

РАЗВИТИЕ ПРОСТРАНСТВЕННОГО КОРИДОРА КВЕБЕК – УИНСОР В НАЧАЛЕ XXI В.

Подымова Д.В.

ГОУ ВПО Российский Государственный Педагогический Университет им. А.И. Герцена, Санкт-Петербург, Россия (191186, Санкт-Петербург, набережная реки Мойки, д.48), e-mail: podymova.darya@gmail.com

В настоящее время отмечается интенсификация процесса урбанизации во всем мире, которая проявляется не только в повышении доли населения, живущего в городах, но и расширении влияния города на все стороны общественно-политической и социально-экономической жизни страны. В данной статье подробным образом рассматривается наиболее урбанизированная центральная часть Канады – пространственный коридор Квебек – Уинсор, его динамика и основные связующие компоненты – агломерации. Для характеристики урбанизации в пределах коридора используется авторский коэффициент однородности, отражающий качественные различия городских поселений данной территории. При анализе учитывается и инфраструктурная составляющая: основные магистральные пути, воздушное сообщение и транспортные узлы. Результатом данного исследования является выделение, как развитых районов, так и наименее урбанизированных в пределах пространственного коридора Квебек – Уинсор, и их развитие в начале XXI в.

Ключевые слова: урбанизация, агломерация, коэффициент однородности, пространственный коридор.

SPATIAL DEVELOPMENT CORRIDOR QUEBEC CITY - WINSOR EARLY XXI CENTURY

Podymova D.V.

Herzen State University, St. Petersburg, Russia (191186, St. Petersburg, Moika street, 48) e-mail: podymova.darya@gmail.com

Currently, there is an intensification of the urbanization process in the world, which is manifested not only in increasing of the proportion of people living in cities, but also in expanding of the cities' impact on all sides of social, political and economic life of the country. This article considers in detail the most urbanized part of Canada – Quebec City – Winsor corridor, its dynamics and the main binders – agglomerations. The author's uniformity coefficient reflecting the qualitative differences of urban settlements of the area was used for the characterization of urbanization within the corridor. When analyzing the infrastructure component is taken into account: the main highways, air traffic and transport hubs. The result of this research is the selection of not only developed areas but also less urbanized within the dimensional corridor Quebec - Windsor and their development at the beginning of the XXI century.

Keywords: urbanization, the urban agglomeration, uniformity coefficient, the spatial corridor.

Введение

Современная стадия развития урбанизационного процесса, формирование городской структуры в Канаде отличается определенным своеобразием, которое получило выражение, в частности, в образовании обширных, охватывающих огромные приграничные, западные и восточные приокеанические территории урбанизированных ареалов, обслуживающихся преимущественно индивидуальным транспортом, в сильно разуплотненной застройке, а также в изменении системы административно-территориального устройства муниципалитетов. Максимальные значения в темпах урбанизации присуще таким провинциям, как Онтарио и Квебек. Можно отметить, что в пределах именно этих провинций расположены крупнейшие агломерации, а также формирующийся пространственный коридор Квебек – Уинсор. Соответственно, рассмотрение именно данного

урбанистического района даст обширную и полную характеристику современным процессам урбанизации в Канаде.

Результатом усложнения системы расселения является цепь поселений вдоль реки Св. Лаврентия, с выделением моноцентрических агломераций: линейная Оштогам, радиальные Большой Монреаль, Квебек–Сити, Оттава–Гатино. В последние десятилетие обрисовывает свои границы новое территориальное образование – конурбация Оштогам.

Методика исследования

Современная урбанизация рассматривается как процесс повышения роли городских поселений в развитии общества [5] и одновременно как процесс распространения городского образа жизни людей и их профессиональной деятельности [2], необходимо учитывать как качественные, так и количественные показатели развития. Так, методику, основанную на сочетании городской сети поселений с социальной инфраструктурой, предлагает А.М. Выходцев [1, с. 112]. Как считает автор, формула, предложенная А.М. Выходцевым, плохо приспособлена для оценки урбанизации при большом объеме данных, а сочетание разноплановых характеристик, начиная от отношения численности городского населения к общей численности и заканчивая отношением протяженности транспортной сети к общей протяженности, скорее сгладит различия в разнице по показателям, что приведет к ошибочным значениям и ложной характеристике. Совмещение отдельных показателей математическими вычислениями при анализе дает скорее усредненное представление по данным показателям о ситуации, сложившейся на определенной территории.

Если говорить об определенной упорядоченности в системе расселения, об иерархической соподчиненности поселений, то стоит упомянуть о такой закономерности, как «ранг – размер» или «правило Ципфа» [6]. Правило Ципфа является одним из типичных статистических распределений, и, несмотря на неоднозначность оценки действенности этого метода, анализ распределения городов в соответствии с ним может свидетельствовать об упорядоченности, что даст возможность судить об уровне сформированности территориальной системы городов на определенной стадии её развития. Однако распределение крупных городов во всех административно-территориальных единицах будет приблизительно одинаковым, что исключит возможность качественной оценки по провинциям и территориям.

Следует отметить, что существующие методики анализа урбанизированных территорий все же далеки от совершенства. Их использование ограничено территориальным аспектом, трудоемкостью вычислением, административно-территориальными границами и т.д. Для характеристики пространственного размещения городов на определенной территории автор предлагаем использовать следующий коэффициент:

$$K_0 = \frac{\sum |P_1 - P_{cp}| + |P_2 - P_{cp}| \dots + |P_i - P_{cp}|}{n}, \quad (1)$$

где:

P_1 – численность населения первого по людности городского населенного пункта i -го района;

P_2 – численность населения второго по людности городского населенного пункта i -го района;

P_i – численность населения городского населенного пункта i -го района;

P_{cp} – средняя численность городского населения в i -ом районе;

n – число городских населенных пунктов в i -ом районе.

Данный коэффициент однородности городских населенных пунктов позволяет выявить сходства и различия определенных территориальных единиц, в нашем случае провинций и территорий Канады, для которых характерна крайняя неравномерность размещения городского населения. Коэффициент однородности в наибольшей степени отражает качественные различия городских поселений определенной территории, т.е. чем он меньше, тем территория менее однородна по численности городского населения. Среднее линейное отклонение показывает, насколько в среднем колеблется величина признака у единиц исследуемой территории, провинции в масштабах страны, в нашем случае, позволяющее оценить типичность этих средних путем измерения изучаемого признака. Наибольшие значения коэффициента характерно для провинций с максимальным отклонением от среднего значения численности городского населения, что ведет к появлению «полюсов роста».

Учитывая данный подход к выделению пространственной структуры коридора Квебек – Уинсор, приходим к следующему:

Во-первых, размер площади ячеек возьмем 90×90 км., соответствующий среднему размеру радиуса зоны влияния крупных городов Канады.

Во-вторых, составим графическую схему расчета, данные расчетов представлены в таблице (Табл. 1).

Таблица 1

Значения коэффициента однородности в пределах коридора Квебек-Уинсор
(рассчитано автором по [8])

Значение коэффициента однородности	Обозначение	Состав	Группы
200392	2	Квебек	Группы с ярко выраженным городом – центром
126717	4	Оттава	
106971	6	Монреаль	

280763	13	Торонто	
41359	14	Ошава	Зоны, тяготеющие к соседним, наиболее развитым.
95357	18	Лондон	
81572	19	Гамильтон	
15256	1	Труа-Ривьер	
16018	7	Драммондвилл	Среднеразвитые зоны
27225	8	Шербрук	
14889	15	Беленвилл	
28640	17	Сариния	
19217	20	Уинсор	
5297	3	Пембрук	Периферийные зоны
5456	10	Корнуэлл	
8613	11	Сент-жан-Ришелье	
12398	16	Кингстон	
2914	5	Лашюот	Проблемные
4987	9	Броквилл	
1610	12	Мейгог	

Для графического обозначения в пределах коридора выделены ячейки, размер которых соответствует зоне влияния города (Рис. 1).

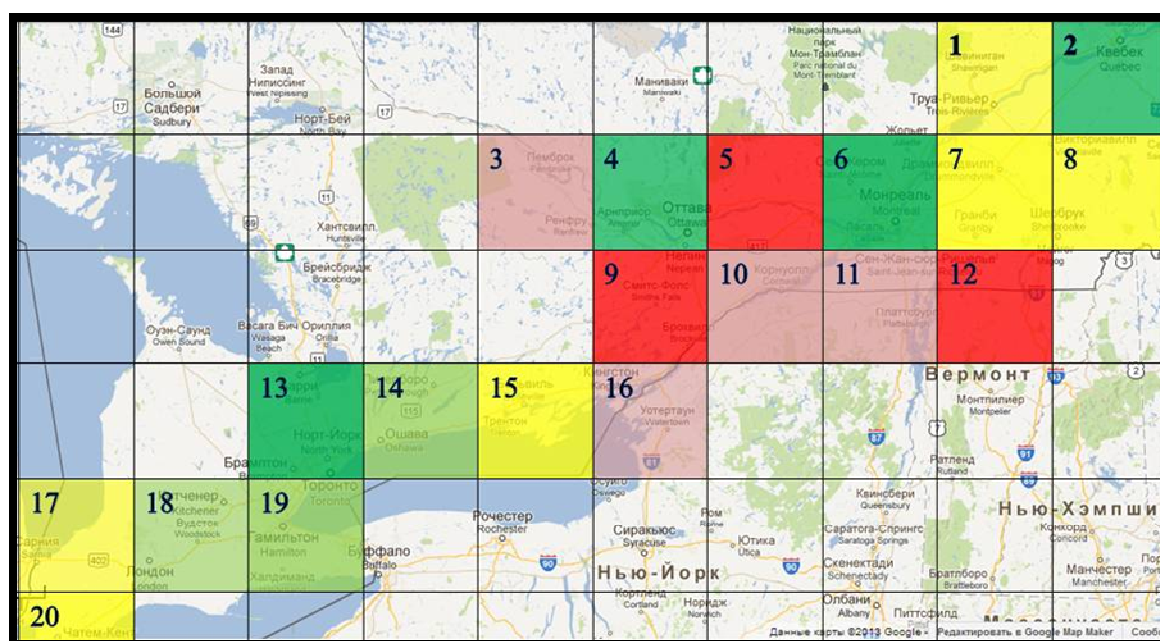


Рис. 1. Схема распределения коэффициента агломеративности в пределах коридора Квебек – Уинсор 2011 г. (рассчитано автором по [8])

Результаты исследования

В системе расселения пространственного коридора Квебек – Уинсор, опираясь на схему, выявлены следующие особенности:

1. Доминирование Торонто и Квебек. Входящие областные поселения, в том числе и некоторые из упомянутых выше агломераций второго порядка, имеют «подчиненное» значение. Надо отметить, что в последние 10-15 лет размещение населения и хозяйственных объектов в пределах коридора стало несколько равномернее, но при этом растет

пространственная социальная и расовая сегрегация в крупнейших агломерациях. Так, в Торонто греки живут в восточной части, в районе Торнхилл проживают русские, в районе Росдейл – англосаксы, как правило, юристы, профессора, политики. Соответственно, появляется взаимная отчужденность и отсутствие взаимодействия между жителями различных социальных групп в городском пространстве и, как следствие, сложность интеграции и социализации социальных групп иммигрантов. Цены на индивидуальный дом в этом парке от 1000000 CAD и выше [7]. Недалеко расположен район, где проживают негры с менее развитой инфраструктурой. Там все дешево, так как обитающие в нем люди в основном бедные, а те, кто имеет хоть какие-то деньги, предпочитают там не селиться [7].

2. Характерны процессы субурбанизации и джентрификации. Субурбанизация идет по линейным магистралям, от Квебека до Торонто, увеличивая упомянутую социальную пространственную сегрегацию в самих агломерациях. Строительство городов-спутников охватывает весь исследуемый район, располагаясь на периферии крупных городов, расширяя их границы и формируя столичные районы.

Джентрификация на данной территории проявляется в перестройке жилых зданий в центре агломерации под жилье. Здесь формируется новый средний класс, или «новые городские профессионалы». Строительные компании осознают, что купить старое административное или промышленное здание и переделать его гораздо дешевле, чем строить новое. Тем более что городские власти всячески поощряют эту тенденцию: центральные улицы, где стояли пустые дома, начали оживать. В результате возросла безопасность центральных районов. Так, в 1993 году одна из строительных компаний Торонто приобрела за CAD 8 000 000 старый 22-этажный промышленный корпус. Строители полностью разрушили внутренности здания, оставив только бетонную коробку и лифтовые шахты. Затем превратили его в обычный жилой дом. В первую же неделю после объявления о продаже квартир в этом доме было продано 160 из 316 квартир. Студии (однокомнатные квартиры) продавались по CAD 59 000, двухуровневые квартиры – по CAD 300000. Помимо квартир в этом комплексе есть и магазины, и стоянка для автомобилей, и клуб здоровья, и даже сад на крыше [7].

3. Перспективы развития территорий между двумя крупнейшими агломерациями Торонто и Монреалем связаны с возможной миграцией в них промышленных столичных предприятий. Но и при интенсивном развитии речь идет не о создании более или менее сплошной полосы развития между двумя столицами, а о развитии отдельных ареалов, что может способствовать более равномерному расположению сети поселений на данных территориях. Так, в последние 25 лет Торонто потерял большую часть своих производственных предприятий, большинство из которых переехали в отдаленные

пригороды в районе Большого Торонто с низкой стоимостью земли, арендной платой. Это, конечно, не новая тенденция, она присутствует в политике градостроительства уже более 100 лет. Но впоследствии пригороды, такие как Западный Торонто, проектируемый для размещения промышленных предприятий, позже преобразованы для жилых кварталов, в связи с расширением самого города. Соответственно, можно задуматься о переносе части предприятий в районы со скученным или случайным типом расселения (по схеме – Бенвилл, Гамильтон). Данные районы находятся в непосредственной близости к границе с США, на побережье оз. Онтарио, что обеспечит рынок сбыта продукции предприятий.

4. Для выявления динамики урбанизационных процессов сравним показатели коэффициента однородности в пределах коридора Квебек – Уинсор за 2011 и 2001 гг.

Таблица 2

Коэффициент однородности в пределах коридора Квебек – Уинсор 2001 г.

(рассчитано автором по [8])

Значение коэффициента однородности	Обозначение	Состав	Группы территорий
178981 114950 103889 252924	2 4 6 13	Квебек Оттава Монреаль Торонто	Группы с ярко выраженным городом – центром
92102 79928	18 19	Лондон Гамильтон	Зоны, тяготеющие к соседним, наиболее развитым.
14175 14044 25439 39425 14430 28343 18253	1 7 8 14 15 17 20	Труа-Ривьер Драммондвилл Шербрук Ошава Беленвилл Сариния Уинсор	Среднеразвитые зоны
5056 5370 7292 11299	9 10 11 16	Броквилл Корнуэл Сент-жан-Ришелье Кингстон	Периферийные зоны
4803 3018 1277	3 5 12	Пембрук Лашюот Мейгог	Проблемные

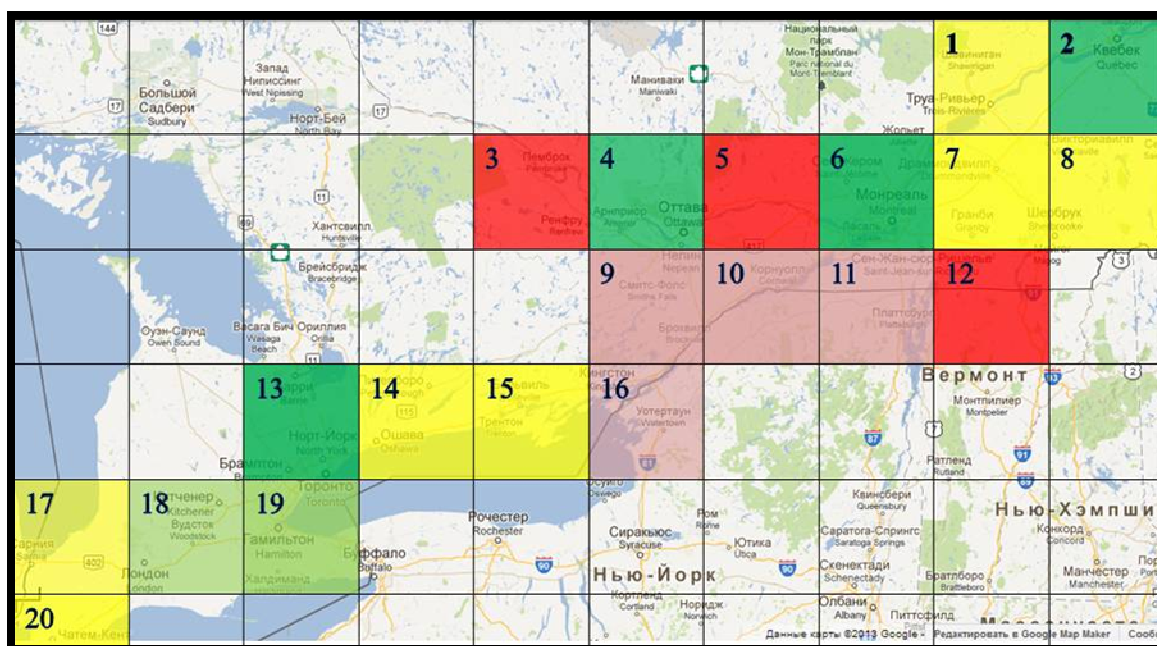


Рис. 2. Схема распределения коэффициента агломеративности в пределах коридора Квебек – Уинсор 2001 г. (рассчитано автором по [8])

Максимальное значение коэффициента характерно для провинций Квебек и Торонто, изменения за данный период выражаются только в дальнейшем укрупнении численности городов. Равномерность рисунка расселения заметно улучшилась в приграничных с США районах – Сариния (17), Гамильтон (19), Уинсор (20). Отчасти повышение городского населения связано с активным торговым взаимодействием со странами – соседями. Города этих ячеек расположены в непосредственной близости от муниципалитетов Нью-Йорк и Мичиган, обеспечивая рынок сбыта продукции и развитие промышленности и, как следствие, создание новых рабочих мест. Создание новых промышленных высокотехнологичных предприятий является магнитом для трудовых миграций населения, например, создание первого завода по производству янтарной кислоты в Северной Америке – Био-индустриальный парк (The Bio-Industrial Park) [8].

Существенные отрицательные изменения произошли в районе Броквилл (9). С периферийной перешел в проблемную группу. Малые города потеряли свой статус, численность городского населения снизилась, причиной являются трудовые миграции, а не естественная убыль населения. Большая часть трудоспособного населения мигрирует из малых городов в более крупный (Монреаль), «источая» тем самым приграничные районы. В основном это связано с более высокой оплатой труда, большими возможностями профессионального роста и обучения.

Улучшение значений коэффициента наблюдаются в Ошава (14), Гамильтон (19), являясь агломерациями второго порядка в границах Оштогам. Стоит отметить, что сам город

испытал спад промышленного производства в 1980-х и 1990-х годах с закрытием ряда текстильных фабрик, последующем ростом безработицы до 14 % в 1990-х годах [8]. Начиная с 2000-х годов, Ошава повышает уровень промышленного производства, путем создания технопарков, грамотно используя свое соседнее положение с Торонто. Многие жители Торонто переезжают в Ошаву из-за сравнительно низких цен на жилье и регулярного железнодорожного сообщения к центру Торонто (ГО Транзит (GO Transit), Виа Рэйл (Via Rail)). Транспортную доступность центра увеличит и новое запланированное Шоссе 407 к концу 2013 года [7].

5. В перспективе система расселения продолжит своё развитие по полицентрическому сценарию, с дальнейшим укрупнением существующих столичных районов. Упор будет сделан на формирование полюсов роста: как в существующих поселениях, так и в межагломерационных ареалах, включая примагистральные территории. Среди возможных полюсов роста можно выделить Труа-Ривьер, Кингстон, Ошава, являющимися промежуточным звеном между агломерациями в системе расселения, гарантирующим её устойчивость.

Заключение

Анализ показал, что функции полюсов роста коридора Квебек–Уинсор выполняют крупные городские агломерации с выделенными городами-центрами: Квебек–Сити, Монреаль, Оттава–Гатино. Согласно исследованиям А.С. Лолы, вокруг выделенных городов-центров сформированы моноцентрические городские агломерации [4]. В особую группу стоит отнести формирующуюся конурбацию Оштагам. В составе планировочной структуры изучаемой территории выделено основное направление расселения – с северо-востока на юго-запад, образованное железнодорожными и автомобильными магистралями, и водной артерией рекой Св. Лаврентий.

Однако развитие коридора ограничивается административной разобщенностью провинций Канады. Разработкой региональных планов занимаются специальные органы в провинции, работающие в тесной связи с Государственным экономическим советом Канады, Федеральным советом науки и развития, научно-исследовательскими учреждениями, с территориальными органами, объединяющими ряд провинций, но следует помнить об отчужденности Квебека, имеющего некую свободу в принятиях решений по региональному развитию. Данные проблемы могут быть решены лишь при вмешательстве федеральных властей. Государственная политика дальнейшего экономического развития должна принципиально отличаться по отношению к состоявшимся агломерациям и к наименее урбанизированным зонам. В первом случае следует продолжать эволюционное развитие агломераций, особенное внимание следует уделить конурбации Оштагам, во втором –

сосредоточиться на развитии туристического и рекреационного секторов в приграничных районах. Так, планомерное развитие агломераций является первостепенной задачей любого развитого государства: регулируемые городские агломерации позволяют использовать главное преимущество больших городов – эффект концентрации.

В целом усиление контрастности рисунка расселения на основе пространственной дифференциации и концентрации общественного производства сопровождается увеличением роли именно в фокусах и планировочных осях, но поскольку процесс происходит в рамках «расширяющейся географии», то возникают и новые ареалы расселения населения. Соответственно, второй основной задачей становится формирование «полюсов» и «зон» роста в районах нового освоения, учитывая сформированные урбанистические структуры.

Список литературы

1. Выходцев А.М. Некоторые аспекты развития урбанизации на территории Югры / А.М. Выходцев // География и природ. ресурсы. – 2008. - № 3. – С.111-114.
2. Зорин И.В. Некоторые методы измерения уровня урбанизации / И.В. Зорин, И.В. Канцеговская // Проблемы современной урбанизации. – 1972. - №1. – С. 191-203.
3. Климов А.А. Пространственное развитие и проблемные территории. Социально-экономические аспекты / А.А. Климов. – М.: КомКнига, 2006. – 288 с.
4. Лола А.М. Основы градостроения и теории города / А.М. Лола. – М.: КомКнига, 2005. – С. 25–27.
5. Пивоваров Ю.Л. Основы геоурбанистики: урбанизация и городские системы: учеб. пособие / Ю.Л. Пивоваров. – М.: ВЛАДОС, 1999. – 232 с.
6. Kechedzhy K.E. Rank distributions of words in additive many-step Markov chains and the Zipf law / E. Kechedzhy, O.V. Usatenko, V.A. Yampol'skii. – Kharkov National University Press, 2005. – P. 1-4.
7. Canadian encyclopedia area [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.thecanadianencyclopedia.com/articles/national-capital-commission/> Загл. с экрана. – На англ. яз. (дата обращения: 29.07.2013).
8. Urban population as a proportion of total population, Canada, provinces, territories [Электронный ресурс] // Statistic Canada, 2011. – Режим доступа: <http://www.statcan.gc.ca>, – Загл. с экрана. – На англ. яз. (дата обращения: 19.07.2013).

Рецензенты:

Мартынов В.Л., д.г.н., профессор, преподаватель кафедры экономической и социальной географии РГПУ им. А.И. Герцена, г. Санкт-Петербург.

Гладкий Ю.Н., д.г.н., профессор, преподаватель кафедры экономической и социальной географии, РГПУ им. А.И. Герцена, г. Санкт-Петербург.