**Cодержание**

Введение.

Глава 1. Этапы развития географии городов России.

* 1. Первый этап развития географии городов России.
  2. Второй этап развития географии городов России.
  3. Геоурбанистика – новый этап развития географии городов.

Глава 2. Географии урбанизации городов.

2.1 Общие свойства и особенности города.

2.2 Город как система.

2.3 Типология городов.

2.4 Рынок городских земель.

Глава 3. Размещение, развитие городов Курской области.

3.1 История формирования городов.

3.2 Функции городов.

3.3 Проблемы и перспективы развития.

Глава 4. Проблема формирования чувства малой родины у школьников.

4.1 Нравственное воспитание школьников.

4.2 Гражданское воспитание как часть нравственного.

4.3 Краеведение в воспитательном и образовательном процессе.

.

**Введение**

Город — особое, ни с чем не сравнимое творение ума и рук человеческих. Это среда жизни всевозрастающего числа людей и место концентрации различных, делающихся все более разнообразными видов деятельности. За городами закрепилось название двигателей прогресса. В них рождается и из них распространяется новое. Это творческие лаборатории, духовные мастерские человечества.

Город как форма расселения имеет множество неоспоримых достоинств, которые, увы, сочетаются с неменьшим числом очевидных недостатков. Эта противоречивость породила и продолжает питать бесконечные споры о городе, его эффективности и просто о праве на существование. Одним города кажутся вечными, другие мечтают о времени, когда городов не будет, по крайней мере городов-гигантов.

Один из крупнейших архитекторов нашего столетия Франк Ллойд Райт назвал свою книгу “Исчезающий город”. Еще раньше, на рубеже веков, возникли проекты городов-садов, которые должны были, по мысли их авторов, прийти на смену городам-гигантам. Когда в середине нашего века началось бурное развитие пригородов, в которые устремилось население из городских центров, это было воспринято как начало новой эры — урбанизации без городов.

Однако предсказания о том, что “городам приходит конец”, не сбылись. Города продемонстрировали удивительную живучесть и умение жить в изменяющемся мире. Сейчас, накануне XXI в., когда уже можно ретроспективно представить причудливый ход урбанизационных процессов в завершающемся столетии, мы видим, что XX в. был веком урбанизации и заканчивается он на высокой урбанистической ноте. Роль городов усилилась. Они получили необычайное развитие, не растворились в агломерациях. Их значение не подорвано развитием техники связи. Городам не нашлось замены.

В городах сосредоточилось огромное историко-культурное наследие. Они хранят шедевры зодчества, историческую память стран и народов, представляет собой каменную летопись человечества. И сами по себе как сложнейшее творение ума и рук человеческих, труда многих поколений они есть величайшая ценность. Особое значение городов и в том, что они создают условия для движения человечества вперед. Они обладают арсеналами информации, соединяют разные сферы деятельности, на пересечении которых возникают точки роста в культуре, науке, технике, политике. Им присуща особая атмосфера общения, многоконтактная среда. Будучи местами концентрации многих проблем общества, города в то же время являются и средством их решения.

Изучение городов необходимо для того, чтобы сделать их более удобными для жизни людей, т.е. обеспечить им лучшие условия для выполнения исключительно важных обязанностей. Справедливо замечено: чем города становятся сложнее, тем больше усложняется знание о них. Многогранность города как социального организма, фокуса территории, коммунально-хозяйственного комплекса, градостроительной системы требует участия в исследовании его проблем представителей многих наук, высказываются скептические мнения о возможности построить всеобъемлющую единую науку о городе. Его исключительная сложность свидетельствует о резонности таких суждений. Ho создать географическое учение о городе, к чему призывал ваш соотечественник И.М.Маергойз, возможно. Географические идеи и концепции необходимы для раскрытия фундаментальных свойств города. Географическим подходам свойственна комплексность, соответствующая природе этого комплексного объекта. География рассматривает город (как и другие изучаемые ею объекты) на разных территориальных уровнях, что и открывает путь к исследованию города как системы в системе Городов, по удачному выражению видного американского географа Б.Берри. География предлагает рассматривать его как экосистему, что позволит плодотворно изучать экологические проблемы современного мира.

Социальная география помогает познать город как своеобразный “демографический котел”, в котором происходят очень сложные социальные и демографические процессы. Как среда, как социальный организм он существенно влияет на демографическое поведение людей, на их социальное расслоение. В нем не только создаются благоприятные условия для расцвета человеческой личности, но и возникают явления социальной патологии. В городе соседствуют очаги высокой культуры и гнезда преступности.

География раскрывает особенности географического положения города — этого специфического ресурса, едва ли не самого главного для его развития. География обязывает рассматривать город вместе с окружением, выступающим его партнером и одновременно дополнением, а также вместе с той подшефной территорией, которую он обязан обслуживать и опекать. Изменения в городе вызывают ответную реакцию в окружающем районе — своего рода “пространственный резонанс”. Управляя развитием города, можно управлять и развитием района.

Географическое учение о городе конструктивно. И не случайно происходит постоянное сближение географии с градостроительством и районной планировкой. Без раскрытия фундаментальных свойств городов и их систем (а этим в числе других наук и занимается география городов) невозможно регулировать их рост и развитие. Неудачи в политике расселения в значительной мере объясняются пренебрежением закономерностями и особенностями развития и функционирования городов, установленными наукой, в том числе и географической.

Но и город, как объект исследования, очень важен для географии, которая находит в нем применение для всех своих дочерних наук и может реализовать, занимаясь городом, свой потенциал науки-интегратора. Будучи совокупностью предприятий и устройств, оказывающих сильное воздействие на окружающую среду, город не только сам становится ареалом с напряженной экологической ситуацией, но и фактором, меняющим, подчас очень резко, подобную ситуацию в пределах обширного района. Рассмотрение проблем устойчивости ландшафта, чем занимается современная география, невозможно без изучения города, в котором природа подвергается суровому испытанию на прочность.

В новой ситуации, в какой оказалась Россия, некоторые составляющие географического учения о городе приобретают особое значение. Среди них — учение о географическом положении городов, в том числе о геополитическом. Его правильная оценка имеет определяющее значение для выработки стратегии развития ряда городов, например, Санкт-Петербурга, Новороссийска, Владивостока и других. Важность сохранения и укрепления единого экономического пространства в условиях нарушения и даже разрыва традиционных связей выдвигает задачу формирования опорного каркаса расселения и территориальной структуры хозяйства в виде крупных центров и соединяющих их магистралей.

Изложение вопроса о теме города в преподавании географии в школе уместно начать с напоминания о позиции Н.Н. Баранского, который считал методически удачным заключать тему о стране в своеобразные “городские рамки”. Вначале, когда нужно создать самое общее представление о стране, требуется сказать о ее наиболее значительных центрах, а затем при более подробном рассмотрении районов.

К городу логично обращаться при проработке такой важной для экономической географии темы, как географическое разделение труда, поскольку города — это и результат, и столь же существенный фактор разделения труда. При характеристике города необходимо уделить соразмерное внимание основным его сторонам, не допуская однобокости. Город — не только экономический центр, средоточие промышленности и место производства духовных ценностей. Это прежде всего люди, населяющие город, составляющие особую территориальную общность. Деятельность и жизнь многих поколений людей создали в городе определенную среду, характеризующуюся специфической атмосферой, традициями, всем тем, что называют духом города. Такой акцент предопределяет внимание к городской среде природной архитектурной, человеческой, интеллектуальной и т.д.

Многогранность города, его сложная функциональная структура делают возможным при характеристике отраслей промышленности, видов транспорта, сфер науки, искусства, образования использовать примеры разных городов — центров той или иной деятельности. При этом желательно показать, какой отпечаток наложила на город его “профессия” и как в городе возникла среда, благоприятствующая успешному осуществлению именно данной деятельности.

Еще более плодотворным оказывается использование темы Города для характеристики района или страны. Города отражают наиболее существенные черты своего района: определенный склад характера его жителей, их менталитет, традиционные занятия, его хозяйство, ведущие отрасли, архитектуру, приемы использования природного ландшафта в градостроительстве. Страна и район как в зеркале отражаются в своих городах.

Тема города нужна не только для усиления внутригеографических связей: между экономической и социальной географией, между географией общества и географией природы, географией отраслей и географией районов. Она должна быть использована для укрепления контактов географии как учебного предмета с историей, литературой, биологией.

Историко-географический анализ формирования сети городов, выполнения ими роли опорных пунктов в закреплении государственной территории связывает географию и историю. Город — многослойное образование, которое несет отпечаток разных эпох. Его здания, улицы и площади — свидетели знаменательных исторических событий. Основание города — это реализация экономических и военно-стратегических устремлений государства на том или ином историческом этапе.

В литературе тема города занимает большое место. Многие русские писатели очень внимательно изучали город и жизнь его обитателей. Еще в первой половине прошлого века сложилось направление, которое можно назвать физиологией города. В русской литературе и публицистике широкое распространение получил прием сравнительной характеристики городов. Писатели отправлялись в литературные экспедиции по городам. Города становились местами не только творчества, но и литературного действия. Изучение литературной биографии городов благодаря наблюдательности и дару слова писателей позволяет полнее представить место города в стране, его характерные особенности и своеобразие.

Город живет в природе, контакт с которой так нужен горожанам, и оказывает многостороннее воздействие на природу. Он обязан найти с природой компромисс и помочь ей адаптироваться к городским условиям. Для этого нужно подбирать породы деревьев и виды кустарников, способных удовлетворительно чувствовать себя в городских условиях, развивать вертикальное озеленение на стенах строений, устраивать мини-сады на плоских крышах домов.

**Глава 1 Этапы развития географии городов России**

**1.1 Первый этап развития географии городов России**

Начало отечественной географии городов положил труд К.И.Арсеньева “Гидрографическо-статистическое описание городов Российской империи с показанием всех перемен, происшедших в составе и числе оных в течение двух веков от начала P/II столетия и доныне”, опубликованный в 8 выпусках “Журнала Министерства внутренних дел” в 1832 и 1834 гг. К.И.Арсеньев не только фиксировал изменения в составе и размещение городов, но и объяснял их причины. В качестве временного рубежа им был принят 1637г., исходное состояние городов охарактеризовано по “Книге Большому Чертежу”'. Исследованием K.И. Арсеньева охвачено примерно 500 городов. Очень внимательно отнесся исследователь к объяснению причин, вызвавших исчезновение городов. Он отвечал на поставленный им же вопрос: “...Отчего могут пропадать города... отчего они могут пропадать даже в таких странах, которые не терпели ни зол естественных, ни бедствий, причиняемых войною?” К.И.Арсеньев подчеркивал прогрессивную роль городов, указывая, что они распространяют довольство вокруг себя”, в то время как идеологи дворянства видели в городах зло, причину “повреждения нравов” в России.

Интересен не теряющий значения и в настоящее время подход К.И.Арсеньева к изучению городов по “системам водным”.

Города, расположенные в бассейне крупной реки, объединяюсь общими водными путями, которые до появления железных дорог были основными для перевозки грузов. Кроме того, урода строились на берегах рек, где существовал комплекс благоприятных для них условий: источник воды, удобство доставки по реке стройматериалов, защищенность водными рубежами.

Не случайно, что первое крупное исследование по географии российских городов имело историко-географический характер. В предшествующие столетия — XVII и XVIII — произошли очень крупные изменения в составе городов и их сети. Важно было проанализировать эти изменения и дать оценку действиям властей по учреждению множества новых городов, определить их жизненность. В замечательной работе К.И.Арсеньева можно видеть истоки зарождения таких важных направлений, как историческая география городов, учение о географическом положении, функционально-генетическая типология городов. Примечательно то внимание, которое оказывали всегда русские литераторы и публицисты городу, занимавшиеся изучением и осмыслением города как сложного организма, среды жизнедеятельности, сильно влияющей на судьбы людей. Десятилетие спустя после появления работы К.И.Арсеньева вышел сборник “Физиология Петербурга” под редакцией Н.Некрасова, составленный из трудов русских литераторов. Среди авторов сборника были В.Г.Белинский, Н.А.Некрасов, Д.В.Григорович, И.И.Панаев.

Деятельность выдающегося отечественного экономико-географа В.П. Семенова-Тян-Шанского, создателя оригинальных трудов по географии городов России, началась на рубеже XIX и XX вв. и закончилась в блокадном 1942 г. Он был учеником А. И. Воейкова, которому наряду с прославившими его работами по климатологии принадлежат интересные и обратившие на себя внимание исследования по географии населения. В.П. Семенов-Тян-Шанский опубликовал выдающийся труд “Город и деревня в Европейской России”. Вопросы методологии и теории сочетаются здесь с конкретным исследованием городского и сельского расселения; сформулировано понятие “город”, выделены военный, юридический, административный и торгово-промышленный его типы, резко различающиеся по своей роли. Была предложена типология городов, в которой ведущими признаками явились людность и географическое положение. В.П. Семенов-Тян-Шанский выявил важную закономерность в распределении городов по территории, которую он назвал географическим законом, “согласно которому, каждый сколько-нибудь крупный город представляет как бы центр планетной системы, ибо вокруг него по радиусам, на известных расстояниях, вырастают вспомогательные к нему города меньших размеров, находящиеся в экономической зависимости от главного города”.

В.П. Семенов-Тян-Шанский предпринял попытку разобраться, что же такое истинное городское поселение в России. Он выделил класс “истинных городов” независимо от юридического статуса поселения, определил в качестве критериев минимум людности и минимум торгово-промышленного оборота. Был также введен класс промежуточных поселений, образованный двумя группами — “административных пунктов” (сюда вошли те официальные города, торгово-промышленное значение которых было невелико) и “будущих городов”, перспективных и обладающих потенциалом, но пока не достигших уровня, позволяющего отнести их к истинным городам.

В Европейской России в тогдашних границах числился, по официальным данным, 761 город, из которых на основании предложенных им критериев к истинным В.П. Семенов-Тян-Шанский отнес 534 города, отказав в праве считаться таковыми примерно 30% официальных городов.

В другой работе “Район и страна” В.П. Семенов-Тян-Шанский дал схему функционально-пространственной эволюции крупного города и его окружения, уделил внимание вопросам географического положения городов. Большой интерес и актуальность представляют разделы этой очень емкой книги, которую Н.Н. Баранский назвал “энциклопедией географии”, посвященные связям географии и искусства, географии тонов, запахов и звуков. Эти разделы книги важны и интересны в связи с развитием географии восприятия, в которой город занимает видное место.

И.М. Гревс дал развернутую программу изучения города, которая основывалась на таких важнейших принципах, как изучение города вместе с его окружением, в целом и по отдельным частям, рассмотрение предыстории его возникновения и рождения, изучение его современной жизни. Специальные работы И.М. Гревса посвящены методике проведения экскурсий по городу. Подчеркивая важность изучения города, его истории с помощью зрительного эмоционального восприятия, И.М. Гревс, предлагая разнообразные методические приемы, учит этому восприятию.

К сожалению, обстановка в нашей стране и в науке в то время сложилась такая, что очевидные достижения, полученные географической и смежными с ней науками, не были должным образом ни оценены, ни использованы. Начавшаяся борьба с “буржуазным” влиянием, разоблачение “чуждой” идеологии препятствовали освоению научного наследия. Была отвергнута антропогеография, которая объявлялась реакционным направлением, основанным на вульгарном географизме, а вместе с этим отброшено то ценное, что было в трудах российских антропогеографов — учет роли природных условий в жизни человека, интерес к истории, мастерство описания, не говоря уже об истоках геополитики и характеристике национальной психологии.

В то же время антропогеографы уделяли большое внимание городской тематике. В курсе A.A.Крубера “Антропогеография”, который читался в предреволюционные годы, рассматривались функционально-генетическая классификация городов, планировка городов и факторы, ее определяющие, была предложена типология городов, основанная на истории развития сетей городов, а также на нравах и обычаях их жителей.

**1.2 Второй этап развития географии городов России**

Быстрый рост числа городов, реконструкция старых городов в связи с индустриализацией потребовали разработки новых подходов в градостроительстве, отвечающих динамическому характеру современного города. Появились новаторские схемы “развивающегося города” Н.А. Ладовского, параллельного развития основных функциональных зон Н.А. Милютина. В конце 1920-х и начале 1930-х гг. развернулись оживленные дискуссии по проблемам расселения.

Фундаментальными явились работы Г.В. Шелейховского, посвященные закономерностям распределения населения в городах и роли транспорта в формировании их структуры. Они открыли новое направление, послужили началом важных исследований в области транспорта и расселения, среди которых особое место занимают работы А.М. Якшина и Г.А.Гольца.

В географии же в рамках отраслево-статистического направления городу не уделялось внимания, несмотря на то, что возрастала его роль в территориальной организации хозяйства. Н.Н.Баранский, утверждавший районное направление в экономической географии, старался найти городу то место в гeoгpaфии, которое он заслуживал. В “Кратком курсе экономической географии” он вводит характеристику важнейших городов. В “План экономико-географической характеристики госплановской области” он включает анализ значения важнейших городов в связи с их географическим положением. О.А. Константинов разрабатывает курс экономической географии СССР с городским уклоном.

На Первом всесоюзном географическом съезде (1933г.) О.А.Константинов выступил с докладом “Основные проблемы экономико-географического изучения городов СССР”, в котором были сформулированы задачи изучения и определения: социально-экономических признаков города; типов городов СССР и их классификации; роли городов в размещении производительных сил и экономическом районировании СССР; роли городов как признаков для экономического районирования и принципов выделения районов городских поселений; принципов экономического микрорайонирования городов СССР. Из этого перечня главных вопросов видно, что география городов провозглашалась частью экономической географии, что в значительной степени отвечало характеру времени.

В 1934 г. О.А. Константинов опубликовал статью “Опыт изучения влияния особенностей района на характер городских поселений”, в которой мастерски были охарактеризованы региональные типы городов, формирующиеся в своеобразной географической обстановке разных районов. Было положено начало важному направлению, которое со временем должно было оформиться в региональную географию городов.

Городская тематика все чаще рассматривалась в экономико-географических исследованиях. Первая кандидатская диссертация в нашей стране (по экономической географии) была защищена Н.Н.Баранским (младшим) и посвящена сравнительной характеристике Коломны и Серпухова. В журнале “География в школе”, основанном в 1934 г. по инициативе Н.Н. Баранского, стали печататься статьи — характеристики советских и зарубежных городов. Однако до начала Великой Отечественной войны география городов как направление еще не набрала силу.

Примечательно, что сразу после окончания Великой Отечественной войны вышло в свет несколько работ, которые имели ориентирующее значение для развития географии городов. Особое место среди них занимает статья Н.Н. Баранского “Об экономико-географическом изучении городов”, опубликованная в одном из сборников созданной им серии “Вопросы географии” (1946). Ни один труд в советской экономической географии не оказал столь решающего влияния на отечественную геоурбанистику, как этот. Он дал мощный импульс экономико-географическому изучению городов по нескольким направлениям.

Н.Н. Баранский показал, что география должна изучать в городах и как она должна это делать. Эта работа заложила основы методологии географического изучения городов и их совокупностей, в ней дана программа исследований и изложены методические указания. Акценты сделаны на вопросах экономической географии, что и выражено в самом названии статьи. Но в то же время в ней содержался и более широкий географический взгляд на проблемы городов. Важная роль отводилась изучению населения города.

Города рассматривались прежде всего как фокусные пункты, стягивающие связи территории и оказывающие на нее разностороннее влияние, а их совокупность — как командный состав, организующий территорию во всех отношениях — хозяйственном, политико-административном и культурном. Эта роль городов требует от них определенной организации, возникает их иерархия, соподчиненность. Каждый город имеет определенные функции, свой круг действия, радиус влияния и притяжения. Города должны изучаться географией на разных территориальных уровнях, здесь особенно важна “игра масштабами”.

Успех работы Н.Н. Баранского в значительной мере был определен и тем, что все выдвигаемые им положения были подкреплены конкретными примерами из реальной географии городов России и зарубежных стран. Акцент на важнейших положениях достигался благодаря умению Н.Н. Баранского выразить мысль ярко, сильно и образно. Такие выражения, как “город сам себе создает положение”, “город — это ... "фокусная точка", т.е. такая, которая собирает в себе характерные черты большой связанной с ним территории и бросает на нее яркий свет, подобно маяку”, “с экономико-географической точки зрения, города плюс дорожная сеть — это каркас, это остов, на котором все остальное держится, остов, который формирует территорию, придает ей определенную конфигурацию” и другие, врезывались в память, избирались в качестве эпиграфов, служили отправными точками исследовательских направлений. Положение о городах и соединяющих их дорогах как каркасе территории стало исходным пунктом для создания концепции опорного каркаса расселения.

На основе изучения ряда монографий о городах Н.Н.Баранский счел возможным рекомендовать схему развернутой характеристики города, оговорившись, что “всего своеобразия и разнообразия городов, сложившихся в процессе истории человечества в самых различных природных и общественно-исторических условиях, охватить какой-либо твердой для всех них единой схемой невозможно”.

В схему были включены следующие пункты:

1.Введение.

2.Положение и природные условия города и его ближайшего окружения.

3.Историко-географический очерк города.

4.Современная характеристика города в целом.

5.Микрогеография города.

6.Ближайшие окрестности.

7.Заключение.

Каждый из этих разделов был обстоятельно охарактеризован. Центральное место отводилось современной характеристике города, в которой выделялись три раздела: 1) тип и значение города, выявляемые указанием на основные выполняемые городом функции, их размеры и соотношение; 2) население города, его состав (национальный, профессиональный и др.), его культурный уровень, его жизнь; 3) внешний вид города, городское благоустройство, характер застройки, тип построек, внутригородской транспорт, планировка, членение на части.

Рекомендации Н.Н. Баранского оказали несомненное влияние на создание монографических работ по ведущим городам Советского Союза, которые в виде брошюр стали издаваться в Географгизе начиная с 1950-х гг.

Почти одновременно со статьей Н.Н. Баранского вышла в свет (также в “Вопросах географии”) работа И.М. Маергойза “Об экономико-географическом положении города Сталинграда”. Она представляла собой сокращенное изложение кандидатской диссертации автора, заслужившей восторженную оценку Н.Н.Баранского. Развивая и углубляя положения Н.Н.Баранского о географическом положении, И.М.Маергойз создал работу-эталон. Впоследствии он опубликовал развернутую схему ЭГП города, которая указывала на необычайную дифференциацию этого ключевого для географии понятия и одновременно свидетельствовала о трудности его интегральной оценки. И.М. Маергойз наполнил богатым содержанием характеристику таких сторон ЭГП, как историчность, категоричность, индивидуализирующая (по отношению к городу) роль, физико-географическое положение городов. Он теснейшим образом связал изучение ЭГП города с исследованием территориальной структуры хозяйства, дал пример историко-географи-ческого анализа ЭГП на конкретном примере такого очень “фокусного” города, как Сталинград-Волгоград, в прошлом Царицын.

И.М. Маергойзу принадлежат также эталонные монографические характеристики Киева, Вены, Будапешта, Праги. Он сыграл роль лидера в формировании географического направления в исследовании урбанизации, о чем будет сказано далее.

В первое послевоенное пятилетие вышли в свет две фундаментальные книги по исторической географии городов: в 1949 г. Р.М. Кабо опубликовал “Города Западной Сибири”, в 1951 г. Л.Е.Иофа — “Города Урала”. Обе были посвящены феодальному периоду развития городов.

Работа Р.М. Кабо написана в рамках экономической географии городов. Автор подчеркивает, что “город есть одна из форм размещения материального производства и расселения людей, участников производства”.

Закончив исследование развития городов Западной Сибири во время военно-феодального периода, Р.М. Кабо бросает, как он пишет, “краткий взгляд на дальнейший путь городов”. Это очень сжатая и очень емкая характеристика особенностей формирования и современного состояния (на момент написания книги) системы сибирских городов.

Книга Л.Е.Иофа — не только серьезное исследование городов Урала в духе исторической географии городов. Она чрезвычайно интересна своим методологическим введением, в котором обстоятельно излагаются подходы к изучению городов в географии. Затем эти подходы были блистательно реализованы в конкретнее исследовании уральских городов. Свою задачу автор видел в том чтобы “показать, как сформировался современный рисунок городской сети Урала, как и почему возникали и развивались. t! достигая большого экономического расцвета, то, наоборот, утрачивая его, наиболее крупные из уральских городов, как и почему менялась их экономическая структура”. Л.Е.Иофа при этом приводит слова Н.А.Добролюбова, который требовал, чтобы география объясняла, “почему одни города стягивают к себе население и богатеют, а другие пустеют и теряют население”.

В 1959 г. вышла книга В.В.Воробьева “Города южной части Восточной Сибири (историко-географические очерки)”, которая достойно продолжила это же направление: внимание к карте, вдумчивый анализ широкого круга исторических источников, связь между развитием региона и формированием сети городов и каждого из них. В отличие от двух ранее упоминавшихся книг, труд В.В.Воробьева охватывал весь период существования южносибирских городов — от начала XVII в. до 1958 г. Разбив его на части, автор стремился “дать несколько "срезов" во времени, соответствующих наиболее важным этапам формирования системы городов на юге Восточной Сибири”7. Сравнение этих “срезов”, по его мнению, и позволило воссоздать процесс изменений в числе, размещении и взаимоотношениях городов.

К сожалению, так интересно и мощно начатое направление — историко-географическое изучение городов по крупным частям России — продолжения в дальнейшем не получило.

Помимо уже названных ученых, в послевоенное время свой вклад в развитие географии городов внесли Ю.Г. Саушкин, В.В. Покшишевский и В.Г.Давидович. Ю.Г. Саушкин предложил типологию городов на основе их места в географическом разделении труда, выделив три стадии в производственном процессе: добыча и первичная обработка сырья, получение промежуточного продукта и выпуск готовой продукции

В.В.Покшишевский начал работать по городской проблематике еще в довоенные годы. Отличаясь удивительной работоспособностью, он с успехом занимался многими вопросами экономической и социальной географии, но преимущественно проблемами географии населения. Городская тематика при этом всегда занимала в трудах В.В.Покшишевского видное место. Его кандидатская диссертация, защищенная в 1941 г., называлась “Территориальные условия формирования промышленного комплекса Петербурга-Ленинграда”. Ее, в частности, можно считать одной из первых у нас исследовательских работ в области микрогеографии городов. В докторской диссертации “География миграций населения России. Опыт историко-географического исследования” В.В. Покшишевский показал значение образовывавших укрепленные линии городов, под защитой которых шло освоение “Дикого поля”. В книге “Заселение Сибири”, вышедшей в 1951 г., выявлена и охарактеризована особая роль городов Сибири, которые здесь не формировались, как в Европейской России, сельской местностью, а сами становились фаг тором сельскохозяйственного освоения территории.

В.Г.Давидович был живым олицетворением связи географии городов и градостроительства. Крупный экономист-градостроитель, автор фундаментальных трудов, он стал родоначальником очень плодотворного направления в географии городов по изучению взаимосвязанного расселения, наиболее развитой и масштабной формой которого были городские агломерации. Он вел также своеобразный мониторинг формирования сети городских поселений в нашей стране, систематически публикуя весьма обстоятельные статьи и разделы в своих монографиях.

Среди работ О.А. Константинова, продолжившего исследования в различных областях географии городов (формирование сети городов СССР в первое десятилетие после революции, города Урала, типология городов и др.), особо следует отметить его аналитические труды, содержавшие обзоры публикаций по вопросам типологии и классификации городских поселений (1963) и истории формирования в СССР географии городов как особой отрасли географических знаний (1962). Для О.А.Кон-стантинова было очень характерно внимание к самой науке:

едва ли не на все выходившие книги по географии городов и смежным вопросам он публиковал в журнале “Известия ВГО” обстоятельные рецензии.

Автор обстоятельного аналитического обзора, характеризующего пути развития отечественной геоурбанистики, Н.В.Петровсчитает конец 1960-х — начало 1970-х гг. рубежом, разделяющим послевоенный период на два отрезка. Для первого характерно развитие географии городов, которая может быть названа классической, для второго — развитие геоуроанистики в современном понимании. Отмечающие этот рубеж вехи — работы Б.С.Хорева “Городские поселения СССР (проблемы роста и их Изучение)”, “Проблемы городов (экономико-географическое ис-чследование городского расселения в СССР)”, написанные соответственно в 1968 и 1971 гг., и Г.М.Лаппо “География городов с основами градостроительства” (1969). В этих книгах, замечает автор, подводятся в известной мере итоги всему предшествующему развитию отечественной геоурбанистики.

1.3 Геоурбанистика – новый этап развития географии городов

1970-е и 1980-е гг. характеризовались дальнейшим развитием географии городов по нескольким направлениям. Можно говорить и о количественном росте исследований и о качественных сдвигах, что и выразилось в публикациях, поток которых явно нарастал. Достаточно отчетливо выделились следующие основные направления:

географические исследования урбанизации;

изучение городской среды и экологических проблем расселения;

проблемы регулирования развития и роста городов; городская политика;

исследования городских агломераций и связей в них;

системы городского расселения на уровне страны и крупных регионов.

Перемещение акцентов в сторону изучения систем расселения и урбанизации знаменует наступление нового этапа в развитии географии городов, этапа геоурбанистики. Геоурбанистика проявила себя наиболее динамичной частью отечественной экономической и социальной географии. По данным, относящимся ко всему СССР, доля ее за период 1970—1984 гг. выросла с 14,3 до 33,45%, а в общем потоке географических публикаций соответственно с 3,0 до 9,02%.

Развитие географии городов в нашей стране шло не изолированно от мировой геоурбанистики. Этому, безусловно, способствовало знакомство с трудами зарубежных ученых. Поддерживались постоянные контакты, отечественные геоурбанисты участвовали в международных конференциях и симпозиумах, устанавливали личные связи с иностранными учеными, знакомились с урбанистической ситуацией за рубежом.

Весьма полезным оказались сотрудничество и обмен опытом советских и польских географов-урбанистов. С 1971 по 1989 г. попеременно в Польше и в Советском Союзе прошло 7 совместных семинаров по урбанизации. С польской стороны участвовали такие известные ученые, как К.Дзевоньский, З.Хойницкий, А.Врубель, Р.Доманьский, А.Загоджон, М.Ерчиньский, П.Корцелли, А.Елонек, Э.Иваницка-Лира и др. Систематически публиковались материалы семинаров, среди них — монографический сборник “Проблемы урбанизации и расселения” (М., Мысль, 1976).

Результатом советско-американского сотрудничества явился аналитический обзор состояния геоурбанистики в США и СССР, который вышел отдельной книгой на русском и английском языках (американская книга посвящена памяти Ю.Г.Саушкина и Т.Шабада).

Значительное влияние на развитие геоурбанистических ,к следовании, в том числе их методики, в нашей стране оказали труды зарубежных ученых. В серии “Новые идеи в географии публиковались переводы трудов зарубежных географов, в том числе известных урбанистов.

Географические исследования урбанизации. Изучение урбанизации многими науками заставило географов определить свои задачи, найти свое место в междисциплинарных исследованиях. Ориентирующее значение имели работы И.М. Маергойза. Со своими учениками и последователями он опубликовал ряд статей, где были изложены географические аспекты урбанизации, которая характеризовалась как процесс глубоко географический. Поэтому необходима характеристика ее географической обусловленности и выраженности, в связи с чем образовались два основных подхода. Первый ставит задачей выяснение того, чем обусловлена урбанизация, каковы те территориально-географические обстоятельства, которые действенно на нее влияют. Цели второго — выявление и характеристика территориальных различий процесса в целом, обусловленных совокупностью факторов, среди которых проявляются и географические.

География изучает урбанизацию, ее пространственный ход и результаты в тесной связи с территориальной структурой стран и регионов, которая как бы ориентирует пространственное развитие урбанизации и сама под ее влиянием трансформируется. Урбанизация с географической точки зрения обладает важной особенностью — она пространственно выборочна, неравномерна, проявляясь в разных местах с разной силой и в разных формах.

Были введены в оборот понятия “урбанистическая структура” — соотношение (по числу жителей) городских поселений различной величины — и “территориально-урбанистическая структура” — соотношение и взаиморасположение территорийс различной степенью урбанизованности, с различным направлениями и темпами урбанизации.

Главная арена и носители основных свойств урбанизации — крупные города и городские агломерации. Они представляют специфическую урбанизированную среду для жизни людей и Функционирования разного рода сосредоточенных в ней . С точки зрения географии, формирование этой специфической среды и есть процесс урбанизации.

Изучение городской среды и экологических проблем расселения.

Это направление привлекло внимание разных отраслей науки, в частности, социологии, градостроительства, экономики и географии в связи с общими тенденциями антропологизации и экологизации научных исследований. Экономисты провозгла-р1ли лозунг развития социально ориентированной экономики. Архитекторы “вспомнили” о том, что градостроительство — это, собственно говоря, создание среды для людей.

Особое внимание привлекли темы человека в городе и городской среде. В географии исследования этих проблем отражены в работах Лаборатории экологии человека в Институте географии, которые проводились под руководством Ю.В. Медведкова.

Экологические исследования получили широкое развитие в градостроительстве.

Проблемы регулирования развития и роста городов. Городская политика. Эти проблемы могут быть причислены к разряду вечных. На протяжении многих десятилетий в нашей стране провозглашался лозунг ограничения роста больших городов, и от градостроителей требовалось, чтобы в генеральные планы их развития эта установка закладывалась в качестве основополагающей. Столь же настойчиво в генеральные планы малых городов внедрялась установка на активизацию, расширение и укрепление градообразующей базы, в основном путем размещения новых промышленных предприятий, что способствовало бы выходу из состояния застоя или упадка.

В реальности было наоборот: большие города продолжали расти, даже тогда, когда было очевидно, что это сопряжено для них с крупными негативными последствиями, а малые города упорно “отказывались” от предлагаемых им в проектах решений. Спор о политике в отношении больших городов — самый острый в науке о городах, а названная тема заняла обязательное место почти во всех монографиях, посвященных проблемам географии городов или градостроительства.

Сторонники концепции ограничения указывали на отрицательные последствия роста крупных центров, ухудшение в них условий жизни, безостановочное поглощение ими ценных пригородных земель, экологическое неблагополучие. И здесь они были правы. Также подчеркивалось, что, привлекая к себе инвестиции, большие города оставляли без средств малые, лишая их возможности решить свои проблемы. И это также было верно.

Те, кто выступали за политику роста крупных городов, вовсе не агитировали за безудержный и нерегулируемый их рост. Они также видели, что разрастание больших городов и территориальное и по численности населения сопряжено с очевидным ущербом. Но они указывали и на то, что потенциал больших городов используется недостаточно, потому что они перегружены функциями и видами деятельности, не свойственными действительно крупным центрам, что “промышленный флюс” нередко блокирует развитие третичного и четвертичного секторов экономики, которые прежде всего и делают большие города лидерами развития, двигателями прогресса. Поэтому большие города "России нуждаются в доразвитии, чтобы получить те элементы градообразующей базы, которые усилят их роль очагов инноваций. В этом заинтересована страна, опирающаяся в своем социально-экономическом развитии на ведущие центры.

Противоборствующие в споре стороны сошлись в том, что Проблемы нельзя решать в рамках отдельно взятых городов. Нужны системный подход и учет места каждого города в системе расселения. Проблемы больших и малых городов должны решаться взаимосвязанно.

Исследование городских агломераций и связей в них. В последние годы агломерации все чаще становились объектом исследований. К тому же по мере роста они накапливали проблемы, становившиеся все острее и масштабнее. Противоречивость, присущая агломерациям, определила весьма противоречивое к ним отношение. Спор шел о том, закономерно ли в условиях социализма формирование агломераций, которые возникают стихийно и придают картине расселения хаотичность. Хотя этот процесс в СССР — России проходил в широких масштабах, став одной из главных тенденций в развитии расселения, ученые, считавшие агломерации в нашей стране чужеродными образованиями, выдвинули тезис о том, что не всякие тенденции выражают закономерность.

Исследования агломераций по разным направлениям - и в аспекте выявления общих особенностей процесса, и в о ношении методики исследования, и в градостроительно-планировочном аспекте — развернулись почти одновременно в нескольких центрах. Наиболее широко, в рамках всей страны агломерации изучались в Институте географии и ЦНИИП градостроительства, где впервые был составлен атлас агломераций, в котором каждая из них получила свой “паспорт” и была оценена в отношении развитости на основе специально разработанной методики. В Институте географии итоги исследований были освещены в серии статей и монографий. На основе методики, разработанной П.М.Поляном, была проведена научная инвентаризация городских агломераций страны. В результате сотрудничества двух коллективов — Института географии и ЦНИИП градостроительства — был опубликован совместный труд по методологии и методике исследований агломераций.

Системы городского расселения на уровне страны и крупных регионов.

Их исследования получили дополнительный стимул в связи с разработкой в это время Генеральных и Региональных схем расселения. Работы, посвященные анализу развития и выявле нию свойств опорного каркаса расселения, выполнялись параллельно и градостроителями и географами. Выделение вопросов пространственного остова расселения в особое направление свойственно геоурбанистике и в других странах. В Польше, например, появилась серия работ о будущем территориальном устройстве страны, в которых предлагались различные его варианты, отличавшиеся разными акцентами на узловых или линейных элементах каркаса расселения.

Работы, посвященные анализу расселения в его непрестанном изменении, стали основываться на эволюционном подходе. Он был предложен, раскрыт и реализован в исследованиях, выполненных под руководством Ж.А.Зайончковской, которая выделила три стадии эволюции расселения: “точечную”, когда характер расселения определялся размещением относительно обособленных и отдельно стоящих поселений, достаточно равномерно расположенных по территории; агломерационную, ознаменовавшую переход от равномерного расселения к “пятнистому” и стадию интегрированного расселения, характеризующуюся тесным взаимодействием и взаимосвязями городских и сельских поселений.

В 1980-е — начале 1990-х годов были опубликованы монографии, как бы подводящие итоги развития геоурбанистики и разным ее направлениям и ставящие задачи на будущее и совокупность позволяет судить о современном состоянии и перспективных направлениях развития этой науки.

Совершенствование методики исследований. Внедрению н вьгх методов исследования в сочетании с традиционными, прежде всего картографическими, уделяли большое внимание такие крупные организаторы и лидеры нашей науки, как Ю.Г.Саушкин и И.М.Маергойз, по инициативе которого в МФГО была организована и успешно работала Комиссия по новым методам.

Значителен вклад в развитие и внедрение новых методов Л.И.Василевского, Н.И.Блажко, Ю.Г.Липеца, С.М.Гуссейн-За-де, Г.А.Гольца, С.Е.Ханина, П.М.Поляна, Г.М.Горностаевой и др. Большое значение имели фундаментальные труды по методике исследований П.Хаггета, Т.Хегерстранда, П.Мерлена, Дж.Форрестера и других зарубежных ученых.

В отечественной науке уже пройден этап ученичества в части использования математических методов, когда методы подчас заслоняли содержание и было очевидным затруднение с интерпретацией получаемых результатов. Ряд работ последнего времени, например С.Е.Ханина по функциональной структуре, взаимодействию и ЭГП городов, демонстрируют получение действительно нового знания на основе современной методики. Впрочем. у таких исследователей, как. например. Л.И.Василевский и Г.А.Гольц, работы которых всегда отличались высоким методическим уровнем, применение новых методов и раньше при 'водило к получению не тривиальных результатов.

Выделялась своеобразная школа Казанской географии, главой (Которой явилась Н.И.Блажко. Здесь совершенствование методического аппарата потребовалось в связи с разработкой новых ^направлений. Предложены оригинальные методы изучения городов, например, метод определения ступеней развития городских поселений в системе.

Связь и взаимодействие геоурбанистики с градостроительством. География городов в СССР — России развивалась в тесном содружестве с градостроительством. Она как бы реализовала в себе их взаимное тяготение. Градостроители и районные планировщики видели в географии дисциплину, занимающуюся как изучением условий — природных и социально-экономических, в которых возникают, развиваются и функционируют города и системы городов, так и самими городами и системами расселения. География же видела в градостроительстве и районной планировке поле приложения своих сил, потребителей своей научной продукции.

Геоурбанистика *—* новый этап развития географии городов, когда особое внимание привлекают новые формы урбанистических образований, получившие все большее распространение в ходе эволюции расселения — городские агломерации, мегаполисы, урбанизированные районы, опорный каркас расселения. В географической науке о городах произошел знаменательный сдвиг, отчетливо заметный и в нашей отечественной науке. Он выразился в переходе от рассмотрения преимущественно экономических, производственных аспектов к социальным. Для социальной составляющей геоурбанистики характерен в качестве главного средовый подход*,* рассмотрение городов и других форм расселения в отношении условий жизни людей. Таким образом, сердцевиной исследований становится экология человека.

Таким образом, геоурбанистика, будучи преемницей географии городов, характеризуется новыми подходами, расширением тематики, появлением новых сюжетов и исследовательских направлений с последовательным смещением акцентов в сторону изучения городской среды. Она появилась как ответ на изменение урбанистической ситуации (усложнение форм расселения и территориально-урбанистической структуры) и как следствие развития самой науки.

**Глава 2 Географии урбанизации городов**

2.1 Общие свойства и особенности города

Нет недостатка в словах и выражениях, в которых города характеризовались как исключительное явление: “Город — интеграл человеческой деятельности”, “Города есть лучшее из того, что создано человеческой цивилизацией за всю историю ее развития”, “Города — духовные мастерские человечества”, “Город — одно из сильнейших и полнейших воплощений культуры, один из самых богатых видов ее гнезд”. “Города — двигатели прогресса”.

Город создается совместными действиями многих сил. Это результат развития торговли, промышленности, культуры, следствие нужд обороны и намерений политики; он возникает в связи с освоением новых районов и углублением международного разделения труда. Города — форма расселения и территориальной организации хозяйства, которая обладает многими достоинствами, необходимыми для общественного развития. Город чрезвычайно притягателен. Он интегрирует, переплавляет, трансформирует, вбирает в себя все, и в нем есть все, что как раз и затрудняет, как заметил философ П.Г.Щедровицкий, его определение как явления.

Город — модель общества, его породившего. У него удивительная способность отражать особенности района, в котором он находится, этноса, живущего в этой части Земли, отрасли. Представленной в его производственной структуре.

Разнообразные функции города делают его многогранным и очень сложно устроенным. В энциклопедических статьях он характеризуется как чрезвычайно многоплановый социальный организм, сложный экономико-географический, архитектурный и инженерно-строительный, культурный комплекс1. Краткие определения говорят о самых общих его чертах. Они только подводят к его характеристике. Попытаемся описать основные, наиболее характерные свойства и особенности города, благодаря которым он занял столь важное место в жизни общества.

Урбанистическая концентрация (один из фундаментальных признаков города) — высокая концентрация различных объектов и видов деятельности и связанного с ним населения на весьма ограниченной территории. Это особый вид территориальной концентрации, специфическое, качественное явление, характеризующееся не только масштабами концентрации, которые могут достигать высоких показателей, но и чрезвычайным разнообразием. Сосредоточенные в городе виды деятельности находятся в тесном взаимодействии, а живущие в нем люди имеют возможность тесного общения. Поэтому урбанистическая концентрация — это концентрация разнообразия и взаимодействия.

В близком соседстве оказываются порознь тяготеющие к городу, но плохо совместимые объекты, производства. Обычно это влечет за собой ухудшение экологической ситуации. Таким образом, территориальная концентрация дает возможность получить значительный экономический выигрыш, но она сопряжена с рядом побочных, негативных последствий.

Особенность города как формы территориальной концентрации и в том, что в нем сосредоточиваются прогрессивные силы общества, наиболее творческие его элементы. Это определяет важнейшие свойства среды города, его интеллектуальный и духовный потенциал, в конечном счете, его роль как двигателя прогресса.

К атрибутам истинного города относится и многофункциональность, позволяющая более полно использовать многогранный потенциал города, географическое положение, специфическую среду, развитую инфраструктуру, высококвалифицированные кадры, производственные фонды и т.д. Она открывает возможность эффективно сочетать производства и виды деятельности, закономерно дополняющие друг друга.

Особое значение многофункциональности в том, что она помогает городу, его населению выжить в условиях рыночной экономики, конкурентной борьбы, меняющейся конъюнктуры, дает городу возможность экономического маневра, перемещения акцента в направлениях развития.

Для города-лидера особенно важны виды деятельности, которые работают на прогресс. Историческая миссия городов — обеспечивать “производство” идей.

Город не существует вне своего окружения. Он связан с окружающим районом, использует его ресурсы, обязан обслуживать этот район, для чего в своей функциональной структуре должен иметь соответствующие производства и службы.

В самой сущности города, в его развитии и в функционировании заключен динамизм. Раз город призван создавать предпосылки для прогрессивных изменений в обществе, он сам обязан непрестанно меняться. Истинный город невозможно представить неподвижным, замершим, не развивающимся. Он динамичен с первого дня возникновения и является символом развития.

Динамичность функционирования (динамичная статика) проявляется благодаря концентрации взаимодействующих объектов в пределах ограниченной территории: приток людей из пригородов в город, из периферийных районов в центр, а затем обратно, пиковые нагрузки на транспорте, непрерывность действия многих производств, всех систем жизнеобеспечения и т.д.

Динамизм развития выражается в непрестанной трансформации функциональной структуры, адаптации планировочной структуры к изменяющимся условиям, перепланировке улиц, прокладывании новых магистралей, создании новых промышленных, научно-производственных зон и жилых районов, обновлении застройки и т.д. Это свойство города вызвало появление концепции динамического города динаполиса, способного развиваться без градостроительных трудностей.

Трансформацию отраслевой и планировочной структур, пространственную дифференциацию городской среды, выход города “во вне” и формирование колец поселений-спутников — все это можно рассматривать как процессы саморазвития города, одну из основ его непрерывной эволюции. Но город развивается отзываясь также и на внешние воздействия. Заметим, что и эти внешние воздействия, в свою очередь, следует рассматривать как проявление саморазвития систем более высокого порядка, составной частью которых является данный город. К этим системам относятся страна, регион, отрасль, производственно-территориальный комплекс и т.д.

Свойство; придающее городу четвертое измерение, — историческая многосложность. Города — своеобразные аккумуляторы истории. Накопленное прошлое наделяет города способностью “открывать двери” в историю, приближать ее к нашему времени. Даже в городах-новостройках различимы пласты истории. отмеченные сменой стиля, переходом на застройку домами иного типа, изменением масштаба улиц и площадей. Что же касается городов, существующих многие столетия, то они способны отразить глубину цивилизации. Их архитектурные памятники, древние сооружения, свидетельствуют о прошлом страны и её народа. Исторические города выполняют большую воспитательную роль, являясь, по образному выражению академика Д.С.Лихачёва, университетами патриотизма. Они становятся центрами туризма, привлекая со всего света миллионы людей, желающих “прикоснуться” к истории. Такие города становятся известными всему миру: Венеция и Флоренция, Псков и Новгород, Москва и Санкт-Петербург.

Городу как форме территориальной организации жизни и деятельности людей свойственны противоречивость и проблемность. Противоречия заложены изначально, в самой его сущности. Они могут быть ослаблены разумным регулированием социально-экономического развития, но могут быть и усилены просчетами в планировании и проектировании. Было бы ошибкой видеть корень проблем и противоречий в неправильных действиях людей. Их порождает, прежде всего, сам город как очень сложное по своей структуре и динамике образование.

Город парадоксален, и это проявляется во многом. Во-первых, городом называют в сущности очень разные образования: и многолюдный Мехико, число жителей которого, согласно прогнозам, превысит к началу XXI в. 30 млн., и крохотный Мелник в Южных Родопах, и блестящие столицы (Париж, Лондон, Вашингтон), и скромные местные центры, и фешенебельные курорты, где лечение сочетается с отдыхом и всевозможными увеселениями, и промышленные гиганты с частоколом труб, извергающих дым.

География видит общее у городов в том, что все они — результат и фактор географического (территориального) разделения труда. Этот процесс охватывает разные территории, развертывается на основе разных сочетаний ресурсов в разных географических ситуациях. Возникающие города делят между собой обязанности, приобретают ту или иную специализацию, в соответствии со своим положением и емкостью территории достигают разных размеров. Звенья одной цепи, они различаются величиной, функциями, свойствами среды, обликом и возрастом. что и делает их необычайно интересными объектами изучения.

Во-вторых, город непредсказуем в своем развитии: “Почему город неизведан? Ведь мы создаем его собственными руками. своей волей. Он ведет себя совсем не так как ему предписано. Иногда кажется, что он делает это нарочно, назло нашим тщательно продуманным сбалансированным планам — растет там, где ему надлежит остановиться, и нерешительно топчется там, где мы проектируем рост”.

В-третьих, положительному эффекту, который достигается на основе градостроительных проектов и программ, всегда сопутствует и какой-то негативный результат. В новых районах не только возводятся жилые дома, решается жилищная проблема, но и растягивается городская территория, удлиняются транспортные маршруты и инженерные сети, увеличиваются затраты времени на поездки.

Таким образом, городу не дано раз и навсегда освободиться от тенет проблем и противоречий, тем более, что они появляются как результат нескольких причин. Сказываются и противоречивая сущность самого города, и проблемы, привносимые в город страной и регионом. А к ним добавляются сложности, порожденные недостатками и просчетами городской политики.

Парадоксальность и противоречивость городов, поражение их всяческими социальными недугами, неуправляемый рост, своенравность поведения вызывают у определенной части людей страх перед ними, как перед слепой стихийной силой, способной навредить человечеству. Города сделались объектом яростной критики. При этом критиковались не столько их недостатки, сколько они сами. Еще Ж.Ж.Руссо считал город чудовищем, пожирающим человеческий род. Не было недостатка и в пророчествах гибели городов (по крайней мере, больших, изображавшихся местами концентрации порока). Это, например, предсказывали и Г.Уэллс, и А.Бебель.

Но критика не мешала городам совершать свое победное шествие. Чем же объяснить их столь удивительную живучесть? Город оказался исключительно эффективной формой территориальной организации человеческой жизнедеятельности. На протяжении нескольких тысячелетий города усиливали свою роль в жизни общества. Они не только сохранили, но и приумножили свое значение и в наше время, когда чрезвычайно усложнилось расселение. Опыт человечества в области градостроительства показал, что альтернативы городу нет.

Жизнестойкость города объясняется тем, что как высшее создание человеческой деятельности он возник и существует для того, чтобы удовлетворять основные потребности человечества. Город обеспечивает прогресс, создает новое, является генератором идей, ведущих мир вперед.

**2.2 Город как система**

Сложное целое, каким является город, может успешно работать только в том случае, если он устроен системно. А город по своей сути не может не быть системой. Он состоит из разных по назначению частей, которые дополняют друг друга, находятся в отношениях взаимосвязи и взаимозависимости. Составным частям города свойственны соразмерность, определенное их функциями взаиморасположение, охват связями. Все функциональные части города объединены общностью ресурсной базы, которой располагает городская территория, общностью места. Все они участвуют в формировании городской среды. Изменения одних влечет за собой изменения других.

С точки зрения географии, город представляет совокупность трех основных подсистем: население; экономическая база; сфера жизнеобеспечения.

Каждая из них имеет свою специфическую территориальную организацию, а все они формируют общегородскую планировочную структуру. Своеобразие города как сложной системы состоит и в том, что он включает в себя элементы социальные, технические и природные.

Население.

Город — это прежде всего крупный населенный пункт, в котором люди находятся в контакте друг с другом. Население — главная подсистема города, определяющая параметры и организацию всех других подсистем. Его людность (число жителей) — базовый показатель для всех градостроительных расчетов и для получения производных показателей, характеризующих город с разных точек зрения.

Население города полиструктурно. В разных срезах структуры населения выражаются многие важные стороны деятельности и особенности города. Структура занятости, т.е. распределение работающего населения по отраслям хозяйства, дает представление о функциональном типе города. Данные о притоке нового населения — важная черта динамизма развития города. Невысокая приживаемость новоселов — свидетельство недостаточно благоприятной городской среды.

Городское население формируется за счет трех источников:

а) естественного прироста; б) механического прироста; в) преобразования сельских поселений или включения их в городскую черту. Соотношение естественного и механического прироста зависит от типа города, его “возраста” и размеров. Новые города, естественно, формируют свое население за счет механического прироста. В то же время и показатели естественного прироста вследствие высокой рождаемости (сказывается преобладание молодых возрастов) и низкой смертности здесь также выше. Большие города притягивают людей, а малые — отдают население, и их людность изменяется незначительно.

С половозрастной структурой населения, которая имеет вид пирамиды, изображенной на рис. 3, связаны демографическое поведение населения, уровни рождаемости, смертности, естественного прироста. Соотношение трех основных возрастных групп — молодых (до 16 лет), трудоспособного возраста (мужчины от 16 до 60 лет, женщины от 16 до 55 лет) и пенсионеров (мужчины старше 60, женщины старше 55) — позволяет охарактеризовать трудовой потенциал города. Этот показатель учитывается и при организации сферы обслуживания. Например, в новых городах, где больше детей, предусматривается создание и большего числа школ и детских учреждений, чем в старых городах.

По национальной структуре городское население более неоднородно, чем сельское. Города — узлы миграционных потоков, в которых участвуют разные национальности, — имеют повышенные возможности для формирования многонационального населения.

Центр большого города привлекает в дневное время огромные массы, как жителей города, так и приезжих, в результате его дневное население значительно превосходит ночное. В “спальных” районах наблюдается обратная картина. Горожане выезжают в пригородную зону, особенно активно летом в выходные дни. Поэтому в конце недели численность населения города заметно сокращается. Таким образом, численность городского населения демонстрирует суточные, недельные и сезонные циклические колебания.

При значительной социальной неоднородности население города образует территориальную общность людей. Все жители пользуются в целом городом и его пригородной зоной — местами приложения труда, сферой обслуживания, живут в условиях одного города. Все горожане вносят свой вклад в формирование городской среды, способствуя ее территориальной дифференциации и наделяя ее характерными особенностями. Общность проявляется в свойственных значительным массам городских жителей способах проведения досуга, например, в посещении массовых мероприятий — спортивных состязаний, митингов, демонстраций, общегородских празднеств.

Особенности населения того или иного города иногда бывают выражены очень сильно и своеобразно. Они проявляются в поведении, манере разговаривать, реакциях на события. И когда говорят об одессите или габровце, то возникает определенный образ, известный всему миру и закрепленный в литературе и народной молве.

Экономическая база города. Она состоит из двух основных частей — градообразующих и градообслуживающих отраслей. Разница между ними принципиальная, граница довольно условна, а в некоторых городах очень расплывчата.

Градообразующие отрасли характеризуют производственное лицо города, его специализацию, место в общественном разделении труда, работу города для удовлетворения потребностей страны, региона, окружения самого города. Градообразующие отрасли, или градообразующая база, — та основа, которая вызвала город к жизни.

Градообслуживающие отрасли существуют для самого города, его населения. Они производят продукцию, потребляемую на месте. Нечеткость деления отраслей на Градообразующие и Градообслуживающие вызвана тем, что одни и те же предприятия могут выпускать продукцию как предназначенную для вывоза в другие центры и районы, так и рассчитанную на местного потребителя. В городах, привлекающих большие массы людей на временное жительство (например, в городах-курортах, где временное население может превышать по численности постоянное), типично обслуживающие отрасли выпускают продукцию, потребляемую не только постоянными жителями, т.е. частично приобретают значение градообразуюших.

Градообразуюшая база города может создаваться целенаправленно как взаимообусловленное сочетание производств в соответствии с теорией территориально-производственных комплексов (ТПК) и энергопроизводственных циклов (ЭПЦ) Н.Н. Колосовского. Так происходило формирование Набережных Челнов, Запорожья, Братска. Но чаще она складывалась из довольно обособленных, независимо друг от друга возникавших объектов. Город в этом случае аккумулировал результаты частных ведомственных решений. Вследствие этого возникал конгломерат функционально, технологически слабо связанных между собой элементов, специализирующихся на разных стадиях производства и функционирующих в составе различных отраслевых систем.

Особенности города как среды и многокомпонентного сочетания разных видов деятельности при ограниченности ресурсов подводят к необходимости определить пропорции градообразующей базы, масштабы развития отдельных ее звеньев на основе принципа субоптимизации. При этом приоритет отдается интересам целого, а не отдельного элемента, той или иной отрасли, что с позиций ведомства может оцениваться как недоиспользование возможностей. Но только при таком подходе интересы частей согласуются на основе учета интересов целого.

Градообразующая база вместе со всем городом находится в процессе постоянной эволюции, причем именно она выступает в роли побудителя необходимых изменений. Наиболее распространенный вариант эволюции градообразующей базы, ее основные направления можно представить следующим образом: курс на многофункциональность, в промышленной сфере — на многоотраслевое производство; усиление комплексности, “обрастание” стержневой функции (или производства) дополнительными, вспомогательными и сопутствующими:

возрастание доли нематериальной сферы (наука, культура, образование, управление) при сокращении доли материальной (промышленность, транспорт, стройиндустрия);

совершенствование технологии (переход на новые технологии), повышение технического уровня;

освобождение функциональной структуры от звеньев, ставших для города неуместными или даже противопоказанными ему.

Последнее обстоятельство, связанное с изменениями структуры, можно рассматривать и как проявление саморазвития города, отторгающего те звенья своей экономической базы, которые были уместными для города на предшествующих этапах его развития, но перестали быть ими, когда город поднялся на более высокую ступень иерархии. В то же время структура наращивается за счет элементов, соответствующих новому положению города. Например, в крупных и крупнейших городах усиливается блок научно-технического прогресса, представленный наукой, проектированием, конструкторскими разработками, экспериментальными производствами в прогрессивных отраслях промышленности.

Подобная трансформация функциональной структуры подтверждает своего рода закон соответствия функциональной структуры рангу города, его месту в общественном разделении труда и территориальной организации общества.

Специализация города, определяемая отраслями градообразующей базы, особенности функциональной структуры служат основанием для функциональной типологии городов. Важный показатель при этом — степень развитости функциональной структуры. По этому признаку города делятся на две больших группы — однофункциональные и многофункциональные. Первые — преимущественно малые и средние — существуют на основе какой-либо одной функции. Это могут быть промышленность, транспорт, наука, НИОКР (научные исследования, опытно-конструкторские разработки), отдых, лечение, туризм, а также административные, военно-стратегические или религиозные функции. Наиболее распространенные промышленные однофункциональные города нередко имеют градообразующую базу в виде одного крупного предприятия.

Когда ведущая функция стимулирует появление дополняющих ее отраслей и видов деятельности, полностью на нее ориентированных, и продолжает сохранять преобладание и роль, так сказать, подфункции, придающей своеобразную окраску всему сложившемуся сочетанию, то возникает функциональный тип, который можно назвать специализированным комплексом.

Многофункциональные города различаются по соотношению непроизводственной и производственной сфер, по сочетанию различных блоков в рамках каждой из них. Существенное значение имеет степень внутренней связи между элементами функциональной структуры.

Помимо такого рода структурных характеристик с точки зрения географии очень важно территориальное содержание функций. Под этим понимается ориентация деятельности города в территориальном разрезе, обеспечение выпускаемой продукцией определенных регионов, предоставление услуг населению и хозяйству той или иной территории. Ориентация на обслуживание — производственное, научное, транспортное, в сфере строительства — окружающего района присуща городам — административным и организационно-хозяйственным центрам. К ним относятся столицы, центры экономических районов, краев и областей, низовых административных районов. В каждом из таких городов в соответствии с его рангом, которым определена и величина обслуживаемого района, формируется блок центральных функции. Город-спутник ориентирован своими связями на центр агломерации. У города—плацдарма освоения ресурсного района — территориальное содержание функций зафиксировано осваиваемым районом.

Сфера жизнеобеспечения. Она включает разнообразные отрасли социальной и технической инфраструктуры (транспорт, инженерные системы, жилье, сферу обслуживания), которые обеспечивают жизнь населения и функционирование экономической базы.

Социальная инфраструктура ориентирована на удовлетворение потребностей городского населения в различных видах обслуживания — в образовании, лечении, отдыхе, покупках продовольственных и промышленных товаров, пошиве обуви и одежды, ремонте бытовой техники, квартир и т.д. Набор видов услуг, оказываемых населению, чрезвычайно широк, в связи с чем эта сфера имеет много отраслей. Распределение учреждений и предприятий обслуживания по территории города зависит от частоты их посещения жителями города и от характера услуг. Объекты, занятые повседневным обслуживанием, максимально приближены к жилым микрорайонам, встроены в них. Учреждения и предприятия, оказывающие услуги периодического и эпизодического спроса, размешаются вблизи часто посещаемых мест, обладающих хорошей доступностью. Объекты культурной инфраструктуры — театры, концертные и выставочные залы, музеи, а также крупнейшие универмаги и главные специализированные магазины — тяготеют к центральному району города. Даже в гигантском городе, подобном Москве, это выражено вполне отчетливо.

Жилой фонд, удовлетворяющий одну из основных потребностей людей в жилище, формируется в соответствии с динамикой и структурой населения, которые в свою очередь сильно зависят от типа, возраста и географического положения города. Жилище, жилые образования (микрорайоны и районы) многое определяют в условиях и образе жизни людей. От состояния жилой среды, ее планировочных, технических, гигиенических и эстетических свойств зависит во многом качество города как формы территориальной организации населения.

Транспорт связывает все части города между собой, и каждую из них — с центром, обеспечивает взаимодействие всех городских подсистем. Необходимость в транспорте возникает при достижении городом достаточно больших размеров, в то время как малый город можно назвать городом пешеходов. Чем больше город, тем больше видов транспорта в нем используется. В городах-миллионерах к наземным видам транспорта — трамваю, автобусу, троллейбусу — присоединяется подземный — метрополитен.

Обеспечение города транспортом и организация в нем движения — одна из острейших проблем в городах XX в. Возрастание транспортных потоков требует создания системы мощных, обладающих большой пропускной способностью многополосных магистралей. Эти транспортные коридоры, связывая части растянувшегося города, одновременно, подобно глубоким каньонам, рассекают его, осложняя взаимодействие расположенных по обе стороны от них территорий. В старинных городах, обладающих заслуживающей сохранения исторической средой, устройство таких транспортных коридоров невозможно, так как оно требует сноса большого количества зданий.

В странах Запада основным видом городского и пригородного транспорта стал личный автомобиль. С одной стороны, это удобно, так как позволяет совершать поездки “от двери до двери”. С другой — резко ухудшается состояние окружающей среды, поскольку автомобильный транспорт — основной загрязнитель городского воздуха. Кроме того, чрезвычайно обострилась проблема стоянок, для которых в затесненных городах, где земля очень дорого стоит, трудно найти для них площади.

Наряду с транспортом инженерное обеспечение жизнедеятельности города включает системы водо- и энергоснабжения, очистки сточных вод, мусороудаления и утилизации отходов. Современный крупный город обладает сложными инженерными сетями и сооружениями, обеспечивающими производственные Процессы и жизнедеятельность людей. Без транспорта и инженерного оборудования была бы невозможной достигнутая в современных городах-гигантах концентрация людей и производства. Все подсистемы города взаимосвязаны и развиваются в соответствии друг с другом. В то же время город как система отличается эластичностью.

Город — это сложная, открытая, динамичная, искусственно-естественная система.

Планировочная структура города. Подойдем к определению понятия планировочная структура города”. “ Структуру вообще философы определяют как “совокупность элементов системы и способы их объединения или сеть связей между элементами”. В экономической и социальной географии ключевым понятием является территориальная структура. И.М.Маергойз, создатель теории территориальных структур, дает следующее определение: “Территориальная структура народного хозяйства - это совокупность его определенным образом взаиморасположенных и сочлененных территориальных элементов”". Для градостроителей “планировочная структура (а термин этот родился в градостроительстве) характеризует городской организм в единстве взаимосвязи различных его частей (элементов)”. Таким образом, планировочная структура — это та же, по существу, территориальная структура применительно к сравнительно небольшому, но сложно устроенному участку территории, отличающемуся высокой концентрацией объектов разного рода и населения, каким является город. От того, какова планировочная структура города, его территориальное устройство, во многом зависит удобство жизни в нем людей и эффективность расположенных в нем систем.

Планировочная структура в отличие от функциональной, характеризующей совокупность выполняемых городом функций, о6ладает большой инерционностью*.*

Устойчивым во времени остовом планировочной структуры выступает планировочный каркас*.* Он представляет совокупность основных функциональных узлов и транспортных соединений-коридоров между частями города, разными его функциональными зонами. Каркас выделяет участки — узлы и полосы лучшей транспортной доступности, предпочтительные для концентрации самых значительных объектов, и в процессе развития города все более предстает как наиболее интенсивно используемая часть городского пространства. Сердцевина планировочной структуры и ее каркаса, главный скрепляющий их узел — центр города". Это самая активная часть города, отличающаяся наибольшим разнообразием и наивысшей интенсивностью деятельности, престижная и удобная для контактов, для размещения наиболее притягательных объектов. Это символ города. В сознании людей город обычно отождествляется с его центром, в котором горожанин прежде всего чувствует причастность к своему городу. Центр привлекает и жителей города и в еще большей степени его гостей. Это, по сути, собирательный образ города. Архитекторы А.Э.Гутнов и Глазычев отмечают роль центра как “школы новизны”, так |как на протяжении всей истории цивилизации именно в нем появлялись новинки, обосновывались первые банки, биржи, театры, почтамты, торговые пассажи, многоэтажные универсальные магазины, уличный свет, лифты, трамваи и т.п.

Наряду с транспортно-планировочным каркасом в городе формируется имеющий важно оздоровительное значение экологический каркас*,* образованны зелеными насаждениями и водными пространствами.

Планировочные структуры городов складываются под сильным влиянием природных условий местности, народнохозяйственного профиля города его генетических особенностей. Различные комбинации этих основных факторов определяют разнообразие планировочных структур, некоторые их типы являются наиболее часто повторяющимися.

Естественно образуется полосовидная структура, когда город вытягивается вдоль крупной реки или морского побережья, особенно когда береговые горные хребты препятствуют развитию города в глубь территории.

Многолучевая, звездчатая структура возникает в городах, располагающихся в узле дорог. Улицами-протуберанцами вдоль дорог город как бы врастает в окружающий район.

Городу, сформировавшемуся вокруг нескольких территориально сближенных крупных объектов, свойственна многоядерная структура.

Город в узле дорог, росший так, что ни одно из направлений не выделялось как приоритетное, приобретал кольцевую, или поясную, структуру.

По мере роста города происходила трансформация его планировочной структуры. Малый город обычно обладал компактной структурой. Ему не было необходимости разбрасываться по территории. Эта компактность у растущего города, переходившего в категорию больших, сохранялась до известного момента. Таков, например, Тамбов. Многое зависело здесь от характера местности. Появлялись новые промышленные и транспортно-складские зоны, росло число жилых районов. Город наталкивался на воздвигнутые природой препятствия, обходил их или “перепрыгивал” через них и в результате приобретал полурасчлененную структуру, а в дальнейшем и расчлененную*.* Расчлененная структура свойственна Перми, Новосибирску, Красноярску. В ряде случаев крупный город, стимулируя формирование агломерации, окружая себя поселениями-спутниками, сам превращался в агломерацию (Иркутск).

**2.3 Типология городов**

Типология — метод познания сложных объектов, основанный на выявлении главных их свойств. Н.Н. Баранский считал вопрос о типологии городов одним из двух главных общих вопросов, которые возникают при изучении городов. В.В. Покшишевский назвал типологию могущественным инструментом обобщения. Типология городов нужна для того, чтобы определить место данного города в ряду других. Она позволяет найти в каждом из них наиболее существенное, созданное общими закономерностями развития. Тип города — это краткая, предельно сжатая характеристика, своего рода его формула.

Любая типология городов из всех известных в геоурбанистике и в смежных с ней науках, представляя города в определенном порядке, углубляет знание о городах, но в то же время в чем-то обедняет их характеристики. Город — объект, который сочетает типичное с индивидуальным13. Чем резче выражена индивидуальность, тем труднее относить город к определенному типу. Вот почему крупные города, у которых, как правило, рельефнее выражены индивидуальные особенности, больше подходят для монографического описания, а малые города, обладающие в основном типовыми чертами, должны изучаться типологически.

Преддверием типологии служит классификация — распределение городов по какому-либо одному признаку — величине, экономико-географическому положению, времени возникновения. Типология же — распределение городов по типу — основывается на сочетании признаков. Ее можно назвать классификацией по типу, т.е. высшей ступенью классификации. В геоурбанистике разработаны и нашли применение множество типологий городов. Обстоятельный их обзор дан О.А. Константиновьм.

Функциональная типология — наиболее распространена. Ключевая роль в ней принадлежит градообразующим функциям. Но поскольку последние статистикой не выделяются, приходится использовать данные о распределении работающего населения по отраслям хозяйства без разделения их на градообразующие и градообслуживающие. В построении функциональных типологий приобретают значение следующие признаки: степень развитости функциональной структуры, территориальное содержание функций, экономико-географическое положение.

Степень развитости функциональной структуры, степень сложности функциональных сочетаний. По этому признаку выделяется категория однофункциональных городов. Их множество, несмотря на то, что подобная приверженность одной “профессии” противоречит сущности истинного города, которому предназначено быть многофункциональным. Причины того, что однофункциональные, узкоспециализированные города существуют в большом количестве, объясним позже. Однофункциональные города, в свою очередь, делятся на две больших группы: города, специализирующиеся на производственных функциях (в большинстве своем это промышленные, транспортные центры) и центры непроизводственных функций (центры науки, курорты).

За редким исключением однофункциональны малые города. Но среди малых городов есть весьма распространенная категория и многофункциональных центров. Это города — местные центры, в том числе главы административных районов. Они находятся в тесном контакте с окружающим районом, сосредоточивают предприятия по переработке разнообразного местного сырья и обслуживают население и хозяйство своего окружения в транспортном, строительном, культурно-бытовом отношениях, что и определяет их многофункциональность.

Как правило, чем больше по величине город, тем сильнее у него выражена многофункциональность. Принято различать два ее уровня. На первом сочетаются производственные функции, чаще всего промышленность и транспорт, разные их отрасли. На втором уровне совмещаются производственные и непроизводственные функции. Характерным для эпохи НТР стало развитие центров науки, опытно-конструкторских разработок и опытных производств, научных центров фундаментальной науки с предприятиями научного приборостроения, центров прикладной науки, образования и промышленности и др.

Степень развитости функциональной структуры находится в прямом соответствии с величиной города, которую выражают в первую очередь с помощью показателя людности, т.е. численности населения. Кроме того, людность — вообще интегральный показатель значимости города, и за ним стоит достаточно устойчивое сочетание градостроительных параметров и характеристик. В географии городов и градостроительстве принята следующая классификация городов по их величине: малые города — дo 50 тыс. жителей, средние — 50—100, большие — 100—250, крупные — 250—500, крупнейшие — 500—1 млн. города-миллионеры — свыше 1 млн.

Для географии важен не только набор функций, выполняемых городом, но и характер связи между ними, особенно наличие взаимообусловленности. Функции, виды деятельности, отдельные предприятия могут быть объединены только фактом своего размещения в одном городе, использованием общей инфраструктры, городской территории, трудовых ресурсов, географического положения.

Но и при мирном соседстве возникают противоречия вследствие конкуренции функций. Каждая из них стремится захватить больше территории, увеличить свою долю в водо- и энергоснабжении, в использовании трудоресурсного потенциала.

В интересах города и его жителей желателен гармоничный (набор функций, их закономерное сочетание вокруг главной, стержневой функции. Такие сочетания возникают в виде энергопроизводственных циклов Н.Н. Колосовского.

Территориальное содержание функций. Если функциональная типология основывается на статистических данных, характеризующих степень выраженности той или иной функции, соотношение функций, то это еще не делает типологию географической. Она остается экономико-статистической. Географической же она становится, если в нее включены такие критерии, как экономико-географическое положение города и территориальное содержание функций (термин И.М.Маергойза), т.е. территориальная сфера проявления той или иной функции, выполняемой городом, ориентация его связей.

Экономико-географическое положение как типологический признак*.* Развитие функций, выполняемых городом, формирование функциональной структуры, по сути дела, являются реализацией его экономико-географического положения (ЭГП). Это специфический ресурс развития города. Здесь же подчеркнем важность ЭГП как типологического признака в экономико-географической функциональной типологии. Соответствие функций города его ЭГП — указание на то, что город развивается естественно. Соотнесение развитости и набора функций позволяет охарактеризовать степень использования ЭГП как ресурса, указывает на еще имеющиеся возможности. Тем самым его введение как типологического признака может придать типологии динамический характер, дать ей перспективу.

ЭГП — очень сложная категория, а его видов существует множество. Для типологии наибольшее значение имеет транспортно-географическое положение, т.е. положение по отношению к транспортным путям. Здесь различают положение в узлах транспортных магистралей, в том числе на скрещивании разных видов транспорта, положение на магистральной линии, на тупиковой ветви, отходящей от магистрали, наконец, в стороне от основных путей сообщения (в глубинке).

Также существенно положение городов относительно районов разной специализации, особенно тех, которые играют роль основных баз производства важнейших видов продукции — топлива и энергии, черных и цветных металлов, леса, хлеба. Здесь можно различать положение внутри таких районов и на выходе из них, в их окружении, которое нередко обладает более благоприятными условиями развития (по водоснабжению, наличию площадок для строительства предприятий, обеспеченности трудовыми ресурсами и т.д.), чем сами базовые районы. Наконец, для малых и средних городов важно положение по отношению к крупному центру-лидеру, а для крупных — взаимоположение, т.е. отношения и условия связи с другими центрами такого же ранга.

Синтетическая (интегральная) функциональная типология городов. Очевидно, что такая типология может быть построена на сочетавши следующих основных признаков, каждый из которых характеризует сущность города с позиций экономической географии:

1) величина города, характеризуемая с помощью показателя людности;

2) сочетание функций, среди которых важно выделить ведущую, стержневую, и показать ее связи с другими;

3) территориальное содержание функций, т.е. территориальная сфера проявления деятельности города, ее пространственная ориентация;

4) экономико-географическое положение, указывающее и на реализацию этого специфического ресурса и на еще не использованные возможности развития города. Что касается социально-географической типологии городов, ТО ее еще предстоит создать. Для этого нужны основания в виде набора ведущих признаков и соответствующие статистические данные. Можно предложить следующие показатели, характеризующие наиболее существенные признаки города как социального организма и среды жизнедеятельности людей:

относящиеся к населению и раскрывающие особенности его структуры, динамики, территориального распределения, на пример качество населения (здоровье, образование, квалификация):

относящиеся к городской среде, оценивающие состояние природной среды, наличие и ценность историко-культурного наследия, развитость сферы обслуживания, само население, как компонент среды;

характеризующие город как своеобразную форму бытия и позволяющие представить особенности ритма городской жизни, мобильность жителей города, роль центра и особенности функционирования разных функциональных зон.

Типологию городов (страны или района) целесообразно завершить составлением карты типов, которая даст дополнительную информацию, географически очень важную, об особенностях распределения по территории городов разных типов, их территориальных группах.

Таким образом, типология — это “более высокий уровень обобщения, позволяющий дать комплексную, синтетическую характеристику городов и их систем — и на этой основе наметить обоснованную стратегию их развития”.

**Глава 3 Размещение, развитие городов Курской области**

**3.1 История формирования городов**

Города Курска возникали разновременно и по разным причинам.

Одни представляли собой пограничные укреплённые пункты, города-крепости. Это Курск, Рыльск, Обоянь, Суджа. Большинство этих городов было основано в конце 16 или в 17 веке. Только Курск и Рыльск основаны раньше. Городу Судже пришлось быть базой длительных военных операций в период борьбы Московского государства с Польшей в 70-х годах 17 века. Города – Щигры, Льгов, Дмитриев, Фатеж, Тим возникли в 1779 году при открытии Курского наместничества, как административные центры вновь образованных уездов.

КУРСК. Впервые Курск упоминается в письменных памятниках под 1032 годом в «Житии Феодосия Печёрского».

Летопись под 988 годом сообщает, что киевский князь Владимир построил для защиты от печенегов города-крепости по рекам Остру, Десне и помещал в них людей. «Житие» рассказывает, что Феодосий не был коренным курянином, а был перевезён сюда в детстве родителями, переселившимися в Курск из-под Киева по воле князя «князю так повелевшему». Сопоставление обоих сообщений даёт основание предположить, что Курск был в числе городов, основанных князем Владимиром для защиты от печенегов. Следовательно он возник в конце 10 века как пограничная крепость Киевского государства.

Само собой разумеется, что удобство, которое Курск представлял, как наблюдательный пункт и укрепление не были единственной причиной его основания. Местность обеспечивала ему другую, более важную выгоду. Древний путь «из варяг в греки» шедший с севера на юг по Днепру и другим рекам, соединял Балтийское море с Чёрным. От этого пути, вдоль которого были расположены крупнейшие города Киевского государства – Киев, Новгород отходил другой по направлению к северу-востоку. Он начинался при впадении Десны в Днепр, шёл вверх по Десне, поворачивал в её приток Сейм, из Сейма в Тускарь и по притоку последней снова попадал в район селения Поныри, на границе теперешних Орловской и Курской областей. Это местность является водоразделом бассейнов Днепра, Дона и Волги. Отсюда на юг вытекает речка Снова, на север – Ока. Пространство между верховьями этих рек занято обширным торфянником.

Кроме экономических причин, вызвавших рост Курска, были и другие, вытекающие из обострения классовых противоречий на Руси в 10-11 веках.

Эксплуатация князьями, боярами и купцами-ростовщиками сельской и городской бедноты в центральных районах Киевского государства вызывала стихийные восстания эксплуатируемых. Князья со своими дружинами подавляли эти неорганизованные выступления, сопровождая усмирения свирепыми жестокостями. Начавший понемногу возрождаться Курск был окончательно разрушен. Это ахматово разорение произошло в 1285 году.

Далее идёт малоизвестный период в истории Курска. В 14 веке край попал в зависимость от Литвы и лишь в 16 веке здесь установилась власть Московского государства. К концу века на месте города опять образовалось поселение, принявшее старое название «Курск». Книга «Большого чертежа» упоминала о Курске под 1571 годом, а в 1582 году Иван Грозный издал указ ссылать ябедников «в украинный город Курск» и там записывать их в казаки.

Скоро здесь образовалось сравнительно густое население из трудового крестьянства и городских ремесленников.

При царе Фёдоре Ивановиче был издан указ о возобновлении Курской крепости. В 1597 году повеление было осуществлено.

Главное значение Курской крепости заключалось в наблюдении за крымскими татарами, почти ежегодно нападавшими и грабившими южные пределы Московского государства. Курск стал важным центром пограничной сторожевой службы.

За пределами крепости располагались слободы: Стрелецкая, Казацкая и др.. Они находились на тех же местах где и сейчас, а названия получили соответственно занятиям жителей.

Населения города во второй половине 17 века было довольно значительным. Достаточно сказать, что одних только посадских и подъяческих дворов обложенных сбором на содержание стрельцов в городе считалось 599, а количество служилых военных людей, которых мог выставить Курск колебалось от 1300 до 1500 человек. Положение мелких служащих, например, пушкарей, стрельцов и других было сравнительно сносным. Они занимались в свободное от службы время ремеслом, мелкой торговлей и были свободны от того бремени податей и повинностей, которое давила остальных посадских людей.

В конце 17 века, именно в 1683 году, население Курска увеличилось. Московское правительство послало сюда много стрельцов, желая таким способом устранить из столицы ненадёжное войско. Стрельцам было объявлено, что они идут в Курск на время, для военной службы. Когда они отошли на достаточное расстояние от Москвы вслед за ними были отправлены их семьи. По прибытии в Курск, стрельцы получили неожиданный приказ обосноваться в городе навсегда, их обязали некуда невыезжать и ручаться в этом друг за друга, а на «дворовое строение» им выдавали по пяти рублей.

Производства в городе имелись, но все очень мелкие. Числилось заводов кожевенных 36, кирпичных 15, известковых 7, гончарный 1, воскобойный 1, салотопенный 1. большинство принадлежало купцам и мещанам. Среди ремесленников на первом месте стояли сапожники – 83 человека, потом плотники – 45 человек, кожевники – 33 человека, кузнецы – 23 человека, маслёнщики – 23 человека, а всего ремесленников считалось 415 человек.

В городе были многочисленные сады – разводились яблони, груши, вишни, смородина, а на огородах те же растения, что и в наши дни, за, исключением помидоров и кукурузы.

Общее количество населения к 1786 году равнялось 7590 человек, включая сюда 662 чиновника всех степеней 922 солдата гарнизонного батальона. Наиболее многочисленной группой были мещане – 2230 человек, купцы – 1883 человека и ямщики 1086 человек. Многочисленность последней группы понятно: в 17 веке всё движение и пассажирское и почтовое производилось на лошадях.

В городе имелось 2167 строений, из них 1936 жилых. Каменных зданий было только 56, из них 14 жилых. Самыми крупными владельцами были купцы. Им принадлежало 541 каменных и деревянных домов; далее шли мещане, владевшие 193 домами; духовные, имевшие 60 домов и дворяне – 58 домов. В городе было: 121 лавка, 15 харчевен и трактиров, 23 питейных дома и 8 кузниц.

Наряду с богатыми, прочными зданиями, вдоль кривых и узких курских улиц стояли лачуги городской бедноты, выстроенные на половину из глины. Их внешность напоминала 17 век. Многие из них имели так называемые «волоковые» окна, т.е. малые отверстия в стенах, затянутые пузырём и закрывавшиеся деревянными ставнями. Дома такого типа не только сохранились от прошлого, но и сооружались вновь. Это яркий показатель экономического положения курской бедноты в конце 18 века. В это время, в 1782 году, правительство решило перепланировать заново город, чтобы предать ему внешность, соответствующую центру наместничества. В том же году был утверждён план перестройки города. Кривые узкие улицы уничтожались. Вместо них прокладывались прямые и широкие, пересекавшиеся под прямыми углами. В основном эта планировка города сохранилась до наших дней. Главными улицами были сделаны Московская, т.е. старая Московская дорога, ныне улица Ленина, и Херсонская, ныне улица Дзержинского. Овраг вдоль улицы Луначарского, служивший естественным рвом к крепости 17 века, был засыпан. В районе нынешней Красной площади были выстроены дома губернских присутственных мест, дома генерал-губернатора, вице-губернатора и городничего (на месте сада 1 мая).

Во время перестройки города было запрещено вновь строить дома с «волоковыми» окнами. Это тяжёлым бременем легло на городскую бедноту. Ей не только приходилось переносить свои лачуги на новые места, но ещё и сооружать их по-новому, более дорогому типу – с застеклёнными окнами.

Некоторые курские здания 18 века уцелели до нашего времени и представляют большой исторический интерес.

В 1823 году, в связи с приездом Алексадра Первого были построены так называемые Московские ворота, замыкавшие с севера главную улицу города – Московскую.

Курск с середины 19 века становится провинциальным городом оскудевшей области.

РЫЛЬСК. Возможно предположить, что Рыльск возник одновременно с Курском, т.е. в конце 10 века, как пограничная крепость Киевского государства. Летопись впервые упоминает о нём под 1152 годом, когда Суздальский князь Юрий Долгорукий проходил через город, возвращаясь из неудачного похода под Чернигов. В 70 годах 12 века Рыльск сделался центром самостоятельного княжества, а в 1185 году рыльские дружины под предводительством Святослава участвовали в походе на половцев, описанном в «Слове о полку Игореве». В 1224 году рыляне сражались на реке Калке с татарами, впервыми появившимися из Азии. В 1240 году к Рыльску подошли татары хана Батыя, разгромившего за два года до того Курск, и, как выразился летописец, «всё пусто сотвориша».

В 14 веке Рыльск и его земли вошли в состав Литовского княжества, а 1454 году польско-литовский король Казимир Четвертый дал его бежавшему в Польшу из Московского государства князю Ивану Шемяке. Приемник Ивана Шемяки Василий Иванович Шемяка в 1500 году добровольно подчинился Москве. В 1502 году к Рыльску подходила Большая орда, но московское войско подоспело на помощь, и татары отступили. Скоро польско-литовское правительство признало Рыльское княжество владением Москвы. В 1517 году рыляне с Шемякой ходили к Путивлю, подвергшему нападению крымских татар, выгнали их из Путивльского края и нанесли татарам поражение за рекой Сулой. Эти заслуги не спасли Шемяку от подозрений московского князя. В 1523 году князь Василий Третий вызвал Шемяку в Москву, обвинил в измене и заточил в тюрьму, а княжество включил в состав Московского государства. Рыльск стал пограничной крепостью со стороны Польши и татарской степи.

Стремясь иметь в Рыльске значительную военную силу, основой которой было мелкое и среднее дворянство, правительство обеспечивало этим категориям экономическую базу: в 1637 году Рыльск был внесён в разряд так называемых «заказных» городов, в районах которых запрещалось крупным московским дворянам получать поместья и приобретать вотчины.

В 1703 году Пётр пожаловал вблизи Рыльска украинскому гетману Мазепе 1000 четверте земли ( около 600 га ) Мазепа построил несколько селений, давая им названия по своему имени, отчеству и фамилии ( Иван Степанович Мазепа – Ивановка, Степановка, Мазеповка), и населил их украинцами. В церковном отношении вся местность была подчинена не московскому, а киевскому митрополиту, что уменьшало зависимость её от Москвы.

Петровская эпоха внесла большие изменения в судьбу Рыльска и всего Курского края. Он перестал быть пограничным районом. Рыльск утратил значение пограничной крепости. Прочной экономической базы у него не было. Начался некоторый упадок города. Сказалось это и на административном прикреплении города: с 1708 года он вошёл в состав Киевской губернии, с 1719 года – Севской провинции киевской губернии, с 1732 года причислен к Белгородской губернии и только с 27 декабря 1779 года приобрёл более самостоятельное значение, сделавшись уездным городом сначала вновь образованного Курского наместничества, а с 1797 года – Курской губернии.

В 1747 году в Рыльске, в купеческой семье, родился будущий мореплаватель Григорий Иванович Шелехов. Он ставил себе целью удержать за Россией вновь открываемые острова и земли. Одно из своих путешествий он описал вы книге «Странствие российского купца Г.Шелехова в 1783 году из Охотска по Восточному океану к Американским берегам». Умер Шелехов в Иркутске в 1795 году.

В 1786 году прокурор Курского наместничества Ларионов составил подробное описание наместничества. Вот цифры которые он привёл по Рыльску. Житие: чиновников 89, воинской команды 34, духовных 138, купцов 412, мещан 860, однодворцев 557, крестьян 265, всего 2232 человека. Фабрик и заводов не было, а были лишь ремесленники, работавшие на местные потребности. Каменных зданий в городе имелось ничтожное количество, именно: 1 винный погреб, 1 трактир, 5 купеческих домов и 4 церкви. Питейных домов было 6, водяная мельница 1, харчевни 2, кузниц 26 и 40 лавок. Ко второй половине 18 века начала развиваться торговля Рыльска. Ей способствовало выгодное положение города на пути из Москвы на Украину и далее через Польшу в Европу. Рыльск стал передаточным местом по ввозу в Россию некоторых товаров: галантереи, сукна, шёлка. Эти товары продавались частью на двух рыльских ярмарках – в десятую пятницу после праздника пасхи и 8 июля, частью – на коренной ярмарке около Курска ( селение Свобода ).

С 70 годов торговые обороты города стали падать. Значительную роль в этом сыграли железные дороги: рыльские купцы, ухитрившиеся первыми доставлять на лошадях в центральную Россию сезонные южные товары, не могли конкурировать с железнодорожным транспортом. Ближайшая к Рыльску железная дорога Курск-Киев построена в 1869 году, а в 1894 году город соединён с ней веткой Коренево-Рыльск. Городские доходы в 1894 году равнялись 43657 рублей, а расходы – 43701. Главные виды расходов: на городское управление 7090 рублей, на полицию и пожарных 4912 рублей. А расход на народное образование населения равнялся 69 копейкам на человека.

ОБОЯНЬ. Летом 1638 года служилые военные люди, державшие разъезды между Курском и Белгородом обратились в Москву с просьбой построить на середине этого участка при устье речки Бояни, впадающей в Псёл, городок-крепость. 1 августа 1639 года 600 служилых с воеводой Колтовским были присланы сюда, чтобы поставить город и стать его первыми жителями. Уже 16 августа воевода донёс, что между речкой Обоянью и крутым оврагом устроен город с тремя воротами и шестью глухими башнями.

Новый город вошёл в систему пограничных крепостей, а именно в третью линию городов « в Черте» - Курск, Старый Оскол, Обоянь, Суджа.

В 1647 году Обоянь получила определённое количество земель, отмежеванных от соседних городов.

В 18 веке прекратилось значение Обояни как Крепости. Крепость над постройкой которой «изнемогали» первые обоянцы постепенно разрушилась.

В 1779 году Обоянь стала уездным городом Курского наместничества, а потом губернии, получив герб – изображение хорька в золотом поле под гербом Курска.

В 80 годах 18 века город занимал площадь в полтора километра длиной и один шириной. Каменных строений было только семь: две церкви и пять погребов. Все остальные были деревянные числом 413. В городе жило 2169 человек, из них 957 однодворцев. Фабрик и заводов в Обояни не было, имелось 24 ремесленника.

Город вёл торговлю хлебом, скотом, воском, щетиной. Кроме того, торговали сукном и шёлком, доставлявшимися с знаменитой коренной ярмарки. В Обояни ежегодно было пять ярмарок.

6 ноября 1788 года в селе Красном Обоянского уезда, родился в семье крепостного будущий великий актёр и преобразователь русского театра Михаил Семёнович Щепкин.

Темпы дальнейшего развития города были медленные. В 1862 году население в нём было 4735 человек, из них: мещан 2508 человек, купцов с семьями 1888, крестьян 159, духовных 96, дворян 39, дворовых 45.

В городе была женская прогимназия, духовное и уездное училище. Городской доход в 1895 году равнялся 15982 рубля. Из них на городское управление, в основном на полицию, тюрьму расходовалось 3822 рубля, на народное образование 1611 рублей, на врачебную часть 315 рублей.

СУДЖА. Возникновение города Суджи следует отнести к 1664 году. В этом году царь Алексей Михайлович указал переименовать в город и обстроить городскими укреплениями слободу Суджу, стоявшую на месте нынешнего города. Сделано это было по челобитью суджанцев пострадавших в 1661 году от большого пожара.

Суджа имела важное оборонное значение: она стояла на татарской сакме.

Источником существования суджанцев с самого возникновения города было земледелие. Большое значение имело и рыбная ловля, а также собирание мёда диких пчёл в лесах окружавших город. Начинала прививаться и более рациональное дупляночное или пасечное пчеловодство.

Что касается административной принадлежности Суджи, то до 1780 года она зависела от белгородской губернской канцелярии, а с 1780 года от Курского наместнического правления.

В 18 веке Суджа, подобно другим городам-крепостям Курского края потеряла военное значение. Она сделалась маловажным придатком крупных административных единиц и с 1708 года вошла в состав Киевской губернии. С 1719 года Суджа была включена в состав Белгородской провинции и в ней была организована полковая ратуша для решения судебных дел горожан.

В 1784 году был утверждён новый план Суджи и город перестроен. Беспорядочные и кривые улицы были заменены прямыми, расходившимися на подобие радиуса от центральной площади.

Это планировка города сохранилась в основном до наших дней. При возведении в степень уездного города Суджа получила герб, имевший в верхней части герб Курска, а в нижней – сидящего в тростнике серого гуся в серебряном поле.

В середине 19 века Суджа представляла собой захолустный слабо растущий город. В 1886 году в Судже было население 4519 человек. По переписи 1897 года в городе было 12860 жителей. При переписи в эту цифру были включены жители пригородных слобод, слившихся с городом.

ЩИГРЫ. В 1779 году однодворческое село «Троицкое, что на Щиграх» было переимёновано в город, получило название Щигры и сделалось центром Щигровского уезда Курского наместничества, а с 1796 года – Курской губернии. Площадь нового города имела три километра в длину и один в ширину. Все его здания были деревянные: 1 церковь. 9 казённых домов, 9 дворянских, 3 духовных, 221 обывательский, а всего 243 здания.

В городе имелось 2 кузницы, 2 питейных дома, 1 водяная мельница. Население было 1537 человек, по переписи 1897 года жителей 3330 человек.

В 1932 году в Щиграх было население 8103 человека.

ЛЬГОВ. Существует предположение, что Льгов расположен на месте древнего города Ольгова, у которого собирались в 1152 году половцы для похода на Русь, и что город получил название по имени князя Олега Святославовича, княжевшего в Посемье. Татарское нашествие стёрло с лица земли этот город.

В 16 веке он был известен под именем городецкого городища, а в 17 веке здесь стояла передовая сторожа. Во второй половине 17 века на этом месте возник монастырь со слободой Подмонастырной и урочищем Льговом. Монастырь был упразднён в 1764 году, а слобода и урочище в 1779 году обращены в город, получивший название Льгова и ставший центром Льговского уезда Курского наместничества.

Городу был присвоен герб, представлявший в верхней части герб Курска, а нижней изображение птицы дрофы.

Длина территории нового города равнялась 1 километру при такой же ширине. В нём было только одно каменное здание – церковь, а остальные –деревянные. Население состояло из 138 крестьян,77 мещан, 11 купцов, 10 духовных, 66 чиновников и 34 человека воинской команды, всего1336 человек.

Перепись 1897 года показала количество жителей, доходившее до 5400 человек.

ДМИТРИЕВ. В 1779 году экономическое село ( так назывались те сёла, которые прежде принадлежали монастырям, но в 1764 году были отобраны в казну) Дмитриевское было обращено в город и сделалось центром Дмитриевского уезда Курского наместничества. В 1784 году новый город получил название «Дмитриев на Свапе». Он получил, как обычно, герб, состоящий из герба губернского города Курска, а под ним изображение 5 холмов в зелёном поле.

Размеры города были крайне незначительны: в длину 1 километр и столько же в ширину. На этом пространстве располагалось 52 здания. Все они, кроме одной каменной церкви, были из дерева.

К 1838 году город вырос. В нём насчитывалось 376 домов, а к 1862 году – 427.

Населения числилось 2236 человек. По переписи 1897 года жителей было 7300 человек.

Дмитриев расположен на территории старой Комарницкой волости.

ФАТЕЖ. В 1779 году однодворческое село Фатеж было переименовано в город и сделано центром Фатежского уезда во вновь образованном Курском наместничестве.

То обстоятельство, что жители Фатежа принадлежали к разряду однодворцев, а однодворцы потомки военных служилых людей 17 века, дало основание предполагать, что Фатеж был в прошлом крепостью.

Однако документальных данных подтверждающих такое предположение, нет.

Размеры Фатежа в то время были незначительны. Площадь его занимала в длину и ширину по 1 километру. На этой территории стояло 123 жилых дома. Улиц было только две. Каменных зданий не было совершенно. Здания распределялись так: 117 однодворческих, купеческих и мещанских, 2 дворянских, 2 духовенства, 12 казённых домов, 1 церковь. Имелось два постоялых двора, две харчевни, две кузницы, один питейный дом.

Никаких крупных событий в Фатеже за всё его существование не произошло. Количество населения вырастало медленно.

В 1892 году в нём было всего 5131 человек.

ТИМ. На месте города Тима находилось село Выгорное, возникшее во второй половине 17 века и бывшее слободой служилых сторожевых людей, сделавшихся впоследствии однодворцами.

В 1779 году оно было обращено в город, получило название Тим и стало центром Тимского уезда вновь образованного Курского наместничества.

**3.2 Функции городов**

КУРСК - областной центр, самый большой по численности населения город области.

Курск - экономическая, административная, культурная и научная столица области.

Это самый крупный транспортный центр области, расположенный в ее центре, преимущественно на правом высоком и крутом берегу р.Сейм, при впадении в него р.Тускарь с притоком р.Кур. Реки делят город почти на три равные части. Центральная, старейшая его часть находится на холмах. Курскявляется одним из древнейших городов не только Курской области, но и всего Центрально-Черноземного экономического района. В 1897 г. здесь проживало 75,5 тыс. человек. В 1939 г. население увеличилось до 120, а в 1959 г. 205 тыс. человек. Оно возросло до 284 тыс. чел. в 1970. г. В областном центре насчитывается более 440 тыс. чел., что составляет 55% от всего городского населения области.

На возвышенной правобережной стороне Сейма располагаются деловые кварталы города с административными, культурными и торговыми зданиями, банками, главпочтамтом и автостанцией.

Географические координаты центральной части города приблизительно равны 51° 45' с. ш. и Зб°151 в. д. В этом районе сосредоточено наибольшее количество памятников истории, культуры и архитектуры. От Знаменского собора начинается главная улица города с прилегающими к ней жилыми массивами. Здесь отмечается высокая плотность населения.

Значительная часть города расположена на низменном левом берегу р. Тускарь, где находится железнодорожный вокзал, аэропорт и жилые кварталы. Для этого района характерна большая доля частного сектора застройки и складских помещений.

На левобережном юго-западе областного центра располагаются крупные промышленные предприятия и жилые микрорайоны Рышково и Волокно.

В административно-территориальном отношении город делится на 3 округа: Сеймский (бывший Промышленный район), Железнодорожный (Кировский район). Центральный (Ленинский район).

В послевоенные годы город сильно расширился. Сегодня Курск - крупный индустриальный центр. На востоке выросли промышленные предприятия. На юге находится завод по производству машин для агропромышленного комплекса и деталей к ним - “Агромаш” (КЗТЗ).

Курский завод “Элеватормельмаш” производит: технологическое оборудование для мельниц, элеваторов, кормоцехов; мини-завод” переработке гречихи, проса, ячменя, производительностью от 100 до кг/час; мини-заводы для сортового помола пшеницы и ржи; для nepepaботки семян подсолнечника, льна, рапса и других масличных культур; разгрузочно-погрузочное оборудование для мельниц, элеваторов, комбикормовых предприятий.

За последние десятилетия экономика города стала многоотраслевой. На долю Курска приходится основная часть производимой в области промышленной продукции. К ведущим отраслям промышленности относятся машиностроение и металлообработка, химическая промышленность. В машиностроении главное место занимает электротехническая промышленность

(“Электроаппарат”, “Электроагрегат”) и приборостроение (“Счетмаш”), где производится различное оборудование, оргтехника и ЭВМ, запасные части и, передвижные агрегаты. Арендный подшипниковый завод № 20 выпускает различные виды подшипников. Один из крупнейших в стране заводов, расположенный в Курске” АОЗТ “Аккумулятор” производит более ^ 200 типов источников тока: аккумуляторы для автотракторной техники, ёмкостью,60-190 А/час/а также мотоциклов; аккумуляторы для напольного и рудничного электротранспорта, пассажирских железнодорожных и трамвайных вагонов, тепловозов; аккумуляторы для объектов энергетики и связи, систем автоматики и связи; агрегаты бесперебойного питания (АБП);

ёмкостные накопители энергии (суперконденсаторы). В Курске действуют ТЭЦ большой мощности.

Курск - важный центр химической промышленное™ Акционерное 'общество открытого типа (АООТ) “Курскхимволокно”, одно из крупнейших в россии производителей синтетических волокон и нитей для многих-отраслей промышленности, выпускает более 60 наименований продукции:

полиамидные, полиэфирные и полипропиленовые волокна, текстильные и технические ткани и мононити, смолы и др. Широк ассортимент товаров народного потребления. Кроме линолеума здесь производятся нетканые материалы, пластмассовые изделия.

Резинотехнические изделия и фармацевтическую продукцию производят “Курскрезинотехника”, “Химфармзавод”) Известностью пользуется Курский завод бытовой химии, производящий преимущественно лакокрасочную продукцию, товары бытовой химии.

Промышленность строительных материалов включает производство железобетонных конструкций и стеновых блоков из гипса и др.

Легкая промышленность представлена кожевенной, обувной, трикотажной, швейной отраслями, а крупная пищевая - мясной, молочной. хлебопекарной, макаронной и другими.

Своеобразие экономико-географического положения г. Курска обусловлено нахождением его в месте пересечения важнейших транспортных путей, связывающих между собой крупные и промышленно развитые районы Центральной России и северо-востока Украины.

Областной центр - крупный транспортный узел, где переплетаются железнодорожные магистрали, автомобильные и авиационные трассы, проходящие через область с севера на юг и с запада на восток. Через него проходит автомобильная дорога Москва-Симферополь. Он является важным транспортным узлом на пересечении железнодорожных магистралей Москва-Харьков и Воронеж-Киев. В соответствии с генеральным планом развития города продолжается реконструкция его центра. В центральной части находятся автостанция, гостиницы.

В северо-западной части построен автовокзал и новые жилые микрорайоны с многоэтажными домами.

Железнодорожный вокзал расположен в восточной части города, а далее, на окраине, аэропорт, вблизи находится и военный аэродром. Размещение крупных гражданских и военных аэродромов около населенных пунктов, и тем более городов, имеет наряду с положительной стороной - транспортной доступностью, и отрицательные - большую вероятность гибели населения от авиакатастроф и шумовое загрязнение. Увеличение количества катастроф в авиации связано с устаревшей техникой, а опасность их резко возрастает с наличием на борту военных самолетов (истребителей и военно-транспортных судов) боеприпасов, горючих, взрывчатых и химически активных веществ.

В связи с расширением города в жизни его все большее значение имеет городской транспорт. Увеличивается длина трамвайных линий, совершенствуется сеть автомобильных маршрутов, преобразуется таксомоторный парк. На улицах города действуют троллейбусные линии. Они отличаются стабильным функционированием и наиболее высоким уровнем обслуживания пассажиров. Вертикальный транспорт (лифты) в городе Курске имеет самую большую службу эксплуатации из всех городов области. Новые лифты самой современной конструкции, начиненные радиоэлектроникой, комфортабельны, удобны и красивы. Они уже не удивляют горожан. Проблемы вертикального транспорта связаны в основном с финансированием и установкой импортньк лифтов, а также с правильной эксплуатацией их пассажирами,

Курск принадлежит к числу крупных научных и культурных центров экономического района. На западе возвышаются корпуса технического университета (КГТУ). а на севере - городок крупного ВУЗа -сельскохозяйственной академии им. профессора И. И. Иванова (КГСХА).

В городе работают государственные университеты: педагогический (KГПУ), медицинский (КГМУ), Курский филиал Всероссийского ордена “Знак Почета” заочного финансово-экономического института. Курский филиал Российской инженерной академии, институт непрерывного образования. В городе обосновались научно-исследовательские учреждения, в том числе Всероссийский научно-исследовательский институт земледелия и защиты почв от эрозии Курский государственный (ВНИИЗиЗПЭ), российский Научно-исследовательский институт сахарной промышленности, институт повышения квалификации и переподготовки работников образования, НИИ “Экологической медицины”. Курское землеустроительное предприятие ЦЧО НИИ Гипрозем, Институт кожи и др.

Широко представлены в" Курске средние специальные учебные заведения (техникумы и колледжи) - электромеханический, монтажный, железнодорожный, кооперативный, коммерческий, фармацевтический, колледж культуры, два музыкальных и медицинское училища, система профессионально-технического образования. Известностью пользуется курскoe высшее педагогическое училище (колледж), С недавнего времени в областном центре появилось еще одно учебное заведение - Курская духовная семинария. Она преобразована из духовного училища и являлась до последнего времени единственной в Центральном Черноземье. Курская православная гимназия - также новое явление в образовательной системе области.

Епархиальное управление русской православной церкви проводит большую работу по восстановлению и сохранению памятников истории и культуры. Уникальными памятниками старины, украшающими патриархальный Курск (старинный облик города), являются здания Сергиево-Казанского кафедрального собора, Знаменского монастыря, Михайловского, Никольского, Свято-Троицкого храмов и шести церквей: Благодать, Вознесенской, Всесвятской, Никитской, Успенской и Введенской.

В областном центре действуют старейший драматический театр им. А.С. Пушкина, театр юного зрителя “Ровесник”, Курский государственный театр кукол, филармония, а также картинная галерея им. А. А. Дейнеки, краеведческий и военно-исторический музей Курской битвы. Кинотеатры города “Ассоль”, “Буратино”, “Восток”, “Мир”, “Родина”, “Сказка”, “Юность”, “им. " Щепкина”, видеосалоны и библиотеки позволяют его жителям разнообразить досуг.

На окраине города, около с.Моква 1-я, находится памятник архитектуры - дворец, достроенный в 40-х годах XIX в., а также памятник воинам, погибшим в боях за освобождение г Курска в 1943 г.

КУРЧАТОВ. административный, промышленный и культурный центр "Курчатовского района. Это молодой город атомостроителей и Энергетиков.

Указом президиума Верховного Совета РСФСР № 5-91/3 от 25 апреля 1983 года, районный поселок Курчатов Курчатовского района Курской области был преобразован в город областного подчинения, сохранив прежнее название.

Город Курчатов расположен в центре европейской части Российской Федерации, в западной части Курской области на левом берегу реки Сейм. Протяженность с запада на восток 4.5 км, с севера на юг - 800 м.Территория жилого массива города - 2.64 кв.км.

Население города на 1.01.2000г. составило 48,2 тыс. человек (3.6% населения области), средний возраст - 29 лет. Трудоспособное население составляет 67%. В отраслях экономики занято 24,9 тыс. человек.

Главным промышленным предприятием является Курская АЭС. Это энергетическое предприятие суммарной установленной мощностью 4000 МВт, которое состоит из четырех действующих энергоблоков по 1000 МВт каждый и строящегося 5-го энергоблока, также мощностью 1000 МВт. Курская АЭС занимает 90% в общем объеме промышленного производства города.

В 1999 году произведено промышленной продукции на 2 млрд. 887 млн. рублей, обеспечен рост 5%.

В городе 6 средних школ на 8155 ученических мест, в т.ч. одна гимназия. Вспомогательная школа на 150 ученических мест. Во всех школах обучаются 8339 человек, 29% учатся во вторую смену. Детских комбинатов - 11, проектной мощностью на 3370 мест.

Сеть торговых предприятий города включает 30 магазинов, общей торговой площадью 7030 кв.м. Кроме того, на территории города расположены 150 торговых киосков.

В системе предприятий бытового обслуживания города имеются 2 дома быта на 157 рабочих мест. Один дом быта находится в частной собственности, один в муниципальной.

В городе функционирует кинотеатр на 800 мест, городской Дом культуры на 100 мест, кинопавильон - 250 мест, МЦ "Комсомолец" на 450 мест. Имеется 5 массовых библиотек (их общий книжный фонд - 122,6 тыс. книг.), школа искусств, 2 стадиона на 6500 тыс. зрителей, плавательный корпус с 3 ваннами. Обеспеченность домашними телефонами на 100 семей - 77 единиц.

Жилой фонд города включает 147 домов, в том числе: 17 общежитий и 1 гостиница на 201 место. Общая площадь жилого фонда города - 823,35 тыс. кв. метров, в расчете на одного жителя обеспеченность составила 17 кв. метров.

Основу транспортного обеспечения города составляют автомобильные пути.

ЛЬГОВ - административный, промышленный и культурный центр Льговско района.

Это крупный железнодорожный узел, через который проходят линии дорог на Брянск, Курск, Харьков, Ворожбу. Вблизи города пролегает важнейшая автомагистраль, связывающая его с Рыльском, Курском, Воронежем и другими центрами.

Предприятия по переработке сельскохозяйственной продукции представлены здесь сахарным, молочно-консервным, винодельческим заводами и мясоптицекомбинатом.

Наряду с ними имеются металлообрабатывающие предприятия, заводы: арматурный, автоспецоборудования, а также кирпичный и железобетонных изделий (“Гидрожелезобетон”), опытный завод средств автоматизации и другие предприятия. Развитие получило ковровое ткачество.

Во Льгове родился знаменитый детский писатель А. П. Гайдар (Голиков). Здесь открыт мемориальный литературный музей и установлен памятник писателю.

Здесь находится дом, в котором жил поэт Н. Н. Асеев. В городе расположен парк с дубами-великанами, где был сооружен оригинальный всторико-архитектурный памятник “Башня Шамиля” (1800 г.).

В этом городе 18 апреля .1923 г. родился известный в нашей стране экономико-географ, доктор географических наук Г. М. Лаппо. В настоящее время он работает в Институте Географии Российской Академии наук.

Небольшой город СУДЖА расположен в юго-западной части Курской области.

Город является одним из развитых в промышленном отношении центров юго-западного экономического района. В Судже работают заводы тракторных агрегатов, стройматериалов, асфальтовый. Получило развитие ковровое производство. Здесь находится коврово-ткацкая фабрика. Предприятия пищевой промышленности представлены мясоптицекомбинатом, овощеконсервным и крупяным заводами, элеватором и маслодельным комбинатом. В городе имеется ветеринарный техникум, развита сеть дошкольных и школьных учреждений. Музыкальное училище осуществляет подготовку специалистов для своего района.

Этот город является административным центром Суджанского района и важным транспортным узлом, который связывается железнодорожными путями и автомагистралями с другими населенными пунктами области. В последние годы, в связи с политико-экономическими преобразованиями в России и на Украине, город стад приграничным, что исключительно важно учитывать при оценке его ЭГП.

Суджа - родина художника и организатора Курской картинной галереи П. К. Лихина. Здесь сохранился дом, в котором с 1907 но 1937 гг. жили революционер П. А. Заломов и его мать А. К. Заломова - прототипы главных героев романа A-М.Горького “Мать”. В знак большого внимания и благодарности за великий талант земляка здесь поставлен памятник русскому актеру М. С. Щепкину.

В городе сохранились памятники архитектуры ХУШ - XIX вв., имеется краеведческий музей.

Древний город РЫЛЬСК от областного центра отделяют 124 км. Это административный центр Рыльского района, расположенный в 7 километрах от одноименной станции. Рыльск относится к числу исторических городов России, где сосредоточены уникальные памятники истории и культуры. В городе сохранилась историческая застройка и древняя планировка, которую целесообразно сберечь. Его необходимо превратить в один из центров пропаганды славянской культуры. В последнее время остро встала проблема комплексной архитектурно-художественной реконструкции города. Разработан новый генеральный алан развили, Рыльска, в основу которого положен план охранных зон.

К ведущей отрасли хозяйства г. Рыльска относится пищевая промышленность, представленная сахарной, мясо-молочной, мукомольно-крупяной, спиртовой, производством пива, вина и безалкогольных напитков. Здесь находятся сахарный, спиртовой, маслосыродельнын и хлебный заводы, мясоптвде- и пищекомбинаты. Аграрные реформы предполагают создание

здесь пяти агрокомпаний, объединенных в корпорацию. Центрами агрокомпаний станут акционерные общества “Рыльсксахар”, “Сыродел”, “Рыяьскмясо”, “Козинское” (спиртзавод), мельница.

Старейшей отраслью промышленности города является производство строительных материалов. Заводь! строительной индустрии производят в Рыльске не только кирпич, но и известь, асфальт, бетон и железобетонные изделия. В левобережной части города (бывшее с. Боровское) построен асфальтовый завод. Асфальт и бетон производят из местного (песок, гравий) и привозного (цемент, смола) сырья.

Одним из первенцев приборостроения Курской области считается Рыльский завод чертежных принадлежностей. Историки утверждают, что это предприятие было известно еще в XI 1 веке. Здесь- производятся ученические готовальни, геодезические транспортиры, масштабные линейки, карманные солнечные экваториальные часы (прибор для определения .магнитного склонения) и др. В связи с прогрессом в области производства множительной техники и жестокой конкуренции на рынках сбыта, перед предприятием остро встали проблемы перспективного развития.

В левобережной части города расположен авторемонтный завод, производящий ремонт самосвалов и бортовых автомобилей. В последние годы местная промышленность получила значительное развитие.

Рыльск - важный транспортный узел, который связан железной дорогой со станциями Коренево, Льгов, Курск. Он де является крупной железнодорожной станцией. Через город проходит автодорога Воронеж-Киев. Воздушными линиями Рыльск был соединен с Курском и районными центрами области, однако в последние годы они, в основном, были отменены из-за низкой экономической эффективности местных авиалиний.

Специалистов различного профиля готовят педагогическое и медицинское училище, совхоз-техникум (колледж) и авиационный технический колледж гражданской авиации. В одном из красивейших зданий города располагается музыкальная школа. Сегодня город мало напоминает провинциальный уездный Рыльск. Все меньше остается в городе старины. Краеведческий музей позволяет получить богатые сведения о прошлом и настоящем этого замечательного провинциального города, районного центра на Сейме. В Рыльске сохранился дом, в котором в 1709 г. останавливался Петр 1.

Уроженец города Рыльска Григорий Иванович Шелехов (Шелихов) занимает одно из самых видных мест среди первооткрывателей Аляски. С его именем связано активное освоение русскими Аляски.

В 1991 году исполнилось 250 лет основания “Русской Америки”. Г.И-Шелехов, являясь русским, купцом, в 1775 г. создал компанию пушного и зверобойного промысла на северных островах Тихого океана и Аляске. Он основал первые русские поселения в так называемой “Русской Америке” и провел значительные географические исследования. На базе компании Шелехова в 1799 г. образована Российско-Американская компания. В честь русского исследователя в 1962 г. в Иркутской области железнодорожная станция Гончарове была преобразована в город Шелехов. В парке г.Рыльска установлен памятник Г. И. Шелехову Он умер в Иркутске и похоронен там же. На монументе высечены слова русского поэта Г. Р Державина:“ ...Колумб здесь Российский погребен: проплыл моря. открыл страны безвестные.. ”.

В городе и вблизи него расположены памятники русско-украинской архитектуры ХУШ и начала XIX вв. Например, дворцово-парковый ансамбль “Марьино” (1804 - 1814 гг.).

Здесь находятся народный краеведческий музей и памятник советским войнам, погибшим в годы Великой Отечественной войны.

Памятник на братской могиле напоминает горожанам о 2000 мирных жителей, зверски замученных и расстрелянных немецко-фашистскими оккупантами во время Великой Отечественной войны.

ОБОЯНЬ.В городе проживает более 15 тыс. человек. Он лежит в 60 км от Курска по обе стороны автомагистрали Москва-Симферополь и соединен 32-километровой веткой со станцией Ржава (на железной дороге Москва-Курск-Харьков).

Расположение на важных транспортных путях способствовало развитию промышленности в городе. В настоящее время здесь работают авторемонтный, консервный заводы, .маслозавод, мясокомбинат и другие предприятия по переработке сельскохозяйственного сырья. Имеются также крупные мясоптице- и пищекомбинаты, заводы по производству кирпича и древесных плит, мебельная фабрика и комбинат стройматериалов, ветсанутильзавод.

Город Обоянь - районный центр, являющийся “яблочной столицей” Курской области с самым крупным “садом” нашей страны в комплексе с перерабатывающими продукцию предприятиями. Здесь разместились административные учреждения, имеется библиотечный техникум, педучилище, средние школы и музыкальная школа, народный краеведческий музей.

Обоянь является родиной русского физика и электротехника академика В. В. Петрова. Здесь находятся дом, в котором в 1921 г. проживал народный поэт Белоруссии Яку.6 Колас, мемориальный комплекс и Вечный огонь в память советских воинов, погибших в битве на Курской дуге.

ЖЕЛЕЗНОГОРСК

Жители - преимущественно горняки, добывающие железную руду, члены их семей, а также работники сферы обслуживания. В -1962 году Железногорск получил статус города. В настоящее время в нем проживает около 90 тыс. жителей; В числе горожан насчитывается свыше 40 наций и народностей. Железногорск часто называют “северной столицей” Курской магнитной аномалии.

Железнодорожная ветка Железногорск-Арбузово и улучшенная автомагистраль Москва-Киев соединила город с важнейшими промышленными центрами области и соседних экономических районов. Он расположен в 130 км северо-западнее города Курска и в 4 км от железнодорожной станции Михайловский рудник. Эта станция - конечный пункт ответвления 52-километровой линии Брянск-Льгов.

Михайловский железорудный комбинат имеет мощный карьер по' добыче руды и дробильно-сортировочную фабрику. Строительство Михайловского ГОКа по обогащению железистых кварцитов и производству высококачественных концентратов (до 68% содержания железа) было начато в 1972 году. Отсюда руда поступает во многие металлургические центры страны и за рубеж. Главные потребители железной руды - Новотульский, Новолипецкий, Череповецкий металлургические комбинаты и частично предприятия Южного Урала и Донбасса. Михайловский ' горно-обогатительный комбинат отправляет свою продукцию в Чехию, Словакию. Польшу и Румынию. В Железногорске существует ряд подсобных предприятий по ремонту автомашин и горного оборудования (трест “Центрдомнаремонт”, завод по ремонту думпкаров, производству строительных материалов, комбинат гофрированной тары) и др.

Имеются предприятия по обслуживанию населения (швейная фабрика) и переработке сельскохозяйственного сырья (комбинат молочных продуктов, хлебозавод). В 1995 г вступил в строй консервный завод фирмы “Продконсерв” по производству тушёной говядины и свинины, курицы в собственном соку. Продукцию отправляют в Сибирь, на Урал, Дальний Восток, в северные районы России.

Железиогорск имеет прямоугольную планировку. К нему вплотную подходят массивы дубрав. В долине реки Погарщины построено водохранилище, используемое местным населением в качестве места отдыха. В районном центре находятся Дворец культуры, работают кинотеатры, школьные и дошкольные учреждения, больницы. Подготовку специалистов для добывающей промышленности осуществляет горно-металдургический техникум. Здесь расположен филиал Научно-исследовательского института по проблемам освоения КМА им. Академика Л. Д. Шевякова, музеи партизанской Славы и краеведческий.

Вблизи города, па месте мирного поселка, сожженного 17 октября 1942 года немецко-фашистскими оккупантами, находится мемориальный комплекс “Большой Дуб”.

ДМИТРИЕВ -ЛЬГОВСКИЙ (Дмитриев)

Это родина советского ученого-метеоролога Г. Я. Вангенгейма. О центре партизанского движения в Курской области во время Великой Отечественной войны напоминает обелиск на братской могиле партизан. Здесь находится памятник разведчице-партизанке Вере Терещенко.

В городе имеется как машиностроение, так и промышленность по переработке сельскохозяйственного сырья. Это заводы: ремонтно-механический, обозостроительный, “Лесхозмаш”, консервный, мясоптицекомбинат, хлебозавод, маслозавод и другие предприятия. Развито ковровое ткачество. В нескольких километрах от города проходит важнейшая автомагистраль Москва-Киев, связывающая Центрально-Черноземный экономический район с Украиной. Наличие хороших транспортных связей способствовало развитию Дмитриева. Сегодня здесь проживает более 11 тыс. человек.

Дмитриев-Льговский - районный центр, в котором расположены административные учреждения, предприятия по обслуживанию населения.

Социальная инфраструктура представлена Домом культуры, школами, больницами, сетью магазинов, сельскохозяйственным техникумом, краеведческим музеем.

ФАТЕЖ один из небольших городов районного подчинения, о которых можно сказать, что они больше похожи на села. В них небольшое количество промышленных предприятий и значительная часть населения занимается сельским хозяйством. Численность населения составляет около 6 тыс. человек.

Расположение города на значительном удалении от железной дороги сдерживало его развитие. Ближайшая железнодорожная станция Золотухине находится в 35 километрах к востоку от него (на линии Орел-Курск). Автомагистраль Москва-Симферополь способствует расширению экономических связей с Курском и другими городами. Однако Фатеж не относится к быстрорастущим городам. Напротив, численность его населения остается в течение продолжительного времени стабильной.

Промышленность города ориентирована преимущественно на переработку сельскохозяйственного сырья Здесь работают маслозавод, пенькозавод, пищекомбинат, ветсанутильзавод. Есть кирпичный завод. В Фатеже находятся административные, культурно-просветительные, торговые учреждения по обслуживанию как населения города, так и всего района. Известностью пользуется детская школа искусств им.Г.В. Свиридова.

Город Фатеж - районный центр, который в последние годы заметно изменился, где появились новые многоэтажные дома, главные улицы асфальтированы, большинство из них озеленены многолетними насаждениями. В Фатеже родились знаменитый металлург и химик А.А.Байков и великий композитор современности лауреат Ленинской премии Г. В. Свиридов род. в 1915 г.). Здесь находится памятник революционеру Артему (Ф. А. Сергееву).

ЩИГРЫ - город областного подчинения, центр административного .района с одноименным названием. Город претендует на роль “восточной столицы” всего экономического района. Он расположен в северо-восточной части области на водоразделе рек Сейм, Ока и Дон, а также их притоков и лежит, между реками Щигра и Лесная Плата.

В современный период это железнодорожная станция на линии Курск-Касторная, которая расположена на 61 км к северо-востоку от Курска. В настоящее время здесь проживает более 21 тыс. чел. Город занимает пятое место по численности населения среди городов областного подчинения.

Щигры - единственный город в Восточном экономическом районе Курской области. Он обладает значительным промышленным потенциалом, который представлен предприятиями машиностроения, горнодобывающей, строительной индустрии. Наибольшей известностью пользуется АО “Геомаш”, выпускающее геологоразведочное оборудование. Буровые установки поставляются во многие страны мира. Они демонстрировались на российских и международных промышленных выставках и ярмарках в странах Восточной Европы, Африки. Производство продукции осуществляется уже более 100 лет. Предприятие образовалось в 1885 пщу в с. Сныткино как чугунолитейный и механический завод. В связи со строительством железной дороги Курск-Воронеж завод был переведен в 1892 году в Щигры, где начал выпускать более сложную продукцию: маслодельные прессы, приводы к машинам.

В настоящее время завод оснащается современным оборудованием, станками с числовым программным управлением, автоматами и полуавтоматами. Объединение может ежегодно выпускать более тысячи буровых установок различных видов на автомобильных и тракторных базах с полным комплектом бурового инструмента. Производятся передвижные ремонтные мастерские и автоцистерны, механизмы для сборки бурильных труб, а также запасные части и буровой инструмент россыпью. Организация этого важного предприятия тесно связана с изучением и освоением Курской магнитной аномалии. Кроме оборудования здесь выпускаются и товары народного потребления - системы водяного отопления индивидуальных домов, детские автомобили, детские коляски и мебель, спортивные снаряды, канцелярские принадлежности и др.

В Щиграх находятся заводы: ремонтно-механический, кирпичный, железобетонных изделий. Фирма по переработке пластмасс “Формпласт” (“Пластополимер”) производит детские игрушки, пользующиеся большим спросом. В недалеком прошлом важное значение имела промышленность по добыче фосфоритов (рудник закрыт вследствие истощения запасов фосфоритов). Развитие получила пищевая промышленность. Она представлена комбинатом хлебопродуктов, хлебозаводом, маслосыродельным комбинатом (с производством сухого обезжиренного молока - СОМ), мясокомбинатом, перо - пуховой фабрикой. Вблизи города находится крупная Охочевская птицефабрика.

Щигры наряду с административными функциями, исполняют одновременно и роль культурного центра района. Здесь расположен краеведческий музей, работающий на общественных началах. Вблизи Щигров находилось село Семеновка, бывшее имение И. С. Тургенева В Щиграх на постоялом дворе (по дороге к брату) И. С. Тургенев встретил человека, который послужил прототипом героя знаменитого рассказа “Гамлет Щигровского уезда”. В знаменитом издании “Россия...” (Под общ.рук.П.П.Семёнова-Тян-Шанского) он описывается так; “Щигры. Промышленного значения город не имеет. Город с его двумя церквями, имеет характер крупного селения, жители занимаются земледелием и скотоводством, особенно свиноводством”