

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2023, Том 15, № 6 / 2023, Vol. 15, Iss. 6 <https://esj.today/issue-6-2023.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/31SAVN623.pdf>

DOI: 10.15862/31SAVN623 (<https://doi.org/10.15862/31SAVN623>)

2.1.13. Градостроительство, планировка сельских населенных пунктов (технические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Спиридонов, В. Ю. Эволюция градостроительных концепций глобальной урбанизации и каркаса трансконтинентальных связей / В. Ю. Спиридонов // Вестник Евразийской науки. — 2023. — Т 15. — № 6. — URL: <https://esj.today/PDF/31SAVN623.pdf>. — DOI: 10.15862/31SAVN623.

For citation:

Spiridonov V.Yu. Evolution of urban planning concepts of global urbanization and the framework of transcontinental links. *The Eurasian Scientific Journal*. 2023; 15(6): 31SAVN623. Available at: <https://esj.today/PDF/31SAVN623.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.). DOI: 10.15862/31SAVN623.

В рамках гранта по ФНИ «Научные основы «умного градостроительства» (на примере Уральского региона и его городов)» (Колясников В.А., Спиридонов В.Ю., номера государственного учета в ЕГИСУ НИОКТР 12111500185-2, 222022100154-9, 223020202004-9)

УДК 711

Спиридонов Владимир Юрьевич

ФГБУ «Центральный научно-исследовательский и проектный институт Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации», Москва, Россия
Научно-исследовательский центр градостроительного права
Старший научный сотрудник

Кандидат архитектуры, советник Российской академии архитектуры и строительных наук

E-mail: sv-abyss@mail.ru

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=903106

SCOPUS: <https://www.scopus.com/authid/detail.url?authorId=57220586402>

Эволюция градостроительных концепций глобальной урбанизации и каркаса трансконтинентальных связей

Аннотация. Приводится критический обзор эволюции концепций глобальных форм расселения с учетом влияния трансконтинентальных и трансграничных связей на общемировые урбанистические и межнациональные интеграционные процессы. К таким концепциям относятся: сетевые формы расселения, мегалополисы или мегарегионы, глобальные или мировые города. Предлагается краткая характеристика и графоаналитические модели одновременно существующих взглядов на организацию и развитие макрорегионального и всемирного расселения, а также анализ их влияния на глобальные связи. Выдвигаются особенности и проблемы формирования мирового каркаса расселения, а также методологические и методические аспекты урегулирования конфликтов процессов урбанизации и развития глобальных коммуникаций. Тема развития исследований процессов урбанизации в Российской Федерации и в мире входит в перечень приоритетных направлений развития фундаментальных научных исследований Российской академии архитектуры и строительных наук и Минстроя России. Методика работы базируется на последовательном использовании методов сравнительного анализа концепций градостроительного развития общемировой системы расселения с учетом формирования каркаса трансконтинентальных связей, а также графического сопоставления (моделирования) этих концепций и трансконтинентальных коридоров, включенных в основные программы и проекты общемирового транспортного развития.

Ключевые слова: общемировые системы; глобальное расселение; концепции; трансконтинентальные связи; интеграционные; коммуникационные процессы

Введение

Современная теория градостроительства основывается на положениях прямой зависимости развития систем расселения от связующих их артерий в виде транспортных и инженерных коммуникаций. Трансконтинентальные и трансграничные связи образуют каркас глобальной экономики и общемировой системы расселения, охватывающей основные социально-экономические макрорегионы и городские агломерации. Так создание единой сети транспортных коридоров на территории Евразии стало основой развития не только глобальных цепочек поставок товаров между Китаем, Евросоюзом, Азиатско-Тихоокеанским макрорегионом и глобализации мировых рынков, но и стимулом для устойчивого социально-экономического и природно-экологического развития всего континента [1].

На сегодняшний день теме трансграничных связей посвящен ряд стратегических документов содружеств стран Азии и Европы, стран Американского континента, мировых научных исследований, официальных аналитических докладов, публикаций и обзоров финансовых институтов, исследовательских центров, отраслевых организаций. Несмотря на обширность таких стратегических программ и проектов они несут сегментарный, профильный или ведомственный характер. Следует отметить наличие большого числа исследовательских работ на данную тему, в том числе труды: I. Makarova, K. Shubenkova, V. Mavrin, P. Buyvol, L. Gabsalikhova, E. Mukhametdinov, M.B. Regmi, S. Hanaoka, R. Šakalys, N. Batarlienė, P.W. de Langen, D.M. Lases Figueroa, K.H. van Donselaar and J. Bozuwa, M. SteadieSeifi, N.P. Dellaert, W. Nuijten, T. Van Woensel and R. Raoufi. При этом большинство научных публикаций направлены на развитие потенциала транзитных перевозок, что не регулирует в должной мере вопросы связности систем расселения и безопасной интеграции разных стран в эту систему.

Научные труды, направленные на изучение проблем взаимосвязи пространственных форм урбанизации и транснациональных или межрегиональных транспортных коридоров, немногочисленны. К ним относятся: L. Albrechts, T. Tasan-Kok, T. Coppens, J. De Vries, H. Priemus, S. Singh (концепция «мегакоридоров»), С. Pell (концепция «сверхмобильности»), M. Castells (концепция «информационного города»), L. Tian, Y. Zhang (концепция «мегаполисов-регионов»), I. Tonkoу, O. Inshakova (концепция «информационной и транспортной связности объектов расселения и городских кластеров различных таксономических уровней»), другие.

Научно-исследовательские работы, посвященные вопросам формирования глобальных форм расселения, опираются на разноплановые гипотезы. Одни рассматривают организацию непрерывной сетчатой или полосовой формы глобального расселения вдоль водных артерий и наземных транспортных коридоров. Другие обосновывают транснациональные коммуникации как связующий и интеграционный каркас между стремительно развивающимися макрорегионами или мегалополисами. Третьи ориентированы на изучение развития глобального расселения со своей структурой связей с позиции поглощения окружающих экономико-градостроительных ресурсов непрерывно растущими мировыми центрами-агломерациями. Но, каждая из данных гипотез позволяет сделать выводы о прямой зависимости развития трансконтинентальных связей и самого мирового расселения. При этом каркас таких связей должен отличаться с учетом разных концепций расселения.

Цель настоящего исследования заключается в проведении анализа влияния концепций градостроительного развития глобальной системы расселения на современные стратегические программы и проекты формирования сети трансграничных и трансконтинентальных коридоров. Для достижения поставленной цели авторы проводят: (1) графоаналитическое моделирование основных концепций прогнозирования глобализации развития систем расселения и планирования общемировых транспортных артерий; (2) выявление взаимосвязей действующих стратегических программ и проектов развития трансграничных и трансконтинентальных связей с концепциями мировых форм расселения; (3) определение научных аспектов градостроительного развития общих урбанистических процессов с учетом транспортной инфраструктуры.

Источниками настоящего исследования выступают основные авторские концепции развития мировых систем расселения, некоторые альтернативные концепции глобализации, важные с позиции вопросов градостроительства, значимые современные статистические аналитические данные по рассматриваемому вопросу, действующие стратегические программы и проекты развития сети трансконтинентальных транспортных связей, в том числе представленные в указанных данных графические материалы.

Развитие научных градостроительных концепций изучения проблем глобализации систем расселения

Методологические основы изучения тенденций глобализации систем расселения активно изучаются с 50-х годов XX века. Основателями данного научного течения выступают градостроитель Константинос А. Доксиадис и эконом-географ Жан Готтман с их теориями экуменополиса и мегалополиса или мегарегиона.

Концепции сетевых форм расселения. К. Доксиадис в своей теории «Экуменополис 2100 года» 1968 года представил непрерывный «планетарный город», который должен стать результатом глобальной урбанизации на планете, в виде линейной системы расселения вдоль побережья мирового океана и основных водных артерий. При этом, согласно теории экистики процесс мировой урбанизации должен идти от моноцентричной формы расселения динаполиса к динаметрополису, далее к динамегалополису и экуменополису. Такая ленточная форма всемирного расселения подразумевает непрерывные транспортные дублеры вдоль водных путей, фактически исключая сетчатую внутриконтинентальную структуру связей.

Несмотря на появление научного направления как экистика, внедренного К. Доксиадисом в 1960-х годах, а также активного изучения нагломерационных и континентальных процессов урбанизации экономгеографами и социологами, прогнозные модели пространственного развития таких форм расселения несут антагонистичный характер.

Концепции эколого-линейных континентальных форм расселения как результата контролируемой урбанизации получили широкое распространение в 1960–70-х годах. Такие системы расселения в отличие от экуменополиса имеют сетчатую (условно равномерную) урбанизированную структуру с соответствующим сложным каркасом связей. Территориальное развитие этих систем осуществляется в одних случаях на основе естественных процессов саморазвития (концепции ландшафтно-экологического направления), в других — на основе синергетических методов планирования (концепции социально-экологического направления). К таким концепциям следует отнести — «новые элементы расселения» (А. Бабуров, А. Гутнов, И. Лежава, С. Садовский, З. Харитоновна, Г. Дюменгтон, 1966 год), «кинетическая система расселения» (А. Иконников, К. Пчельников, А. Панин и др., 1973 год), «сети полосовых элементов расселения» (М. Бархин, 1974 год), «природная ткань» расселения (В. Владимиров, 1986 год), другие.

В масштабе континента общая схема «автономных и самодостаточных в удовлетворении важнейших потребностей человека» НЭРов (линейных, вытянутых вдоль трасс, и компактных, в виде агломерационных узлов) имеет полигональную решетку. «Кинетическая система расселения» имеет непрерывно развивающуюся (в соответствии с потребностями общества) сетчато-линейную структуру расселения, что предполагает формирование мобильной саморазвивающейся динамической эколого-урбанизированной сетки. Концепция «сети полосовых элементов расселения» представляет собой «живую» (подвижную) организацию расселения по типу сетевой ленточной структуры с прерывистым размещением функциональных зон и сохранением естественных природных территорий.

Концепции мегалополисов или мегарегионов. Мегалополисы рассматриваются в Ж. Готтманом в качестве обширных урбанизированных регионов, являющихся результатом срастания группы агломераций в результате меняющихся социально-культурных и социально-экономических условий жизнедеятельности людей с учетом стремительного развития скоростных видов транспорта, новых видов и форм коммуникаций. При этом основными факторами тенденций пространственной дифференциации таких форм расселения исследователь видит во взаимодействии «региональной иконографии» (национальной и региональной идентичности), физического пространства (геоморфологии) и во взаимосвязях «циркуляции» (“circulation”) или «движения» (“movement”), включающих все виды и формы пространственных коммуникаций людей с инфраструктурным развитием. При этом важнейшими критериями процессов глобальной урбанизации становятся нарастающие формы «циркуляции», такие как миграция и «доступность», связанная с социально-территориальными границами (в том числе административно-территориальными, культурными, духовными и другими), межкультурной и межнациональной интеграцией. Пространственная «доступность» неотделима по мнению Ж. Готтмана от понятий «национальный дух», «региональный дух» и «разделенность мира».

Важным инфраструктурным пространственным элементом по мнению Ж. Готтмана при этом выступает «перекресток» (“carrefour”) или узел в сети «циркуляций», который помогает организовывать движение и коммуникации. Наиболее развитой формой такого «перекрестка» является именно мегалополис. Фактически автор обозначает граничность каждой глобальной формы расселения за счет маятниковых связей и открытости этих систем с учетом интеграционных социально-экономических, миграционных и иных процессов с соответствующими трансконтинентальными связями. При таком развитии глобального расселения каркас общемировых коммуникаций несет сложный неоднородный характер.

Концепция мегалополиса или мегарегиона получила широкое распространение в современных статистических и научных работах эконом-географов и представителей экистики. При этом сегодня существует значительное количество подходов определения границ и состава таких наагломерационных территориально-пространственных систем расселения. Однако значимым является факт отсутствия комплексных работ по исследованию общей системы мегалополисов Мира, их моделирования, в том числе в части транспортно-территориальных взаимосвязей и взаимозависимостей.

В рамках экистики научно обосновываются формирование таких крупнейших территориальных урбанизаций как «БосВаш» (Бостон — Вашингтон), «ЧиПиттс» (Чикаго — Питтсбург), «СанСан» (Сан-Диего — Сан-Франциско) в США, «Токайдо» (Токио — Осака) в Японии, «Лон-Лив» (Лондон — Ливерпуль) и «Рейнский» (Рандстад — Рейн-Рур — Рейн-Майн), «Сан-Рио» (Сан-Пауло — Рио-де-Жанейро) и «Ла-Плата» (район Ла-Платы) в Южной Америке, «Нильский» (Каир — Александрия) и «Лаг-Иб» (Лагос — Ибадан) в Африке, «Jing-Jin-Ji» (Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй) и «Дельта реки Янцзы» (Шанхай — Гуаньчжоу) в

Китае и многих других. Сегодня выявлены десятки подобных мегалополисов на всех континентах Мира.

В 1989 году французским ученым Роже Брюне был введен термин «Голубой банан» или «Процветающий банан» (“Boom Banana”), характеризующий значительную территорию Западной Европы с исключительным экономическим значением. Данный макрорегион единого развития охватывает регионы Великобритании, Бельгии, Нидерландов, Люксембурга, ФРГ, Франции, Швейцарии, Италии. Позже в 1995 году на сессии Европейской комиссии была представлена концепция «Золотого банана» как территория комплексного развития на востоке вдоль побережья Средиземного моря, охватывающая регионы Италии, Франции, Монако, Андорры, Испании. В последнее время активно ведется обсуждение территории совместного развития Восточной Европы — «Зеленый банан», включающий регионы Польши, Чехии, Австрии, Словакии, Венгрии, Словении, Хорватии, Италии.

Изучению наднагломерационных форм расселения, схожих с макрорегионами, посвящены труды таких исследователей как J.G. Papaioannou, B.J.L. Berry, F.E. Horton, T. Hagerstrand (теория пространственного расширения), J. Song (концепция «города-региона»), Y. Zhou (концепция «Metropolitan Inter-locking Region» (MIR), T.G. McGee (концепция «desakota» и «расширенного мегаполиса»), K. Lynch (концепция «распределенного мегаполиса»), N.S. Ginsburg, B. Koppel, J.R. Borchert, S.H. Putnam, M. Wade (концепция «международного мегаполиса»), R.H. Weller, других. При этом наряду с термином мегалополис активно используются синонимичные понятия — «сверхагломерация», «мегарегион», «наднагломерационные территориально-пространственные системы», «мега-агломерации», «объединенные метро-ареалы», иные.

Сегодня активно исследуются взаимосвязи макрорегионов такими исследователями как J.R. Short, K.E. Haynes, C. Fang и D. Yu, Y. Kanemoto, K. Tokuoka, A.J. Scott (концепция «глобального города-региона»), W. Zhang (концепция «большого пояса метрополисов»), W. Loibl, G. Etminan, E. Gebetsroither-Geringer, H.-M. Neumann (концепция «единой зоны метрополисов»), H. Honermann, R. Witter, I. Scherrer, D. Morley, A. Rao, C. Ross, J. Pena, I.M. Moisseev (концепция «мегаагломераций»), T.Z. Ziyatdinov (концепция «трансграничных мегаагломераций»), E. Vaigent, R. Morrill, иными.

Концепции глобальных или мировых городов. Новая волна научных работ 1980-1990-х годов, посвященных прогнозным моделям пространственной организации всемирного расселения, связана с новыми социально-экономическими предпосылками процессов глобализации и как следствием с выдвиганием концепции «мировых городов». Ее основоположниками являются исследователи в сфере глобальной экономики и политики как Питер Холл (концепция «глобального города»), Джордж Фридман (концепция «нового международного разделения труда») и Саския Сассен (концепция «транснациональной городской системы»). Американский исследователь Льюис Мамфорд критически отзывается о мегалополисах, рассматривая их как кризисный этап развития городов и их агломераций [2]. Схожую точку зрения, продолжая традиции П. Геддеса и Л. Мамфорда, высказывает американский социолог и экономист С. Сассен и в 1991 году выдвигает альтернативную концепцию «глобального города» или «мирового города», или «альфа-города» в применении к Лондону, Нью-Йорку, Токио и иным мегаполисам мира как глобальным центрам социально-экономического роста, общемировых коммуникаций и интеграций, центров поглощения и распределения в том числе градостроительных ресурсов [3].

Данная концепция, основанная прежде всего на социально-экономическом подходе, не обосновывает структуру каркаса трансконтинентальных связей как базового элемента развития глобального расселения. Фактически прямой зависимости трансконтинентальных коридоров как связей «мировых городов» в рассматриваемой концепции не описывается. При этом

инфраструктурный каркас должен интегрировать экономические макрорегионы и их центры между собой. Он должен иметь сложную (индивидуальную) структуру связей, основанных на большом количестве политических, социально-экономических, социально-культурных и иных форм интеграций и суверенностей.

Согласно П. Холлу «мировые города» должны выделяться мощными транспортными потоками и коммуникациями, включая системы автомобильных и железных дорог, а также путей международного воздушного и морского сообщения [4]. По С. Сассен «глобальный город» должен быть максимально интегрирован в мировую экономику в том числе за счет или в результате взаимодействия в глобальных городских сетях [3].

Данная концепция получила свое дальнейшее развитие в трудах P.J. Taylor and R. Aranya, R.E. Lang, B. Derudder, F. Witlox, J.V. Beaverstock, R.G. Smith, G. Catalano, D.R.F. Walker, D. Bronger, M. Pacione, J. Robinson (концепция «несходных космополитизмов»), P. Marcuse, R. Van Kempen (концепция «глобализирующихся городов»), E.F. Isin (концепция «космополиса»), Lo Fu-chen, Yeung Ye-man (концепция «функциональной системы мирового города»), J.R. Short, Y-H. Kim (концепция «глобальной урбанистической сети»), M. Castells (концепция «сетевого общества»), R.G. Smith, многих других авторов.

Также она нашла широкое распространение в исследованиях мировых экономических процессов статистическими центрами, такими как «Globalization and World Cities» (GaWC, при Университете Лафборо) или международная консалтинговая компания Kearney. При этом исследовательская группа GaWC под руководством P.J. Taylor в рамках изучения феномена мировых городов сегодня привлекает таких международных экспертов как J.V. Beaverstock, R.G. Smith, B. Derudder, S. Sassen, M. Castells, P. Hall, J. Friedmann. Изначально группа GaWC в 1999 году предложила структуру городов классов «Альфа», «Бета» и «Гамма». В дальнейшем эта структура стала включать категории «Альфа++», «Альфа+» и другие с минусовым и плюсовым коэффициентом. Список лидеров возглавляют — Лондон, Нью-Йорк, Гонконг, Пекин, Сингапур, Шанхай, Сидней, Париж, Дубай, Токио.

При этом следует отметить неоднородность типологизации «глобальных городов» в разных научно-исследовательских и статистических работах с позиции численности их населения или иных градостроительных, социально-экономических и иных критериев оценки. Так индекс уровня глобализации городов мира компании Kearney измеряет уровень интеграции ведущих городов в мировое пространство и основывается на пяти критериях: уровень деловой активности, человеческий капитал, информационный обмен, культурный уровень, политический вес. По С. Сассен основными критериями являются четыре ключевые группы высокотехнологичной деятельности в сфере обслуживания: «Финансовые и деловые услуги», «власть и влияние» или «управление и контроль», «креативные виды деятельности», «туризм». Однако данные работы не учитывают критерии инфраструктурной связности и коммуникационной интегральности «мировых городов».

В свою очередь сегодня публикуются исследования, альтернативные вышеуказанному подходу к «глобальным и мировым городам» как центрам мировой экономики, управления и культуры. К таким теориям следует отнести работы, например, географа Дженнифер Робинсон с идеей о «несходных космополитизмах» [5]. В своей публикации «Глобальные и мировые города: некартографический взгляд» данный исследователь предлагает существенно изменить подход к изучению процессов глобализации, структурирования и систематизации большого числа различных форм урбанизации и, как следствие, связей между разными системами расселения. При этом градостроительная аналитика процессов глобализации должна учитывать такие противоречивые аспекты как «девелопментализм», «третий мир» и государства «Запада», иные [5]. Такой экономико-социальный и экономико-политический подход к вопросам развития мирового расселения требует своего многофакторного градостроительного

прогнозирования, планирования и моделирования, в том числе единого каркаса трансконтинентальных связей как единой сложной градостроительной системы.

Экспоненциальный рост численности населения Земли, ускоряющиеся процессы и конфликты глобализации мировых рынков, всемирные миграционные процессы, угрозы природно-климатического характера, технический и технологический инфраструктурный и телекоммуникационный прогресс активно влияют на изменение систем расселения. Одновременно с развитием концепций изучения морфологии и иных градостроительных аспектов глобальной урбанизации все большее значение в научных исследованиях приобретают вопросы возрастающих мировых угроз и конфликтов, связанных с процессами глобализации расселения, в том числе в работах J. Stadelbauer (мегаполисы как конфликтное пространство), V.A. Achkasov («глобальные города», сталкивающиеся с вызовами глобализации), F. Kgaas («мегаполисы как зоны глобального риска»), A. Churchill, J.P. Lea, J.M. Courtney («конфликты городов»), M. Pelling (уязвимость городов), многие другие.

В связи с чем требуется урегулирование этих угроз и конфликтов с учетом обеспечения устойчивого развития формирующихся межнациональных мегалополисов (или макрорегионов) и быстро развивающихся «глобальных городов», а также коммуникативно-распределительных инфраструктур как «перетягивающих» друг у друга центров притяжения процессов урбанизации и глобальных социально-экономических коммуникаций.

Стратегические программы и проекты формирования сети трансграничных и трансконтинентальных коридоров

Каркас мирового расселения сегодня активно формируется трансграничными трансконтинентальными и межгосударственными связями. Это коридоры, обеспечивающие социально-экономические и социально-культурные коммуникации между мегарегионами и «глобальными городами». Наличие такой инфраструктуры сегодня создает приоритеты для развития одних макрорегионов и отсутствие таких приоритетов или «трансграничные барьеры» для других, исключая их из глобальных коммуникационных процессов [1].

При этом следует отметить, что за последнее десятилетие стали формироваться комплексные работы пространственной организации перспективных систем расселения и транспортных связей не только с позиции конкретной страны или иной административно-территориальной единицы, но в рамках соглашения значительного числа стран и макрорегионов. К таким работам следует отнести мегапроект Экономический пояс Шелкового пути, а также стратегические градостроительные проекты комплексного развития Евросоюза, участков трансграничных территорий КНР, России, иных стран.

Примером выступает Central Asian Regional Economic Cooperation (CAREC), который представляет собой партнерство одиннадцати стран (Азербайджан, Афганистан, КНР, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан) и шести международных институтов развития (the Asian Development Bank (ADB), the European Bank for Reconstruction and Development, the International Monetary Fund, the Islamic Development Bank, the United Nations Development Programme and the World Bank), целью которых является содействие региональной интеграции через инфраструктуру и содействие торговле посредством реализации трансконтинентальных связей «Азия — Европа». Как отмечают аналитики N. Hildyard, X. Sol происходит «замена понимания коридоров с простых транспортных маршрутов на «экономические коридоры», вследствие чего CAREC подвергается критике за недостаточное участие ряда стран и отсутствие связи с национальными и региональными стратегиями и планами.

Также аналитические материалы Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии, публикации и обзоры финансовых институтов, исследовательских центров, отраслевых организаций ЕЭК ООН, Организации сотрудничества железных дорог, Евразийского Банка Развития и других организаций показывают существенные «разрывы» в транспортных коммуникациях и коридорах Евразийского континента, что не позволяет всем участникам этой транспортной системы использовать имеющийся коммуникационный и транзитный потенциал, а в ряде случаев приводит к транспортной изолированности ряда государств [6].

Развитие трансконтинентальных связей Евразийских стран идет по широтным линиям «Запад — Восток», включая существующие и планируемые пути Северного морского пути, морского транспортного маршрута через Суэцкий канал (Шанхай — Гонконг — Сингапур — Коломбо — Каир — Лиссабон — Дуйсбург), Транскаспийского транспортного маршрута, международного коридора «Западная Европа — Западный Китай» и Транссибирской магистрали через Россию, пути «Север — Юг», а также в рамках проекта Экономического пояса нового Шелкового пути (Евразийский сухопутный мост), объединяя макрорегионы Евросоюза с Китаем и Азиатско-Тихоокеанским регионом. При этом основной объем экспортируемых товаров, например, Евразийского экономического союза производится морским и речным (58,5 % физического объема), трубопроводным (21,5 %), железнодорожным (17,7 %) транспортом; импорт соответственно морским и речным (36,4 %), железнодорожным (34,3 %) и автомобильным (27,1 %) транспортом.

Как отмечают аналитики наиболее значимыми участками транспортной системы Евразии рассматриваются: панъевропейские транспортные коридоры (критские) в Центральной и Восточной Европе; транспортные маршруты Евразийского экономического сообщества; железнодорожные транспортные коридоры Организации сотрудничества железных дорог; связи Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества; пути Евроазиатской конференции по транспорту; коридоры Шанхайской организации сотрудничества; связи Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций; коридоры стран Содружества Независимых Государств [1; 6].

Обсуждение

Картографическое моделирование показывает, что формируемый каркас трансконтинентальных транспортных связей Евразийского континента не укладывается в концепции глобального расселения, такие как концепции сетевых форм расселения и экуменополиса (рис. 1), мегалополиса (рис. 2) и «глобального города» (рис. 3).

Такие широтные связи проходят через территории макрорегионов и стран различного социально-экономического статуса и уровня урбанизации (в том числе степени заселенности). Графический анализ показывает, что одними из основных критериев трассировки новых широтных коридоров выступают территориальный и временной лимит между конечными участниками транспортных или инженерных трубопроводных коммуникаций и административно-территориальные отношения. Это приводит к ситуации, когда из процесса связности выпадают социально и экономически важные макрорегионы и «города мира», многие страны, а значительные территории несут в себе роль транзита без организованных логистико-распределительных узлов. При этом такие широтные связи рассматриваются самодостаточно, то есть, не включаясь в инфраструктурные каркасы макрорегионов и стран — участников трансконтинентальных инфраструктурных потоков [7].



Рисунок 1. Модель взаимосвязи Евразийских трансконтинентальных связей в мировой транспортной сети и структуры мировых городов по GaWC: оранжевые — альфа-города, зеленые — бета-города, синие — гамма-города (В.Ю. Спиридонов)

Особенности и проблемы формирования единого мирового каркаса расселения

Сосуществовая и эволюционируя одновременно концепции организации глобального расселения — сетевых форм расселения и экуменополиса, мегалополиса и «глобального города» имеют сегодня апробационную научно-исследовательскую и статистическую базу, характеризующую прохождение этих процессов урбанизации в мире.

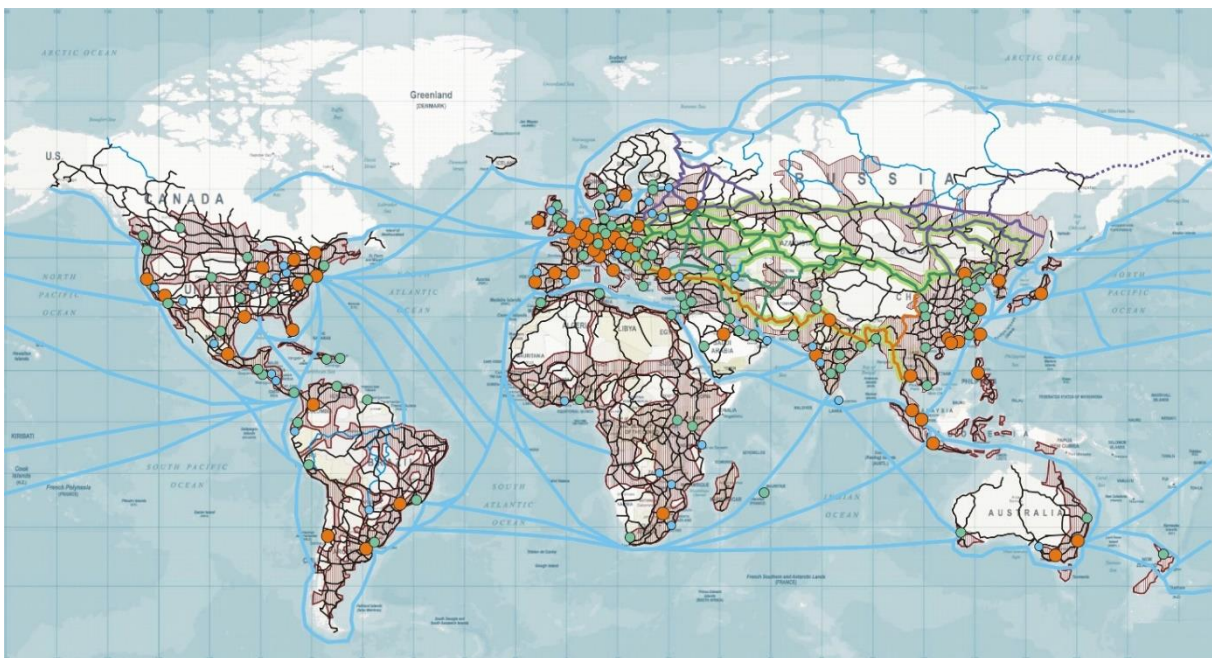


Рисунок 2. Модель взаимосвязи Евразийских трансконтинентальных связей в мировой транспортной системе, структуры мировых городов по GaWC и системы экуменополиса по К.А. Доксиадису (В.Ю. Спиридонов)

При этом любая из представленных концепций урбанизации расселения подразумевает формирование единого и целостного каркаса мировых коммуникационных связей, интегрированного и взаимоувязанного со структурой глобального расселения. Однако, формируемые трансконтинентальные и трансграничные коридоры на базе международных стратегических программ и проектов сегодня не являются определяющими в организации системы глобального расселения и в процессах мировой урбанизации и не формируют единый каркас мировой транспортной инфраструктуры. Фактически данные программы и проекты являются фрагментарными и оторванными от аналитических данных и прогнозов развития единой сети транснациональных мегалополисов (макрорегионов) и быстро развивающихся «глобальных городов». Эта ситуация обостряется ограничениями политического и административно-правового характера, не учитывающими все заинтересованные стороны данных процессов, профильными или ведомственными особенностями данных стратегических документов транспортно-логистического и транспортно-экономического характера, отсутствием единых институтов и центров планирования.

В связи с чем с позиции теории градостроительства и «Теории Систем» такая ситуация требует пересмотра существующей и планируемой системы общемировых широтных, меридиональных и диагональных связей и коммуникативно-распределительных узлов-центров между ними с вовлечением всех участников данных процессов в целях формирования единого международного инфраструктурного каркаса.

При этом мегалополисы (макрорегионы) и «глобальные города», а также инфраструктурный трансконтинентальный интеграционный каркас должны формировать единую систему общемирового расселения, выступая при этом ее градостроительными элементами. И формирование такой системы должно учитывать как социально-экономические и административно-правовые, так и природно-экологические (в том числе климатические), природно-географические (в том числе геолого-морфологические), историко-культурные (также межнациональные и трансментальные) аспекты процессов глобальной урбанизации.

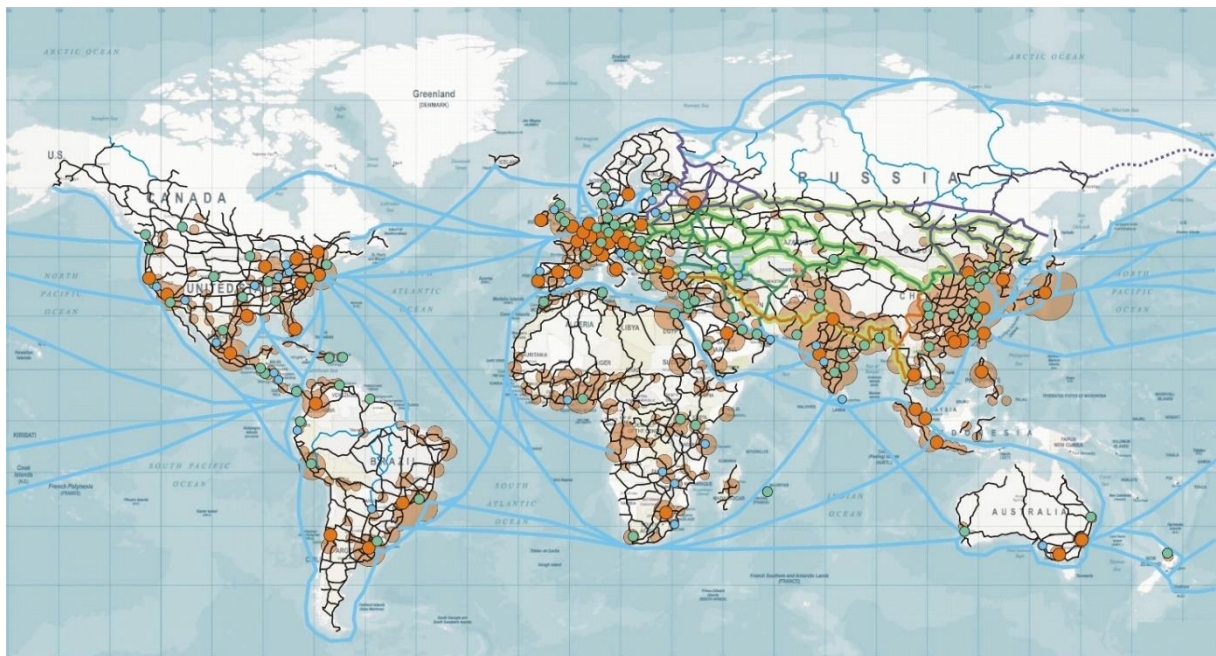


Рисунок 3. Модель взаимосвязи Евразийских трансконтинентальных связей в мировой транспортной системе, структуры мировых городов по GaWC и системы мегарегионов (построено на базе прогнозной модели по данным ООН) (В.Ю. Спиридонов)

Данные положения определяют актуальность дальнейшего изучения научных основ градостроительного анализа, прогнозирования, планирования и управления развитием трансконтинентальных связей и глобального расселения в рамках теории градостроительства.

Методологические аспекты урегулирования конфликтов процессов урбанизации и развития глобальных коммуникаций

Сегодня обсуждаются два основных одновременно развивающихся сценария развития Мира с позиции глобализации — экономического, социально-культурного и экологического характера. Первый, характеризуется режимом с обострением при возрастании интенсивности процесса роста населения и распределения его в пространстве. При таком сценарии возможно усиление борьбы за ресурсы, возрастание опасностей природного, социального и техногенного характера, развитие терроризма, развитие военных конфликтов. Этот сценарий определяет необходимость градостроительного обеспечения повышения социальной и экологической безопасности государств и макрорегионов мира. Второй сценарий связан с изменением самого закона роста численности населения Земли. Это возможность широкого международного сотрудничества в интересах настоящего и будущих поколений, развитие информационной среды, культуры и новых технологий, повышения роли обменных процессов и соответствующей инфраструктуры в обществе как механизмов стабилизации роста населения и устранения угроз [8; 9].

Оба эти сценария определяют приоритеты в интенсивном формировании научных основ пространственного развития системы макрорегиональных и глобальных форм расселения с ее единым каркасом связей, включающих «сквозное» моделирование глобальных, региональных и локальных устойчивых урбанистических интеграционных, в том числе коммуникационных, процессов, а также проблем, кризисов и угроз.

В качестве градостроительных методик урегулирования сложившихся конфликтов процессов урбанизации между элементами мирового расселения как социально-экономические макрорегионы, «мировые города» и трансконтинентальные связи, а также обеспечения их устойчивого взаимодействия могут быть применены методики организации градостроительных систем на основе территорий партнерских отношений и формирования расселения на основе развития уникальности территорий [10].

Методические аспекты урегулирования конфликтов процессов урбанизации и развития глобальных коммуникаций

Основными градостроительными задачами упорядочивания процессов глобализации расселения, учитывающими соответствующие интеграционные коммуникационные связи, выступают: (1) создание взаимосвязей на базе компромиссов между природно-экологической средой (в том числе геолого-морфологической и общеклиматической), антропогенной средой и Человеком (населением Земли с его разнообразными формами общности и коммуникаций); (2) поиск компромиссов совместного развития макрорегионов, «мировых городов» и трансконтинентальных связей; (3) баланс градостроительных принципов-компромиссов как принципов прогнозирования, планирования и управления развитием таких сложных процессов как мировые урбанистические, природно-экологические, климатические и инфраструктурно-коммуникационные процессы.

Заключение

Критический анализ основных авторских концепций развития мировых систем расселения, некоторых альтернативных концепций глобализации, важных с позиции вопросов градостроительства, значимых современных статистических аналитических данных по рассматриваемому вопросу, действующих стратегических программ и проектов развития сети трансконтинентальных транспортных связей, показал, что сегодня происходит модернизация научных и стратегических подходов к планированию общемировой системы расселения, что выражается в активном развитии концепций, международных программ и планов пространственной организации крупнейших систем расселения, глобальной экономики, трансграничных и трансконтинентальных транспортных связей. Несмотря на значимость такого движения, эти изменения не несут системный характер. Это выражается в отсутствии на сегодняшний день общепринятой комплексной научно-исследовательской (научно-статистической, научно-аналитической, научно-прогнозной) и проектной базы изучения и планирования трансконтинентальных связей и глобального расселения, а также в отсутствии комплексных трудов по изучению глобализации систем расселения с учетом влияния трансграничных и трансконтинентальных связей на общемировые и межнациональные интеграционные и коммуникационные процессы.

Графоаналитическое моделирование взаимосвязи Евразийских трансконтинентальных связей в мировой транспортной системе, структуры мировых городов, прогнозных моделей экуменополиса, систем мегалополисов (мегарегионов), а также теоретические выводы критического анализа научно-исследовательских, концептуальных, статистических данных и иных источников открытого доступа, показали необходимость формирования международных научно-исследовательских и проектных институтов изучения, прогнозирования, планирования и управления развитием трансконтинентальных связей и глобального расселения. Градостроительство, при этом, консолидирующее вопросы инфраструктурного, функционально-экономического, природно-экологического, расселенческого и социально-культурного характера, может стать междисциплинарной научной и практической базой прогрессивного пространственного развития мирового расселения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Мусин, А.К. Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов: аналитический доклад ЕЭК / А.К. Мусин. — М., 2019. — 24 с. Режим доступа: <https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/abd/Prilozhenie-5-doklad-po-koridoram.pdf>.
2. Mumford, L. The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects / L. Mumford. — San Diego, New York, London: Harcourt, Brace & World, 1989. — 657 p.
3. Sassen, S. The Global City: New York, London, Tokyo / S. Sassen. — Princeton: Princeton University Press, 1991. DOI: <https://doi.org/10.1177/027046769301300240>
4. Hall, P. The World Cities / P. Hall. — London: McGraw-Hill, 1966. — 256 p.
5. Robinson, J. Global and World Cities: A View from Off the Map / J. Robinson // International Journal of Urban and Regional Research. — 2002. — Vol. 26(3) DOI: 10.1111/1468-2427.00397.
6. Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030: Азиатский банк развития, 2020. ISBN:978-92-9262-012-7. DOI: <http://dx.doi.org/10.22617/SPR200040-3>.

7. Spiridonov, V., Shabiev, S., Aliukov, S. Scientific Aspects of the Study of Transcontinental Relations and Global Settlement / V. Spiridonov, S. Shabiev, S. Aliukov // Land. — 2022. — Vol. 11. — No 342. DOI: <https://doi.org/10.3390/land11030342>.
8. Спиридонов, В.Ю. Градостроительная стратегия развития УРФО и Свердловской области / В.Ю. Спиридонов // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. — 2011. — № 3. — С. 2–7.
9. Спиридонов, В.Ю., Колясников В.А. Модели пространственного планирования инновационной системы расселения уральского федерального округа / В.Ю. Спиридонов, В.А. Колясников // Фундаментальные, поисковые и прикладные исследования РААСН по научному обеспечению развития архитектуры, градостроительства и строительной отрасли РФ в 2015 году: Сб. науч. трудов РААСН. — М.: Издательство АСВ. — 2016. — С. 343–347.
10. Колясников, В.А., Спиридонов, В.Ю. Современная теория и практика градостроительства: пространственное развитие расселения / В.А. Колясников, В.Ю. Спиридонов. — Екатеринбург: Архитектон, 2016. — 194 с. ISBN: 978-5-7408-0180-3.

Spiridonov Vladimir Yuryevich

Central Research and Design Institute of the Ministry of Construction and Housing and
Communal Services of the Russian Federation, Moscow, Russia
Research Center for Urban Development Law
E-mail: sv-abyss@mail.ru

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=903106

SCOPUS: <https://www.scopus.com/authid/detail.url?authorId=57220586402>

Evolution of urban planning concepts of global urbanization and the framework of transcontinental links

Abstract. A critical review of the evolution of the concepts of global forms of settlement is given, taking into account the influence of transcontinental and cross-border ties on global urban and interethnic integration processes. Such concepts include: network forms of settlement, megalopolises or megaregions, global or world cities. A brief description and graphoanalytic models of simultaneously existing views on the organization and development of macro-regional and global settlement, as well as an analysis of their impact on global relations, are proposed. The features and problems of the formation of the world settlement framework, as well as methodological and methodological aspects of conflict resolution of urbanization processes and the development of global communications are put forward. The topic of the development of research on urbanization processes in the Russian Federation and in the world is included in the list of priority areas for the development of fundamental scientific research of the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences and the Ministry of Construction of Russia. The methodology of the work is based on the consistent use of methods of comparative analysis of the concepts of urban development of the global settlement system, taking into account the formation of a framework of transcontinental connections, as well as graphical comparison (modeling) of these concepts and transcontinental corridors included in the main programs and projects of global transport development.

Keywords: global systems; global settlement; concepts; transcontinental connections; integration; communication processes