

УДК 711.1

**Чень Шибо,**  
*аспірант кафедри градостроительства, КНУБА*

## **КЛАССИФИКАЦИЯ ПРИГОРОДНО-ГОРОДСКИХ ЖИЛЫХ РАЙОНОВ ПЕКИНСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ**

Аннотация: в статье качестве элементов территориального развития Пекинской агломерации в статье рассмотрены: пригородно-городские жилые районы Пекина, которые раньше были в пригородной зоне, а со временем вошли в городскую черту; а также жилые районы, которые до сих пор занимают обособленное положение во внешнем поясе Пекинской агломерации; разработана классификация по их социально-экономической пространственной структуре.

Ключевые слова: Китай; Пекин; Классификация городских поселений Китая.

Классификация пригородно-городских жилых районов Пекинской агломерации является важным и методически ответственным средством взаимодействия задач развития городов и городских агломераций на стадии городской и районной планировки. Это особенно важно для выработки рациональных планов регионального развития в стране и мире.

В настоящее время в Китае города начинают играть все более существенную роль. Они становятся опорными очагами хозяйственного подъема, в них формируются политические доктрины обеспечения экономической независимости и социальных реформ, рождаются импульсы дальнейшего развития сети населенных мест. В нормативно-методической базе градостроительства Китая в настоящее время разработана только классификация городских поселений по численности городского (несельскохозяйственного) населения, народнохозяйственному профилю и административному статусу (табл.1).

На основе численности городского населения классификация городов Китая по численности населения разделена на мегаполисы, крупные города, средние города, малые города – всего на четыре группы:

- **мегаполисы** – характеризуются количеством городского (несельскохозяйственного) населения более 1 млн. человек;
- **крупные города.** К крупным городам обычно относятся города с городским (несельскохозяйственным) населением 0,5 - 1 млн. человек;
- **средние города.** Средние города характеризуются количеством городского (несельскохозяйственного) населения свыше 0,2 – 0,5 млн. человек;

• **малые города.** Ограничиваются численностью городского (несельскохозяйственного) населения менее 0,2 млн. человек. Как правило, уездные города.

В связи с интенсивным экономическим развитием Китая увеличилось количество городов и соответственно классификация городов к 2004 г. значительно расширилась, в основном, в группе мегаполисов. Были выделены следующие их группы: более 4 млн. человек; от 2 до 4 млн. человек; от 1 до 2 млн. человек.

Таблица 1

**Характеристика городских поселений Китая по численности населения в млн. человек**

Годы	Количество городов в группах						Всего Количество
	Мегаполисы			крупные города	средние города	малые города	
	4	> 2	> 1				
1952			10	9	23	115	157
1980			30	15	70	105	220
1997			47	34	205	382	668

Таблица 2

**Классификация городских поселений Китая по административному статусу на 2002 г.**

№№	Название группы городов	Количество городов в группе
1	Города центрального подчинения	4
2	Города-центры провинций	28
3	Города-центры округов, автономных округов	333
4	Города-центры уездов	303
	ИТОГО	668

Ставшая уже традиционной в градостроительстве и географии классификация городских поселений, которую условно можно свести к группировкам по численности населения; к установлению функциональных типов; к подразделению по административному статусу и географическому положению приобретает в условиях развивающихся городских агломераций проблематичный характер. Представляется целесообразным разработать классификацию пригородных жилых районов и городов на основании тех признаков, которые прежде всего способны оценить роль рассматриваемых элементов в процессе территориального развития городских агломераций.

К числу главных признаков, характеризующих эту роль структурных и территориальных элементов можно отнести: концентрацию функций

преодоления центральности – сосредоточение в городах производственной и непромышленной инфраструктуры, третичных и четвертичных секторов индустрии, учреждений культурно бытового обслуживания; выигрышное транспортно-географическое положение на стыках с международными транспортными коридорами и транспортными путями мирового рынка, в ареалах товарных культур.

К числу таких элементов следует отнести пригородно-городские жилые районы, которые когда-то были загородными жилыми районами, а потом стали частью городской структуры Пекина. Некоторые из них сохранили свое обособленное положение, а другие стали самостоятельными городами-центрами уездов в соответствии с планами пространственного развития Пекинской агломерации.

Системный подход к организации городской застройки, необходимость более комплексного учета при ее проектировании всех воздействующих факторов и условий определяют важность рационального решения вопросов, относящихся к планировочной структуре, функциональным системам и архитектурно-пространственной композиции всех элементов города. Это особенно относится к специфическим условиям пригородно-городских жилых районов урбанизированного ядра и внешней зоны Пекинской агломерации. Поэтому зонирование и районирование территории пригородно-городских жилых районов целесообразно дополнить анализом урбанизированных и природных показателей их развития. Такая классификация предлагается на основе таблицы 3.

На основании сравнительного анализа урбанизированных и природных показателей развития 15 жилых районов Пекинской агломерации выделены три основных их типа.

**Первая группа** характеризуется следующими основными показателями:

- численность населения до 5 тысяч человек;
- плотность населения – 100 - 300 чел/га;
- процент застроенных территорий – от 20 до 30;
- этажность застройки – 5-7 этажей.

Эти жилые районы, построенные в 50 - 80 годах XX столетия на расстоянии от 3 до 10 км от границ исторического центра Пекина, характеризуются также наличием 2-3 школьных и дошкольных учреждений и в среднем 10-25 объектами обслуживания. Площадь зеленых насаждений составляет 30-40% от площади жилого района, транспортное обслуживание – в основном автобус, метро. Основные места приложения труда находятся в центральной зоне Пекина.

К этой группе относятся районы №№ 1, 3, 4, 5, 6.

Ко **второй группе** отнесены жилые районы, которые характеризуются следующими показателями:

- численность населения от 7 до 9 тысяч человек;
- плотность населения – 300 - 400 чел/га;
- процент застроенных территорий – от 30 до 35;
- этажность застройки – 9-16 этажей.

Эти жилые районы, построенные на рубеже XX и XXI столетий на расстоянии 25-35 км от исторического центра Пекина, характеризуются увеличением количества школьных и дошкольных учреждений (3-4), а также объектов обслуживания (20-25). Площадь зеленых насаждений составляет 30-40% от площади жилого района. Транспортное обслуживание в основном автобусное.

Выделенная группа жилых районов занимает полубособленное положение на границе Большого Пекина.

К этой группе отнесены жилые районы №№ 9, 11, 12.

К **третьей группе** пригородно-городских жилых районов отнесены те, которые характеризуются такими показателями:

- численность населения 10-20 тысяч человек;
- плотность населения – 400 - 500 чел/га;
- процент застроенных территорий более 25;
- этажность застройки – 16-28 этажей.

Это обособленные жилые районы, запроектированные в первое десятилетие XXI века, на расстоянии 20-40 км от исторического центра Пекина. Отличаются наличием мест приложения труда в промышленности, более высоким уровнем культурно-бытового обслуживания (25-30 объектов обслуживания в жилом районе), количеством школьных и дошкольных учреждений (3-4), увеличением площади зеленых насаждений (от 35 до 50% площади жилого района). Транспортное обслуживание этих современных жилых районов – автобус.

К этой группе относятся жилые районы №№ 7, 8, 10, 13, 14, 15.

Характеристика взаимодействия пригородно-городских жилых районов с окружающей территорией, особенности организации архитектурно-планировочной структуры, ее форма, планировочные приемы организации являются второй составной частью классификации пригородно-городских жилых районов. Особенно важными в пространственной организации таких районов является их связь с внешним транспортом, уровень социального и культурно-бытового обслуживания.

Комплекс всех возможных социально-функциональных программ освоения территории реализуется в пределах пространства жилого района.

Размеры пространства, ориентация относительно внешних источников транспортного движения, границы застройки (пространственные параметры) предопределяют общественный или жилой характер использования территории, ее открытость или закрытость для сопряженного населения.

В зависимости от интенсивности и массовости пешеходных передвижений на территории различаются зоны *локального* (в передвижениях участвуют только жители соседних домов); *транзитного* (в передвижениях участвуют пешеходы, проходящие без задержек рассматриваемую территорию) и *массового* движения (в передвижениях участвуют большие массы людей).

Ядром пространства служит дворовая территория и другие пространства, где начинаются пешеходные маршруты жителей. Периферия охватывает всю территорию, находящуюся в пределах пешеходной доступности, без пересечения транспортных магистралей, переходов и мостов.

Территория пространства жилого района обычно совпадает со структурным разделением селитебной территории. При этом с учетом доступности населения к остановкам агломерационного транспорта и пешеходным передвижениям внутри жилого района можно выделить такие типы пространств жилых районов: *жилая единица* – обособленное ядро пространства, предназначенное для использования только жителями, выходящими на эту территорию домов. Формируется обычно в условиях открытой городской среды на изолированном участке, обеспечивающем комфортные условия для малолюдных и малоподвижных видов деятельности в окружении шумных и многолюдных улиц и площадей. Диаметр ядра до 150...200м. *Жилая группа* – частично обособленное пространство, предназначенное для использования всеми жителями, находящимися в пределах пешеходной доступности.

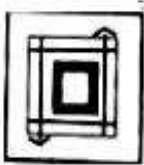
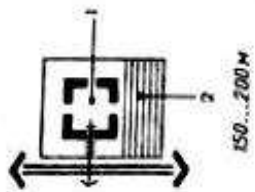
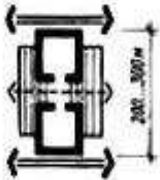
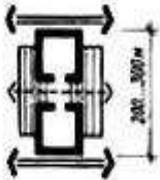
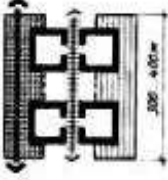

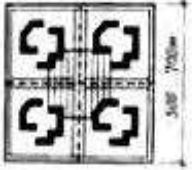


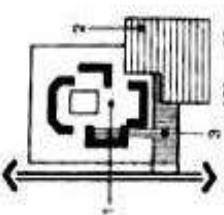
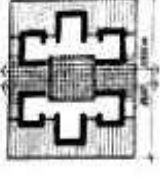
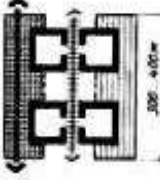
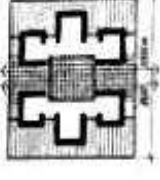
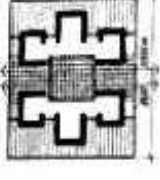
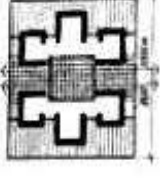
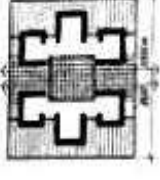
Формируется в условиях закрытой городской среды, включает кроме придомовой территории участки школ и детских садов; предоставляет широкий выбор условий для различных видов деятельности, за исключением многолюдных и связанных с интенсивным целенаправленным движением. Диаметр до 300...400 м. *Жилой комплекс* – пространство, предназначенное для использования местным и сопряженным населением. Формируется в условиях интегрированной городской среды. Включает придомовые территории, участки школ, пешеходные пространства общественного центра. Создает условия для всего разнообразия социально-функциональных программ освоения жилой среды. Диаметр 500...700 м.

Обычно каждый элемент селитебной территории (жилая группа, жилой квартал, жилой район) включает в себя несколько различных видов передвижений населения, а их пространственная организация включает

Таблиця 3

## Показатели сравнительного анализа жилых районов

№ жилого района	Год проектирования	Название жилого района	Урбанизированные										Природные			
			численность населения, чел.	плотность населения, чел./га	% встроенных репторий	средняя этажность	близость к центру	Плотность, км	вид транспорта	численность объектов обслуживания	численность жилых и коммунальных помещений	урожайность	% озелененных территорий	наличие водоемов	наличие природных элементов	наличие навалы
1	1956	Синфу	-	5080	449	20,0	5-7	3-5	автобус, метро	15	2	29,9	-	-	-	
2	1999	Хулун Гуан	-	9712	370	29,1	4-8	15	автобус, метро	25	5	35	озеро	-		
3	1990	Эндили	-	1645	182	26,7	5-6	10	автобус, метро	10	3	32	-	-		
4	1987	Фанчуань	+	12380	272	28,8	5-9	5-8	автобус, метро	28	4	39	-	-		
5	2003	Сянао Фентин	-	3700	280	32,7	2-6	25	автобус	22	3	60	озеро	-		
6	1980	Тайянци	-	3400	113	29	3-5	31	автобус	25	3	45,4	река, озеро	-		
7	2001	Тайянгун	-	17424	636	23	16-28	15	автобус	25	3	35,4	озеро	канал		
8	2002	Вансицун	-	17600	762	28,9	16-28	35	автобус	17	3	38	озеро	-		
9	1995	Фулюйун	-	4578	237	31,2	9-12	25	автобус	20	3	34,5	-	-		
10	2004	Ван Тин	-	17800	496	21,7	16-28	40	автобус	15	2	34,7	река, озеро	-		
11	1990	Яиунсун	-	7100	334	19,0	8-16	4	автобус, метро	26	4	42,0	озеро	-		
12	2001	Фаншанбейлу	-	7371	385	23,8	6-9	35	автобус	23	3	31,6	река, озеро	-		
13	1998	Ченгуань	+	14980	452	23,8	24-28	23	автобус	18	2	30,0	озеро	-		
14	2002	Бейюанзун	-	17350	512	23,0	24-28	13	автобус	21	3	51,0	-	-		
15	2002	Вангуан	-	9002	474	20,1	6-8	20	автобус	29	4	44,8	озеро	-		

А Типы пространств*		Б Сочетание пространственных элементов*					
Модель	Планировочная схема	Жилая единица	Жилая единица+ Жилая единица	Жилая группа+ Жилая группа	Жилая группа+ Жилая группа	Жилая группа+ Жилая группа	Жилая группа+ Жилая группа
 <p>Жилая единица</p>	 <p>150...200 м</p>	<p>Жилая единица+ Жилая единица</p> 	<p>Жилая группа+ Жилая группа</p>  <p>200...300 м</p>	<p>Жилая группа+ Жилая группа</p>  <p>300...400 м</p>	<p>Жилая группа+ Жилая группа</p>  <p>400...500 м</p>	<p>Жилая группа+ Жилая группа</p>  <p>500...700 м</p>	<p>Жилая группа+ Жилая группа</p>  <p>600...800 м</p>
 <p>Жилой комплекс</p>	 <p>200...400 м</p>	<p>Жилая единица+ Жилой комплекс</p> 	<p>Жилая единица+ Жилая группа</p> 	<p>Жилой комплекс+ Жилой комплекс</p> 	<p>Жилой комплекс+ Жилой комплекс</p> 	<p>Жилой комплекс+ Жилой комплекс</p> 	<p>Жилой комплекс+ Жилой комплекс</p> 

Условные обозначения:

- 1- Внутриквартальная территория ; 2- Территория зеленых насаждений, школьные участки, спортивные площадки (зеленая зона)
- 2- Межквартальная территория 4 - Зона общественного центра 5 - Административно- производственная зона

Рис. 1 Типы пространственных структур пригородно-городских жилых районов Пекина

Таблица 4

**Сочетание пространственных элементов пригородно-городских  
жилых районов Пекинской агломерации**

<p align="center">ЖИЛАЯ ЕДИНИЦА + ЖИЛАЯ ЕДИНИЦА</p>	<p>Сочетание нескольких зон локальных передвижений на одной территории приводит к появлению транзитных связей и пространств типа АЛЛЕЯ или ПЕШЕХОДНЫЙ ДВОР</p> <p><i>Пример:</i> КВАРТАЛЬНАЯ ЗАСТРОЙКА жилых районов 1, 5</p>
<p align="center">ЖИЛАЯ ЕДИНИЦА + ЖИЛАЯ ГРУППА</p>	<p>Сочетание зон локальных и транзитных передвижений в пределах одного пространства рационально проводить на основе ПЕШЕХОДНОГО БУЛЬВАРА, проложенного по наиболее интенсивно используемому направлению транзитных связей</p> <p><i>Пример:</i> УКРУПНЕННЫЕ ЖИЛЫЕ КВАРТАЛЫ 3, 2</p>
<p align="center">ЖИЛАЯ ЕДИНИЦА + ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС</p>	<p>Сочетание нескольких зон локальных передвижений с зонами транзитного и массового движения в пределах одного пространства происходит за счет выделения ядра в виде ПЕШЕХОДНОЙ УЛИЦЫ</p> <p><i>Пример:</i> ОБЩЕСТВЕННО-ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС в жилых районах 6, 9</p>
<p align="center">ЖИЛАЯ ГРУППА + ЖИЛАЯ ГРУППА</p>	<p>Сочетание нескольких зон транзитных передвижений с зонами локальных передвижений в пределах одного пространства происходит за счет выделения ядра в виде озелененных участков школ и детских садов, окруженных мезопространствами типа САД, БУЛЬВАР, СКВЕР</p> <p><i>Пример:</i> БЛОКИРОВАННЫЕ МИКРОРАЙОНЫ в жилых районах 10, 12</p>
<p align="center">ЖИЛАЯ ГРУППА + ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС</p>	<p>Сочетание нескольких зон массового посещения с участками ЖИЛЫХ ГРУПП в пределах одного пространства происходит за счет выделения ядра в виде системы ПЕШЕХОДНЫХ ПЛОЩАДЕЙ, окружающих общественный центр</p> <p><i>Пример:</i> МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС в жилых районах 7, 8, 11</p>
<p align="center">ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС + ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС</p>	<p>Сочетание нескольких ЖИЛЫХ КОМПЛЕКСОВ в пределах одного пространства происходит за счет их блокировки вокруг зоны с нежилыми функциями: производственных, административных, рекреационных объектов городского значения. Общественное ядро включает в себя ПЕШЕХОДНЫЕ ЗОНЫ, УЛИЦЫ, ПЛОЩАДИ, УЛИЧНЫЙ СКВЕР</p> <p><i>Пример:</i> ИНТЕГРИРОВАННЫЙ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС в жилых районах 9, 4, 13, 15</p>



Несколько типов выделенных пространств, то есть происходит объединение нескольких базовых моделей пространства на одной территории. Блокировка выделенных типов пространств между собой образует непрерывную ткань жилой среды и пространственный рисунок планировочной структуры жилого района (Рис.1) (табл. 4).

Разработанная типология социально-пространственных элементов может служить своеобразным градостроительным "конструктором" жилой среды пригородно-городских районов Пекинской агломерации.

### **Выводы:**

1. В качестве элементов территориального развития Пекинской агломерации рассмотрены: пригородно-городские жилые районы Пекина, которые раньше были в пригородной зоне, а со временем вошли в городскую черту; и которые до сих пор занимают обособленное положение во внешнем поясе Пекинской агломерации;

2. Классификация и сравнительная оценка пригородно-городских жилых районов Пекинской агломерации свидетельствуют:

- об укрупнении градостроительного модуля территориального роста (по площади территории и численности населения);
- о территориальном удалении от исторического центра Пекина;
- об усложнении архитектурно-планировочной структуры пригородно-городских жилых районов;
- об увеличении процента озелененных территорий;
- об увеличении этажности застройки.

### **Литература**

1. А..В.Крашенинников, Жилые кварталы: учеб. Пособие 1988 г. - 87 с.
2. WU Liangyong, Research on the Rural and Urban Spatial Development planning for the Greater Beijing Region (Beijing, Tianjin and Hebei) Beijing, Tsinghua University Press, 2002.
3. Е.Н. Самбурава, Н.А. Слука, Пекин Современный облик столицы Поднебесной.
4. Н.А. Слуки ГЛОБАЛЬНЫЙ ГОРОД: ТЕОРИЯ И РЕАЛЬНОСТЬ, М., ООО "Аванглион", 2007, 243 страниц.
5. 99 Capital Building Design, China Architecture & Building Press, 2000.

## Анотація

У статті як елементи територіального розвитку Пекінської агломерації в статті розглянуто: приміської-міські житлові райони Пекіна, які раніше були в приміській зоні, а згодом увійшли в міську межу, а також житлові райони, які до цих пір займають відокремлений положення у зовнішньому поясі Пекінської агломерації; розроблена класифікація за їх соціально-економічної просторової структури.

Ключові слова: Китай; Пекін; класифікація міських поселень Китаю.

## Annotation

In this article as an element of territorial development in the Pekingese agglomeration area are considered: suburban-urban residential areas of Peking, which were in a suburban area previously, and eventually entered in the city limits; and as well as residential areas, which still occupy a separate position in the external belt of the Pekingese agglomeration; classification was developed by their socio-economic and spatial structure.

Keywords: China; Beijing; classification of urban settlements of China.