

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное агентство по образованию

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Факультет заочного обучения

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

по дисциплине

«ГЕОУРБАНИСТИКА»

Специальность 013600 – Геоэкология

Курс VI

*Подлежит возврату
на факультет заочного обучения*



Санкт-Петербург
2006

Российский государственный
гидрометеорологический университет

БИБЛИОТЕКА

195196, СПб, Малютинский пр., 98

*Одобрено Методической комиссией
факультета экологии и природной среды*

УДК 911.375.227(073)

Методические указания по дисциплине «Геоурбанистика» для высших учебных заведений – СПб.: изд. РГГМУ, 2006. – 24 с.

Составитель: И.С. Семенова, доц. РГГМУ

Ответственный редактор: Н.П. Смирнов, проф. РГГМУ

© И.С. Семенова, 2006

© Российский государственный гидрометеорологический университет (РГГМУ), 2006

ПРЕДИСЛОВИЕ

Цель дисциплины состоит в получении студентами знаний о закономерностях развития и территориальной организации процесса урбанизации в зависимости от географических, геологических, исторических, этнических и социально-экономических условий. Будущий специалист-эколог должен представлять тенденции эволюции городской среды, уметь выявлять и прогнозировать сложную и многоплановую систему взаимосвязей между природными и антропогенными факторами развития городов и городских агломераций.

Содержание курса включает изложение ключевых тем геоурбанистики, широко освещенных в литературных источниках. Студент должен самостоятельно проработать каждую тему, используя как обязательную, так и дополнительную литературу, ответить на вопросы для самопроверки и написать реферат по одной из предложенных тем.

УКАЗАНИЯ ПО РАЗДЕЛАМ

Введение

Предмет и задачи курса. Междисциплинарный, комплексный характер исследований процесса урбанизации. Актуальные задачи геоурбанистики, во многом обусловленные обострением экологической ситуации в городах, городских агломерациях и высоко урбанизированных районах в последние десятилетия.

Литература

1. *Гладкий Ю.Н., Доброскок В.А., Семенов С.П.* Социально-экономическая география России: Учебник для студентов ВУЗов. – М.: Гардарики, 2001. - С.310-337.
2. *Перцик Е.Н.* География городов (геоурбанистика). – М.: Высшая школа, 1991.
3. *Пивоваров Ю.Л.* Современная урбанизация. Курс лекций. – М., 1994.

Вопросы для самопроверки

1. Дайте определения урбанизации и геоурбанистики.
2. Сформулируйте понятия городского поселения, городской агломерации, мегаполиса.
3. С чем связана актуальность изучения экологической ситуации в городах и высоко урбанизированных районах?

Стремительное развитие процесса урбанизации в XX и начале XXI столетий

Первые города возникли несколько тысячелетий назад, однако стремительное развитие процесса урбанизации произошло лишь в XX веке. В течение XX столетия численность городского населения мира возросла с 220 до 2276 млн. человек, а доля горожан во всей численности населения нашей планеты - с 14 до 45%. Поэтому урбанизацию недаром называют феноменом XX и начала XXI веков. Сегодня горожане составляют почти половину населения Земли. Еще более внушительными были темпы развития урбанизации в России, где доля горожан во всей численности населения за рассматриваемый период увеличилась с 12 до 73%.

В XX веке, особенно во второй его половине процесс урбанизации приобрел новые формы своего территориального развития:

- площади урбанизированных территорий стали расти быстрее, чем численность городского населения;
- стремительно развивались городские агломерации, возникающие в связи со срастанием соседних городов;
- формируются гигантские мегалополисы, образующиеся в результате слияния соседних агломераций друг с другом;
- усиливается процесс концентрации горожан в городах-миллионерах, городских агломерациях и мегалополисах.

Процесс концентрации населения в крупных и крупнейших городах во второй половине XX века приобрел глобальные масштабы, и сегодня около 60% горожан проживают в городах-миллионерах. Среди городов-миллионеров выделяются сверхкрупные города, численность населения которых вместе с ближайшими пригородами превышает 10 млн. человек. При этом людность крупнейших из них (Токио, Мехико, Нью-Йорка, Шанхая, Сан-Паулу) уже превышает 20 млн. человек.

Первоначально города-миллионеры возникли в Западной Европе, несколько позже в США и Японии, т.е. в развитых в экономическом отношении странах. Сегодня же большая часть городов-миллионеров концентрируется в развивающихся странах. При этом численность населения целого ряда городов-миллионеров развивающихся стран (Мехико, Каир, Лагос, Сан-Паулу и др.) ежегодно возрастает на несколько сотен тысяч человек.

Большую роль в территориальном расширении высоко урбанизированных территорий сыграл автотранспорт. Рост автопарка и сети автодорог способствовали расширению городских территорий за счет пригородов. Часть населения крупнейших городов, и в первую очередь, их центральных районов стала переселяться в пригороды, способствуя бурному территориальному расширению городов за счет пригородов (процесс субурбанизации).

В районах с густой сетью городов субурбанизация явилась главным фактором слияния этих городов друг с другом, т.е. фактором формирования городских агломераций.

Городские агломерации, в свою очередь, сливаются друг с другом, образуя мегалополисы. Это происходит в наиболее урбанизированных районах с очень высокой плотностью населения и густой сетью городских поселений. Протяженность крупнейших мегалополисов современного мира достигает нескольких сотен километров, а население исчисляется многими десятками миллионов человек. Так, например, на Тихоокеанском побережье Японии формируется мегалополис протяженностью около 700 км с населением более 60 млн. человек (почти половина населения страны). На Атлантическом побережье США от Бостона на севере до Вашингтона на юге сформировался гигантский мегалополис Бостваш протяженностью около 900 км с населением более 50 млн. человек.

Литература

1. Гладкий Ю.Н., Доброскок В.А., Семенов С.П. Социально-экономическая география России: Учебник для студентов ВУЗов. – М.: Гардарики, 2001. – С.310-337.
2. Перцик Е.Н. Города мира: география мировой урбанизации. Уч. пособие. – М.: Международные отношения, 2000.
3. Анимец Е.Г., Власова Н.Ю. Градоведение. – Екатеринбург, 1998.
4. Боже-Гарнье Ж., Шабо Ж. Очерки по географии городов. – М.: Прогресс, 1967.
5. Корнекова С.Ю., Семенов С.П. Социально-экономическая география (серия «Завтра экзамен»). – СПб.: Питер, 2001.
6. Мерлен П. Новые города. – М.: Прогресс, 1975.
7. Пивоваров Ю.Л. Современная урбанизация. Курс лекций. – М., 1994.
8. Пивоваров Ю.Л. Основы геоурбанистики: Урбанизация и городские системы: Учеб. пособие для студ. высших учеб. заведений. – М.: Гуманитарный изд. центр ВЛАДОС, 1999.

Вопросы для самопроверки

1. Каковы причины стремительного развития процесса урбанизации в XX и начале XXI века?
2. Какие новые формы территориальной организации процесса урбанизации появились в XX веке?

3. Почему процесс концентрации населения в крупных и крупнейших городах во второй половине XX века приобрел глобальные масштабы?
4. С чем связано формирование и территориальное расширение городских агломераций?
5. Назовите причины формирования и развития мегалополисов.

Экономическая база процесса урбанизации

Экономическая база урбанизации изменялась, усложнялась и совершенствовалась по мере социально-экономического развития человеческого общества.

Первые города возникали на путях перемещения населения, на торговых путях преимущественно по берегам судоходных рек и на морских побережьях. Первоначально это были столицы древних государств с развитыми торговыми и ремесленными функциями, а также города-крепости.

Колыбелью урбанизации стали страны Древнего мира, расположенные в благоприятных климатических условиях тропиков и субтропиков: в Китае, Индии, Месопотамии, Средиземноморье. Многие города Древнего мира связаны с периодом расцвета греко-римской культуры. В средние века многие города Древнего мира пришли в упадок.

Становление капиталистических отношений в XVII-XVIII вв. ускорило развитие промышленности, углубило территориальное разделение труда. Торгово-промышленные функции становились основной движущей силой урбанизации. Промышленная революция и бурный процесс индустриализации в Западной Европе способствовали росту численности городского населения. Кроме того, они привели к усилению концентрации производительных сил сначала в Англии, затем в Голландии, Фландрии и Франции, что повлекло за собой рост людности городов. Уже в середине XIX века Лондон и Париж перешагнули миллионный рубеж.

Однако подлинный расцвет процесса урбанизации наблюдался в XX столетии. Этому способствовали стремительный рост социально-экономической базы городов, ее функциональное усложнение и совершенствование. В первой половине XX века основой экономической базы урбанизации были промышленность, торговля, административно-хозяйственные функции и транспорт. Во второй половине этого столетия их опередил комплекс отраслей по производству услуг (сначала в развитых в экономическом отношении по-

стиндустриальных странах, а затем и в целом ряде развивающихся стран). Особенно велика доля таких отраслей в экономической базе городов-миллионеров развитых стран, в столицах и крупных административных центрах.

Во многих развивающихся странах в XX веке большие масштабы развития приобрел процесс ложной урбанизации (опережающий рост численности населения городов по сравнению с темпами развития их экономической базы). Это явление обусловлено большими различиями в уровне и образе жизни в городской и сельской местности, а также процессом обезземеливания крестьян в развивающихся странах. Ложная урбанизация, получившая большое развитие первоначально в Латинской Америке, а затем в Зарубежной Азии и Африке, приводит к негативным последствиям в виде массовой безработицы, роста преступности и криминала.

Наибольшие успехи в борьбе с ложной урбанизацией достигнуты в Мексике, Аргентине, Бразилии и ряде других стран Латинской Америки. Наихудшее положение с ложной урбанизацией в беднейших странах Африки и Азии.

По характеру экономической базы все города делят на моно- и полифункциональные. В экономике монофункциональных городов резко преобладает какая-либо одна отрасль хозяйства. К полифункциональным городам относят города с разнообразной хозяйственной структурой.

Наиболее сложна и полифункциональна экономическая база крупнейших городов-миллионеров.

Литература

1. Географический атлас России. Картографический обзор «Россия на грани веков, тысячелетий...» – СПб.: СПб. картографическая ф-ка ВСЕГЕИ, 1999.
2. Гладкий Ю.Н., Доброскок В.А., Семенов С.П. Социально-экономическая география России: Учебник для студентов ВУЗов. – М.: Гардарики, 2001. – С.310-337.
3. Лаппо Г.М. География городов. – М.: ВЛАДОС, 1997.
4. Города Российской Федерации. – М.: Госкомстат РФ, 1995.
5. Корнекова С.Ю., Семенов С.П. Социально-экономическая география (серия «Завтра экзамен»). – СПб.: Питер, 2001.
6. Пивоваров Ю.Л. Основы георбанистики: Урбанизация и городские системы: Учеб. пособие для студ. высших учеб. заведений. – М.: Гуманитарный изд. центр ВЛАДОС, 1999.
7. Финаров Д.П., Семенов С.П. Санкт-Петербург и Ленинградская область: Учеб. пособие по географии. – СПб.: Питер, 2005.

Вопросы для самопроверки

1. Охарактеризуйте экономическую базу формирования и развития городов Древнего мира и средневековья.
2. Как изменялась экономическая база развития городов в эпоху становления капиталистических отношений?
3. Перечислите основные изменения в экономической базе урбанизации во второй половине XX и начале XXI вв. и их причины.
4. Что такое ложная урбанизация? Ее истоки, причины, география и негативные последствия.
5. Какова экономическая база развития моно- и полифункциональных городов?

Экономико-географическое положение городов

Экономико-географическое положение (ЭГП) – это положение объекта (в данном случае города) относительно объектов, находящихся вне его (транспортных путей, районов, государственных границ, стран и т.д.), которые оказывают или могут оказать влияние на его развитие и функционирование.

Другими словами, ЭГП – положение в экономическом пространстве, которое определяется по отношению и к природным элементам окружающей среды и к элементам искусственной среды, созданным человеком, и к размещению населения.

Выделяют следующие типы ЭГП:

- центральное;
- периферийное;
- пограничное;
- транзитное;
- приморское;
- глубинное.

ЭГП чрезвычайно динамичная категория. Оно меняется по мере развития процессов территориальной организации хозяйства и общества. Прогресс на транспорте и совершенствование систем коммуникаций существенно меняют ЭГП городов современного мира. Так, например, бурное развитие морского транспорта в XX веке существенно сократило время на преодоление океанических пространств, в результате ЭГП всех приморских городов с круглогодичными навигационными возможностями значительно улучшилось.

Ярким примером такого города является Роттердам (Нидерланды) – крупнейший порт Европы. Он расположен близ устья Рейна и обслуживает наиболее высокоразвитый в экономическом отноше-

нии ареал Западной Европы – Рейнско-Рурский промышленный район, прирейнские территории Германии, Франции, Нидерландов и ряд промышленных городов Бельгии.

Помимо самого порта здесь возникли крупные нефтеперерабатывающие заводы, предприятия химии органического синтеза и других отраслей по переработке ввозимых топлива и сырья, крупные судостроительные и судоремонтные предприятия и т.д., что послужило достаточно емкой экономической базой для формирования города-миллионера Роттердама.

В свое время как крупнейший морской порт и «окно в Европу» создавался и Санкт-Петербург, являвшийся на протяжении двух веков столицей Российской империи. Теперь, после распада Советского Союза, в результате которого Россия лишилась лучших в навигационном отношении морских портов, значение Санкт-Петербурга с его незамерзающим портом снова существенно возросло.

Уникально и ЭГП современной столицы России – Москвы, расположенной в центре Европейской части страны на пересечении важнейших сухопутных и внутренних водных транспортных коммуникаций. Исключительно выгодно и ЭГП Самары – крупнейшего города-миллионера Поволжского экономического района. Он находится в месте пересечения Волги – самой крупной по грузо- и пассажиропотокам речной магистрали России с самой длинной и самой грузонапряженной во всем мире Транссибирской железнодорожной магистралью.

Однако следует учитывать, что даже самое выгодное ЭГП само по себе не определяет размеры и темпы развития города. Оно лишь создает благоприятные условия для его развития, а как эти условия будут использованы зависит от многих причин (социально-экономической системы, геополитической ситуации, экологической обстановки и т.д.). Иными словами, благоприятное ЭГП нужно еще реализовать.

Литература

1. Географический атлас России. Картографический обзор «Россия на грани веков, тысячелетий...» – СПб.: СПб. картографическая ф-ка ВСЕГЕИ, 1999.
2. Гладкий Ю.Н., Доброскок В.А., Семенов С.П. Социально-экономическая география России: Учебник для студентов ВУЗов. – М.: Гардарики, 2001. – С.310-337.
3. Латто Г.М. География городов. – М.: ВЛАДОС, 1997.
4. Перцик Е.Н. География городов (геоурбанистика). – М.: Высшая школа, 1991.
5. Географический атлас для учителей средней школы. – М.: ГУТК, 1983.

6. Корнекова С.Ю., Семенов С.П. Социально-экономическая география (серия «Завтра экзамен»). – СПб.: Питер, 2001.
7. Пивоваров Ю.Л. Основы геоурбанистики: Урбанизация и городские системы: Учеб. пособие для студ. высших учеб. заведений. – М.: Гуманитарный изд. центр ВЛАДОС, 1999.
8. Финаров Д.П., Семенов С.П. Санкт-Петербург и Ленинградская область: Учеб. пособие по географии. – СПб.: Питер, 2005.

Вопросы для самопроверки

1. Раскройте смысл понятия «экономико-географическое положение».
2. Какова роль экономико-географического положения в развитии городов?
3. Какие условия и факторы влияют на изменение географического положения городов?
4. Перечислите основные типы экономико-географического положения городов.
5. Каковы причины возрастания роли приморского положения городов в их социально-экономическом развитии?

Территориальная структура городов

Стремительное развитие процесса урбанизации сопровождается быстрым ростом площади городских территорий. Площадь территории городов-миллионеров измеряется многими сотнями км², а крупнейших из них (Нью-Йорк, Токио, Мехико, Сан-Паулу, Буэнос-Айрес, Москва) превышает 1 тыс. км².

Территория современного крупного, а тем более крупнейшего города представляет собой очень сложное переплетение промышленных, селитебных (от слова «селитьба» - жилые кварталы), складских зон, всевозможных транспортных и иных коммуникаций, озелененных участков и т.д.

На конфигурацию городских территорий большое влияние оказывают местные географические условия (рельеф, водные пространства, сложившаяся транспортная сеть, характер хозяйственного использования территорий, окружающих город).

Так, города, развивающиеся на равнинной территории, как правило, имеют ярко выраженную радиально-кольцевую структуру. Примерами могут служить Париж, Берлин, Москва и др. Приморские и приречные города чаще всего вытянуты вдоль побережий этих водоемов (Неаполь, Генуя, Нью-Йорк, Барселона, Одесса, Калькутта, Волгоград). В горной местности города принимают форму горных долин, в которых они находятся (Тбилиси, Ереван, Богота).

В крупных и крупнейших городах формируется «общегородской центр», представляющий собой компактную территорию, пре-

имущественно располагающуюся в центральных районах города, где концентрируются предприятия, учреждения и организации общегородского характера и более высоких территориальных рангов (например, в столицах – общегосударственные).

В общегородском центре дневное население заметно преобладает над постоянным. Этот критерий является основным при определении границ общегородского центра. Ежедневно в общегородской центр приезжает большое количество жителей не только из других районов города, но и из его окрестностей на работу, учебу, с культурно-бытовыми целями. Численность постоянно проживающего населения в общегородском центре, как правило, сокращается, а количество мест приложения труда возрастает, что способствует росту интенсивности ежедневных пассажиропотоков между общегородским центром и остальными районами города.

Общегородской центр по своей хозяйственной специализации наиболее полифункциональная часть города – «сердце» его социально-экономической жизни. Здесь преобладают высоко информационные отрасли по производству услуг, т.е. отрасли, развитие которых сопряжено либо с производством большого количества информации, либо с ее потреблением. К ним относятся органы администрации и управления, банковско-финансовая сфера, офисы различных предприятий и учреждений, образование, наука и научное обслуживание, культура, искусство, крупнейшие универмаги и торговые центры, театры и концертные залы и т.д.

За пределами общегородского центра располагаются новые жилые районы, промышленные зоны и транспортно-складские территории.

Расширяясь, общегородской центр наступает на окружающие его городские районы по проспектам, радиально расходящимся от него. Территориальное развитие периферийных городских районов в основном осуществляется вдоль радиальных коридоров транспортных коммуникаций, отходящих от крупных и крупнейших городов. Эти коридоры транспортных коммуникаций состоят из железнодорожных и автомобильных магистралей, трубопроводов и высоковольтных линий электропередач, иногда в них входят и внутренние водные транспортные коммуникации (судоходные реки и каналы). Рассматриваемые коридоры транспортных коммуникаций уже за пределами самих крупных и крупнейших городов, как

правило, являются основными стержнями городских агломераций: вдоль них концентрируются почти все городские поселения, входящие в городские агломерации крупных и крупнейших городов.

Сложный и многоуровневый организм современного города нуждается в плановом регулировании его дальнейшего развития. В этих целях разрабатываются генеральные планы городов, являющиеся документом, определяющим и регламентирующим пути перспективного социально-экономического и территориального развития городов.

Литература

1. Гладкий Ю.Н., Доброскок В.А., Семенов С.П. Социально-экономическая география России: Учебник для студентов ВУЗов. – М.: Гардарики, 2001. – С.310-337.
2. Города России: Энциклопедия. – М.: БРЭ, 1994.
3. Ланно Г.М. География городов. – М.: ВЛАДОС, 1997.
4. Перцик Е.Н. География городов (геоурбанистика). – М.: Высшая школа, 1991.
5. Аниמיца Е.Г., Власова Н.Ю. Градоведение. – Екатеринбург, 1998.
6. Корнекова С.Ю., Семенов С.П. Социально-экономическая география (серия «Завтра экзамен»). – СПб.: Питер, 2001.
7. Мерлен П. Новые города. – М.: Прогресс, 1975.
8. Пивоваров Ю.Л. Основы геоурбанистики: Урбанизация и городские системы: Учеб. пособие для студ. высших учеб. заведений. – М.: Гуманитарный изд. центр ВЛАДОС, 1999.
9. Финаров Д.П., Семенов С.П. Санкт-Петербург и Ленинградская область: Учеб. пособие по географии. – СПб.: Питер, 2005.

Вопросы для самопроверки

1. Какие факторы влияют на конфигурацию городских территорий?
2. Сформулируйте понятие общегородского центра. Какова его роль в социально-экономическом развитии городов?
3. Перечислите основные звенья территориальной структуры современного крупнейшего города-миллионера.
4. Каковы направления территориального расширения общегородского центра городов-миллионеров?
5. Что такое генеральные планы городов? Для каких целей они разрабатываются?

Экологические проблемы урбанизации

Мировой процесс урбанизации оказал гигантское негативное влияние на состояние окружающей среды, к сожалению, сегодня уже в общепланетарном масштабе.

Сверхконцентрация всевозможных промышленных предприятий, транспорта, различных строений, значительных территорий,

покрытых бетоном и асфальтом, больших масс населения на сравнительно ограниченных площадях привела к двум основным негативным последствиям в экологическом отношении:

- ухудшению состояния окружающей среды на территории самого города или городской агломерации:

- превращению городов и городских агломераций в мощные генераторы загрязнения и дестабилизации окружающей среды и на территориях за их пределами (например, западный перенос воздушных масс приносит в Западную Европу выбросы промышленных предприятий американского мегалополиса Бостваша).

Степень и характер загрязнения окружающей среды в городах и городских агломерациях зависит от многих факторов:

1. Экономической базы, на которой развивается город.
2. Насыщенности города транспортными средствами.
3. Величины города, его конфигурации и людности.
4. Местных климатических и прочих физико-географических условий.
5. Мер, предпринимаемых для охраны окружающей среды, и их эффективности.

Все источники загрязнения городской среды в первом приближении делят на стационарные и мобильные.

Основным стационарным загрязнителем окружающей среды в городах является промышленность и, в первую очередь, предприятия топливно-энергетической, металлургической, химической и целлюлозно-бумажной промышленности.

Основным мобильным источником загрязнения окружающей среды выступает автотранспорт.

Научно-технический прогресс позволил добиться серьезных успехов в деле создания высокоэффективных очистных сооружений, в значительной мере снижающих негативное воздействие на окружающую среду стационарных источников загрязнения. Однако их высокая стоимость ограничивает возможности повсеместного применения этих высокоэффективных очистных сооружений, особенно в развивающихся странах. Неслучайно наибольшие успехи в снижении негативного воздействия стационарных источников загрязнения на воздушный и водный бассейны городов достигнуты в развитых в экономическом отношении странах современного мира. По мере социально-экономического развития происходит совер-

шенствование систем очистных сооружений и, следовательно, расширяются реальные возможности уменьшить степень негативного воздействия стационарных источников загрязнения на окружающую среду городов.

Намного сложнее обстоит дело с мобильными источниками загрязнения окружающей среды высоко урбанизированных территорий. Главная причина этого заключается в стремительном росте автомобильного парка. Уже сегодня в крупнейших городах развитых в экономическом отношении стран один автомобиль приходится на 2-3 человека. Несмотря на использование более современных и экономных по расходу бензина двигателей, более экологически чистых марок бензина, а также совершенствования городской автодорожной сети, доля автотранспорта в суммарном загрязнении воздушного бассейна крупнейших городов мира быстро возрастает, и уже сегодня в большинстве городов-миллионеров ее величина превышает 50-60%.

В последние десятилетия серьезной экологической проблемой высоко урбанизированных территорий становится тепловое, шумовое и электромагнитное загрязнение. Меры борьбы с этими видами загрязнения окружающей среды чрезвычайно дороги и пока малоэффективны.

Литература

1. Географический атлас России. Картографический обзор «Россия на грани веков, тысячелетий...» – СПб.: СПб. картографическая ф-ка ВСЕГЕИ, 1999.
2. Гладкий Ю.Н., Доброскок В.А., Семенов С.П. Социально-экономическая география России: Учебник для студентов ВУЗов. – М.: Гардарики, 2001. – С.310-337.
3. Григорьев А.А. Города и окружающая среда. Космические исследования. – М.: Мысль, 1982.
4. Мерлен П. Новые города. – М.: Прогресс, 1975.
5. Романова Е.Н., Гобарова Е.О., Жильцова Е.Л. Методы использования систематизированной климатической и микроклиматической информации при развитии и совершенствовании градостроительных концепций. – СПб.: Гидрометеоиздат, 2000.
6. Рудник В.А. Геопатогенные зоны: мифы или реальность? – СПб., 1993. – 48 с.

Вопросы для самопроверки

1. От каких факторов зависит загрязнение окружающей среды городов и городских агломераций?
2. Как и почему изменяется вклад стационарных и мобильных источников в общее загрязнение окружающей среды крупнейших городов?

3. Перечислите основные меры по охране окружающей среды городов. Оцените их эффективность.
4. Роль промышленности в загрязнении воздушного и водного бассейнов городов. Перечислите наиболее неблагоприятные в экологическом отношении отрасли промышленности.
5. Какие меры по уменьшению степени негативного экологического воздействия автотранспорта на окружающую среду наиболее эффективны?

Региональные различия в мировом процессе урбанизации

Сегодня в городских поселениях нашей планеты проживает более 3 млрд. человек. Это почти половина населения Земного шара.

По общей численности населения, проживающего в городах, лидирует Зарубежная Азия – около 1 млрд. человек, так как в этом регионе находятся такие густо населенные страны как Китай, Индия, Япония и др.

Темпы роста численности городского населения (как и всего населения) в развивающихся странах намного выше, чем в развитых. Поэтому по темпам роста численности городского населения лидируют Африка, Латинская Америка и Зарубежная Азия.

Темпы роста численности городского населения в развитых в экономическом отношении странах намного меньше. Особенно нагляден пример Зарубежной Европы, США и Канады. Так, например, темпы роста численности городского населения Зарубежной Европы в период с 1950-2000 гг. были вдвое ниже среднемировых, тогда как в Африке в два раза выше! Это объясняется исчерпанием возможностей миграционного притока населения из сельской местности в города, а также крайне низкими величинами естественного прироста населения (за счет незначительного преобладания рождаемости над смертностью) в развитых в экономическом отношении странах.

Однако по совокупности всех основных показателей уровня урбанизации (доли городского населения в общей его численности, степени концентрации горожан в крупнейших городах и городских агломерациях, а также степени распространения городского образа жизни на сельскую местность) Зарубежная Европа, США и Канада заметно опережают среднемировой уровень. Особенно велико это опережение по степени концентрации городского населения в крупнейших городах и городских агломерациях, а также в распространении городского образа жизни на сельскую местность. Зарубежная

Азия и Африка имеют наименьший уровень урбанизации.

Современная Россия по уровню урбанизации близка к среднемировым показателям. По доле городского населения в общей его численности (73%) она значительно превосходит среднемировой уровень (около 50%). Однако по всем остальным показателям уровня урбанизации, особенно по степени концентрации горожан в крупнейших городах и городских агломерациях Россия уступает среднемировым параметрам. Такое положение во многом связано с чрезвычайно низкой средней плотностью населения не только в целом по стране, но и в пределах главной полосы расселения россиян.

Наиболее высокий уровень урбанизации наблюдается в Центре и на Северо-Западе Европейской части России, а самый низкий уровень урбанизации характерен для Северного Кавказа и сельскохозяйственных районов Юга Европейской части страны. Уровень урбанизации Севера и Востока нашей страны несколько выше, чем в названных регионах. Это связано с ограниченными возможностями развития сельских поселений в условиях сурового климата и удаленности от наиболее развитых в социально-экономическом отношении районов страны.

Литература

1. *Гладкий Ю.Н., Доброскок В.А., Семенов С.П.* Социально-экономическая география России: Учебник для студентов ВУЗов. – М.: Гардарики, 2001. – С.310-337.
2. *Лаппо Г.М.* География городов. – М.: ВЛАДОС, 1997.
3. *Перцик Е.Н.* Города мира: география мировой урбанизации. Уч. пособие. – М.: Международные отношения, 2000.
4. *Боже-Гарнье Ж., Шабо Ж.* Очерки по географии городов. – М.: Прогресс, 1967.
5. *Корнекова С.Ю., Семенов С.П.* Социально-экономическая география (серия «Завтра экзамен»). – СПб.: Питер, 2001.
6. *Пивоваров Ю.Л.* Современная урбанизация. Курс лекций. – М., 1994.
7. *Финаров Д.П., Семенов С.П.* Санкт-Петербург и Ленинградская область: Учеб. пособие по географии. – СПб.: Питер, 2005.

Вопросы для самопроверки

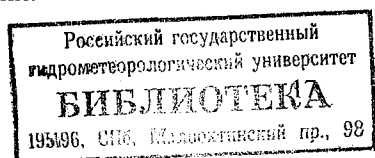
1. Перечислите основные макрорегиональные различия в уровнях урбанизации. Назовите основные причины этих различий.
2. В каких регионах мира наблюдаются максимальные темпы роста численности городского населения?
3. Каков уровень урбанизации в современной России?
4. Назовите наиболее и наименее урбанизированные районы России.
5. Почему в России не получили большого распространения городские агломерации и отсутствуют мегалополисы?

Урбанистические теории и перспективы развития городов в XXI веке

Со времен Древнего мира человечество интересовали проблемы оптимизации городской среды. Представления об «идеальном» городе менялось по мере социально-экономического развития общества: от городов-крепостей греко-римской культуры и средневековья до городов-гигантов с многомиллионным населением в наше время. Философы-утописты XVI-XIX вв. (Томас Мор, Томазо Кампанелла, Фурье, Р. Оуэн, А. Сен-Симон) предлагали проекты «солнечных», «золотых», «прекрасных» городов, в которых все люди будут равны и счастливы.

Однако первые по настоящему серьезные и во многом комплексные концепции появились лишь на рубеже XIX-XX вв. В начале XX столетия большой популярностью пользовались градостроительные концепции децентрализации населения городов-гигантов путем расселения их жителей в окрестные города-сады. Наиболее ярким представителем подобных концепций был английский архитектор-планировщик Э. Говард (1850-1928 гг.). Широко известны его предложения ограничения дальнейшего роста Лондона, а в последствии и уменьшения численности его населения за счет создания целой сети городов-садов с малоэтажной застройкой, бульварами и зелеными палисадниками людностью от 32 до 58 тыс. жителей. По мнению Говарда эти города должны были органически вписываться в окружающую их природную среду. Они были бы лишены многих недостатков крупных городов. Компактные размеры таких городов-садов (не более 2-3 км в поперечнике) позволяли бы горожанам перемещаться в их пределах пешком или на велосипеде.

Стремительное развитие промышленности, усиление ее территориальной концентрации, а во второй половине XX в. ускоренное развитие отраслей по производству услуг, обусловившие небывалые темпы роста численности городского населения и площади под городской застройкой обнажили несостоятельность позиции сторонников децентрализации городского населения. Уже к 20-м гг. прошлого столетия стало ясно, что территориальная концентрация горожан в крупных и крупнейших городах является объективной тенденцией дальнейшего развития цивилизации.



Родоначальником концепций территориальной концентрации городского населения в крупных и крупнейших городах явился всемирно известный урбанист Ле Корбюзье (псевдоним Шарля Эдуарда Жаннере 1887-1965 гг.). Основные идеи Корбюзье – повышение компактности города при уменьшении его площади. И при этом повышение плотности населения при снижении плотности застройки. Этого можно достичь новыми планировочными приемами (рост этажности, а также длины и ширины зданий). Но в то же время застройка должна максимально отвечать требованиям освещения, аэрации и доступности для современных видов транспорта. В своих проектах Корбюзье создавал на малой территории большой город, чрезвычайно плотно населенный, но имеющий свободные пространства в виде парков, бульваров и площадей, дающих городу свет и воздух. Его взгляды были поддержаны международной Афинской хартией.

Ле Корбюзье первым обосновал эффективность развития линейных городов (сплошные урбанизированные планировочные структуры, вытянувшиеся вдоль пучков транспортных коммуникаций, являющихся стержнями этих структур).

В дальнейшем концепция линейных городов получила большое развитие у многих архитекторов-планировщиков. Особенно большой вклад в ее развитие внес греческий урбанист К. Доксиадис. Анализируя процессы слияния друг с другом соседних городов, расположенных на морских побережьях и в долинах крупнейших рек густозаселенных районов, он пришел к выводу о возможном формировании в перспективе гигантских мегалополисов, которые в очень отдаленном будущем сольются в единый мировой город - Ойкуменополис.

В конце прошлого и начале текущего столетия крупнейшие города стремительно растут ввысь своими небоскребами; интенсивно осваиваются и подземные пространства высоко урбанизированных территорий под различные инженерные сети, транспортные коммуникации, гаражи, различные торговые учреждения и др. Нередко под городскую застройку отвоевываются прилегающие участки морских акваторий.

По разным прогнозам к середине текущего столетия в городах будет проживать более $\frac{3}{4}$ населения мира, а в наиболее высоко урбанизированных странах, таких как Великобритания, Бельгия, Ни-

дерланды, Швеция, Австралия и др. в сельской местности останется не более 5% их жителей.

Литература

1. Гладкий Ю.Н., Доброскок В.А., Семенов С.П. Социально-экономическая география России: Учебник для студентов ВУЗов. – М.: Гардарики, 2001. – С.310-337.
2. Лаппо Г.М. География городов. – М.: ВЛАДОС, 1997.
3. Божье-Гарнье Ж., Шабо Ж. Очерки по географии городов. – М.: Прогресс, 1967.
4. Бунин А.В., Саваренская Т.Ф. История градостроительного искусства. Т.2. – М.: Стройиздат, 1971. – 412 с.
5. Город как социокультурное явление исторического процесса // Ред. Э.В. Сайко. – М.: Наука, 1995.
6. Корнекова С.Ю., Семенов С.П. Социально-экономическая география (серия «Завтра экзамен»). – СПб.: Питер, 2001.
7. Мерлен П. Новые города. – М.: Прогресс, 1975.
8. Нимейер О. Архитектура и общество. – М.: Прогресс, 1975.
9. Пивоваров Ю.Л. Современная урбанизация. Курс лекций. – М., 1994.

Вопросы для самопроверки

1. Назовите градостроительные теории философов-утопистов XVI-XIX вв. и перечислите их недостатки.
2. В чем заключались основные идеи теории городов-садов, предложенной Э. Говардом? Дайте критическую оценку этой теории.
3. Раскройте смысл теории развития процесса урбанизации Ле Корбюзье и мирового города Доксиадиса.
4. Каковы основные тенденции и прогнозы развития урбанизации в XXI столетии?

ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ К КОНТРОЛЬНЫМ РАБОТАМ

К выполнению контрольных работ следует приступить после тщательного изучения соответствующих разделов рекомендуемой основной и дополнительной литературы. В заключение работы обязательно приводятся основные выводы и список использованной литературы.

Контрольную работу необходимо сдать до экзамена (зачета) по дисциплине.

Студенты допускаются к экзаменационно-лабораторной сессии только при наличии зачтенных контрольных работ.

ТЕМЫ РЕФЕРАТОВ

1. Современные задачи геурбанистики.
2. Причины стремительного развития урбанизации во второй половине XX и в начале XXI века.
3. Изменения в экономической базе развития процесса урбанизации в последние десятилетия.
4. Влияние экономико-географического положения на развитие городов.
5. Критерии отнесения населенных пунктов к рангу городского поселения в России и за рубежом.
6. Моно- и полицентрические городские агломерации и причины их развития.
7. Мегалополисы и их география.
8. Процесс концентрации городского населения в крупнейших городах и городских агломерациях.
9. Территориальная структура крупных и крупнейших городов.
10. Общегородские центры и их роль в социально-экономической жизни города.
11. Демография крупнейших городов.
12. Внутригородской транспорт крупнейших городов.
13. Проблемы развития крупнейших городов.
14. Процесс ложной урбанизации и его география.
15. Негативные последствия развития ложной урбанизации.
16. Функциональные (хозяйственные) типы городских поселений.
17. Динамизм и инерционность развития городов и городских агломераций.
18. Экологические проблемы урбанизации.
19. Основные факторы экологического неблагополучия крупнейших городов.
20. Влияние промышленности на экологию городской среды.
21. Проблемы экологии воздушного бассейна крупнейших городов.
22. Стационарные и мобильные источники загрязнения воздушного бассейна крупнейших городов.
23. Проблемы экологии водного бассейна крупнейших городов.
24. Тепловое, электромагнитное и шумовое загрязнение городской среды и меры борьбы с ними.
25. Геопатогенные зоны и их влияние на здоровье горожан.
26. Региональные различия в уровнях и процессах урбанизации.
27. История развития урбанизации в России.
28. Уровень урбанизации и ее география в современной России.
29. Специфика и география урбанизации в Западной Европе.
30. Специфика и география урбанизации в США и Канаде.
31. Специфика и география урбанизации в странах Зарубежной Азии.
32. Специфика и география урбанизации в Латинской Америке.
33. Специфика и география урбанизации в Африке.
34. Урбанистические теории Ле Корбюзье, Э. Говарда, К. Доксидадиса.
35. Тенденции и перспективы развития урбанизации в XXI веке.

ВОПРОСЫ К ЗАЧЕТУ

1. Определения урбанизации, геоурбанистики, городской агломерации, мегалополиса и ложной урбанизации.
2. Основные и дополнительные показатели урбанизации и их определения.
3. Понятие города, критерии отнесения населенного пункта к городу, порог плотности городского поселения в скандинавских странах, странах Южной Европы, Японии и России.
4. Соотношение естественных и административных границ городов в СССР, в современной России и в развитых в экономическом отношении странах.
5. История развития урбанизации.
6. Роль экономико-географического положения в развитии города (с примерами).
7. Основные этапы развития урбанизации в нашей стране. Характеристика первого (до 1861 г.) и второго этапов (1861-1917 гг.).
8. Основные этапы развития урбанизации в нашей стране. Характеристика третьего (1917-1941 гг.) и четвертого этапов (1941-1945 гг.).
9. Основные этапы развития урбанизации в нашей стране. Характеристика пятого (послевоенного) этапа.
10. Современный уровень урбанизации России (доля городского населения, доля крупных и крупнейших городов в общей численности населения, доля горожан, проживающих в городских агломерациях), внутрирегиональные различия.
11. Причины высоких темпов урбанизации в СССР и в России.
12. Классификация городских поселений по плотности.
13. Экономическая база развития городских поселений.
14. Концентрация городского населения в крупнейших городах, городских агломерациях и мегалополисах.
15. Роль крупнейших городов в социально-экономическом развитии территории и формировании систем расселения.
16. Недостатки крупнейших городов.
17. Транспорт крупнейших городов. Характеристика внешнего транспорта.
18. Транспорт крупнейших городов. Характеристика внутригородского пассажирского транспорта.
19. Территориальная организация городов. Процесс субурбанизации.
20. Территориальная структура крупнейших городов.
21. Гравитационная теория размещения мест приложения труда и основных видов деятельности человека в крупнейших городах и их агломерациях. Характеристика общегородского центра.
22. Гравитационная теория размещения мест приложения труда и основных видов деятельности человека в крупнейших городах и их агломерациях. Характеристика периферийных районов.
23. Несоответствие границ крупнейших городов их фактическим ареалам.
24. Интенсивность использования городских территорий.
25. Проблемы территориального развития крупнейших городов.
26. Территориальная и функциональная организация пригородных зон крупнейших городов.

27. Обзор современной демографической ситуации в городах России. Определения демографии и основных демографических показателей: рождаемость, смертность, естественный прирост (убыль) населения, миграционное сальдо.
28. Определения половозрастной структуры населения, семейной структуры и типологии семей.
29. Причины более низкой рождаемости и более низкой смертности в городах по сравнению с сельской местностью.
30. Характеристика малых городов (общие черты, функции, проблемы и перспективы развития).
31. Экологические проблемы урбанизации. Загрязнение водного бассейна.
32. Экологические проблемы урбанизации. Проблемы твердых бытовых отходов.
33. Экологические проблемы Петербурга. Состояние воздушного бассейна.
34. Экологические проблемы Петербурга. Шумовое загрязнение.
35. Экологические проблемы Петербурга. Вибрация и электромагнитные поля.
36. Экологические проблемы Петербурга. Состояние водного бассейна.
37. Экологические проблемы Петербурга. Микроклимат и техногенное воздействие на почвы.
38. Региональные различия в мировом процессе урбанизации: Зарубежная Европа.
39. Региональные различия в мировом процессе урбанизации: Северная Америка.
40. Региональные различия в мировом процессе урбанизации: Латинская Америка.
41. Региональные различия в мировом процессе урбанизации: Зарубежная Азия.
42. Региональные различия в мировом процессе урбанизации: Африка.
43. Региональные различия в мировом процессе урбанизации: Австралия и Океания.
44. Теоретические концепции развития урбанизации. Теория децентрализации городского населения. Города-сады.
45. Теоретические концепции развития урбанизации. Теория централизации городского населения. Проекты Корбюзье, Гильберсаймера и др.
46. Теоретические концепции развития урбанизации. Утопические проекты городов.

ЛИТЕРАТУРА

Основная

1. Географический атлас России. Картографический обзор «Россия на грани веков, тысячелетий...» – СПб.: СПб. картографическая ф-ка ВСЕГЕИ, 1999.
2. *Гладкий Ю.Н., Доброскок В.А., Семенов С.П.* Социально-экономическая география России: Учебник для студентов ВУЗов. – М.: Гардарики, 2001. – С.310-337.
3. Города России: Энциклопедия. – М.: БРЭ, 1994.
4. *Лаппо Г.М.* География городов. – М.: ВЛАДОС, 1997.
5. *Перцик Е.Н.* География городов (геоурбанистика). – М.: Высшая школа, 1991.
6. *Перцик Е.Н.* Города мира: география мировой урбанизации. Уч. пособие. – М.: Международные отношения, 2000.

Дополнительная

1. *Анимца Е.Г., Власова Н.Ю.* Градоведение. – Екатеринбург, 1998.
2. *Боже-Гарнье Ж., Шабо Ж.* Очерки по географии городов. – М.: Прогресс, 1967.
3. *Бунин А.В., Саваренская Т.Ф.* История градостроительного искусства. Т.2. – М.: Стройиздат, 1971. – 412 с.
4. Географический атлас для учителей средней школы. – М.: ГУГК, 1983.
5. Город как социокультурное явление исторического процесса // Ред. Э.В. Сайко. – М.: Наука, 1995.
6. Города Российской Федерации. – М.: Госкомстат РФ, 1995.
7. *Григорьев А.А.* Города и окружающая среда. Космические исследования. – М.: Мысль, 1982.
8. *Корнекова С.Ю., Семенов С.П.* Социально-экономическая география (серия «Завтра экзамен»). – СПб.: Питер, 2001.
9. *Мерлен П.* Новые города. – М.: Прогресс, 1975.
10. Население России 2004: Ежегодный демографический доклад. – М.: Книжный дом «Университет», 2005.
11. *Нимейер О.* Архитектура и общество. – М.: Прогресс, 1975.
12. *Пивоваров Ю.Л.* Современная урбанизация. Курс лекций. – М., 1994.
13. *Пивоваров Ю.Л.* Основы геоурбанистики: Урбанизация и городские системы: Учеб. пособие для студ. высших учеб. заведений. – М.: Гуманитарный изд. центр ВЛАДОС, 1999.
14. *Романова Е.Н., Гобарова Е.О., Жильцова Е.Л.* Методы использования систематизированной климатической и микроклиматической информации при развитии и совершенствовании градостроительных концепций. – СПб.: Гидрометеоздат, 2000.
15. *Рудник В.А.* Геопатогенные зоны: мифы или реальность? – СПб., 1993. – 48 с.
16. *Татевосов Р.В.* География населения. Учебно-методическое пособие. – М.: Изд-во МНЭПУ, 1999.
17. *Финаров Д.П., Семенов С.П.* Санкт-Петербург и Ленинградская область: Учеб. пособие по географии. – СПб.: Питер, 2005. – 192 с.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	3
Указания по разделам.	3
Введение.	3
Стремительное развитие процесса урбанизации в XX и начале XXI столетий. ...	4
Экономическая база процесса урбанизации.	6
Экономико-географическое положение городов.	8
Территориальная структура городов.	10
Экологические проблемы урбанизации.	12
Региональные различия в мировом процессе урбанизации.	15
Урбанистические теории и перспективы развития городов в XXI столетии. ...	17
Общие указания к контрольным работам.	19
Темы рефератов.	20
Вопросы к зачету.	21
Литература.	23

Учебное издание

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ по дисциплине «ГЕОУРБАНИСТИКА»

Составители: И.С. Семенова

Редактор И.Г. Максимова

ЛР № 020309 от 30.12.96.

Подписано в печать 18.05.06. Формат 60х90 1/16. Гарнитура Times New Roman.
Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл.печ.л. 1,5. Уч.-изд.л.1,5. Тираж 200 экз. Заказ № 39
РГГМУ, 195196, Санкт-Петербург, Малоохтинский пр., 98.
ЗАО «НПП «Система», 195112, Санкт-Петербург, Малоохтинский пр.,80/2..
