Выделяются пояса пригородной зоны, с присущими им функциями. Происходит расширение функций пригородной зоны: поселенческая, производственная, транспортная. Второй этап характеризуется качественными изменениями, появлением новых функций.

Третий этап – создание постсубурбанизированной среды, конец 1970 г. Факторами данного процесса определены недостаточным резервом территории города, высокими ценами под строительство в городе, высокой рентой земельных участков, техногенной нагрузкой на территорию города. Пригородная зона вместе с городом становится зоной «деловой активности», на ее окраинных территориях строятся новые деловые, культурные, торговые центры, возникают новые города. Пригородная зона теряет производственные, сельскохозяйственные функции и вместе с городом концентрирует деловые, культурно-образовательные, рекреационные функции. Прослеживается тенденция спроса на земельные участки в пригородной зоне и соответственно увеличение их стоимости в зависимости от близости к городу. Третья стадия характеризуется количественными и качественными изменениями появлением функций идентичных городу.

Благодаря высоким темпам индустриализации, в СССР основная часть городских агломераций и, соответственно пригородных зон, сформировались в

1930-50-х гг. – *первый этап*. Одной из особенностей российских агломераций является их неравномерность распределения на территории страны. Концентрация производства, и как следствие, трудовых ресурсов в крупных населенных пунктах не давала возможности рационально распределять объекты производства между географически приближенными к ним поселениями. Урбанизационные процессы способствовали развитию устойчивой тенденции оттока сельского населения в города. Вследствие этого численность населения крупных центральных городов значительно возросла. Например, при численности населения областного центра Омской области (г. Омск) 1,1 млн. человек, населения второго по величине города области – Исилькуля составляло всего 27 тыс. человек. Неотъемлемой характеристикой городской агломерации стала маятниковая миграция, которая охватывала центральный город и пригородную зону, а также высокая степень концентрации в центральном городе промышленного, банковского и торгового капитала, что также повлияло на развитие пригородных зон. Первые городские агломерации зафиксированы в СССР в ходе переписи 1926 года, когда были выделены 9 агломерационных образований: Москва, Ленинград, Ростов-на-Дону, Харьков, Киев, Одесса, Баку, Тифлис и Ташкент.

Для решения и улучшения сложившейся ситуации в крупных городах, в пригородах началось активное строительство рабочих поселков. Особенностью такого поселка, как правило, было наличие промышленного предприятия, в результате строительства которого, сельскохозяйственные виды деятельности оказались вытесненными несельскохозяйственными. В пригородных поселках строились многоэтажные жилые дома, формировалась самостоятельная инженерная и социальная инфраструктура. Таким образом, факторами развития пригородных зон на данном этапе является деконцентрация производства в городах и усиления индустриализации пригородных зон [23].

Второй этап. Проблема пригородных зон, особенно остро в СССР стала в 1950 г.г., когда после войны нужно было заново отстраивать города. В 1962 году было принято постановление о формировании пригородных зон для всех

городов СССР, но теоретической базы, прописанных механизмов формирования пригородных зон – не было. На практике, формирование и развитие пригородных зон применялось только для крупных и больших городов.

Углубление территориального, географического разделения труда обеспечивает повышение эффективности общественной деятельности и вызывает необходимость совершенствования территориальной организации общества благодаря формированию опорного каркаса территории, который вносит существенные изменения в размещение производительных сил, и неразрывно связан с развитием единых систем инфраструктуры – транспорта, энергетики, газоснабжения, и связи [7]. Формирование опорного каркаса территории – ключевое направление процесса урбанизации, при котором крупные города превращаются в центры различных систем расселения, прилегающая территория с населенными пунктами в экономическом, социальном, культурном отношении тяготеет к этому городу. При этом открываются новые возможности для разделения труда между центром и периферией, дифференцированного размещения всех форм социальной активности населения [5].

Большие города формируют зоны с наименьшими издержками производства, наряду с этим заметен и социальный эффект, который связан с увеличением количества форм расселения, с достаточно высоким уровнем социальной сферы (зона влияния города с социально-культурным потенциалом), доступностью к городу, и «это не какие-либо особые районы, а пригородные зоны крупных городов независимо от их региональной принадлежности» [12]. Город вместе с пригородной зоной превращается в «механизм» территориально-хозяйственной интеграции, с сочетанием плюсов и минусов такого «симбиоза», с проявлением разнонаправленных процессов, где сочетаются инерционность и динамизм, концентрация и рассредоточение, специализация и интеграция, культурное обогащение и отсталость. Поэтому становление и дальнейшее развитие пригородных зон тесно связано с

концепцией опорного каркаса территории, который служит инструментом познания реальной географии хозяйства и населения, раскрывает процессы и результаты территориально-хозяйственной интеграции. По мере роста города, увеличения его площади и разнообразия деятельности (экономической, социальной, культурной) его влияние на территорию усиливается. Используя ресурсы территории, город по достижении определенной границы переходит в постгородскую стадию развития [7].

В это же время одновременно с высокими темпами индустриализации пригородов возникает вопрос рекреации, отдыха городского населения в пригородных зонах. Сущность экологического эффекта заключается в возможности создания в ареалах концентрации комплексов экологической индустрии, которая снижала бы давление производства на окружающую среду, а также в возможности формирования экологического опорного каркаса (термин В.В. Владимирова [1]) – системы территорий – антиподов урбанизации [8].

Так, например, схема районного планирования пригородной зоны города Киева, разработанная в 1951-1952 гг. предусматривала расселения около 150 тыс. жителей, развитие молочно-животноводческой, картофельно-овощной и плодово-ягодной базы; сохранение и увеличение зеленых массивов, окружающих город; организацию мест отдыха в пригородных лесах и на берегах Днепра, Десны и Ирпеня; новое сельскохозяйственное использование земель и перемещение ряда населенных пунктов и сооружений, в связи с строительством гидроэлектростанций на Днепре (Киевской и Каневской).

В проектах планировки пригородных зон Минска и Казани центральное место заняли вопросы организации мест массового отдыха городского населения и сельскохозяйственной зоны.

При планировании пригородной зоны Харькова вопрос внегородского расселения населения, связанного с экономико-хозяйственным комплексом города, был решающим.

Для пригородной зоны Риги рядом с такими общими вопросами, как расселение населения, организация пригородного сельского хозяйства и мест отдыха городского населения, существенное внимание уделено вопросу рациональной организации курортной зоны союзного значения на Рижском побережье с оптимальным использованием благоприятных природных условий.

1960-80 гг. – период дачного бума, ему предшествовало: в России в 30-х р.19 ст. в пригородах Москвы: Кунцево, Сокольниках, Останкино, Перово – стали появляться специальные места для летнего проживания. Бурное развитие дач началось с середины XIX века, когда появились железные дороги и «поселки для отдыха» стали строить подальше от города в Химках, Тарасовке, Пушкино, Малаховке. Дачи, как место отдыха состоятельных горожан, получили распространение в России с 1860-х годов. На рубеже XIX-XX веков дачная жизнь стала массовым социальным явлением, характерным только для России. От этого связь города с прилегающими территориями еще усилилась.

Таким образом, города еще отчетливее проявился себя как симбиоз городского и сельского. Опорный каркас определяет основные черты городского расселения и оказывает решающее влияние на трансформацию сельского расселения. Агломерации, да и в целом пригородные районы, являются ареалами стабилизации жизни сельского населения [6].

Формирование пригородных зон, очевидно, тесно связано с формированием опорного каркаса, который представляет собой генерализированное проявление географического развития урбанизации. Опорный каркас – результат, что возникает на стадии высокой территориальной концентрации. Его формирование проходит три основные стадии (по Г. Лаппо), которые параллельно можно применить и к эволюции пригородных зон (ПЗ) (авторы):

I - центровая («точечная») концентрация – увеличение количества и площади крупных городов. В это же время происходит «притяжение» окружающих территорий к городу, становление пригородных зон, проявление связей между ними. Основной функцией пригородной зоны является

сельскохозяйственная. Экономический эффект пригородной зоны – незначительный, пригородная зона в большей степени «зависит» от города и свою хозяйственную деятельность подчиняет городу. 1 стадия формирования ПЗ – локальная.

II - агломерирование, когда большой город, становясь ядром агломерации, формирует вокруг себя плеяду спутников. На второй стадии происходит четкое территориальное выделение ПЗ, увеличение их площади в зависимости от размеров самого города и численности населения, перераспределение функций между городом и сельскими территориями, проявление процессов рассредоточения производства в городе и, наоборот, концентрации в ПЗ, выделение специализации в ПЗ. Социокультурное сближение. Проявляется «некоторая» зависимость города от пригородной зоны. Значительно возрастает экономический эффект ПЗ. 2 стадия формирования ПЗ - интеграционная.

III - регионализация, при которой высокого уровня достигает имплозия – экономическое сближение взаимодействующих центров на основе совершенствования транспорта. Относительно формирования ПЗ, происходит их слияние в единый комплекс пригородных территорий, которые тесно связаны между собой и городами многофункциональными связями. В отдельных направлениях экономической деятельности ПЗ «перетягивают» на себя городские функции, теряя или значительно уменьшая предыдущие, в первую очередь, сельскохозяйственную. Город уже не в состоянии функционировать без ПЗ. Результат экономического функционирования системы «Г - ПЗ» является постоянным и высоким. 3 стадия формирования ПЗ - комплексная или комплексно-формирующая.

Дальнейшая необходимость со стороны народного хозяйства в концентрации общественного производства в условиях сложной экологической ситуации стимулирует развитие ПЗ, наряду с производственными, транспортно-коммуникационными имеют место и рекреационные, и экологические функции. В советские времена дачи жителей городов стали, прежде всего, местом для занятий садоводством: выращиванием овощей и фруктов или отдыха всей

семьей в выходные дни, летом. Так называемые «коллективные сады» для рабочих и служащих появлялись в российских городах, еще начиная с середины 30-х годов XX века. Принятое в феврале 1949 г. постановление Совета Министров СССР «О коллективном и индивидуальном огородничестве и садоводстве рабочих и служащих» положило начало широкому развитию коллективного и приусадебного садоводства. Массовое дачное строительство бурно развивалось во времена хрущевской «оттепели», так как, несмотря на большую программу освоения целины, в Советском Союзе сохранялись сложности с продовольствием.

В 1960-80 гг. выделение горожанам дачных, садово-огородных участков и их обустройство стало массовым, и пока этот процесс активно продолжается, можно утверждать, что он приобрел характер бума. Подавляющее большинство семей страны имеют землевладения в сельской местности и, как правило, – второе жилье на своем участке.

Третий этап к.1980-н.90 гг. В начале 21 века известный дачный бум перерос в массовую коттеджную застройку, причины этого процесса, в отличие от продовольственного обеспечения дачами в 1960-80 гг., носят европейский характер – экологизация среды, престижность коттеджного жилья. Коттеджная застройка «заняла» наиболее ценные земли в пригородной зоне, их главное преимущество в географическом положении, близости к городу в сочетании с обеспеченностью инфраструктурой. Коттеджную застройку можно считать следствием процесса дезурбанизации – рост пригородов, миграции городского населения в сельские районы. Очевидно, что коттеджная застройка «заняла» наиболее ценные земли, но при дальнейшем продолжении застройки и уменьшения таких участков, происходит освоение несельскохозяйственных земель (лесов, заболоченных территорий, бывших карьеров, склонов и других непригодных земель) вблизи городов; и одновременно массовая не обработка сельскохозяйственных земель вдали от городов [21, 22].

В это же время правительством очерчены основные задачи пригородных зон: размещение промышленных предприятий связанных с

народнохозяйственным комплексом города, размещение складов, сортировочных станций, учреждений, что отвечают специализации города и пригородных хозяйств; размещения специализированных лечебных учреждений длительного лечения, детских оздоровительных учреждений; развитие пригородного сельского хозяйства, организации загородного массового отдыха населения, расширение лесопаркового пояса. Развитие всех видов транспорта, строительство новых и реконструкция существующих автомобильных дорог, обеспечивающих надежную связь населенных пунктов пригородной зоны и города. Едва ли не впервые поднимается вопрос о взаимосвязанном развитии городов и пригородных зон как составной части единого социально-экономического и территориально-планировочного комплекса города и области. ПЗ на данном этапе характеризуется комплексностью и многовекторностью функций.

В ядре агломераций (в городе) формируется значительный социально-экономический эффект развития хозяйства. Происходит значительная концентрация производства, которая имеет как положительные, так и отрицательные черты. В современных условиях дефицита и завышенной цены городских земель, высокой сосредоточенностью учреждений и предприятий административной, производственной, коммерческой деятельности, развитие рынка товаров и услуг, требуется повышение оперативности и рациональности размещения экономических объектов. Решением данной проблемы может быть, во многих случаях, и является, размещение коммерческой деятельности предпринимателей в ПЗ, которое имеет свои преимущества:

- широкие возможности привлечения природных ресурсов, перераспределение профильной структуры и уровня прибыльности предприятий в зависимости от стоимости земли и земельной ренты;
- рост доходов предприятий в результате близости к рынкам сбыта, финансовой и деловой активности, высокая инновационность предприятий;
- уменьшение затрат на наемный труд рабочих;
- высокая доступность транспортных коммуникаций;

– близость к среде повышенной активности бизнеса и административных структур.

В результате такого «перераспределения» происходит агломерационный эффект: растет уровень обеспеченности отдельных предприятий земельными и трудовыми ресурсами с удалением от ядра, одновременно остается достаточно высокий уровень инженерного обслуживания производства, качественного состава промышленно-производственного персонала в периферийной зоне агломерирования. Агломерационный эффект поддерживается в пригородной зоне путем приближения промышленного предприятия к коммуникациям, качественным системам связи, а также с помощью приближения и тесного взаимодействия с центральным ядром.

Агломерационный эффект, как один из механизмов формирования экономической эффективности хозяйствования, является характерным признаком любой совокупности городов и проявляется по-разному в зависимости от уровня и характера развития городской системы расселения, ее компонентной структуры и конфигурацией свойств пространства системы [3].

В центре агломерационных образований активно развиваются модульные высокодоходные наукоемкие производства, а на периферии – крупные предприятия, которые нуждаются в привлечении значительных территорий, дешевых природных и трудовых ресурсов.

Новые урбанистические процессы, характер расселения в агломерации способствует широкой реализации продукции на рынке товаров и услуг, что создает дополнительную выгоду для товаропроизводителей. Процессы концентрации населения в агломерационных образованиях объясняются высокой стоимостью земли и жилья в ядре агломерации, гипердинамизмом жизнедеятельности, экологическими проблемами в городской среде и соответственно благоприятными условиями для проживания в ПЗ. Уровень обслуживания в центральных и периферийных поясах агломерации, благодаря массовому распространению коммерческих предприятий социального комплекса постепенно выравниваются.

Таким образом, агломерационный эффект определяется как некая пространственная синергия, которая сформировалась в пределах большого города и его пригородной зоны на основе использования специфического потенциала земельных и других природных ресурсов территории, урбанизированной концентрированной системы расселения и плотной сети коммуникаций. Промышленные предприятия агломерации получают существенные социально-экономические выгоды для своего функционирования, которые заключаются в создании дополнительной коммерческой прибыли от использования положительных свойств агломерирования [24].

Таким образом, процесс становления, развития пригородных зон в СССР и в дальнейшем в Украине имеет определенные периодические тенденции:

Первый этап – формирования ПЗ. 1930-50 гг. Появление первых агломераций. Основным фактором формирования ПЗ стало обеспечение жильем работников города (возникновение рабочих поселков) в результате интенсивной индустриализации городов. Основная функция пригородной зоны селитебная. Экстенсивное использование земель ПЗ.

Второй этап – развития ПЗ. 1950-80 гг. Факторы развития: индустриализация пригородов, восстановление промышленности, продовольственная проблема, рекреационная деятельность. Функции ПЗ увеличиваются, актуальными в этот период является производственная, сельскохозяйственный, селитебная, рекреационная (садово-огородные участки) функции.

Третий этап – реорганизации ПЗ. к 1980-х г. Исчерпанный ресурс территории города, изменение функций городом (преобладание услуг в экономической структуре города), техногенная нагрузка, экологизация среды – основные факторы реорганизации ПЗ. Наблюдается многовекторность функций ПЗ: логистико-инфраструктурной, производственной, сельскохозяйственной, рекреационной. Происходит перераспределение размещения коммерческой деятельности, ее направленность в пригородные зоны, с последующим

агломерационным эффектом и ростом доходов предпринимателей. Сущность и характер синергетического эффекта города показано в табл. 1

Таблица 1. Формирование синергетического эффекта города*

Составные части эффекта	Позитивные стороны	Негативные стороны
Природно-ресурсные	Широкие возможности привлечения природных ресурсов, перераспределение профильной структуры и уровня прибыльности предприятия в зависимости от стоимости земли и земельной ренты.	Ограниченность земли и природных ресурсов, что порождает монопольную земельную ренту в городе и предопределяет неравномерность хозяйственной деятельности.
Экономические	Рост экономической эффективности хозяйствования, дополнительная коммерческая выгода от размещения и функционирования предприятий различной специализации (с высоким уровнем разнообразия), широкое привлечение финансовых ресурсов, инвестиций и банковских активов.	Высокий уровень конкурентности среды, ограниченный доступ к экономическим ресурсам развития.
Коммерческие	Рост доходов предприятий в следствии близости к публичным пространствам, рынкам сбыта и центрам финансовой и деловой активности, высокой инновационности и коммуникативности предприятий.	Рост стоимости земли и недвижимости, природных ресурсов и рабочей силы, инженерно-технического обслуживания.
Материально-бытовые	Формирование высокого уровня жизни людей и максимально полного удовлетворения их духовных потребностей, роста физического капитала.	Унификация жизни, стандартизация услуг, которая приводит к недостаточному вниманию к потребностям личности.
Культурно-образовательные и научные	Развитие передовых учебных заведений, формирование очагов прикладной високоинновационной науки – технополисов, технопарков и т.д.	Чрезмерная концентрация культурно-образовательных и научных учреждений приводят к формированию депрессивных регионов за пределами городской среды.
Инфраструктурные	Развитие современных объектов производственной и социальной инфраструктуры, которые отвечают требованиям экономичности и экологичности.	Перегруженность объектов инфраструктуры, высокие операционные расходы на их поддержание в рабочем состоянии и на деятельность социальных служб.
Расселенческие и демографические	Высокая урбанизация и распространение городского образа жизни, что способствует формированию висококоммуникативной среды, развитию предпринимательской инициативы, распространению высоких стандартов жизни.	Гиперконцентрация населения, что приводит к распространению деструктивных процессов и явлений. Сокращение естественного прироста, депопуляция.
Трудоресурсные	Значительная профессиональная дифференциация трудовых ресурсов, высокая квалификация, широкие возможности	Нерациональные маятниковые миграции, высокая конкуренция на рынке труда, широкая

	самореализации за счет процессов урбанизации, высокое развитие социального капитала.	дифференциация заработной платы, рост спроса на низко квалифицированную рабочую силу.
Экологические	Оптимизация системы природопользования и комплексная переработка отходов.	Обострение экологических проблем за чрезмерную концентрацию хозяйственных мощностей.
Управленческие	Концентрация ресурсов власти, разработка планов и проектов социально-экономического развития территории, генеральных планов развития городских поселений.	Усложнение системы управления, низкий уровень взаимосвязанности различных ветвей власти, рост бюрократии и коррумпированности.

* Гладкий О.В., Ишук С.І Географія міст. Геоурбаністика. Підручник / О.В.Гладкий, С. І Ішук.; Київський національний університет імені Тараса Шевченка. - М.: ПАЛИВОДА А.В, 2014. – С.139

Таким образом, проанализировав работы зарубежных и отечественных ученых, выделены этапы становления и развития ПЗ за рубежом и на постсоветском пространстве. Очевидно, что формирование и развитие пригородных зон в СССР началось позже. Факторы этого процесса и функции пригородной зоны несколько отличаются по этапам развития. На основе стадий развития опорного каркаса территорий (по Г. Лаппо) параллельно выделены стадии формирования пригородных территорий: локальная, интеграционная и комплексная, что позволяет рассматривать эти процессы совместно, делать более углубленный комплексный анализ эволюции пригородных зон, опорного каркаса расселения, агломерационного развития территории.

Литература:

1. Владимирова В.В. Расселение и окружающая среда. кн. / В.В. Владимирова :. М.: Стройиздат. 1982.
2. Гладкий О.В., Ишук С.І Географія міст. Геоурбаністика. Підручник / О.В.Гладкий, С. І Ішук.; Київський національний університет імені Тараса Шевченка. - М.: ПАЛИВОДА А.В, 2014. – 300 с.
3. Гладкий О. Міські системи розселення: становлення і структура // Вісник КНУ ім. Т. Шевченка 1 (62) / 2014. - С.16-22
4. Города и люди: актуальные проблемы урбанистики и социального развития.: Монография; [под ред. И.В. Гукаловой]. Новосибирск: Изд. «СибАК», 2015. – 198 с.
5. Коммунисты и трудящимся крупных городов в борьбе за социальный и научно-технический прогресс. М.: Наука. 1982. С.464
6. Лаппо Г. Города в пространстве России / Г. Лаппо // Отечественные записки. Серия Пространство России. №6. – 2002. – С. 7-21
7. Лаппо Г. Концепция опорного каркаса территориальной структуры народного хозяйства: развитие, теоретическое и практическое значение // Известия АН СССР. Серия географическая" №5 1983 год, с. 16-28

8. Лаппо Г. География городов / Г. Лаппо Учебное пособие для географических факультетов вузов — М.: Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 1997. — 480 с. — ISBN 5-691-00047-0.
9. В. Олійник Зародження та еволюція поняття «приміська зона» / Олейник В. // Часопис соціально-економічної географії: міжрегіон. зб. наук. праць. — Харків, ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2015. — Вип.2. — С. 18-23
10. Палеха Ю. М. Исследование стоимости территорий населенных пунктов - новое направление в украинском социально-экономической географии / Палеха Ю. М. // География в информационном обществе: Сб. научных трудов. — К., 2008. — Т. 2. — С. 284-286.
11. Петина О.В., А.В. Косарев Пригородные зоны в территориальном планировании / О.В. Петина А.В. Косарев // Управление развитием территории. Научный журнал. - №2. — 2011. — С.12-19.
12. Пчелинцев О.С. Урбанизация и социально-экономическое содержание системного анализа расселения. Препринт доклада на IV советско-польском семинаре по проблемам урбанизации. М.- Киев. 1979 г
13. Borsdorf A. Commercial Areas In The Outskirts Of European Cities: Locations and structures // COST 10 Project «European Cities: Insight on Outskirts» Volume «Structure», 2004.
14. Garreau J. Edge City: Life on the New Frontier. New York: Doubleday, 1991.
15. Knox P.L. Metroburbia, USA, 2008
16. Kolankiewicz L., Beck R. Weighing Sprawl Factors in Large U.S. Cities. A report on the nearly equal roles played by population growth and land use choices in the loss of farmland and natural habitat to urbanization. Analysis of U.S. Bureau of the Census Data on the 100 Largest Urbanized Areas of the United States March 19,2001
17. Lang R.E. Edgeless cities: exploring the elusive metropolis, Brookings Institution Press, Washington, D.C., 2003
18. Leichenko R.M. Growth and Change in U.S. Cities and Suburbs // Growth and Change Vol. 32,2001, pp. 326-354
19. Mieszkowski P., Mills E.S. The Causes of Metropolitan Suburbanization // The Journal of Economic Perspectives, Vol. 7, No. 3., 1993, pp. 135-147.
20. Fishman R. Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia. New York: Basic Books, 1989.
21. Event-менеджмент. Хальцбаур У. и др. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.alleng.ru/d/manag/man118.htm>
22. Лесной бюллетень. № 26. Дачный бум. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://old.forest.ru/rus/bulletin/26/4.html>
23. Система муниципального управления / под ред. В.Б. Зотова. — 5-е изд., испр. и доп. — Ростов н/Д : Феникс, 2010. — 717 с. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.ros-ma.ru/images/journal/books/16540.pdf>
24. Агломерационный эффект территории и его влияние на развитие локальных промышленных комплексов [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://worldofscience.ru/geografija-mira/59-geograf>

Valentina Oleynyk, Alexander Gladkey

Stages of formation and development of suburban areas

The problems of labor productivity increasing, socio-economic development growing as well as improving the quality of life can be solved in the frames of continuous improvement of national and regional territorial structure of economy. Territories of suburban areas are extremely interesting objects for regional investigations. The problems of reasonable balance organization in planning and communication system as well as in social, industrial, environmental and other frames are shown there. This paper deals with analysis and systematization of foreign and native scientists investigations in the field of suburban areas formation and development. These investigations were fragmented. Therefore, we can define some different stages of suburban areas investigations in European countries as well as in the United States with preconditions and factors research additionally. Similarly, we can investigate the process of formation and development of suburban areas in the USSR and in Ukraine also using above mentioned stages. The number of specific features of suburban areas, characteristics for each stage of development as well as principal changes in suburban growth is identified. The zoning of the city and its suburban areas, changes in the land value and land rents in different areas of the city and its suburbs are considered. The stages of suburban areas formation (local, integration and complex) are disclosed using the G. M. Lappo investigations of the basic carcass of the territory. The agglomeration effect as one of the mechanisms of economic efficiency development in suburbs is explored. The essence and fundamentals of synergistic effect development in the city are explored also.

Keywords: agglomeration, suburban area, basic carcass of the territory, stages of development, stages of suburban areas formation, functions, agglomeration effect, synergistic effect.

Об авторах

Олейник Валентина Демьяновна – кандидат географических наук, доцент кафедры туристического бизнеса и рекреации. Одесская национальная академия пищевых технологий.

E-mail: v.oleynik777@mail.ru

Гладкий Александр Виталиевич – доктор географических наук, профессор кафедры экономической и социальной географии, академик Национальной академии туризма Российской Федерации. Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Украина.

E-mail: Gladkey_alex@univ.kiev.ua

About the authors

Oleynik Valentina - PhD in Geographical Sciences, associate professor of tourism business and recreation. Odessa National Academy of Food Technologies.

E-mail: v.oleynik777@mail.ru

Prof. Alexander Gladkey, Department of Economic and Social Geography, Academician of the National Academy of Tourism, Russian Federation. Taras Shevchenko National University of Kiev, Ukraine.

E-mail: Gladkey_alex@univ.kiev.ua