



УДК 332.122

К.К. Красовский, Д.В. Никитюк

ПРИГОРОДНАЯ ТЕРРИТОРИЯ: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В статье рассматривается сущность проведения исследования прилегающей к городу территории в контексте существующих подходов к определению размеров, направлений роста и пространственно-функционального использования.

Нарастающая необходимость планирования пространственного развития урбанизированных территорий и управление их ростом, а также пространственно-функциональной координацией требует создания единого теоретико-методического фундамента для изучения данного процесса, а также выработки стандартов для принятия административных решений, которые смогли бы создать открытую систему регулирования данными процессами. Основу пространственного роста города составляет пригородная зона, изучение которой включает в себя исследование процессов урбанизации, расселения, территориальной планировки, размещения предприятий производственной сферы, транспортной логистики и природопользования. Неоднозначность терминологии и содержания понятия «пригородная зона», несформированность методологического аппарата, не соответствие административного статуса прилегающей к городу территории с ее функциональной ролью, отсутствие рыночной системы регулирования земельной стоимости и ренты предопределяет в настоящее время актуальность исследования пригородной территории.

При исследовании пригородной зоны допускается две точки зрения на процессы, происходящие на данной территории. Во-первых, пригородная зона образует совместно с городом пространственно-функциональную систему и в качестве структурной единицы может являться индикатором отраслевого социально-экономического развития города. Поэтому, определив особенности развития пригородной зоны, возможно, оценить уровень, либо идентифицировать стадию пространственно-функциональной эволюции города. Во-вторых, существует возможность исследования пригородной зоны в качестве самостоятельно развивающейся территориальной структуры, которая обладает собственным потенциалом для развития, пространственной координацией, тем самым определяя, либо корректируя пространственно-функциональный рост города. Как в первом, так и во втором случае развитие пригородной зоны отражается на формировании и развитии урбанизированной территории. Данные точки зрения указывает на функциональную роль пригородной зоны, которую возможно свести к следующим направлениям исследования:

- самостоятельность развития пригородной территории;
- подчиненность развитию города;
- «смешанному» подходу, либо симбиозу развития.

Функциональный профиль пригородной территории создается потребностями города. Функции могут незначительно варьировать в зависимости от размеров города, его административной роли и прочих параметров. Однако основные функции остаются, как правило, неизменными, их варьирование происходит чаще всего по причине детерминации значения функции, но не её отсутствием.

В зависимости от экономико-географического положения, уровня социально-экономического развития города перечень функций может дополняться в соответствии



с местными факторами развития. Наиболее распространенные функции города отражены в таблице 1.

Таблица 1 – Схема функционального назначения типов земель, расположенных на прилегающей к городу территории

	Функциональное назначение	Тип земель
Пригородная территория	Селитебная / резервно-селитебная	Населенных пунктов и прочие не востребованные межселенные территории
	Коммунально-хозяйственная	Населенных пунктов
		Транспорта
		Водного фонда
	Производство и снабжение	Сельскохозяйственные
		Промышленные
		Лесного фонда
		Населенных пунктов
	Связь и перевозки	Транспорта
		Водного фонда
	Рекреационная	Населенных пунктов
		Лесного и водного фонда
		Оздоровительные
		Рекреационные
		Историко-культурные
		Природоохранные
Природоохранно-восстановительная	Природоохранные	
	Лесного и водного фонда	
	Земли запаса	

Функциональная структура определяет направление транспортного перемещения населения, товаров, ресурсов и информации (таблица 2). Изучение взаимосвязи функций и развития транспортной сети заключается в построении логистической системы, которая позволит оптимизировать рост города, стимулировать развитие удаленных пригородных территорий, сбалансировать распределение миграционного потока населения.

Таблица 2 – Направления транспортного потока

Функциональный тип пригородной территории	Направление транспортного потока
Селитебная	Периферия – центр – периферия
Промышленная	Периферия – центр
Сельскохозяйственная	Периферия – центр
Рекреационная	Центр – периферия

На основании анализа расположения, структуры связей, функционального значения является целесообразным определить пригородную зону как территориальную зону, примыкающую к городской черте, являющуюся неотъемлемой частью города, ус-



тановленную в соответствии с экономическими, пространственными, трудовыми, рекреационными связями и закреплённую комплексом административных, градостроительных документов [2, с. 13].

Часто употребляемым является определение: «Пригородная зона – территория, прилегающая к городу и находящаяся с ним в тесной функциональной, культурно-бытовой и другой взаимосвязи. Пригородные зоны особенно развиты вокруг крупных городов и являются частью городских агломераций. В пригородных зонах крупных городов размещаются пригороды, города-спутники, зоны отдыха, сельскохозяйственные угодья» [3].

Вытекающим из определения пригородной зоны является понятие пригорода, сущность которого можно определить следующим образом. Пригород – это составной элемент пригородной зоны, включающий в себя территории непосредственного перспективного городского освоения и застройки, для которых существуют проектные схемы и планы включения в городскую черту. Для Беларуси, например, данной проектной схемой является «Схема территориального развития городов». Методика определение пригорода в этом случае сводится к вычленению территорий, включённых в данную схему от территорий, находящихся в пределах границы города. Рост города за счёт пригорода осуществляется планомерным включением населённых пунктов в состав города с последующим освоением межселенных территорий. Термин пригород не закреплён в градостроительных нормативных документах Беларуси. Отсутствие нормативного термина не отрицает присутствие объекта для изучения. Необходимость изучения обусловлена тем, что исследование механизмов формирования пригорода связано с переходом от научно-исследовательского уровня к практической реализации, либо административному утверждению и регулированию использования территории.

Существуют отличия при употреблении терминов пригородная территория и пригородная зона, которые в равной степени в настоящее время формируют понятие о примыкающей к городу территории. Пригородная зона является отражением процесса зонирования территории, которое может быть основано на определении степени влияния города в целом, как комплексного системного явления, так и затрагивающего отдельные процессы (управление, торговлю и др.) и отрасли (сельское хозяйство, промышленность, рекреацию и др.). В связи с этим пригородная зона зависит от потенциала города воздействовать на окружающее его пространство. Влияние города и его производные показатели (степень, интенсивность, направленность) могут быть оценены путем определения результатов преобразования окружающей территории, выражением которых может служить смена в координации, пространственной организации, функциональной специализации востребованности у городского населения. Данные результаты преобразования используются самим городом при реализации потребностей роста и развития. Обеспечение роста и развития города включает в себе значение пригородной территории.

Стоит отметить стадийность процесса, которая заключается в первоочередности появления зоны влияния города с последующим появлением пригородной территории взаимодействия двух взаимосвязанных потоков продукции, населения, информации и прочих. Поэтому о факте появления пригородной территории свидетельствует появление потока из периферии в центр, обратного распространению влияния. Пригородная территория является полизональным образованием, так как имеет синтетическую основу, сочетающую территории, включённые при реализации различных подходов к зонированию, а также на основании социально-экономических возможностей и целесооб-



разности. Социально-экономическая возможность выступает в качестве доминирующего ограничения, так как заключает в себе финансовые и технические возможности преобразования территории в городскую. Таким образом, существование пригородной территории заключает в себе результат преобразующего влияния города на окружающее пространство.

Существующий теоретико-методический аппарат исследования пригородной территории преимущественно основан на нормативно-административном, экспертно-статистическом, отраслевом и синтетическом подходах. Нормативно-административный подход заключает в себе исследование процессов, происходящих в административно установленных границах пригородной зоны. Данный подход может с одной стороны, выступать в качестве пространственного, нормативно закреплённого фундамента исследования, при котором анализируются и прогнозируются процессы внутри заданной территориальной структуры. С другой стороны, в качестве результата исследования, при этом пространственная конфигурация пригородной зоны определена с помощью иных подходов. Нормативно-административный подход является основополагающим, так как на его основе определяются конкретные направления пространственно-функционального роста и развития города и его окружения; осуществляется землеустройство территории; на нем основываются прочие законодательные документы, регламентирующие развитие пригородной территории. В настоящее время для территории Беларуси наиболее распространён подход, при котором нормативно выделяются пригородная и зеленая зона города, в которой определена лесопарковая зона зеленой зоны города. Кроме того существует поясно-секторальное зонирование прилегающей территории, которое служит для определения степени влияния на хозяйственную деятельность и специализацию предприятий производственной сферы.

Нормативный подход имеет ситуативный характер, который проявляется в решении возникающих затруднений, которые могут заключать в себе ускорение или замедление темпов развития, изменение этапов развития и прочих действий несоответствующих, либо не согласующихся с плано-функциональной схемой пространственного развития и дифференциации пригородной территорий. Ситуативность принятия решений в данном случае может не согласовываться со схемой территориального развития, однако обязано соотноситься с системными принципами функционирования пригородной территории. Нарушение данных принципов может привести к разбалансированию всей системы, выражение которой может проявиться в земельных диспропорциях, муниципальных конфликтах, конфронтациях со стороны хозяйствующих субъектов. Ситуативность изменения пригородной территории порождает прецедентность.

К важнейшим принципам функционирования пригородной территории относятся:

- системность развития;
- иерархичность (административная, функциональная);
- целевая ориентация;
- субсидиарность;
- динамическая самоорганизация.

Отличием определенных выше принципов от прочих, применяемых в землеустройстве, районной планировке является слияние централизирующих принципов, которые обеспечивают функциональную направленность, нормативность, взаимосвязанность и другие качества пригородной системы с децентрализирующими принципами. Экономическая обособленность и административная децентрализация (субсидиарность) необходимы как средство поддержания системы в функциональном равновесии в случае кри-



зисных явлений в городе-центре, которая может выражаться, например в ориентации на различные рынки пригородного сельского хозяйства, привлечению иностранных туристов в пригородные учреждения рекреации. Также следует учитывать положение города и пригородной территории в национальной экономике и системе расселения.

Экспертно-статистический подход является наиболее распространенным для установления условных размеров пригородной территории, полученных путем анализа усредненных показателей для всей совокупности населенных пунктов страны, либо региона. Наиболее распространенными показателями являются площадь города, количество, плотность и динамика населения. Данный подход обезличивает особенности развития выбранного города, как объекта исследования и абстрагирует от локальных факторов и тенденций, влияющих на развитие пригородной территории. Он чаще всего используется для установления примерных размеров пригородной территории при сравнении городов разного иерархического уровня, но не для анализа факторов, процессов и динамики развития пригородной территории. Наиболее распространенные методы экспертно-статистического подхода представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Экспертно-статистические методы определения границ и размеров пригородной территории

Методический подход		Представитель научного направления	Методы определения и индикаторы формирования
Нормативно-статистический	Градостроительный Районная и территориальная планировка	ГСКТО СССР (1950–60 гг.)	500 тыс. чел. – 700–800 тыс. га; 1 млн. чел. – 1 млн. га [4]
		Г.А. Потаев, Е.Н. Перцик, И.А. Иодо, З.Н. Яргина	1 млн.чел. – 30–50 км; 0,5-1млн.чел. – 25–30; 0,1-0,5 млн.чел. – 20–25 км [5–7]
		В.В. Покшишевский	150–700 кв.м. – для удовлетворения потребностей населения города [8, с. 75]
Социально-экономический	Социо-демографический	М.О. Хауке	– Интенсивность маятниковой миграции и трудовой миграции [9, с 25]
	Транспортный	В.А. Каменский	– Пригородный транспорт; – личный транспорт; <i>Пример: для отдыха при перемещении на легковом автомобиле</i> <i>Кратковременный 0,5 ч. – 39 км</i> <i>Однодневный 1,5 ч. – 130 км</i> <i>Долговременный 2,5 ч. – 220 км [4, с. 58]</i>

Сущность отраслевого подхода заключается в установлении размеров и границ концентрации, либо специализации предприятий и территорий на производстве определенных видов продукции, распространения явлений и процессов. Отраслями для исследования выступают промышленность, сельское хозяйство, строительство, рекреация, наука. Наиболее часто встречающейся отраслью является сельское хозяйство, для которого определяются следующие показатели:

- расстояние для транспортировки сельскохозяйственной продукции;
- граница хозяйств, специализирующихся на производстве скоропортящейся продукции (овощей, фруктов, картофеля и др.);



– граница хозяйств, ориентированных на продажу продукции в город [10, с. 34].

В качестве примера может выступать следующая наиболее часто встречающаяся схема размещения: 10–15 км – овощи, фрукты; 20–25 км – «молочное кольцо»; 50 км – «картофельный пояс». Кроме того стоит отметить, что многие отрасли образуют комплексы, которые достаточно сложно рассматривать вне взаимосвязи. В связи с этим появилась потребность в рассмотрении размеров пригородной зоны на основании производственных комплексов (АПК, ТЭК и прочих).

К перечню подходов можно также отнести экистический подход, рассматриваемый Г.М. Лаппо при характеристике свойств пригородной зоны. Основные задачи подхода можно свести к определению [11]:

- агломерационных тенденций, происходящих в пригородной форме расселения;
- пространственно-функциональной роли населенных пунктов в системе расселения;
- степени урбанизации сельских поселений.

Индикаторами при экистическом подходе являются изменения в системе расселения, происходящие на локальном уровне. Населенные пункты, расположенные в пределах пригородной территории входят в состав одновременно нескольких системных образований. Прежде всего, это национальная, районная и местная система расселения, а также форма расселения населения, которая формируется под влиянием урбанизированной зоны и зоны агломераций. Положение в системе расселения и влияние зон на пригородную территорию отражается в свойствах производственной и социально-экологической системы территории, которые создают пригородную форму расселения. Положение пригородной формы расселения включает в себе значение ресурса развития города и интеграционного буфера. Пригородная форма расселения характеризуется также не однородной структурой, которая может выражаться как в системных, так и в отраслевых принципах выделения.

Отличием пригородной формы расселения является присутствие, либо концентрация населенных пунктов:

- городов спутников;
- дачных поселений и садовых товариществ;
- курортов, либо населенных пунктов, расположенных в зонах отдыха и вблизи учреждений отдыха и оздоровления, не имеющих выраженной рекреационной специализации, однако находящихся во взаимосвязи и взаимозависимости;
- промышленных населенных пунктов (преимущественно обрабатывающая, использует город как ресурс роста и развития);
- специализированных сельскохозяйственных населенных пунктов;
- обслуживающих транспорт.

Синтетический подход основан на объединении вышеизложенных подходов, а также частных методик определения зоны влияния города (метода потенциалов, кластерного и факторного анализа и др.). Сложность применения данного подхода основана на разнородности в пространственно-временной направленности процессов, которые формируют пригородную территорию. Кроме того индикаторы данных процессов могут различаться и представлять несопоставимые совокупности. Следовательно, целью синтетического подхода является унификация и определение взаимосвязи и взаимозависимости структурных элементов пригородной территории как системного образования, а также дифференциация удельного веса частных показателей в общей совокупности с возможным последующим определением доминант развития.



Принципы, которые необходимо соблюдать при исследовании пригородной зоны, можно обобщить в следующие положения:

- комплексный подход к определению величины пригородной зоны;
- границы пригородной зоны должны включать территории, позволяющие удовлетворять главные потребности города, отражать основные функциональные связи с пригородным пространством;
- оптимальность размера пригородной зоны, рациональное использование ее ресурсов;
- учет отраслевых особенностей города, специфики развития территорий, вошедших в пригородную зону;
- дифференцирование степени влияния города в пределах пригородной зоны;
- соблюдение экологического равновесия в городе и его окружающем пространстве.

Целями проведения системного исследования пригородной территории должно являться определение единого пригородного планировочно-функционального пространства, которое обеспечивает потребности города и образует с городом социально-культурные, административные, информационно-технологические и экономические взаимосвязи. Реализация данной цели требует вычленить уровни исследования для определения доминант развития, факторы формирования и индикаторы (показатели) развития. Примерная структурная схема исследования пригородной территории представлена в таблице 4.

Таблица 4 – Структура исследования пригородной территории

Уровни	Факторы формирования	Объекты и явления исследования	Примерные показатели
Основной	Пространственно-временной	Доступность	Скорость; время; интенсивность транспортного потока
		Транспортная сеть	Густота транспортной сети; связность; технические свойства дорог
		Пригородный транспорт	Пассажиропоток; периодичность
	Население	Населенные пункты	Величина населенного пункта; плотность и людность населенных пунктов; среднее расстояние между населенными пунктами
		Миграции	Интенсивность межрайонных миграций; маятниковые трудовые миграции; механический прирост
	Социально-экономический	Промышленность	Занятость; удельный вес предприятий промышленности, с/х и третичного сектора экономики; уровень интенсификации сельскохозяйственного производства; специализация предприятий
		Сельское хозяйство	
		Землепользование	Кадастровая оценка земли; динамика границ города и смена функционального использования



Продолжение таблицы 4

	Экологический	Загрязнение	Предельно допустимые концентрации; удельный вес выбросов загрязняющих веществ
Отраслевой	Производственно-экономический	Предприятия промышленности и сельского хозяйства	Рынки сбыта: стоимостные и натуральные показатели реализации продукции в городе; степень обеспечения города продукцией; эффективность размещения предприятия
	Информационно-технологический	Предприятия сферы четвертичного сектора (информационные технологии, управление, наука).	Количество преобразующих нововведений и инноваций; прогрессивность роста и развития населенных пунктов и отдельных субъектов хозяйствования; интеграция информационной системы
	Рекреационный	Туристские и рекреационные предприятия (места пребывания)	Обеспеченность номерным фондом; емкость территории; структура спроса; привлекательность ландшафтов; продолжительность пребывания, расположение
		Туристско-рекреационные зоны	
Объекты придорожного сервиса (отели)			
		Садоводческие и дачные участки	Количество участков; характер использования
Частный	Внутреннего формирования	Специфика функционирования отдельного предприятия	

Содержание и последовательность процесса формирования пригородной территории отражается в этапах исследования, среди которых можно выделить следующие:

- проведение общего анализа развития территорий, окружающих город, включающего изучение демографии, экономики, производства, землепользования, экологии на основе статистической информации;
- установление функциональных связей города с пригородными территориями;
- отбор и обоснование факторов и показателей, влияющих на образование функциональных связей;
- выделение территорий, находящихся в зоне влияния города;
- определение территорий удовлетворяющих потребности города;
- установление границы пригородной зоны на основе комплексного зонирования, отражающего основные функциональные связи;
- установление границ пригорода;
- прогнозирование пространственного роста города и пригородной территории.

Результатом исследования прилегающей к городу территории является делимитация границы пригородной зоны со стороны муниципальных властей. Значение делимитации основано на том, что определенная граница обуславливает пространственно-функциональное развитие, степень преобразований, уровень цен на землю в пригородной территории для использования в строительстве, рекреации, сельском хозяйстве и прочих направлениях землепользования.



СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Поносов, А.Н. Социально-экономические аспекты формирования территорий поселений в зоне влияния крупного города (на примере пригородной зоны г. Перми) : дис. на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00.05 / А.Н. Поносов. – Пермь, 2007. – 186 с.
2. Финансовый словарь // Финам [Электронный ресурс] – 2011. – Режим доступа: <http://www.finam.ru/dictionary> // Дата доступа : 30.05.2011
3. Каменский, В.А. Пригородные зоны крупных городов / В.А. Каменский / под ред. И.И. Фомина, Б.В. Муравьева. – Л. : ГСИ, 1963. – 149 с.
4. Иодо, И.А. Градостроительство и территориальная планировка : учеб. пособие / И.А. Иодо, Г.А. Потаев. – Ростов н/Д : Феникс, 2008. – 285 с.
5. Яргина, З.Н. Основы теории градостроительства / З.Н. Яргина. – М. : Стройиздат, 1986. – 245 с.
6. Перцик, Е.Н. Районная планировка (территориальное планирование) : учеб. пособие для студентов вузов / Е.Н. Перцик. – М. : Гардарики, 2006. – 398 с.
7. Покшишевский, В.В. Население и география: Теоретические очерки / В.В. Покшишевский. – М. : Мысль, 1978. – 315 с.
8. Хауке, М.О. Пригородная зона большого города / М.О. Хауке. – М. : ГСП, 1960. – 174 с.
9. Черемушкин, С. Д. Основные принципы экономической оценки земли / С.Д. Черемушкин, А.П. Клопотовский, М.В. Маркова – Москва : Всесоюзный научно-исследовательский институт экономики сельского хозяйства, 1962. – 80 с.
10. Лаппо, Г.М. География городов / Г.М. Лаппо – М. : Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 1997. – 480 с.

K.K. Krasovski, D.V. Nikityuk Suburban areas: theoretical and methodological foundations of research

This article discusses the nature of the study area adjacent to the city in the context of existing approaches to determining the size, growth trends and the spatial-functional use.

Рукапіс паступіў у рэдкалегію 07.09.2011 г.