

Тюменский государственный университет

---

А.С. Бреславский

# Субурбанизация и будущее российских городов

Введение в проблематику



Центр гуманитарных инициатив  
Москва–Санкт-Петербург  
2024

УДК 711  
ББК 85.118.201  
Б 87

Рецензенты:

*д.с.н. К.В. Григоричев*

*к.г.н. Н.В. Мкртчян*

*к.и.н. И.Н. Стась*

Б 87 **Бреславский А.С.**  
**Субурбанизация и будущее российских городов. Введение в проблематику.** —  
М.: Центр гуманитарных инициатив, 2024. — 170 с.

ISBN 978-5-98712-419-2

Это издание посвящено субурбанизации — процессу, связанному с ростом и развитием пригородных территорий, увеличением их общественного значения в результате движения в них части городского населения, капитала, экономики и пр. Оно включает в себя четыре главы, сфокусированные на определении субурбанизации и смежных понятий, особенностях развития и изучения этого противоречивого процесса в России, других странах и регионах мира. Книга адресована широкому кругу заинтересованных читателей.



Подготовлено в рамках проекта «Субурбанизация и будущее крупных российских городов» — победителя грантового конкурса для преподавателей магистратуры 2022/2023

ISBN 978-5-98712-419-2

© А.С. Бреславский, 2024

® Центр гуманитарных инициатив, 2024

# Содержание

<b>От автора</b> .....	5
<b>Глава 1.</b>	
<b>Определимся с терминами</b> .....	13
1.1. Изменчивые смыслы понятий .....	13
1.2. Субурбанизация .....	16
1.3. Пригороды и пригородная зона .....	23
1.4. Пригородный образ жизни .....	33
<b>Глава 2.</b>	
<b>Субурбанизация: от региональных моделей к глобальному разнообразию</b> .....	36
2.1. Почему глобальная субурбанизация столь многообразна? ....	36
2.2. Субурбанизация в англо-американской традиции .....	43
2.3. Субурбанизация за пределами англо-американского мира .....	64
2.4. О чем нам говорит глобальный опыт периферийного городского развития? .....	85
<b>Глава 3.</b>	
<b>Субурбанизация и пригородный рост постсоциалистических городов</b> ....	87
3.1. Что такое постсоциалистическая пригородная революция? ...	87
3.2. Движущие силы пригородного роста .....	90
3.3. Направления пригородной застройки .....	95
3.4. Уроки городского планирования .....	101
<b>Глава 4.</b>	
<b>Исследования российской субурбанизации</b> .....	105
4.1. Коротко о ситуации в предметном поле .....	105
4.2. Содержание и итоги исследований .....	108
4.3. Субурбанизация и будущее российских городов: вопросы для исследований и дискуссий .....	131
<b>Заключение</b> .....	152
<b>Список литературы</b> .....	158
<b>Об авторе</b> .....	170



## От автора

Прошло вот уже более 30 лет, как в нашей стране города развиваются в принципиально иных условиях, нежели ранее. Распад СССР, связанные с этим либерализация отношений в области распределения и застройки городских и пригородных земель, передача части функций в сфере городского/пригородного планирования с государственного на муниципальный уровень, приватизация земли и жилой недвижимости — эти и другие изменения привели к важнейшим переменам в развитии российских городов и их пригородов. Причем происходили эти изменения на фоне радикальной перестройки всего общества.

Наряду с продолжающейся урбанизацией, возобновившейся после некоторого спада в 1990-е гг.<sup>1</sup>, в новый этап вступила отечественная субурбанизация, связанная с движением населения, капитала, экономики из центральных городских микрорайонов в пригородные, в результате чего последние в разной степени интенсивности росли и развивались.

Города страны всех категорий (от малых до крупнейших) в той или иной мере продолжили генерировать частное пригородное строительство в 1990-е гг. Автомобилизация, формирование рынков земли и жилья, институтов кредита и ипотеки, постепенный рост благосостояния населения и предпочтений загородного образа жизни лишь ускорили эти процессы, особенно в 2000—2010-е гг. Одновременно для части горожан переезд из центральных городских микрорайонов в пригородные стал по разным причинам вынужденным. Так или иначе, именно ближайшие природы крупных городов стали наиболее динамично растущими территориями страны в 2010-е гг.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И. Перестройка расселения в современной России: урбанизация или дезурбанизация? // Региональные исследования. — 2017. — № 2 (56). — С. 12–23.

<sup>2</sup> Мкртчян Н.В., Гильманов Р.И. Крупные города России и их пригороды как центры притяжения внутренних мигрантов // Вестник Санкт-Петербургского университета. Науки о Земле. — 2023. — № 68 (1). — С. 44–63.

Речь шла как об освоении ранее не застроенных, свободных территорий, так и о переобустройстве уже освоенных площадей (например, сел, деревень, поселков, в т.ч. дачных, вблизи крупных городов). Тут и там на городской периферии и в пригородных зонах как минимум крупнейших городов стали возникать новые многоэтажные жилые кварталы, коттеджные поселки, микрорайоны усадебного типа, таунхаусы и пр., в т.ч. с «сельской пропиской», а также гибридные сочетания этих форм застройки.

В этой ситуации сами собой возникают следующие вопросы. А что мы знаем о современных российских пригородах и отечественной субурбанизации? Наблюдаем ли мы в нашей стране ускоренный рост пригородных поселений на фоне трансформации городского расселения после распада СССР? В каких регионах, помимо Москвы и Санкт-Петербурга, этот рост проявляется особенно явно, а в каких – нет и почему? Какие формы приобретают российские пригороды в результате субурбанизации? Кто и как их исследует? Складывается ли в России эффективная практика в управлении этими процессами? И чем зарубежный опыт субурбанизации может быть полезен России? Настоящее издание возникло как реакция на эти вопросы. Оно появилось, в общем, по трем основным причинам:

Во-первых, в то время как масштабы российской субурбанизации и шире – пригородного роста крупных российских городов увеличиваются как минимум два последних десятилетия, об этих процессах мы знаем все еще непозволительно мало. Почему непозволительно? Поскольку уже сейчас мы видим: стихийное разрастание городских территорий, активная жилищная и деловая застройка пригородов в России далеко не всегда отвечают базовым принципам современного планирования: компактности, централизму и пр. Часто они создают новые инфраструктурные, транспортные, экологические, управленческие и иные проблемы в границах городских агломераций, ведут к неразумному «расползанию» городских и пригородных территорий, игнорированию долгосрочных общественных интересов, в т.ч. городов в целом. Эти идеи будут хорошо понятны тем, кто знаком с базовыми принципами «Разумного роста» (Smart Growth) и Нового урбанизма (New Urbanism), которые, как представляется, могли бы определять и будущее развитие российских городов.

Во-вторых, в России мы практически не обсуждаем итоги многочисленных зарубежных пригородных исследований (Suburban Studies), в т.ч. исследований субурбанизации, география которых

уже достаточно давно вышла за границы развитых стран. На это влияет фактическое отсутствие переводов хотя бы знаковых изданий (специальных выпусков журналов, сборников статей, монографий), которых к настоящему времени накопилось как минимум несколько десятков<sup>3</sup>, не говоря о сотнях статей и монографий только на английском языке. При этом поток публикаций на китайском, испанском, французском и других мировых языках также увеличивается. Осуществить эту работу можно только коллективными усилиями, начав, например, с публикации отдельных рецензий.

Вне зависимости от этого субурбанизация и периферийная урбанизация<sup>4</sup> приобретают на планете все более глобальный характер. В каком мире мы живем? В мире пригородов! — отвечает в своей монографии 2017 г. Роджер Кейл — один из наиболее авторитетных канадских урбанистов, организатор серии международных исследовательских проектов в сфере *Suburban Studies*<sup>5</sup>. Кейл провокационно заявляет: текущие тенденции в области технологий, накопления капитала, освоения земель и городского управления в ближайшие десятилетия ожидаемо приведут к тому, что глобальная урбанизация получит свое развитие в значительной степени именно как субурбанизация, связанная с освоением периферийных городских территорий. И именно на пространственные, экономические и социальные характеристики этих форм периферийного развития, которые могут называться *suburban*, *peri-urban*, *peripheral*, *post-suburban*, *exurban* и т.д., он и предлагает обратить более пристальное внимание<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> См., например: *Research in Urban Sociology: Suburbanization in Global Society*. — 2010. — Vol. 10; *International Perspectives on Suburbanization. A Post-Suburban World?* / Ed. by N.A. Phelps, F. Wu. — London: Palgrave Macmillan, 2011. — 312 p.; *Suburban Constellations. Governance, Land and Infrastructure in the 21st Century* / Ed. by R. Keil. — Berlin: Jovis Publishers, 2013. — 208 p.; *The Routledge Companion to the Suburbs* / Ed. by B. Hanlon, T. Vicino. — London: Routledge, 2018. — 374 p.; *Massive Suburbanization: (re)building the Global Periphery* / Ed. by K.M. Güney, M. Üçoğlu, R. Keil. — Toronto: University of Toronto Press, 2019. — 380 p.

<sup>4</sup> Периферийная урбанизация (*Peripheral Urbanization*) в современных исследованиях рассматривается не столько как урбанизация городской периферии, сколько как особый способ ее освоения в странах Глобального Юга, отличный от урбанизации и субурбанизации в государствах Глобального Севера. См., например: *Caldeira T. Peripheral Urbanization: Autoconstruction, Transversal Logics, and Politics in Cities of the Global South // Environment and Planning*. — 2017. — № 35 (1). — P. 3–20.

<sup>5</sup> *Keil R. Suburban Planet: Making the World Urban from the Outside in*. — Cambridge: Polity Press, 2017. — 256 p.

<sup>6</sup> Более подробный обзор книги: *Бреславский А.С. В каком мире мы живем? В мире пригородов! // Социологическое обозрение*. — 2018. — № 2. — С. 342–355.

В случае с российскими городами особый интерес, например, вызывает опыт массовой послевоенной субурбанизации США<sup>7</sup>, ориентированной на автомобили, подвергнутый внутренней критике в этой стране уже в конце 1980-х гг., не говоря о том, как к нему относились в советской литературе<sup>8</sup>. Важно отразить и опыт крупных постсоциалистических городов в целом, которые пережили и продолжают переживать бум пригородной застройки, продемонстрировав все основные «промахи» либерализации городского/пригородного планирования 1990-х гг.<sup>9</sup>. Нам может быть интересен и, например, опыт Китая, в котором субурбанизация с конца 1980-х гг. осуществлялась под контролем государства. Причем если до середины 1990-х гг. она имела характер «пассивной субурбанизации под руководством правительства», то после – стала «рыночно-ориентированной», опирающейся на местный средний класс<sup>10</sup>. Словом, нам есть над чем подумать, чтобы превратить российскую субурбанизацию в более гармоничный процесс, отвечающий интересам населения, городских агломераций, государства.

<sup>7</sup> Опыт городского и пригородного развития США у нас с советского периода традиционно привлекает внимание специалистов. См., например: *Никифоров А.В.* Рождение пригородной Америки. Социальные последствия и общественное восприятие процесса субурбанизации в США (конец 40-х – 50-е гг. XX в.). – М.: Эдиториал УРСС, 2002. – 356 с.; *Кузнецов Д.В.* Современные особенности метрополитенизации в США: дис. ... к.г.н.: 25.00.24. – Санкт-Петербург, 2010. – 217 с.; *Темиргалеев Р.Ф.* Трансформация территориальной структуры городских агломераций США в 1990–2010 гг.: дис. ... к.г.н.: 25.00.24. – М., 2015. – 155 с.

<sup>8</sup> Субурбанизация в «западных капиталистических странах» в советской литературе оценивалась отрицательно, поскольку соотносилась с пространственным неравенством, связывалась с «промахами» территориального планирования и пр. См., например: *Лавров С.Б., Сдаюк Г.В.* Этот контрастный мир. – М.: Мысль, 1985. – С. 116–134; *Харитонов В.М.* Урбанизация в США. – М.: МГУ, 1983. – 200 с.; *Шомина Е.С.* Контрасты американского города (социально-географические аспекты урбанизации). – М.: Мысль, 1986. – 220 с.

<sup>9</sup> *Stanilov K., Hirt S.* Twenty Years of Transition. The Evolution of Urban Planning in Eastern Europe and the Former Soviet Union. 1989–2009. – Nairobi: UN Habitat, 2009. – 166 p.; *Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe* / Ed. by K. Stanilov, L. Sykora. – Oxford: Wiley-Blackwell, 2014. – 360 p.

<sup>10</sup> *Feng J., Zhou Y., Wu F.* New Trends of Suburbanization in Beijing since 1990: From Government-led to Market-oriented // *Regional Studies*. – 2008. – № 42 (1). – P. 83–99; *Zhou Y., Logan J.R.* Growth on the Edge: The New Chinese Metropolis // *Urban China in Transition* / Ed. by J.R. Logan. – Oxford: Blackwell Publishing, 2008. – P. 140–160; *Li P.* China's New Suburban Reality: An Attempt to Systematically Define the Chinese Suburb // *Metropolitan Governance in Asia and the Pacific Rim: Borders, Challenges, Futures* / Ed. by B. Grant, C.Y. Liu, L. Ye. – Singapore: Springer Nature Singapore Pte Ltd, 2018. – P. 123–142.

Наконец, в-третьих, начинающим исследователям субурбанизации, периферийной урбанизации в России необходимо доступное «введение в тему», облегчающее и ускоряющее их знакомство с многообразной палитрой зарубежных и отечественных исследований. Поскольку дисциплинарный репертуар подобного рода работ весьма широк, я сфокусировался главным образом на географических, социологических и исторических публикациях по этой теме. Когда сам я в 2010 г., будучи аспирантом, только начинал интересоваться проблематикой субурбанизации, изучая пригороды Улан-Удэ<sup>11</sup>, в моем распоряжении было лишь несколько работ отечественных ученых, посвященных отдельным городам и их пригородному развитию, а также советские и российские издания по городской географии, геоурбанистике, городской истории, в которых проблематика субурбанизации упоминалась, но не была одной из основных тем. Словом, буквально до недавнего времени у начинающих исследователей в России не было сколь-нибудь широкого числа отечественных предшественников, на труды которых можно было бы опереться именно при изучении субурбанизации, в то время как вопросы развития городов, городских агломераций к этому времени уже были хорошо проработаны в той же отечественной геоурбанистике (в трудах Г.М. Лаппо, Е.Н. Перцика, Ю.Л. Пивоварова и пр.<sup>12</sup>).

Показательно, что в системе РИНЦ до 2010 г. размещены всего лишь 24 работы, в названии, аннотации, ключевых словах которых фигурирует слово «субурбанизация». Это было связано не только с тем, что сам научно-информационный портал вобрал в себя лишь незначительную часть изданий до своего запуска в 2005 г., но и с фактическим отсутствием сколь-нибудь значимого числа работ в рассматриваемой нами области к этому времени.

За последние десять с лишним лет количество такого рода работ в РИНЦ увеличилось до 500, что, безусловно, радует всех заинтересованных специалистов. Однако стали ли мы принципиально больше знать о российской субурбанизации и ее региональном разнообра-

---

<sup>11</sup> *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.

<sup>12</sup> См.: например: *Лаппо Г.М.* Города на пути в будущее. — М.: Мысль, 1987. — 236 с.; *Перцик Е.Н.* Города мира: география мировой урбанизации: уч. пособие. — Москва: Междунар. отношения, 1999. — 380 с.; *Пивоваров Ю.Л.* Основы геоурбанистики: Урбанизация и городские системы: уч. пособие. — М.: Владос, 1999. — 231 с.

зии? К сожалению, пока нет. Предметное поле лишь формируется, не решены многие методологические и методические вопросы (в т.ч. с базовыми определениями, методами), география полевых исследований все еще бедна, а значит, сохраняются сложности в подготовке обобщающих работ, построении теорий и пр.

В то же время в 2010-е гг. мы уже располагали большим корпусом англоязычных работ о развитии субурбанизации в англо-американской традиции, прежде всего в США, что неудивительно, поскольку эта страна не только считается «страной пригородов», но и оставалась рекордсменом по числу публикаций в сфере *Suburban Studies* как минимум в 1970–2000-е гг.<sup>13</sup> Масштабное расширение географии пригородных исследований по всему миру в 2000–2010-е гг. дает нам сегодня уже более объемную картину периферийного городского развития и более широкий исследовательский опыт, который может быть использован отечественными специалистами при организации своих собственных обследований в России.

Таковы три основные причины, подтолкнувшие меня к подготовке данного издания. Структура книги включает четыре главы. Они учитывают историю формирования глобальной географии пригородных исследований, которые (как и субурбанизация) получили наибольшее развитие преимущественно в англо-американской традиции, а уже потом распространились в иных странах.

Первая глава посвящена уточнению важных для нас понятий: субурбанизация, пригород, пригородная зона, пригородный образ жизни. Вы увидите, что здесь все не так однозначно, как может показаться на первый взгляд. И дело не только в многообразии локальных трактовок, регионального опыта субурбанизации, но и в том, что разными субъектами общественной жизни эти понятия могут и зачастую конструируются по-разному. Помимо этого, явления и процессы, которые обозначались и обозначаются данными категориями, менялись, трансформировались, причем в отдельные исторические отрезки особенно быстро. Поэтому сами термины нуждаются в регулярном уточнении, не являясь чем-то постоянным.

Во второй и третьей главах мы проследим, как процесс субурбанизации исторически развивался в мире в рамках англо-американской и других региональных моделей. Так, во второй главе будут рассмотрены предпосылки и причины глобального разнообразия пригородов

---

<sup>13</sup> *Harris R. Meaningful Types in a World of Suburbs // Research in the Urban Sociology: Suburbanization in Global Society. – 2010. – Vol. 10. – P. 17.*

и субурбанизации, фрагментарно описаны «классические» и новые формы периферийного городского роста в развитых и развивающихся странах Северной и Южной Америки, Европы, Азии и Африки. Здесь мы также кратко коснемся сезонно-дачной субурбанизации в дореволюционной и советской России, ставшей «прологом» к новому, постсоветскому этапу ее развития.

В третьей главе мы сфокусируемся на феномене «постсоциалистической пригородной революции» в восточно-европейских и центрально-азиатских странах, пригородное развитие в которых при региональных и локальных отличиях имело много общего с тем, что происходило в постсоветской России. Отметим здесь лишь, что субурбанизация в этих странах стала не просто знаковым, а наиболее заметным процессом в современной трансформации территорий как минимум крупнейших городов<sup>14</sup>.

Познакомившись с зарубежным опытом, в четвертой главе мы обратимся к современному периоду российской субурбанизации, отечественным исследованиям этого процесса 1990 – начала 2020-х гг., поле которых все еще лишь складывается. В заключительном параграфе этой главы, опираясь на международный и текущий российский опыт, мною будут обозначены ключевые вопросы, связанные с устойчивым развитием пригородов крупных городов в современной России, которые могут стать основой для новых исследований и дискуссий.

## Благодарности

Мой интерес к проблематике субурбанизации сформировался в начале 2010-х гг. благодаря проектным инициативам и консультациям двух старших коллег из Иркутского государственного университета – д.и.н. В.И. Дятлова и д.с.н. К.В. Григоричева, совместная работа с которыми позволила мне увидеть перспективы российского поля пригородных исследований, за что я остаюсь им глубоко признателен. Основные идеи этой книги прошли свою первичную апробацию в исследованиях, публикациях и выступлениях, подготовленных мной в рамках госзаданий отдела истории, этнологии и социологии ИМБТ СО РАН. И я благодарен руководству института, коллегам за постоянную поддержку и консультации.

---

<sup>14</sup> Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe... P. 8.

Отдельная благодарность — трем рецензентам издания — д.с.н. К.В. Григоричеву, к.г.н. Н.В. Мкртчяну, к.и.н. И.Н. Стасю за их внимательную работу с рукописью, замечания и пожелания по ее доработке.

Выражаю признательность Благотворительному фонду Владимира Потанина (программа для преподавателей магистратуры) за финансовую поддержку проекта по подготовке нового учебного курса для магистратуры «Концептуальная урбанистика» Тюменского государственного университета, который и лег в основу данной книги.

# Глава 1.

## Определимся с терминами

### 1.1. Изменчивые смыслы понятий

**Т**акие довольно старые понятия, как «город», «пригород», хорошо известные жителям нашей страны со Средневековья<sup>15</sup>, зачастую оказываются «нерабочими» и устаревшими, когда мы начинаем использовать их для описания реальных населенных пунктов сегодня. Это справедливо хотя бы потому, что явления, о которых идет речь – города и пригороды, в нашей стране как минимум с X–XI вв. исторически менялись, усложнялись, приобретали разнообразные формы, в то время как «понятия» зачастую оставались неизменны. Многие крупные города в России уже давно перестали быть компактными и «преодолели» свои собственные границы, так что сегодня, например, непонятно, где в пределах агломераций такие города заканчиваются и начинаются их пригороды. Особенно если речь идет о крупных и крупнейших городах, не говоря о мегаполисах вроде Москвы.

И города, и их пригородные зоны, как и системы расселения в целом, получают в современном мире столь разнообразные формы, что порой даже странно называть их одним общим словом – город или пригород. Москва также отличается, например, от ставшего родным автору Улан-Удэ, как московские пригороды отличаются от уландэнских. Население и число городов одной лишь Московской области, выступающей частью пригородной зоны Москвы, сопоставимо с населением и числом городов всех 11 регионов Дальневосточного федерального округа РФ вместе взятых. А отдельные страны уже

---

<sup>15</sup> Например, в удельно-вечевом периоде русской истории пригородами назывались «младшие города», подчиненные «главному городу». См: Энциклопедический словарь (репринтное издание Ф.А. Брокгауз – И.А. Ефрон 1890 г.). – Ярославль: Терра, 1992. – С. 150.

в конце 1980-х гг., как отмечал Г.М. Лаппо, по существу выступали пригородными зонами для своих столиц<sup>16</sup>. Учитывая подобные различия и стирания границ между городами и их пригородами, исследователи заявляют даже о конце «эпохи пригородов»<sup>17</sup>. Хотя к такого рода предсказаниям нужно относиться именно как к метафорам.

Как минимум с середины XX в. в нашей стране стало нормой рассматривать крупный город и его пригородную зону как единую, взаимосвязанную систему, в которой пригородам отводится не исключительно второстепенная, «обслуживающая» роль<sup>18</sup>. Современное развитие крупнейших городских агломераций мира все чаще подчиняется единым планам, поскольку лишь в этом случае обеспечивается комплексный характер их развития. Именно так появились проекты развития Большого Лондона, Большого Токио, Большого Парижа и пр.

Важно учитывать, что такие понятия, как, например, *suburbia* или *suburbanization*, были концептуализированы преимущественно в рамках западных теорий, опирающихся на западный же опыт городского и пригородного роста и развития. В то время как, например, опыт урбанизации и субурбанизации значительного числа азиатских и африканских стран оказался совсем иным, представляя более разнообразные формы того, что сегодня можно или нельзя назвать *city*, *suburbs*, *suburbanization* и пр.<sup>19</sup>

Казалось бы, есть такое понятие «пригород», которым многие из нас часто или не очень, но пользуются в ежедневной жизни. И смысл его вроде бы понятен, заложен в самой морфологии слова: все, что при городе или у города. Но можете ли вы сказать, где в вашем городе начинаются пригороды, а где они заканчиваются и почему? Как на ваш ответ будут влиять такие критерии, как административные границы, расстояние от центра города, плотность населения, этажность застройки, качество инфраструктуры, наличие регулярного пассажирского сообщения и др.?

Определившись с границами выделенных лично вами пригородов, сможете ли вы отделить их от городских окраин, а затем от окру-

<sup>16</sup> *Лаппо Г.М.* Города на пути в будущее... С. 6.

<sup>17</sup> *Short J.R.* The End of the Suburbs // *The Routledge Companion to the Suburbs* / Ed. by V. Hanlon, T. Vicino. – London: Routledge, 2018. – P. 335–341.

<sup>18</sup> См., например: *Хауке М.О.* Пригородная зона большого города. – Москва: Госстройиздат, 1960. – 170 с.

<sup>19</sup> См.: например: *Towards a New Vocabulary of Urbanization Processes: a Comparative Approach* / C. Schmid, O. Karaman, N.C. Hanakata, P. Kallenberger, A. Kockelkorn, L. Sawyer, M. Streule, K.P. Wong // *Urban Studies*. – 2018. – № 55 (1). – P. 19–52.

жающей сами пригороды периферийной территории? А как быть с теми микрорайонами частного сектора в центральных частях наших городов, которые по многим критериям похожи на пригороды этих же самых городов, выступают своего рода «внутренними пригородами», но имеют городскую «прописку»<sup>20</sup>? Все эти вопросы оказываются важны для исследователей субурбанизации и пригородного развития, представителей власти, проектировщиков, застройщиков и других специалистов, которые работают в сфере муниципального управления, проектирования, исследований и консалтинга в России.

Наш разговор на страницах этой книги по существу будет выстроен вокруг четырех понятий: «субурбанизация», «пригород», «пригородная зона», «пригородный образ жизни». В определении этих терминов в мире и в России в частности существуют известные проблемы со множественными различающимися смыслами, которые вкладывают в эти понятия и связанные с ними территории рядовые жители, строители, законодатели, управленцы, исследователи и др. Так, в разных странах и традициях слово «пригород» может включать в себя как положительные, так и отрицательные смыслы<sup>21</sup>, оно может обозначать и совершенно разные территории и сообщества — от самовольных, лишенных базовой инфраструктуры поселений сельских мигрантов до организованных, обеспеченных всем необходимым закрытых жилищных комплексов богатых горожан. Соответственно, и само понятие имеет различающиеся региональные и локальные прочтения.

То же свойственно и пригородному образу жизни. Он может быть совершенно различным, исходя из уровня благосостояния человека или семьи, условий проживания в том или ином пригороде, удаленности мест приложения труда и пр. Для ясности обратите внимание на город, о котором вы знаете лучше всего. Наверняка у него есть как привлекательные, так неприглядные пригороды, жизнь в которых может показаться как желанной, так и совсем нет. Таким образом, мы понимаем, что понятия «пригород», «пригородный образ жизни» могут иметь диаметрально противоположные коннотации.

Любое понятие — это не постоянная, неизменяемая величина: оно конструируется кем-то исходя из каких-либо потребностей и условий, а затем, если какие-то условия, подходы меняются,

<sup>20</sup> О феномене частного сектора в российских городах см.: Григоричев К.В., Дятлов В.И., Тимошкин Д.О. «Частный сектор»: не-городские пространства и сообщества российского города. — Иркутск: Оттиск, 2023. — 128 с.

<sup>21</sup> См.: например: What's in a Name? Talking about «Suburbs» / Ed. by R. Harris, C. Vorms. — Toronto: University of Toronto Press, 2017. — 376 p.

то и определение может претерпеть изменения. С другой стороны, понятие — это то, о чем договариваются, чтобы понимать друг друга. К примеру, служба доставки еды или такси может договориться с клиентами в том, что является пригородом определенного города, а что — нет, и, исходя из этого, определить прейскурант своих услуг. Одновременно их подход может идти вразрез с тем, как определяют пригороды этого же города местные власти, живущие и работающие в иной системе координат, связанной с требованиями муниципального, бюджетного законодательства, строго отделяющего городские территории от пригородных по критерию административной границы муниципального образования. Вряд ли сегодня можно дать универсальное определение пригородов, которое устроило бы всех, поскольку параметры «пригородности» изначально очень условны. Но к определенным договоренностям прийти можно.

## 1.2. Субурбанизация

Чтобы понять, с какими трудностями сталкиваются исследователи, аналитики отечественной субурбанизации, обратимся вначале к определению именно этого термина. Вы увидите, как это выведет нас и к проблемам в определении «пригородов» в России, о которых мы с вами уже начали рассуждать.

Более-менее активно о развитии субурбанизации в нашей стране начали писать сравнительно недавно (см. главу 4), хотя сам этот термин закрепился в лексиконе отечественных специалистов (преимущественно географов и демографов) в позднесоветский период. Важно отметить, что до конца 1980-х гг., а в отдельных словарях по инерции и в 1990-е гг., звучало понимание субурбанизации как явления, прямо связанного с пространственной сегрегацией населения, свойственной капиталистическим и развивающимся странам, но не СССР<sup>22</sup>: *«В капиталистических странах в зависимости от характера субурбанизации в пределах пригородных зон возникают поселения зажиточных слоев общества, новые промышленные предприятия и центры деловой активности (в большинстве развитых капиталистических стран) или районы трущоб (главным образом в развивающихся странах)»*<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> См. ссылку 8.

<sup>23</sup> Географический энциклопедический словарь. Понятия и термины / гл. ред. А.Ф. Трешников. — М.: Советская энциклопедия, 1988. — С. 243.

В противовес им идеология «социалистической урбанизации» боролась с социальным неравенством и его территориальной фиксацией, а пригородные зоны частично «освобождались» от промышленной нагрузки: «в СССР и других социалистических странах в пределах пригородных зон выделяются специальные зеленые зоны отдыха, в которых устанавливается охраняемый правовой режим и не допускается промышленное строительство»<sup>24</sup>.

Идеологически окрашенное понимание субурбанизации в развитых капиталистических странах в работах советских ученых, надо сказать, оставалось до самого конца советского периода. Так, в одной из широко известных работ классика отечественной георбанистики Г.М. Лаппо она описывается так: «*Результатом процессов социально-пространственной сегрегации (в ряде капиталистических стран принимающих форму социально-расовой сегрегации) является трансформация и территориальной структуры городских агломераций, которая пространственно закрепляет резкую поляризацию общества. Стремительный стихийный рост пригородов, обволакивающих центральные города агломераций, — результат бегства из города более состоятельных слоев населения, стремящихся как можно быстрее покинуть охваченный кризисом город. Это приводит к тому, что огромные территории занимаются малоэтажной пригородной застройкой, распространяющейся подобно вязкой массе [...] Трущобные районы в самом центре — безрадостное явление, свойственное капиталистическому городу, который можно уподобить дуллистому дереву с выгнивающей сердцевиной»<sup>25</sup>. Цитата может быть продолжена, но смысл, думаю, понятен.*

Для понимания современной трактовки субурбанизации в России возьмем два отечественных энциклопедических определения этого термина, подразумевая, что за ними стоит конвенциональное, общепринятое понимание этого процесса среди российских специалистов того времени.

Демографический энциклопедический словарь «Народонаселение» 1994 г. определяет субурбанизацию как «*процесс формирования и развития пригородной зоны крупных городов, в результате чего обра-*

<sup>24</sup> Географический энциклопедический словарь... С. 243. Фактически в пригородных зонах существенной части крупных городов СССР наряду с лесопарковыми и санаторно-курортными зонами могли и появлялись промышленные предприятия, колхозы и совхозы, города и рабочие поселки, дачные кооперативы, по-разному влиявшие на исторически сложившуюся здесь сеть сельских населенных пунктов (часть их была ликвидирована, укрупнена, создавались новые).

<sup>25</sup> *Ланно Г.М.* Города на пути в будущее... С. 137.

*зуются городские агломерации. Субурбанизация обычно характеризуется более высокими темпами роста населения городов-спутников по сравнению с городами-центрами агломераций, со временем проходит отток населения из них в пригороды»<sup>26</sup>.*

Из этого определения становится ясно, что субурбанизация, в отличие от урбанизации, имеет дело с развитием не центральных, а пригородных зон крупных городов, являясь источником формирования городских агломераций (сразу подчеркнем: не единственным, т.к. городские агломерации формирует и продолжающаяся урбанизация). Важным критерием субурбанизации в этом определении обозначены более высокие темпы роста населения в пригородах по сравнению с центральными городскими районами (авторы отмечают, что это «обычно» так происходит, но возможны и исключения, т.е. субурбанизация может и не предполагать ускоренного роста населения в пригородах по сравнению с городом, который они окружают).

К этому определению у неподготовленного, но внимательного читателя могут возникнуть вопросы: разве пригороды крупных городов не могут ускоренно развиваться в ходе продолжающейся урбанизации, стягивания населения, например, из ближайшей сельской периферии? Как это было, например, в период форсированной индустриализации в РСФСР 1930-х гг., когда вблизи от сформированных еще в дореволюционный период городов начали массово возникать и бурно развиваться пригородные промышленные заводские поселки, юридически и фактически вошедшие в состав этих городов? Тогда это тоже была субурбанизация? Характерна ли она только для крупных городов, как указано в определении? То есть, например, малым городам субурбанизация несвойственна? Также авторы этого определения пишут: субурбанизация связана с формированием городов-спутников. А как насчет пригородных поселков, сел и деревень? Их рост и развитие вблизи крупного города не считается субурбанизацией?

Все это — хорошие вопросы внимательного читателя. Перед тем, как ответить на них, рассмотрим еще одно — более развернутое определение субурбанизации, опубликованное в отечественном словаре-справочнике географических терминов и понятий 2013 г. Автор определения — авторитетный отечественный географ-урбанист

---

<sup>26</sup> Народонаселение. Энциклопедический словарь / гл. ред. Г.Г. Меликьян. — М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. — С. 489.

А.Г. Махрова определяет субурбанизацию схожим образом как *«процесс роста и развития пригородной зоны крупных городов, в результате чего формируются городские агломерации»*. Далее идут необходимые пояснения: *«При субурбанизации пригородная зона растет более высокими темпами, чем центральный город. Локомотивом этого процесса становится переселение населения, в первую очередь наиболее состоятельных слоев, вслед за которым начинается миграция мест приложения труда из города-ядра в пригород. Более всего подверглась переносу обрабатывающая промышленность, затем — розничная торговля и услуги, в меньшей степени — оптовая торговля и управление. Усилению процессов способствовало развитие транспорта, снижение тарифов, массовая автомобилизация населения. В этом же направлении действовала политика властей по стимулированию строительства жилья и развития ипотеки, строительству городов-спутников, транспортной инфраструктуры и др. Причины, «выталкивающие» население из центральных городов, связаны с высокой стоимостью хорошей недвижимости, перенаселенностью, моральным износом жилья, острыми экологическими проблемами, высокими местными налогами, обострением социальных проблем (рост преступности, расширение трупп, непрестижность адреса). Причины, привлекающие население в пригороды: стремление жить в собственном доме, более дешевая недвижимость, хорошая экологическая ситуация, низкие местные налоги, специальные программы по децентрации населения, развитие инфраструктуры в пригородах, стремление сохранить «престижный адрес», большая социальная однородность (пригороды элиты, пригороды среднего класса, рабочие пригороды)<sup>27</sup>.*

Из этих важных пояснений становится ясно, что субурбанизация в широко употребляемой в России трактовке этого термина — не просто процесс роста и развития пригородной зоны крупных городов, а процесс, главным источником которого является движение населения, мест приложения труда, торговли, сервиса и пр. из центральных городских микрорайонов в пригородные по «выталкивающим» и «притягивающим» факторам. Не из-за пределов городской агломерации, а именно из центральных микрорайонов в пригородные. В этом и заключается основное отличие субурбанизации от урбанизации. И этот момент является одним из определяющих в российской трактовке субурбанизации.

---

<sup>27</sup> Социально-экономическая география: понятия и термины. Словарь-справочник / отв. ред. А.П. Горкин. — Смоленск: Ойкумена, 2013. — С. 248.

Данные определения требуют, на мой взгляд, некоторых уточнений. Во-первых, знакомство с зарубежными исследованиями и словарями показывает, что далеко не всегда «субурбанизация» как понятие раскрывается через движение населения, мест приложения труда, капитала, экономики из центральных городских микрорайонов в пригородные. В классической англо-американской традиции, заложенной британскими и североамериканскими исследованиями, можно найти и более обобщенное понимание субурбанизации как процесса, связанного с *«расширением и изменением городских районов, следствием чего становится уменьшение плотности на окраинах городов»*<sup>28</sup>. В данном случае цитируется определение авторитетного канадского урбаниста Ричарда Харриса, хорошо знакомого с современным глобальным разнообразием этого процесса. Для данного определения, как мы видим, неважно, происходит ли пригородный рост/развитие за счет движения населения, капитала и пр. из центральных городских областей в периферийные. Важно, что пригородный рост/развитие имеют место, а пригородные территории низкоплотной застройки становятся более городскими, урбанизированными. То есть происходит урбанизация пригородов.

В недавнем исследовании субурбанизации в постсоциалистических странах Восточной и Центральной Европы, широко цитируемом специалистами, авторы, *«чтобы облегчить сравнение [отдельных кейсов. — прим. автора], применили общее определение субурбанизации как процесса роста мегаполисов, происходящего за пределами городского ядра и ведущего к увеличению населения, жилья и рабочих мест на этих территориях»*<sup>29</sup>. Опять же, мы видим, что речь идет о росте мегаполисов безотносительно источника этого роста (из центра или извне). Такой подход, с одной стороны, упрощает исследование. Ведь не нужно определять, как на пригородный рост определенного города повлияли отдельно миграция населения, капитала из городского ядра и из территорий, окружающих пригородную зону по внешнему «периметру». Таким образом, субурбанизация может включать здесь и последствия продолжающейся классической урбанизации — стягивания сельского населения в города (речь идет об оседании этих мигрантов, тяготеющих к городам, в пригородах, поскольку в горо-

---

<sup>28</sup> *Harris R. Suburbanization and Suburbanism // International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences. 2nd edition. — Vol 23. — Oxford: Elsevier, 2015. — P. 660.*

<sup>29</sup> *Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe... P. 24.*

де для них «нет места» из-за дороговизны недвижимости и по иным причинам).

С другой стороны, у этого «альтернативного» определения есть и сложности. Оно не учитывает административные границы города и пригородной зоны, предполагает, что, помимо городского ядра, есть внутренние пригороды (Inner Suburbs), входящие в границы города, и внешние (Outer Suburbs), расположенные за ними. Здорово, скажете вы, ведь такое определение учитывает «реальные», а не административные границы пригородной зоны и субурбанизации. И я с вами согласен. Однако, когда мы начинаем проводить исследование в России, мы сразу же сталкиваемся с проблемой отделения ядра города от его периферии, проблемой статистического учета населения «городского ядра» и «городских окраин» (такое разделение попросту отсутствует в официальной статистике), о чем мы поговорим далее.

Не только в России, но и в других странах административные границы города зачастую простираются далеко за пределы компактной многоэтажной застройки, включают в себя территории «частного сектора», промышленной периферии, неосвоенные территории и пр. И вот, когда эти территории в пределах городской границы, за пределами «городского ядра» начинают осваиваться, должны ли мы говорить все еще о разрастании города или уже о разрастании его пригородной зоны? Непростой вопрос, который ограничивает и перспективы сравнительных исследований, т.к. границы отдельных российских городов по отношению к границам их многоэтажной компактной застройки могут проходить по-разному. Какой из двух подходов выбрать — решение исследователя.

Второе важное уточнение к определению, данному А.Г. Махровой в 2013 г., заключается в том, что субурбанизация в нем относится к пригородному росту и развитию именно крупных городов, что справедливо лишь отчасти. Действительно, субурбанизация находит свое наибольшее воплощение в крупных и крупнейших городах (в России это города с населением более 250 тыс. чел.). Но это не означает, что данный процесс не имеет место, например, в малых и средних городах с населением менее 100 тыс. чел., среди которых в России есть немало растущих региональных столиц с платежеспособным населением. Здесь важно подчеркнуть, что во всем мире главными объектами в исследованиях субурбанизации становятся именно крупнейшие города, обычно столицы стран, где она проявляется наиболее явно. Но это не означает, что за их пределами субурбанизации нет места.

В-третьих, в этом определении мы не видим конкретизации типов поселений, которые возникают в результате субурбанизации. В связи с этим применительно к России можно дополнить: в результате субурбанизации возникают не только пригородные города-спутники (что было свойственно и по силам советской плановой модели<sup>30</sup>), но также создаются/активно переобустраиваются поселки городского и сельского типа, обрастают новыми кварталами, микрорайонами села и деревни, поселки, садово-дачные товарищества и т.д. В них появляются новые ряды многоэтажных домов, усадеб, коттеджей, таунхаусов и пр., что делает застройку более разнообразной по сравнению с советским периодом.

В уточненном и усеченном виде субурбанизации в российской трактовке можно дать следующее определение: **Субурбанизация** – процесс роста и развития пригородной зоны города, источником которого является движение населения, мест приложения труда, капитала, экономики и пр. из центральных городских микрорайонов в пригородные. В такой формулировке без дополнительных уточнений это определение вполне соответствует общенаучному пониманию этого феномена в России.

В 2022 г. А.Г. Махрова дает схожее определение субурбанизации для Большой российской энциклопедии, обозначив ее как *«процесс роста и развития пригородной зоны городов, который приводит к формированию городских агломераций. В основе субурбанизации – переселение населения (на начальной стадии – наиболее состоятельных слоев) из города-ядра, в т.ч. из его центральной части, в пригородную зону, вслед за которым начинается миграция хозяйственных объектов (предприятий обрабатывающей промышленности, учреждений секторов сферы услуг, в наибольшей степени приближенных к потребителю, – торговли, бытовых услуг и т.п.)»*<sup>31</sup>.

В этом определении обратим внимание лишь на один момент, который может насторожить начинающего исследователя: *«субурбанизация приводит к формированию агломераций»*. Если мы обратимся к советской и российской научной литературе по вопросам развития агломераций, то выясним, что к ним выдвигаются вполне опре-

<sup>30</sup> Отдельный вопрос: было ли строительство тех или иных городов-спутников в советский период следствием субурбанизации или продолжающейся урбанизации (см. главу 3).

<sup>31</sup> Махрова А.Г. Субурбанизация // Большая российская энциклопедия [электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bigenc.ru/c/suburbanizatsiia-27e319> (дата обращения: 15.11.2023).

деленные критерии, без достижения которых не всякое скопление населенных пунктов может быть названо городской агломерацией (численность населения ядра агломерации, количество городских населенных пунктов в составе агломерации и пр.)<sup>32</sup>. Этим требованиям могут не соответствовать многие большие города страны, окруженные, например, исключительно сельскими населенными пунктами. Это не означает, однако, что в их пригородной зоне субурбанизация априори невозможна. Напротив, субурбанизация часто получает свое развитие именно на территориях сельских поселений, окружающих города. А вот считать эти скопления сельских населенных пунктов и центрального города городской агломерацией — уже другой вопрос.

### 1.3. Пригороды и пригородная зона

Мы видим, что понятие «субурбанизации» в России определяется через термин «пригородная зона». Субурбанизация по своей сути оказывается связана с ростом и развитием пригородной зоны, ростом значения пригородов в региональных системах расселения, экономиках и пр. Однако, как только мы начинаем уточнять, что мы понимаем в России под «пригородной зоной», «пригородом», у исследователей, аналитиков отечественной субурбанизации сразу появляется ряд проблем.

Наиболее универсальные российские академические определения этих понятий, увязанные с научными подходами, сформировались также уже в советский период. Их можно найти в базовых словарях и энциклопедиях. Так, все в том же демографическом словаре «Народонаселение» 1994 г. пригород определяется как *«поселение, расположенное вблизи крупного города и тяготеющее к нему в хозяйственном, культурно-бытовом, трудовом и других отношениях. В пригородах, как правило, проживает основная часть маятниковых мигрантов»*<sup>33</sup>. Этот же словарь обозначает пригородные зоны как *«территории, окружающие крупный город и находящиеся с ним в тесной функциональной и другой взаимосвязи. Пригородные зоны являются частью городских агломераций. В них размещаются пригороды, города-спутники, отдель-*

<sup>32</sup> См., например: Антонов Е. В. Городские агломерации: подходы к выделению и делимитации // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. — 2020. — Т. 13, № 1. — С. 180–202.

<sup>33</sup> Народонаселение. Энциклопедический словарь... С. 349.

ные агропромышленные, промышленные, транспортные коммунальные предприятия. Часть территории пригородной зоны может быть использована в качестве сельскохозяйственных угодий. В зависимости от характера субурбанизации в пределах пригородных зон могут возникать районы трущоб или поселения высокодоходных слоев общества, центры деловой активности. В Российской Федерации такие природные ресурсы пригородных зон, как леса, озера, реки и другие объекты, охраняются государством и выделены в специальные зеленые зоны отдыха. В их пределах располагаются дачные и садовые поселки, санатории, детские лесные школы и другие оздоровительные учреждения. Генеральные планы развития крупных городов предусматривают рациональное использование пригородных зон, образующих вместе с ними единый многосторонний комплекс»<sup>34</sup>.

В географическом энциклопедическом словаре понятий и терминов 1988 г. пригород определяется схожим образом как «населенный пункт, расположенный непосредственно вблизи какого-либо города и тяготеющий к нему в хозяйственном, культурно-бытовом, трудовом и других отношениях. Пригород нередко является также фактически периферийной частью города, но официально не включенной в его административные границы. С ростом основной территории города пригород часто сливается с ним»<sup>35</sup>.

А теперь обратимся к более современной трактовке. В упомянутом ранее словаре-справочнике понятий и терминов социально-экономической географии 2013 г. пригородная зона обозначена как «территория, окружающая крупный город и находящаяся с ним в тесной функциональной взаимосвязи и взаимозависимости [...], может быть частью городской агломерации; обычно она не имеет утвержденного статуса и четких границ. Ее основная функция состоит в обеспечении жизнедеятельности ядра агломерации; значительная часть ее поселений является спальными, промышленными, транспортными, рекреационными и другими дополнениями города-центра, которые тяготеют к нему в хозяйственном, культурно-бытовом, трудовом отношениях. Часть территории П. з. может быть использована для размещения складских комплексов, аэропортов, объектов водоснабжения, кладбищ, очистных сооружений, под пригородное сельское хозяйство, складирование твердых бытовых отходов и проч. Одновременно П. з. выполняют санитарно-защитные функции, служа «зелеными легкими», и являются

<sup>34</sup> Народонаселение. Энциклопедический словарь... С. 349.

<sup>35</sup> Географический энциклопедический словарь... С. 243.

*территориальным резервом для развития города-центра. П. з. крупнейших городов являются территориями острой конкуренции и конфликтов разных функций за территориальные ресурсы»<sup>36</sup>.*

Схожие определения пригорода и пригородной зоны мы находим и в других отечественных словарях<sup>37</sup>. В каких характеристиках они совпадают?

Во-первых, пригород – это населенный пункт с определенными границами, а пригородная зона – это территория, которая может иметь или не иметь четких границ и официального статуса. Эти границы и статусы у нее обычно возникают, когда она становится предметом специального административного регулирования, какой-либо концепции, программы развития и т.п. (что все еще редкость для современной России). В исследованиях субурбанизации мы обычно сами определяем границы пригородной зоны того или иного города, как это происходит, например, при изучении более широких городских агломераций.

Во-вторых, пригород и пригородная зона физически располагаются вблизи/у границы города, но не входят в состав города юридически. Фактически в российских реалиях это подразумевает, что пригород – это самостоятельное муниципальное образование с собственной администрацией и бюджетом, не связанным с городом-ядром, а пригородная зона – это территории одного или нескольких муниципальных образований (например, сельских/городских поселений, муниципальных районов, городских/муниципальных округов), расположенных вокруг города-центра. Путаницу здесь вносит такой тип муниципального образования в России, как городской округ, который может включать в себя, помимо города-ядра, еще несколько (или даже десятки<sup>38</sup>) населенных пунктов, которые, войдя в округ, утрачивают статус самостоятельных муниципальных образований. Фактически они не входят в состав города, обычно теряют финансовую и административную самостоятельность и могут восприниматься как городские окраины.

В-третьих, обозначенные выше определения говорят нам о том, что пригород и пригородная зона тяготеют к городу-ядру в хозяй-

<sup>36</sup> Социально-экономическая география: понятия и термины... С. 186.

<sup>37</sup> См., напр.: Большой толковый словарь русского языка / сост. и гл. ред. С.А. Кузнецов. – СПб: Норинт, 1998. – С. 975; Большой Российский энциклопедический словарь. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2003. – С. 1244.

<sup>38</sup> Например, в состав Тульского городского округа на конец 2023 г. входило более 200 населенных пунктов.

ственном, культурно-бытовом, трудовом и других отношениях, в т.ч. связаны с ним маятниковой миграцией. Вместе с городом-ядром они формируют городскую агломерацию, обычно становясь ее периферийной частью. Указывается, что пригороды имеют подчиненное, вторичное отношение по отношению к городу-ядру, выполняя для него какие-либо задачи (являясь по сути самостоятельными населенными пунктами). Сегодня такой центристский подход уже вызывает вопросы, поскольку отдельные пригородные муниципалитеты, обладая административной и финансовой самостоятельностью, склонны выстраивать свою жизнедеятельность исходя из собственных интересов, а не потребностей города-ядра.

В-четвертых, мы видим, что такие определения не ограничивают понятие «пригорода» только жилыми территориями, как это было принято, например, в классической англо-американской традиции<sup>39</sup>. То есть под пригородами в России понимаются все находящиеся в тесной связи с городом сегменты территории пригородного населенного пункта: жилые, производственные, торговые, складские, транспортно-логистические, сельскохозяйственные, рекреационные (в т.ч. дачи) и т.п. То же касается и пригородной зоны. При этом, если привести к нам, например, американских и канадских исследователей, многое из того, что мы называем пригородами, они совершенно точно не назовут *suburb*, *suburbia*, предложив нам использовать свои, более точные понятия из русского языка.

Также вразрез с англо-американской традицией, опирающейся на историю пригородов в развитых странах Западной Европы и Северной Америки, указанные выше советско-российские определения допускают, что пригородами могут быть названы сельские территории на периферии крупных городов, а также гибридные территории, находящиеся в промежуточном положении между городом и деревней (по быту и образу жизни жителей, состоянию социально-бытовой и инженерной инфраструктуры). То, что обозначается обычно *peri-urban fringe*, *peri-urbanization* и не входит в классическое западное понимание пригородов, формирующихся в результате западной модели субурбанизации, и называется английским словом *suburbia* (*suburbs*). Необходимо понимать, что термины *suburb* (пригород), *suburbia* (массивы жилой пригородной застройки без рабочих мест, больших магазинов и мест для развлечений), *suburbanization* (субурбанизация), *suburbanism* (пригородный образ жизни), долгое

---

<sup>39</sup> *Harris R. Suburbanization and Suburbanism...* P. 660.

время вызывали в сознании большинства «западных» коллег образы среднего класса, белого, односемейного, домашнего, пригородного поселения в Северной Америке. Роджер Кейл иронично пишет об этом во введении к своей книге «Планета пригородов» 2017 г., обращаясь к читателю с просьбой отвлечься от образа дома, огороженного белым палисадником, когда речь идет о пригородах, субурбанизации и субурбанизме. Начав знакомство с обширной литературой о развитии пригородов в развивающихся странах, вы заметите, что авторы здесь достаточно четко отделяют субурбанизацию от периферийной урбанизации, которые могут происходить здесь, как и в России, синхронно.

Обозначенные выше российские справочные определения также включают в понятие «пригород» стихийные, неформальные, самовольные поселения (*squatter settlements*), которые мы можем обнаружить не только в развивающихся странах Африки, Азии и Латинской Америки, но и в современной России. Например, в г. Улан-Удэ и сразу за его границами<sup>40</sup>. При этом в англо-американской традиции эти два понятия (*suburbs* и *squatter settlements*) противопоставлялись<sup>41</sup>.

Для общего понимания того, что в России называют «пригородом» и «пригородной зоной», казалось бы, вполне достаточно. Есть город, а все населенные пункты вокруг него, имеющие с ним тесную связь, и есть пригороды, вместе образующие пригородную зону. Однако, когда мы начинаем исследовать пригороды конкретного города, перед нами сразу начинают возникать дополнительные вопросы.

Можно ли автоматически назвать пригородами в России все населенные пункты вблизи города? Ведь зачастую они могут как иметь с ним тесные хозяйственные, культурно-бытовые, трудовые связи, так и нет (эти связи могли быть, но ослабнуть или вовсе исчезнуть). В конце концов, кто определяет, насколько тесными должны быть эти связи, чтобы считать тот или иной населенный пункт пригородным? Как определить тесноту этих связей? Считать маятниковых мигрантов — людей, которые регулярно (каждый день или чуть менее часто) ездят по работе/на учебу в город? Тогда какое количество этих мигрантов будет достаточным? Проанализировать транспортную доступность и экономику пригородного населенного пункта, поняв, имеет ли она значение для близлежащего города? Изучить, насколько

<sup>40</sup> См., например: *Карбаинов Н.И.* «Нахаловки» Улан-Удэ: гражданское общество на взлетной полосе // Отечественные записки. — 2005. — № 6. — С. 192–197.

<sup>41</sup> *Harris R.* Meaningful Types in a World of Suburbs... P. 21–22.

ко жители того или иного пригородного населенного пункта нуждаются в близлежащей городской инфраструктуре? Действительно, эти вопросы обычно и изучаются немногочисленными российскими исследователями субурбанизации (см. главу 4).

Такая работа позволяет понять, какие из расположенных рядом с городом населенных пунктов являются пригородными не только в физико-географическом (находясь рядом с городом), но и социально-экономическом смысле. Сложность этой ситуации в том, что без полевого исследования или использования больших массивов разнородной и труднодоступной статистики корректно определить тесноту описываемых связей, перечень пригородных населенных пунктов, внешние границы пригородной зоны определенного города по существу нельзя. Именно в этом и кроется одна из основных причин того, что мы все еще мало знаем о пригородах подавляющего числа российских городов. Они попросту еще не обследованы.

Без специальных исследований обычно нельзя понять и то, может ли считаться пригородным населенный пункт, который расположен не вблизи города, а на почтительном отдалении, но, возможно, имеет с городом-ядром тесные трудовые и прочие связи (например, в силу неразвитости местного рынка труда). Вы удивитесь, насколько длительными могут быть ежедневные/регулярные поездки на работу не только в Москве и Санкт-Петербурге, но и в других, менее крупных городах России, в т.ч. на Дальнем Востоке, где расстояния между городами — одни из самых значительных в стране. Во всех региональных центрах Дальневосточного федерального округа, кроме разве что Анадыря, я встречал таких маятниковых мигрантов, которые готовы были ежедневно тратить по 2,5–3 часа на то, чтобы добраться на работу и вернуться домой, заставляя меня задуматься о «расширении границ» пригородной зоны того или иного города и о преодолении моих собственных стереотипов.

Зафиксируем: в России, изучая субурбанизацию — рост и развитие пригородов в результате движения в них населения, экономики из центральных городских микрорайонов, вы сразу сталкиваетесь с проблемой определения границ и состава пригородной зоны того или иного города. В частности, вы начинаете понимать, что субурбанизация в России не начинается в пригородной зоне — за границами города, как это написано в словарях. Она находит свое существенное воплощение уже в самом городе, в т.ч. на его периферии, в отдаленных окраинах, которые могут существенно отличаться от центральных

городских областей. И, когда вы пытаетесь дать оценку субурбанизации, анализируя ее только в границах пригородных муниципальных образований, вы рискуете недооценить ее истинные масштабы. К сожалению, в российских исследованиях субурбанизации пока происходит именно так, что связано в первую очередь с особенностями публикуемой российской статистики, жестко привязанной к административным границам и не разделяющей (в публикуемом виде) городское ядро и городские окраины.

Мы же должны понимать, что по «выталкивающим» или «притягивающим» факторам в логике субурбанизации россияне активно осваивали городскую периферию как минимум с начала 2000-х гг. В результате субурбанизации возникали коттеджные поселки, таунхаусы, активно переобустраивались под ценности пригородного образа жизни значительные по площади территории частного сектора, городских дач. Отдельные поселки приобрели закрытый характер (*gated communities*). Игнорировать все эти проявления субурбанизации в городе в угоду принятому определению «пригорода» как населенного пункта за пределами городской черты становится невозможно. Как только вы начинаете изучать субурбанизацию, вы понимаете, насколько искусственной оказывается юридическая граница между городом и его формальным пригородом.

По сути, существующие определения «пригорода», «пригородной зоны» предлагают нам анализировать субурбанизацию только за пределами городских границ, что, в общем, искажает реальные масштабы этого явления в нашей стране. Простой пример: на территории сельского населенного пункта недалеко от крупного города возникает коттеджный поселок, застройщиками которого выступили горожане, ежедневно пересекающие границу города в своих поездках на работу. Администрация сельского населенного пункта понимает, что не может осилить расходы, связанные с содержанием данного поселка, и предлагает городу включить его в состав своей территории, и это происходит. Перестает ли этот поселок быть продуктом субурбанизации, став частью города и перестав формально быть пригородом? Очевидно, нет.

Существующие российские определения, с одной стороны, позволяют четко отделить «пригородные» территории от «городских» в административном смысле, но, с другой, надо признать, очень формально определяют характеристики «городских» и «пригородных» территорий, нивелируя многие их сходства и различия. Реалии территориального развития, фиксируемые нами в полевых исследова-

дованиях, подчас обрушивают всякие административные границы, что проявляется, допустим, в том, что отдельные городские окраины (микрорайоны) или населенные пункты в границах городских округов по многим значимым параметрам не отличаются от пригородных поселений этих городов/городских округов и также вовлечены в процессы субурбанизации. К этим параметрам можно отнести: расстояние от общегородского центра, плотность расселения, этажность застройки, качество и образ жизни местного населения (как интегральный показатель, складывающийся из состояния социально-бытовой, инженерной инфраструктуры, доходов, структуры потребления, досуга населения, нацеленности местных жителей на городской рынок труда и пр.).

Целесообразно ли использование дополнительных критериев в определении российских «пригородов» при изучении субурбанизации? Думаю, да. С определенными оговорками можно использовать для их поиска, например, всю ту же англо-американскую традицию, определяющую пригороды через два основных параметра: (1) плотность расселения (которая в «западных» городах – от Канады до Новой Зеландии – обычно стремится к снижению от центра к периферии) и (2) расположение на окраинах городского ядра<sup>42</sup>.

Мы видим, что понятие административных границ здесь нивелируется. Тогда в самом общем смысле под «пригородами» можно понимать все микрорайоны/поселения, расположенные вне пределов городского многоэтажного ядра (центра) – на городских окраинах или рядом с ними. В узком смысле – только жилые районы на обозначенных территориях. При таком подходе в пригороды войдут выделяемые самим исследователем периферийные (окраинные) внутригородские территории преимущественно малоэтажной застройки («внутренние пригороды») и населенные пункты за пределами города-ядра. Где заканчиваются пригороды в этой связи? – вопрос также условный, ответ на него принимается также самим исследователем исходя из анализа «тесноты» миграционных, хозяйственных, социально-бытовых и прочих связей, этажности застройки и пр.

Это определение, игнорирующее административные границы, но обращающее внимание на плотность расселения населения/этажность застройки, окраинное положение пригородов, требует, однако, нескольких уточнений. Во-первых, во многих прежде социалистических городах (не только в России, но и в восточно-европейских,

---

<sup>42</sup> *Harris R. Suburbanization and Suburbanism...* P. 660.

центрально-азиатских странах) городские окраины застраивались и застраиваются не только и не столько одно-, двухэтажными, сколько средне- и многоэтажными жилыми домами (стандартизированные «спальные районы», «муравейники»). Это отличает наши города от тех, пригородами для которых служили в основном одноэтажные микрорайоны и города (вспомним об известном феномене «одноэтажной Америки»). Высотные же спальные микрорайоны есть практически в каждом крупном российском городе. Они могут быть расположены около центра или в значительном отдалении от него, на самых границах города. Их до сих пор строят даже в отдельных пригородных деревнях. Учитывая поселковый характер застройки многих наших городов в советский период, удивляться этому не приходится. Включать эти многоэтажные микрорайоны в «пригороды» или нет? – вопрос открытый. Фактически высотки на окраинах городов, а в части городов и в центре, бывает, соседствуют с одно-, двухэтажными домами, коттеджами, таунхаусами, что затрудняет отделение «городской» территории от «пригородной» только по принципу плотности расселения и этажности застройки. Но выделить островки малоэтажной застройки здесь также не составит труда. Тогда, используя, например, геоинформационные методы, вы сможете нанести на карту города и его пригородной зоны районы малоэтажной застройки, поняв ее масштабы, направления развития и пр.

Теперь несколько дополнительных замечаний о том, почему административные границы в определении «пригородов» и «пригородных зон» все же важны для исследователей субурбанизации в современной России, а отказаться от них пока не так просто. В отечественной статистике и муниципальном законодательстве понятия «пригород», «пригородная зона», «городская агломерация», по сути, отсутствуют. Возьмите Федеральный закон о местном самоуправлении в России или любой статистический сборник Росстата и вы в этом убедитесь. Есть, например, ведущийся десятилетиями государственный учет городского и сельского населения в стране, т.е. населения городских и сельских населенных пунктов, но нет учета пригородного населения. То есть пригороды для отечественной статистики как бы не существуют. Исследователи сами определяют, какие населенные пункты у города-ядра считать пригородными (это могут быть как городские, так и сельские населенные пункты, а также населенные пункты без статуса муниципального образования внутри городских округов). И уже тогда могут посчитать число жителей пригородной зоны того или иного города.

Однако официальная статистика публикуется в целом по населенным пунктам, а в крупных городах — максимум с разбивкой по внутригородским районам. То есть та же информация о численности населения, предприятий определенных городских микрорайонов уже недоступна. И когда вы начинаете изучать влияние субурбанизации на городские окраинные микрорайоны, то у вас возникают сложности с данными. Их приходится собирать/искать самостоятельно (в местных отделениях Росстата, администрациях, у председателей местных территориальных общественных самоуправлений (ТОС), управляющих структур в коттеджных поселках, ДНТ, СНТ<sup>43</sup> и пр.). Это непросто, поскольку требует организации длительных полевых исследований на местности в каждом конкретном городе. Во многом именно поэтому среди немногочисленных исследований субурбанизации в российских городах преобладают работы, в которых за основу берется привычный подход, учитывающий административные границы городов и их пригородов, а не более гибкий англо-американский, в основе которого лежат понятия плотности расселения и окраинного положения. Иными словами, проще изучать пригородное развитие, не включая в него городские периферийные районы — городские окраины.

Все обозначенные выше определения и критерии, безусловно, имеют право на существование. Но также очевидно: они рожают некоторые ограничения в исследовании субурбанизации. Российские энциклопедические трактовки способствуют унификации предмета исследований для сравнительного анализа региональных кейсов и необходимых обобщений на общегосударственном уровне. Определения из англо-американской традиции с их акцентом на плотность расселения и застройки будут полезны для глубинной проработки локальных кейсов, понимания сущностных черт и реальных масштабов субурбанизации, пригородного роста в России, особенностей пригородного образа жизни в отдельных регионах страны.

При этом я убежден, что в исследовании субурбанизации в России необходимо отходить от жестких рамок общепринятых определений пригородной зоны и пригородов как территорий вблизи города, но не входящих в его состав. По существу, анализируя субурбанизацию,

---

<sup>43</sup> ДНТ — дачное некоммерческое товарищество, СНТ — садовое некоммерческое товарищество. В России можно найти и другие примеры наименования такого рода товариществ. Например, СОТ — садово-огороднические товарищества.

нам следует обращать внимание как на внутригородские, так и загородные территории, рост и развитие которых происходит в результате перемещения в них населения, капитала, экономики из центральных городских микрорайонов. Это могут быть районы как малоэтажной, так и многоэтажной застройки.

При этом нужно учитывать, что и внутренние, и внешние пригороды российских городов растут и развиваются не только за счет субурбанизации, которая только набирает обороты в нашей стране. Население многих из них увеличивается вследствие продолжающейся урбанизации – концентрации населения в городах. Миллионы новых жителей российских пригородов – это стягивающиеся поближе к городам жители сельских территорий, поселков, малых и средних городов, которые оседают на границах более крупных городов в силу финансовых ограничений и прочих причин. Эти процессы – часть продолжающейся в стране урбанизации, которая влияет на развитие современных российских пригородов зачастую не менее сильно, нежели субурбанизация. Иными словами, рост и развитие пригородов российских городов далеко не всегда являются следствием субурбанизации. И одна из непростых исследовательских задач как раз заключается в том, чтобы разобраться и в этом.

## 1.4. Пригородный образ жизни

В заключение несколько слов о «пригородном образе жизни», поскольку это понятие также постепенно проникает в лексикон отечественных ученых. Если вы попытаетесь найти определение данного термина в советских энциклопедиях и словарях, вероятно, вас постигнет неудача, поскольку «пригородный образ жизни» имеет «капиталистическую» природу, осуждаемую в советской литературе вплоть до начала 1990-х гг.

Если с пониманием «городского» и «сельского» образа жизни у россиян, скорее всего, не возникнут проблемы, поскольку даже интуитивно мы можем выявить отличия городской жизни от сельской, то с пригородным образом жизни все может быть не так просто, поскольку он получил действительно широкое распространение в нашей стране намного позднее, чем городской – лишь в последние десятилетия. Хотя и в советский период миллионы граждан, не имея жилья в городе, регулярно осуществляли маятниковые мигра-

ции из пригородов в города<sup>44</sup>. Но именно после распада СССР стала возможна массовая субурбанизация, и именно в это время многие пригородные населенные пункты переориентировались с локальных рынков труда на городские, в результате чего заметно выросли маятниковые миграции в нашей стране<sup>45</sup>.

В широком смысле пригородный образ жизни (suburbanism) может быть обозначен как доктрина, предполагавшая изначально, что жизнь в пригороде имеет преимущества перед жизнью в городе и деревне, а в определенной мере является квинтэссенцией лучшего, что есть в городе и деревне<sup>46</sup>. Классическим может считаться понятие «пригородного образа жизни», сформулированное в англо-американской традиции<sup>47</sup>, поскольку именно в ней (в Великобритании, США, Канаде, Австралии и т.д.) этот образ жизни исторически получил наибольшее распространение, оказался значим для миллионов людей, а затем стал предметом многочисленных исследований, которые то превозносили его, то критиковали (см. главу 2).

В классическом англо-американском варианте пригородный образ жизни опирался на важные общественные и индивидуальные ценности: комфорт, автономность и конфиденциальность проживания, общественную и экологическую безопасность, лучшие условия для семейного общения, образования и воспитания детей, высокую социальную однородность пригородных сообществ и т.д. По этим и другим причинам пригородный образ жизни получил широкое распространение в развитых странах в XX в. и в особенности в послевоенных США. В этой стране благодаря государственной поддержке, активным рекламным кампаниям, ценности частной собственности он стал фундаментальной частью национальной («американской») «мечты». Жизненная реализация, успех человека, семьи во многом оказались приравнены к идеализированному «пригородному образу жизни» — наличию собственного дома в (респектабельном) пригороде.

Учитывая современное глобальное разнообразие пригородов в развитых и развивающихся странах (от развитых субурбий до бед-

---

<sup>44</sup> Гольц Г.А. Динамика маятниковой миграции населения в СССР и некоторые подходы к ее прогнозированию. — М. — Киев: ИГАН, СОПС УССР, 1979. — 17 с.

<sup>45</sup> См., например: Между домом и... домом: возвратная пространственная мобильность России / под ред. Т.Г. Нефедовой, К.В. Аверкиевой, А.Г. Махровой. — М.: Новый Хронограф, 2016. — 504 с.

<sup>46</sup> Harris R. Suburbanization and Suburbanism... P. 664—665.

<sup>47</sup> Fava S. Suburbanism as a Way of Life // American Sociological Review. — 1956. — № 21 (1). — P. 34—37.

ных трущоб), многообразие форм и особенностей жизнедеятельности населения в пригородах в разных уголках мира, сегодня нельзя говорить о пригородном образе жизни как об исключительно благоприятном. В отдельных странах и регионах он может сохранять свою привлекательность, в других — остается вынужденной жизненной стратегией, связанной с определенными лишениями и проблемами.

Нам же важно определиться с термином. Так, предварительно под пригородным образом жизни можно понимать *специфическую систему существования человека, выраженную в особых формах общественной и частной деятельности, условиях проживания и быта, специфических поведенческих привычках и ценностях, отличных от жизнедеятельности горожанина и сельчанина.*

Уточнив трактовки наиболее значимых для нас понятий и сложности их применения в исследовательской практике, мы можем перейти ко второму блоку нашего повествования — истории глобальной субурбанизации и связанных с ней традиций пригородных исследований.

#### ***Вопросы для самоконтроля:***

1. Дайте определение понятиям «субурбанизация», «пригород», «пригородная зона», «пригородный образ жизни».
2. В чем заключается отличие субурбанизации от урбанизации?
3. Почему понятие «субурбанизации» в советский период имело идеологически окрашенный негативный характер?
4. Какие критерии можно использовать для определения понятий «пригород» и «пригородная зона» в рамках конкретного полевого исследования?
5. Какие городские и пригородные территории в регионе вашего проживания обладают наибольшим потенциалом для субурбанизации?

## Глава 2. Субурбанизация: от региональных моделей к глобальному разнообразию

### 2.1. Почему глобальная субурбанизация столь многообразна?

**С**убурбанизация к настоящему времени получила распространение в большинстве государств мира, что позволяет считать ее глобальным феноменом. Если XX в. стал веком урбанизации, то XXI в., вполне возможно, станет веком субурбанизации, когда вектор концентрации населения, экономики в крупнейших городских агломерациях будет постепенно смещаться от центральных городов к новым субцентрам в их пригородных зонах<sup>48</sup>.

В разных государствах причины, источники, масштабы и результаты субурбанизации, сегменты, в которых она находила свое развитие, не были одинаковыми. Каждая страна шла своим путем, который мог быть в чем-то похож на другие или нет. На это могли влиять позиции правительств по отношению к развитию пригородных территорий, уровень благосостояния горожан и стран в целом, природно-климатические условия, жилищные и архитектурные традиции народов и пр. В итоге к настоящему времени пригороды в отдельных регионах мира приобрели самые разнообразные формы: жилые, промышленные, офисные, торговые или смешанные; запланированные и незапланированные; элитные, для среднего класса, для семей с низким доходом; моноэтнические или полиэтнические

---

<sup>48</sup> См., например: *Keil R. Suburban Planet: Making the World Urban from the Outside in.* – Cambridge: Polity Press, 2017. – 256 p.

и т.д.<sup>49</sup> Многообразной оказалась и архитектура жилых и нежилых объектов в пригородах. Само по себе разнообразие стало существенной характеристикой современной нам субурбанизации и пригородной застройки в крупнейших городских агломерациях мира<sup>50</sup>.

Исторически субурбанизация следовала за урбанизацией, получая обычно наибольшее развитие там, где первая уже вошла или готовилась войти в зрелую фазу (в регионах, где достигнута высокая концентрация населения в городах, сформирована сеть городских поселений, включая крупные города), а также созрели основные «притягивающие» или «выталкивающие» факторы для движения населения, капитала в пригороды. К числу этих предпосылок обычно относят общее предпочтение загородного образа жизни ввиду усиления проблем в городах, рост благосостояния общества, автомобилизацию и развитие пригородного транспортного сообщения, децентрализацию работы, государственную политику по развитию пригородных территорий и т.д.

Все эти предпосылки получили свое развитие в разных странах и их городах не одновременно и порой не в полной мере, поэтому и масштабы субурбанизации в них сегодня различны. Исторически «впереди» оказались в основном наиболее развитые и богатые индустриальные государства (Великобритания, США, Япония и др.), позднее к ним добавились десятки других развитых и развивающихся стран мира. Одновременно в слабоурбанизированных, аграрных регионах, в т.ч. бывших колониях крупных империй, о сколь-нибудь существенном развитии субурбанизации до начала–середины XX в. в основном и не шло речи, хотя крупные города в части этих стран уже успели сформироваться.

В отдельных регионах субурбанизация лишь в последние десятилетия получает свое развитие, а в других — уже прошла несколько стадий, приобрела новые — «неклассические» формы («окраинные города» — *Edge Cities*<sup>51</sup>, «бескрайние города» — *Edgeless Cities*<sup>52</sup>, экскур-

---

<sup>49</sup> О глобальном разнообразии пригородов см., например: *What's in a Name? Talking about «Suburbs»* / Ed. by R. Harris, C. Vorms. — Toronto: University of Toronto Press, 2017. — 376 p.

<sup>50</sup> См., например: *Suburban Constellations. Governance, Land and Infrastructure in the 21st Century* / Ed. by R. Keil. — Berlin: Jovis Publishers, 2013. — 208 p.; *The Routledge Companion to the Suburbs* / Ed. by B. Hanlon, T. Vicino. — London: Routledge, 2018. — 374 p.

<sup>51</sup> *Garreau J.* *Edge City. Life on the New Frontier.* — New York: Doubleday, 1991. — 548 p.

<sup>52</sup> *Lang R.E.* *Edgeless Cities: Exploring the Elusive Metropolis.* — Washington DC: Brookings Institution Press, 2003. — 154 p.

бии — Exurbia<sup>53</sup>, технопригороды — Technoburbs<sup>54</sup>), названные специалистами «постпригородным миром»<sup>55</sup>.

При этом во все еще значительной части стран пригороды крупных городов продолжают формироваться только или преимущественно за счет продолжающейся урбанизации, стягивания в города населения из окружающих их сельских территорий. В этом проявляется стадийный и дифференцированный характер развития мирового урбанизационного процесса. Одни его стадии под воздействием объективных и субъективных факторов постепенно или стремительно сменяются другими, причем в разных государствах этот процесс может происходить в разное время и со своими особенностями<sup>56</sup>.

В таких пространственно-дифференцированных и многоукладных странах, как Россия, где, например, северные регионы не похожи на южные, а западные — на восточные, ситуация еще более неопределенна. Одни регионы оказались высокоурбанизированы, другие — менее. Пригороды одних крупных городов могут быть похожи на англо-американские, других — на центрально-азиатские, третьих — сохраняют прежний советский облик. Или более того: на границах одного и того же российского города мы можем найти примеры самых разных форм пригородной жизни, застройки и т.п.

В то время как в России мы только начинаем всерьез проблематизировать вопросы, связанные с новым этапом отечественной субурбанизации, в мире есть ряд стран, где этот процесс практически непрерывно развивается уже более ста лет. Речь идет об англо-

---

<sup>53</sup> Soja E. *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. — Oxford: Wiley, 2000. — 462 p.

<sup>54</sup> Fishman R. *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. — New York: Basic Books, 1987. — 274 p.

<sup>55</sup> См., например: *Teaford J.C. Post-suburbia: Government and Politics in the Edge Cities*. — Baltimore, MA: Johns Hopkins University Press, 1997. — 224 p.; *Phelps N.A., Wood A.M., Valler D.C. A Post-Suburban World? An Outline of a Research Agenda // Environment & Planning*. — 2010. — № 42. — P. 366–383; *Phelps N.A., Parsons N., Ballas D., Dowling A. Post-Suburban Europe: Planning and Politics at the Margins of Europe's Capital Cities*. — Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2006. — 248 p.; *International Perspectives on Suburbanization. A Post-Suburban World? / Ed. by N.A. Phelps, F. Wu*. — London: Palgrave Macmillan, 2011. — 312 p.; *Phelps N.A. Sequel to Suburbia: Glimpses of America's Post-Suburban Future*. — Cambridge, MA: MIT Press, 2016. — 231 p.

<sup>56</sup> См. обзор стадийных схем развития урбанизации и модели дифференцированной урбанизации: *Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И. Теория «дифференциальной урбанизации» и иерархия городов в России на рубеже XXI века // Проблемы урбанизации на рубеже веков / отв. ред. А.Г. Махрова*. — Смоленск: Ойкумена, 2002. — С. 71–86.

американском мире: Великобритании, США, Канаде, Австралии и некоторых других странах. Вопросы, которые мы сегодня ставим в своих исследованиях в России (в частности, почему горожане едут в пригороды и к чему это может привести?), в Великобритании и США обсуждаются уже более 100 лет<sup>57</sup>. И, безусловно, англоязычная литература по этим вопросам заслуживает нашего внимания.

Здесь важно еще раз отметить: исторически в большинстве стран прослеживалась явная связь между субурбанизацией и уровнем индустриализации, урбанизации территорий. Субурбанизация была слабо развита в доиндустриальную эпоху. А там, где развивались промышленная урбанизация, транспорт, возникал крупный частный капитал, там и субурбанизация получала обычно наибольшие перспективы. Свообразным исключением с 1920-х гг. стали социалистические страны, в которых процессы субурбанизации после индустриального «скачка» 1930-х гг. сдерживались государственными планами и принципами «социалистической урбанизации», для которых приоритетным осталось промышленное и жилищное строительство в городах, но не в их пригородных зонах, а также противодействие пространственной сегрегации населения. Вовлечение в орбиту влияния СССР части стран Центральной и Восточной Европы после окончания Второй мировой войны распространило и на них «социалистические» ограничения в развитии субурбанизации. По существу, до периода неолиберальных реформ 1990-х гг. в этих странах в основном отсутствовали идеологические и иные условия для развития этого процесса (см. следующую главу).

Десятки стран мира, в т.ч. те из них, что лишь в XIX в. завоевали свою независимость от крупнейших европейских империй (например, страны Латинской Америки), а также многочисленные действующие колонии к началу XX в. оставались аграрными, с низкой долей городского населения (до 5–10%) и большим количеством феодальных поместий. О развитии субурбанизации в них не шло и речи. Сельское население здесь зачастую вообще не стремилось в города и переселялось в них в основном вынужденно, теряя возможность обеспечить себе проживание в сельской местности. А богатые горожане в основном жили в особняках и поместьях внутри городских районов.

---

<sup>57</sup> См., например: *Howard E.* Garden Cities of Tomorrow. – London: Swan Sonnenschein, 1902. – 167 p.; *Douglass P.* The Suburban Trend. – New York: The Century Company, 1925. – 340 p.

Сдерживающее влияние на развитие глобальной субурбанизации, помимо колониальной политики, оказали и две мировые войны первой половины XX в. Свое основное развитие субурбанизация в капиталистическом мире начинает получать уже в послевоенные годы. Наибольшие ее темпы продемонстрировали, как мы сейчас знаем, развитые страны Глобального Севера, в меньшей степени она наблюдалась в государствах Глобального Юга, где более распространенной моделью городского развития оставались классические процессы урбанизации, в результате которых бурно растущие города зачастую обрастали поясами трущоб<sup>58</sup>.

Необходимо помнить, что к середине XX в. городское население перевалило 50% рубеж только в шести странах: Великобритании (84,2%), Германии (71,9%), США (64,2%), Франции (56,2%), Италии (54,3%) и Японии (50,3%). В 2022 г. таких стран и регионов (в т.ч. не-суверенных) было уже 152<sup>59</sup>. За последние 70 лет темпы мировой урбанизации действительно оказались намного более высокими, чем когда-либо в истории нашей планеты, что создавало необходимые условия и для развития субурбанизации. Городское население мира с 1950 по 2022 г. выросло с 738 млн до 4,6 млрд чел., т.е. увеличилось более чем в 6 раз. При этом продолжало расти как общее население планеты, так и сельское (в основном за счет «демографического взрыва» в развивающихся странах Африки, Азии, Латинской Америки).

Доля городского населения в общем населении планеты с середины XX в. выросла с 29,3 до 57,4%<sup>60</sup>. За это время в развитых странах она увеличилась в среднем до 80–90%, а в отдельных «крохотных» государствах или регионах с высоким уровнем территориальной автономии (Гонконг, Сингапур, Кувейт, Макао, Монако, Ватикан и пр.) приблизилась к 100%. Радикальный прирост городского населения во всех основных регионах мира актуализировал и новые исследования пригородов, субурбанизации, поскольку стало понятно, что продолжающаяся урбанизация получает свое развитие преимущественно в пригородных районах.

<sup>58</sup> См., например: *Davis M. Planet of Slums.* – London: Verso, 2006. – 256 p.

<sup>59</sup> С учетом территорий, которые не обладают государственным суверенитетом. См.: Наиболее урбанизированные страны [электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/most-urbanized-countries> (дата обращения: 30.08.2023).

<sup>60</sup> Городское население мира [электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.worldometers.info/demographics/world-demographics/#urb> (дата обращения: 30.08.2023).

На ускоренное развитие субурбанизации в мире в конце XX в. повлияло несколько причин. Во-первых, общее ускорение темпов урбанизации, сельско-городской и международной миграции, усиливающийся рост концентрации населения в крупных городах в развивающихся и густонаселенных странах. А мы помним: там, где наблюдается гиперконцентрация населения в городах, возникают «выталкивающие» факторы субурбанизации.

Во-вторых, с 1990-х гг. сильно укрепили свои позиции глобальный капитализм и связанная с ним идеология неолиберализма, способствующая активному и часто беспрепятственному освоению периферийных городских территорий частными субъектами. Немаловажную роль в этом сыграли и транснациональные финансовые структуры (Всемирный банк, Международный валютный фонд, Европейский банк реконструкции и развития и пр.), финансировавшие проекты городского и пригородного развития по всему миру (в основном в тех странах, которые самостоятельно не могли решить возникшие в их городах проблемы). К тому же крупный инвестиционный капитал, строительные компании развитых стран в этот период начали активно искать новые рынки в развивающихся и постсоциалистических странах, поддерживая в них процессы субурбанизации.

В-третьих, глобальному развитию субурбанизации способствовал общий рост благосостояния населения в большинстве стран мира, рост автомобилизации, развитие финансовых институтов кредита и ипотеки.

Наконец, в-четвертых, нельзя не учитывать рекламное влияние идеологии западной, в частности американской субурбанизации на не-западные страны. Образ благополучных американских пригородов для среднего класса, широко растиражированный по всему миру в СМИ, кинематографе, агентствами недвижимости, строительными компаниями, долгое время считался «эталоном», к которому другие страны должны стремиться. Уверен, большинство россиян благодаря американским фильмам смогут дать общую визуальную характеристику пригородов в США. А что возникнет в сознании наших сограждан, если завести разговор о пригородах крупных городов Японии, Австралии или даже Италии?

Не будем забывать, однако, что общая численность городского населения планеты превысила 50% лишь полтора десятилетия назад – в конце 2000-х гг. А к 2050 г. она возрастет, как ожидается, лишь до 66–68%, что выступает естественным ограничением для глобального развития субурбанизации. Как минимум в 72 странах и регионах

сельское население в 2022 г. по-прежнему превышало городское. Например, в Индии — с недавнего времени первой по численности населения стране мира — доля городского населения все еще ниже 50% и составляла в 2022 г. лишь 35,9%. В то же время два города этой страны вошли в десятку крупнейших на нашей планете (Дели, Мумбаи)<sup>61</sup>.

В отдельных странах те или иные факторы, способствующие развитию субурбанизации, в 1990–2010-е гг., разумеется, имели разное влияние. Например, внутренние центростремительные миграции сыграли существенную роль в развитии периферийных городских территорий в странах Африки, Центральной Азии, в то время как влияние глобальных инвестиций оказалось большим, например, в государствах Восточной Европы, отдельных странах Южной Америки, Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии.

Пригороды крупных и крупнейших городов мира, большинство из которых сегодня сосредоточены на Глобальном Юге, во второй половине XX в. приобрели самые разнообразные формы и развивались фактически по иным причинам, не похожим на относительно хорошо известный и более ранний англо-американский опыт. Так, исторические исследования и изучение современного пригородного роста/развития в развивающихся странах позволили переосмыслить некоторые «догмы» англо-американской модели<sup>62</sup>.

Во-первых, было подвергнуто критике убеждение, что формирование пригородов основано главным образом на личном выборе (в то время как часто они формировались в ходе вынужденного переселения: вследствие сельской бедности, войн, голода и т.п.). Во-вторых, стало ясно, что источником развития пригородов может выступить не только и не столько городское сообщество, а сельские мигранты. Наконец, то, что многие сквоттерские (самовольные) поселения не могут получить привлекательный облик и привлечь средний класс и бизнес (обратное демонстрируют, например, отдельные города Латинской Америки, Африки). При этом сравнительно недавно появились работы, которые предложили рассматривать опыт периферийного городского развития стран Глобального Юга как «периферийную урбанизацию» (Peripheral Urbanization) — специфический

<sup>61</sup> Городское население мира [электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.worldometers.info/demographics/world-demographics/#urb> (дата обращения: 30.08.2023).

<sup>62</sup> См.: *Clapson M., Hutchison R.* Introduction: Suburbanization in Global Society // *Research in the Urban Sociology: Suburbanization in Global Society.* — 2010. — Vol. 10. — P. 1–14; *Harris R.* Meaningful Types in a World of Suburbs... P. 15–47.

способ производства городского пространства, отличный от городов Северной Атлантики<sup>63</sup>. То есть использование самого термина «субурбанизация» в их отношении оказывается под вопросом.

Одновременно стало очевидно, что, например, в части развитых стран Азии, Европы, Ближнего Востока субурбанизация получила развитие преимущественно в форме многоэтажной и благоустроенной застройки или в разумном сочетании многоэтажного и малоэтажного строительства. А центральные городские районы отдельных крупнейших городских агломераций в Азии оказались настолько благоустроены или безопасны (Сингапур, Токио и пр.), что у местных состоятельных жителей не возникает мотивов перемещаться в отдаленные пригороды, рост которых обеспечивает продолжающаяся урбанизация. В большинстве стран мира субурбанизация в целом не получила столь масштабного, низкоплотного, ориентированного на средний класс развития, как, например, в США.

В последующем обзоре региональных форм мировой субурбанизации мы сделаем акцент на отдельных развитых и развивающихся странах, чтобы выявить характерные их черты и особенности. Фрагментарность этого обзора вызвана не столько ограниченностью объема издания, сколько тем, что в подавляющем большинстве стран специальные исследования субурбанизации не проводились, а обобщенной статистики, посвященной глобальной субурбанизации или, например, численности пригородного населения, попросту нет.

Постсоциалистические государства, среди которых есть как развитые, так и развивающиеся страны, будут рассмотрены нами в отдельной (следующей) главе, поскольку они имеют особое значение для понимания предпосылок, масштабов и черт современной российской субурбанизации.

## 2.2. Субурбанизация в англо-американской традиции

Начать будет разумнее всего с вопросов о том, когда и где в мире началась история относительно масштабной субурбанизации? Когда и где часть городского населения не просто решила, что центральные городские районы менее привлекательны для жизни, чем пригородные, но переехала в пригороды, сделав их своим основным домом, сохра-

---

<sup>63</sup> *Caldeira T.* Peripheral Urbanization: Autoconstruction, Transversal Logics, and Politics in Cities of the Global South... P. 3–20.

нив при этом связь с городом. Короткий ответ будет таким: Англия, вторая половина XIX в. — начало XX в. Именно в этой стране, а если точнее, в Лондоне к этому времени созрели основные социально-экономические, интеллектуальные и политические предпосылки для развития процессов, названных впоследствии английским словом *suburbanization*. Хотя, возможно, американские или австралийские коллеги не согласятся с этим. Как и те отечественные ученые, которые считают, что субурбанизация в ее сезонно-дачном формате в Российской империи стала массовой уже в 1820–1830-е гг.

В XIX в. британцы стали первой «городской» нацией — обществом, в котором более половины населения живет в городах. К началу XX в. на карте мира все еще не было ни одной другой страны, в которой число горожан превышало бы число сельских жителей<sup>64</sup>. Уже в первой половине девятнадцатого столетия, помимо столичного Лондона, бурное пространственное развитие (вместе с ростом численности населения) получают Ливерпуль и Манчестер, Бирмингем, Бристоль и Лидс — города с населением более 100 тыс. чел. Многомиллионный Лондон к началу XX в. уверенно лидировал по числу жителей среди прочих городов мира, уступив Нью-Йорку лишь в 1910–1920-е гг. Первые пригороды британской столицы, возникшие в результате субурбанизации, стали заметным явлением уже в середине XIX в., их рост заметно усилился с 1860-х гг., когда в Лондоне была открыта столичная железная дорога (*The Metropolitan Railway*)<sup>65</sup>.

Любопытно, что бурный рост британских городов в XIX в. не породил масштабных трущоб, которые стали распространенным «пороком» стремительной урбанизации в развивающихся странах XX в. Однако и здесь во второй половине XIX в. хватало низкокачественного жилья, своих «трущоб» (*slum housing*), в которых проживали рабочие промышленных, торговых предприятий<sup>66</sup>. Вместе с этим здесь возникали и новые городские кварталы каменных, кирпичных зданий — пример на тот момент в общем гармоничной застройки, которая была реализована при этом в условиях слабого государственного контроля в сфере городского планирования и строительства. Фактически эти кварталы строили именно частные агенты на усло-

<sup>64</sup> Вишневецкий А. Г. Время демографических перемен: избр. ст. — М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2015. — С. 352.

<sup>65</sup> Более подробно об этом периоде в истории британских пригородов см.: Andrews R. M. *The Development of the Residential Suburb in Britain 1850–1970 // Urbani Izziv*. — 1995. — № 28/29. — P. 15–27.

<sup>66</sup> Andrews R. M. *The Development of the Residential Suburb in Britain 1850–1970...* P. 18.

виях рынка. Впоследствии, правда, они были подвергнуты критике, поскольку считалось, что новые районы городской застройки давали хорошие возможности для размещения семей с высоким и средним доходом, в то время как у рабочих и городской бедноты этот выбор был существенно ниже. Также застроенные области могли быть лишены общественной инфраструктуры (например, водопровода), не соотноситься по планировке и архитектуре с другими городскими районами и пр.

К началу XX в. именно в Великобритании назрел запрос на нормативную базу в отношении градостроительства, который был реализован в парламентском Акте о планировке городов 1909 г.<sup>67</sup> Это акт по существу дал начало новому этапу в развитии городского строительства в стране, процесс застройки стал более регламентирован. В частности, Акт предполагал поддержку достаточного числа общественных садов, парков, лужаек перед домами, поддерживал строительство домов для одной семьи с небольшими садами и т.п. Вот здесь и рождается идеалистический образ английского пригородного дома для одной семьи с лужайкой, небольшим палисадником/живой изгородью перед ним и таким же небольшим садом во дворе – образ, который был в разной степени растиражирован в XX в. в ряде других стран, особенно массово – в США. В научной литературе он до сих пор часто связывается с т.н. буржуазной утопией – идеалами пригородной/загородной жизни, о которых мечтали представители среднего класса англо-американского мира<sup>68</sup>.

На появление этой «утопии» заметное влияние оказали принципы движения Garden Towns, зародившегося в Англии в начале XX в. и связанного с идеей расселения густонаселенных городов (вроде Лондона) за счет строительства вблизи них небольших автономных поселений средней плотности в природной среде. Эти города были призваны сочетать в себе плюсы и минусы городского и сельского образа жизни. Идеологом движения выступил англичанин Эбенизер Говард, который в своей книге «Города-сады будущего» 1902 г., собственно, и сформулировал его основные идеи<sup>69</sup>. Города-сады должны были получить четкую пространственную кольцевую структуру,

<sup>67</sup> См. обзор историографии по этому акту: *Booth Ph., Huxley M.* 1909 and all that: reflections on the Housing, Town Planning, Etc. Act 1909 // *Planning Perspectives.* – 2012. – Vol. 27, Issue 2. – P. 267–283.

<sup>68</sup> *Fishman R.* Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia. – New York: Basic Books, 1987. – 274 p.

<sup>69</sup> *Howard E.* Garden Cities of Tomorrow. – London: Swan Sonnenschein, 1902. – 167 p.

центром которой был парк с окружающими его общественными зданиями. При этом на территории такого рода городов планировались зоны для организации малоэтажного жилищного строительства, промышленности, торговли, сельскохозяйственного производства. Пространственная организация города-сада хорошо проиллюстрирована в классическом издании и его переводах.

Еще до начала Первой мировой войны идеи Э. Говарда успели получить свою реализацию в Англии, в т.ч. в ходе строительства первого города-сада Лечворт (Letchworth Garden City) в 60 км от Лондона и первого пригорода-сада Лондона – Хемпстеда, ставших широко известными в западном мире практически сразу после их строительства. Однако, если Лечворту при застройке удалось выполнять, помимо жилых, промышленные, торговые функции, Хемпстед стал лишь комфортным жилым предместьем Лондона, способствующим расползанию города, что противоречило «модели» города-сада Э. Говарда. При этом в коммерческом плане и с точки зрения масштабов заселения именно проект пригородного Хемпстеда, разработанный английскими архитекторами Барри Паркером и Раймондом Анвином, оказался более востребован, нежели жилье в Лечворте. И именно опыт Хемпстеда под маркой «города-сада», как считается, стал активно тиражироваться в континентальной Европе, США и других странах (Канаде, Австралии, Новой Зеландии и пр.) с этого времени.

Инженеры, архитекторы Франции, Германии и других стран специально приезжали в Англию для знакомства с ее опытом, после чего публиковали в своих странах статьи, книги, популяризируя идеи «города-сада». Да и сегодня они, судя по тому, как часто цитируется Э. Говард, кажется, вовсе не утратили своей актуальности. Сложно найти издание, которое бы продолжало оказывать столь сильное влияние на идеологию субурбанизации во всем мире, как эта книга, хотя сам ее автор, как считается, «ненавидел субурбанизацию»<sup>70</sup>.

Уже через несколько лет после издания труд Э. Говарда был переведен и на русский язык<sup>71</sup>, а его идеи стали активнее обсуждаться в Российской империи, главным образом применительно к Санкт-Петербургу и Москве, население которых к этому времени уже превышало 1 млн чел. В 1916 г. российский англовед П.Г. Мижув в своем издании об идеях Э. Говарда отметил даже: «*В самом деле, хотя*

<sup>70</sup> Clapson M., Hutchison R. Introduction: Suburbanization in Global Society... P. 10.

<sup>71</sup> Говард Э. Города будущего / перев. с англ. Д.Ю. Блох. – СПб.: Тип. т-ва «Общественная польза», 1911. – 128 с.

*больших городов у нас меньше, чем в Англии, и самые города много менее населены, однако мы в гораздо большей мере, чем англичане, страдаем от всех язв, присущих чисто городской цивилизации, и в гораздо меньшей степени пользуемся ее благами... [...] Однако то, что более всего удивляет человека, прибывающего в Англию с континента, и в особенности из России, это изобилие и красота садов при домах всех мало-мальски обеспеченных лиц, будь это даже в Лондоне или в каком-либо ином из весьма многочисленных крупных городских центров Англии. Домашние условия жизни в Англии представляются в самом деле идеалом не только для нас, русских, но и для всех других народов континентальной Европы. Об этом красноречиво свидетельствует необозримая, неисчерпаемая литература по вопросу о жилищных условиях англичан — литература немецкая, французская, итальянская, американская и т.д. То же самое можно сказать и относительно благоустройства английских городов, после которых города большинства стран континентальной Европы и в особенности России производят крайне неблагоприятное, чтобы не сказать много резче, впечатление»<sup>72</sup>.*

Это высказывание хорошо иллюстрирует «прогрессивное» влияние Англии на городское и пригородное жилищное строительство в отдельных странах континентальной Европы (Франции, Германии и пр.) на рубеже XIX–XX вв., ее колоний по всему миру в это и последующее время. Надо понимать, что со средневековых времен и до начала XX в. крупные города континентальной Европы и остального мира не были лишены множественных проблем (как минимум с благоустройством, общественной гигиеной, санитарией, качеством жилья). Это подталкивало местные элиты к поиску новых форм пригородного расселения, жилищного строительства, образцом которых могли становиться и становились пригороды-сады Э. Говарда.

При этом в Англии начала XX в. пригородное строительство получает свое развитие на фоне стабильно продолжающейся уже как минимум столетие индустриализации и промышленной урбанизации. Этим могли «похвастаться» в это время лишь отдельные страны мира. Города Англии становятся крупными экономическими центрами, существенно растет их промышленная база, население, в т.ч. рабочий, а также средний класс с более высоким уровнем потребления. Вместе с этим в разрастающихся городах увеличиваются и разного рода социальные, инженерно-бытовые, экологические проблемы, о которых

---

<sup>72</sup> Мижнев П.Г. Сады-города и жилищный вопрос в Англии. — Петроград: т-во А.С. Суворина «Новое время», 1916. — С. 4–6.

уже шла речь. Все эти явления и процессы и становятся важнейшими предпосылками для развития пригородной застройки вблизи крупных английских городов, которая продолжалась на протяжении всего XX в. с изменяющимися акцентами на многоэтажное строительство в первые десятилетия после Второй мировой войны<sup>73</sup>.

Одновременно в других государствах мира, в т.ч. переживших промышленную революцию, и индустриализация, и городской рост были в начале XX в. чуть или значительно менее выраженными. Города этих стран были менее плотно застроены и заселены, проблемы загрязненности в них еще не стояли так остро, как, например, в Лондоне. Речь идет, например, об отдельных странах Европы этого периода или об интересной нам Российской империи в целом.

Надо сказать, английская модель частного жилищного строительства в пригородах, основанная на утопическом идеале защищенной среды, лишенной проблем городской жизни<sup>74</sup>, могла получить развитие преимущественно лишь в богатых странах, в городах с выраженным средним классом и, что важно, в городах, окруженных достаточными природными территориями. И такими странами стали США, Канада, Австралия и др. К слову, все эти страны являлись британскими колониями, испытав на себе влияние городской и пригородной архитектуры Англии. Дома для одной семьи с газоном, садом на заднем дворе вы без труда найдете в каждой из этих стран и сегодня.

За прошедшее столетие на английском языке вышли сотни крупных изданий и научных статей, посвященных субурбанизации в англо-американской традиции, в т.ч. сравнительного плана<sup>75</sup>. При этом объектом наибольшего количества исследований в этой области стали США. Так, только в период с 1975 по 2009 гг. в системе Web of Science 67% научных статей о пригородах касались именно США<sup>76</sup>. И это неудивительно, поскольку масштабы низкоплотной субурбанизации в этой стране в XX в., как мы знаем, превысили все мировые

---

<sup>73</sup> Не имея возможности подробно остановиться на истории английской субурбанизации XX в. на страницах данного издания, рекомендую обратить внимание на следующие работы Марка Клапсона: *Clapson M. The suburban aspiration in England since 1919 // Contemporary British History. — 2000. — Vol. 14, Issue 1: Planning, Politics and Housing in Britain. — P. 151–174; Clapson M. Suburban Century: Social Change and Urban Growth in England and the USA. — Oxford: Berg, 2003. — 235 p.*

<sup>74</sup> *Fishman R. Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia. — New York: Basic Books, 1987. — 274 p.*

<sup>75</sup> См., например: *Clapson M. Suburban Century. Social Change and Urban Growth in England and the USA. — Oxford: Berg, 2003. — 235 p.*

<sup>76</sup> *Harris R. Meaningful Types in a World of Suburbs... P. 17.*

рекорды, сделав США «страной пригородов» – государством, в котором они стали не только значимым символом национальной культуры, но и основным местом жительства граждан<sup>77</sup>.

Наибольшее развитие субурбанизация в ее англо-американской модели получила именно в послевоенных США в 1950–1970-е гг., о чем есть отдельная крупная монография А. В. Никифорова на русском языке<sup>78</sup>. В этой стране первые пригородные поселения из частных домов для жителей из города вдали от центральных промышленных районов стали возникать, как и в Англии, на рубеже XIX–XX вв. Этому способствовали развитие промышленности, автотранспорта, железных дорог, рост числа состоятельных людей. А в отрицательном смысле – рост преступности, бедности в городах, ухудшение условий проживания, концентрация в городах афроамериканцев, иных меньшинств, с которыми у американского среднего класса сохранялись непростые отношения. Массовое насыщение рынка автомобилями собственного производства в конце 1920-х гг. (в т.ч. благодаря кредитам-рассрочкам) в еще большей степени поддержало намерения части обеспеченных американских горожан перебраться в пригороды в поисках более благоприятной среды для жизни.

Далее эти процессы были сдержаны Великой депрессией 1930-х гг. и Второй мировой войной. Однако сразу после ее завершения в американском обществе вновь повышается интерес к пригородному расселению, за несколько десятилетий оно приобретает в стране действительно масштабный характер. С чем это было связано? Приведем здесь в произвольном порядке наиболее значимые причины взрывного характера американской субурбанизации 1950–1970-х гг., которые широко обсуждались в научной литературе<sup>79</sup>.

1. Культ автономности и частной собственности, который выразился в «американской мечте» о собственном доме в пригороде, когда жизненный успех, счастливая и достойная жизнь

<sup>77</sup> См., например: *Jackson K.T. Crabgrass Frontier. The Suburbanization of United States.* – New York-Oxford: Oxford University Press, 1985. – 396 p.

<sup>78</sup> *Никифоров А. В. Рождение пригородной Америки. Социальные последствия и общественное восприятие процесса субурбанизации в США (конец 40-х – 50-е гг. XX в.).* – М.: Эдиториал УРСС, 2002. – 356 с.

<sup>79</sup> См., например: *Jackson K.T. Crabgrass Frontier. The Suburbanization of United States.* – New York-Oxford: Oxford University Press, 1985. – 396 p.; *Clapson M. Suburban Century. Social Change and Urban Growth in England and the USA.* – Oxford: Berg, 2003. – 235 p.; *Palen J.J. The Suburbs.* – New York: McGraw-Hill, 1995. – 236 p.; *Teaford J.C. The American suburb: The basics.* – London and New York: Routledge, 2008. – 271 p.

были приравнены к наличию жилой недвижимости в респектабельном пригороде вдали от городских проблем. Приобретение дома в пригороде стало ценным вложением в свое будущее, давало его владельцу чувство самостоятельности, в т.ч. в выборе своей судьбы.

2. Желание среднего класса отгородиться от проблем города, найти более комфортные и безопасные условия проживания для себя и своих семей. В пригородах семьи получали более качественное и крупное жилье, чем в городе, более благоприятные экологические условия проживания; пригородные школы стали давать более качественное образование, нежели городские; местные сообщества, учитывая их большую социальную однородность, стали более безопасными с точки зрения преступности и иных форм асоциального поведения, нежели в городских микрорайонах и т.д.
3. Накопленное ранее богатство страны, ее населения, продолжающийся рост благосостояния. Важно учесть, что среди активных участников Первой и Второй мировых войн территория и экономика США в наименьшей степени пострадали от военных действий, чего нельзя было сказать о той же Англии и континентальной Европе, которым пришлось восстанавливать разрушенные города после обеих войн в условиях дефицита собственных средств. Еще до Великой депрессии уровень экономики США и потребления в стране были одними из самых высоких в мире. С 1950-х гг. растущее благосостояние страны и ее населения получило воплощение и в пригородном строительстве.
4. Относительная дешевизна пригородной земли, которой в основном было предостаточно вокруг крупнейших американских городов 1950-х гг. Эти территории были привлекательны для инвесторов и застройщиков, т.к. стоили дешевле, чем городские, а местные налоги обычно оказывались меньше, чем в городах.
5. Крупные частные застройщики, которые и занимались строительством масштабных одноэтажных пригородов в этот период, имели большое влияние на государственную политику, а государство стало активно поддерживать их, в т.ч. через строительство дорожно-транспортной инфраструктуры в пригородных зонах, снижение кредитных ставок, налоговые льготы, субсидирование жилищного строительства для ветеранов

Второй мировой войны и пр. В эту работу вовлекались новые государственные структуры: Федеральное жилищное управление, Федеральный жилищный кредитный банк и пр., которые в основном косвенно поддерживали односемейное жилищное строительство в стране.

6. Массовая автомобилизация общества, заметно усилившаяся еще в 1920-е гг., в 1950–1970-е гг. приобрела еще более масштабный характер, сделав жителей городов и пригородов более мобильными.
7. Процессы жилищного строительства приобрели в США в этот период промышленный, конвейерный характер, что обеспечивало принципиально большие объемы возводимого стандартизированного жилья, нежели ранее. Этому предшествовало технологическое усовершенствование строительной индустрии.
8. Послевоенный беби-бум (повышение рождаемости) и рост ценности нуклеарной семьи (проживание в одном доме только двух поколений: родителей и их детей) также оказали значительное влияние на «расселение» городских микрорайонов и заселение новых пригородных. С другой стороны, повышение доступности пригородного жилья послужило стимулом для увеличения рождаемости. К этому стоит добавить и сложившуюся в пригородах устойчивую культурную норму, когда муж – глава семейства – становился основным добытчиком средств для проживания, а его жена следила за домом и детьми. Карьерный рост жены не приветствовался, что способствовало закреплению традиционных ценностей о роли матери и отца, изменившихся с 1960-х гг. под влиянием постепенной модернизации семейных отношений.
9. Наличие острых расовых противоречий в связи с концентрацией афроамериканского населения в больших городах, презрение среднего класса к меньшинствам и иммигрантам. Расовая нетерпимость, как известно, была одной из наиболее значимых движущих сил американской субурбанизации буквально до конца 1980-х гг. Территориальная и общественная сегрегация на расовой почве длительное время после отмены рабства сохраняла свои устойчивые формы. Неспроста классический образ американских пригородов, напрямую связанный с реальностью, включал в себя «белую» семью из среднего класса. А пригородные сообщества практиче-

ски исключительно состояли только из «белых» семей, в то время как афроамериканцы и иные меньшинства концентрировались в основном на окраинах крупных городов либо в специально выстроенных для них пригородах. Уже более чем 100-летняя история борьбы афроамериканцев за жизнь в пригородах вместе с «белыми» хорошо задокументирована в книге Эндрю Визе 2004 г.<sup>80</sup>, в которой он отмечает, что афроамериканский средний класс (на момент издания книги) также массово стал проживать в пригородах, как и белый, при этом гетто никуда не делись. Десятилетиями ценность жизни в американских пригородах напрямую была связана с жесткими общественными границами по отношению к афроамериканцам, представителям иных национальных групп и других меньшинств, иммигрантов. В этом проявлялась не только расовая нетерпимость части американцев, но и их борьба за сохранение сложившегося в пригородах образа жизни, в т.ч. избавленного от городской бедноты. Учитывая гомогенный характер сообществ, им несложно было договариваться о мерах по защите от «чужаков».

10. Ориентация застройщиков на разные социальные группы, строительство пригородных жилых комплексов с разной стоимостью домов. На масштабы субурбанизации в США огромное влияние оказал тот факт, что собственниками нового жилья в строящихся пригородах могли стать как семьи со средним и высоким доходом, так и менее обеспеченные горожане (благодаря институтам кредита, ипотеки, страхования). То есть при наличии элитных пригородных районов у тех же городских рабочих, например, также была возможность приобрести свой собственный дом в пригороде, пусть порой и совсем рядом с автомагистралью.

В итоге к переписи 1980 г. население пригородных поселений США достигло более 40% от общего числа жителей страны и стало превышать городское<sup>81</sup>. Ежедневные автомобильные маршруты граждан все в большей мере стали проходить уже не от пригородов в города, а между пригородами, которые становились важными центрами деловой активности. Здесь постепенно концентрировались

---

<sup>80</sup> *Wiese A.* Places of Their Own. African American Suburbanization in the Twentieth Century. – Chicago: University of Chicago Press, 2004. – 411 p.

<sup>81</sup> *Jackson K. T.* Crabgrass Frontier. The Suburbanization of United States... P. 4.

рабочие места в сфере торговли, услуг, бытового обслуживания и т.д. Обычно это происходило вокруг торговых центров – моллов (Mall), которые стали одной из наиболее примечательных точек притяжения в американских пригородах 1950–1970-х гг. (своего рода центрами жилых пригородов). Постепенно в пригородах стали открываться центры отдыха и развлечений, подразделения банков, страховых компаний, а затем и целые университеты, научные центры, промышленные предприятия и пр. Ничего подобного к этому времени не было в большинстве стран мира. В середине 1980-х гг. один из наиболее известных исследователей американской субурбанизации Кеннет Джексон, сопоставив ее с другими примерами периферийного городского развития в странах Европы, Латинской Америки, Африки, выделил 4 главные особенности этого процесса в США: 1) низкая плотность пригородного расселения и отсутствие резких границ между городом и деревней; 2) сильная склонность американской нации к домовладению; 3) социально-экономические различия между жителями городского центра и периферии (концентрация более успешных людей в пригородах) и 4) длительное расстояние, которое преодолевают жители американских пригородов на пути к работе (в милях, часах)<sup>82</sup>.

В 1980–2010-е гг. наряду с «классическими пригородами» в США в результате продолжающейся миграции капитала из центральных городских областей в пригородные получили развитие новые формы пригородных поселений, в структуре которых более значимое место заняла не жилая, а деловая застройка (торговая, офисная, технологическая, в меньшей степени промышленная). Эти новые формы постпригородного развития, как уже упоминалось в начале главы, получили оригинальные названия: «окраинные города» (Edge cities), «бескрайние города» (Edgeless Cities), технопригороды (Technoburbs) и пр.

При этом с 1980-х гг. пригороды, возникшие в первые послевоенные десятилетия, стали испытывать на себе многие городские проблемы, которые лишь усиливались в 1990–2000-е гг. Не снижалась транспортная нагрузка на эти территории (теперь по утрам люди ехали не только из пригородов в города и другие пригороды, но и из городов в пригороды, т.к. количество рабочих мест и центров притяжения здесь увеличилось; вечером эти потоки также встречались). Жилье в послевоенных пригородах физически и морально устаре-

<sup>82</sup> Jackson K. T. *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of United States...* P. 6–10.

вало, не соответствовало запросам новых поколений американцев. Среднее количество детей в американских семьях стало уменьшаться, что поставило под сомнение важность пригородов для семей. Молодые люди начали стремиться в города, которые стали более безопасными, комфортными и интересными для жизни, нежели ранее. Длительные поездки в города из пригородов стали вызывать у молодежи недоумение. В старых пригородах оставалось много пенсионеров, в т.ч. одиноких. Ослабли социальные барьеры для проживания в пригородах национальных меньшинств, семей с достатком ниже среднего, что сделало прежде социально однородные сообщества более разнообразными и проблемными. Это выталкивало из них «белый» средний класс, который перемещался обратно в город или в другие, более отдаленные пригороды (exurbia). В отдельных старых пригородах росла преступность, концентрировалась бедность и пр., т.е. все то, от чего бежали первые их жители. Прежние американские пригороды утратили свой первоначальный дух. Хорошо эта атмосфера показана в фильме Клинта Иствуда «Гран Торино» 2008 г.

Спустя 30 лет после начала масштабной субурбанизации страны американское общество стало широко осознавать отрицательные стороны пригородного образа жизни, которые оказались связаны с:

- колоссальным ростом затрат на строительство и поддержание транспортной, иной инженерной инфраструктуры, сохраняющей связь между городами и их безмерно разросшимися пригородами;
- увеличением экологической нагрузки на городские агломерации, в т.ч. за счет сокращения зеленых зон, увеличения числа личных автомобилей и их выхлопов;
- ростом временных затрат жителей пригородов на ежедневные поездки в город и обратно, когда это время могло быть использовано на общение с семьей, на физическое, интеллектуальное и духовное развитие;
- ухудшением индивидуального здоровья жителей пригородов в связи с их низкой физической активностью в результате привязки к автотранспорту, постоянным стрессам в пробках и пр.
- осознанием проблем женщин в пригородах, которые обычно оказываются в неравном положении по отношению к мужчинам с точки зрения личного и профессионального развития, занятости и пр.

Эти и другие явления заметно скорректировали идеалистическое представление о «пригородном образе жизни» в США. В 1980–1990-е гг. в американском обществе стали назревать критические подходы в оценках послевоенной экстенсивной малоэтажной пригородной застройки. Основной тезис этих подходов заключался в том, что она «паразитировала» на городах и регионах, высасывая из них ресурсы, ухудшала экологическую обстановку, общественное и индивидуальное здоровье жителей городских агломераций, потворствовала неразумному потреблению и т.д.<sup>83</sup>.

Здесь уместно вспомнить, что иные формы пригородной застройки, не похожие на «классические американские» (например, разумное многоэтажное строительство), считались и считаются во многих странах «непрогрессивными». И это при том, что в самих США уже к 1990-м гг. появилась серия работ, которая критически оценивала опыт строительства «одноэтажной Америки» с его инфраструктурными, финансовыми и прочими издержками. Иными словами, в 1980-е гг. и позднее, когда в самих штатах стали говорить о проблемах послевоенной субурбанизации, о необходимости искать новые, более устойчивые модели постпригородного развития, в других странах все еще была востребована прежняя англо-американская модель (низкоплотная, преимущественно жилая застройка домов для одной семьи в отдалении от центральных городских районов).

В самих США с 1980-х гг. в академических изданиях все чаще звучали мысли о конце классической американской субурбанизации, однако этим идеям не суждено было сбыться ни в 1980-е гг., ни позднее. Пригородные дома для одной семьи остаются значимы для американцев. Для мира это хорошо иллюстрирует американский кинематограф: в нем большинство главных героев до сих пор проживает именно в пригороде крупного города в своем доме для одной семьи. Обратите на это внимание при просмотре очередного голливудского фильма.

Сохранение низкоплотной преимущественно жилой субурбанизации не означало, что подходы к развитию городских и пригородных районов в США не изменялись. Наоборот, под влиянием обозначенной выше критики, реальных изменений в старых пригородных районах, усложнения всей ткани пригородной жизни возникли но-

---

<sup>83</sup> См., например: *Gallagher L. The End of the Suburbs: Where the American Dream Is Moving.* – New York: Portfolio, 2014. – 261 p.

вые дискуссии о постпригородном развитии страны<sup>84</sup>. Ученых, планировщиков, архитекторов заинтересовало, как может измениться экстенсивная, ориентированная на автомобили и масштабно потребляющая топливо модель развития американских пригородов, есть ли альтернатива обширным кольцам отдаленных или сросшихся друг с другом пригородов, образовавшихся вокруг крупных американских городов?

В качестве альтернативных моделей пригородного развития, которые препятствовали бы распознаванию пригородов и решали проблемы старой модели, стали предлагаться стратегии «Нового урбанизма», «Разумного роста», «Транзитно-ориентированного проектирования» и пр. Рассмотрим коротко, в чем заключались их основные черты и принципы с акцентом на развитие пригородов.

**Стратегия «Нового урбанизма» (New Urbanism)**<sup>85</sup> — градостроительная концепция, подразумевающая создание или воссоздание компактных полноценных городов (городских районов) в противоположность безмерно разросшимся «автомобильным» пригородам. Соответствующее общественное движение возникло в начале 1980-х гг. в США. В городах, построенных по принципам нового урбанизма, разнообразное жилье, рабочие места, магазины, сервисные службы, развлечения, школы, парки и общественные объекты, необходимые для повседневной жизни жителей, расположены на небольшом расстоянии — в нескольких минутах ходьбы друг от друга. Новый урбанизм, как правило, способствует более широкому использованию поездов и легкорельсового транспорта как альтернативе автомагистралям и дорогам. Городская жизнь становится модным и современным способом жизни для людей всех возрастов.

Вот 10 основных принципов нового урбанизма:

1. Пешеходная доступность (большинство объектов находятся в пределах 10-минутной ходьбы от дома и работы). Улицы дружелюбны для пешеходов. Здания расположены близко к улице и выходят на нее витринами и подъездами. Вдоль улиц высажены деревья, которые, помимо прочих функций, ограничивают скорость движения. Улицы узкие и от этого низкоскоростные, на них оборудованы «скрытые» парковоч-

<sup>84</sup> *Phelps N.A. Sequel to Suburbia: Glimpses of America's Post-Suburban Future.* — Cambridge, MA: MIT Press, 2016. — 231 p.

<sup>85</sup> О стратегии и вопросах ее текущего развития в мире см., например, специальный выпуск журнала *Urban Planning: Urban Planning.* — 2020. — Vol. 5, № 4 (*New Urbanism: From Exception to Norm — The Evolution of a Global Movement*).

- ные места; гаражи располагаются в тыльных переулках (парковки и гаражи как бы оказываются незаметны на основных улицах);
2. Связанность и высокое качество пешеходной сети и общественных пространств, что делает прогулки привлекательными. Уличная сеть выстроена так, что не усложняет движение. На пути у людей не возникают препятствия, а объекты, которые они наблюдают, поддерживают в них желание продолжать движение пешком.
  3. Многофункциональность и разнообразие застройки. Сочетание коммерческой, жилой, общественной застройки в одном месте – в пределах одного микрорайона (сообщества), квартала и здания. Это позволяет смешивать в одном месте людей с разным возрастом, уровнем доходов, культурным опытом и т.п.
  4. Смешанные формы жилья для разных групп потребителей.
  5. Качество архитектуры и городского планирования. Необходим акцент на красоту, эстетику, комфортность городской среды, создание «чувства места»; размещение мест общественного использования в пределах сообщества; соизмеримый человеку масштаб архитектуры и прекрасное окружение.
  6. Повышенная плотность застройки. Здания, жилые дома, магазины, торговая и сервисная инфраструктура расположены близко друг к другу, что делает прогулки более удобными, услуги и ресурсы – более эффективными, а жилые помещения – более приятными.
  7. Традиционная структура микрорайона и соседства. Четкий центр и края организуемого пространства. Открытое общественное пространство в центре содержит различные варианты использования. Самая высокая плотность населения в центре города; постепенно становится меньшей к его краю.
  8. Умный «зеленый» транспорт. Сеть высококачественного транспорта, соединяющая вместе города, поселки и микрорайоны. Дружелюбное к пешеходам проектирование и перепроктирование улиц, предусматривающее широкое использование велосипедов, роликов, самокатов и пешеходных прогулок для ежедневных перемещений.
  9. Устойчивое развитие. Минимальное воздействие застройки на окружающую среду, экологически чистые технологии, ува-

жение к окружающей среде и осознание ценности природных систем, энергоэффективность во всем, уменьшение использования невозобновляемых источников энергии, увеличение местного производства, чтобы транспорт для перевозок использовался меньше.

10. Качество жизни. Соединенные вместе обозначенные выше принципы создают высокое качество жизни и позволяют создавать места, которые обогащают и вдохновляют людей, заставляют их остаться в городах и не уезжать в пригороды.

Принципы нового урбанизма применяются ко всему диапазону плотности расселения: от поселков до крупных городов. Они сохраняют ориентир на местные архитектурные традиции и не предполагают, что все города должны быть похожи друг на друга. В частности, в них могут быть вплетены фрагменты национальных, этнических культур в сфере жилого и общественного строительства.

**Стратегия умного роста (Smart Growth)<sup>86</sup>** – градостроительная концепция, суть которой в препятствовании расширению городского пространства, его бесконтрольному расползанию, экстенсивному росту, что было характерно в целом для индустриального этапа развития городов и систем расселения. Его сторонники (градостроители, архитекторы, застройщики, общественные активисты и защитники исторического наследия), понимая, что города объективно будут расширяться и нет смысла бороться против этого, предлагают сделать этот процесс как можно более гармоничным (решать проблемы транспортных пробок, выбросов, экономии городских средств и пр.). В рамках этой стратегии приоритет в застройке и переустройстве отдается уже существующим городским и пригородным сообществам и районам, а не строительству «с нуля»: на сельскохозяйственных землях, природных территориях. Это оказывается возможным, если в старых городских и пригородных районах будут появляться новые типы жилья и виды общественного транспорта, а качество уже существующих улучшится.

Стратегия в целом стремится сделать жизнь в старых районах более благополучной, безопасной, комфортной, чтобы у местных жителей не возникала потребность в освоении более отдаленных территорий городских агломераций, в переезде в новые пригородные

---

<sup>86</sup> См., например: *Ye L., Mandpe S., Meyer P.B. What Is «Smart Growth?» – Really? // Journal of Planning Literature. – 2005. – Vol. 19, № 3. – P. 301–315.*

районы. Эта концепция реализуется через перепланировку малоиспользуемых участков, уплотнение застройки вокруг существующей сети транспорта, развитие инфраструктуры для покупок, развлечений, новых мест для работы и пр.

Существует 10 общепринятых принципов, определяющих «разумный рост» и адресованных тем, кто участвует в развитии городских и пригородных территорий:

1. Комбинируйте землепользование.
2. Воспользуйтесь преимуществом компактной конструкции здания.
3. Создайте ряд жилищных возможностей и вариантов для богатых, бедных, семейных, одиноких людей, семей с детьми и без них.
4. Создавайте пешеходные районы.
5. Создавайте самобытные, привлекательные сообщества с сильным чувством места.
6. Сохраняйте открытое пространство, сельскохозяйственные угодья, природную красоту и критически важные экологические зоны.
7. Укрепляйте существующие сообщества и направляйте развитие на них.
8. Предоставьте различные варианты транспорта.
9. Делайте решения по разработке проектов городского/пригородного развития предсказуемыми, справедливыми и экономически эффективными.
10. Поощряйте сотрудничество местных сообществ и заинтересованных сторон при принятии решений в области городского/пригородного развития.

**Стратегия транзитно-ориентированного проектирования** (Transit-oriented development)<sup>87</sup> в градостроительстве предполагает создание пригородов как компактных многофункциональных жилых и коммерческих зон, привязанных к пассажирской станции. Центр поселения вокруг станции плотно застраивается, высотность застройки уменьшается по мере удаления от центра. При этом расстояние до станции — не более 800–1000 м для комфорта пешеходов. Эта стратегия, в частности, обеспечивает новые пригороды более раз-

---

<sup>87</sup> См., например: *Cervero R., Ferrell C., Murphy S.* Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States: A Literature Review [электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://onlinepubs.trb.org> (дата обращения: 17.11.2023).

нообразным жильем (а не просто домами для одной семьи), бизнес — деловыми помещениями, позволяет существенно снизить потребность в личных автомобилях за счет выстраивания эффективных общественных пассажирских перевозок (преимущественно железнодорожных). Компактность поселений позволяет снизить инфраструктурные затраты в период строительства и после его завершения.

Перечисленные стратегии городского и пригородного развития получили развитие не только в США, но и, например, в Канаде, других странах, ориентированных на гармоничное развитие своих старых и новых городских центров, их пригородных зон. Очевидны перспективы их применения и в России: как в практике реновации старых городских и пригородных районов, так и в строительстве новых.

Частью большой программы по обновлению городских центров в США стала и политика джентрификации, суть которой свелась к задачам постепенного обновления (в том числе полной перестройки) отдельных городских микрорайонов, которые, например, в период послевоенной субурбанизации были покинуты средним классом, наиболее обеспеченными семьями, десятилетиями могли не получать необходимого финансирования на развитие инфраструктуры, стать местом концентрации бедности, преступности и пр., особенно в годы деиндустриализации (с 1970-х гг.). Наряду с тем, что джентрификация способствует обновлению городской среды, возвращению состоятельных жителей пригородов в города, она имеет и негативные оценки, поскольку «выдавливает» из городских районов, получающих развитие, малообеспеченные группы населения, становится очередным инструментом для прироста капитала крупных финансовых и строительных компаний<sup>88</sup>.

Продолжая разговор о развитии субурбанизации в англо-американской модели, обратим внимание еще на два кейса — Австралию и Новую Зеландию, которые могли оставаться на периферии внимания отечественного читателя. Есть смысл начать с Австралии, поскольку именно в этой стране уже в XIX в., как в островной Англии, в США и Канаде, пригородное расселение становится значимым компонентом городского развития. Неспроста австралийцев, а не британцев или американцев отдельные авторы после знаковой

<sup>88</sup> О процессе см. более подробно: *Lees L., Slater T., Wyly E. Gentrification.* — New York: Routledge/Taylor and Francis Group, 2008. — 310 п.

публикации Грейма Девисона продолжают называть «первой пригородной нацией»<sup>89</sup>. Популярность пригородной застройки в этой стране-континенте была связана прежде всего с влиянием Англии, колонией которой Австралия длительное время являлась. Так, исторически крупнейший город страны – Мельбурн на волне «золотой лихорадки» второй половины XIX в. был одним из самых богатых городов Британской империи. Континент до 1970-х гг. осваивался преимущественно переселенцами из Англии и некоторых стран Европы, поэтому дома для одной семьи оставались традиционным жильем в городах. Развитию низкоплотной пригородной застройки в прибрежных австралийских городах способствовал и местный климат, и стремление поселенцев к освоению обширных природных территорий вокруг городов.

Во второй половине XX в. благодаря растущему благосостоянию страны в центральных частях австралийских городов, называемых здесь city, выросла многоэтажная застройка, в то время как пригороды (suburbs как городские районы) крупнейших (Сидней, Мельбурн) и менее крупных городов страны сохранили свой традиционный облик (микрорайоны домов для одной семьи с лужайкой и садом). В целом в австралийских городах, как, например, и в американских, хорошо видно, как высотность застройки постепенно уменьшается от центра к периферии<sup>90</sup>.

Австралии, усвоившей «уроки» индустриализации Англии и США, удалось избежать в крупных городах многих проблем, связанных с их промышленным развитием, благодаря чему сегодня они остаются одними из самых экологически безопасных и комфортных для жизни в мире. В последние десятилетия они стали и одними из наиболее популярных точек притяжения для иммигрантов со всего мира, в т.ч. из Китая. Пусть население Австралии составляет всего около 26 млн чел., история субурбанизации в этом регионе остается одной из важных отправных точек в анализе глобальных форм этого процесса в мире<sup>91</sup>.

---

<sup>89</sup> Davison G. Australia: the First Suburban Nation? // *Journal of Urban History*. – 1995. – № 22(1). – P. 40–74.

<sup>90</sup> Более подробно о чертах и особенностях австралийской субурбанизации, многочисленных исследованиях субурбанизации в регионе см., например: *Freestone R., Randolph B., Pinnegar S. Suburbanization in Australia* // *The Routledge Companion to the Suburbs* / Ed. by B. Hanlon, T. Vicino. – London: Routledge, 2018. – P. 72–86.

<sup>91</sup> *Planning in an Uncanny World. Australian Urban Planning in an International Context* / Ed. by N.A. Phelps, J. Bush, A. Hurlimann. – New York: Routledge, 2023. – 212 p.

Схожий опыт субурбанизации имеет и Новая Зеландия — развитая высокоурбанизированная демократическая страна в составе Британского содружества наций, расположенная в Океании у Австралии. Подавляющее число городских жителей — европейских переселенцев — предпочли жить здесь в пригородах, состоящих из домов для одной семьи. Развитию субурбанизации в стране в начале XX в. способствовала сохраняющаяся дешевизна местной земли, доступность строительной древесины, стремление местного правительства законодательно и финансово поддержать пригородную застройку для решения жилищных проблем, в т.ч. городской бедноты, которая могла создать дополнительные проблемы в городах (в части преступности, общественного порядка). При этом у Новой Зеландии не все шло гладко. Первые пригородные дома, построенные государством в начале XX в. для рабочих, оказались слишком дорогими в отношении арендной платы, а также не имели надежной трамвайной или железнодорожной связи с городами и с иными местами работы потенциальных жителей. Поэтому впоследствии они были проданы более обеспеченным частным владельцам. Однако доступные государственные кредиты на приобретение земли и домов в пригородах в 1920-е гг. вызвали «бум» пригородной застройки в Окленде и других городах. Причем в стране сложился своеобразный идеал размера пригородного участка в четверть акра (1000 кв. м.), который вместе с собственным домом на нем стал составной частью «новозеландской мечты»<sup>92</sup>.

В послевоенные годы пригородное государственное и частное строительство лишь усиливалось в результате роста численности населения страны и сельско-городской миграции<sup>93</sup>. Это продолжалось до «нефтяного» кризиса 1973 г., когда временно существенно выросли цены на бензин, что заставило часть жителей пригородов усомниться в пригородном образе жизни. Вместе с тем люди продолжали жить в виллах, бунгало и прочих домах, которые стали занимать все большие площади вокруг новозеландских городов. Одновременно к 1970-м гг. стало очевидно, что массовое жилищное строительство в пригородах опережало общественное и местами инфраструктурное развитие территорий. Новым пригородам в сель-

---

<sup>92</sup> *Ferguson G.* Building the New Zealand dream. — Palmerston North: Dunmore Press with the assistance of the Historical Branch, Dept. of Internal Affairs, 1994. — 344 p.

<sup>93</sup> *Schrader B.* We Call it Home: a History of New Zealand State Housing. — Auckland: Reed, 2005. — 272 p.

ской местности не хватало социальных объектов, общественного транспорта. Доступ к городской инфраструктуре мог быть обеспечен в основном личным автотранспортом. Женщины, живущие в пригородах, занимающиеся домашним хозяйством, все чаще ощущали изолированность и рутинность пригородной жизни, у части из них развивалась депрессия. Они стали чаще заниматься работой вне дома. Этому способствовало развитие в пригородах торговых, офисных центров. Одновременно в 1970-е гг. в Новую Зеландию усилился поток бедных жителей с Тихоокеанских островов, Африки, Китая, что заметно отразилось на составе населения пригородных территорий. Плотность застройки в пригородах увеличивалась, расстояние между домами могло уменьшаться, а отдельные пригороды приобрели этнический характер со своей субкультурой (как, например, Хоуик в Окленде).

Для того, чтобы сохранить привлекательность старых пригородных районов, власти Новой Зеландии предпринимают проекты по их реновации. На месте старых домов появляются новые (часто уже не одно-, а двух-, трехэтажные), благоустраивается придомовая, уличная инфраструктура. Это позволяет добиться большей плотности расселения, препятствует деградации старых районов, концентрации в них бедного населения. Одновременно в 1990–2010-е гг. в стране стали возникать закрытые пригородные поселки с бассейнами, полями для гольфа и пр., что делало пригородную застройку более разнообразной, сохраняло ее привлекательность для наиболее обеспеченных горожан.

И Австралия, и Новая Зеландия имеют более чем столетний опыт экстенсивной малоэтажной субурбанизации, который, как и опыт Великобритании, США, Канады, может быть интересен современной России. Речь идет о важной роли государства в организации, финансировании, регулировании, контроле пригородного строительства и заселения, заблаговременной оценке потребностей новых пригородов в общественном и инфраструктурном развитии, решении проблем зависимости пригородов от общественного и автомобильного транспорта, анализе ограничений, которые пригородный образ жизни налагает на женщин, детей и иные менее защищенные группы населения, проживающие в пригородах (например, семьи с низким доходом) и т.д. Многие из обозначенных вопросов в этих странах успешно решаются или как минимум давно и всерьез обсуждаются, в то время как мы только начинаем осознавать их масштабы в нашей стране.

## 2.3. Субурбанизация за пределами англо-американского мира

В предыдущих параграфах мы выяснили, что субурбанизация как процесс и как предмет научных исследований исторически получила наибольшее развитие в англо-американском мире. Долгое время западная урбанистика (вернее — Urban Studies) была сфокусирована на своих собственных и близких по опыту национальных моделях субурбанизации (британской, американской, канадской, австралийской и пр.), в то время как опыт иных регионов — Латинской Америки, Азии, Африки, (пост)социалистических стран — был ею слабо осмыслен. У этого были объективные причины: субурбанизация в этих регионах, за редкими исключениями (например, в Японии), получила видимое развитие только в последние десятилетия XX в., в то время как пригороды крупнейших городов в них масштабно разрослись значительно раньше. Здесь важно вспомнить, что доля городского населения континентальной Европы, Латинской Америки, Австралии и Океании превысила 70% в основном только к 1990-м гг., а в Азии и Африке к началу 1990-х гг. она не превышала в среднем 33–34%, хотя именно здесь наблюдался наиболее масштабный прирост городского населения и рост крупнейших городов мира, что создавало лишь «теоретический» потенциал для развития субурбанизации.

Однако по мере того, как процессы периферийной городской застройки стали все более массово развиваться за пределами англо-американского опыта — как в развитых, так и развивающихся странах — североамериканские исследователи начинают обращать на них все более пристальное внимание. Постепенное включение в географию пригородных исследований местных авторов также способствовало тому, что сегодня мы можем говорить о формировании международной дискуссии о глобальном феномене субурбанизации, который предстает в более разнообразных формах, нежели классические англо-американские субурбии<sup>94</sup>.

---

<sup>94</sup> См., например: Research in Urban Sociology: Suburbanization in Global Society. — 2010. — Vol. 10; International Perspectives on Suburbanization. A Post-Suburban World? / Ed. by N.A. Phelps, F. Wu. — London: Palgrave Macmillan, 2011. — 312 p.; Suburban Constellations. Governance, Land and Infrastructure in the 21st Century / Ed. by R. Keil. — Berlin: Jovis Publishers, 2013. — 208 p.; The Routledge Companion to the Suburbs / Ed. by B. Hanlon, T. Vicino. — London: Routledge, 2018. — 374 p.; Massive Suburbanization: (re)building the Global Periphery / Ed. by K.M. Güney, M. Üçoğlu, R. Keil. — Toronto: University of Toronto Press, 2019. — 380 p.

При этом надо признать, что начало этой дискуссии было положено благодаря инициативам самих североамериканских исследователей, которые уже хорошо изучили как «классические» формы субурбанизации, так и новые формы постпригородного развития в своих странах и были готовы к критической дискуссии о применимости англо-американской парадигмы в изучении пригородов и субурбанизации к опыту иных стран.

Суть этой дискуссии хорошо сформулировал канадский урбанист Ричард Харрис, спросив в 1998 г.: «Что мы можем узнать об опыте современной субурбанизации в Африке, Азии [...] из исследований, которые в значительной степени опирались на англо-американский контекст? Должны ли мы искать новую парадигму для понимания субурбанизации в начале двадцать первого века? Должны ли мы обратиться к новым направлениям пригородных исследований за пределами англо-американского опыта?»<sup>95</sup> Одним из первых ученых, также заявивших о необходимости более активного изучения городов Глобального Юга, стала Дженни Робинсон, работы которой призвали к более широкому освещению опыта городского развития в странах Южной Америки, Азии и Африки<sup>96</sup>. И это понятно: именно в этих регионах с 1950-х гг. наиболее активно происходил рост населения (мира) и разворачивались процессы урбанизации.

Но вернемся к рубежу XIX–XX в., когда субурбанизация получила первые серьезные ростки в Англии и США. Неужели в остальных странах мира в этот период о ее развитии фактически не шло и речи? Как насчет Российской и других европейских и азиатских империй, стран Южной Америки, многочисленных колоний по всему миру? Как показывают исследования, в подавляющем числе этих стран и регионов мира в это время численность городского населения была все еще достаточно мала, чтобы «спровоцировать» субурбанизацию, уровень индустриализации — ниже, а разрастание крупнейших городов было преимущественно связано с набирающей обороты классической урбанизацией, стягиванием сельского населения в города, формированием собственно городских территорий. Сегмент периферийной городской застройки для домохозяйств со средним или

<sup>95</sup> *Harris R., Lewis R.* Constructing a Fault(y) Zone: Misrepresentations of American Cities and Suburbs, 1900–1950 // *Annals of the Association of American Geographers.* — 1998. — № 88(4). — P. 622–639.

<sup>96</sup> *Robinson J.* Global and World Cities. A View From off the Map // *International Journal of Urban and Regional Research.* — 2002. — № 26 (3). — P. 531–554; *Robinson J.* Ordinary cities. Between modernity and development. — London: Routledge, 2005. — 204 p.

высоким доходом здесь был существенно меньшим, чем в Англии (от страны к стране он, разумеется, отличался), поскольку сам средний класс в крупнейших городах этих стран (без учета элит) сформировался позднее. Да и самые крупные города за пределами Англии и США (Париж, Берлин, Вена, Токио, Пекин, Санкт-Петербург, Москва и др.) к началу XX в. были меньше многомиллионного Лондона и Нью-Йорка. Развитие субурбанизации в перечисленных городах происходило в основном в меньших масштабах, в т.ч. и в связи с более медленным развитием железнодорожного транспорта, заметно менее слабой автомобилизацией на рубеже XIX–XX вв. Но были и свои исключения.

Примерами наиболее роскошных пригородных поселений в Российской империи еще до начала XX в. стали многочисленные дворцово-парковые комплексы императорской семьи XVIII–XIX вв., расположенные вблизи к ним дачи-имения влиятельных семей в пригородах Санкт-Петербурга и Москвы, часть из которых сохранилась и до наших дней (например, в Петергофе, Царицыно и пр.). Надо сказать, дворцовое, усадебное, дачное строительство подобного рода (не путать с массовыми советскими дачами) стало у нас одним из наиболее распространенных вариантов «второго» жилья для наиболее богатых и влиятельных горожан того времени наряду с более отдаленными поместьями, которые могли находиться в сотнях километров от двух столиц. Основным же жильем относительно немногочисленной прослойки богатых дворян, купцов и мещан вплоть до самой революции 1917 г. были особняки, усадьбы в центральных частях городов. Как отмечал Е.Н. Перцик в 1999 г.: *«Как и в других капиталистических городах, контраст между буржуазными центрами и рабочими окраинами в городах России второй половины XIX – начала XX в. был разительным. Новые здания банков, контор, богатых магазинов, гостиниц, особняков буржуазии в центральных кварталах зримо противостояли угрюмым казармам рабочих, соорудившихся вблизи разраставшихся заводов и фабрик»*<sup>97</sup>.

При этом, как показывают, например, отечественные исследования по истории русского градостроительства<sup>98</sup>, как минимум с 1820–1830-х гг., дачи в качестве сезонного жилья горожан вблизи Санкт-

<sup>97</sup> Перцик Е.Н. Города мира. География мировой урбанизации... С. 175.

<sup>98</sup> См., например: Русское градостроительное искусство. Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Книга вторая / под общ. ред. Е.И. Кириченко. – М.: Прогресс-Традиция, 2003. – С. 347–420.

Петербурга и Москвы стали массовым и демократичным (с точки зрения их получения) явлением. В связи с этим Российская империя может быть названа одной из первых стран мира, в которых субурбанизация исторически получила заметное развитие, пусть и в сезонно-дачном варианте<sup>99</sup>. Неспроста идеи «города-сада» Э. Говарда начала XX в., практически сразу переведенные на русский язык, как отмечалось в предыдущем параграфе, вызвали интерес и в российских столицах.

Значительная часть Российской империи в 1920-е гг. трансформировалась в СССР, и на ее территории условно «буржуазно-капиталистические» модели пригородной застройки (вроде дворцово-парковых комплексов, особняков, усадеб, поместий, коттеджей и пр.) были обобществлены, переданы в государственную собственность (национализированы). Идеи города-сада уже в конце 1920-х гг. были отклонены советской властью, поскольку оказались несовместимы с ее организационно-управленческой доктриной по строительству соцгородов и поселков, о чем есть подробное исследование М.Г. Мееровича<sup>100</sup>. С этого момента и до начала 1990-х гг. в пригородных зонах крупных и крупнейших городов у нас относительно жестко ограничивалось или, по крайней мере, регламентировалось и частное строительство.

Необходимо учитывать, что сама пригородная зона стала объектом для планировочного законодательства в СССР только в 1932–1933 гг., когда первые нормативные документы обозначили в качестве основной ее функции – сельскохозяйственную<sup>101</sup>. Позднее, например, в «Правилах и нормах планировки и застройки городов», изданных Госстроем СССР в 1959 г., отмечалось, что *«основное назначение пригородной зоны состоит в том, чтобы наряду с обслуживанием хозяйственных нужд города и снабжением населения продуктами пригородного сельского хозяйства способствовать улучшению микроклимата и оздоровлению воздушного бассейна города, а также обеспечить население удобными, здоровыми и живописными загородными местами*

<sup>99</sup> Есть мнение, что «массовой» субурбанизация в России стала именно с 1820-х гг.: Хомяков Д.А. Основы градостроительной стратегии развития загородных поселений Московского региона: автореф. дис. ... канд. архитектуры: 05.23.22. – М., 2018. – С. 5.

<sup>100</sup> См., например: Меерович М.Г. От городов-садов к соцгородам: основные архитектурно-градостроительные концепции в СССР (1917 – первая половина 1930-х гг.): автореф. дис. ... д-ра архитектуры. – М., 2015. – 47 с.

<sup>101</sup> Хауке М.О. Пригородная зона большого города... С. 18.

*массового отдыха*<sup>102</sup>. При этом фактически ближайšie к крупным городам пригороды часто застраивались жилыми микрорайонами, на этой территории возникали колхозы и совхозы, поселки разных видов и пр., а в крупнейших городских агломерациях — еще и промышленные предприятия, «не помещавшиеся» в городах. Миллионы жителей страны, получив работу в городе, но не имея городского жилья, искали себе жилье в пригородах, ежедневно использовали пригородный транспорт. Так, суммарная численность ежесуточных маятниковых передвижений по трудовым связям в Советском Союзе в 1980 г. составляла, по оценке Г.А. Гольца, 17,3 млн чел.<sup>103</sup>, не говоря о культурно-бытовых поездках.

При этом в больших и крупных городах, по крайней мере формально, то же индивидуальное жилищное строительство ограничивалось. Так, «Инструкция о порядке отвода земельных участков под ИЖС на территории РСФСР» 1966 г., действовавшая до 1982 г., исключала из списка городов, в которых под ИЖС могли быть отведены земли, областные, краевые и республиканские (АССР) центры, а также города с населением свыше 100 тыс. чел. и курортные города<sup>104</sup>. Все это должно было способствовать и способствовало более плотной (многоэтажной) застройке больших советских городов.

Однако ИЖС, «частный сектор» на городских окраинах все равно возникали, в т.ч. в городах-миллионерах и в самовольной форме, поскольку массовый приток населения в крупные и крупнейшие города зачастую не поспевал за темпами ввода многоквартирных домов, а существующий в том или ином регионе общественный пригородный транспорт при низкой автомобилизации населения мог не позволять сколь-нибудь значительной части горожан добраться до мест работы даже из ближайших пригородов. При этом за границами городов, в пригородных поселках, деревнях и пр. усадебное строительство могло и получало уже большее развитие. Как отмечал А.Г. Вишневский, рассуждая о консервативной модернизации в СССР, *«делая минимум необходимого, государство стремилось переложить как можно большую часть расходов и тягот городской жизни на плечи самого населения. В этом заключалось, в частности, объяснение “слободизации”*

<sup>102</sup> Хауке М.О. Пригородная зона большого города... С. 7–8.

<sup>103</sup> Гольц Г.А. Динамика маятниковой миграции населения в СССР и некоторые подходы к ее прогнозированию... С. 7.

<sup>104</sup> Инструкция о порядке отвода земельных участков под индивидуальное жилищное строительство на территории РСФСР [электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/901966966> (дата обращения: 21.11.2023).

страны, “массированного наплывания окраинной слободы на... городские центры”<sup>105</sup> [...] Эта слободизация не имела ничего общего с западной субурбанизацией, движущей силой которой был собственный автомобиль. Жители советской “субурбии” в массе своей не могли и помышлять об автомобиле, это были парии советских городов»<sup>106</sup> — некие «отверженные», бесправные территории.

При этом крупные города в результате продолжавшейся индустриализации так активно разрастались за счет периферийных территорий, что уже в 1950–1960-е гг. актуальным для страны стал вопрос сдерживания этого разрастания, децентрализации городов<sup>107</sup> — вопрос, который было сложно решить в СССР, учитывая ведомственный характер советской экономики в городах, когда именно центральные министерства, а не городские власти решали вопросы о строительстве новых промышленных объектов в городах<sup>108</sup>.

Отдельный случай — советские дачи, которые стали массово появляться практически во всех крупных городах РСФСР и их пригородах в послевоенный период и заложили основы для сезонной субурбанизации в советской и современной России. В своем развитии советские дачи прошли несколько этапов<sup>109</sup>, при этом с 1988 г. дача у нас законодательно перестала определяться исключительно как «летний» домик, и граждане получили возможность строить на этих участках жилье для круглогодичной эксплуатации<sup>110</sup>.

Особой формой субурбанизации в СССР во второй половине XX в. могли выступить города-спутники, в задачи которых входила децентрализация населения и промышленности крупнейших городов. Однако децентрализация здесь в основном была связана не с выводом части предприятий и населения из более крупных городов, а с недопущением их размещения на территории разросше-

<sup>105</sup> Здесь он ссылается на В.Л. Глазычева: *Глазычев В.Л.* Слободизация страны Гардарики // Иное. Хрестоматия нового российского самосознания. — Т. 1. М.: Аргус, 1995. — С. 86.

<sup>106</sup> *Вишневецкий А.Г.* Серп и рубль: консервативная модернизация в СССР. — М.: ОГИ, 1998. — С. 103.

<sup>107</sup> *Хауке М.О.* Пригородная зона большого города... С. 50.

<sup>108</sup> См., например: *Сеняевский А.С.* Российский город в 1960-е — 80-е гг. — Москва: Институт российской истории РАН, 1995. — 264 с.; *Сеняевский А.С.* Урбанизация России в XX в.: Роль в историческом процессе. — М.: Наука, 2003. — 286 с.

<sup>109</sup> Об этапах садово-дачного обустройства в Советской России см., например: *Поморов С.Б.* Второе жилище горожан или дом на природе. — Новосибирск: НГАХА, 2004. — С. 14–17.

<sup>110</sup> *Поморов С.Б.* Второе жилище горожан или дом на природе... С. 16.

гося городского центра, для чего они и распределялись в городах-спутниках<sup>111</sup>. Возникая в пригородных зонах крупнейших городов, города-спутники, таким образом, способствовали урбанизации этих территорий, но не были явным выражением субурбанизации, если мы понимаем под ней движение населения, капитала, экономики из городских районов в пригородные.

Таким образом, и в дореволюционный, и в советский период субурбанизация в России имела преимущественно сезонно-дачный характер, часто была «вынужденной», поскольку горожанам, работающим в городе, попросту не хватало жилья, и они искали, строили его в пригородах. И в основном лишь там, где это позволял пригородный железнодорожный транспорт, поскольку личный автомобиль длительное время оставался в стране предметом роскоши. В новый этап отечественная субурбанизация вступила уже после распада СССР, о чем мы подробнее поговорим в четвертой главе.

Возвращаясь к концу XIX в., отметим, что скопления пригородных дворцовых, «дачных», садовых участков с коттеджами встречались в это время не только в Российской империи, но и в других городах Центральной, Южной и Восточной Европы (в том числе в составе прочих европейских империй: австро-венгерской, германской и пр.). Их появление было связано со стремлением именитых и богатых горожан иметь жилье на экологически благоприятных, обособленных участках периферии крупных городов. Но этот сегмент застройки значительно уступал по площади иным районам, осваиваемым в ходе классической урбанизации, — территориям, на которых селились городские рабочие, прибывающие в города сельчане. Основным жильем для богатых горожан здесь оставались уединенные коттеджи, усадьбы разных форм в центральной части городов — вблизи общегородских площадей, центральных храмовых сооружений, вокруг ратуш, портов и т.д.

Если Великобритания, США, Канада, Австралия, Новая Зеландия могут быть объединены в некую условную англо-американскую модель субурбанизации, то иные развитые страны континентальной Европы (как и развитые азиатские страны) прошли, в общем, свой путь, который также заслуживает нашего внимания.

Последние исследования истории субурбанизации европейских городов подтверждают, с одной стороны, что их пригородное развитие не было лекалом англо-американской модели, а с другой — ука-

---

<sup>111</sup> Перцик Е. Н. Город в Сибири. — М.: Мысль, 1980. — С. 24.

зывают на множественные региональные различия в формах этого развития<sup>112</sup>. Уместно будет начать с того, что на большинство крупных городов континентальной Европы индустриализация оказала меньшее влияние, чем на города той же Великобритании или США в XIX — первой половине XX вв. На протяжении первой половины XX в. они сохраняли относительно компактный характер, а жилая застройка — черты национальной архитектуры. Городская периферия застраивалась как домами для одной семьи, так и многоквартирными зданиями. Важнейшим ограничением для развития субурбанизации в европейских странах в начале XX в. стала Первая мировая война, негативно повлиявшая на благосостояние стран континентальной Европы. Наметившиеся изменения в пригородном развитии крупных европейских городов вновь были прерваны уже Второй мировой войной. Ликвидация ее последствий в городах в конце 1940-х — 1950-е гг., постепенный рост доходов населения позволили субурбанизации в странах Западной Европы набрать большие обороты уже в 1960—1970-е гг. Это происходило несмотря на то, что в большинстве стран региона общие темпы прироста населения существенно снизились во второй половине XX в., став в отдельных случаях отрицательными, что было связано с ускорением «демографического перехода» — общим снижением рождаемости и смертности в развитых странах Глобального Севера<sup>113</sup>.

Наряду с общим снижением численности городского населения в европейских странах субурбанизация лишь увеличила этот отток жителей в крупнейших городах. Усилившаяся после войны автомобилизация, развитие железнодорожных сетей, в т.ч. высокоскоростных, способствовали перемещению значительной части горожан в более отдаленные пригороды. Одновременно послевоенная субурбанизация была поддержана желанием ряда стран, например, во Франции улучшить условия жизни за пределами городских центров. Так, население одного из самых крупных городов Западной Европы — Парижа — в послевоенный период снизилось до уровня конца XIX в., в то время как число жителей его пригородных территорий росло, в т.ч. за счет строительства новых высотных микрорайонов с большей жилой площадью, чем в дорогах центральных районах. При этом и в самом

---

<sup>112</sup> См., например: *Old Europe, New Suburbanization?: Governance, Land, and Infrastructure in European Suburbanization (Global Suburbanisms)* / Ed. by N. Phelps. — Toronto: University of Toronto Press, 2017. — 280 p.

<sup>113</sup> *Вишневский А.Г.* Время демографических перемен... С. 347.

городе периферийная застройка получила в основном многоэтажный характер. Здесь активно селятся и иммигранты, стабильно прибывающие в столицу Франции в последние десятилетия. Поддержку процессам деконцентрации городского населения оказала правительственная политика выдачи беспроцентных кредитов, позволившая большому количеству граждан стать домовладельцами, усилив при этом, правда, концентрацию бедности в пригородах («субурбанизацию бедности»)<sup>114</sup>. Одновременно плотнее заселялись старые малоэтажные пригороды Парижа, в т.ч. и в сельской местности со своей аутентичной французской жилой архитектурой. Сегодня Париж и его пригородная зона имеют общее название «Большой Париж» (*Métropole du Grand Paris*), который включает более 130 коммун, развивающихся по единому комплексному плану, утвержденному на национальном уровне по инициативе президента в 2016 г.<sup>115</sup>

Можно найти и другие примеры того, как центральные районы крупных европейских городов, несмотря на постепенный рост их благоустройства до высокого уровня, в этот период теряли население, а их пригороды росли: Копенгаген в Дании (с 1950-х гг.), Барселона и Милан в Испании и Италии (с 1970-х гг.), Берлин (с 1990-х гг.) и т.д. Широкие автострады, соединяющие жилые и промышленные пригороды с городами, можно увидеть не только в США, но и, например, в современной Германии и Испании. Железнодорожные линии скоростных поездов получили развитие во Франции, Германии, Испании и Италии. Получив возможность комфортного и быстрого перемещения, миллионы европейцев приобрели свой собственный дом, таунхаус, квартиру в пригороде или переехали в наследственный дом<sup>116</sup>.

Здесь важно понимать, что, например, в Германии, Франции и ряде других европейских стран миллионы горожан десятилетиями жили и живут в арендованном жилье, поскольку недвижимость в городах слишком дорого стоит. А вот приобрести собственный дом в пригороде оказалось намного проще. И, когда усилиями прави-

---

<sup>114</sup> Gobillon L., Lambert A., Pellet S. The Suburbanization of Poverty: Homeownership Policies and Spatial Inequalities in France // Population. – 2022. – Vol. 77, Issue 1. – P. 7.

<sup>115</sup> Enright T. Metropolitan governance in Paris // The Routledge Companion to the Suburbs / Ed. by B. Hanlon, T. Vicino. – London: Routledge, 2018. – P. 243–253.

<sup>116</sup> См., например, исследование о влиянии автомагистралей на субурбанизацию в Испании во второй половине XX – начале XXI вв.: Garcia-Lopez M-A., Holl A., Viladecans-Marsal E. Suburbanization and highways in Spain when the Romans and the Bourbons still shape its cities // Journal of Urban Economics. – 2015. – Vol. 85. – P. 52–67.

тельств в том или ином пригородном районе той или иной столичной агломерации открывались, например, новые станции высокоскоростного железнодорожного транспорта, эти районы сразу же становились объектами для активного переобустройства: здесь возникали новые деловые центры, разнообразные по этажности и архитектуре жилые массивы, которые активно осваивались городскими жителями<sup>117</sup>. При этом, как свидетельствует, например, опыт Германии, процесс освоения пригородных территорий не везде идет «гладко»: в отдельных случаях он оспаривается экологами, активистами, фермерами, администрациями муниципалитетов, поскольку затрагивает общественные и индивидуальные интересы разных сторон. И это, в общем, положительно сказывается на качестве пригородного планирования и застройки<sup>118</sup>.

Европейскую субурбанизацию в этом смысле и поддержала, и ограничивала джентрификация, связанная с реконструкцией (ревитализацией) городских кварталов, в результате которой эти районы обычно покидает старожильческое население (которое частично могло уезжать в пригороды), а на их место приходят более состоятельные жители (которые могли уехать в пригороды, но остались в городе). Проще всего джентрификацию было осуществить именно там, где большая часть жителей арендовали свое жилье, а не являлись собственниками. Особенно если арендатором всего дома или группы домов в микрорайоне была одна крупная частная корпорация. В этом смысле в современной России у джентрификации будто бы должно быть меньше перспектив, т.к. большинство жилого фонда принадлежит индивидуальным собственникам. Хотя пример современной Москвы и говорит нам об обратном.

Опыт пригородного роста наиболее развитых и урбанизированных азиатских стран и регионов также внес свои «коррективы» в понимание многообразия глобальной субурбанизации. Здесь есть смысл рассмотреть опыт Японии. Несмотря на итоги Второй мировой войны, центром крупнейшей городской агломерации мира уже в первое десятилетие после ее окончания становится агломерация Токио. К концу XX в. вокруг этого города благодаря грамотному пла-

<sup>117</sup> *Bontje M., Burdack J.* Post-suburbia in Continental Europe // *International Perspectives on Suburbanization. A Post-Suburban World?* / Ed. by N.A. Phelps, F. Wu. — London: Palgrave Macmillan, 2011. — P. 143–162.

<sup>118</sup> *Uwe A.* New (sub)urbanism? — How German Cities Try to Create “Urban” Neighborhoods in Their Outskirts as a Contribution to Solving Their Recent Housing Crises // *Urban Governance*. — 2022. — Vol. 2, Issue 1. — P. 130–143.

нированию, развитию транспорта, разумному землепользованию формируется самая крупная в мире пригородная зона, сохраняющая этот статус и сегодня. Во всей агломерации в 2023 г. проживало более 38 млн чел., в т.ч. в центральных городских районах — более 14 млн чел. (36%). Таким образом, только в пригородах современного Большого Токио проживает больше людей (24 млн), чем в каждом из большинства крупнейших городов мира. Учитывая ограниченные территориальные возможности для развития Токийской агломерации, вся ее центральная часть, сложенная из так называемых специальных районов Токио, была занята преимущественно многоэтажной застройкой. Малоэтажное строительство, в т.ч. домов для одной семьи, также получило здесь развитие, однако с учетом недостатка земли куда менее значительное, чем во многих континентальных странах. Для понимания: в небольшой по размерам Японии живет сегодня более 123 млн чел., в то время как в России — 144 млн. Ширина улиц, придомовых территорий в японских городах и их пригородах минимальна настолько, насколько это возможно. Широко распространено, что частные дома занимают большую часть земельного участка, а свободное пространство остается лишь для организации парковки автомобилей. Ни о придомовой лужайке, ни о садике на заднем дворе здесь обычно не идет и речи. Архитектура жилых построек остается преимущественно индивидуальной, не типовой, что придает внешнему облику урбанизированных территорий в этой стране дополнительное разнообразие.

Азиатские развитые страны показывают нам, что даже в обществах с развитыми рыночными и демократическими институтами государство не должно уходить из сферы городского и пригородного планирования, оставляя ее на откуп частным застройщикам. В этих случаях обширные заселяемые территории часто не получают необходимой общественной инфраструктуры, повышаются экологические риски их развития и пр. Можно взять для примера южнокорейский столичный регион Сеула, в котором массовая жилая застройка в пригородах осуществлялась с 1970-х гг. как государством, так и частными компаниями. Происходило это на фоне ускоренной индустриализации и урбанизации страны. Вместо низкоплотной жилищной застройки здесь получило развитие преимущественно высотное строительство для среднего класса в паре десятков километров от делового центра. Одна из основных причин этого — отсутствие свободных земель, связанная с этим их дороговизна. Современная Сеульская агломерация (Seoul Metropolitan Area) включает в себя две основные группы

пригородов: новые города, построенные государством, и пригородные поселки, созданные частными застройщиками. Последние исследования показывают, что с точки зрения структуры землепользования, сетки улиц, удобства движения общественного транспорта, проживания в целом государственные проекты пригородного строительства оказываются лучше частных, демонстрируя преимущества и эффективность комплексного планирования. В то же время частные поселки стали иллюстрацией множества негативных признаков разрастания<sup>119</sup>.

Важнейший опыт управления субурбанизацией продемонстрировал в последние два-три десятилетия Китай. Его правительству в целом удалось справиться со сложнейшими вызовами, связанными с массовой сельско-городской миграцией, происходящей на фоне общего роста населения страны до 2023 г. Массовые проекты по реконструкции и реновации старых городских центров, строительству множества новых микрорайонов на их периферии, возведение новых городов происходили здесь при участии частного капитала, но под постоянным контролем государства. Это позволило Китаю добиться относительно гармоничного развития крупнейших городов с многомиллионным населением, число которых сегодня составляет несколько десятков. Часть из них — глобальные города, финансовые и экономические центры, глубоко интегрированные в мировую экономику. Масштабное строительство новых жилищных комплексов (в основном многоэтажных) и целых городов в Китае стало не только способом решения проблем размещения все возрастающего городского населения, но и важнейшим инструментом для реинвестирования государственного и частного капитала в 1990—2010-е гг., одной из движущих сил экономического роста страны.

При этом надо учитывать, что проекты реконструкции центральных городских кварталов привели здесь к массовому сносу старого жилья, переселению людей в десятках городов из центральных районов в пригородные (подобного рода проекты, но в меньших масштабах получили реализацию и в других развивающихся странах Азии и Африки). Новыми жителями китайских пригородов стали миллионы прежних горожан, причем далеко не из среднего класса (что отличает их от американских послевоенных пригородов). Одновре-

---

<sup>119</sup> *Kim H., Kim S-N.* Shaping Suburbia: A Comparison of State-led and Market-led Suburbs in Seoul Metropolitan Area, South Korea // *Urban Design International*. —2016. — № 21. — P. 131–150.

менно масштабное пригородное жилищное строительство в Китае потребовало исключения из оборота значительного числа сельскохозяйственных земель, а также промышленных зон, часть которых, правда, «нуждалась» в ревитализации. Так или иначе, за последние десятилетия два эти процесса — реновация городских центров и освоение пригородных территорий — полностью изменили городской ландшафт Китая<sup>120</sup>.

Первые крупные проекты в китайских пригородах, равно как и начало массовой субурбанизации, относятся к концу 1980-х гг. и были связаны с началом новой жилищной реформы. Поскольку практически все новое пригородное жилье предназначалось в этот период для переселения городской бедноты, он был назван исследователями «пассивной субурбанизацией под руководством правительства», в противовес «рыночно-ориентированной субурбанизации», получившей развитие с середины 1990-х гг. и опиравшейся на местный средний класс<sup>121</sup>.

Расширяющийся средний класс в Китае имеет возможность поселиться как в комфортабельном коммерческом жилье в городе, так и в пригородах. А центрами притяжения состоятельных горожан стали отдельные хорошо спроектированные закрытые пригородные поселки. Менее обеспеченные семьи и мигранты оседают в слабоурбанизированных пригородных «городских деревнях», застройка которых, однако, также контролируется государством (например, здесь может быть запрещено многоэтажное строительство). При этом такого рода «городские деревни» могут быть расположены ближе к центру города, нежели урбанизированные пригороды.

Развитие городских окраин в Китае, как и в других странах с переходной экономикой, приняло в 2000–2010-е гг., как мы видим, две основные формы: 1) гибридная сельско-городская окраинная зона (*rural-urban fringe*), «городские деревни» (*urban villages*) и 2) урбанизированные пригороды (*suburb*), причем преимущественно многоэтажные. Оба эти типа периферийного городского роста были и остаются неотъемлемой частью высокоцентрализованной городской системы Китая, которая в свою очередь не поддерживает экономическую и политическую независимость пригородных населенных

---

<sup>120</sup> *Li P.* China's New Suburban Reality: An Attempt to Systematically Define the Chinese Suburb... P. 123.

<sup>121</sup> *Feng J., Zhou Y., Wu F.* New trends of suburbanization in Beijing since 1990: From government-led to market-oriented... P. 140–160.

пунктов, что отличает китайскую модель от «западной», например американской<sup>122</sup>.

С еще более острыми проблемами в городском и пригородном развитии столкнулась Индия, ставшая в конце 2022 г. первой по численности жителей страной мира (1,4 млрд чел.), существенно уступая Китаю по большинству экономических показателей. Как уже отмечалось ранее, доля городского населения Индии, несмотря на высочайшие темпы его прироста (как механического, так и естественного), все еще не превышает и 40%. Однако на территории страны сформировались одни из наиболее крупных городов мира с населением более 10 млн чел. (Дели, Мумбаи, Калькутта, Бангалор, Ченнай, Хайдарабад) и еще несколько десятков городов с населением более 1 млн чел.<sup>123</sup>. Еще до обретения независимости в середине XX в. на периферии индийских городов, вроде Мумбаи, Калькутты и пр., сформировались поселки трущоб, которые лишь росли в период ускоренной урбанизации страны во второй половине XX в. Наряду с плановым многоэтажным строительством страна столкнулась с множественными проблемами бессистемного городского развития, неконтролируемого роста городов, самовольной застройки, городской бедности и неравенства, неравномерного распределения базовой инфраструктуры на территории городов и пр. И это при том, что в Индии де-юре осуществляется контроль за землепользованием.

Несмотря на умеренное развитие субурбанизации с начала 1990-х гг. в крупнейших индийских городах с развитой дорожно-транспортной инфраструктурой, основной моделью городского развития здесь остается все же периферийная урбанизация при продолжающемся росте общего числа городов и городских агломераций.

Богатый средний класс и семьи с высоким уровнем доходов проживают в Индии преимущественно в закрытых жилищных комплексах (*gated communities*), составленных из коттеджной и многоэтажной (квартирной) застройки, а также в частных домах, виллах, внутригородских и загородных дворцах. При этом даже в крупнейших городах нерешенными остаются проблемы многочисленных трущоб вроде обширного района Дхарави в Мумбаи. Любопытно, что более развитые в инфраструктурном смысле новые пригороды здесь

<sup>122</sup> См. более подробно: *Li P. China's New Suburban Reality: An Attempt to Systematically Define the Chinese Suburb... P. 123.*

<sup>123</sup> См., например: *Мировые города [электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://worldpopulationreview.com/world-cities> (дата обращения: 17.11.2023).*

могут стать новыми городскими центрами, в то время как старые — прийти в упадок, поскольку их реновация с учетом ближайших трудностей оказывается слишком затратной.

В продолжение нашего фрагментарного обзора — несколько слов о странах Юго-Восточной Азии, в числе которых и бывшие колонии европейских империй (Вьетнам, Камбоджа, Лаос и пр.). О сколь-нибудь существенном развитии субурбанизации здесь до конца XX в. в основном и не шло речи, хотя крупные города в части этих стран уже успели сформироваться за счет роста темпов урбанизации, сельско-городской миграции во второй половине XX в. (Бангкок, Джакарта, Манила, Хошимин и др.). Исследования городского развития в этой подсистеме Азиатско-Тихоокеанского региона показывают нам многогранную картину продолжающейся урбанизации, одним из важнейших источников которой оказался иностранный капитал. На разных полюсах этих процессов — небольшой, но экономически развитый, сверхурбанизированный город-страна Сингапур, на другой — четвертая по численности населения страна мира — Индонезия, в которой большинство бедных городских жителей все еще живет в стихийных неформальных поселениях, называемых кампунгами<sup>124</sup>, а также Камбоджа, Лаос, Мьянма и пр., городское население которых не превышает сегодня и 40%<sup>125</sup>.

Наиболее острыми проблемами, связанными с урбанизацией периферийных городских территорий развивающихся стран Юго-Восточной Азии, стали рост регионального неравенства при сохранении сельской бедности, экологическая и продовольственная безопасность, сокращение сельскохозяйственных земель вокруг городов, интеграция жителей периферийных городских районов в городские рынки труда, обеспечение новых городских территорий с «сельским» прошлым городской инфраструктурой и т.д.<sup>126</sup>. Одновременно эти страны показывают нам, как национальные экономики и крупнейшие города могут трансформироваться, интегрироваться в мировую экономику именно при поддержке иностранного капитала при

---

<sup>124</sup> *Rukmana D.* Upgrading Housing Settlement for the Urban Poor in Indonesia: An Analysis of the Kampung Deret Program // *Metropolitan Governance in Asia and the Pacific Rim: Borders, Challenges, Futures* / Ed. by B. Grant, C.Y. Liu, L. Ye. — Singapore: Springer Nature Singapore Pte Ltd, 2018. — P. 75–94.

<sup>125</sup> Most Urbanized Countries [электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/most-urbanized-countries> (дата обращения: 14.10.2023).

<sup>126</sup> *Trends of urbanization and suburbanization in Southeast Asia* / Ed. by T. N.Q. Tran etc. — Ho Chi Minh City: Ho Chi Minh City General Publishing House, 2012. — 328 p.

должном уровне государственного сопровождения и контроля за этими инвестициями (Сингапур, Филиппины, Малайзия, Таиланд, Индонезия).

В сложной ситуации с точки зрения негативных проявлений процессов городского разрастания оказались и иные развивающиеся страны. Высочайшие темпы прироста городского населения, нехватка ресурсов для развития новых и переобустройства старых городских и пригородных территорий, проблемы в нормативно-правовом и административном регулировании процессов городского/пригородного роста — с этими и другими проблемами столкнулись большинство стран Латинской Америки, Африки и Азии.

Так, Латинская Америка<sup>127</sup> достигла высоких показателей доли городского населения намного раньше, чем большинство развивающихся стран Азии и Африки: более 70% с учетом «ложной урбанизации» в начале 1990-х гг. С 1950 по 2022 гг. городское население этого региона увеличилось с 69 млн до 550 млн чел.<sup>128</sup> Формирование крупных городов (Мехико, Сан-Паулу, Лима, Богота, Сантьяго, Буэнос-Айрес и т.д.) началось здесь еще в период испанской и португальской колонизации. После обретения независимости в XIX в. и до настоящего времени латиноамериканские города во многом сохранили структуру жилищной застройки центра: в ее основе — площадь, окружающие ее малоэтажные постройки колониального периода. В XX в. к ним примкнули высотные здания, которыми Латинская Америка (особенно Бразилия, Венесуэла) славится не меньше, чем фавелами. Вблизи высотной застройки расположилась также относительно благоустроенная малоэтажная застройка без какого-либо исторического колорита. Наконец, более глубокая городская периферия в латиноамериканских городах в XX в. оказалась усыпана неблагоустроенными районами малоэтажной самовольной (сквоттерской) застройки, которые обычно и называют «фавелами», «трущобами»<sup>129</sup>. Именно эти районы с конца 1980-х гг. были осмыслены местными учеными с использованием таких концептов и категорий, как «народная урбанизация» (*urbanización popular*), «город-

<sup>127</sup> Страны Южной, Центральной Америки и Мексика, которая географически расположена в Северной Америке.

<sup>128</sup> Население Латинской Америки [электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.populationof.net/latin-america-and-the-caribbean> (дата обращения: 31.08.2023).

<sup>129</sup> *Карбаинов Н.И.* Фавелы, геджекконду, «нахаловки»: сквоттерские поселения в городах развивающихся и постсоветских стран // Мир России. — 2018. — Т. 27, № 1. — С. 135–158.

ская неформальность» (*informalización*), «фавелизация» (*favelização*) и пр.<sup>130</sup>

В XX в. немногочисленный средний класс латиноамериканских городов селился преимущественно вблизи исторических кварталов, в одно- и двухэтажных особняках и высотках, уже в это время окруженных «поясом» бедных, криминализованных кварталов. Субурбанизация в странах региона, как показывают исследования<sup>131</sup>, началась лишь в последнее десятилетие XX в. и продолжается до сих пор. В своем развитии она заимствовала американскую, ориентированную на автомобили, модель пригородов на городской периферии с ее акцентами на такие ценности, как приватность жизни, эксклюзивность и безопасность.

Благоустроенные пригороды в последние три десятилетия строились на периферии большинства крупных городов Латинской Америки. Однако их архитектурные формы, плотность расселения все же отличались от североамериканских аналогов в силу преобладания в новых пригородных районах высотных домов. Специфичным было и то, что эти районы обеспечивались усиленной охраной (стенами, видеокамерами, охранниками и консьержами), чего требовали местные условия жизни.

Двумя основными формами пригородной застройки, возникшей в результате субурбанизации, здесь стали закрытые высотные жилищные комплексы и крупные строительные проекты, которые сочетали в себе элитные жилые комплексы разной высоты с торговыми центрами, офисами и предприятиями легкой промышленности. При этом в современной Латинской Америке можно найти примеры и постпригородных «окраинных городов» вроде Санхэттена — финансового района г. Сантьяго — столицы Чили. Эти проекты часто реализовывались там, где ранее получали распространение поселения сквоттеров, или вокруг этих поселений. В этом плане государственные и региональные власти вынуждены были столкнуться с серьезными планировочными, дорожно-транспортными, экологическими проблемами, которые возникли ранее из-за халатности их коллег, до-

---

<sup>130</sup> *Streule M., Karaman O., Sawyer L., Schmid C.* Popular Urbanization: Conceptualizing Urbanization Processes beyond Informality // *International Journal of Urban and Regional Research*. — 2020. — Vol. 4, Issue 4. — P. 652–672.

<sup>131</sup> См., например: *Herzog L.A.* Suburbanization in Latin America // *The Routledge Companion to the Suburbs* / Ed. by B. Hanlon, T. Vicino. — London: Routledge, 2018. — P. 62–71.

пустивших застройку пригородных территорий низкокачественным жильем, превратившимся в трущобы.

Африканский континент также хорошо иллюстрирует, насколько масштабы субурбанизации зависят от зрелости, стадии урбанизационного процесса, социально-экономического развития той или иной страны и ее крупных городов, позиции государственных органов власти в отношении городского и пригородного развития. А формы пригородной застройки — от исторических и культурных условий, сложившихся на той или иной территории. Важно сказать, что, несмотря на сравнительно недавний рост числа городских и пригородных исследований на этом континенте (в 2010-е гг.), городское периферийное развитие в Африке уже неплохо осмыслено<sup>132</sup>.

В конце XIX в., когда в части развитых стран появились первые города-миллионеры, в Африке, большая часть которой была разделена между европейскими странами, городское население оставалось минимальным. В первой половине XX в. здесь стали появляться относительно крупные города — в основном портовые центры колониальных администраций. Послевоенное развитие этого региона характеризуется «взрывным» ростом населения, который совпал с обретением большинством стран своей независимости. С 1950 по 2023 г. число жителей Африки выросло с 227 миллионов до 1,4 млрд чел. (18,2% населения мира) и продолжает расти. При этом если к концу XX в. речь шла о 34<sup>133</sup> африканских городах-миллионерах, то на начало 2023 г. их стало уже 44<sup>134</sup>. Существенно выросло и население этих городов, особенно в крупнейших из них — нигерийском Лагосе, г. Киншаса в Демократической Республике Конго, в египетских Каире и Александрии, в ивуарском Абиджане и пр. Показательно, что Киншаса и Абиджан входят сегодня в тройку крупнейших франкоязычных городов мира.

Продолжающаяся урбанизация в Африке происходит, как и по всему развивающемуся миру, в основном за счет периферийных городских территорий. Сами города становятся все более «пригородными», в то время как эти «пригороды» зачастую получают сла-

<sup>132</sup> *Meth P., Goodfellow T., Todes A., Charlton S.* Conceptualizing African Urban Peripheries // *International Journal of Urban and Regional Research*. — 2021. — Vol. 45, Issue 6. — P. 985–1007.

<sup>133</sup> *Freund B.* *The African City: a History*. — Cambridge: Cambridge University Press, 2007. — P. 145.

<sup>134</sup> Население африканских городов [электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://worldpopulationreview.com/continents/africa/cities> (дата обращения: 18.09.2023).

боурбанизированный облик и абсолютно не похожи на «аналоги» англо-американской модели. Именно поэтому американские или канадские исследователи не называют такие районы suburb. Это одинаково касается как городов с колониальным прошлым, так и новых городов, ставших символами приобретенной независимости. В этом смысле исследователи, говоря о периферийном городском развитии в Африке, чаще используют все тот же термин «периферийная урбанизация» (peri-urbanization), нежели «субурбанизация». Подобный подход, как мы уже отмечали, распространен и в Латинской Америке.

При этом если в колониальный период (в основном до 1960-х гг.) большинство крупных африканских городов — административных и экономических центров региона оставались относительно компактными, а их развитие происходило под контролем колониальных властей, стремившихся ограничить приток коренного населения в городские центры, то во второй половине XX в. уже в независимых странах с местными правительствами оно приняло в основном стихийный или слаборегулируемый характер. Массовый прирост населения в крупных городах далеко не везде сопровождался ускоренной индустриализацией и экономическим ростом этих территорий. Как следствие, африканские города стали местом сосредоточения множества социально-экономических, инженерно-бытовых, экологических, управленческих и иных проблем, которые местным правительствам решить крайне сложно.

Как минимум до середины XX в. наиболее обеспеченные слои городского населения проживали в центральных частях африканских городов, в то время как наименее обеспеченные — на их обширной и, в общем, социально гомогенной периферии. Как правило, эти территории были и остаются покрыты плотной одноэтажной жилой застройкой — небольшими домами с минимумом коммунальных и социально-бытовых удобств. На этих периферийных территориях может не быть водопроводов, электричества, общественного транспорта. Кроме того, они часто были и остаются высоко криминализованными. В части африканских стран на эти процессы территориальной сегментации вплоть до 1990-х гг. существенное влияние оказывала расовая сегрегация, когда местному населению запрещалось не только жить, но и бывать в центральных городских районах, где проживало «белое» население. Хорошо известна в этом смысле политика апартеида в ЮАР — ныне одной из наиболее экономически развитых стран континента.

«Западные», а по существу «колониальные» для этих территорий модели субурбанизации до последнего времени не получали здесь сколь-нибудь массового распространения, как и понятие *suburb* в его англо-американской трактовке. Более очевидным было противопоставление 1) колониального центра и кварталов коренных народов, 2) выстроенного по плану урбанизированного центра и спонтанно застроенной и не обслуживаемой городской периферии<sup>135</sup>.

Однако в 2010-е гг. ситуация начала понемногу меняться, когда в центральных и периферийных районах отдельных крупных африканских городов на фоне все тех же непрерывно расширяющихся и уплотняющихся трущоб стали появляться новые микрорайоны богатых и роскошных закрытых поселений, а районы для менее обеспеченных людей приобрели более разнообразные формы<sup>136</sup>. Одновременно на карте континента появились новые города, которые в основном располагались вблизи крупнейших агломераций (как, например, Новый Каир, город им. 6 октября в Египте, призванные «разгрузить» многомиллионный Каир). Далеко не всегда такие проекты начинают выполнять иные значимые функции, кроме жилищных (вспоминаем новый урбанизм), и соответствуют декларациям о том, что в них найдется место и для семей с невысоким уровнем доходов. По этим и иным причинам не все они получают успешное развитие<sup>137</sup>.

На всем континенте субурбанизация в ее «западных» формах к настоящему времени получила наибольшее развитие, судя по публикуемым работам, в ЮАР. Здесь появляются кварталы пригородной застройки с привлекательным природным и социальным окружением, с большими домами, полями для гольфа, торговыми центрами и пр. Причем в них проживают как потомки колонизаторов, так и успешные представители коренного населения.

В тех или иных формах средний класс в африканских странах находит способы уединенной, безопасной жизни за пределами цен-

<sup>135</sup> См.: *Buire Ch.* Suburbanisms in Africa? Spatial Growth and Social Transformation in New Urban Peripheries: Introduction to the Cluster // *African Studies*. – 2014. – № 73. – P. 241–242.

<sup>136</sup> *Capital Cities in Africa: Power and Powerlessness* / Ed. by S. Bekker, G. Therborn. – Dakar: Codesria & Pretoria: HSRC Press, 2011. – 264 p.; *Mabin A., Butcher S., Bloch R.* Peripheries, Suburbanisms and Change in Sub-Saharan African Cities // *Social Dynamics*. – 2013. – Vol. 39, Issue 2. – P. 167–190.

<sup>137</sup> *Harrison P., Todes A.* Satellite Settlement on the Spatial Periphery: Lessons from International and Gauteng Experience // *Transformation: Critical Perspectives on Southern Africa*. – 2017. – Vol. 95, Issue 1. – P. 32–62.

тральных городских районов. Например, в Дар-эс-Саламе — крупнейшем городе Танзании вы найдете «постколониальные пригороды» нового среднего класса, составленные из оригинальных бунгало и вилл, жители которых ориентированы уже не на сам город, а на окружающую пригороды сельскую местность<sup>138</sup>. Одновременно значительная часть среднего класса в крупных африканских городах остается в центральных городских микрорайонах, в т.ч. в старом и новом многоквартирном жилом фонде. Часто это бывает связано с тем, что местные строительные компании попросту не успевают строить достаточное количество нового жилья на периферии, учитывая стабильно высокие темпы прироста городского населения (как, например, в Лагосе).

Все столь же распространенной моделью городского разрастания в Африке остается смешанная низкоплотная застройка со слаборазвитой инфраструктурой, которую исследователи азиатских и африканских городов часто называют «сельско-городской» (*peri-urban fringe, peri-urbanization*), а сами эти территории — городской периферией, а не пригородами. Эти сельско-городские районы в границах городских агломераций заметно уплотнились в последние десятилетия, поскольку существующая транспортная инфраструктура, масштабы автомобилизации не позволяли новым жителям этих агломераций селиться на их более отдаленных окраинах.

В то же время африканские страны демонстрируют и успешные примеры масштабного государственного участия в застройке периферийных городских территорий для семей с низкими доходами, что оказывается важным, когда крупный частный капитал ориентирован на средний класс и семьи с высокими доходами. При этом опыт африканских городов показывает нам, что отдельные городские территории, которые ранее воспринимались как места концентрации бедности, постепенно могут быть переобустроены и привлечь средний класс<sup>139</sup>.

<sup>138</sup> Mercer C. Landscapes of Extended Ruralisation: Postcolonial Suburbs in Dar es Salaam, Tanzania // *Transactions of the Institute of British Geographers*. — 2017. — Vol. 42, Issue 1. — P. 72–83.

<sup>139</sup> Mbatha S., Mchunu K. Tracking Peri-Urban Changes in eThekweni Municipality: Beyond the 'Poor–Rich' Dichotomy // *Urban Research & Practice*. — 2016. — Vol. 9, Issue 3. — P. 275–289; Bartels L. Peri-urbanization as «Quiet Encroachment» by the Middle Class. The Case of P&T in Greater Accra // *Urban Geography*. — 2020. — Vol. 41, Issue 4. — P. 524–549; Mercer C. Boundary Work: Becoming Middle Class in Suburban Dar es Salaam // *International Journal of Urban and Regional Research*. — 2020. — Vol. 44, Issue 3. — P. 521–536.

## 2.4. О чем нам говорит глобальный опыт периферийного городского развития?

Субурбанизация во многих странах мира все еще не является определяющим источником разрастания городов, в то время как основной моделью этого роста остается урбанизация. При этом как минимум два последних десятилетия, т.е. с начала XXI в., субурбанизация превращается в глобальный феномен. Что это означает? В самом общем смысле речь идет о развитии этого процесса уже не только в развитых, но и в развивающихся странах, в т.ч. и постсоциалистических обществах. По существу, вот уже несколько десятилетий исследователи наблюдают, как из отдельных региональных (национальных) моделей формируется многообразная палитра глобальной субурбанизации.

Мы видим при этом, что субурбанизация в развитых и развивающихся странах получила и получает более разнообразные формы, нежели традиционные низкоплотные, преимущественно жилые англо-американские субурбии. Оказалось, сегодня в мире не так много государств, в которых пригородные/периферийные районы имеют однообразный облик, схожие по социальным характеристикам местные сообщества и т.д. В части высокоурбанизированных стран попросту ощущается нехватка свободных территорий не то что для одноэтажных пригородов, но и для сельскохозяйственного производства. Речь не только о Монако, Сингапуре, Гонконге, но также, например, о Японии или Бельгии. Разнообразие пригородной застройки, ее эволюция, постоянная трансформация стали нормой как в странах Запада, так и в остальном мире. Само понятие «классической» субурбанизации, основанное на хорошо изученном опыте США, Великобритании и ряда других стран, оказалось не применимо к анализу процессов пригородного роста/развития в иных странах, т.к. в них сам процесс имел свою, особую природу.

Одновременно растущие темпы урбанизации, прироста населения в развивающихся странах далеко не всегда соотносились с темпами роста благосостояния той или иной страны и масштабами протекающей на ее территории субурбанизации. Городское население в том или ином регионе могло увеличиваться, а вот средний класс — нет. С другой стороны, сверхнизкая стоимость земли вкупе со слабым контролем властей за ее распределением привели к тому, что пригородные территории части крупнейших городов в развивающихся странах обросли слабоблагоустроенными районами с высокой концентрацией бедности, в которые средний класс, разумеется, уже не

стремился. А если и стремился, то обосновывался в «закрытых» жилищных комплексах.

Это подчеркивает, насколько важное влияние на развитие субурбанизации в той или иной стране оказывает позиция государства. Централизованная поддержка жилищного, дорожно-транспортного, инфраструктурного строительства — то, что отличает передовые страны от развивающихся. Вовлеченная позиция государства, как правило, дает возможность избежать многих рисков стихийной рыночной субурбанизации, учесть долговременные интересы развития городских агломераций. Последний тезис оказывается крайне важен не только для России, но и для большинства других постсоциалистических стран, в которых в 1990-е гг. мы наблюдали радикальную либерализацию отношений в области городского планирования, уход государства из сферы регулирования городского и пригородного развития. Подробнее об этом мы и поговорим в следующей главе.

#### ***Вопросы для самоконтроля:***

1. В чем заключаются причины глобального разнообразия пригородов и субурбанизации?
2. Как исторически субурбанизация была связана с урбанизацией и индустриализацией?
3. Каковы основные черты англо-американской модели субурбанизации, в каких странах и почему она получила свое развитие?
4. Какие новые формы «постпригородных» поселений вы знаете, и чем они отличаются от классических?
5. В чем проявляются сходства и отличия процессов субурбанизации в разных регионах мира?
6. Чем зарубежный опыт субурбанизации может быть полезен современной России?

## Глава 3.

# Субурбанизация и пригородный рост постсоциалистических городов

### 3.1. Что такое постсоциалистическая пригородная революция?

**В** отличие от моделей урбанизации, сформированных в капиталистических странах с рыночной экономикой, в социалистических странах (республиках, составлявших СССР; странах, вошедших в «социалистический блок» после Второй мировой войны) продвигалась идея плановой, широко управляемой государством урбанизации. По существу, в этих странах, в т.ч. и России, высшие органы власти, обладая неограниченными возможностями регулирования в сфере недвижимости, строительной отрасли и пр., сами определяли, как и в каких масштабах должны были строиться города и их пригороды. Массированная индустриализация, свойственная социалистической урбанизации, создала на территориях этих стран десятки крупных промышленных городских центров. Основной формой жилищного строительства стали масштабные многоэтажные жилые комплексы на окраинах городов, реже — за их границами (в форме городов-спутников со своими промышленными и иными предприятиями). Устойчивость городских экономик поддерживалась системой государственного заказа, которая, правда, далеко не всегда была рентабельной.

Благодаря высокой плотности расселения (многоэтажной застройке, привязанной к промышленным зонам), жилые зоны социалистических городов обычно сохраняли компактность, получали необходимую им базовую инженерную и бытовую инфраструктуру, но в них, как правило, ощущался дефицит торговых, коммерческих площадей, что стало особенно заметно в 1990-е гг. на волне перехода к рынку. Негосударственное малоэтажное частное строительство в городах и пригородах было ограничено и получало развитие преи-

мущественно лишь в тех регионах, которым не хватало государственных ресурсов для решения жилищных проблем, или в тех странах, где наблюдались послабления в отношении строительства частной собственности на городской периферии (Венгрия, Польша, Словения, Югославия)<sup>140</sup>.

В отличие от некоторых «западных» моделей, в социалистических городах не была распространена масштабная пригородная малоэтажная застройка для представителей среднего класса и богатейших горожан (небольшое исключение – элитные дачи). Границы между городами и пригородными населенными пунктами в связи с этим зачастую оказывались хорошо видны (но не везде, конечно). Кроме того, надо учитывать, что в социалистических странах приоритет в финансировании инфраструктурных проектов получали именно города, а не их пригородные зоны. Освоение последних поэтому существенно отличалось по масштабам от территорий крупных городов.

Практически все социалистические страны после распада СССР пережили радикальные общественные трансформации, связанные с переходом к рынку и демократизацией, поиском новых путей развития, которые сопровождались глубоким и длительным экономическим кризисом. Этот кризис считается не менее острым, чем, например, Великая депрессия 1930-х гг. Обозначенные изменения происходили в духе неolibеральной философии с акцентами на либерализацию, дерегулирование экономических отношений и приватизацию собственности.

В 1990-е гг. на фоне критики гиперцентрализованной социалистической модели все эти меры считались «надежным» инструментом для выхода из кризиса. По существу, постсоциалистические государства, как бы это сейчас ни звучало, стали своего рода полигоном для испытаний этой философии, которая прямо противоречила тем принципам, по которым эти государства развивались предыдущие десятилетия. В отдельных странах Центральной Азии, Южного Кавказа, Восточной Европы все это усугублялось внутривнутриполитическими, межэтническими, приграничными конфликтами, что еще более затрудняло стабилизацию ситуации. В других – все прошло чуть быстрее и значительно менее остро.

---

<sup>140</sup> Об особых отношениях к частной собственности в части социалистических стран см., например: *Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe...* P. 256–295.

1990-е гг. обострили множественные противоречия социалистической урбанизации (ее вторичность по отношению к индустриализации, высокую зависимость городских экономик от государственной поддержки и пр.). Кризис государственных институтов и экономик привел к фактическому отказу от городского и пригородного планирования (было не до него), упадку инженерной, социально-бытовой инфраструктуры в городах (на ее поддержание и строительство не было средств), сжиманию городских рынков труда (из-за повсеместного закрытия градообразующих и связанных с ними предприятий и учреждений), повышению безработицы, преступности в городах и пр. Все это мы наблюдали не только в России, это происходило в той или иной форме, разных масштабах и в других постсоциалистических странах. Эти процессы были сглажены, пожалуй, лишь тем, что население в большинстве описываемых странах благодаря приватизации сохранило право на приобретенное ранее/полученное от государства жилье.

Население многих крупных постсоциалистических городов, в т.ч. столичных, в 1990-е гг. начало сокращаться. На это влияли не только резкое снижение рождаемости, рост смертности, но и вынужденная миграция части горожан в сельские населенные пункты, малые города и поселки. Практически повсеместно столицы новых независимых государств также покидали тысячи русских специалистов с их семьями, что заметно отразилось на демографической статистике этих стран и их столичных городов. На смену прежним жителям пришли тысячи внутренних сельских мигрантов. Прирост населения в крупных постсоциалистических городах в основном продолжился с началом 2000-х гг., что было связано с постепенным выходом большинства стран из системного кризиса.

В 2000-е гг. ряд восточно-европейских ученых, изучая городское развитие в постсоциалистических странах, зафиксировали интересную тенденцию. Они увидели, что темпы прироста населения в пригородах крупных городов в этих государствах, ранее входивших в состав СССР и шире – социалистический блок, существенно опережали темпы прироста пригородного населения в Западной Европе. И этот ускоренный, местами взрывной рост застройки и заселения пригородных зон крупных городов (преимущественно столичных) в обществах постсоциализма 1990–2000-х гг. они и назвали «постсоциалистической пригородной революцией»<sup>141</sup>. Важными чертами

---

<sup>141</sup> См.: *Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe...* P. 7–15.

этой революции, помимо увеличения темпов прироста населения в пригородах, роста частной застройки, стал переход от прежних схем жилищного строительства на периферии крупных городов к новым. Данный феномен получил развитие как вблизи растущих городов, так и у тех, что статистически теряли население. Одновременно мы наблюдали его как в странах с продолжающимся ростом населения (Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан, Киргизстан, Азербайджан и др.), так и в тех, где этот рост (временно) прекратился в 1990-е гг. из-за выездной миграции (Армения, Болгария, Грузия, Латвия, Эстония и др.), радикального снижения рождаемости, роста смертности.

С чем же была связана эта «революция» в развитии пригородных поселений постсоциалистических городов? Какие движущие силы вели к ее развитию? В каких сегментах застройки она получила свое основное воплощение? Обо всем этом подробно поговорим в этой главе. Это позволит нам лучше понять содержательные черты и особенности современной российской урбанизации и субурбанизации, оценить их влияние на рост/развитие пригородов крупных городов в нашей стране в последние 30 лет.

Важно понимать, что уже по численности населения, количеству крупных и крупнейших городов, экономическому потенциалу постсоциалистические страны серьезно отличаются друг от друга. Где-то продолжающаяся урбанизация и набирающая обороты субурбанизация проявили себя только в столичном городе (например, в Албании), поскольку иных крупных городских агломераций в этих странах просто нет, а где-то в эти процессы были активно вовлечены и региональные центры (как, например, в России). Где-то в 1990–2000-е гг. государства кое-как могли решать насущные проблемы своих городов, а где-то, как, например, в Казахстане, в этот период перенесли в другой город и перестроили новую столицу.

### 3.2. Движущие силы пригородного роста

Начнем с источников — движущих сил взрывного пригородного роста в постсоциалистических странах в 1990–2000-е гг. Исследователи говорят как минимум о 3 главных причинах этого явления<sup>142</sup>.

---

<sup>142</sup> См., например: *Stanilov K., Hirt S. Twenty Years of Transition. The Evolution of Urban Planning in Eastern Europe and the Former Soviet Union. 1989–2009. — Nairobi: UN Habitat, 2009. — 166 p.; Confronting Suburbanization: Urban Decentralization*

Первая — уход государства из сферы управления городами, децентрализация в области городского планирования, отказ от жестких форм государственного/муниципального контроля в распределении городских и пригородных земель. Все это привело в 1990-е гг. к высокой либерализации отношений в сфере застройки городских и пригородных территорий особенно в первые годы переходного периода. Была отменена практика народнохозяйственного планирования, практически все полномочия по распоряжению городской землей были переданы от государственных институтов городским муниципалитетам. Эти изменения были утверждены новыми законами о местном самоуправлении, которые были приняты в середине 1990-х гг. практически во всех постсоциалистических странах СНГ, Восточной и Центральной Европы, в т.ч. в России (за исключением Узбекистана, Туркменистана и ряда других стран).

Однако в ходе реформ и после их завершения местным властям не были даны сопоставимые бюджетные ресурсы для исполнения их полномочий, местные бюджеты, как правило, оставались зависимы от государства. Зачастую муниципальные власти, не имея необходимого опыта, сталкивались с большими трудностями в делах планирования. И именно в силу своей финансовой, политической слабости, правовой неопределенности отношений в области городского/пригородного развития, а где-то и в силу непрофессионализма, они далеко не везде смогли взять под контроль масштабные изменения, которые начали происходить с крупными городами и их пригородами в 1990–2000-е гг. В большинстве постсоциалистических стран процессы городского/пригородного планирования в этот период оставались слабыми, сильно подверженными интересам частных застройщиков, которые в результате фактического ухода государства из сферы строительства жилья и стали главным субъектом в этой отрасли.

Здесь необходимо отметить: в 1990-е гг. в большинстве постсоциалистических стран прошла массовая приватизация государственной собственности — ее переход из государственных в частные руки. Создание рынка частной земли интенсифицировало жилищное строительство в ситуации, когда система государственного строительства погрузилась в кризис. Если ранее рассматриваемые государства, по сути, были монополистами в сфере управления городской, пригородной застройкой, поскольку земля, строительные предприятия и пр.

---

in Postsocialist Central and Eastern Europe / Ed. by K. Stanilov, L. Sykora. — Oxford: Wiley-Blackwell, 2014. — 360 p.

были преимущественно государственными, то в новых условиях эта монополия была разрушена. У данного процесса были как положительные, так и отрицательные стороны. С одной стороны, рыночная система застройки, основанная на частной собственности, была более гибкой, подвижной, подстраивалась под первичные интересы населения. С другой стороны, частные застройщики на постсоветском пространстве повсеместно использовали вакуум власти, а где-то и коррупционные схемы для извлечения прибыли в сфере пригородного землепользования, строительства. Это приводило к нарушению базовых принципов планирования, застройки территорий, создавало новые инфраструктурные проблемы, вело к неразумному «расползанию» городских и пригородных территорий, игнорированию долгосрочных общественных интересов, норм, требований строительства и пр.

Уход ряда постсоциалистических государств из сферы управления городским развитием был связан не только с общим политическим, административным, финансово-экономическим кризисом того времени, но и с юридическими проблемами: несовершенством законодательной базы, которая не успевала подстраиваться под быстро изменяющуюся реальность. Так или иначе, это существенно повлияло на масштабы частной пригородной застройки: вне строгого контроля и ограничений она стала массово развиваться там, где на нее был спрос.

Децентрализация управления, ослабление государственного контроля и высокая либерализация отношений в управлении городами стали причиной массового самовольного строительства без разрешительных документов и одобрения городских властей. Легализация такого строительства уже после его завершения стала широко распространенной нормой в ряде постсоциалистических стран (Албании, Болгарии, Киргизии, Сербии и др.), поскольку значительные по площади районы нового жилья уже нельзя было снести, не вызвав социального напряжения, протестов и пр. Подобное мы, например, наблюдали в Улан-Удэ в 2000-е — первой половине 2010-х гг.<sup>143</sup>.

Если большая часть восточноевропейских государств и страны Балтии достаточно быстро взяли под контроль эти процессы (к концу 1990-х гг.), то во многих странах Центральной Азии, в России процессы городской и пригородной застройки буквально до середины

---

<sup>143</sup> См., например: *Карбаинов Н.И.* «Нахаловки» Улан-Удэ: гражданское общество на взлетной полосе... С. 192–197.

2010-х гг. развивались подчас стихийно, в логике рыночных отношений, не всегда положительно влияющих на развитие территорий.

Вторая причина взрывного роста пригородов постсоциалистических городов — это историческое наследие, которое заключается, во-первых, в длительном кризисе жилищных программ, характерном для многих социалистических городов, в которых очереди на жилье никогда не исчезали. А во-вторых, в длительном формальном ограничении частной жилой собственности. Не только в советской России, но и в остальных странах бывшего СССР города росли ускоренными, форсированными темпами, чего требовала, как считается, внешнеполитическая конъюнктура. Учитывая во многом вторичный характер урбанизации по отношению к индустриализации (вначале заводы, а жилье и благоустройство территорий — потом), в городах от десятилетия к десятилетию возникали и усложнялись жилищные проблемы. Их не смогли решить до конца даже масштабные проекты индустриального жилищного строительства 1960—1980-х гг. Миллионы семей несколькими поколениями жили в это время в небольших квартирах, общежитиях и пр. Именно поэтому снятие каких-либо ограничений на частное строительство сразу после распада СССР, развитие рынков строительных материалов, кредитных, ипотечных институтов в 1990—2000-е гг. привели к тому, что в большинстве крупных постсоциалистических городов горожане стали массово строить себе свое собственное жилье. А поскольку центральные области городов были уже в основном застроены, люди устремились в пригороды, особенно после начала массовой автомобилизации. Вот вторая основная причина «взрывного», «революционного» роста застройки пригородов постсоциалистических городов.

Наконец, третье обстоятельство, которое по-разному проявило себя в развитии постсоциалистических городов, — глобальные инвестиции. Уже на рубеже XX—XXI вв. стало понятно, что международный капитал играет существенную роль в развитии нового жилого, промышленного, торгового, офисного строительства в крупнейших постсоциалистических городах. Особенно там, где сами страны приветствовали это, обеспечивали гарантии для этих инвестиций (страны Центральной, Восточной Европы, Балтии). Для крупных международных инвестиционных, строительных компаний стало очевидно, что бурно разрастающиеся постсоциалистические города предоставляют хорошие возможности для приумножения капитала, в отличие, например, от старых европейских рынков. В основном речь шла о государственных столицах и странах, где эти инвестиции

имели наименьшие риски. По мере сокращения свободных земель в центральных городских районах иностранный капитал все больше уходил на периферию крупных городов, обеспеченную необходимой транспортной инфраструктурой. Здесь развивалось как жилищное, так и деловое строительство. Начать это строительство на ранее незастроенных территориях было куда легче, нежели бороться за «куски» городской земли, окруженные иными собственниками. Влияние глобализации также проявилось в том, что через СМИ, рекламу строительных компаний, агентств недвижимости в этих странах активно транслировался идеалистический образ пригородов «американской мечты». Рост числа представителей среднего класса поддержал проекты по строительству внутригородских и загородных жилищных комплексов.

Таковы три основных источника взрывного развития пригородов в постсоциалистических странах Центральной и Восточной Европы, Центральной Азии, о которых нам говорят исследования зарубежных коллег. К этим ключевым факторам следует добавить, по моему мнению, массовую центростремительную внутреннюю миграцию сельчан, жителей пгт, малых и средних городов в крупные города, региональные центры, столицы этих государств. Эта миграция в 1990–2010-е гг. была вызвана усилением диспропорций в инфраструктурном развитии, ресурсном обеспечении городских и сельских территорий, крупных городов (особенно столиц) и остальных населенных пунктов на постсоветском пространстве. В отдельных странах Центральной Азии эти процессы происходили на фоне продолжающегося роста сельского и городского населения в результате его естественного прироста — превышения рождаемости над смертностью. Миллионы людей в поисках лучшей жизни стягивались в крупные и крупнейшие города и их пригороды (показательны в этом смысле Бишкек и Ашхабад — столицы Киргизии и Туркмении). В ходе внутренней миграции поясами новых пригородных микрорайонов обросли крупные города в отдельных странах Центральной Азии, Южного Кавказа, Восточной и Центральной Европы. Не всегда эти территории получали должное инфраструктурное развитие, что так же стало приметой «переходного периода» в этих странах<sup>144</sup>.

---

<sup>144</sup> Характерными примерами этого стали Улан-Удэ и Улан-Батор, в которых я проводил исследования в 2010-е гг.: *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.; *Breslavsky A.S. The Suburbs of Ulan-Ude and the Ger Settlements of Ulaanbaatar.*

Наряду с указанными выше факторами взрывной рост пригородной застройки в постсоциалистических странах поддержали и другие, более универсальные: деградация городской инфраструктуры в 1990-е гг., проблемы с городской экологией, массовая автомобилизация (до этого крайне умеренная), рост общего предпочтения загородной жизни, децентрализация работы и пр. Немаловажно, что по мере роста благосостояния населения в этих странах рос и запрос на «второй» дом, дома для отдыха, которые становились уже не альтернативой основному жилью, а дополнением к нему. Все эти причины и предпосылки субурбанизации вкупе и привели к тому, что «постсоциалистическая пригородная революция» состоялась.

### 3.3. Направления пригородной застройки

Стали ли пригороды крупных городов в постсоциалистических странах, например, похожи на американские или развивались по своим «национальным» моделям? Исследования говорят нам, что продолжающаяся урбанизация и лишь набирающая обороты субурбанизация получили в рассматриваемых странах свое воплощение, прежде всего в следующих направлениях пригородной застройки<sup>145</sup>:

**1. Разрастание ранее созданных населенных пунктов вблизи крупных городов.** Вблизи большинства крупных постсоциалистических городов и тем более внутри крупных городских агломераций, помимо города-ядра, можно обнаружить и населенные пункты меньшего порядка: малые и средние города, а чаще небольшие поселки, деревни, села. Часть из них уже в социалистический период имели функции поселений-спутников, тесно связанных с городом-ядром транспортным сообщением, экономически, маятниковой миграцией и пр. Однако рядом с крупным городом могли находиться и относительно автономные населенные пункты, хозяйственная деятельность которых могла иметь самое косвенное отношение к близлежащей городской экономике, а местные жители — не иметь особых поводов бывать в соседнем городе. То есть они были пригородными в географиче-

---

A Comparison of Post-socialist Cities // Inner Asia. — 2016. — Vol. 18, Issue 2. — P. 196–222; Бреславский А.С. Улан-Батор и «пригородная революция» // Азия и Африка сегодня. — 2017. — № 1. — С. 53–56.

<sup>145</sup> См., например: Stanilov K., Hirt S. Twenty Years of Transition... P. 89–91.

ском смысле, но не в социально-экономическом. И те, и другие типы поселений вблизи растущих постсоциалистических городов в 1990–2000-е гг. стали объектами для внимания частных застройщиков. Их территориальная близость к городским районам, наличие базовой инженерной, социально-бытовой инфраструктуры, возможность сокращения коммунальных платежей (за счет отказа от централизованного отопления, канализации, уборки мусора и пр.), заниматься овощеводством, а местами и животноводством сделали эти территории крайне привлекательными как для обедневших горожан, желающих сохранить связь с городским рынком труда, городскими сервисами, так и для тех новых сельских мигрантов, которым была «не по карману» городская недвижимость или важно было жить «на земле». К тому же местные муниципалитеты, как правило, создавали меньшие сложности в приобретении земли, недвижимости, нежели в расположенном рядом крупном городе. Часто здесь были более низкие налоги (если это была, к примеру, сельская местность) и другие льготы.

Даже если в рассматриваемых пригородных населенных пунктах в результате экономического кризиса 1990-х гг. существенно повышалась безработица, местные жители не торопились покидать эти территории, т.к. вблизи находился городской рынок труда. По этим и связанным с ними причинам населенные пункты вблизи крупных постсоциалистических городов в 1990-е, а особенно в 2000–2010-е гг. стали активно расстраиваться, обычно в сторону границ города-ядра. Наибольший рост, как правило, происходил по линиям основных транспортных магистралей, ведущих к городу-ядру. Нередко продолжающийся рост застройки пригородных населенных пунктов приводил к фактическому слиянию их границ с границами городской застройки, так что сейчас без кадастровых специалистов нельзя понять, где оканчивается один населенный пункт и начинается другой. Знакомая ситуация?

**2. Элитные внутригородские и загородные поселки**, в т.ч. закрытые (с шлагбаумами, системой охраны, высокими заборами), ставшие, по образному выражению Сони Херт, «новым железным занавесом» в постсоциалистических городах<sup>146</sup>. Появление таких поселков стало одним из проявлений социально-пространственной сегрегации, мгновенно усилившейся в постсоциалистических городах

---

<sup>146</sup> Hirt S. Iron Curtains: Gates, Suburbs and Privatization of Space in the Post-socialist City. – Oxford: Wiley-Blackwell, 2012. – 252 p.

в 1990–2000-е гг. Условные «рублевки» стали не просто способом презентации высокого финансового состояния их владельцев, но и возможностью «сбежать» из неблагоустроенных, неблагополучных, переживавших инфраструктурный кризис городов 1990-х гг., обеспечив на новом месте более комфортные и безопасные условия проживания. Такого рода поселки возникали в части центрально- и восточно-европейских стран при участии иностранных инвестиций, и в этом также проявилось влияние глобализации. Элитные поселки на границах крупных городов сразу стали символом переходного периода, несправедливого «по социалистическим меркам» рынка, который привел к успеху одних, а других — обреч на бедность и прозябание в старых многоэтажках, аварийном жилье и т.п. В социалистический период в крупных городах такое сосредоточение «элитного» жилья можно было встретить только на ведомственных дачах государственных чиновников, руководителей предприятий высокого уровня, но эти территории старательно оберегались от широкого общественного внимания.

**3. Преобразование дач в полноценное жилье, в т.ч. для круглогодичного проживания.** Известные всем россиянам дачи нашли широкое распространение в XX в. не только в нашей стране, но и в других социалистических государствах. Дачи преимущественно как летние домики для частного садоводства располагались в основном на городской периферии — на городских окраинах, в т.ч. землях, которые были слабо пригодны для строительства (например, там, где подземные воды залегают близко к поверхности, на подтапливаемых участках или на склонах сопок, гор). Широко распространены были дачи и в ближайших к крупным городам пригородах. При этом дачи могли располагаться в отдалении от основных районов жилой застройки как внутри города, так и по отношению к пригородным населенным пунктам. Дачи, как правило, представляли собой небольшие, стандартного размера участки с крохотным летним домиком, который нельзя было переобустраивать в жилье для круглогодичного проживания. У дачных микрорайонов обычно не было сколь-нибудь развитой социальной и коммунальной инфраструктуры. Приватизация этих участков, снятие каких-либо ограничений в капитальном строительстве на территории дач превратили их в один из наиболее масштабных сегментов периферийного городского строительства. В одних городах и странах они переобустраивались в элитные и «обыкновенные» коттеджные поселки, микрорайоны таунхаусов и пр., в других — стали пристанищем для бед-

ных сельских мигрантов с домами попроще, в третьих – возникали гибридные формы застройки.

Так или иначе, дачи, массово созданные в социалистический период, в большинстве крупных городов создали дополнительную основу как для продолжающейся урбанизации, так и для субурбанизации. Вместо маленьких летних домиков здесь возникали и продолжают возникать добротные дома, в т.ч. с разнообразными приусадебными постройками (или без них), а функции дач существенно диверсифицировались, что мы видим и в современной России.

**4. Развитие самовольного жилищного строительства на городской периферии.** Это направление, широко распространенное в развивающихся странах мира, проявилось и в ряде государств Юго-Восточной Европы, Центральной Азии<sup>147</sup>. Здесь оно было связано с незаконным жилищным, деловым строительством на землях, которые обычно не принадлежали застройщикам. Оно поддерживалось двумя основными потоками населения. С одной стороны, этот сегмент застройки получил развитие за счет внутренней центростремительной миграции населения, которое стремилось в крупные города в поисках работы и лучших условий жизни. С другой стороны, его поддерживал поток бедных, малообеспеченных горожан, которые под давлением высокой стоимости коммунальных услуг, аренды в городе, обнищания в результате потери заработка и прочих причин начали самовольно захватывать «свободные» земли у города и строить там низкобюджетное жилье. В отдельных странах Юго-Восточной Европы, Кавказа, Центральной Азии среди самовольщиков была значительная часть беженцев, которые стягивались в крупные города от межэтнических, приграничных войн и конфликтов.

Чаще всего такие самовольные или полусамовольные районы не получали сколь-нибудь развитой инженерно-бытовой, транспортной инфраструктуры, на их территории усложнялись экологические проблемы, долгое время они оставались изолированными от основных центральных городских микрорайонов. Это приводило к тому, что здесь концентрировались наиболее бедные и незащищенные слои населения, росла преступность, что лишь еще больше закручивало негативную спираль развития этих территорий.

---

<sup>147</sup> *Карбаинов Н.И.* Фавелы, геджекконду, «нахаловки»: сквоттерские поселения в городах развивающихся и постсоветских стран... С. 135–158.

Попытки государств начать регулировать эти процессы, взять их под контроль обычно подрывались отсутствием политической воли, финансовых средств для решения возникших у самовольщиков проблем. Вследствие этого на такое самовольное строительство (даже вблизи государственных столиц) власти годами закрывали глаза, а позднее находили инструменты для его легализации. Однако подобного рода стихийное строительство в пригородах крупных городов породило множественные инфраструктурные проблемы, не говоря уже о концентрации на этих территориях бедности, преступности и пр. Чаще всего оно происходило там, где государства (местные власти) сталкивались с массовой сельско-городской миграцией, не имели средств для регулирования процессов землепользования. Где-то предприимчивые застройщики использовали захват земель для извлечения прибыли. Появление таких микрорайонов в периферийных частях крупных городов стало такой же приметой времени, как, например, незаконный пристрой к многоквартирным домам, превращение крыш и подвалов многоэтажек в жилые помещения и пр.

**5. Развитие нежилой (торгово-складской, промышленной, транспортной и пр.) инфраструктуры в пригородах** также стало заметным явлением в периферийном развитии постсоциалистических городов. Оно происходило по схожим причинам: дороговизна городской недвижимости, меньшие транзакционные издержки при приобретении земли, недвижимости в пригороде, ее меньшая стоимость. Опять же, в социалистических городах ощущался явный дисбаланс в строительстве жилой и коммерческой недвижимости: последней не хватало в новых условиях рынка. Остро это проявилось уже в 1990-е гг. на волне развития частного бизнеса, который вначале использовал под свои нужды жилые дома и складские помещения разорившихся промышленных предприятий, а затем инициировал строительство новых коммерческих площадей в пригородах крупных городов (что обычно стоило меньших затрат). Автомобилизация, рост концентрации населения в пригородных микрорайонах и населенных пунктах поддерживали эти процессы. За платежеспособным городским населением, которое устремилось в пригороды, потянулись организации малого и среднего бизнеса, особенно в сфере сервиса и торговли.

Как мы видим, пригородный рост крупных постсоциалистических городов происходил в разных сегментах и не свелся, в частности, например, к классической модели американской субурбанизации (малоэтажное жилищное строительство для среднего класса).

Важно понимать, что все это новое строительство в пригородах постсоциалистических городов, преимущественно малоэтажное, с низкой плотностью расселения привело к выводу из оборота значительного числа селитебных территорий, сельскохозяйственных земель, сокращению площадей лесов, травяных полей вблизи крупных городов. В то время как продолжающийся рост городов мог быть более разумным и устойчивым, т.е. учитывать потребности будущих поколений.

В самих городах оставались заброшенными огромные площади промышленных и складских предприятий – территории старопромышленных районов XX в. Это относилось ко всем регионам, в т.ч. центрально- и восточно-европейским (например, Белграду, Братиславе, Будапешту, Варшаве и пр.). Решать вопросы ревитализации этих территорий городским властям в 1990-е гг. было непросто как минимум по финансовым причинам, учитывая, что в это время усилились и проблемы с существующей жилой и инженерно-бытовой инфраструктурой, построенной многими десятилетиями ранее в XX в. Вопросы реновации для этих городов актуальны и сегодня. Даже в таких финансово обеспеченных странах, как Россия и Казахстан, мы знаем лишь о единичных примерах масштабного решения этих проблем (как, например, реновация советских микрорайонов в Москве, в то время как в подавляющем большинстве крупных городов страны об этом даже и не идет речи).

Разрастание пригородных территорий требовало отвлечения и без того недостаточных средств от городской инфраструктуры, в то время как здесь сохранялись множественные проблемы, связанные, в частности, с:

- физическим и моральным устареванием коммунальной и инженерной инфраструктуры (канализаций, водопроводов, электросетей, инфраструктуры по уборке и переработке мусора и пр.);
- низким или даже опасным качеством питьевой воды, ее недостатком в отдельных городах (для примера, даже в новой столице Казахстана – Астане с этим возникли проблемы);
- кризисом муниципального общественного транспорта. Массовая автомобилизация населения постсоциалистических стран привела к проблеме пробок на городских и пригородных дорогах, многократному увеличению выбросов вредных веществ в атмосферу, от которых страдают здоровье населения и экология территорий.

### 3.4. Уроки городского планирования

С начала 2000-х гг. в постсоциалистических странах наблюдался возврат к активной практике городского планирования, создания генеральных планов городских территорий и других документов территориального планирования, поскольку последствия стихийной урбанизации приобрели такие масштабы, что их нельзя было не замечать.

Одновременно с разработкой генеральных планов получили развитие стратегические мастер-планы развития территорий, нацеленные на решение наиболее сложных проблем в среднесрочной перспективе (10–15 лет). Однако такого рода стратегии получили в большинстве стран, в т.ч. в России, условно рекомендательный характер к исполнению, исходя из финансовых и прочих возможностей территорий. Одновременно далеко не всегда они формально соотносились с генеральными планами территорий. Более того, разработчиками этих документов могли быть разные группы, не учитывающие наработки друг друга. В России в качестве примеров таких стратегических планов можно привести также стратегии социально-экономического развития регионов, которые стали популярным инструментом регионального планирования со второй половины 2000-х гг. и в которых о генеральных планах развития определенных городов на этих территориях может вообще не идти речи.

В отдельных центрально- и восточно-европейских постсоциалистических странах эти новые стратегические проекты по развитию городских территорий разрабатывались и получали реализацию при содействии Европейского Союза, в который эти страны впоследствии и вошли. В Центральной Азии мы также наблюдали примеры такого взаимодействия. Так, например, в Улан-Баторе – столице Монголии в 2000-е гг. при поддержке Китая и Всемирного банка была реализована серия проектов по исследованию и реорганизации т.н. гэр хороолол – окраинных юрточных кварталов города, о которых уже шла речь в предисловии.

Развитие демократических институтов увеличивало шансы населения на деятельное участие в процессах городского планирования. В 1990–2000-е гг. во многих постсоциалистических странах постепенно сформировалось демократичное законодательство, которое обеспечило население доступом к информации о градостроительных планах, правом свободно выражать свое мнение на общественных слушаниях и пр. Разумеется, далеко не везде это привело к реальному

и непосредственному участию граждан в принятии решений относительно содержания документов территориального планирования. По большому счету проектная деятельность в сфере градостроительства все так же остается в этих странах сферой деятельности отдельной группы профессионалов. А сами проектировщики очень скептически относились и относятся к участию населения во всякого рода градостроительных слушаниях. На подобного рода слушания могут приглашаться лишь лояльные представители гражданского общества – лидеры общественных и коммерческих организаций, активисты и пр. В то время как у значительной части жителей общественные слушания, интернет-голосования, выставки вообще могут не вызывать никакого интереса. Этот интерес обычно возникал там, где предмет обсуждения напрямую затрагивал интересы населения в масштабах отдельных микрорайонов. Отдельный случай – экологические проблемы, которые в большинстве стран вызывают сравнительно высокое общественное внимание. Общей тенденцией является и то обстоятельство, что общественность обычно привлекается для обсуждения уже готовых проектов развития и мало участвует в мониторинге процессов их реализации, оценке их результатов.

Важно, что эти страны осознали, что минусы есть как у сверхцентрализованного государственного планирования, когда у городов нет рычагов влияния на происходящие на их территориях изменения, так и у неолиберальных подходов, связанных с передачей важных функций в сфере городского/пригородного планирования рынку, который обычно не учитывает долговременных общественных интересов, способствует агрессивной эксплуатации природных объектов и пр.

У стран, которые достаточно быстро сумели интегрироваться в глобальную экономику (Россия, Казахстан) или, например, получили поддержку со стороны Европейского Союза (страны Балтии, Восточной Европы, вошедшие в ЕС), этот путь принятия и начала реализации более устойчивых стратегий пригородного развития стал более быстрым и результативным, нежели для большинства стран Центральной Азии и Южного Кавказа. С российскими регионами мы наблюдали схожую картину: Москва как главный бенефициар федеральных доходов после перерыва 1990-х гг. продолжила ускоренное и масштабное развитие, в то время как подавляющее большинство региональных столиц (не все), будучи дотационными, – остались далеко позади. Если Москва стабильно получала средства для реконструкции старых городских районов и поддержки пригородного расплозания территорий, то большинство российских регионов – нет.

Завершая, подведем некоторые итоги относительно субурбанизации и пригородного роста/развития в постсоциалистических странах в 1990–2010-е гг. Во-первых, для большинства из них был характерен беспрецедентный, взрывной рост частной застройки вблизи крупных и крупнейших городов после десятилетий государственных ограничений. Этот процесс вначале приобрел стихийный, слаборегулируемый характер, вызвал массу инфраструктурных, социально-бытовых, экологических, управленческих и прочих проблем и лишь спустя какое-то время (везде по-разному) был взят под контроль муниципальными, региональными и государственными властями. Так или иначе, прежде в основном компактные (с точки зрения плотности застройки и расселения) постсоциалистические города столкнулись с проблемами экстенсивного разрастания.

Во-вторых, в постсоциалистических странах с высоким уровнем доходов населения процессы освоения пригородов крупных городов развивались под определяющим влиянием субурбанизации – движения среднего класса и богатых горожан из центральных городских областей в пригородные. Это движение оказалось возможным только после распада СССР. В более бедных странах с глубокими диспропорциями в доходах населения, в развитии сельских и городских территорий рост пригородной застройки был связан преимущественно с продолжающейся классической урбанизацией, сельско-городской миграцией, движением населения из малых городов в крупные. Население оседало в пригородах, поскольку не имело ресурсов для приобретения/строительства жилья в городе. В основном же наблюдалось смешение обоих процессов – продолжающейся урбанизации и субурбанизации.

В-третьих, считается, что темпы прироста населения в пригородных зонах крупнейших постсоциалистических городов, масштабы их жилищной, деловой застройки в основном оказались более высокими, чем, собственно, в городах, которые к концу 1980-х гг. уже достаточно плотно были застроены и заселены. В этом проявилось как влияние набравшей обороты субурбанизации, так и продолжающейся урбанизации, «пространства» для которых в крупнейших городах уже не было.

В-четвертых, жилищная и деловая застройка пригородных территорий в т.ч. за счет субурбанизации получила более разнообразные формы, особенно в сфере жилья. Изменилось не только многоэтажное жилищное строительство (архитектурные, планировочные и прочие решения), но и малоэтажное. В этом проявлялось и влияние глобализации – проникновение на строительные рынки образ-

цов жилищного строительства «западных» стран, которые особенно в первые годы воспринимались как эталон (сохраняют свое влияние и сегодня). Кроме того, застройка пригородных территорий получила дополнительное разнообразие в силу того, что повсеместно осуществлялась не только крупными строительными компаниями по стандартным «шаблонам», но и небольшими компаниями, строительными бригадами, которые возводили дома по индивидуальным запросам и планам жителей.

В-пятых, в отдельных странах взрывной пригородный рост получил свое развитие преимущественно в столичной агломерации, а в других — был отмечен и в менее крупных городских центрах (как, например, в России). При этом сложившиеся в социалистический период деловые центры городов в основном сохранили свои позиции. Городские агломерации остались преимущественно моноцентрическими, т.е. в них не возникали новые центры активности, сопоставимые с общегородским или занявшие более значимое место в пространственной «иерархии».

В-шестых, все без исключения постсоциалистические страны не смогли избежать множественных проблем, связанных со стихийным развитием урбанизации и субурбанизации, особенно в 1990-е гг. Опыт постсоциалистических стран и России в частности говорит нам о необходимости более активного, деятельного участия государственных и муниципальных структур, общественных сил в выработке институциональных, законодательных условий для более гармоничного, устойчивого развития городских и пригородных территорий. По прошествии трех десятилетий и в административных кругах возникает осознание того, что уход государства из сферы управления городским/пригородным развитием не должен был быть столь радикальным и длительным. История, однако, не терпит сослагательных наклонений, и единственное, что этим странам остается делать, — менять свое будущее.

***Вопросы для самоконтроля:***

1. Чем социалистические города отличались от капиталистических?
2. Почему субурбанизация в части постсоциалистических стран приобрела взрывной характер?
3. В каких направлениях развивался пригородный рост постсоциалистических городов?
4. Чем опыт пригородного роста постсоциалистических городов может быть полезен современной России?

# Глава 4.

## Исследования российской субурбанизации

### 4.1. Коротко о ситуации в предметном поле

**В** предыдущей главе, завершая обзор процессов взрывного роста пригородной застройки в постсоциалистических странах, я не указал на одно важное обстоятельство: эти процессы в обозначенных регионах в их локальном разнообразии, в т.ч. за пределами крупных городов, все еще относительно слабо изучены или, по крайней мере, не так хорошо, как, например, в США или Канаде. Так ли это в случае с Россией? Стали ли объектом пристального внимания отечественных ученых в 1990–2010-е гг. множественные и усложняющиеся формы пригородного развития российских городов? Как сегодня устроена жизнь в российских пригородах? Каков он – многообразный пригородный образ жизни по-российски? Что мы знаем о субурбанизации, набирающей обороты в нашей стране? К сожалению, обо всем этом мы имеем пока лишь самые общие представления. К счастью, перед нами нет непреодолимых преград, чтобы решить эту проблему.

Поле пригородных исследований в России (как и везде), безусловно, намного шире, чем, собственно, исследования субурбанизации, поскольку последняя выступает лишь одним (и не всегда определяющим) источником для формирования пригородов. Пригороды же существуют куда более продолжительное время, нежели субурбанизация, и исследовались учеными, в т.ч. в России, в разных контекстах (историческом, архитектурно-планировочном, экономическом и пр.). Все эти аспекты мы вынужденно оставим за рамками настоящего обзора, чтобы сохранить фокус внимания на отечественных исследованиях субурбанизации.

Современную ситуацию в данной области в нашей стране можно обозначить так: масштабы этой работы никак не соответствуют масштабам изучаемого процесса. Повторю то, о чем говорил во введении: в то время, как пригороды значительного числа крупных российских городов в России как минимум второе десятилетие продолжают активно разрастаться именно в логике субурбанизации, об этих процессах мы знаем все еще крайне мало. И даже непозволительно мало, поскольку происходящие изменения несут в себе множество рисков, которые могут быть учтены управленческой практикой в основном лишь на основе академических исследований. Ну а пока мы являемся свидетелями парадоксальной ситуации. С одной стороны, как обыватели, наблюдательные жители и гости российских городов мы видим порой весьма масштабные изменения российских «внутренних» и «внешних» пригородов, осознаем общественную значимость этих перемен. А с другой стороны, не можем дать им надежную оценку как в общероссийском масштабе, так и по подавляющему большинству регионов страны.

Впервые недоумение по этому поводу возникло у меня при подготовке всероссийского научного семинара «Что мы знаем о российских пригородах?», который прошел в г. Улан-Удэ в 2017 г.<sup>148</sup> Уже на этапе сбора заявок на участие в этом научном мероприятии, в переписке с коллегами, стало понятно, что потенциальных докладчиков в России с актуальными исследованиями региональной субурбанизации немногим более 10 человек. Основные ученые, относительно стабильно работающие в этом предметном поле в России, к этому времени уже были известны (их круг был немногим шире, чем число участников семинара). И, к сожалению, через два года, когда мы провели второй семинар по этой тематике, рассуждая, правда, о более широком феномене «постсоциалистической пригородной революции»<sup>149</sup>, ситуация не сильно изменилась, как и, в общем, за последние пять лет.

В то же время масштабы субурбанизации в России в этот период не уменьшились. Упомянем лишь период пандемии Covid-19 (2020—

<sup>148</sup> Что мы знаем о современных российских пригородах?: сб. науч. ст. / отв. ред. А.С. Бреславский. — Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2017. — 220 с.

<sup>149</sup> «Пригородная революция» в региональном срезе: периферийные городские территории на постсоветском пространстве: сб. тез. междунар. науч. конф. (Улан-Удэ, 14–16 ноября 2019 г.). В 2 ч. / отв. ред. А.С. Бреславский. — Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2019. — 208 с.

2021 г.), когда миллионы российских горожан обратили более пристальное внимание на «загородную» недвижимость, а дистанционная работа — децентрализация занятости (одна из предпосылок субурбанизации) перестала быть фантазией, став реальностью для миллионов россиян<sup>150</sup>.

Если обратиться к одному из главных агрегаторов российской научной литературы — Российскому индексу научного цитирования (РИНЦ), ситуация может показаться не столь драматичной. Так, к концу 2023 г. мы находим здесь чуть более 500 научных работ в названии, ключевых словах, аннотациях к которым упоминается «субурбанизация». Однако более внимательный анализ этой литературы обнаруживает, что лишь в крайне незначительной ее части (в паре десятков работ) производится содержательный анализ российской субурбанизации, в т.ч. в ее региональном разнообразии. В то время как в большинстве работ мы находим в лучшем случае лишь самые общие указания на то, что она имеет место в том или ином российском регионе. Обращает на себя внимание и ограниченный список наиболее цитируемых авторов, что говорит о все еще слабой вовлеченности отечественных специалистов в изучение темы.

С одной стороны, это объясняется институциональной слабостью российской урбанистики — интегративной области знания о городских системах, с другой — «молодостью» нового этапа российской субурбанизации. Ведь если, например, в Великобритании и США этот процесс получал свое последовательное развитие волнообразно в течение всего XX в., то у нас (без учета сезонно-дачной субурбанизации дореволюционного и советского периода — см. параграф 2.3) — только с 1990-х гг., т.е. три последних десятилетия, а если совсем строго, то последние 10–15 лет.

---

<sup>150</sup> Среди немногочисленных научных исследований по этой теме см.: *Шнейдерман И.М., Гузанова А.К.* Роль второго жилья в решении жилищной проблемы российских семей в условиях пандемии // Социальные трансформации в контексте пространственного развития России: мат-лы II Крымского социологического форума (Ростов-на-Дону — Симферополь, 28–29 сентября 2020 г.) / отв. ред. Ю.Г. Волков, В.В. Узун, В.А. Чигрин. — Ростов-на-Дону — Симферополь: Фонд науки и образования, 2020. — С. 666–672; *Махрова А.Г., Нефедова Т.Г.* Сможет ли пандемия Covid-19 стимулировать субурбанизацию в Центральной России? // Вестник Московского университета. Серия 5: География. — 2021. — № 4. — С. 104–115.

## 4.2. Содержание и итоги исследований

Несмотря на то, что «субурбанизация» в отечественных словарях появилась уже в 1980-е гг.<sup>151</sup>, о развитии этого феномена советские ученые-исследователи в то время говорили лишь вскользь, делая отсылки к опыту развитых капиталистических стран (главным образом — США) с акцентом на то, что он был связан с социальной сегрегацией, чуждой советской идеологии, на что мы уже указывали ранее. В частности, если речь шла о развитии советских городских агломераций, то основным источником их развития была именно продолжающаяся урбанизация, а не субурбанизация<sup>152</sup>. В 1990—2000-е гг. в работах крупнейших отечественных географов, историков российской урбанизации мы также находим в основном лишь отдельные реплики о проявлении в стране «элементов» субурбанизации. Исключение составляли единые работы<sup>153</sup>. Основной же прирост научных исследований по проблематике пришелся исключительно на последние 10—15 лет.

В 1990-е гг. географами высказывались мнения, что субурбанизация в особых формах имела место в СССР и вне контекста пригородных дач. Так, Ю.А. Симагин в своей диссертации 1996 г., выполненной под руководством одного из ведущих специалистов в области городской географии Е.Н. Перцика, отмечал: *«По нашему мнению, можно говорить об особенностях субурбанизации, которая имела место в СССР. Она проявилась особенно четко в наиболее крупных городских агломерациях страны (Московской, Санкт-Петербургской, Нижегородской и др.). Это субурбанизация имела несколько характерных черт, главные из которых — 1) постоянное расширение городской тер-*

<sup>151</sup> В более ранних советских справочных изданиях, в т.ч. трех изданиях Большой советской энциклопедии, этого термина автор не нашел.

<sup>152</sup> См., например: *Липпо Г.М.* Города на пути в будущее. — М.: Мысль, 1987. — 236 с.; *Сенявский А.С.* Российский город в 1960-е — 80-е гг. — Москва: Институт российской истории РАН, 1995. — 264 с.; *Перцик Е.Н.* Города мира: география мировой урбанизации: уч. пособие. — Москва: Междунар. отношения, 1999. — 380 с.; *Пивоваров Ю.Л.* Основы георбанистики: Урбанизация и городские системы: уч. пособие. — М.: Владос, 1999. — 231 с.

<sup>153</sup> См., например: *Симагин Ю.А.* Экономико-географические аспекты субурбанизации в Московском столичном регионе: автореф. дис. ... к.г.н.: 11.00.02. — М., 1996. — 19 с.; *Нефедова Т.Г.* Российские пригороды: специфика расселения и становления жилищно-земельного рынка // Известия РАН. Серия географическая. — 1998. — № 3. — С. 69—84; *Кириллов П.Л., Махрова А.Г.* Субурбанизация в Московском столичном регионе: современное и перспективное состояние // Региональные исследования. — 2009. — № 4—5 (25). — С. 42—54.

ритории, 2) более быстрый рост ближайших пригородов (по сравнению с центральным городом агломерации, но за счет мигрантов из-за пределов агломерации, а не из центрального города, 3) очень широкое развитие садоводческих и дачных товариществ как формы временного переселения горожан в пригороды, 4) все эти черты связаны с элементами существовавшей в стране административно-командной политической и экономической системы»<sup>154</sup>. В обозначенных характеристиках, как мы видим в пунктах 1–2, понятие субурбанизации подменяется, на мой взгляд, понятием урбанизации, поскольку речь фактически идет об урбанизации пригородов. Подобный подход к определению субурбанизации можно найти и в работе еще одного отечественного геоурбаниста – Ю.А. Пивоварова, когда он, например, в 1999 г. говорит об этом процессе как о «стремительном развитии пригородов крупных городов», дословно называя его «урбанизацией пригородов»<sup>155</sup>, определяет субурбанизацию как «освоение ближайших к центру пригородных территорий»<sup>156</sup>, не уточняя, происходит ли этот процесс «из города» или из внешних территорий формирующейся агломерации. Но урбанизация пригородов не равно субурбанизация: города по всему миру прирастали и пристают пригородами, в то время как субурбанизация начинается там, где пригороды формируются «из» центрального города. Но подходы, как и определения, могут быть разными, о чем мы говорили в первой главе.

Не вызывает возражения при этом тезис Ю.А. Симагина о наступлении нового этапа субурбанизации в Московском столичном регионе начиная с 1991–1992 г., признаками которого, как он отмечает, стали начавшееся переселение жителей Москвы в пригороды, интенсивная автомобилизация, массовое строительство коттеджей в пригородах как альтернатива городским квартирам, формирование рынка пригородной недвижимости, превращение некоторых дачных и садоводческих поселков в постоянные поселения<sup>157</sup>. Тут нужно сказать, что по всей стране миллионы жителей, не успевшие укорениться в городах, в 1990-е гг. вернулись в сельские места исхода, в т.ч. ре-

<sup>154</sup> Симагин Ю.А. Экономико-географические аспекты субурбанизации в Московском столичном регионе... С. 12.

<sup>155</sup> Пивоваров Ю.Л. Основы геоурбанистики: Урбанизация и городские системы... С. 19.

<sup>156</sup> Пивоваров Ю.Л. Основы геоурбанистики: Урбанизация и городские системы... С. 115.

<sup>157</sup> Симагин Ю.А. Экономико-географические аспекты субурбанизации в Московском столичном регионе... С. 12–13.

шая задачи физического выживания — продовольственного кризиса. Таким образом, субурбанизация могла происходить и происходила параллельно дезурбанизации.

Москва, надо сказать, изначально заняла в поле исследований субурбанизации в России главное место. Не только потому, что здесь расположены основные научные институты, но и потому что после короткого перерыва в 1990-е гг. население города уверенно росло как в абсолютных, так и относительных показателях. В то время как, например, в Восточной Европе население большинства столичных городов после 1991 г. начало убывать или росло умеренно<sup>158</sup>, Москва в 2000—2010-е гг. прирастала десятками тысяч новых жителей от года к году. Развитый пригородный транспорт, широкая прослойка состоятельных людей — по этим и другим названным выше причинам расширялись и масштабы субурбанизации в Московском столичном регионе, привлекая все большее внимание отечественных исследователей, прежде всего самих московских ученых. В этой работе в последние десятилетия преуспели именно географы, имевшие возможность опереться на опыт своих предшественников. В частности, исследования авторитетных российских географов Т.Г. Нефедовой, А.Г. Махровой и их коллег, опубликованные в последние 15 лет, дают нам широкое представление о новом этапе (постсоветской) субурбанизации в Московской агломерации, указывая, в частности, на ее дачно-коттеджный, сезонный и слабoreгулируемый характер.

Ранние оценки Т.Г. Нефедовой о развитии субурбанизации в России были крайне осторожными или как минимум более осторожными, нежели у Ю.А. Симагина. При этом ею также подчеркивалось отличие российской субурбанизации от «западных» аналогов, поскольку в нашей стране она носила преимущественно сезонный характер. Так, в 2001 г. в знаменитом издании «Город и деревня в Европейской России: Сто лет перемен» Т.Г. Нефедова, анализируя данные по движению населения между Москвой и Московской областью в 1990-е гг., отмечает: «*в России [в этот период. — прим. автора] следует, по-видимому, говорить не о дезурбанизации и даже не о субурбанизации западного типа, а скорее о российском варианте сезонной субурбанизации*»<sup>159</sup>, когда горожане

<sup>158</sup> Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe... P. 276.

<sup>159</sup> Нефедова Т.Г. Российские пригороды. Горожане в сельской местности // Город и деревня в Европейской России: Сто лет перемен: Памяти Вениамина Петро-

в летний период переезжают на свои дачи. Здесь же она выделяет 5 факторов, тормозящих в России в то время субурбанизацию «западного типа»: 1) бедность большинства населения; 2) бедность местных администраций, мешающая улучшению пригородной инфраструктуры; 3) суровый климат, удорожающий жилье для круглогодичного проживания; 4) сохранение института прописки (регистрации) в крупнейших городах, что удерживает горожан от официального переезда в пригороды; 5) консерватизм пригородных властей, по традиции больше озабоченных состоянием производства, хотя пригород уже становится прежде всего функцией жизни, и не меньший доход в бюджет может дать жилищное и сервисное строительство<sup>160</sup>.

И даже спустя 10 лет (в 2012 г.) Т.Г. Нефедова все с той же осторожностью пишет о первых признаках субурбанизации в Московской агломерации (не говоря уже о стране в целом): *«Обилие “новорусских замков” вокруг крупнейших городов отчасти отражает первые ростки субурбанизации, особенно заметные вокруг Москвы и С.-Петербурга. Однако крупные города, после некоторого перерыва в 1990-х годах, все еще остаются привлекательнее для жизни, чем сельская местность, так что урбанизация в России пока не завершена. Другое дело – массовая сезонная деконцентрация горожан, две трети которых имеют в сельской местности нечто, собирательно именуемое “дачей” [...] Но если в развитых странах в авангарде этого процесса идет средний класс, то в нашей стране весь год за городом проводят либо самые богатые граждане – в поселках бизнес-класса или даже в собственных имениях, либо, наоборот, наименее обеспеченные, которые живут на деньги, полученные от сдачи в аренду своих московских квартир, и зимуют в кое-как утепленных дачных домах. Но объединяет обе прослойки то, что и те, и другие все равно имеют в собственности также городскую квартиру. [...] Тем не менее куда более распространенным в России остается не выезд из крупных городов в субурбию на постоянное место жительства, а жизнь на два (а порой и на три) дома: городская квартира и работа в Москве с дачей в пригороде и/или в удаленной сельской местности»*<sup>161</sup>. Эта идея жизни на два или несколько домов впоследствии получила развитие в коллективной монографии

---

вича Семенова-Тян-Шанского / ред.-сост.: Т.Г. Нефедова и др. – Москва: ОГИ, 2001. – С. 374.

<sup>160</sup> Нефедова Т.Г. Российские пригороды... С. 388.

<sup>161</sup> Нефедова Т.Г. Горожане и дачи // Отечественные записки. – 2012. – № 3. – С. 204–215.

«Между домом и... домом» под ред. Т.Г. Нефедовой, К.В. Аверкиевой, А.Г. Махровой<sup>162</sup>.

Сегодня «сезонно-дачный» аспект отечественной субурбанизации все более детально прорабатывается указанными выше коллегами<sup>163</sup> и другими учеными в регионах России<sup>164</sup>, в т.ч., например, архитекторами<sup>165</sup>. В частности, стало понятно, что дачи в их российском многообразии<sup>166</sup> по существу исторически выступили и продолжают выступать важнейшей основой для развития отечественной субурбанизации. И если в 1990–2000-е гг. этот процесс имел все еще преимущественно сезонный характер, то впоследствии (в каждом городе

<sup>162</sup> Между домом и... домом: возвратная пространственная мобильность России / под ред. Т.Г. Нефедовой, К.В. Аверкиевой, А.Г. Махровой — М.: Новый Хронограф, 2016. — 504 с. См. также рецензию автора на эту книгу: *Бреславский А.С.* Поправка на мобильность: как трудовая и дачная миграция влияет на расселение россиян? // Социологическое обозрение. — 2017. — Т. 16, № 1. — С. 278–295.

<sup>163</sup> См., например: *Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И.* Перестройка расселения в современной России: урбанизация или дезурбанизация? // Региональные исследования. — 2017. — № 2 (56). — С. 12–23; *Махрова А.Г.* Полиерархический анализ сезонной дачной субурбанизации в современной России // Региональные исследования. — 2017. — № 3 (57). — С. 23–34.

<sup>164</sup> *Бурдяк А.* Субурбанизация в России: решает ли дача квартирный вопрос? // Экономическая политика. — 2013. — № 2. — С. 82–96; *Русанов А.В.* Субурбанизация и жилищное строительство в Московской области // Народонаселение. — 2017. — № 2 (76). — С. 103–111; *Щенеткова И.О.* Территориальная организация садово-дачных образований в пригородах Перми // Известия Российской академии наук. Серия географическая. — 2018. — № 4. — С. 46–54; *Казаков С.Г.* Экономико-географические особенности курских дач // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. — 2019. — № 1. — С. 92–102; *Потапчук Е.Ю.* Изменение значения дачи в пригородно-городском пространстве (по материалам хабаровских СМИ 2010–2020 гг.) // Городские исследования и практики. — 2020. — Т. 5, № 4. — С. 73–86.

<sup>165</sup> См., например: *Аксельрод К.И.* Подмосковная дача в советской архитектуре: на примере поселков творческой и научно-технической интеллигенции: дис. ... канд. архитектуры: 18.00.01. — Москва. — 2002. — 285 с.; *Поморов С.Б.* Второе жилище горожан или дом на природе. — Новосибирск: НГАХА, 2004. — 472 с.; *Хомяков Д.А.* Основы градостроительной стратегии развития загородных поселений Московского региона: автореф. дис. ... канд. архитектуры: 05.23.22. — М., 2018. — 364 с.

<sup>166</sup> В качестве второго жилья одни лишь сельские дачи в России, по типологии Т.Г. Нефедовой, можно подразделить на (1) классические старые дачи, (2) служебные государственные дачи, (3) садовые товарищества, (4) сельские дома в деревнях (купленные или унаследованные) и (5) отдельные новые особняки/коттеджи (коттеджные поселки), причем это могут быть как ближние, среднеудаленные, так и дальние дачи. См.: *Нефедова Т.Г.* Горожане и дачи... С. 204–215; *Нефедова Т.Г., Савчук И.Г.* Второе загородное жилье горожан в России и Украине: эволюция дач и тренды их современных изменений // Известия РАН. Серия географическая. — 2014. — № 4. — С. 39–48.

по-разному) для все более значительной части горожан российские дачи становились местом не сезонного, а постоянного проживания вблизи города<sup>167</sup>.

Не будем забывать и том, что дачи и целые дачные поселки в отдельных регионах располагаются не только в сельской местности — за пределами городов, но и на, собственно, городской территории (обычно на городских окраинах либо на землях, слабо пригодных для многоэтажной и общественной застройки — склонах холмов, у рек и пр.). В отдельных городах, вроде Улан-Удэ, образование новых дачных кооперативов в пригородах было инструментом «легализации» масштабных микрорайонов частной застройки, возникших в результате сельско-городской миграции в 2000–2010-е гг. изначально для круглогодичного проживания, а не в целях рекреации или огородничества<sup>168</sup>. При этом дачи в российских регионах продолжают выполнять и свою изначальную функцию второго жилья горожанина, предназначенного для отдыха и любительского земледелия в теплое время года.

Дачная субурбанизация в России, таким образом, происходила за счет как наиболее обеспеченных горожан, так и «силами» наименее обеспеченных слоев общества. Важно отметить также, что в России она замедлила темпы дезурбанизации, характерной для развитых стран<sup>169</sup>, и одновременно социального опустынивания сельских территорий<sup>170</sup>. Учитывая, что по числу дач наша страна — мировой рекордсмен<sup>171</sup>, о потенциале продолжающейся в России «дачной субурбанизации» особо говорить не приходится: она имеет широкие перспективы, ограниченные зачастую лишь исторически слабым развитием на этих территориях какой-либо инфраструктуры. При

<sup>167</sup> *Махрова А.Г., Бабкин Р.А., Кириллов П.Л.* Трансформация дачного жилья: от сезонного к постоянному (на примере Московского региона) // Проблемы современной урбанизации: преемственность и новации: сб. ст. междунар. конф. (Москва, 22–23 марта 2022 г.). — Москва: Географический факультет Московского гос. ун-та им. М.В. Ломоносова, 2022. — С. 112–125.

<sup>168</sup> *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.

<sup>169</sup> *Nefedova T.G., Treivish A.I.* Urbanization and Seasonal Deurbanization in Modern Russia // *Regional Research of Russia*. — 2019. — Vol. 9, № 1. — P. 1–11.

<sup>170</sup> *Нефедова Т.Г.* Развитие постсоветского аграрного сектора и поляризация сельского пространства европейской части России // *Пространственная экономика*. — 2019. — Т. 15, № 4. — С. 36–56.

<sup>171</sup> *Трейвиш А.И.* «Дачеведение» как наука о втором доме на Западе и в России // *Известия РАН. Сер. географическая*. — 2014. — № 4. — С. 22.

этом россияне научились обустраивать эти территории и без участия государства. В завершение отметим: проблематика «дачной субурбанизации», хорошо проработанная в регионах центральной России, по-прежнему слабо изучена в большинстве субъектов РФ, на что мне представляется важным обратить дополнительное внимание читателя.

Наряду с «дачной субурбанизацией» с 1990-х гг. в России набирала обороты и «коттеджная субурбанизация», более близкая к западному типу, поскольку изначально предполагала переезд в пригород на постоянной основе (хотя сезонное использование коттеджей было и сохраняется<sup>172</sup>). Организованные коттеджные поселки как главная новация в загородном расселении России стали активно появляться в крупных и крупнейших городах страны с середины 2010-х гг., хотя первые из них сформировались еще раньше<sup>173</sup>. Как отмечает А.Г. Махрова, «в постсоветский период именно появление и быстрое распространение организованных коттеджных поселков вследствие реализации новых жилищных стандартов у состоятельных слоев россиян стало наиболее зримым проявлением перемен в развитии сезонных субурбий крупнейших городов»<sup>174</sup>. Коттеджная «лихорадка» в России, начавшаяся, по ее замечанию, уже в середине 1990-х гг., постепенно перешла из сферы исключительно роскошного потребления в массовый жилищный сектор. Бесспорное лидерство в коттеджном строительстве ожидаемо захватил Московский регион, в котором с начала 2000-х гг. быстро увеличивается число организованных поселков. Так, в 2001 г. в Подмоскowie было около 30 коттеджных городков, в 2007 г. — свыше 600, а в 2015 г. построено/строилось уже около 1500 таких поселений<sup>175</sup>. При этом, как показывает недавнее иссле-

---

<sup>172</sup> В «богатых» регионах, где горожане могут себе позволить два дома (например, квартиру в городе и загородный коттедж), сезонность проживания в пригородных коттеджах может выглядеть вполне естественной, а вот в бедных, где люди тратят последние деньги, чтобы переехать из города в пригородный дом, это происходит заметно реже.

<sup>173</sup> Махрова А.Г. Сезонная субурбанизация в регионах России // Вестник Московского университета. — Серия 5. География. — 2015. — № 4. — С. 60.

<sup>174</sup> Махрова А.Г. Сезонная субурбанизация... С. 63. См. также: Махрова А.Г. Территориальная дифференциация рынка загородного жилья в Московской области // Вестник Московского университета. — Серия 5. География. — 2006. — № 2. — С. 29–34.

<sup>175</sup> Махрова А.Г. Роль организованных коттеджных поселков в развитии субурбанизации в постсоветской России // Известия РАН. — Серия географическая. — 2014. — № 4. — С. 49–59; Махрова А.Г. Сезонная субурбанизация в регионах России // Вестник Московского университета. — Серия 5. География. — 2015. —

дование Л.Б. Карачуриной, «субурбанизационные» мотивы миграции, связанные с экологией, уединенностью, моноокружением, не являются доминантными даже для групп мигрантов, переехавших в коттеджи и таунхаусы. Для всех групп мигрантов главными остаются факторы соотношения цены и удаленности жилья от Москвы, возможности использования преимуществ московского рынка труда, услуг, досуга. В этом смысле, как она отмечает, можно говорить о массовом сохранении «урбанизационной логики» в процессах субурбанизации<sup>176</sup>.

Вслед за Москвой по масштабам коттеджного строительства следуют пригороды Санкт-Петербурга<sup>177</sup>, а затем уже и другие крупнейшие города России. Такая нисходящая линия связана как с численностью населения (Москва более чем в два раза больше Санкт-Петербурга и в 8–12 раз больше всех остальных крупнейших городов России), но и с объемами капитала в этих городах. А мы помним, что, чем богаче город, тем более вероятна при нем масштабная субурбанизация. Если только это не Сингапур, Гонконг или еще какой-нибудь богатый город в географически ограниченных рамках или северный город.

Коттеджные поселки появлялись не только в пригородных зонах крупных и крупнейших городов, у лесов, рек, в полях и пр. Немалая их часть в России разместилась в самих городах (их «внутренних пригородах»), в т.ч. в формате точечной застройки. Уже привычными стали и закрытые городские частные жилищные комплексы с охра-

---

№ 4. – С. 64; *Саянов А.А.* Географические факторы формирования коттеджных поселков в России: дис. ... к.г.н.: 25.00.24. – Москва, 2014. – 169 с.

<sup>176</sup> *Карачурина Л.Б.* Урбанизация или субурбанизация определяет миграцию населения в Московской области? // Вестник Санкт-Петербургского университета. – Науки о Земле. – 2022. – Т. 67, № 2. – С. 360–381.

<sup>177</sup> *Михеева З.А.* Предпосылки развития загородной недвижимости в Санкт-Петербурге и Ленинградской области // Вестник СПбГУ. Серия 7. – 2010. – Вып. 4. – С. 121–126; *Михеева З.А.* Субурбанизация как инструмент решения жилищной проблемы Санкт-Петербурга и Ленинградской области: дис. ... к.г.н.: 25.00.24. – Санкт-Петербург, 2012. – 157 с.; *Мартынов В.Л., Сазонова И.Е.* Трансформация системы расселения пригородной зоны Санкт-Петербурга и развитие Санкт-Петербургской агломерации // Геология, геоэкология, эволюционная география: монография / под ред. Е.М. Нестерова, В.А. Снытко. – СПб.: Изд-во РГПУ им. А.И. Герцена, 2018. – С. 284–287; *Репкин А.И., Митягин С.А.* Удовлетворение потребности в жилье: современная субурбанизация Санкт-Петербурга // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. – 2019. – № 1. – С. 68–76.

ной, шлагбаумами, которые можно найти сегодня во многих российских городах<sup>178</sup>.

Как справедливо отмечает А.Г. Махрова, современные коттеджные субурбии ориентированы на спрос наиболее обеспеченного населения и, в отличие от садово-огородного сегмента, очень требовательны к окружению. Для них благоприятная экология, близость к водоемам и привлекательность окружающего пейзажа – важные факторы положения, что хорошо видно по ареалам их повышенной концентрации. Так, отмечает она, в Санкт-Петербурге зона коттеджных пригородов протягивается вдоль Финского залива, в Саратове и Самаре она вытянута вдоль Волги, на курортах Азовского и Черного морей – вдоль прибрежной полосы. В окрестностях Новосибирска коттеджи тяготеют к берегам водохранилища, также популярно северное направление вдоль Оби<sup>179</sup>. В самих городах они могут тяготеть либо к экологически благоприятным зонам нового расселения, либо к микрорайонам с наиболее развитой инженерно-бытовой и социальной инфраструктурой.

Не будем забывать, что, помимо организованных коттеджных поселков, в российских городах строятся и не организованные, что порождает дополнительные проблемы с развитием их инфраструктуры, делает их застройку менее однородной. При этом само название «организованные коттеджные поселки» далеко не везде означает, что они строятся в соответствии с документами территориального планирования, со всей необходимой социальной и инженерно-бытовой инфраструктурой. Обычно это значит лишь, что их строительством занимается один крупный застройщик по типовым решениям.

Часто мы видим совмещение в границах одного пригородного населенного пункта разных форм пригородного жилья: прежние и новые усадьбы, коттеджи и таунхаусы могут соседствовать здесь с садово-дачными участками и, например, с многоэтажным строительством. Последнее получает развитие иногда и в пригородных селах. Подобное усложнение – гибридные формы застройки – наиболее заметны в тех российских регионах, где пригородным стро-

---

<sup>178</sup> См., например: *Петри О.В., Аксенов К.Э., Крутиков С.А.* Пригородные закрытые жилые комплексы Санкт-Петербурга: начало сегрегации или смена образа жизни? // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 7: Геоология, география. – 2012. – № 1. – С. 86–98.

<sup>179</sup> *Махрова А.Г.* Роль организованных коттеджных поселков в развитии субурбанизации в постсоветской России // Известия РАН. Серия географическая. – 2014. – № 4. – С. 49–59.

ительством занимаются в основном мелкие застройщики из-за отсутствия крупных инвесторов, слабого спроса на комфортабельное жилье.

Важно отметить, что в крупнейших городах, таких как Москва и Санкт-Петербург, субурбанизация получает развитие не только в форме малоэтажного, низкоплотного строительства, но и в виде вполне традиционного для советской России многоэтажного. Высотки в пригородах двух столиц активно возводились на протяжении последних двух десятилетий, в результате чего, например, в Ленинградской области часть поселений не просто разрослась, а получила статус города<sup>180</sup>. Причины, по которым жители столичных квартир переезжали в пригородные, могли быть разными: желание заработать на разнице в стоимости жилья, потребность в большей жилой площади, «разъезд» со взрослыми детьми и т.п. При этом сегодня часть новых высотных микрорайонов в Московской и Ленинградской областях, так называемых человеяников подвергается активной критике, поскольку не учитывает потребности населения в социальной инфраструктуре, усложняет транспортную обстановку на подъездах к двум столицам и пр.

А как же развивалась субурбанизация за пределами Москвы и Санкт-Петербурга? Ведь, помимо них, в России есть три с половиной десятка городских агломераций с населением от 700 тыс. до 2,5 млн чел., не говоря о менее крупных. И в большинстве этих агломераций процессы субурбанизации уже к настоящему времени потенциально могли получить заметное воплощение. Последние исследования говорят нам о том, что российские агломерации, в т.ч. крупнейшие, отличаются низким уровнем развитости, связанным с доминированием центральных городов-ядер и слабым развитием их пригородных зон, с отсутствием в пределах агломераций субцентров тяготения маятниковых трудовых мигрантов и пр.<sup>181</sup> Разумеется, это ограничивает масштабы субурбанизации в нашей стране, поскольку пригородные территории обладают менее развитой инфраструктурой

<sup>180</sup> Лосин Л.А., Солодилов В.В., Ляпунова Г.П. Административно-территориальные преобразования и формирование локальных центров расселения на территории Санкт-Петербургской городской агломерации // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. – 2020. – № 2–3. – С. 33–46; Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Трансформация системы расселения пригородной зоны Санкт-Петербурга и развитие Санкт-Петербургской агломерации... С. 284–287.

<sup>181</sup> Антонов Е.В., Махрова А.Г. Крупнейшие городские агломерации и формы расселения наагломерационного уровня в России // Известия Российской академии наук. Серия географическая. – 2019. – № 4. – С. 37–38.

и куда менее емким рынком труда, нежели города-центры. Однако это, как мы знаем, не становится критичным ограничением для российской субурбанизации в регионах.

Обратим внимание на крупнейшие городские агломерации России, за исключением Московской и Санкт-Петербургской. Вот их список (по уменьшению численности населения): Самарско-Тольяттинская, Екатеринбургская, Ростовская, Нижегородская, Новосибирская, Челябинская, Казанская, Волгоградская, Уфимская, Омская, Краснодарская, Воронежская, Махачкалинская, Красноярская, Саратовская, Пермская, Тульско-Новомосковская, Набережночелнинская, Иркутская, Ижевская, Кавказско-Минераловодская, Тюменская, Барнаульская, Ярославская, Ставропольская, Владивостокская, Чебоксарская, Астраханская, Ульяновская, Томская, Оренбургская, Хабаровская, Кемеровская. Как вы думаете, в скольких из них проводились более-менее обширные, содержательные исследования современной субурбанизации, способные указать на ее источники и причины, масштабы и результаты, практику управления пригородным развитием в регионах и т.п.? К сожалению, пока это было сделано лишь в единичных случаях, что существенно ограничивает наши возможности в анализе регионального разнообразия этого процесса.

Глубиной проработки проблематики отличаются, пожалуй, лишь исследования К.В. Григоричева и других коллег<sup>182</sup> в Иркутской агломерации. А благодаря исследованиям Л.А. Дорофеевой мы больше узнали и о субурбанизации в границах Красноярской агломерации. В остальных же случаях (в перечисленных агломерациях), судя по ба-

---

<sup>182</sup> Наиболее интенсивно эти вопросы разрабатывает К.В. Григоричев, но есть и другие авторы: *Зеденизов А.В.* Субурбанизация города Иркутска: масштаб и последствия // Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. – 2016. – № 1(16). – С. 159–166; Социально-экологические особенности субурбанизации в Иркутской агломерации / В.Н. Богданов, Л.М. Корытный, Н.В. Емельянова, Ю.В. Антипина // Экология урбанизированных территорий. – 2019. – № 3. – С. 28–33; Сравнительный анализ развития городских агломераций (на примере Иркутска и Улан-Батора) / В.Н. Богданов, Г.Б. Дугарова, Н.В. Емельянова, С. Энх-Амгалан // География и природные ресурсы. – 2020. – Т. 41, № 5 (164). – С. 185–191; *Богданов В.Н., Дугарова Г.Б.* Геоинформационное картографирование субурбанизации Иркутской городской агломерации // Геодезия и картография. – 2021. – Т. 82, № 4. – С. 18–23; *Абдулова И.Т.* Новые микрорайоны Иркутска: между пригородом и «спальным» районом // «Пригородная революция» в региональном срезе: периферийные городские территории на постсоветском пространстве: сб. тез. междунар. науч. конф. (Улан-Удэ, 14–16 ноября 2019 г.) / отв. ред. А.С. Бреславский. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2019. – С. 92–97.

зам публикаций в РИНЦ и Российской государственной библиотеки, эти вопросы либо поднимались эпизодично (в рамках одной-двух публикаций), либо затрагивались вскользь, поверхностно, «парой строк», либо вообще не поднимались исследователями. Хотя, возможно, какие-то отдельные исследователи и их труды и могли оказаться вне поля моего внимания.

В Иркутске обозначенными вопросами длительное время продолжает заниматься К.В. Григоричев, серия исследований которого легла в основу его авторской монографии «В тени большого города: социальное пространство пригорода» и докторской диссертации<sup>183</sup>. Глубина проработки проблематики социального пространства на полевых материалах иркутских пригородов позволила ему уже в начале 2010-х гг. раскрыть многие вопросы, прежде особо не поднимаемые учеными в регионах России: рассмотреть пригороды как фронтирное (в смысле подвижности) и транслокальное пространство «между городом и деревней»<sup>184</sup>, выявить тонкости формирования «пригородного габитуса» населения, особого архитектурно-планировочного ландшафта новых пригородов, взаимоотношений между старыми и новыми жителями активно осваиваемых пригородных территорий, в т.ч. иностранными мигрантами, дать характеристику специфической «пригородной экономике»<sup>185</sup>, демографии<sup>186</sup> и т.д. Работы К.В. Григоричева подталкивают к мысли, что пригороды крупных городов в России в первые постсоветские десятилетия существовали, а где-то и до сих пор существуют вне поля властного регулирования, которое изначально ориентировано на городские или сельские поселения. А субурбанизация, как минимум в восточносибирском реги-

<sup>183</sup> *Григоричев К.В.* В тени большого города: социальное пространство пригорода. — Иркутск: Оттиск, 2013. — 248 с.; *Григоричев К.В.* Пригородные сообщества как социальный феномен: формирование социального пространства пригорода: дис. ... д.с.н.: 22.00.03. — Иркутск, 2014. — 307 с.

<sup>184</sup> В схожем, «пограничном», гибридном состоянии «между городом и деревней», но с отличиями живут жители многих российских пгт, малых и средних городов. См., например: *Нефедова Т.Г.* Большой, малый, средний город и село в России // География, градостроительство, архитектура: синтез наук и практик / отв. ред. А.Г. Махрова. — Смоленск: Ойкумена, 2013. — С. 171–190.

<sup>185</sup> *Григоричев К.В.* «Они есть, но их нет»: «китайские» теплицы в пространстве пригорода // Этнографическое обозрение. — 2016. — № 4. — С. 137–153.

<sup>186</sup> *Григоричев К.В.* Специфика воспроизводства населения в субурбанизированной зоне (на примере Иркутской агломерации) // Социологические исследования. — 2023. — № 1. — С. 38–51; *Григоричев К.В.* Специфика смертности населения в субурбанизированной зоне (случай пригородного района Иркутской агломерации) // Демографическое обозрение. — 2023. — Т. 10, № 3. — С. 82–102.

оне, оставалась не фиксируемым и не рефлекслируемым процессом, преимущественно основанным на неформальных практиках, в т.ч. миграционных<sup>187</sup>.

Не будем забывать, что для российской государственной статистики и сегодня не существует таких понятий, как «пригород», «субурбанизация», «агломерация»: она все еще формируется на основе отделяемых друг от друга «городских» и «сельских» населенных пунктов. Это, в частности, затрудняет «дистанционный» анализ пригородного развития в регионах без организации полевых исследований, необходимых для определения состава и границ пригородной зоны того или иного города. Как отмечает К.В. Григоричев: *«система статистического наблюдения, основанная на той же дихотомии города и села, не проявляет, а, напротив, скрывает новое явление [пригород, субурбанизацию. — прим. автора], размывая его между привычными сущностями: сельский район, прилегающий к городу, описывается здесь именно как сельская территория, не отличающаяся по типу от иных сельских муниципальных образований. В результате “увидеть” пригород, опираясь на статистические данные, вписать его в логику, например, экономических связей в регионе, а тем более предложить в качестве отправной точки для нового видения таких взаимодействий становится крайне затруднительно»*<sup>188</sup>. Хотя, даже если бы такая категория, как «пригород», была введена в статистический учет, наверняка к составу включаемых в нее территорий, у исследователей сразу возникли бы и продолжали возникать вопросы. Остается непоясненным и наименование жителя пригорода в России: он уже не горожанин и вроде бы не сельчанин. Тогда кто же? Пригорожанин?<sup>189</sup> Или «загородник», как писал о жителях пригородной зоны, работающих в городе, более 60 лет назад М.О. Хауке<sup>190</sup>.

Несколько лет назад К.В. Григоричевым был проведен анализ динамики численности пригородного населения региональных столиц всех сибирских и дальневосточных регионов по данным Росстата за 2002–2017 гг. В частности, он пришел к выводу, что в межперепис-

---

<sup>187</sup> Григоричев К.В. Местные сообщества и местная власть в неинституционализированном пространстве (случай пригородов Иркутска) // Полития. — 2013. — № 1 (68). — С. 103–116.

<sup>188</sup> Григоричев К.В. Многообразии пригорода: субурбанизация в сибирском регионе (случай Иркутска) // Городские исследования и практики. — 2016. — Т. 1, № 2(3). — С. 8.

<sup>189</sup> Григоричев К.В. Многообразии пригорода... С. 8.

<sup>190</sup> См., например: Хауке М.О. Пригородная зона большого города... С. 44.

ной период 2002–2010 г. средние темпы роста пригородных районов в Сибирском федеральном округе составили 108%, а заметная отрицательная динамика сложилась здесь только в Томской области. В регионах Дальневосточного федерального округа ситуация была иной: в большинстве субъектов численность пригородных районов убывала, что подтверждают и наши исследования<sup>191</sup>. Рост населения в пригородах он связывает с незавершенностью урбанизации в отдельных регионах Сибири и Дальнего Востока в советский период, а также с движением населения из крупных городов в пригороды, которое происходило в относительно урбанизированных регионах. Иными словами, с продолжающейся урбанизацией и начинающейся субурбанизацией. В этой работе он также обращает внимание на два базовых условия, которые определяют динамику темпов освоения пригородных территорий наряду с прочими универсальными факторами. Первое условие – наличие в пределах города или городского округа пространств для реализации ценностей пригородного образа жизни – частного сектора, дач, межселитебных территорий. Второе – емкость пригородных муниципальных образований, связанная с возможностью приобретения земли или более или менее ее легальным занятием<sup>192</sup>.

Развивая эту идею, К.В. Григоричев обращает внимание на пространство пригородного образа жизни в обширных массивах усадебной застройки частного сектора в таких крупных городах на востоке России, как Барнаул, Омск, Иркутск, Хабаровск и др. Опираясь на свои полевые наблюдения, интервью и анализ научной литературы, он отмечает: частный сектор, занимающий значительную часть пространства провинциальных городов, может выступать основным полем для распространения субурбанизма в российских городах<sup>193</sup>. При этом этот сегмент городской территории, который может оказаться одним из ключей к пониманию российской субурбанизации (наряду с дачами, организованными коттеджными поселками и пр.),

<sup>191</sup> *Бреславский А.С.* Динамика и типы демографического развития «городских агломераций» ДФО РФ в 1990–2010-е гг. ... С. 23–35.

<sup>192</sup> *Григоричев К.В.* Субурбанизация на востоке России: региональная мозаика локального тренда // Республики на востоке России: траектории экономического, демографического и территориального развития / отв. ред. А.С. Бреславский. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2018. – С. 175–189.

<sup>193</sup> *Григоричев К.В.* Частный сектор российских городов: от наследия советской урбанизации к внутреннему пригороду // «Пригородная революция» в региональном срезе: периферийные городские территории на постсоветском пространстве / отв. ред. А.С. Бреславский. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН. – 2019. – С. 22–25.

все еще обделен вниманием исследователей, о чем он с коллегами пишет и в недавней монографии 2023 г.<sup>194</sup>

Исследованием субурбанизации в Красноярской агломерации в контексте географии коттеджного и дачного расселения, филиализации пригородной территории, вопросов ее комплексного развития в 2010-е гг. занималась Л.А. Дорофеева, отмечавшая хаотичность застройки пригородной территории краевого центра<sup>195</sup>. Планировка и размещение коттеджных поселков здесь подразумевали как круглогодичное их использование, так и эксплуатацию в летние месяцы. При этом об единой системе управления и регулирования процесса субурбанизации здесь, как и в подавляющем большинстве других регионов России, не шло и речи. Отсутствовал опыт подсчета численности пригородного населения, а также учета новой формирующейся подсистемы расселения в рамках городской агломерации, изменяющейся из года в год и по сезонам<sup>196</sup>. Л.А. Дорофеевой также рассматривался вопрос о географии коттеджного строительства в трех агломерациях Сибири: Новосибирской, Красноярской и Иркутской, в результате чего она пришла к выводу, что такие поселки здесь в основном располагались вдоль железнодорожных и автомобильных магистралей — по линейной модели расселения, в непосредственной близости от населенных пунктов, что обусловлено удобством использования инфраструктуры. На более равнинной территории Новосибирской агломерации коттеджные поселки размещались более равномерно, а в условиях расчлененного ландшафта Красноярской и Иркутской агломераций — на территории с благоприятным равнинным рельефом<sup>197</sup>.

Несмотря на то, что субурбанизация как процесс все еще слабо осмыслена в российских регионах, отдельные работы говорят нам о том, что в разной интенсивности (и далеко не везде бурно) она протекает во многих городах страны, кроме разве что самых северных. Так, указание на это мы находим в исследованиях расселения в Бел-

<sup>194</sup> Григоричев К.В., Дятлов В.И., Тимошкин Д.О. «Частный сектор»: не-городские пространства и сообщества российского города. — Иркутск: Оттиск, 2023. — 128 с.

<sup>195</sup> Дорофеева Л.А. Географические особенности формирования пригородной территории Красноярской агломерации: дис. ... к.г.н.: 25.00.24. — Иркутск, 2018. — 255 с.

<sup>196</sup> Дорофеева Л.А. Развитие пригородных поселков Красноярской агломерации // География и природные ресурсы. — 2016. — № 3. — С. 173.

<sup>197</sup> Дорофеева Л.А. География коттеджных поселков в пределах агломераций Сибири // Географические и геоэкологические исследования на Дальнем Востоке: сб. науч. ст. — Выпуск 12. — Владивосток: Дальнаука, 2016. — С. 73–76.

городской, Волгоградской, Калининградской, Калужской, Саратовской, Тверской, Тюменской областях, республиках Башкортостан, Татарстан, Алтайском, Хабаровском краях и некоторых других регионах России<sup>198</sup>. Так, исследование типовой одноэтажной коттеджной застройки в пригородах постсоветского Белгорода, выполненное Р.А. Доховым и Н.А. Синициным на основе анализа космических снимков, указало не только на ее весьма значительные масштабы, но и на относительно раннее ее распространение со вспышками в начале 1990-х гг. и в 2000-е гг. При этом в 2010-е гг. она уже пошла здесь на убыль<sup>199</sup>. В заключение авторы ставят важные для нынешних исследований вопросы. Будут ли трансформироваться в коттеджные поселки дачные товарищества и пригородные деревни? Как будет происходить старение первых коттеджных поселков и поддерживаться изнашивающаяся протяженная пригородная инфраструктура?

<sup>198</sup> См., например: *Алексеев А.А.* Анализ загородного расселения вокруг Твери // Вестник Тверского государственного университета. Серия: География и геоэкология. — 2021. — № 3 (35). — С. 59–66; *Беляев М.К., Соколова С.А.* Развитие интеграционной сети пригородных зон России. — Волгоград: Волгоградский государственный технический университет, 2017. — 134 с.; *Гайнанов Д.А., Уляева А.Г.* Внутрирегиональная миграция как фактор усиления агломерационных процессов // Научное обозрение. Экономические науки. — 2017. — № 5. — С. 10; *Демьяненко А.Н.* Особенности формирования городского пространства Хабаровской агломерации // Тихоокеанская география. — 2021. — № 3(7). — С. 51–63; *Дохов Р.А., Синицын Н.А.* Спрол в России: рост и структурная трансформация пригородов Белгорода // Известия Российской академии наук. Серия географическая. — 2020. — № 2. — С. 191–206; *Егоров Д.О., Николаев Р.С.* Роль миграции в усилении поляризации расселения Республики Татарстан // Региональные исследования. — 2019. — № 1(63). — С. 86–98; *Казакова А.Ю.* Жилищная депривация и территориальная стигма как атрибуты маргинальности: дис. ... д.с.н.: 22.00.04. — Ставрополь, 2020. — 647 с.; *Овчарова Д.А., Жуковский Р.С.* Субурбанизация города Барнаула: ретроспективный обзор и прогноз развития // Архитектон: известия вузов. — 2022. — № 3 (79). — С. 1–12; *Уставщикова С.В.* Современные процессы урбанизации в Саратовской области // Известия Саратовского университета. Серия Науки о Земле. — 2015. — Т. 15, № 2. — С. 27–31; *Удинкан В.А.* Анализ развития субурбий г. Хабаровска // Ойкумена. Регионоведческие исследования. — 2023. — № 4 (67). — С. 119–128; *Федоров Г.М., Кузнецова Т.Ю., Разумовский В.М.* Влияние близости моря на развитие экономики и расселения Калининградской области // Известия Русского географического общества. — 2017. — Т. 149, № 3. — С. 21; *Шелудков А.В.* Индустриальные деревни, спальные районы, внутренняя периферия: функциональная специализация пригородной зоны Тюмени // Что мы знаем о современных российских пригородах?: сб. науч. ст. / отв. ред. А.С. Бреславский. — Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2017. — С. 135–145.

<sup>199</sup> *Дохов Р.А., Синицын Н.А.* Спрол в России: рост и структурная трансформация пригородов Белгорода // Известия Российской академии наук. Серия географическая. — 2020. — № 2. — С. 191–206.

ра? Произойдет ли характерная для западных случаев маргинализация центральной части города, или удорожание жизни в стареющих пригородах приведет к перетоку населения в центральный город? Последние два вопроса – суть классической критики американской субурбанизации.

В отдельных случаях, например, в Улан-Удэ, бурный рост застройки пригородных территорий в последние 20 лет оказался следствием скорее продолжавшейся урбанизации, концентрации в городе сельских мигрантов<sup>200</sup>, в то время как субурбанизация здесь также имела место, но проявилась преимущественно на городских окраинах – в частном секторе так называемых отдаленных микрорайонов города. Показательно, что сразу за границей Улан-Удэ, например, в Иволгинском и Тарбагатайском районах Республики Бурятия, население которых за последние 30 лет выросло соответственно на 162 и 38%, не возникло ни одного организованного коттеджного поселка, но процветало усадебное строительство. Случай Улан-Удэ при этом хорошо укладывается в концепцию «постсоциалистической пригородной революции», рассмотренную нами в предыдущей главе. Одновременно, с учетом числа самовольных построек («нахаловок»<sup>201</sup>) и масштабов участия самих жителей в строительстве городских и пригородных домов, обустройстве этих территорий в 1990–2010-е гг., столица Бурятии вполне может быть проинтерпретирована, например, и как один из кейсов «народной урбанизации»<sup>202</sup>. Вообще бурный пригородный рост республиканских столиц в России – отдельный и интересный вопрос, пока все еще слабо проработанный<sup>203</sup>.

<sup>200</sup> 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. Какой может быть российская субурбанизация? // Мир России. Социология. Этнология. – 2016. – Т. 25, № 1. – С. 79–102.

<sup>201</sup> Карбаинов Н.И. «Нахаловки» Улан-Удэ: гражданское общество на взлетной полосе... С. 192–197.

<sup>202</sup> Streule M., Karaman O., Sawyer L., Schmid C. Popular urbanization: conceptualizing urbanization processes beyond informality // International Journal of Urban and Regional Research. – 2020. Vol. 4, Issue 4. – P. 652–672.

<sup>203</sup> Есть, например, отдельные исследования по Махачкале и республикам на Востоке России: Пространственные структуры постсоциалистических пригородов: функциональные и социальные центры субурбии Махачкалы / Р.А. Дохов, И.Н. Алов, Д.О. Шубина [и др.] // Городские исследования и практики. – 2020. – Т. 5, № 4. – С. 35–53; Тупикова Е.Е., Тугужекова В.Н. Столицы национальных республик Саяно-Алтайского региона в 1945–2020 гг. // Журнал Сибирского федерального университета. Серия: Гуманитарные науки. – 2022. – Т. 15, № 5. –

Важно понимать, что в части российских городов, в т.ч. на Юге Центральной России, Сибири и Дальнего Востока, новые малоэтажные окраинные и пригородные микрорайоны могут иметь разную природу возникновения. Где-то они были и остаются результатом сельско-городской миграции, где-то — итогом набирающей обороты субурбанизации, а нередко — гибридным выражением обоих процессов, когда порой очень сложно отделить одно от другого. Так, если пригородный район застроен только приехавшими в город бедными сельскими мигрантами, то это, вроде как, выражение продолжающейся центростремительной урбанизации. А если рядом появился район, который построен сельскими мигрантами, которые до этого два десятилетия проживали в городе и захотели свой дом в пригороде, — это уже субурбанизация? Сложный вопрос, который часто возникает в полевых исследованиях, точнее, при интерпретации собранных материалов.

Несмотря на слабую изученность процессов субурбанизации в крупнейших и менее крупных городских агломерациях России наверняка в разной мере она получила там свое развитие в 2000–2010-е гг. На это указывают хотя бы множественные региональные публикации в СМИ о развитии загородного коттеджного строительства по большинству из указанных крупнейших агломераций. Стоит лишь сделать короткий запрос в сети Интернет. При этом надо отдавать себе отчет в том, что все та же коттеджная субурбанизация остается «недоступной» для значительной части россиян в регионах. Низкая платежеспособность населения, нехватка земельных участков, оборудованных инженерной инфраструктурой, сложности в постройке и содержании жилья — все это ограничивает масштабы малоэтажного домостроения в пригородах<sup>204</sup>.

Читая эту книгу в том или ином крупном российском городе, вам может показаться, что «масштабы» субурбанизации в России автором преувеличены. Ведь реальные параметры этого процесса в стране нам все еще неизвестны, а отдельные кейсы могут сформировать не совсем корректное представление о его развитии в РФ в целом. И здесь самое время сослаться на последние демографические исследования

---

С. 614–623; *Тиникова Е.Е.* Урбанизация в Хакасии в постсоветский период: основные векторы развития // Городские исследования и практики. — 2020. — Т. 5, № 4. — С. 87–102.

<sup>204</sup> См, например: *Власов С.А.* Малоэтажное жилищное строительство в Дальневосточном федеральном округе: тенденции, особенности, проблемы // Жилищные стратегии. — 2016. — Т. 3, № 4. — С. 299–312.

Н.В. Мкртчяна, которые говорят нам, что ближайшие пригороды крупных российских городов (не сами крупные города, а их пригороды) в 2010-е гг. стали наиболее динамично растущими территориями России<sup>205</sup>. Разумеется, это не касается всех без исключения регионов. Население пригородных территорий в отдельных субъектах РФ в условиях депопуляции, миграционного оттока может и не расти, равно как число жителей самих городских центров. Где-то пригородные поселения растут очень динамично, где-то умеренно, где-то вместе с региональным центром, а где-то вопреки уменьшению численности его жителей. Все это очень важно и интересно изучить. В целом же рост населения пригородных территорий был отмечен в недавнем прошлом в 55% региональных центров страны<sup>206</sup>, а сами они и их пригороды остаются едва ли не единственными точками, в которых мы наблюдаем положительную динамику движения населения в современной России.

Но мы помним, что не всякий пригородный рост – следствие субурбанизации (в ее российской трактовке<sup>207</sup>). Пригороды могут расти и за счет продолжающейся урбанизации, когда новым мигрантам, например, «не по карману» городская недвижимость и они вынужденно селятся на городской периферии. В этом проявляется важная особенность современной российской субурбанизации: она происходит параллельно, синхронно с продолжающейся урбанизацией, а не после того, как урбанизация, достигнув зрелой фазы, входит в период кризиса, что наблюдалось во многих западных городах (например, в Западной Европе, Северной Америке). Там процессы субурбанизации во второй половине XX в. часто приводили к заметному снижению численности городов-центров или как минимум темпов их роста, в то время как в России отток части городского населения в пригороды в последние два десятилетия частично компенсировался, а где-то с лихвой восполнялся мигрантами извне – из сельской местности, других менее привлекательных городов и пгт, иностран-

<sup>205</sup> Мкртчян Н.В., Гильманов Р.И. Крупные города России и их пригороды как центры притяжения внутренних мигрантов // Вестник Санкт-Петербургского университета. Науки о Земле. – 2023. – № 68 (1). – С. 44–63.

<sup>206</sup> Мкртчян Н.В. Пристоличные территории России: динамика населения и миграционный баланс // Что мы знаем о современных российских пригородах? / отв. ред. А.С. Бреславский. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2017. – С. 26–37.

<sup>207</sup> В зарубежной литературе, как уже отмечалось в главе 1, мы можем найти примеры того, когда под субурбанизацией понимается расширение периферийных городских территорий в целом, вне зависимости от того, происходит это за счет внутренних ресурсов города или нет (извне).

ными мигрантами. Отделить два процесса — движение населения, капитала, экономики из центральных городских областей в пригородные и продолжающуюся концентрацию городского населения, капитала, экономики в пригородах — с исследовательской точки зрения непросто. Особенно в условиях ограниченности российской статистики (например, учета маятниковой миграции). Однако расчеты Н.В. Мкртчяна с использованием данных о балансе миграции региональных центров и их пригородных территорий, как и исследования других наших коллег, о которых уже шла речь, все же показывают, что в России как минимум в 2010-е гг. — с «опозданием» по сравнению с США, странами Западной и даже Восточной Европы — процесс субурбанизации получает развитие, происходя синхронно с продолжающейся урбанизацией<sup>208</sup>.

Еще один тезис Н.В. Мкртчяна, к которому хотел бы привлечь внимание: миграционный прирост населения пригородов региональных столиц России (без учета Москвы и Санкт-Петербурга) в 2012–2016 гг. был обеспечен преимущественно внутрирегиональной миграцией, а не межрегиональной или международной миграцией. Это особенно важно в контексте анализа источников роста российских пригородов. В своих недавних публикациях Н.В. Мкртчян продолжил анализ региональных статистических данных по развитию пригородных и, в частности, пристольных территорий, обратив внимание на возрастные характеристики этих процессов. В частности, он пришел к следующему выводу: пригороды региональных столиц от самих столиц в среднем отличает не только более интенсивный миграционный прирост, но и особенности его возрастной структуры. Центры притягивают молодежь, прежде всего в возрасте поступления в вуз, а пригороды, напротив, привлекательны для семей с детьми и населения в средних и пожилых возрастах<sup>209</sup>.

В целом расчеты Н.В. Мкртчяна, опубликованные в серии статей 2017–2023 гг., существенно улучшили, а, по сути, сформировали наше представление о количественных параметрах популяционной

---

<sup>208</sup> Мкртчян Н.В. Миграция и субурбанизация в региональных столицах и пригородных территориях России // «Пригородная революция» в региональном срезе: периферийные городские территории на постсоветском пространстве: сб. тез. междунар. науч. конф. (Улан-Удэ, 14–16 ноября 2019 г.) / отв. ред. А.С. Бреславский. — Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2019. — С. 20.

<sup>209</sup> Мкртчян Н.В. Региональные столицы России и их пригороды: особенности миграционного баланса // Известия Российской академии наук. Серия географическая. — 2018. — № 6. — С. 26.

и миграционной динамики пристоличных территорий в разных регионах России и по стране в целом. При этом — и это так или иначе проговаривает он сам — анализ статистических данных дает нам самое общее представление о мобильности населения между центрами, пригородами и периферийными территориями.

Глубокое понимание влияния урбанизации и субурбанизации на пригороды крупных городов в конкретных регионах требует дополнительных полевых обследований, в ходе которых официальные данные учета населения могут быть проверены, уточнены, а также использованы для построения и проверки исследовательских гипотез. И здесь мы вновь сталкиваемся с недостатком региональных полевых обследований, их поверхностным характером. Это не позволяет нам уверенно выйти на уровень макрорегиональных и общероссийских обобщений, задуматься о тех или иных вариантах теоретических построений с надежной эмпирической основой.

Перед исследователями российской субурбанизации возникает вопрос и об источниках данных, которые можно использовать в своей работе. Опыт разных авторов говорит нам, что их перечень весьма узок, а доступ к ним не всегда открыт. Наряду со статистическими данными о численности и размещении населения, о характеристиках населения того или иного муниципального образования, сельскохозяйственными переписями (например, при исследовании дач), которые можно найти в региональных отделениях Росстата, а также на специализированных ресурсах, сложнее обстоят дела с поиском данных текущего учета миграции (Росстат собирает и обрабатывает только долговременную миграцию), тем более — с данными о маятниковой миграции<sup>210</sup>. Исследователями используются данные операторов сотовой связи о локализации пользователей, данные по изохронам транспортной доступности, рассчитываемые самими учеными или специализированными центрами<sup>211</sup>, данные об объемах пассажиропотоков, исследования спутниковых снимков<sup>212</sup>, учет сделок с землей и недвижимостью, а также, далеко не в последнюю очередь, социо-

<sup>210</sup> *Махрова А.Г., Бочкарев А.Н.* Маятниковая миграция в Московском регионе: новые данные // Демоскоп Weekly. — 2017. — № 727–728 [электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://demoscope.ru/weekly/2017/0727/tema01.php> (дата обращения 21.11.2023).

<sup>211</sup> См., например: Центр экономики инфраструктуры [электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://infraeconomy.com> (дата обращения 21.11.2023).

<sup>212</sup> *Лачининский С.С., Логвинов И.А.* Зарубежный опыт использования данных дистанционного зондирования Земли при изучении развития городов // Псковский регионалогический журнал. — 2022. — Т. 18, № 3. — С. 132–146.

логические исследования (разнообразные виды опросов, интервью, включенное наблюдение и пр.).

Вариативным остается и вопрос о том, как определять границы «распространения» субурбанизации в своих исследованиях в том или ином регионе. Если с близкими пригородами все в целом понятно, то насколько широкими должны или могут быть внешние границы пригородной зоны, чтобы максимально корректно говорить о пространственных характеристиках субурбанизации в том или ином случае? Работа в этом направлении в России пока идет интуитивно. Так, для Москвы это могут быть территории примерно в 50 км от МКАД, выполняющие функцию спальных пригородов столицы, а рубеж «нулевой эффективности» располагается в 150 км или 170 минутах удаленности, показывая предельный размер ареала трудового тяготения Москвы<sup>213</sup>. Для Санкт-Петербурга на расстоянии 30–32 км от центра города его влияние на рост численности населения начинает сокращаться, на расстоянии свыше 50 км – сходит на нет. Можно считать, что часть системы расселения пригородной зоны, где все происходящие процессы определяются только и исключительно воздействием Санкт-Петербурга, и ограничивается расстоянием в 30–32 км от центра города<sup>214</sup>. В случае с другими российскими городами эти значения могут быть меньше или больше, но вот насколько точно – могут показать лишь полевые исследования, анализ данных сотовых операторов, пригородных маршрутов, популяционной динамики и пр.

Итак, российское поле исследований субурбанизации лишь начинает складываться. Сегодня в нем относительно последовательно работает не более десяти отечественных ученых из разных регионов страны. Научные интересы этих специалистов в основном выходят за рамки собственно субурбанизации: часто они концентрируются на более общих вопросах: урбанизационном процессе, миграции, мобильности населения, системах расселения, агломерационных процессах и пр. Иными словами, субурбанизация в работах россий-

---

<sup>213</sup> *Махрова А.Г., Кириллов П.Л., Бочкарев А.Н.* Маятниковые трудовые миграции населения в Московской агломерации: опыт оценок потоков с использованием данных сотовых операторов // Региональные исследования. – 2016. – № 3 (53). – С. 71–82.

<sup>214</sup> *Мартынов В.Л., Сазонова И.Е.* Трансформация системы расселения пригородной зоны С. Петербурга и развитие С.-Петербургской агломерации // Геология, геоэкология, эволюционная география / под ред. Е.М. Нестерова, В.А. Снытко. – Том XVII. – Санкт-Петербург: Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена, 2018. – С. 284–287.

ских ученых все еще редко выступает самостоятельным объектом исследований.

Эта ситуация в последние годы понемногу меняется. Общественная и научная значимость пригородных исследований в России становится все более явной. В том числе благодаря инициативным научным исследованиям, о которых шла речь выше, а также научным встречам – конференциям и семинарам, посвященным российским пригородам и полю пригородных исследований в России в целом. На текущем этапе специалисты знакомятся с исследовательскими программами и методиками друг друга, расширяется наше представление о региональном разнообразии российской субурбанизации, источниках и направлениях ее постсоветской трансформации.

Благодаря исследованиям последних двух десятилетий мы знаем, что субурбанизация в постсоветской России первично получила сезонный характер, была реализована главным образом в форме дачного, коттеджного, усадебного, многоэтажного строительства. Широкое развитие в целом получили малоэтажные пригороды, ориентированные на автомобили. Новые пригородные поселения, созданные в рамках субурбанизации, получали преимущественно монофункциональный характер: как спальные районы в ущерб иным экономическим и хозяйственным функциям (производственным, офисным и пр.). При том, что в крупных городах страны мы наблюдаем движение горожан в пригороды, о широком смещении мест приложения труда вслед за населением пока в основном не идет речи.

В то же время мы по-прежнему мало знаем о конкретных региональных кейсах, в т.ч. о субурбанизации в большинстве городских агломераций России. С содержательной точки зрения по имеющимся единичным работам (в основном географов, демографов и социологов) сложно судить о том, какого рода проблемы выходят на первый план в современных российских исследованиях. Предметное и дисциплинарное поле пока лишь складывается. Это происходит под влиянием предпочтений, интересов и дисциплинарных ориентиров отдельных ученых. Узкая география полевых исследований не позволяет проводить широкий сравнительный и сопоставительный анализ пригородного развития на основе данных из разных регионов России (за исключением данных о миграции населения и его отдельных половозрастных характеристиках). Несмотря на наличие ряда работ, все еще слабо проработан вопрос разумной планировки и застройки пригородных зон, изменяющихся под влиянием субурбанизации,

проблемы развития в стране малоэтажного строительства<sup>215</sup>. Не хватает исследований о развитии пригородного транспорта в России: объемах перевозок на общественном транспорте, личных автомобилях<sup>216</sup>. За редкими исключениями вы все еще мало что знаем и об особенностях пригородного образа жизни в России, его преимуществах и издержках, о практике управления пригородным развитием в регионах и многих других вопросах. Например, о развитии «постпригородных» «окраинных городов» (Edge City)<sup>217</sup>. Словом, в нашей стране сделаны лишь первые шаги по изучению регионального разнообразия субурбанизации, а вся основная работа — еще впереди.

### 4.3. Субурбанизация и будущее российских городов: вопросы для исследований и дискуссий

Одна из важнейших особенностей субурбанизации в нашей стране заключается в том, что мы наблюдаем ее в большинстве крупных городов страны, в т.ч. в региональных столицах, однако о реальных масштабах этого процесса, его региональном разнообразии нам пока еще известно немного. Важные причины этого: отсутствие сколь-нибудь значительного числа релевантных научных исследований в подавляющем большинстве регионов страны и несовершенство государственного статистического учета.

<sup>215</sup> См., например: *Райхман В.А.* Формирование экономической стратегии развития малоэтажного домостроения в России: дис. ... к.э.н.: 08.00.05. — Москва, 2009. — 180 с.; *Малоян Г.А.* К проблемам планировки и застройки зон субурбанизационного расселения в городских агломерациях // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. Серия: Строительство и архитектура. — 2013. — № 31–1 (50). — С. 142–147; Актуальные проблемы развития территории пригородных зон / М.К. Беляев, С.А. Соколова, А.В. Лысенко, О.В. Каныгина. — Волгоград: Волгоградский государственный архитектурно-строительный университет, 2016. — 200 с.; *Демин А.В., Рыбальченко И.В.* Государственное и муниципальное управление системой субурбанизации городской среды // Муниципальная академия. — 2019. — № 2. — С. 104–109.

<sup>216</sup> См., например: *Зиятдинов З.З., Зиятдинов Т.З.* Развитие транспортной системы Пензенской агломерации в XXI веке // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. — 2020. — № 1(44). — С. 20–24; *Серебрянников Е.Н.* Транспортный фактор в субурбанизационных процессах Иркутской агломерации // Известия Иркутского государственного университета. Серия: Науки о Земле. — 2023. — Т. 43. — С. 91–101.

<sup>217</sup> Редкий пример: *Golubchikov O., Phelps N.A., Makhrova A.* Post-suburbia: Growth Machine and the Emergence of «Edge City» in the Metropolitan Context of Moscow // *Geography, Environment, Sustainability*. — 2010. — Vol. 3, № 1. — P. 44–55.

Прошло как минимум полтора десятилетия, как в России созрели все основные предпосылки для активного развития субурбанизации: выросло благосостояние значительной части общества, состоялась массовая автомобилизация страны, сформировался рынок городской и пригородной недвижимости (земли и жилья), рынок строительных материалов, институты кредита и ипотеки (в т.ч. с государственной поддержкой), усиливается децентрализация рабочих мест и пр. Мы видим, как в результате субурбанизации активно застраиваются и переобустраиваются территории по обе стороны от административных границ российских городов. И эти процессы порой мало похожи на устойчивое пригородное развитие. Что значит «устойчивое»? Это означает, что всякое освоение пригородных территорий должно учитывать долговременные интересы будущих поколений.

Представляется вполне очевидным, что субурбанизация получает свое воплощение не только в демографически и территориально растущих городах страны, но и в тех городах, где этот рост замедлился или вообще отсутствует. Основная причина этого – запрос на загородный образ жизни в том или ином виде есть практически в любом более-менее крупном российском городе. Связан он как с «выталкивающими», так и с «притягивающими» факторами. По большому счету мы видим, как субурбанизация превратилась в России в механизм решения тех множественных городских проблем, которые накопились в России к концу 1980-х гг. и усилились в 1990–2000-е гг.

Субурбанизация у нас, надо признать, получила относительно слаборегулируемый характер, что было связано с длительным уходом государства из сферы городской политики, либерализацией и приватизацией сферы городской и пригородной застройки. Стихийность этого процесса при этом пока не стала предметом явного и широко обсуждаемого беспокойства представителей государственных и муниципальных органов власти, архитекторов и прочих специалистов, ответственных за городское/пригородное развитие в нашей стране. На повестке в основном остаются сами города (их мастер-планы, концепции развития и пр.), а не их пригороды. И это повсеместно порождает вполне определенные риски ухудшения ситуации в текущем и будущем развитии пригородных территорий, значение которых в большинстве случаев оказывается недооценено. Речь идет о планировочных, транспортных и разнообразных экологических проблемах городских агломераций, о росте расходов региональных, муниципальных бюджетов, связанных со строительством и поддержанием разрастающейся пригородной инфраструктуры, увеличении

финансовой и трудовой нагрузки на администрации бурно растущих пригородных поселений и т.д.

В нашем государстве, поставившем задачу обеспечить свое население доступным и качественным жильем, все еще не сформированы важнейшие институциональные условия для гармоничного развития пригородной зоны крупного города, связанные с обеспечением реального учета в документах территориального планирования хотя бы крупных городов вопросов развития их пригородных зон, требований к жилищному, деловому строительству, к возводимой здесь разнообразной социальной, сервисной, инженерно-бытовой, транспортной, хозяйственной и прочей инфраструктуре.

Важно осознать, что в России государство занимается строительством жилья в пригородах крупных городов в малых масштабах (строительство социального жилья для его предоставления нуждающимся группам населения, реализация программ по расселению жителей аварийных домов и т.п.). Сегодня для значительного числа россиян сам факт государственного строительства жилья может показаться странным, в то время как еще 30 лет назад именно государство преимущественно и строило наши города. В то же время сегодня государственные институты, обладая необходимыми финансово-экономическими ресурсами для реализации такого рода проектов, в т.ч. свободным капиталом, не ставят такой задачи. Поддержка государства ограничивается косвенными мерами, прежде всего субсидированием ипотечного кредитования. Исключение составляет практика отдельных регионов вроде Белгородской области<sup>218</sup>.

Ведущее место в жилищном строительстве в нашей стране на протяжении как минимум последних пяти лет занимает именно индивидуальное жилищное строительство, реализуемое в пригородах частными застройщиками порой без учета долговременных общественных интересов территорий и городских агломераций в целом. Начиная с 2016 г. доля индивидуального домостроения в общем вводе жилых домов в России ежегодно увеличивалась и в 2022 г. составила уже 55,7%<sup>219</sup>. Представляется вполне оправданным и даже необходимым в российских реалиях более активное участие государства в реализации массовых программ малоэтажного строительства, что по-

<sup>218</sup> *Шаров С.Ю.* Опыт индивидуального жилищного строительства в Белгородской области // Народонаселение. – 2017. – № 4(78). – С. 135–148.

<sup>219</sup> О жилищном строительстве в Российской Федерации в 2022 г. // Росстат [электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/jil\\_stroi\\_2022.pdf](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/jil_stroi_2022.pdf) (дата обращения: 21.11.2023).

звонило бы сделать процесс освоения пригородных территорий более организованным, а решение задач по обеспечению россиян доступным и качественным жильем — более реалистичным. Не говоря уже о том, что сама по себе строительная индустрия способна обеспечить приумножение государственного капитала, обеспечить работой нуждающихся в ней россиян.

Возможно, например, появление региональных «операторов» развития пригородных территорий, которые бы объединяли усилия разных сил (региональных властей, муниципалитетов, застройщиков, населения, общественных организаций и пр.) в вопросах комплексного развития пригородных территорий, обеспечивая законодательное, документационное сопровождение проектов освоения пригородных территорий, контроль за использованием земли, статистический, налоговый и прочий учет, разработку проектов застройки, в т.ч. типовых (для экономии средств покупателей и повышения объемов производства), контроль за их реализацией на практике и пр.

В этой ситуации дискуссия о будущем пригородов крупных российских городов становится все более актуальной. Однако для ее организации требуются как минимум предварительные исследования в большинстве сложившихся и формирующихся российских городских агломераций, учет зарубежного опыта. Важно, чтобы эти исследования учитывали и социально-экономическое, природно-географическое, этнокультурное разнообразие российских территорий, различные типы городских агломераций, поскольку эти факторы напрямую влияют на масштабы и специфику субурбанизации в отдельных регионах страны.

Исследования глобальной субурбанизации говорят нам, что ее масштабы и практическое воплощение зависят от трех основных факторов: земля, инфраструктура и управление<sup>220</sup>. Стоимость пригородной земли, отношение к ее использованию, качество пригородной инженерно-бытовой, социально-экономической инфраструктуры, государственные и региональные подходы к управлению пригородным развитием — все это напрямую влияло и будет влиять на развитие пригородных территорий по всему миру. Россия — не исключение. Если вы хотите составить свое представление о пригородном развитии в том или ином российском регионе, обратите

---

<sup>220</sup> См., например: Old Europe, New Suburbanization? Governance, Land, and Infrastructure in European Suburbanization (Global Suburbanisms) / Ed. by N. Phelps. — Toronto: University of Toronto Press, 2017. — 280 p.

внимание как минимум на эти три фактора: земля, инфраструктура и управление.

Уже сейчас беспокойство вызывает ряд вопросов относительно настоящего и будущего российских пригородов, над которыми есть смысл задуматься. Далее — лишь некоторые из них.

**Кому принадлежит и будет принадлежать земля в пригородах крупных российских городов?** Земельный вопрос в развитии пригородной зоны — один из наиболее значимых. Земля (ее категория, возможность смены этой категории, стоимость земли, возможность ее приобретения) является, как мы уже отмечали выше, одним из трех главных факторов, определяющих масштабы субурбанизации во всем мире. В тех городских агломерациях, где земли много и она дешевая, где доступ к ней облегчен, субурбанизация при прочих равных условиях будет происходить интенсивнее. А там, где свободных для застройки территорий мало, а местное руководство, например, следит за соблюдением генеральных планов, условий землепользования, перспективы (стихийной) субурбанизации будут более умеренными.

Все проекты, связанные с развитием пригородных зон крупных городов, зависели, зависят и будут зависеть от земельных вопросов. После распада СССР, запуска приватизационных процессов в 1990-е гг. основными владельцами городских и пригородных территорий в РФ стали, помимо государства, также частные собственники (физические и юридические лица), которые могли свободно распоряжаться ею: развивать ее, продавать, арендовать. В регионах земли из одних категорий для задач жилищного и делового строительства переводились в другие и пр.

При этом территории лесного, водного фонда, особо охраняемые территории остались за государством, как и, разумеется, земли под военными и инфраструктурными объектами, которые часто можно встретить в российских городах и их пригородных зонах. У государства остаются значительные по площади земли сельскохозяйственного назначения, территории части промышленных и транспортных предприятий в городах и их пригородах. Частью земель в пригородных зонах владеют регионы (субъекты РФ), муниципальная власть. В каждом конкретном городе соотношение собственников пригородной земли будет, как мы понимаем, различным. Важно здесь другое: уже три десятилетия мы живем в ситуации, когда разумное городское и пригородное планирование зависит уже не только от государства, но и от муниципалитетов, частных застройщиков и инвесторов. И именно от их работы, ответственности зависят масштабы,

направления и итоги освоения пригородных территорий. А, если мы говорим о жилье, офисных, торговых, складских помещениях в пригородных зонах крупных российских городов, то доля государства в результате приватизации вообще сократилась до минимальных значений. И это важно учитывать при планировании.

Одним из заметных явлений в пригородном землепользовании в России в последние десятилетия наряду с приватизацией стала продажа региональной, муниципальной собственности частным владельцам. Это позволяло региональным/муниципальным администрациям, постоянно испытывающим недостаток свободных средств, получить дополнительные неналоговые доходы в свои бюджеты. К сожалению, здесь предпринимательская логика в муниципальном управлении могла превалировать над общественными интересами. В условиях ослабления государственного контроля имели место и коррупционные сделки, связанные с распродажей земли. Те администрации, которые полностью распродали имеющиеся у них в наличии земли, по сути, ограничили свои возможности по строительству на этих территориях общественно значимых объектов. Теперь, когда у местных властей появляются, например, государственные средства на строительство школ, поликлиник, стадионов, парков и пр., они не могут найти свободные земли в уже застроенных районах на территориях подведомственных им пригородных муниципальных образований. В этом проявилась недальновидность региональной/муниципальной власти в отдельных субъектах РФ, которой проще было решить сиюминутные задачи по привлечению средств в свои бюджеты в ущерб перспективному развитию подконтрольных территорий.

Анализ практик землепользования, сегментов землевладений по критерию собственника позволяет оценить текущую и перспективную застройку пригородных территорий, понять, какие функции сможет выполнять пригородная зона того или иного города в будущем, какие ограничения и возможности имеет пригородная зона с точки зрения развития на ней разнообразной инфраструктуры. И, если вы приступаете к исследованию субурбанизации в той или иной агломерации, начинайте с вопроса о том, кому принадлежит земля и как ее планируют использовать в ближайшие десятилетия.

**Получают ли пригороды крупных российских городов современную инфраструктуру?** Считается, что субурбанизация оказывается возможной благодаря тому, что пригороды получают инфраструктурное развитие, сопоставимое с городским или даже более качественное и безопасное, что вкупе с более благоприятным экологическим

и социальным окружением делает их более предпочтительным вариантом для проживания, нежели городские микрорайоны. Становятся ли пригороды крупных российских городов таковыми? В отдельных случаях да, в других — нет. И далеко не очевидно, каких сегодня больше. Учитывая, что пригородные муниципалитеты с точки зрения своих бюджетов менее обеспечены, чем крупные города, в пригородных зонах мы часто наблюдаем разнообразные инфраструктурные проблемы. Среди них можно выделить недостаточное развитие дорожно-транспортной сети, отсутствие/недостаток объектов социально-бытового обеспечения (образовательных, медицинских, досуговых и т.д.), инженерно-бытового обслуживания (центрального водо-, тепло-, газоснабжения, канализации, электросетей, освещения и пр.). Пригородные села, деревни, поселки отдельных городов десятилетиями сохраняют прежний инфраструктурный облик, лишь «обрастая» новыми улицами и микрорайонами. Не без инфраструктурных проблем разрастаются и новые коттеджные поселки, не говоря о массивах дачных микрорайонов. Исключение могут составлять отдельные территории комплексной застройки, обеспеченные в своих пределах всей необходимой инфраструктурой и выглядящие в связи с этим как «островки благополучия».

В тех городах, население которых уменьшается вместе с населением пригородных районов приоритет, по моему мнению, необходимо отдавать развитию городской инфраструктуры в центральных районах с тем, чтобы сохранить концентрацию населения в городском ядре. А в тех городах, где прогнозируется активный прирост населения, в т.ч. в пригородной зоне, акцент должен быть постепенно (после реновации городских районов) перемещен на пригородную зону.

**Насколько компактным оказывается пригородный рост крупных российских городов?** Достаточно ли усилий прилагается для того, чтобы старые районы в российских городах стали/оставались привлекательными для жизни горожан? Компактность и централизм — главные принципы градостроительства XXI в. Их «проповедуют» и наиболее авторитетные концепции в современном градостроительстве под разными названиями: New Urbanism, Smart Growth, Compact City, Transit-oriented development и др. Эти принципы относятся не только к крупным городам, но и к их пригородам и подразумевают приоритет территориально компактной застройки по отношению к экстенсивной, расплозающейся вширь. Своеобразное «проклятие» большинства российских городов — обширные свободные пространства, которые их окружают и могут быть использованы для строи-

тельства новых жилых и прочих объектов. Практика экстенсивной застройки наших городов сложилась и укоренилась еще в советский период, когда города активно «расползались» под влиянием ведомственной индустриализации. Правда, это расползание было преимущественно многоэтажным, а новые районы сразу или постепенно обеспечивались базовой инфраструктурой. В позднесоветские десятилетия, а затем, уже начиная с 2000-х гг., немалые усилия и ресурсы были направлены на то, чтобы «срастить» многочисленные заводские поселки, спальные и центральные районы, составляющие наши города, в единое целое, обеспечить территории между ними надежными системами отопления, электро-, водоснабжения, дорогами и пр., не говоря уже об их качественном благоустройстве: создании современных общественных пространств, обновлении общественно-городского транспорта и пр.

Мы видим, что рост пригородной застройки у российских городов – не всегда следствие гиперконцентрации населения в центральных городских районах. Иными словами, население крупных городов переезжает в пригороды не только потому, что в городах слишком скученно и попросту не хватает жилья. Горожане склонны переезжать из старых городских районов в новые пригородные, если они предоставляют им более удобные, комфортные, безопасные условия проживания. Одновременно массово строить жилье на ранее неосвоенных территориях за пределами городской черты обычно бывает дешевле. Земля в пригородах стоит меньше, меньше здесь и транзакционные издержки, связанные с необходимостью договориться с местной властью, окружающими застройку «соседями».

Поэтому часто происходит так: по мере деградации старых городских районов растут пригородные микрорайоны. Однако принцип компактности говорит нам, что приоритет в застройке/переобустройстве должен отдаваться старым – уже существующим городским районам. Необходимо вкладывать максимальные усилия и ресурсы в то, чтобы именно в старых городских районах появлялись новые, разнообразные типы качественного жилья, новые виды транспорта, осуществлялось благоустройство придомовых территорий, улиц, микрорайонов, развивались общественные пространства, усиливалось разнообразие торгово-сервисных и прочих функций этих территорий. Эти идеи реализуются через перепланировку малоиспользуемых участков, разумное уплотнение застройки вокруг существующей сети городского транспорта, развитие инфраструктуры в уже существующих районах, в т.ч. инфраструктуры для покупок, развлечений, но-

вых мест для работы и пр. В конечном счете надо стремиться к тому, чтобы жизнь именно в черте города, включая городские окраины, становилась более благополучной, безопасной, комфортной.

Если же мы понимаем, что в конкретном городе возникает запрос на пригородное жилищное и деловое строительство, оно должно быть максимально компактным. К примеру, та же стратегия «умного роста» (Smart Grows) предполагает, что новые пригороды могут и должны иметь разноплановую (жилиую и нежилую, мало- и многоэтажную) застройку, которая будет отвечать интересам разных потенциальных потребителей пригородной недвижимости. Кто-то захочет жить в пригородном многоэтажном доме, кто-то — в таунхаусе, кто-то — в коттедже с маленьким участком, а кто-то — с большим, кто-то планирует перенести в пригороды часть своих офисных, производственных зданий и пр. Разная этажность и площадь индивидуального землевладения в границах одного пригородного населенного пункта будет способствовать более компактной его застройке. К этому стоит стремиться ради экономии затрат на инфраструктуру, сохранения природных ландшафтов и пр. Предусмотреть все это можно в генплане территории и стараться следовать ему, несмотря на сиюминутные выгоды.

**Встроены ли в пригородный рост крупных российских городов идеи повышения транспортной мобильности местных жителей?** Рост пригородной застройки в значительном количестве российских городов ведет к сопоставимому росту нагрузки на существующие в пригородах транспортные системы (автодороги, железнодорожные пути). Там, где общественный (муниципальный или частный) транспорт не справляется с пассажирооборотом или все возрастающими требованиями организации перевозок (в т.ч. со стороны пассажиров), на дорогах увеличивается количество личных автомашин. Это обычно ведет к увеличению пробок, времени движения. Расширение сети автодорог, увеличение числа полос движения, создание дополнительных объездных путей не всегда приводят к полному решению транспортных проблем. Удастся ли российским городам реализовать в обозримом будущем сопоставимые их пригородному росту проекты по развитию транспортной инфраструктуры? — также важный вопрос. То же «транзитно-ориентированное проектирование» (transit-oriented development) предполагает, например, что новые пригородные населенные пункты, которые возникают вблизи крупных городов, должны иметь быструю связь с центральными городскими районами. Например, когда определено перспективное направление развития

пригородной застройки, оно может получить скоростную железнодорожную линию, отдельными станциями на которой и становятся пригородные населенные пункты. Вокруг этой станции планируется многоэтажная жилая, торгово-сервисная, административная, возможно, промышленная застройка, а за ее границами — малоэтажный сектор из коттеджей, таунхаусов и пр. При этом расстояние от внешних границ этой застройки до центра населенного пункта (станции) должно оставаться «пешеходным» — соответствовать принципу компактности, о котором мы говорили выше.

**Сохраняет ли существующий пригородный рост российских городов природные ландшафты у их границ, значимые с точки зрения экологии, общественного здоровья и эстетики?** В первой главе, рассматривая определения «пригородной зоны» мы цитировали отечественный демографический справочник 1994 г., в котором хорошо задекларировано известное положение: *«В Российской Федерации такие природные ресурсы пригородных зон, как леса, озера, реки и другие объекты, охраняются государством и выделены в специальные зеленые зоны отдыха. В их пределах располагаются дачные и садовые поселки, санатории, детские лесные школы и другие оздоровительные учреждения. Генеральные планы развития крупных городов предусматривают рациональное использование пригородных зон, образующих вместе с ними единый многосторонний комплекс»*<sup>221</sup>. Соблюдаются ли эти правила в градостроительной практике России сегодня? Насколько защищенными природные ландшафты остаются от частных застройщиков, в т.ч. крупных игроков строительной отрасли?

В условиях либерализации отношений в области распределения и застройки городских и пригородных земель (особенно в 1990-е гг., да и позднее) значительные по площади зеленые зоны в административных границах крупных российских городов и в их пригородных зонах осваивались частными застройщиками. Понятно, что именно эти территории, с экологической, рекреационной, эстетической точек зрения наиболее соответствовали целям субурбанизации. Большинство тех, кто предпочитает загородное жилье городскому, будет выбирать его в экологически привлекательных зонах и ближе к городу. В то же время именно эти территории на самых границах города должны оставаться его «зеленым поясом». О том, что произошло с природными ресурсами пригородных зон крупных российских городов за последние 30 лет (лесами, полями, озерами

---

<sup>221</sup> Народонаселение. Энциклопедический словарь... С. 349.

и пр.), мы также мало что знаем. И эти вопросы важно исследовать и обсуждать.

**Сохраняют ли пригородные зоны крупных российских городов функции их «агропояса»?** Одна из важнейших функций пригородных зон крупных городов в СССР и РСФСР, в частности, заключалась в том, что в них производились необходимые городам продукты овощеводства и животноводства. На территориях пригородных районов (в пгт, селах, деревнях и т.п.) действовали колхозы, совхозы, учебные хозяйства, опытные лаборатории, прикрепленные к городским научным и образовательным учреждениям сельскохозяйственного профиля. Их задача состояла в том, чтобы обеспечить центральный город натуральными продуктами настолько это было возможно, выращивать те овощные культуры и создавать те продукты животноводства, которые наиболее подходили бы к местным природно-географическим условиям. Все это не только повышало, как сейчас говорят, продовольственную безопасность города, но и способствовало диверсификации функций пригородных поселений, их производственной самостоятельности. Что произошло с этими предприятиями, местными рынками труда, инфраструктурой, поддерживаемой государственными организациями сельского хозяйства? Как используются сегодня и использовались в 1990–2010-е гг. пригородные земли сельскохозяйственного назначения вблизи крупных российских городов? Насколько значимой остается агропромышленная функция пригородной зоны крупного города в современной России? Как изменились площади сельскохозяйственных угодий в пригородных зонах? Все это – важнейшие вопросы, которые также слабо обсуждаются.

**Стали ли более разнообразными функции пригородных поселений крупных российских городов в результате субурбанизации?** Развивая проблематику функциональной связанности пригородной зоны и города-ядра в России, задумаемся: а как изменились и могут измениться в будущем функции конкретных пригородов вообще? Стал ли диапазон этих функций в последние три десятилетия шире, делая их «более городскими»? Стали ли пригороды играть большую роль в региональных экономиках, общественных и территориальных системах, городской политике? В конце 1980-х гг. условный пригород крупного российского города мог выполнять промышленные, сельскохозяйственные, рекреационные, военные и иные функции или как минимум одну-две из них. К примеру, здесь могли располагаться совхозные предприятия, учхоз, военная часть и база отдыха. Спустя

30 лет часть этих предприятий могли закрыться, а вместо них появиться другие или не появиться вовсе. Если пригороды превращаются в исключительно спальные районы города без собственной экономической базы и рынка труда — это одна история, а если в них были сохранены прежние сферы занятости и появляются новые — то абсолютно другая. Усиление функций пригородной зоны и структурное разнообразие местного рынка труда — основания для более устойчивого развития этих территорий в будущем.

Отдельный вопрос — происходит ли вслед за субурбанизацией населения движение в пригородные зоны мест приложения труда, сервиса, торговли и пр. из города? Или они остаются жилыми микрорайонами с минимумом необходимой инфраструктуры? Получают ли развитие в России, например, «окраинные города» (Edge City), выступающие дополнительными деловыми, офисными, научно-образовательными и иными центрами крупного города? А если возникают (как например, Иннополис у Казани или о. Русский во Владивостоке), то с какими проблемами сталкиваются? Наконец, насколько перспективными в регионах могут оказаться частные проекты по комплексному развитию малоэтажных городских поселений (как, например, пгт. Доброград во Владимирской области)?

**Имеют ли пригородные поселения сильные бюджеты для перспективного развития? Складывается ли эффективная практика межмуниципального и внутрирегионального сотрудничества в пригородах крупных российских городов?** Реалии последних десятилетий показывают, что пригородные муниципалитеты испытывают серьезную нехватку бюджетных средств, особенно там, где населенные пункты активно разрастаются, в т.ч. за счет новых коттеджных поселков, дачных микрорайонов и пр., требуя дополнительных расходов на строительство и поддержание разнообразной инфраструктуры, выполнение администрациями увеличенного числа запросов от населения.

Если крупные города обычно имеют серьезную налоговую и неналоговую базу для пополнения собственных бюджетов, то у пригородных поселений она, как правило, куда более скромная, в особенности там, где слабо развит малый и средний бизнес, а подавляющее большинство населения работает на городских предприятиях. Если у поселения нет достаточных неналоговых доходов (например, от аренды/муниципальной недвижимости), ситуация еще более осложняется. Парадокс обычно заключается в том, что пригородным администрациям необходимо заботиться о местном населении, которое платит НДФЛ (один из основных налогов) не в местный,

а в городской бюджет (по месту нахождения организации – места приложения труда), при этом средства городского бюджета в России законодательно не могут быть направлены на развитие пригородных населенных пунктов.

Одна из задач муниципальной власти в этом смысле заключалась в привлечении на территорию пригородного муниципального образования как можно большего числа плательщиков налогов: как юридических, так и физических лиц. И обеспечение сбора этих налогов. Одновременно главам пригородных поселений при успешном сборе налогов необходимо и не потерять объем дотаций из бюджетов высших уровней.

Мы помним: пригородная зона в России традиционно определяется как территория, юридически не входящая в состав города. Обычно в ее роли выступают окружающие город/городской округ муниципальные районы (или один район), имеющие свою собственную администрацию и бюджет. В чем здесь сложность? На практике главы разных пригородных поселений, разных пригородных районов одного крупного города редко налаживают постоянную деятельную связь друг с другом и руководством городской администрации. Несмотря на кажущуюся общность интересов, схожие управленческие проблемы, это происходит очень редко.

Особенности муниципального и бюджетного законодательства в России, как уже отмечалось выше, не позволяют городу-ядру напрямую финансировать какие-либо проекты в пригородном муниципальном образовании, даже если город активно влияет на текущее развитие пригородной зоны. У города свой бюджет, у пригородных районов/поселений – свой, перераспределение средств из одного в другой – незаконно. С другой стороны, далеко не всегда ближайшие к городу населенные пункты, получают справедливое финансирование после распределения средств и в пристольничных районах/городских округах. Получается так, что пригородные населенные пункты, имеющие самые тесные связи с городом, являясь фактически жилыми районами города, нагрузка на которые возрастает в результате роста их населения, остаются слабо обеспеченными в бюджетно-финансовом отношении. От местных пригородных администраций часто можно услышать: «люди едут, нагрузка ежегодно возрастает, а финансирование – нет». Ситуация решается там, где местные исполнительные и представительные органы власти пригородных поселений, осознавая общие для них проблемы, выносят их на публичное обсуждение в регионе, привлекая внимание городских,

региональных властей. Это происходит и в тех субъектах РФ, где главы регионов, региональные правительства сами видят, что рост концентрации населения в крупных городах и их пригородных зонах требует над-муниципального контроля и регулирования, поддержки со стороны региона. В этом случае правительства субъектов РФ с пригородными муниципалитетами могут разрабатывать, например, региональные программы по развитию пригородных зон/городских агломераций, привлекая собственные, федеральные средства на развитие сети автодорог, общественно значимых объектов (школ, больниц и пр.), поддерживая в пригородных поселениях территориальное общественное самоуправление (ТОСы), подключать к решению местных проблем региональный и местный бизнес и пр.

Один из важнейших вопросов межмуниципального сотрудничества – совместная разработка документов территориального развития исходя из задач, которые стоят перед городской агломерацией в целом.

**Как обстоит дело с территориальным планированием пригородных зон крупных российских городов?** До распада СССР территориальное планирование на муниципальном уровне напрямую подчинялось общегосударственным экономическим планам. Генеральные планы крупных городов зачастую разрабатывались в центральных проектных бюро, работа на местах должна была неукоснительно учитывать обозначенные планы по строительству промышленных и жилых объектов, объектов торговли и социального обеспечения, дорог, парков и пр. исходя из планируемого же прироста населения. Одновременно государство обозначало нормы и стандарты строительства, озеленения, обеспечивало охрану природных объектов. Вроде бы неплохо? При этом на местах повлиять на решения «сверху» было практически невозможно, для участия граждан в этих процессах не оставалось места, крупные города, по существу, не решали, что с ними будет происходить. Многие из них в 1990-е гг. продолжали расти, перестраиваться с теми генпланами, которые были разработаны для них еще в последние советские десятилетия. Однако поскольку в период острого экономического кризиса 1990-х гг. вопросы планирования отошли на второй план, то и утвержденные еще в СССР генпланы утратили свое былое значение.

Вновь к вопросам городского и пригородного планирования российские регионы вернулись в основном лишь во второй половине 2000-х гг., а отдельные регионы и вовсе лишь в последние годы. За это время, однако, в застройке городских и пригородных терри-

торий произошло немало изменений, которые могли идти вразрез с утвержденными ранее планами их территориального развития. Там, где должны были пройти магистральные дороги, построены школы, созданы рекреационные парки, часто появлялись дома, объекты нежилого строительства.

Характерно, что большинство российских городов заказывают разработку своих генпланов проектным бюро из Москвы и Санкт-Петербурга, что свидетельствует о все еще низком потенциале для организации планирования на местах. С одной стороны, крупные проектные компании имеют богатый опыт в своей деятельности, располагают командами квалифицированных специалистов, которые в короткие сроки могут разработать документы территориального планирования. С другой стороны, не всегда у них получается учесть в этой работе региональные особенности и запросы от местных властей и иных заинтересованных сторон.

Мы видим, что основными объектами для разработки документов территориального планирования становятся крупные города, в то время как их пригородные зоны — нет. Характерно, что в Градостроительном кодексе РФ не используется понятие пригородной зоны, а, например, такое понятие как «городская агломерация», хоть и появляется в официальных нормативных документах на федеральном и региональном уровнях, но не имеет до сих пор четкого определения (проект ФЗ о городских агломерациях был разработан лишь в 2020 г., но на конец 2023 г. так и не был принят).

В постсоветских реалиях регионы уже самостоятельно могли определять перспективные направления городской/пригородной застройки, перераспределять функции отдельных городских, пригородных микрорайонов и пр. Однако за это время в российских городах прошла приватизация значительной части региональной, муниципальной жилой, промышленной, торговой, складской и прочей недвижимости, а также земли. Новая частная застройка в пригородах далеко не всегда учитывала созданные ранее генеральные планы поселений, функциональное распределение плановой застройки. Ослабление государственного контроля местами негативно сказалось и на сохранности природных объектов. К тому же многие бюджеты городских и пригородных муниципалитетов, не имея собственных средств для инвестирования в развитие своих территорий, лишь ожидали поддержки со стороны федерального центра. Именно поэтому в большинстве регионов страны (главным образом — дотационных) городское/пригородное планирование не состоялось.

К сожалению, пригородные территории крупных российских городов несмотря на те масштабные преобразования, которые они претерпели и претерпевают в результате слаборегулируемой застройки, пока в основном остаются вне поля осознанного регулирования в нашей стране. Местами в регионах мы сталкиваемся с полным отсутствием даже какого-либо формального планирования в пригородных зонах крупных городов. И вроде бы застройка пригородной зоны может происходить по законным основаниям, но многие важнейшие компоненты упускаются из вида, будь то: перспективное планирование в отношении инфраструктурных объектов, оценка экологических рисков и пр. Частные застройщики, в т.ч. отдельные домохозяйства, решают задачи благоустройства собственных жилых и прочих объектов, редко осознавая общие потребности своих улиц, микрорайонов, поселений. А когда доходит до этого, выясняется, например, что существующая частная застройка не позволяет строить на территории населенного пункта крупные социальные объекты, благоустраивать тротуары, обеспечивать новые микрорайоны общественным транспортом и асфальтовыми дорогами, подключать уже застроенные территории к центральному отоплению и пр. Порой невозможно даже выстроить площадку для баков с твердыми бытовыми отходами. Многие из этих вопросов уже сложно или невозможно решить задним числом. Вот почему нужно более внимательно относиться к стратегическому пригородному планированию.

**Проводится ли общегосударственный мониторинг и оценка роста/развития пригородных зон крупных российских городов?** Кажется вполне очевидным, что наша страна нуждается в государственных планах по развитию городских агломераций, пригородных зон крупных городов, в национальной стратегии роста городов, чтобы эти процессы приобрели более регулируемый характер. Крупные города и их пригородные зоны имеют потребность в четкой оценке произошедших в последние три десятилетия изменениях, часть из которых улучшила перспективы их развития, а часть — наоборот.

Пока же приходится отметить, что сколь-нибудь обширного мониторинга данных, тенденций в области пригородного роста/развития тех же региональных столиц у нас нет. У специалистов и других заинтересованных граждан, как правило, нет возможности отследить, как происходит развитие пригородной зоны того или иного города даже по базовым критериям: не ясны границы и состав пригородных зон и городских агломераций, не определено зонирование

наличной и перспективной застройки, сложно определить число и виды коммерческих предприятий, охват территории различными учреждениями социальной сферы, коммунальной, инженерной инфраструктурой и пр. Отсутствие регулярного мониторинга пригородного развития крупных городов в отдельных регионах не позволяет выстроить и общегосударственную «картину». Зачастую местные власти ведут самостоятельный учет отдельных параметров, но не публикуют эти данные, в т.ч. опасаясь их публичного обсуждения. В то же самое время процессы пригородной застройки проходят стремительно и нуждаются в постоянной оценке, своевременном переосмыслении текущих тенденций. Это позволит избежать возможных проблем там, где это еще возможно.

В России с ее централизованной системой управления, «вертикалью власти» региональным и местным властям нужен сигнал «сверху», чтобы работа по созданию систем мониторинга и оценки была начата. Одновременно базовые параметры этих исследований должны быть определены государством вместе с научными, проектными институтами, чтобы была возможность сопоставлять их по регионам, отдельным городам. Пока же нам важен опыт мониторинговых исследований, управленческих решений даже по отдельным регионам, поскольку это даст основы для анализа положительной и отрицательной практики в развитии пригородов крупных городов. Этот обмен опытом и идеями может быть широко востребован, например, как среди планировщиков, так и среди представителей государственной и муниципальной власти, заинтересованных в поиске эффективных инструментов управления пригородным развитием на своих территориях.

**Принимают ли горожане и жители пригородов деятельное участие в проектировании и благоустройстве пригородных зон?** Вот уже несколько десятилетий в России закреплены как конституционные, так и узкопрофильные права граждан на доступ к информации о процессах градостроительства и градопроектирования. Население не только может получить информацию о начале, ходе, итогах обсуждения тех или иных документов территориального планирования, но и принять непосредственное участие в публичных слушаниях, электронных голосованиях, организуемых муниципалитетами и пр. Но почему мы не видим в этом поле активного гражданского участия? У этого обстоятельства может быть несколько причин. Например, инерция советского наследия, когда участие граждан в этих процессах было минимальным. Рядовые граждане по существу не привлекались

к разработке и обсуждению документов территориального планирования. Считалось, что это дело государства, маститых проектных институтов, в которых работают специально подготовленные для этого инженеры, архитекторы и прочие специалисты. Именно поэтому до сих пор участие граждан в обсуждении масштабных генеральных планов может показаться неуместным, поскольку для этого, как считается, необходима достаточная квалификация, владение широким спектром информации и пр.

Обычно участие граждан в определении будущего отдельных городских/пригородных территорий находит свое воплощение в более мелких по масштабу территории проектах и в сопротивлении чему-либо, что ущемляет интересы населения. Например, в движениях против строительства высотки или храма в парке, мусорного полигона, приюта для бродячих собак, СИЗО в том или ином микрорайоне и т.п. При этом в 1990–2010-е гг. в России появилось немало некоммерческих организаций, занятых вопросами городского развития. Вопрос заключается в том, необходимо ли нам включать в процессы городского планирования такие инструменты, как массовые опросы, фокус-группы, рабочие семинары по соучаствующему проектированию? По моему мнению, да. Причем делать это необходимо на всех стадиях — перед планированием, в ходе планирования и по его итогам.

**Продолжат ли российские города поглощать свои пригороды и почему?** Развитие субурбанизации вследствие гиперконцентрации населения и капитала в городских центральных районах — вполне закономерный процесс, через который проходят крупнейшие города мира. Внешние пригороды в этом случае постепенно становятся «более городскими» и превращаются во внутренние. А уже за ними образуется кольцо новых внешних пригородов. Люди покидают более скученные районы в поисках микрорайонов с меньшей плотностью расселения, а капитал идет туда, где ему проще будет приумножиться, учитывая меньшие транзакционные издержки. В России эти процессы пусть и не часто, но приобретают характер административных преобразований. Для чего же городам нужно включать в свои границы новые пригородные территории, которые обычно менее развиты с инфраструктурной точки зрения и требуют перераспределения средств от старых городских микрорайонов? В случае с нашей страной это происходит обычно тогда, когда городу требуются новые территории для перспективного развития, при этом эти территории должны оказаться в юрисдикции город-

ских властей, чтобы они могли легитимно осваивать их, управлять ими, учитывая ограничения муниципального и бюджетного законодательства.

Однако если в советский период, когда государственная власть включала в себя органы управления на местах, присоединение к городу отдельных пригородных территорий в целом могло пройти директивно, то в постсоветский период, когда функции по управлению городским/пригородным развитием были переданы созданной муниципальной власти, сделать это оказалась сложнее. Многие пригородные муниципалитеты, особенно с сильной экономической базой, осознав свою субъектность, могли занять самостоятельную позицию по отношению к властям города-ядра.

Обычно включение (части) пригородных поселений в состав города-ядра происходит по официальной инициативе глав регионов (реже – городской власти). Важно понимать, что в результате таких преобразований пригородные поселения утрачивают статус муниципальных образований. Вместе с этим они теряют бюджетную и административную самостоятельность. Поэтому далеко не всегда эти процессы в российских регионах происходили быстро и без острых дискуссий, особенно там, где поселения имели более-менее состоятельный бюджет, а местные администрации – влиятельных руководителей, имеющих иммунитет к «внешнему» и «внутреннему» давлению.

Если с внешним давлением все в целом понятно, то о внутреннем стоит сказать отдельно. Решение о включении пригородного поселения в состав города должно получить поддержку не только в представительных и исполнительных органах города-ядра, но, что не менее важно, в этих же самых органах власти на уровне пригородного муниципального района/муниципального округа/городского округа. А прежде – и у самого населения пригородного населенного пункта(ов).

Кто и почему бывает против включения пригородных муниципальных образований в состав города-ядра? В городе это в основном те, кто вполне резонно считает, что новые территории – дополнительная нагрузка на городской бюджет в условиях, когда отдельные городские микрорайоны еще не получили должного развития. В пригородных администрациях – те, кто не желает терять свои обычно крупнейшие поселения с наибольшим количеством налогоплательщиков (главным образом имущественных налогов), оставляя в «пассиве» более отдаленные от города поселения, при-

носящие меньший доход. В самих пригородных поселениях выступают против сотрудники администраций и территориальных бюджетных учреждений, которые могут потерять работу в связи с объединением. Сохранение местных администраций важно и для тех жителей, которым важна именно локальная поддержка со стороны органов исполнительной власти: они не хотят терять администрацию «под боком», т.к. в городской администрации им уже будет сложнее решать свои вопросы (она дальше, персонал и руководители не знакомы, обслуживаемое население больше). Для части сельских пригородных муниципальных образований остаются важны программы по привлечению молодых специалистов, сельские льготы при оплате электричества, покупке автостраховок и пр. И они не готовы терять свой «сельский» статус. В то же время в регионах вы сможете найти немногочисленные примеры того, как по инициативе населения, местных депутатов в пригородных поселениях проходили референдумы по вопросу о включении в состав города-ядра. Причины для этого обычно были следующими: во-первых, вхождение в состав города открывает возможности для финансирования инфраструктурных и прочих проектов на территории пригородного муниципалитета в условиях его финансовой несостоятельности; во-вторых, жителям пригородных муниципалитетов, фактически сросшихся с городами и имеющих с ними тесные ежедневные связи, сами города оказываются важнее, нежели, например, районные центры пригородных муниципальных районов (им проще добраться до города, чем до районного центра, удобнее, предпочтительнее решать те или иные вопросы вроде прохождения медосмотра, оформления недвижимости и тому подобного в городе, а не районном центре своего пригородного района).

Надо сказать, в отличие от советского периода, когда города бурно разрастались в связи с ведомственными программами по строительству на окружающей их территории новых промышленных объектов, в современной истории России случаев присоединения пригородных муниципалитетов к городам намного меньше. В случае, если будут налажены законодательные, институциональные и финансовые механизмы по развитию городских агломераций в России, возможно, эта практика и вовсе станет редкой. Пока же, когда существуют значительные диспропорции в ресурсном обеспечении городских и пригородных бюджетов, этот вопрос остается на повестке дня.

***Вопросы для самоконтроля:***

1. Где и в какой период в России субурбанизация получила наибольшее развитие и почему?
2. Вследствие чего отечественная субурбанизация в ее региональном разнообразии все еще слабо охвачена российскими исследованиями?
3. Какую характеристику можно дать субурбанизации в современной России, опираясь на отечественные исследования?
4. Какие методы и источники данных используют российские исследователи при анализе субурбанизации?
5. Какие вопросы в предстоящих исследованиях вам кажутся наиболее актуальными и почему?

## Заключение

**В** современной России наряду с продолжающейся урбанизацией, возобновившейся после некоторого спада в 1990-е гг., в новый этап вступила субурбанизация, связанная с движением населения, капитала, экономики из центральных городских микрорайонов в пригородные. В то время как в части развитых, высокоурбанизированных, богатых стран этот процесс успел пройти уже несколько стадий, пережить свои «взлеты» и «падения», в нашей стране он лишь набирает первые обороты. Хотя отдельные авторы и считают, что отсчет российской субурбанизации с учетом ее сезонно-дачного характера в дореволюционный и советский периоды можно вести чуть ли не с 1820–1830-х гг. (см. параграф 2.3).

Важнейшими предпосылками для отечественной субурбанизации после распада СССР стали: либерализация отношений в области распределения и застройки городских и пригородных земель, когда государство фактически передало свои полномочия в этой сфере на региональный и местный уровень; отказ от государственной идеологии сдерживания социальной/пространственной сегрегации; формирование частного рынка городской/пригородной земли, недвижимости, а также рынка строительных материалов; развитие институтов кредита и ипотеки; массовая автомобилизация населения; постепенный рост благосостояния общества; дешевизна пригородной земли (по отношению к городской); наличие в части российских городов длительных «традиций» проживания горожан в частном секторе. Процессы субурбанизации были «ускорены» инфраструктурным кризисом городских территорий в 1990–2000-е гг., а также жилищным кризисом в большинстве крупных городов, «накопленным» в советский период.

Субурбанизация, все шире распространяющаяся по всему миру, в нашей стране, как мы видим, далеко не всегда учитывала долговременные интересы городов, городских агломераций, порождая новые финансовые, социально-бытовые, инженерные, транспортные, экологические и иные проблемы, которые будет непросто разрешить в ближайшем будущем. Внести упорядоченность в этот процесс — одна из главных государственных задач в сфере городской и региональной политики.

Однако, чтобы управлять каким-либо процессом, вначале следует изучить его. И в этой связи перед научным сообществом, новыми исследователями субурбанизации в России стоит ряд важных задач. Начать следует, пожалуй, с ревизии и уточнения научно-справочного аппарата, формулировки новых категорий и методик, адекватных изучаемому процессу. Так, например, понятие «субурбанизации» у нас обычно определяется через категорию «пригородная зона», которая в свою очередь традиционно не включает в себя окраинные городские территории («внутренние пригороды»). При этом сама субурбанизация во многих регионах России получает свое развитие главным образом именно на городских окраинах, а уже после — за границами города. Таким образом, в исследованиях нам необходимо более внимательно относиться к таким понятиям, как «внутренние» и «внешние пригороды», использовать для определения пригородной зоны дополнительные критерии: «плотность расселения», «плотность застройки», «расположение на окраинах городского ядра» и др. (см. главу 1).

Важно понимать, что само понятие «субурбанизации» в советский период связывалось с капиталистическими странами и в основном рассматривалось в негативном контексте: как процесс, усиливающий пространственную сегрегацию населения, потворствующий неразумному расползанию городских территорий, деградации отдельных городских районов за счет концентрации в них бедноты и пр. Прошло чуть более 30 лет после распада СССР, и мы сами столкнулись с рядом указанных выше проблем. Это должно подтолкнуть нас к более активному осмыслению зарубежного опыта субурбанизации в развитых и развивающихся странах, в т.ч. постсоциалистических, к изучению глобальной истории этого процесса, что я бы обозначил в качестве второй важной задачи, которая стоит перед нами.

Мировая география пригородных исследований, долгое время сфокусированная на англо-американском опыте, существенно расширилась за последние два десятилетия, преодолев границы развитых стран, и это дает нам широкие возможности для понимания многообразия глобальной субурбанизации, ее универсальных черт и предпосылок, а также внутренних противоречий, которые по-разному проявились и проявляются в отдельных региональных контекстах (см. главы 2–3). При этом одной из главных идей настоящего издания было стремление показать, насколько важной была и остается по всему миру роль государства в организации и регулировании процессов субурбанизации вне зависимости от уровня экономи-

ческого развития той или иной страны или, например, от того, насколько сильны в ней демократические институты управления.

Третья наша задача заключается в том, чтобы расширить географию исследований отечественной субурбанизации и на этой основе начать глубинную методологическую дискуссию о проблемах ее изучения. В этом направлении в последние десятилетия российскими учеными уже сделаны первые важные шаги (см. параграф 4.2). В то же время мы по-прежнему мало что знаем о развитии субурбанизации в большинстве городских агломераций России. С содержательной точки зрения по имеющимся работам сложно судить и о том, какого рода проблемы выходят на первый план в современных российских исследованиях. Предметное и дисциплинарное поле здесь пока лишь складывается. Это происходит под влиянием предпочтений, интересов и дисциплинарных ориентиров отдельных ученых. Географам могут быть интересны пространственные особенности пригородного расселения, типы пригородных населенных пунктов, трансформирующиеся городские агломерации, историкам — генезис и основные этапы субурбанизации, ее место в общей колее урбанизационного процесса, социологам — причины и мотивы движения населения в пригороды, антропологам — смысловое наполнение пригородного образа жизни и т.п. Крайне важны для нас и первые исследования в сфере пригородной архитектуры, планировки, инженерии, экологии, которых, правда, все еще недостаточно, как и, например, юридических работ в области «пригородного» законодательства, политологических исследований в сфере управления пригородным развитием.

Узкая география полевых исследований субурбанизации в современной России не позволяет проводить широкий сравнительный и сопоставительный анализ этого процесса. На текущем этапе специалисты знакомятся с исследовательскими программами и методиками друг друга, расширяется наше представление о региональном разнообразии российской субурбанизации, источниках и направлениях ее постсоветской трансформации. Однако благодаря уже опубликованным работам мы знаем, что субурбанизация в России исторически приобрела «сезонно-дачный» характер (в том числе в дореволюционный и советский периоды), а в последние десятилетия частично «преодолевала» его за счет переезда тысяч горожан из центральных городских микрорайонов в пригородные на постоянное место жительства (при сохранении ими трудовых, социально-бытовых и пр. связей с городом). Широкое развитие в целом получили малоэтажные пригороды, ориентированные на автомобили. Новые пригород-

ные поселения, созданные в рамках субурбанизации, обрели преимущественно монофункциональный характер: как спальные районы в ущерб иным экономическим и хозяйственным функциям (производственным, офисным и пр.). При том, что в крупных городах страны мы наблюдаем движение горожан в пригороды, о широком смещении мест приложения труда вслед за населением пока, вероятно, в основном не идет речи.

Учитывая ограниченные возможности дистанционного анализа субурбанизации, важными остаются полевые исследования на местах, которые вскрывали бы существенные черты и особенности этого процесса в регионах: источники и движущие силы субурбанизации, ее масштабы и последствия, опыт ее регулирования и т.п. Перечень исследовательских вопросов здесь остается крайне широким, включая проблематику, связанную с землепользованием, развитием городской и пригородной инфраструктуры, территориальным планированием и т.д. (см. параграф 4.3). Рассчитываю, что настоящее издание — введение в проблематику отечественной субурбанизации — послужит популяризации такого рода исследований, осознанию их общественной значимости.

В стремлении придать развитию пригородных территорий крупных российских городов более устойчивый и гармоничный характер необходимо помнить, чтобы эта работа в целом была социально справедливой, экологически ответственной и экономически эффективной.

Когда мы говорим о социальной справедливости, это означает как минимум то, что качество застроенной среды, уровень инфраструктурного обеспечения не должны существенно отличаться от микрорайона к микрорайону в пределах городов и их пригородов, а особенно в зависимости от финансового благосостояния и социального статуса проживающего в них населения. Необходимо избегать гиперконцентрации проблем как в старых городских микрорайонах, приходящих в упадок только потому, что в них перестали вливать муниципальные и федеральные средства, так и в новых пригородных, в которых часто оседают те, кто не может позволить себе жилье в городе, но не лишен права на качественную жилую среду и доступ к основным общественным благам.

В отношении экологической ответственности вызывает беспокойство, что продолжающаяся урбанизация, набирающая обороты субурбанизация у нас порой без оглядки «захватывают» открытые природные пространства, лесные, парковые рекреационные зоны в границах и вокруг наших городов, загрязняют воздух, почву, наземные и подземные воды, берега рек, водоемов и пр. Ослабление промышленных выбросов в связи с закрытием значительного числа

советских промышленных производств было с лихвой «компенсировано» массовой автомобилизацией крупных городов и их пригородов.

По мере решения базовых задач по развитию российских городов и их пригородных зон, реформированию институциональных, правовых рамок в сфере пригородного развития должна учитываться и экономическая эффективность городского/пригородного разрастания, осознаваться долговременные финансовые вложения, которые потребуются для строительства и поддержания дорогостоящей территориальной инфраструктуры.

Осознавая, что пригороды – это не просто придатки городов, а важнейшие составляющие региональных экономик, систем расселения, необходимо более внимательно относиться к планированию их развития, включая развитие коммунальных, инженерных, дорожно-транспортных сетей, обеспечение на этих территориях высокого уровня обслуживания, в частности, в сфере пассажирского транспорта. Там, где эти вопросы не прорабатывались в последние десятилетия, зачастую возникали сложные клубки противоречий, на разрешение которых теперь уйдут немалые усилия и средства.

Уже сегодня необходимо думать о возможной диверсификации функций «спальных» городских и пригородных районов, по возможности сохранять границы уже застроенных пригородных поселений, заниматься реконструкцией заброшенных, индустриальных участков, реформировать транспортные системы таким образом, чтобы снизить количество личных автомобилей на автодорогах (развивать комфортный общественный пассажирский транспорт, в т.ч. железнодорожное сообщение городов с пригородными территориями). Нужно продвигать такие способы жилищного и делового строительства, которые способствовали бы более экономному использованию тепловой, электрической энергии, уменьшать количество домохозяйств с твердотопливным отоплением, особенно на угле, дровах и пр. Список этих задач можно продолжать и далее.

Их осознание требует большой просветительской работы: в университетах, проектных и архитектурных компаниях, на разных уровнях власти, а также, разумеется, в широких слоях современного российского общества. Эта работа с общественным мнением по созданию запроса на гармоничное развитие российских пригородов в логике современных подходов, учитывающих негативный и позитивный опыт зарубежных стран, и способна сделать будущее отечественных пригородов более привлекательным по отношению к тому, каким оно рисуется сегодня.

# Список литературы

- Абдулова И.Т.* Новые микрорайоны Иркутска: между пригородом и «спальным» районом // «Пригородная революция» в региональном срезе: периферийные городские территории на постсоветском пространстве: сб. тез. междунар. науч. конф. (Улан-Удэ, 14–16 ноября 2019 г.) / отв. ред. А.С. Бреславский. – Улан-Удэ: БНЦ СО РАН, 2019. – С. 92–97.
- Аксельрод К.И.* Подмосковная дача в советской архитектуре: на примере поселков творческой и научно-технической интеллигенции: дис. ... канд. архитектуры: 18.00.01. – Москва. – 2002. – 285 с.
- Актуальные проблемы развития территории пригородных зон / М.К. Беляев, С.А. Соколова, А.В. Лысенко, О.В. Каныгина. – Волгоград: Волгоградский государственный архитектурно-строительный университет, 2016. – 200 с.
- Алексеев А.А.* Анализ загородного расселения вокруг Твери // Вестник Тверского государственного университета. Серия: География и геоэкология. – 2021. – № 3 (35). – С. 59–66.
- Антонов Е.В., Махрова А.Г.* Крупнейшие городские агломерации и формы расселения наагломерационного уровня в России // Известия Российской академии наук. Серия географическая. – 2019. – № 4. – С. 37–38.
- Антонов Е.В.* Городские агломерации: подходы к выделению и делимитации // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2020. – Т. 13, № 1. – С. 180–202.
- Беляев М.К., Соколова С.А.* Развитие интеграционной сети пригородных зон России. – Волгоград: Волгоградский государственный технический университет, 2017. – 134 с.
- Богданов В.Н., Дугарова Г.Б.* Геоинформационное картографирование субурбанизации Иркутской городской агломерации // Геодезия и картография. – 2021. – Т. 82, № 4. – С. 18–23.
- Большой Российский энциклопедический словарь. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2003. – 1887 с.
- Большой толковый словарь русского языка / сост. и гл. ред. С.А. Кузнецов. – СПб: Норинт, 1998. – 1536 с.
- 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.* Какой может быть российская субурбанизация? // Мир России. Социология. Этнология. – 2016. – Т. 25, № 1. – С. 79–102.
- Бреславский А.С.* Улан-Батор и «пригородная революция» // Азия и Африка сегодня. – 2017. – № 1. – С. 53–56.
- Бреславский А.С.* Поправка на мобильность: как трудовая и дачная миграция влияет на расселение россиян? // Социологическое обозрение. – 2017. – Т. 16, № 1. – С. 278–295.
- Бреславский А.С.* В каком мире мы живем? В мире пригородов! // Социологическое обозрение. – 2018. – № 2. – С. 342–355.
- Бреславский А.С.* Динамика и типы демографического развития «городских агломераций» ДФО РФ в 1990–2010-е гг. // Ойкумена. – 2023. – № 4. – С. 23–35.

- Бурдяк А.А.* Субурбанизация в России: решает ли дача квартирный вопрос? // Экономическая политика. – 2013. – № 2. – С. 82–96.
- Вишневский А.Г.* Серп и рубль: консервативная модернизация в СССР. – М.: ОГИ, 1998. – 432 с.
- Вишневский А.Г.* Время демографических перемен: избр. ст. – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2015. – 517 с.
- Власов С.А.* Малоэтажное жилищное строительство в Дальневосточном федеральном округе: тенденции, особенности, проблемы // Жилищные стратегии. – 2016. – Т. 3, № 4. – С. 299–312.
- Гайнанов Д.А., Уляева А.Г.* Внутрорегиональная миграция как фактор усиления агломерационных процессов // Научное обозрение. Экономические науки. – 2017. – № 5. – С. 5–13.
- Географический энциклопедический словарь. Понятия и термины / гл. ред. А.Ф. Трешников. – М.: Советская энциклопедия, 1988. – 432 с.
- Глазьев В.Л.* Слободизация страны Гардарики // Иное. Хрестоматия нового российского самосознания. – Т. 1. – М.: Аргус, 1995. – С. 63–88.
- Гольц Г.А.* Динамика маятниковой миграции населения в СССР и некоторые подходы к ее прогнозированию. – М. – Киев: ИГАН, СОПС УССР, 1979. – 17 с.
- Григоричев К.В.* Местные сообщества и местная власть в неинституционализированном пространстве (случай пригородов Иркутска) // Политика. – 2013. – № 1 (68). – С. 103–116.
- Григоричев К.В.* В тени большого города: социальное пространство пригорода. – Иркутск: Оттиск, 2013. – 248 с.
- Григоричев К.В.* Пригородные сообщества как социальный феномен: формирование социального пространства пригорода: дис. ... д.с.н.: 22.00.03. – Иркутск, 2014. – 307 с.
- Григоричев К.В.* «Они есть, но их нет»: «китайские» теплицы в пространстве пригорода // Этнографическое обозрение. – 2016. – № 4. – С. 137–153.
- Григоричев К.В.* Многообразие пригорода: субурбанизация в сибирском регионе (случай Иркутска) // Городские исследования и практики. – 2016. – Т. 1, № 2 (3). – С. 7–20.
- Григоричев К.В.* Субурбанизация на востоке России: региональная мозаика локального тренда // Республики на востоке России: траектории экономического, демографического и территориального развития / отв. ред. А.С. Бреславский. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2018. – С. 175–189.
- Григоричев К.В.* Частный сектор российских городов: от наследия советской урбанизации к внутреннему пригороду // «Пригородная революция» в региональном срезе: периферийные городские территории на постсоветском пространстве / отв. ред. А.С. Бреславский. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН. – 2019. – С. 22–26.
- Григоричев К.В.* Специфика воспроизводства населения в субурбанизированной зоне (на примере Иркутской агломерации) // Социологические исследования. – 2023. – № 1. – С. 38–51.
- Григоричев К.В.* Специфика смертности населения в субурбанизированной зоне (случай пригородного района Иркутской агломерации) // Демографическое обозрение. – 2023. – Т. 10, № 3. – С. 82–102.

- Григоричев К.В., Дятлов В.И., Тимошкин Д.О.* «Частный сектор»: не-городские пространства и сообщества российского города. — Иркутск: Отгиск, 2023. — 128 с.
- Говард Э.* Города будущего / перев. с англ. Д.Ю. Блох; с предисл. автора и перев. к русскому изданию и 5 диаграммами. — СПб.: Тип. т-ва «Общественная польза», 1911. — 128 с.
- Демин А.В., Рыбальченко И.В.* Государственное и муниципальное управление системой субурбанизации городской среды // Муниципальная академия. — 2019. — № 2. — С. 104–109.
- Демьяненко А.Н.* Особенности формирования городского пространства Хабаровской агломерации // Тихоокеанская география. — 2021. — № 3(7). — С. 51–63.
- Дорофеева Л.А.* География коттеджных поселков в пределах агломераций Сибири // Географические и геоэкологические исследования на Дальнем Востоке: сб. науч. ст. — Выпуск 12. — Владивосток: Дальнаука, 2016. — С. 73–76.
- Дорофеева Л.А.* Развитие пригородных поселков Красноярской агломерации // География и природные ресурсы. — 2016. — № 3. — С. 168–174.
- Дорофеева Л.А.* Географические особенности формирования пригородной территории Красноярской агломерации: дис. ... к.г.н.: 25.00.24. — Иркутск, 2018. — 255 с.
- Дохов Р.А., Синицын Н.А.* Спрол в России: рост и структурная трансформация пригородов Белгорода // Известия Российской академии наук. Серия географическая. — 2020. — № 2. — С. 191–206.
- Егоров Д.О., Николаев Р.С.* Роль миграции в усилении поляризации расселения Республики Татарстан // Региональные исследования. — 2019. — № 1 (63). — С. 86–98.
- Зедгенизов А.В.* Субурбанизация города Иркутска: масштаб и последствия // Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. — 2016. — № 1 (16). — С. 159–166.
- Зиятдинов З.З., Зиятдинов Т.З.* Развитие транспортной системы Пензенской агломерации в XXI веке // Академический вестник УралНИИпроект РАН АСН. — 2020. — № 1 (44). — С. 20–24.
- Казаков С.Г.* Экономико-географические особенности курских дач // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. — 2019. — № 1. — С. 92–102.
- Казакова А.Ю.* Жилищная депривация и территориальная стигма как атрибуты маргинальности: дис. ... д.с.н.: 22.00.04. — Ставрополь, 2020. — 647 с.
- Карачурина Л.Б.* Урбанизация или субурбанизация определяет миграцию населения в Московской области? // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия: Науки о Земле. — 2022. — Т. 67, № 2. — С. 360–381.
- Карбаинов Н.И.* «Нахаловки» Улан-Удэ: гражданское общество на взлетной полосе // Отечественные записки. — 2005. — № 6. — С. 192–197.
- Карбаинов Н.И.* Фавелы, геджеконду, «нахаловки»: сквоттерские поселения в городах развивающихся и постсоветских стран // Мир России. — 2018. — Т. 27, № 1. — С. 135–158.
- Кириллов П.Л., Махрова А.Г.* Субурбанизация в Московском столичном регионе: современное и перспективное состояние // Региональные исследования. — 2009. — № 4–5 (25). — С. 42–54.

- Кузнецов Д.В.* Современные особенности метрополитенизации в США: дис. ... к.г. н: 25.00.24. — Санкт-Петербург, 2010. — 217 с.
- Лавров С.Б., Сдасюк Г.В.* Этот контрастный мир. — М.: Мысль, 1985. — 207 с.
- Ланно Г.М.* Города на пути в будущее. — М.: Мысль, 1987. — 236 с.
- Лосин Л.А., Солодилов В.В., Ляпунова Г.П.* Административно-территориальные преобразования и формирование локальных центров расселения на территории Санкт-Петербургской городской агломерации // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. — 2020. — № 2–3 (61–62). — С. 33–46.
- Малоян Г.А.* К проблемам планировки и застройки зон субурбанизационного расселения в городских агломерациях // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. Серия: Строительство и архитектура. — 2013. — № 31–1 (50). — С. 142–147.
- Мартинов В.Л., Сазонова И.Е.* Трансформация системы расселения пригородной зоны Санкт-Петербурга и развитие Санкт-Петербургской агломерации // Геология, геоэкология, эволюционная география: монография / под ред. Е.М. Нестерова, В.А. Снытко. — СПб.: Изд-во РГПУ им. А.И. Герцена, 2018. — С. 284–287.
- Махрова А.Г.* Территориальная дифференциация рынка загородного жилья в Московской области // Вестник Московского университета. — Серия 5: География. — 2006. — № 2. — С. 29–34.
- Махрова А.Г.* Роль организованных коттеджных поселков в развитии субурбанизации в постсоветской России // Известия РАН. Серия географическая. — 2014. — № 4. — С. 49–59.
- Махрова А.Г.* Сезонная субурбанизация в регионах России // Вестник Московского университета. — Серия 5: География. — 2015. — № 4. — С. 60–68.
- Махрова А.Г., Кириллов П.Л., Бочкарев А.Н.* Маятниковые трудовые миграции населения в Московской агломерации: опыт оценок потоков с использованием данных сотовых операторов // Региональные исследования. — 2016. — № 3 (53). — С. 71–82.
- Махрова А.Г.* Полиерархический анализ сезонной дачной субурбанизации в современной России // Региональные исследования. — 2017. — № 3 (57). — С. 23–34.
- Махрова А.Г., Бочкарев А.Н.* Маятниковая миграция в Московском регионе: новые данные // Демоскоп Weekly. — 2017. — № 727–728 [электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://demoscope.ru/weekly/2017/0727/tema01.php> (дата обращения 21.11.2023).
- Махрова А.Г., Нефедова Т.Г.* Сможет ли пандемия Covid-19 стимулировать субурбанизацию в Центральной России? // Вестник Московского университета. Серия 5: География. — 2021. — № 4. — С. 104–115.
- Махрова А.Г., Бабкин Р.А., Кириллов П.Л.* Трансформация дачного жилья: от сезонного к постоянному (на примере Московского региона) // Проблемы современной урбанизации: преемственность и новации: сб. ст. междунар. конф. (Москва, 22–23 марта 2022 г.). — Москва: Географический факультет Московского гос. ун-та им. М.В. Ломоносова, 2022. — С. 112–125.
- Махрова А.Г.* Субурбанизация // Большая российская энциклопедия [электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://bigenc.ru/c/suburbanizatsiia-27e319> (дата обращения: 15.11.2023).

- Меерович М.Г.* От городов-садов к соцгородам: основные архитектурно-градостроительные концепции в СССР (1917 – первая половина 1930-х гг.): автореф. дис. ... д-ра архитектуры. – М., 2015. – 47 с.
- Между домом и... домом: возвратная пространственная мобильность России / под ред. Т.Г. Нефедовой, К.В. Аверкиевой, А.Г. Махровой – М.: Новый Хронограф, 2016. – 504 с.
- Минерт Л.К.* Архитектура Улан-Удэ. – Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1983. – 248 с.
- Михеева З.А.* Предпосылки развития загородной недвижимости в Санкт-Петербурге и Ленинградской области // Вестник СПбГУ. Серия 7. – 2010. – Вып. 4. – С. 121–126.
- Михеева З.А.* Субурбанизация как инструмент решения жилищной проблемы Санкт-Петербурга и Ленинградской области: дис. ... к.г.н.: 25.00.24. – Санкт-Петербург, 2012. – 157 с.
- Мкртчян Н.В.* Пристоличные территории России: динамика населения и миграционный баланс // Что мы знаем о современных российских пригородах? / отв. ред. А.С. Бреславский. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2017. – С. 26–37.
- Мкртчян Н.В.* Региональные столицы России и их пригороды: особенности миграционного баланса // Известия Российской академии наук. Серия географическая. – 2018. – № 6. – С. 26–38.
- Мкртчян Н.В.* Миграция и субурбанизация в региональных столицах и пригородных территориях России // «Пригородная революция» в региональном срезе: периферийные городские территории на постсоветском пространстве: сб. тез. междунар. науч. конф. (Улан-Удэ, 14–16 ноября 2019 г.): в 2 ч. / отв. ред. А.С. Бреславский. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2019. – С. 14–21.
- Мкртчян Н.В., Гильманов Р.И.* Крупные города России и их пригороды как центры притяжения внутренних мигрантов // Вестник Санкт-Петербургского университета. Науки о Земле. 2023. – № 68 (1). – С. 44–63.
- Народонаселение. Энциклопедический словарь / гл. ред. Г.Г. Меликьян. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. – 640 с.
- Нефедова Т.Г.* Российские пригороды: специфика расселения и становления жилищно-земельного рынка // Известия РАН. Серия географическая. – 1998. – № 3. – С. 69–84.
- Нефедова Т.Г.* Российские пригороды. Горожане в сельской местности // Город и деревня в Европейской России: Сто лет перемен: Памяти Вениамина Петровича Семенова-Тян-Шанского / ред.-сост.: Т.Г. Нефедова и др. – Москва: ОГИ, 2001. – С. 374–399.
- Нефедова Т.Г.* Горожане и дачи // Отечественные записки. 2012. – № 3. – С. 204–215.
- Нефедова Т.Г.* Большой, малый, средний город и село в России // География, градостроительство, архитектура: синтез наук и практик / отв. ред. А.Г. Махрова. – Смоленск: Ойкумена, 2013. – С. 171–190.
- Нефедова Т.Г., Савчук И.Г.* Второе загородное жилье горожан в России и Украине: эволюция дач и тренды их современных изменений // Известия РАН. Серия географическая. – 2014. – № 4. – С. 39–48.
- Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И.* Теория «дифференциальной урбанизации» и иерархия городов в России на рубеже XXI века // Проблемы урбани-

- зации на рубеже веков / отв. ред. А.Г. Махрова. — Смоленск: Ойкумена, 2002. — С. 71–86.
- Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И.* Перестройка расселения в современной России: урбанизация или дезурбанизация? // Региональные исследования. — 2017. — № 2 (56). — С. 12–23.
- Нефедова Т.Г.* Развитие постсоветского аграрного сектора и поляризация сельского пространства европейской части России // Пространственная экономика. — 2019. — Т. 15, № 4. — С. 36–56.
- Никифоров А.В.* Рождение пригородной Америки. Социальные последствия и общественное восприятие процесса субурбанизации в США (конец 40-х – 50-е гг. XX в.). — М.: Эдиториал УРСС, 2002. — 356 с.
- Овчарова Д.А., Жуковский Р.С.* Субурбанизация города Барнаула: ретроспективный обзор и прогноз развития // Архитектон: известия вузов. — 2022. — № 3 (79). — С. 1–12.
- Перцик Е.Н.* Город в Сибири (проблемы, опыт, поиск решений). — М.: Мысль, 1980. — 286 с.
- Перцик Е.Н.* Города мира: география мировой урбанизации: уч. пособие. — Москва: Междунар. отношения, 1999. — 380 с.
- Петри О.В., Аксенов К.Э., Крутиков С.А.* Пригородные закрытые жилые комплексы Санкт-Петербурга: начало сегрегации или смена образа жизни? // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 7: Геология, география. — 2012. — № 1. — С. 86–98.
- Пивоваров Ю.Л.* Основы геоурбанистики: Урбанизация и городские системы: уч. пособие. — М.: Владос, 1999. — 231 с.
- Поморов С.Б.* Второе жилище горожан или дом на природе. — Новосибирск: НГАХА, 2004. — 472 с.
- Потапчук Е.Ю.* Изменение значения дачи в пригородно-городском пространстве (по материалам хабаровских СМИ 2010–2020 гг.) // Городские исследования и практики. — 2020. — Т. 5, № 4. — С. 73–86.
- «Пригородная революция» в региональном срезе: периферийные городские территории на постсоветском пространстве: сб. тез. междунар. науч. конф. (Улан-Удэ, 14–16 ноября 2019 г.): в 2 ч. / отв. ред. А.С. Бреславский. — Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2019. — 208 с.
- Пространственные структуры постсоциалистических пригородов: функциональные и социальные центры субурбии Махачкалы / Р.А. Дохов, И.Н. Алов, Д.О. Шубина [и др.] // Городские исследования и практики. — 2020. — Т. 5, № 4. — С. 35–53.
- Райхман В.А.* Формирование экономической стратегии развития малоэтажного домостроения в России: дис. ... к.э.н.: 08.00.05. — Москва, 2009. — 180 с.
- Репкин А.И., Митягин С.А.* Удовлетворение потребности в жилье: современная субурбанизация Санкт-Петербурга // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. — 2019. — № 1. — С. 68–76.
- Русанов А.В.* Субурбанизация и жилищное строительство в Московской области // Народонаселение. — 2017. — № 2 (76). — С. 103–111.
- Русское градостроительное искусство. Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Книга вторая / под общ. ред. Е.И. Кириченко. — М.: Прогресс-Традиция, 2003. — 560 с.

- Саянов А.А.* Географические факторы формирования коттеджных поселков в России: дис. ... к.г.н.: 25.00.24. – Москва, 2014. – 169 с.
- Сенявский А.С.* Российский город в 1960-е – 80-е гг. – Москва: Институт российской истории РАН, 1995. – 264 с.
- Сенявский А.С.* Урбанизация России в XX в.: Роль в историческом процессе. – М.: Наука, 2003. – 286 с.
- Серебренников Е.Н.* Транспортный фактор в субурбанизационных процессах Иркутской агломерации // Известия Иркутского государственного университета. Серия: Науки о Земле. – 2023. – Т. 43. – С. 91–101.
- Симагин Ю.А.* Экономико-географические аспекты субурбанизации в Московском столичном регионе: автореф. дис. ... к.г.н.: 11.00.02. – М., 1996. – 19 с.
- Социально-экономическая география: понятия и термины. Словарь-справочник / отв. ред. А.П. Горкин. – Смоленск: Ойкумена, 2013. – 328 с.
- Социально-экологические особенности субурбанизации в Иркутской агломерации / В.Н. Богданов, Л.М. Корытный, Н.В. Емельянова, Ю.В. Антипина // Экология урбанизированных территорий. – 2019. – № 3. – С. 28–33.
- Сравнительный анализ развития городских агломераций (на примере Иркутска и Улан-Батора) / В.Н. Богданов, Г.Б. Дугарова, Н.В. Емельянова, С. Энх-Амгалан // География и природные ресурсы. – 2020. – Т. 41, № 5 (164). – С. 185–191.
- Темиргалеев Р.Ф.* Трансформация территориальной структуры городских агломераций США в 1990–2010 гг.: дис. ... к.г.н.: 25.00.24. – М., 2015. – 155 с.
- Тиникова Е.Е., Туужекова В.Н.* Столицы национальных республик Саяно-Алтайского региона в 1945–2020 гг. // Журнал Сибирского федерального университета. Серия: Гуманитарные науки. – 2022. – Т. 15, № 5. – С. 614–623.
- Тиникова Е.Е.* Урбанизация в Хакасии в постсоветский период: основные векторы развития // Городские исследования и практики. – 2020. – Т. 5, № 4. – С. 87–102.
- Трейвиш А.И.* «Дачеведение» как наука о втором доме на Западе и в России // Известия РАН. Серия географическая. – 2014. – № 4. – С. 22–32.
- Удинкан В.А.* Анализ развития субурбий г. Хабаровска // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2023. – № 4 (67). – С. 119–128.
- Уставщикова С.В.* Современные процессы урбанизации в Саратовской области // Известия Саратовского университета. Серия: Науки о Земле. – 2015. – Т. 15, № 2. – С. 27–31.
- Федоров Г.М., Кузнецова Т.Ю., Разумовский В.М.* Влияние близости моря на развитие экономики и расселения Калининградской области // Известия Русского географического общества. – 2017. – Т. 149, № 3. – С. 15–31.
- Харитонов В.М.* Урбанизация в США. – М.: МГУ, 1983. – 200 с.
- Хауке М.О.* Пригородная зона большого города. – Москва: Госстройиздат, 1960. – 170 с.
- Хомяков Д.А.* Основы градостроительной стратегии развития загородных поселений Московского региона: автореф. дис. ... канд. архитектуры: 05.23.22. – М., 2018. – 364 с.
- Что мы знаем о современных российских пригородах?: сб. науч. ст. / отв. ред. А.С. Бреславский. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2017. – 220 с.

- Шелудков А.В.* Индустриальные деревни, спальные районы, внутренняя периферия: функциональная специализация пригородной зоны Тюмени // Что мы знаем о современных российских пригородах?: сб. науч. ст. / отв. ред. А.С. Бреславский. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2017. – С. 135–145.
- Щеткова И.О.* Территориальная организация садово-дачных образований в пригородах Перми // Известия Российской академии наук. Серия географическая. – 2018. – № 4. – С. 46–54.
- Шнейдерман И.М., Гузанова А.К.* Роль второго жилья в решении жилищной проблемы российских семей в условиях пандемии // Социальные трансформации в контексте пространственного развития России: мат-лы Второго Крымского социологического форума (Ростов-на-Дону – Симферополь, 28–29 сентября 2020 г.) / отв. ред. Ю.Г. Волков, В.В. Узунов, В.А. Чигрин. – Ростов-на-Дону – Симферополь: Фонд науки и образования, 2020. – С. 666–672.
- Энциклопедический словарь (репринтное издание Ф.А. Брокгауз – И.А. Ефрон 1890 г.). – Ярославль: Терра, 1992. – 958 с.
- Шомина Е.С.* Контрасты американского города (социально-географические аспекты урбанизации). – М.: Мысль, 1986. – 220 с.
- Andrews R.M.* The Development of the Residential Suburb in Britain 1850–1970 // *Urban Izziv*. – 1995. – № 28/29. – P. 15–27.
- Bartels L.* Peri-urbanization as «Quiet Encroachment» by the Middle Class. The Case of P&T in Greater Accra // *Urban Geography*. – 2020. – Vol. 41, Issue 4. – P. 524–549.
- Bontje M., Burdack J.* Post-suburbia in Continental Europe // *International Perspectives on Suburbanization. A Post-Suburban World?* / Ed. by N.A. Phelps, F. Wu. – London: Palgrave Macmillan, 2011. – P. 143–162.
- Booth Ph., Huxley M.* 1909 and all that: reflections on the Housing, Town Planning, Etc. Act 1909 // *Planning Perspectives*. – 2012. – Vol. 27, Issue 2. – P. 267–283.
- Breslavsky A.S.* The Suburbs of Ulan-Ude and the Ger Settlements of Ulaanbaatar. A Comparison of Post-socialist Cities // *Inner Asia*. – 2016. – Vol. 18, Issue 2. – P. 196–222.
- Buire Ch.* Suburbanisms in Africa? Spatial Growth and Social Transformation in New Urban Peripheries: Introduction to the Cluster // *African Studies*. – 2014. – № 73. – P. 241–242.
- Caldeira T.* Peripheral Urbanization: Autoconstruction, Transversal Logics, and Politics in Cities of the Global South // *Environment and Planning*. – 2017. – № 35 (1). – P. 3–20.
- Capital Cities in Africa: Power and Powerlessness* / Ed. by S. Bekker, G. Therborn. – Dakar: Codesria & Pretoria: HSRC Press, 2011. – 264 p.
- Cervero R., Ferrell C., Murphy S.* Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States: A Literature Review [электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp\\_rrd\\_52.pdf](https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rrd_52.pdf) (дата обращения: 17.11.2023).
- Clapson M.* The Suburban Aspiration in England since 1919 // *Contemporary British History*. – 2000. – Vol. 14, Issue 1: Planning, Politics and Housing in Britain. – P. 151–174.
- Clapson M.* *Suburban Century: Social Change and Urban Growth in England and the USA*. – Oxford: Berg, 2003. – 235 p.

- Clapson M., Hutchison R.* Introduction: Suburbanization in Global Society // Research in the Urban Sociology: Suburbanization in Global Society. – 2010. – Vol. 10. – P. 1–14.
- Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe / Ed. by K. Stanilov, L. Sykora. – Oxford: Wiley-Blackwell, 2014. – 360 p.
- Davis M.* Planet of Slums. – London: Verso, 2006. – 256 p.
- Davison G.* Australia: the First Suburban Nation? // Journal of Urban History. – 1995. – Vol. 22, Issue 1. – P. 40–74.
- Douglass P.* The Suburban Trend. – New York: The Century Company, 1925. – 340 p.
- Enright T.* Metropolitan Governance in Paris // The Routledge Companion to the Suburbs / Ed. by B. Hanlon, T. Vicino. – London: Routledge, 2018. – P. 243–253.
- Fava S.* Suburbanism as a Way of Life // American Sociological Review. – 1956. – Vol. 21, Issue 1. – P. 34–37.
- Feng J., Zhou Y., Wu F.* New Trends of Suburbanization in Beijing since 1990: From Government-led to Market-oriented // Regional Studies. – 2008. – Vol. 42, Issue 1. – P. 83–99.
- Ferguson G.* Building the New Zealand Dream. – Palmerston North: Dunmore Press with the assistance of the Historical Branch, Dept. of Internal Affairs, 1994. – 344 p.
- Fishman R.* Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia. – New York: Basic Books, 1987. – 274 p.
- Freestone R., Randolph B., Pinnegar S.* Suburbanization in Australia // The Routledge Companion to the Suburbs / ed. by B. Hanlon, T. Vicino. – London: Routledge, 2018. – P. 72–86.
- Freund B.* The African City: a History. – Cambridge: Cambridge University Press, 2007. – 214 p.
- Gallagher L.* The End of the Suburbs: Where the American Dream is Moving, New York: Portfolio, 2014. – 261 p.
- Garcia-Lopes M. A., Holl A., Viladecans-Marsal E.* Suburbanization and highways in Spain when the Romans and the Bourbons still shape its cities // Journal of Urban Economics. – 2015. – Vol. 85. – P. 52–67.
- Garreau J.* Edge City. Life on the New Frontier. – New York: Doubleday, 1991. – 548 p.
- Gobillon L., Lambert A., Pellet S.* The Suburbanization of Poverty: Homeownership Policies and Spatial Inequalities in France // Population. 2022. – Vol. 77, Issue 1. – P. 7–50.
- Golubchikov O., Phelps N.A., Makhrova A.* Post-suburbia: Growth Machine and the Emergence of «Edge City» in the Metropolitan Context of Moscow // Geography, Environment, Sustainability. – 2010. – Vol. 3, Issue 1. – P. 44–55.
- Hamel P., Keil R.* Governance in an Emerging Suburban World // Cadernos Metrôpole. – 2016. – Vol. 18, № 37. – P. 647–670.
- Harris R., Lewis R.* Constructing a Fault(y) Zone: Misrepresentations of American Cities and Suburbs, 1900–1950 // Annals of the Association of American Geographers. – 1998. – Vol. 88, № 4. – P. 622–639.
- Harris R.* Meaningful Types in a World of Suburbs // Research in the Urban Sociology: Suburbanization in Global Society. – 2010. – Vol. 10. – P. 15–47.

- Harris R.* Suburbanization and Suburbanism // International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences. Second edition. – Vol. 23. – Oxford: Elsevier, 2015. – P. 660–666.
- Harrison P., Todes A.* Satellite Settlement on the Spatial Periphery: Lessons from International and Gauteng Experience // Transformation: Critical Perspectives on Southern Africa. – 2017. – Vol. 95, Issue 1. – P. 32–62.
- Herzog L.A.* Suburbanization in Latin America // The Routledge Companion to the Suburbs / Ed. by B. Hanlon, T. Vicino. – London: Routledge, 2018. – P. 62–71.
- Hirt S.* Iron Curtains: Gates, Suburbs and Privatization of Space in the Post-socialist City. – Oxford: Wiley-Blackwell, 2012. – 252 p.
- Howard E.* Garden Cities of Tomorrow. – London: Swan Sonnenschein, 1902. – 167 p.
- International Perspectives on Suburbanization. A Post-Suburban World? / Ed. by N.A. Phelps, F. Wu. – London: Palgrave Macmillan, 2011. – 312 p.
- Jackson K.T.* Crabgrass Frontier. The Suburbanization of United States. – New York – Oxford: Oxford University Press, 1985. – 396 p.
- Keil R.* Suburban Planet: Making the World Urban from the outside in. – Cambridge: Polity Press, 2017. – 256 p.
- Lang R.E.* Edgeless Cities: Exploring the Elusive Metropolis. – Washington DC: Brookings Institution Press, 2003. – 154 p.
- Lees L., Slater T., Wyly E.K.* Gentrification. – New York: Routledge/Taylor and Francis Group, 2008. – 310 p.
- Li P.* China's New Suburban Reality: An Attempt to Systematically Define the Chinese Suburb // Metropolitan Governance in Asia and the Pacific Rim: Borders, Challenges, Futures / Ed. by B. Grant, C.Y. Liu, L. Yé. – Singapore: Springer Nature Singapore Pte Ltd, 2018. – P. 123–142.
- Mabin A., Butcher S., Bloch R.* Peripheries, Suburbanisms and Change in Sub-Saharan African Cities // Social Dynamics. – 2013. – Vol. 39, Issue 2. – P. 167–190.
- Massive Suburbanization: (re)building the Global Periphery / Ed. by K.M. Güney, M. Üçoğlu, R. Keil. – Toronto: University of Toronto Press, 2019. – 380 p.
- Mbatha S., Mchunu S.* Tracking Peri-urban Changes in eThekweni Municipality: beyond the «Poor–rich» Dichotomy // Urban Research & Practice. – 2016. – Vol. 9, Issue 3. – P. 275–289.
- Mercer C.* Landscapes of extended ruralisation: postcolonial suburbs in Dar es Salaam, Tanzania // Transactions of the Institute of British Geographers. – 2017. – Vol. 42, Issue 1. – P. 72–83.
- Mercer C.* Boundary work: becoming middle class in suburban Dar es Salaam // International Journal of Urban and Regional Research. – 2020. – Vol. 44, Issue 3. – P. 521–536.
- Meth P., Goodfellow T., Todes A., Charlton S.* Conceptualizing African urban peripheries // International Journal of Urban and Regional Research. – 2021. – Vol. 45, Issue 6. – P. 985–1007.
- Nefedova T.G., Treivish A.I.* Urbanization and Seasonal Deurbanization in Modern Russia // Regional Research of Russia. – 2019. – Vol. 9, № 1. – P. 1–11.
- Old Europe, New Suburbanization? Governance, Land, and Infrastructure in European Suburbanization (Global Suburbanisms) / Ed. by N. Phelps. – Toronto: University of Toronto Press, 2017. – 280 p.

- Palen J.J.* The Suburbs. — New York: McGraw-Hill, 1995. — 236 p.
- Phelps N.A., Parsons N., Ballas D., Dowling A.* Post-Suburban Europe: Planning and Politics at the Margins of Europe's Capital Cities. — Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2006. — 248 p.
- Phelps N.A., Wood A.M., Valler D.C.* A Post-Suburban World? An Outline of a Research Agenda // *Environment & Planning*. — 2010. — № 42. — P. 366–383.
- Phelps N.A.* Sequel to Suburbia: Glimpses of America's Post-Suburban Future. — Cambridge, MA: MIT Press, 2016. — 231 p.
- Planning in an Uncanny World. Australian Urban Planning in an International Context / Ed. by N.A. Phelps, J. Bush, A. Hurlimann. — New York: Routledge, 2023. — 212 p.
- Research in Urban Sociology: Suburbanization in Global Society. — 2010. — Vol. 10. — 368 p.
- Robinson J.* Global and World Cities. A View From off the Map // *International Journal of Urban and Regional Research*. — 2002. — Vol. 26, Issue 3. — P. 531–554.
- Robinson J.* Ordinary cities. Between modernity and development. — London: Routledge, 2005. — 204 p.
- Rukmana D.* Upgrading Housing Settlement for the Urban Poor in Indonesia: An Analysis of the Kampung Deret Program // *Metropolitan Governance in Asia and the Pacific Rim: Borders, Challenges, Futures* / Ed. by B. Grant, C.Y. Liu, L. Ye. — Singapore: Springer Nature Singapore Pte Ltd, 2018. — P. 75–94.
- Schrader B.* We call it home: a history of New Zealand state housing. — Auckland: Reed, 2005. — 272 p.
- Short J.R.* The end of the Suburbs // *The Routledge Companion to the Suburbs* / Ed. by B. Hanlon, T. Vicino. — London: Routledge, 2018. — P. 335–341.
- Soja E.* Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions. — Oxford: Wiley, 2000. — 462 p.
- Stanilov K., Hirt S.* Twenty Years of Transition. The Evolution of Urban Planning in Eastern Europe and the Former Soviet Union. 1989–2009. — Nairobi: UN Habitat, 2009. — 166 p.
- Streule M., Karaman O., Sawyer L., Schmid C.* Popular urbanization: conceptualizing urbanization processes beyond informality // *International Journal of Urban and Regional Research*. — 2020. — Vol. 4, Issue 4. — P. 652–672.
- Suburban Constellations. Governance, Land and Infrastructure in the 21st Century / Ed. by R. Keil. — Berlin: Jovis Publishers, 2013. — 208 p.
- Teaford J.C.* Post-Suburbia: Government and Politics in the Edge Cities. — Baltimore, MA: Johns Hopkins University Press, 1997. — 224 p.
- Teaford J.C.* The American suburb: The basics. — London and New York: Routledge, 2008. — 271 p.
- The Routledge Companion to the Suburbs / Ed. by Hanlon B., Vicino T. London: Routledge, 2018. — 374 p.
- Towards a new vocabulary of urbanisation processes: a comparative approach / C. Schmid, O. Karaman, N.C. Hanakata, P. Kallenberger etc. // *Urban Studies*. — 2018. — Vol. 55, Issue 1. — P. 19–52.
- Trends of urbanization and suburbanization in Southeast Asia / Ed. by T. N.Q. Tran etc. — Ho Chi Minh City: Ho Chi Minh City General Publishing House, 2012. — 328 p.

- Uwe A.* New (sub)urbanism? – How German cities try to create “urban” neighborhoods in their outskirts as a contribution to solving their recent housing crises // *Urban Governance*. – 2022. – Vol. 2, Issue 1. – P. 130–143.
- What’s in a Name? Talking about «Suburbs» / Ed. by R. Harris, C. Vorms. – Toronto: University of Toronto Press, 2017. – 376 p.
- Wiese A.* Places of Their Own. African American Suburbanization in the Twentieth Century. – Chicago: University of Chicago Press, 2004. – 411 p.
- Ye L., Mandpe S., Meyer P.B.* What Is “Smart Growth?” – Really? // *Journal of Planning Literature*, 2005. – Vol. 19, № 3. – P. 301–315.
- Zhou Y., Logan J.R.* Growth on the edge: The new Chinese metropolis // *Urban China in transition* / Ed. by J.R. Logan. – Oxford: Blackwell Publishing, 2008. – P. 140–160.

## Об авторе



**Анатолий Сергеевич Бреславский** – кандидат исторических наук (2011), старший научный сотрудник лаборатории исторической географии и регионалистики Тюменского государственного университета (Тюмень), ведущий научный сотрудник Института монголоведения, буддологии и тибетологии Сибирского отделения Российской академии наук (Улан-Удэ). Преподает в магистратуре «Концептуальная урбанистика» ТюмГУ с 2022 г. Специализируется на изучении процессов урбанизации и субурбанизации в регионах на Востоке России. Автор более 120 научных работ. Организатор серии научных мероприятий, посвященных субурбанизации и периферийной урбанизации в России, в т.ч. всероссийского научного семинара «Что мы знаем о современных российских пригородах?» (2017), международной научной конференции «Пригородная революция» в региональном срезе: периферийные городские территории на постсоветском пространстве» (2019) и др. Адрес электронной почты: [breslavsky@imbt.ru](mailto:breslavsky@imbt.ru).

Анатолий Сергеевич Бреславский

**Субурбанизация и будущее  
российских городов.**

**Введение в проблематику**

Макет и оформление: *Л. В. Лобанова*

Дизайн обложки: *Е. М. Шведова*

---

Подписано к печати 22.02.2024

Формат 60×90/16. Заказ № 3017

Усл. печ. л. 10,625. Тираж 500 экз.

---

«Центр гуманитарных инициатив»

e-mail: unikniga@yandex.ru. Руководитель центра П. В. Соснов

Комплектование библиотек, оптовая продажа в России и странах СНГ  
ООО «Университетская книга-СПб».

«Университетская книга-СПб» предлагает книготорговым организациям, библиотекам и простым читателям широкий ассортимент книг по всему спектру гуманитарных наук – философии, филологии, лингвистики, истории, социологии и политологии. Продукцию ведущих гуманитарных научных издательств Санкт-Петербурга и России вы можете приобрести у нас по издательским ценам.

Контакты в Санкт-Петербурге

Тел. (812) 640-08-71, e-mail: ukniga4@mail.ru

Рассылка по России:

Интернет-магазин Ozon.ru – <https://www.ozon.ru>

Отпечатано в полном соответствии  
с качеством предоставленного оригинал-макета  
в Публичном акционерном обществе  
«Т8 Издательские Технологии»

109316 Москва, Волгоградский проспект, дом 42, корпус 5

Тел.: 8 (495) 221-89-80