

# SMART-CITY: ГОРОДСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, ЭЛЕКТРОННЫЕ МУНИЦИПАЛИТЕТЫ

## СЛОЖНОСТЬ ПРОЦЕССОВ РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННЫХ ГОРОДОВ

Принято: 24.04.2019; одобрено: 24.05.2019; опубликовано: 15.07.2019

УДК 33.05 JEL R12; R13 DOI 10.26425/2658-3445-2019-2-32-44

### Бартковяк Петр

Д-р экон. наук, профессор, Познанский экономический университет, г. Познань, Польша  
ORCID ID: 0000-0001-9678-3469

### Кшакевич Казимеж

Д-р экон. наук, профессор, Познанский экономический университет, г. Познань, Польша  
ORCID ID: 0000-0002-4770-2478

### АННОТАЦИЯ

Современный экономический кризис связан, прежде всего, с экономической ситуацией в отдельных странах. В статье проанализирован экономический аспект функционирования национальных экономик, включая проблему динамики валового внутреннего продукта, экономического роста квантитативного (количественного) характера и экономического развития, которое принимает квалификативный (качественный) характер, а также другие показатели, которые описывают текущую экономическую ситуацию. Этот анализ позволяет определить, находится ли данная страна в фазе роста и развития или в фазе кризиса, что можно понимать синтетически как снижение производства в экономике, продолжающееся дольше двух кварталов.

В исследовании кризис проанализирован, однако, с другой точки зрения, представлена совершенно другая материя кризиса, а не его экономический аспект. Непрерывный рост или экономическое развитие теоретически должны способствовать улучшению качества условий жизни людей. Экономический рост в национальной экономике в масштабе «макро» приводит к росту и развитию индивидуальных домашних хозяйств, что в упрощенном виде можно назвать увеличением зажиточности. Такие же ожидания общества – экономический рост должен повлиять на улучшение условий жизни рядового гражданина. Аналогичная ситуация должна выглядеть во время экономического кризиса. Времена макроэкономического кризиса – кризис и отдельного домашнего хозяйства, необходимость «затянуть пояс». Однако во времена экономического процветания человек также вынужден параллельно функционировать в кризисе, который затрагивает каждый крупный город, независимо от роста или кризиса национальной экономики, отсутствия рабочих мест, сокращения производства, растущей безработицы и т. д. Здесь идет речь о специфическом кризисе, который проявляется в ухудшении качества среды функционирования людей – среды, в которой ежедневно находится человек и удовлетворяет свои потребности.

### КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Фазы развития, развитие городов, качество жизни, кризис пространства, урбанизация, глобализация.

### ЦИТИРОВАНИЕ

Бартковяк П., Кшакевич К. Сложность процессов развития современных городов//E-Management. 2019. № 2. С. 32–44.

© Бартковяк П., Кшакевич К., 2019. Статья доступна по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0. всемирная. (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)



# SMART-CITY: URBAN INFRASTRUCTURE, ELECTRONIC MUNICIPALITIES

## COMPLEXITY OF THE PROCESSES OF MODERN URBAN DEVELOPMENT

Received: 24.04.2019; aprobed: 24.05.2019; published: 15.07.2019

JEL CLASSIFICATION R12; R13      DOI 10.26425/2658-3445-2019-2-32-44

### **Bartkovyak Petr**

Doctor of Economic Sciences, Professor, Poznan Economic University, Poznan, Poland  
ORCID ID: 0000-0001-9678-3469

### **Kshakevich Kazimezh**

Doctor of Economic Sciences, Professor, Poznan Economic University, Poznan, Poland  
ORCID ID: 0000-0002-4770-2478

### ABSTRACT

The current crisis is primarily related to the economic situation in some countries. An economic aspect of the functioning of national economies, including the problem of the dynamics of gross domestic product, economic growth of quantitative (quantitative) character and economic development, which takes a qualifying (qualitative) character, as well as other indicators that describe the current economic situation have been analyzed in the article. This analysis allows us to determine whether this country is in a phase of growth or development, or in a phase of crisis, which can be understood synthetically as a decrease in production in the economy that lasts longer than two quarters.

The crisis, however, from a different point of view has been analyzed in the research, a completely different matter of the crisis has been presented, and not its economic aspect. Continuous growth or economic development should theoretically contribute for improving the quality of people's life. Economic growth in the national economy on a "macro" scale leads to the growth and development of individual households, which in a simplified form can be called an increase in prosperity. The same expectations of society - economic growth should affect the improvement of living conditions of the ordinary citizen. A similar situation should look like during the economic crisis. Times of macroeconomic crisis – the crisis also of the individual household, the need to "tighten the belt." However, in times of economic prosperity, a person is also forced to function in parallel in a crisis, that affects every major city, regardless of the growth or crisis of the national economy, lack of jobs, production cuts, rising unemployment, etc. Here we are talking about a specific crisis, which reveals itself in the worsening of the quality of the environment of human functioning – the environment in which a person is daily and meets his needs.

### KEYWORDS

Phases of development, urban development, life quality, crisis of space, urbanization, globalization.

### FOR CITATION

Bartkovyak P., Kshakevich K. Complexity of the processes of modern urban development (2019) *E-Management*, 2 (2), pp. 32–44.  
doi: 10.26425/2658-3445-2019-2-32-44



Для того, чтобы показать кризис пространства, в котором функционирует человек, было решено представить несколько основных проблем, с которыми сталкивается большинство современных городов. Выбор пал на города в связи со сложностью этого пространственного образования. Города всегда были центрами экономической и социальной жизни [Parysek, Mierzejewska, 2009]. Каждый город выполняет множество функций, создавая сеть взаимосвязей (отношений). Поэтому можно считать город специфической системой, называемой в литературе территориальной социальной системой [Parysek, 2007]. Каждая территориальная социальная система состоит из группы людей со своими потребностями, стремлениями и жизненными амбициями, а также слоем материальной основы, создающей как естественные, так и искусственные элементы, выделенные в виде территории [Mierzejewska, 2010]. Сложность территориальной социальной системы способствует накоплению проблем, связанных с ее надлежащим функционированием, т.е. таким развитием, которое не ограничивает возможности удовлетворения потребностей важнейшего компонента этой системы – общественности. Такое развитие называется сбалансированным развитием. Проблемы современных городов являются результатом все большей сложности процессов экономического и социального развития, растущей глобализации и международной экономической интеграции [Parysek, Mierzejewska, 2009]. Для облегчения идентификации отдельных проблем городов было решено определить ключевые проблемные области (аспекты) (табл. 1).

**Таблица 1.** Основные проблемы и вызовы развития городов

Table 1. The main problems and challenges of urban development

Аспекты	Проблемы
Природные	Обеспечение высоких стандартов качества окружающей среды Водное и сточное хозяйство Отходное хозяйство Управление энергией и энергоснабжение Соответствующее соотношение между застроенной территорией и зеленой зоной
Социальные	Ликвидация диспропорций в развитии и условиях жизни Противодействие неблагоприятным демографическим тенденциям Приостановление углубляющейся социальной стратификации Распространение патологических явлений Противодействие развитию цивилизационных болезней Обеспечение безопасности жителям Жилищные и санитарные условия
Экономические	Преодоление международной конкуренции Развитие новых направлений социально-экономической жизни Сбалансирование рынков труда Организация продуктивной и экономически эффективной системы общественного городского транспорта Решение финансовых проблем, возникших в результате повышения стоимости жизни
Пространственные	Забота о пространственном порядке Рациональное хозяйство территорией (урбанизация, разрастание городов) Приостановление расползания города Единство архитектурного стиля Функциональность территории Чистота и эстетика Реурбанизация и рекультивация деградированных территорий Благоустройство дисфункциональных городских районов (ревитализация)

Источник: [Mierzejewska, 2010] / Source: [Mierzejewska, 2010]

В дальнейшей части работы будут в основном анализироваться пространственные проблемы современных городов и их влияние на функционирование жителей – территориальной общественности.

## СБАЛАНСИРОВАННАЯ УРБАНИЗАЦИЯ, ВЛИЯЮЩАЯ НА КАЧЕСТВО ЖИЗНИ ЖИТЕЛЕЙ

Явление урбанизации – естественный процесс, происходящий в каждом пространстве, населенном человеческим обществом. Города, как места концентрации разнообразных функций, предлагающие значительный потенциал развития своим жителям, были очень привлекательным местом жизни для окрестного населения. Однако до тех пор, пока они были ограничены барьером в виде городских стен, возможности приема городами новых жителей были значительно ограничены. Только вместе с великой промышленной революцией XIX века города открылись для населения окрестных деревень и небольших городов. Таким образом, XIX век был периодом в истории развития городов, в котором процесс урбанизации характеризовался очень высокой динамикой, заключающейся в «формировании городских систем поселения, которые могут создавать различные структурные формы, связанные с городским стилем жизни. Причины урбанизации обусловлены постоянным развитием городских цивилизаций и увеличением численности городского населения. Это проявляется в территориальном и демографическом развитии существующих городов благодаря созданию несельскохозяйственных зон застройки в зонах городских агломераций и конурбаций, а также появлению новых городов и поселков» [Chmielewski, 2001]. Явление урбанизации может происходить на разных уровнях, и это явление можно считать благоприятным процессом для городских жителей тогда, когда оно происходит сбалансированным образом, т.е. вместе с прогрессирующим явлением урбанизации улучшается доступ к работе, учреждениям образования и культуры, медицинским, финансовым и страховым учреждениям (табл. 2).

**Таблица 2.** Аспекты урбанизации и ее основные особенности

Table 2. Aspects of urbanization and its main features

Аспекты урбанизации	Черты
Демографический	Увеличение численности городского населения, увеличение доли городского населения в общей численности населения
Экономический	Увеличение доли людей, занятых вне сельского хозяйства – в промышленности, торговле и широко понимаемой сфере услуг
Социальный	Распространение городского образа жизни
Пространственный	Увеличение площади городов
Административный	Получение городских прав за счет динамично развивающихся сельских центров – новые города

Источник: [Mierzejewska, 2010] / Source: [Mierzejewska, 2010]

Не без значения остается также необходимость, сопровождающая явление урбанизации, развития сетевой инфраструктуры, в том числе дорог, водопроводной, канализационной и газовой сетей. В противном случае создаются новые урбанизированные районы без доступа или с очень трудным доступом к основным благам, влияющим на качество жизни населения. Процесс урбанизации возможен до тех пор, пока в городских границах не появится свободное пространство. Критическим моментом процесса урбанизации является достижение максимальной плотности населения – числа жителей, приходящегося на единицу площади. Предел, при превышении которого качество жизни начинает падать, различен в зависимости от конкретных условий – в польской действительности максимальная плотность будет относительно ниже, чем, например, в американских условиях, в связи с отсутствием традиции высотного строительства. Проблематикой чрезмерной плотности населения в городах в 1960-е гг. занимался известный американский антрополог Э. Т. Холл [Hall, 2009]. Автор на основе проведенных экспериментов указывает на появляющиеся проблемы психосоциологического характера результатом чрезмерного индивидуального уплотнения в среде функционирования человека – чрезмерной урбанизации – может стать возникновение так называемого «бихевиорального болота» [Hall, 2009, стр. 47], которое вызывает нарушения в восприятии основных человеческих потребностей как низшего, так и высшего порядка. В первоначальных реальных урбанизации, вызванных быстрым развитием промышленности, приток населения часто превышал возможности создания соответствующим образом оборудованного для нормального функционирования городского пространства. Не хватало, прежде всего, жилых зданий, доступа к воде, канализации и медицинскому обслуживанию. Низкий стандарт проживания вызывал многочисленные социальные проблемы: рост безработицы и преступности, бездомность или прогрессирующую деградацию окружающей среды [Mierzejewska, 2010].

Однако, хотя в процессе первичной урбанизации можно заметить положительные стороны, последующие явления – источник гораздо более серьезных функциональных проблем. Когда городское пространство с очень хорошим местоположением, т.е. центральным в планировке города, исчерпано, начинается процесс субурбанизации – урбанизации пригородных районов, очень часто уже не расположенных в пределах городов, а принадлежащих соседним территориальным единицам, которые до этого имели по отношению к городу комплексные функции, например, они были сельскохозяйственными районами и обеспечивали город сельскохозяйственной продукцией. Субурбанизация считается основной пространственной проблемой современного города [Parysek, Mierzejewska, 2009; Lisowski, Grochowski, 2008; Węławowicz, 2010]. В результате субурбанизации происходит изменение существующей функции пригородных районов из сельскохозяйственных в несельскохозяйственные. В результате этого область влияния города значительно увеличивается – районы, которые снабжают город сельскохозяйственной продукцией, становятся все более отдаленными, что способствует образованию многочисленных логистических проблем. Это связано с необходимостью размещения перерабатывающих предприятий за пределами городской зоны. Это может привести к разделению города на однородные функции: центральная территория, как правило, является местом работы, главным образом в секторе торговли и услуг, в окружении относительно небольшой зоны плотной городской застройки, обычно выполняющей жилищную функцию, дополненную, кроме того, торгово-обслуживающими функциями меньшего значения.

В польских условиях следующую зону крупных городских агломераций создают многоквартирные жилые микрорайоны, строящиеся, как правило, по крупнопанельной технологии. Только последние два десятилетия способствовали тому, что в районе крупнопанельных жилых домов создаются торговые и обслуживающие центры, в основном сосредоточенные в крупных торговых центрах. Централизация услуг и торговли в такого типа центрах способствует значительной диверсификации их доступности для местного населения. С созданием крупных торговых центров связана также проблема хищнической пространственной экономики. Торговым центрам обычно сопутствуют огромные площади автостоянок и подсобных помещений [Parysek, Mierzejewska, 2009], которые больше напоминают «море бетона и асфальта», а не благоприятное человеку социальное пространство. Однако в последние годы эта ситуация значительно улучшается. Появляется все больше небольших точек торговли и услуг, которые в связи с зачастую лучшим расположением привлекают клиентов близлежащих микрорайонов. В процессе субурбанизации создается еще одна городская зона, для которой характерно односемейное строительство – в польских условиях это чаще всего усадебная застройка, в случае значительного дефицита свободного пространства, спаренная или сблокированная застройка, которая может использоваться для застройки небольших участков земли, благодаря чему пространство используется более эффективно.

### **ЯВЛЕНИЕ РАЗРАСТАНИЯ ГОРОДОВ КАК ПРОЦЕСС СУБУРБАНИЗАЦИИ**

С субурбанизацией связано явление разрастания городов (англ. *urban sprawl*) – неконтролируемого разрастания или даже буквально «расползания» [Brueckner, 2001; Bourne, 2001; Wassmer, 2002; Lisowski, Grochowski, 2008; Litwińska, 2008]. Различие между субурбанизацией и разрастанием городов, как в реальной жизни, так и в литературе, является относительно трудным. Иногда разрастание городов называется долгосрочным процессом, состоящим из нескольких этапов, подобно как субурбанизация [Lisowski, Grochowski, 2008]. В других случаях оно считается синонимом процесса субурбанизации [Parysek, Mierzejewska, 2009] или продвинутой субурбанизации и экс-урбанизации [Szymańska, Biegańska, 2011]. Разрастание городов также называют *spread city*, *exurb*, *dispersed city*, или же *edge city* [Szymańska, Biegańska, 2011]. Несомненно, явление разрастания города может быть связано с субурбанизацией. Первоначально разрастание городов происходило только в городах Соединенных Штатов и было связано с промышленной революцией. Во время экономических преобразований, результатом которых был переход от доиндустриального к индустриальному периоду, произошло разделение некоторых городских функций в пространстве, которые до сих пор выполнялись совместно – жилые и промышленные функции (в небольших масштабах). Однако основные причины разрастания городов нужно искать намного позже. Неконтролируемый рост городов был бы невозможен, если бы не интенсивное развитие общественного транспорта и новых амбиций среднего класса, который по мере улучшения своей экономической ситуации стал искать более благоприятное, чем многолюдный центр города, место проживания – расположенное в пригородной зоне. Развитие общественного транспорта должно быть связано с запуском рельсового транспорта, который охватывает пригородную зону города. В развитых

странах мира явление разрастания городов началось еще в 20-е гг. XX в. (Соединенные Штаты, Австралия), а 1950-е гг. и следующее десятилетие – это развитие явления в странах Западной Европы. В Польше о явлении разрастания городов можно говорить с 90-х гг. прошлого века наряду с изменением экономической системы и либерализацией рынка (табл. 3).

**Таблица 3.** Причины явления разрастания городов в некоторых регионах мира

Table 3. Causes of urban sprawl in some regions of the world

Регион /государства	Причины явления
Северная Америка (США, Канада)	Развитие моторизации – увеличение доступности автомобилей, сокращение времени проезда до места работы и торговли Увеличение доходов, позволяющих среднему классу проживание в районах вдали от центра Определение монофункциональных городских зон – жилой, промышленной и торговой Изменение факторов размещения промышленности – размещение промышленности за пределами городов, – «бегство» от иммигрантов, которые поселялись в центральной части городов
Западная Европа (Великобритания, Голландия, Германия)	Уменьшение субсидий на многосемейное строительство Изменение жилищных предпочтений – желание жить в собственном доме среди зелени (собственный сад и близость к лесным массивам) Развитие моторизации и дорожных систем Инвестиции в инфраструктуру пригородной зоны Поощряющая налоговая политика для соседних населенных пунктов
Польша	Приобретение самоуправления гминами – возможность проведения собственной пространственной политики Возвращение земельной ренты Развитие рынка недвижимости Стихийное развитие моторизации Развал кооперативного и коммунального строительства Прогрессирующая деградация застройки центра города Отсутствие предложений жилья в крупных городах

Источник: [Bartkowiak, Koszel, 2011] / Source: [Bartkowiak, Koszel, 2011]

Главной особенностью разрастания города является его неконтролируемый характер – на это указывает, во-первых, неспособность «обуздания» явления, а во-вторых, его беспорядочность – отсутствие пространственного порядка [Lisowski, Grochowski 2008, Litwińska 2008]. «Расползание города» включает в основном пригородные сельские районы, которые до сих пор использовались для сельского хозяйства. Это явление невыгодно в связи с использованием под жилищную территорию часто ценных сельскохозяйственных угодий, где можно было вести экстенсивное возделывание, не требующее значительных затрат. Пространство используется несоответствующим образом не только для его первоначального предназначения, но также в соответствии с его естественными условиями, которые предполагают возделывание на них сельскохозяйственных культур. В такой ситуации становится необходимым проведение более интенсивного сельского хозяйства в менее плодородных районах. Это пример иррациональности в поведении людей, которые во имя субъективного комфорта проживания в теоретически лучших условиях уменьшают ресурсы сельскохозяйственных земель хорошего качества. Расположение домов в районах, включенных в разрастание городов, также неадекватно для оптимальных потребностей человека – домашние хозяйства разбросаны и занимают значительные площади. В то время как в пригородных условиях количество частной площади, приходящейся на одного жителя, колеблется в пределах 150–200 м<sup>2</sup> то в многоэтажном строительстве, характерном для центральных районов городов, оно составляет около 4 м<sup>2</sup> [Parysek, 2008]. Это свидетельствует о значительной дифференциации городского пространства.



Можно выделить три типа благоустройства, которые определяются как типичная застройка разрастания городов. Первую группу составляют постоянно благоустраиваемые пригородные районы – окраины города. Вторую группу составляют зоны линейной застройки, создаваемые вдоль подъездных путей к городу – в основном это автомобильные пути сообщения, но встречаются и формы, созданные вдоль линий железнодорожного сообщения. Третью группу составляют разрозненные территории, расположенные на некотором расстоянии от города – отделенные от других урбанизированных районов сельскохозяйственными угодьями или лесонасаждениями [Litwińska, 2008].

Разрастанием городов называют также застройки, построенные вокруг небольших городов, окружающих центральный город, которые расположены в зоне сильного воздействия ядра. Районы, затронутые явлением разрастания городов, подвергаются процессу эволюции. Первым этапом в развитии явления разрастания города является появление рассредоточенных застроек вдоль главных коммуникационных путей, ведущих к центральному городу – развитие «спальной» зоны города. На следующем этапе происходит дополнение застройками в сфере обслуживания и торговли, обеспечивающими обслуживание новопостроенных урбанизированных районов. Последним этапом разрастания города является размещение деятельности в виде рабочих мест и развитие дорожной инфраструктуры.

Развитие явления разрастания городов способствует возникновению многочисленных проблем как в структуре города, так и в социальном или экономическом аспекте. Основные трудности в функционировании пространственной структуры города связаны с интенсификацией уличных пробок и неэффективным общественным транспортом, что выражается в необходимости использования индивидуальных транспортных средств – легковых автомобилей. Большинство районов, охваченных разрастанием городов, в связи с ранней стадией развития этого явления, не имеют собственных торгово-обслуживающих точек. Жители вынуждены пользоваться заведениями, расположенными в центре города, что создает дополнительное автомобильное движение наряду с увеличением расхода топлива, а также эмиссией выхлопных газов и шума. В то же время увеличение автомобильного движения способствует снижению безопасности дорожного движения. Разрастание городов также является одной из причин снижения значимости центра города, который теряет свой многофункциональный характер – явление опустошения центра города. Низкая привлекательность центра города связана с постепенной декапитализацией тканей центра города – в компактной застройке живут более бедные слои общества – доходит до так называемой пауперизации общества и, как следствие, дезинтеграция и социальная поляризация – центр населяют бедные люди, которые вытесняют население среднего класса на окраины и во все более популярные закрытые жилые микрорайоны. Явлению разрастания городов способствуют также современные тенденции в экономике, то есть стремление городов к фрагментации и функциональной поляризации, интенсификация реорганизации пространства вследствие структурного и пространственного распада [Mierzejewska, 2010].

С точки зрения отдельных жителей и широкой общественности можно указать как благоприятные, так и неблагоприятные явления разрастания городов (табл. 4).

Следует помнить о том, что во многих случаях разрастание городов охватывает районы, расположенные за пределами административных границ городов, проникая на территории окружающих гмин. Это порождает своеобразную проблему для бюджетов центральных городов, в которых работают жители широко понимаемой пригородной зоны. Они пользуются инфраструктурой, здравоохранением, услугами, торговыми точками, финансовыми и страховыми учреждениями, а также местами развлечений, расположенными на территории города. Поэтому правильная будет формулировка, что город является центром их социальных интересов. Город обычно получает налоги, уплачиваемые в соответствии с местом проживания, то есть в анализируемом случае получают их территориальные единицы, граничащие с городом. В польских условиях можно указать на многочисленные случаи сокращения городского населения с одновременным увеличением числа жителей, проживающих в пригородной зоне. К таким городам относятся в частности Варшава, Лодзь, Краков, Познань, Вроцлав, Труймясто и Верхнесилезская агломерация [Węśławowicz и др., 2006]. В ситуации слабых бюджетов большинства крупных городов в Польше это очень неблагоприятное явление, с которым чрезвычайно трудно бороться.

**Таблица 4.** Индивидуальные и публичные последствия субурбанизации и разрастания городов

Table 4. Individual and public consequences of suburbanization and urban sprawl

Точка зрения	Благоприятные явления	Неблагоприятные явления
Индивидуальный житель	Жизнь в более благоприятной окружающей среде Улучшение жилищных условий Рекреация на открытом воздухе Большая приватность Более низкие налоги и часто налоговые льготы Более низкие затраты на строительство дома по сравнению с покупкой квартиры в центре города Удовлетворение жизненных амбиций	Более высокие расходы функционирования «Зависимость» эффективного функционирования от легкового автомобиля (часто необходимость иметь больше одной машины) Ограничения в пользовании услугами более высокого порядка - невозможность удовлетворять потребности более высокого порядка в непосредственной близости от места жительства Новые проблемы в функционировании домашнего хозяйства (необходимость обеспечения топливом, уход за приусадебным участком) Ограничение свободного времени – необходимость посвящать его значительную часть на дорогу Социальная дегенерация – ослабление межличностных контактов
Общесоциальный	Соответствие социальным ожиданиям	Нерациональное использование территории Уменьшение земель, используемых для сельского хозяйства Увеличение затрат на строительство сетевой (коммунальной) инфраструктуры Увеличение количества столкновений и дорожно-транспортных происшествий Деградация качества природной среды Экономические потери Автостоянки занимают территорию внутри города Увеличение социальной сегрегации Ослабление или даже исчезновение соседских связей

Источник: [Mierzejewska, 2010] / Source: [Mierzejewska, 2010]

## ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С РАЗВИТИЕМ КОММУНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Разрастание городов является основной причиной увеличения расходов на строительство коммунальной инфраструктуры, то есть той, строительства которой требует закон о подразделениях территориального самоуправления, в том числе города<sup>1</sup>. Множественность собственных задач гмины в условиях значительных ограничений экономического характера (необходимость сбалансирования бюджета гмины, избегания дефицита) способствует углублению проблем многих городов. Темпы развития пригородных зон определенно превышают инвестиционные возможности большинства городов.

Для предметной разработки особый интерес представляет вопрос дорожной инфраструктуры, которая оказывает наибольшее влияние на функционирование городской структуры, в связи с широким использованием легковых автомобилей в качестве стандартного вида транспорта. Оснащение новых жилых микрорайонов базовой инфраструктурой, включая сети: электроснабжения, водоснабжения, канализации и газоснабжения, в настоящее время становится стандартом. Особенно в условиях организованного девелоперского процесса. Девелоперы все чаще берут на себя ответственность за создание инфраструктуры, сопровождающей строящиеся микрорайоны. Это часто является результатом низкой эффективности территориального самоуправления в этом аспекте. Девелоперы, после использования всего ресурса районов,

<sup>1</sup> Закон Республики Польша о гминном самоуправлении от 8 марта 1990 г.



оснащенных инфраструктурой, прибегают к неоснащенным районам. Для поддержания ликвидности при реализации инвестиционных процессов, генерирующих доходы, девелоперы сами должны выполнять публичные задачи – часто выполняемые в форме публично-частного партнерства. Однако частный инвестор не может взять на себя полную ответственность за задачи, которые должны выполнять гмины. Это было бы слишком большим финансовым бременем для них.

Несмотря на теоретически лучшие жилищные условия (большая площадь, приходящаяся на одного человека), чем в центре, проживание в пригородной зоне создает проблемы, которые не возникают в центральной зоне города. Для доступа к здравоохранению, услугам, торговым точкам, финансовым и страховым учреждениям или местам развлечений необходимы поездки. В этой ситуации альтернативой могло бы быть использование общественного транспорта. Однако в польской действительности к общественному транспорту не относятся приоритетно. Автобусное сообщение не имеет отдельных выделенных так называемых автобусных полос, а трамвайная коммуникация не всегда доходит до отдаленных пригородных районов и не всегда так запланирована, чтобы по возможности был обеспечен беспрепятственный проезд по всему маршруту (исключением является скоростной трамвай в Познани, скоростная железная дорога в Труймясте, использующая железнодорожные пути или скоростной трамвай в Кракове).

Коммуникационные проблемы современных городов связаны не только с отсутствием современной дорожной инфраструктуры. Наряду с развитием процесса урбанизации не происходило адекватное развитие автодорожной и железнодорожной сетей – возможности строительства эффективной коммуникационной структуры снижались, в то время как доступная сеть была не очень выгодна. На момент принятия решения о строительстве новых дорог (реже железнодорожных линий), которые зачастую одновременно определяли критическую ситуацию в доступной сети, единственным возможным решением стало строительство окружных маршрутов (кольцевых дорог). Добились тогда увеличения скорости на транзитном маршруте, что является благоприятной ситуацией для надлокальных центров, связанных таким маршрутом, но не для небольших населенных пунктов, лишенных соответствующего количества съездов, не почувствовали ожидаемой выгоды [Templewicz, 2011].

Поэтому главной целью дорожного строительства должно быть облегчение в передвижении людей, в то время как все больше и больше инвестиций такого типа осуществляются без учета этого аспекта. Отсутствие интеграции сети автострад с национальными дорогами часто не отвечает целям, поскольку введенные оплаты за проезд по автостраде отбивают охоту у водителей пользоваться современной инфраструктурой. Водители вместо того, чтобы объезжать города, используя существующие кольцевые дороги (платные), направляются в сам центр.

## **СЛОЖНОСТЬ ПРОЦЕССА ПРОСТРАНСТВЕННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ**

Потенциальный кризис современного города проявляется прежде всего в современных процессах, связанных с чрезмерной урбанизацией, субурбанизацией или явлением разрастания городов. Однако эти процессы характерны для развивающихся стран. Многие мировые экономики уже прошли эти стадии развития и теперь сталкиваются с совершенно другими проблемами. В Польше прямо указывается на кризис пространственной экономики, причина которого заключается в нелиберальной экономической политике польских правительств. Не без значения остается вопрос трактовки пространственной и жилищной экономики как объекта рыночной игры [Kowalewski, 2009].

Нынешний кризис в области пространственного планирования в Польше является следствием плохо сформулированных правовых норм [Kamiński, 2008; Jędraszko, 2005], включая поправку к Закону о пространственном планировании и благоустройстве от 27 марта 2003 г., которая после вступления в силу аннулировала местные планы пространственного развития (аббревиатура MPZP), принятые до 1995 г. Это способствовало тому, что почти три четверти территории страны не имело (в 2008 г. 74,4 % территории страны) и до сих пор не имеет базового документа планирования, а именно Плана местного пространственного развития (MPZP). Низкая эффективность MPZP обусловлена, прежде всего, их малым количеством. Местные планы в большинстве случаев охватывают только небольшие районы гмин – как правило, территорию потенциального инвестирования частного инвестора. В своем содержании MPZP не ссылаются на гминные стратегии и другие программы развития на местном уровне. Районы, которых коснулось признание местных планов недействительными,

утратили свои охраняемые законом резервы для осуществления инвестиций публичного назначения. Вторым фактором, который способствовал деформации пространственного планирования в Польше, было невыполнение концепции, касающейся создания программ для надлокальных публичных мероприятий, что привело к «отмежеванию» пространственного планирования на национальном и воеводском уровнях от местного планирования – на гминном уровне. Концепция национального и воеводского пространственного планирования не имеет ничего общего с планированием на гминном уровне [Purchla, 2008; Kolipiński, 2011]. Поэтому было принято решение о введении двойной системы формирования пространственного порядка посредством принятых локальных планов пространственного благоустройства или, в случае их отсутствия, на основе отдельного административного решения, то есть Условий застройки и благоустройства территории [Kolipiński, 2011]. В результате, когда нет местного плана, о предназначении территории решает заявление инвестора об установлении условий застройки. Роль органов исполнительной власти заключается только в проверке соответствия заявления с отдельными законами. Здесь должен быть указан инструмент Изучения условий и направлений пространственного благоустройства (аббревиатура SUIKZP), который является обязательным для гмин, но это не является локальным юридическим актом [Purchla, 2008] – это всего лишь свод указаний для создания будущих локальных планов, а практически это документ не имеющий значения из-за времени, которое обычно проходит с момента подготовки Исследования до публикации отдельных локальных планов – происходящая быстрыми темпами утрата актуализации исследования. Исследования, кроме того, что они являются разработкой в большинстве случаев нефункционирующей, содержат также многочисленные недостатки в их конструкции. В них не учитываются потребности и возможности развития гмины. Они представляют собой лишь многоаспектный анализ существующей ситуации и им не хватает перспективного характера. Исследования условий и направлений пространственного благоустройства проводятся для территории одной гмины. Не учитываются в них публичные цели надлокального характера (любой вид сетевой инфраструктуры), которые не оказывают существенного влияния на темпы экономического развития гмин. Кроме того, указывается на отсутствие демократического характера процесса принятия решений о разрешении на строительство (WZiZT), в котором должны участвовать все стороны, имеющие какой-либо интерес. Такое поведение порождает общественные конфликты, а желание быстрого осуществления инвестиции инвестором может приводить к коррупции. Некоторым средством содействия осуществлению публичных инвестиций являются так называемые специальные законы, которые упрощают административные процедуры и сокращают время осуществления автодорожных, железнодорожных, авиационных и телекоммуникационных инвестиций [Kolipiński, 2011].

Неблагоприятным для пространственной экономики является сам процесс пространственного планирования, который осуществляется в польских условиях двумя способами: посредством бюджетных единиц, подчиненных органам самоуправления, или через частные субъекты, которым поручаются определенные задачи в сфере пространственного планирования. Только крупнейшие польские города имеют независимые подразделения пространственного планирования (Городские урбанистические мастерские, Организации по планированию и т.д.). Большинство органов местного самоуправления вынуждены пользоваться предложениями частных организаций по планированию, качество работы которых не самое высокое. Во многих случаях разработки по планированию используются без ключевого для такого типа проектов осмотра на месте, а только на основе существующей документации, которая часто неактуальна.

Причины плохого состояния польского пространственного планирования можно искать в несовершенной правовой системе, которая вытекает из:

- введения обязательного закона о пространственном планировании и благоустройстве лоббистами архитекторов – этот закон отражает интересы этой среды;
- лишения гмин основного документа, устанавливающего пространственную структуру – MPZP;
- фрагментарности MPZP, которые не охватывают всю территорию гмин, а лишь небольшие районы потенциального инвестирования, что затрудняет привлечение средств из фондов Евросоюза;
- отсутствия положений, останавливающих разброс застройки – предотвращающих явление разрастания городов;
- отсутствия уточнения в Законе о пространственном планировании и благоустройстве понятия пространственного порядка – в результате имеется множество интерпретаций на эту тему;
- отсутствия собственных, независимых подразделений по пространственному планированию [Jędraszko 2005].

Эта довольно сложная ситуация в польской системе пространственного планирования способствует углублению не только кризиса современного города, но и пространственного кризиса в национальном масштабе независимо от характера пространства – городского или сельского. Исследователи данной темы указывают на необходимость немедленного исправления этой ситуации [Izdebski, Nelicki, Zachariasz, 2007; Regulski, 2007; Kamiński, 2008; Gwiazdowicz 2010], которое заключается в: необходимости внесения поправок в закон о пространственном планировании и благоустройстве (введение обязанности по созданию местных планов), а также унификации определений и понятий, связанных с пространственным планированием (введение одного обязывающего толкования закона, связанного с пространственным планированием).

Измененное законодательство должно способствовать ограничению неблагоприятных пространственных явлений, в том числе чрезмерной субурбанизации и явления разрастания городов, поскольку в нынешних условиях польское законодательство никоим образом не учитывает эти процессы, несмотря на многочисленные анализы, проведенные на эту тему.

## ВЫВОДЫ

Суматоха и потенциальный кризис современных городов способствуют тому, что с точки зрения среднего инвестора и пользователя пространства является малопривлекательным. Это указывает на его непредсказуемость, конфликтогенность, низкий уровень безопасности и коррупциогенность. С точки зрения пространственного планирования руководящегося принципами пространственного порядка и сбалансированного развития, можно сказать об их отсутствии, а даже возникновении совершенно противоположной ситуации – пространственного хаоса и дисбаланса в пространственном развитии. Ключевым кажется здесь отсутствие осуществления идеи сбалансированного развития в пространственном планировании. Причины такого положения дел можно найти главным образом в стремительно происходящих урбанизационных процессах, которые достигли своего апогея на рубеже веков и в дальнейшем не прекращаются. Чрезмерная субурбанизация и новое в польских условиях разрастание городов преобладают, и не видно, чтобы что-то могло стоять на их пути, а «несовершенное» законодательство открывает новые лазейки, через которые вторгаются различные проблемы, связанные с пространственным порядком и сбалансированным развитием. Поэтому в настоящее время трудно однозначно определить направление, в котором польские города должны стремиться в процессе своего развития.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- Bartkowiak P., Koszel M.* (2011). The contemporary crisis of the city. Dilemmas of business management in times of crisis. Scientific Society for Organization and Management. Poznań. P. 14–39.
- Bourne L.S.* (2001). The urban sprawl debate. Myths realities and hidden agenda//Plan Canada. Vol. 41 (4).
- Brueckner J.K.* (2001). Urban sprawl: lessons from urban economics. Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs. Brookings Institution Press, Filadelfia.
- Chmielewski J.M.* (2001). Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej. Warszawa.
- Gwiazdowicz M.* (2010). Kryzys gospodarki przestrzennej. Infos nr 3 (73), Wydaw. Sejmowe dla Biura Analiz Sejmowych, Warszawa.
- Hall E.T.* (2009). Ukryty wymiar. Warszawskie Wydawnictwo Literackie MUZA S. A., Warszawa.
- Izdebski H., Nelicki A., Zachariasz I.* (2007). Zagospodarowanie przestrzenne. Polskie prawo na tle demokratycznego państwa prawnego. Program Ernst&Young „Sprawne Państwo”, Warszawa.
- Jędraszko A.* (2005). Zagospodarowanie przestrzenne w Polsce – drogi i bezdroża regulacji ustawowych, Unia Metropolii Polskich, Warszawa.
- Kamiński Z.* (2008). Bezdroża prawne planowania przestrzennego w Polsce, [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu, Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna nr 5, Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Kolipiński B.* (2011). Ekspertyza na temat: Ład przestrzenny w Polsce – stan i problemy, Wydawnictwo Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Warszawa.

- Kowalewski A.* (2009). *Gospodarka przestrzenna w Polsce*, (tekst referatu wygłoszonego na Konferencji Spalskiej PZiTb w dniu 6 października 2009 r.).
- Lisowski A. Grochowski M.* (2008). *Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania, formy i konsekwencje*, [w:] *Ekspertyzy do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008-2030*, Wyd. KPZK – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, T. 1, Warszawa.
- Litwińska E.* (2008). *Zjawisko urban sprawl – jeden z wymiarów współczesnych procesów urbanizacji*, [w:] *Słodczyk J., Śmięgielska M. (red.), Współczesne kierunki i wymiary procesów urbanizacji*, Wydaw. Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Mierzejewska L.* (2010). *Rozwój zrównoważony miasta*, Wydaw. Naukowe UAM, Poznań.
- Parysek J.J.* (2007). *Wprowadzenie do gospodarki przestrzennej*, Wydaw. Naukowe UAM, Poznań.
- Parysek J.J.* (2008). *Aglomeracje miejskie w Polsce oraz problemy ich funkcjonowania i rozwoju*. Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu, Seria *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna* nr 5, Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Parysek J.J., Mierzejewska L.* (2009). *Problemy funkcjonowania i rozwoju polskich miast z perspektywy 2009 r.* Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu, Seria *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna* nr 6, Wybrana problemy miast i aglomeracji miejskich na początku XXI wieku, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Purchla J. (red.)* (2008). *Raport na temat funkcjonowania systemu dziedzictwa kulturowego w Polsce po roku 1989*, Raport opracowany na zlecenie Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Wyd. Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Kraków.
- Regulski J.* (2007). *Komentarz do raportu „Zagospodarowanie przestrzenne. Polskie prawo na tle standardów demokratycznego państwa prawnego”*, Program Earnst&Young „Sprawne Państwo”, Warszawa.
- Szymańska D., Biegańska J.* (2011). *Fenomen urbanizacji i procesy z nim związane*, *Studia Miejskie*, T. 4., *Procesy urbanizacji i ich uwarunkowania na początku XXI wieku*, Wydaw. Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Templewicz K.* (2011). *Infrastruktura wykluczenia, „Krytyka polityczna”*, nr 27–28, *Miejsca transformacji*, Wydaw. Krytyki Politycznej/Stowarzyszenie im. Stanisława Brzozowskiego, Warszawa.
- Wassmer R.W.* (2002). *An economic perspective on urban sprawl: with an application to the North American West and a test of the efficiency of urban growth boundaries*, Sacramento.
- Węclawowicz G., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Korcelli P., Śleszyński P.* (2006). *Przestrzenne zagospodarowanie Polski na początku XXI wieku*, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Warszawa.
- Węclawowicz G.* (2010). *Charakterystyka głównych trendów i zmian w rozwoju obszarów miejskich Polski*, Ekspertyza na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Warszawa.

## REFERENCES

- Bartkowiak P., Koszel M. (2011). *The contemporary crisis of the city, Dilemmas of business management in times of crisis*, P. Bartkowiak (Ed.), Scientific Society for Organization and Management, Poznań, pp. 14–39.
- Bourne L.S. (2001), “The urban sprawl debate. Myths realities and hidden agenda”, *Plan Canada*, vol. 41 (4).
- Brueckner J.K. (2001), “Urban sprawl: lessons from urban economics”, [w:] Rothenberg Pack J., Gale W. G. (red.) *Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs*, Brookings Institution Press, Filadelfia.
- Chmielewski J.M. (2001), *Theory of urban planning in urban design and planning*, Warsaw University of Technology Publishing House, Warsaw.
- Gwiazdowicz M. (2010), “Crisis of spatial development”, *Infos* no. 3 (73), Wydaw. Sejm for the Sejm Analysis Office, Warsaw.
- Hall E.T. (2009), *The Hidden Dimension*, Warszawska Wydawnictwo Literackie MUZA S.A., Warsaw.
- Izdebski H., Nelicki A., Zachariasz I. (2007), *Zoning. Polish law on the background of a democratic state ruled by law*, The Earnst & Young Program “Sprawne Państwo”, Warsaw.
- Jędraszko A. (2005), *Spatial development in Poland – roads and off-roads of statutory regulations*, Union of Polish Metropolises, Warsaw.
- Kamiński Z. (2008), “Legal spatial development in Poland”, [in:] *Biuletyn Instytutu Geografii Socio-Ekonomiczna i Gospodarki Przestrzennej of the University of A. Mickiewicza in Poznań*, Series *Regional Development and Regional Policy* No. 5, Parysek



- J. J., Tölle A. (ed.), *Selected problems of urban development and revitalization: cognitive and practical aspects*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Kolipiński B. (2011), *Expertise on: Spatial order in Poland – status and problems*, Publisher of the Ministry of Regional Development, Warsaw.
- Kowalewski A. (2009), “*Spatial economy in Poland*”, Paper delivered at the SpA Conference of PZiTB on October 6, 2009.
- Lisowski A. Grochowski M. (2008), “Suburbanization processes. Conditions, forms and consequences”, [in:] *Expert opinions on the National Spatial Development Concept 2008–2030*, ed. KPZK, Ministry of Regional Development, T. 1, Warsaw.
- Litwińska E. (2008), “The phenomenon of urban sprawl – one of the dimensions of modern urbanization processes”, [in:] Słodczyk J., Śmigielska M. (ed.), *Contemporary directions and dimensions of urbanization processes*, Wydaw. University of Opole, Opole.
- Mierzejewska L., (2010), *Sustainable development of the city*, Wydaw. Scientific UAM, Poznań.
- Parysek J.J. (2007), *Introduction to spatial management*, Wydaw. Scientific UAM, Poznań.
- Parysek J.J. (2008), “City agglomerations in Poland and problems of their functioning and development”, [in:] *Biuletyn Instytutu Geografii Socio-Ekonomiczna i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. A. Mickiewicza in Poznań*, Series Regional Development and Regional Policy No. 5, Selected problems of urban development and revitalization: cognitive and practical aspects, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Parysek J. J., Mierzejewska L. (2009), “Problems of functioning and development of Polish cities from the perspective of 2009” [in:] *Bulletin of the Institute of Socio-Economic Geography and Spatial Management of the University of A. Mickiewicza in Poznań*, Series Regional Development and Regional Policy No. 6, Selected problems of cities and urban agglomerations at the beginning of the 21st century, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Purchla J. (ed.) (2008), *Report on the functioning of the cultural heritage system in Poland after 1989*, Report prepared for the Ministry of Culture and National Heritage, Wyd. Ministry of Culture and National Heritage, Krakow.
- Regulski J. (2007), *Commentary to the report “Spatial development. Polish law against the standards of a democratic state ruled by law “Earnst & Young Program” Sprawne Państwo*”, Warsaw.
- Szymańska D., Biegańska J. (2011), “The phenomenon of urbanization and related processes”, [in:] Słodczyk J., Śmigielska M. (ed.), *Urban Studies*, T. 4., *The processes of urbanization and their determinants at the beginning XXI Century*, Wydaw. University of Opole, Opole.
- Templewicz K. (2011), “Infrastructure of exclusion”, [in:] “*Krytyka polityczna*”, no. 27-28, Places of transformation, Wydaw. Krytyki Politycznej / Stowarzyszenie im. Stanisława Brzozowski, Warsaw.
- Wassmer R.W. (2002), *An economic perspective on urban sprawl: with an application for the North American West, and a test of the efficiency of urban growth boundaries*, Sacramento.
- Węclawowicz G., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Korcelli P., Śleszyński P. (2006), *Spatial development of Poland at the beginning of the 21st century*, Publisher of the Polish Academy of Sciences, Warsaw.
- Węclawowicz G. (2010), *Characteristics of the main trends and changes in the development of urban areas in Poland*, Expert opinion commissioned by the Ministry of Regional Development, Warsaw.

## TRANSLATION OF FRONT REFERENCES

<sup>1</sup>The Act of 8 March 1990 on Municipal Self-Government (Journal of Laws, no. 1990, no. 16, item 95).