*Данзан Дабажапович Цыденов,
Архитектурный исследовательский
институт Тяньцзо
Шеньянского архитектурного университета
Шеньян, Китайская Народная Республика
danzan23@yandex.ru*

*Соавтор: Юань Цзиньченг,
Архитектурный исследовательский институт Тяньцзо
Шеньянский архитектурный университет
Шеньян, Китайская Народная Республика*

DOI 10.31554/978-5-7925-0571-1-2019-1-45-50

РАЗРАСТАНИЕ ГОРОДОВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ: ПРИГОРОДЫ БИШКЕКА, УЛАН-БАТОРА И УЛАН-УДЭ

В постсоциалистических странах Центральной Азии процессы урбанизации и субурбанизации за последние 30 лет происходили под влиянием новых социально-демографических и экономических факторов, не типичных для хорошо изученных стран Европы и Северной Америки. А проблемы пространственного развития пригородов, существующие в этом регионе, изучены недостаточно. Главная цель работы – это анализ и сравнение современных проблем пространного развития пригородов агломераций Средней Азии.

Ключевые слова: города, пригороды, Центральная Азия, урбанизация, субурбанизация.

В статье мы рассматриваем проблемы и особенности субурбанизации трех городов – Бишкека, Улан-Батора и Улан-Удэ. Они расположены в разных странах региона – Киргизии, Монголии и России. На протяжении многих лет до 1990-х гг. эти города развивались в условиях тотального государственного регулирования экономики и внутренней миграции, ограниченных возможностей трудоустройства и

приобретения жилья для сельских мигрантов. Культура жителей региона традиционно является близкой по отношению друг к другу. К тому же выбранные города находятся в схожих условиях резко-континентального климата. Все это дает нам основу для сравнения их пригородного развития.

Используя открытые данные геоинформационных систем (ГИС) (ресурсы – openstreetmaps, 2GIS), официальные генеральные планы и спутниковые снимки высокого разрешения программы LANDSAT методом их наложения друг на друга, нам удалось выделить пригородные и застроенные зоны. Взяв данные за 1990 и 2016 гг. и используя программу QGIS, мы составили карты развития территорий городов, на которых наглядно виден процесс субурбанизации. Изображение Улан-Батора и методология взята из работы [Cui 2018].

При анализе ситуации в городах региона мы выяснили, что, несмотря на значительные экономические и социо-демографические различия, агломерации региона проходят через схожий процесс хаотичного разрастания города и поглощения пригородных поселений. Причем, в отличие от самовольной застройки пригородов Африки, Южной Америки и Азии, застройка пригородов в изучаемых городах Центральной Азии, в следствии электоральных процессов и непоследовательного регионального руководства, имеет тенденцию к легализации [Бреславский 2017; Diener, Hagen 2013; Hatcher 2015].

Архитектурный облик городов приобретает новые очертания. Города Средней Азии создают впечатление огромной деревни. Большая часть их площади застроена примитивными малоэтажными зданиями огороженными заборами. Большинство домов сделаны из самых дешевых материалов, без одобренных муниципалитетом проектов и противопожарных документов. А из-за жестких климатических условий, застройка построена основательно и с явными перспективами на дальнейшее обустройство [Mayer 2016].

Неконтролируемый рост городских агломераций (Urban sprawl) в регионе уже имеют серьезные негативные последствия:

- Экологическая деградация – во всех трех городах ситуация приближается к катастрофической, во многом из-за растущего трафика и использования дешевого топлива для отопления примитивных и неэнергоэффективных построек.

- Сокращение зеленых зон и сельскохозяйственной земли.

Рис. 1. Застроенная (Build-up) и слабоурбанизированные (peri-urban) территории Бишкека в 1990 (вверху) и 2016 (внизу)

Рис. 2. Застроенная (Build-up) и слабо-урбанизированные (peri-urban) территории Улан-Батора в 1990 (вверху) и 2016 (внизу)

Рис. 3. Застроенная (Build-up) и слабоурбанизированные (peri-urban) территории Улан-Удэ в 1990 (вверху) и 2016 (внизу)

- Увеличение стоимости строительства дорожной сети и инфраструктуры. Пространственное ограничение развития города.

- Не выдерживающая растущий трафик транспортная инфраструктура.

- Сложность обеспечения общественным транспортом пригородных территорий. Вследствие чего для многих семей в пригородах, потребность иметь машину зачастую выше, чем потребность в доступной чистой воде.

- Общее снижение качества жизни жителей не только пригородов, но и города в целом.

Так же, как показало исследование, даже при относительно незначительном росте населения города, в текущих условиях, площадь, занимаемая пригородной территорией, увеличивается непропорционально значительно, что является еще одним свидетельством крайне неэффективного административного управления.

Согласно некоторым работами и моим собственным наблюдениям, большинство обустроившихся жителей пригородных территорий, которые постоянно проживают там больше 5 лет, в целом, довольны своим жильем, образуют местные сообщества и продолжают инвестировать заработанные средства в свое жилище. Одновременно с этим, жители пригородов крайне неудовлетворены окружающим их пространством. Это связано с недостатком социальной инфраструктуры (школы, детские сады, спортивные площадки), плохими дорогами, грязным воздухом, отсутствием зеленых насаждений, транспортной доступностью, мусором и преступностью. При этом большинство проживающих в пригородах людей привязаны к своим домам и часто заинтересованы в развитии окружающих их территорий [Бреславский 2014; Park 2017].

Но, к сожалению, за исключением территорий вдоль основных транспортных путей, развитие коммунальных и социальных услуг в пригородах в существующих экономических условиях затруднительно, зачастую экономически не эффективно, в сравнении с плотно застроенными территориями. Например, цена подключения к центральной отопительной системе индивидуального дома и его удельная теплоемкость может быть в десятки раз выше, чем цена подключения и удельная теплоемкость квартиры [Kamata 2010].

Также для многих жителей домов, построенных без разрешающих документов, существует свои специфические для каждого рассматри-

ваемого города риски. Например, в Бишкеке, в сейсмоактивной зоне – многие дома сделаны без проектов и из глиняных материалов, что является крайне опасным [Flynn 2012]. В Улан-Баторе существуют проблемы с дизентерией и утилизацией бытовых отходов. А в Улан-Удэ часть самовольных зданий стоят в потенциально затапливаемой зоне.

Стоит отметить, что не только у жителей пригородов, но даже у городских управленцев часто отсутствие понимания принципов устойчивого развития города и общественного вреда пригородного образа жизни [Byambadorj 2011].

Нужно признать, что существующие пригороды отельных крупных городов Средний Азии и их проблемы останутся в таком виде еще многие годы. Но агломерации Центральной Азии должны уже сейчас предпринимать меры для увеличения плотности и компактности застроенных территорий. Увеличить эффективность землепользования, оказать помощь мигрантам в развитии культуры городской жизни. Администрациям городов необходимо отказаться от сиюминутных решений, а развивать (и следовать ей) долгосрочную стратегию развития города и его пригородов, отвечающий интересам всего общества. Иначе, существующие проблемы только продолжают усугубляться. И чем больше времени пройдет, тем труднее их будет решить.

Литература и источники

Бреславский А. С. Незапланированные пригороды: сельско-городская миграция и рост Улан-Удэ в постсоветский период / науч. ред. М. Н. Балдано. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2014. – 192 с.

Бреславский А. С. «Пригородная революция» в региональном срезе (Улан-Удэ) // Крестьяноведение. – 2017. – Т. 2, № 1. – С. 90–101.

Byambadorj T., Amati M., Ruming K. J. Twenty first century nomadic city: Ger districts and barriers to the implementation of the Ulaanbaatar city master plan // Asia Pacific Viewpoint. – 2011. – Vol. 52(2). – P. 165–177.

Cui D., Wu D., Liu J., Xiao Y., Yembuu B., Adiya Z. Understanding urbanization and its impact on the livelihood levels of urban residents in Ulaanbaatar, Mongolia // Growth and Change. 2019. – Vol. 50(2). – P. 745–774.

Diener A. C., Hagen J. City of felt and concrete: Negotiating cultural hybridity in Mongolia's capital of Ulaanbaatar // Nationalities Papers. – 2013. – Vol. 41(4). – P. 622–650.

Flynn M., Kosmarskaya N. Exploring 'north' and 'south' in post-Soviet Bishkek: Discourses and perceptions of rural–urban migration // Nationalities Papers. – 2012. – Vol. 40 (3). – P. 453–471.

Hatcher C. Illegal geographies of the state: The legalisation of a 'squatter' settlement in Bishkek, Kyrgyzstan // *International Journal of Law in the Built Environment*. – 2015. – Vol. 7(1). – P. 39–54.

Takuya K., Reichert J., Tsevegmid T., Kim Y., Sedgewick B. Managing urban expansion in Mongolia: best practices in scenario-based urban planning // *World Bank*. – 2010.

Park H., Fan P., John R., Chen J. Urbanization on the Mongolian Plateau after economic reform: Changes and causes // *Applied Geography*. – 2017. – Vol. 86. – P. 118–127.

Mayer B. Climate migration and the politics of causal attribution: A case study in Mongolia // *Migration & Development*. – 2016. Vol. 5(2). – P. 234–253.