



ИЗВЕСТИЯ НА БЪЛГАРСКОТО ГЕОГРАФСКО ДРУЖЕСТВО JOURNAL OF THE BULGARIAN GEOGRAPHICAL SOCIETY

Journal homepage: www.geography.bg/



Световните мегалополиси: проблеми и тенденции или докъде може да расте един град?

Global megalopolis: problems and trends or how much can a city grow?

Климент Найденов

Софийски университет „Св. Кл. Охридски“, катедра „Регионално развитие“

E-mail: kl.naydenov@gmail.com

Kliment Naydenov

Sofia University "St. Kl. Ohridski", Department of "Regional Development"

E-mail: kl.naydenov@gmail.com

ABSTRACT

Key words:

Megalopolis, agglomeration,
urbanized territories, mega-region

The number of countries that are considered highly urbanized has increased dramatically in recent decades and is expected to continue to grow in the coming decades. The world is entering the era of sustainable urbanization. By 2030, the world is predicted to have 41 mega cities. Megalopolis is the laboratory of a new urban way of life that spreads out into the civilized world. Today, it is a uniting of all activities related to the production of value added. They are the basis of what we call the globalization of the economy. Continued urbanization means that societies must continue to provide more food, more employment, more housing and more transport to the growing number of citizens. Megalopolis today is becoming a vulnerable place and is directly affected by climate change. If climate change continues and the appropriate measures are not taken, the urban way of life will depend on different natural cataclysms such as storms, droughts, as well as rising sea levels and heat waves. Today, urbanization is uncontrollable, megalopolises are growing without planning, and the urban spaces in the world are extremely small.

Градовете по света се явяват притегателен център за милиони хора. Те не само предлагат качествена среда за живот, но се явяват и възможност за пълноценна почивка или място с открояваща се културно-познавателна значимост. Те са не само сложен социално-икономически организъм, културно-историческо образование, но и сцена на историята на човечеството. Мегалополисът представлява съчетание на много агломерации, които образуват свръхурбанизиран район. Това е голяма по площ, добре организирана зона, която е обикновено с полосовидна форма. Мегалополисът се формира постепенно в резултат на срастването на многобройни агломерации. Мегалополисът може да се определи и като една верига от приблизително съседни градски райони. Можем да направим обобщението, че мегалополис е много голям, гъсто населен урбанизиран комплекс, който се състои от няколко големи града и предградия, които граничат един с друг.

Появата на мегалополиси на определени части в света в повечето случаи е след Втората световна война. Важна особеност на съвременните мегалополиси е фрагментарният характер на системата на управление на агломерациите. Агломерациите от своя страна представляват сливане на градове и по-малки селища в една урбанизирана територия и

образуването на една непрекъсната градска зона. Терминът мегалополис е въведен от Жан Готман, френски географ от украинско-руско-еврейски произход през 50-те години на 20 в., с цел означаването на силно урбанизиран територии в САЩ, визуирайки територията от Северна Вирджиния до Южен Ню Хемпшир.

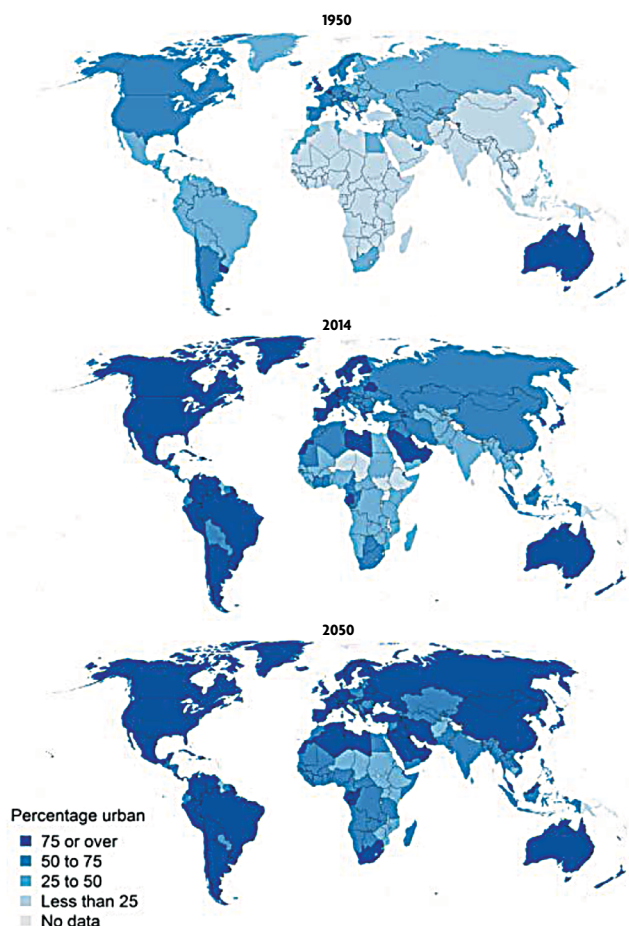
Броят на страните, които се считат за силно урбанизиран се е увеличил драстично през последните десетилетия и се очаква да продължи да нараства през следващите десетилетия. През 1950 г. от 233 страни или територии, само 24 % имат нива на урбанизация по-големи от 50 % и само 8 % са били с градско население над 75 %. През 2014 г. 63 % от страните са с повече от 50 % градско население, а една трета - с повече от 75 % градско население. До 2050 г. над 75 % от хората по света ще бъдат градски жители. Дотогава едва 14 % в богатите държави ще живеят извън градовете, а в бедните – 33 %. Светът навлиза в епохата на устойчива урбанизация.

¹ Naydenov Kl., T. Traykov, 2017 Cities - centers for tourism development, 12th International Scientific Conference Knowledge without borders

² Младенов Ч., Е. Димитров - Същност и изяви на съвременния урбанизационен процес в света, сн. География бр. 5/2010

³ Калинков, К. - Урбанистика 2010

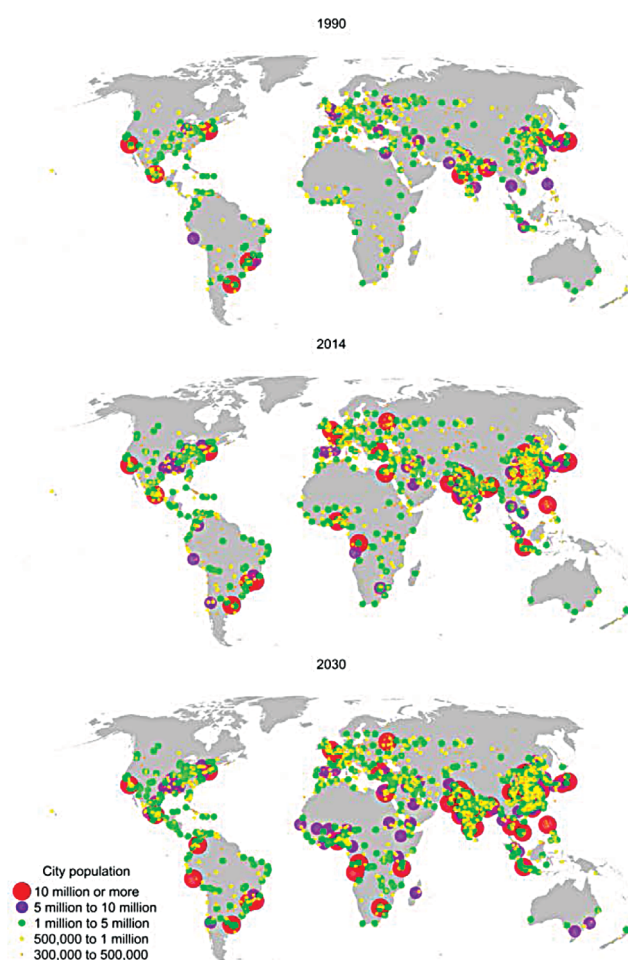
Градско население в света – 1950, 2014, 2050 г. в %
Urban population in the world – 1950, 2014, 2050 г. in %



Източник/Source: World Urbanization Prospects The 2014 Revision

Мегалополисите обикновено представляват урбанизиранни територии с население над 25 млн. души. Едни от най-известните мегалополиси в САЩ са именувани по крайните градове на територията, в която се простират: Босваш (коридор от Бостън на север, до Вашингтон на юг, с дължина 750 км), Чипитс (Чикаго-Питсбърг) Сансан (в Западна Калифорния по Тихоокеанския бряг, между градовете Сан Франсиско и Сан Диего, с население над 35 млн. д.), Токайдо (Токио – Осака) в Япония, Раницад (Нидерландия), Рейн-Майн в Германия; Английски (Лондон-Ливърпул) във Великобритания, Сан-Рио (Сан Паулу – Рио де Жанейро) в Бразилия, Делтата на Янцзъ с агломерациите на Шанхай, Нанкин, Ханчжоу в Китай. В научната литература съществуват и т.нар мегаградове – с население над 10 млн. души. През последните 65 години броят им се е увеличил 14 пъти, от 2 през 1950 г., 3 през 1970 г., 10 през 1990 г. на 28 през 2014 г. В тях живее население от 453 млн. души. Населението нараства като цяло в резултат на два фактора: нарастване на населението в съществуващите градове и/или включването на нови градове към територията на мегаграда. Към 2030 г. се прогнозира светът да има 41 мегаградове. Броят на градовете с над 500 000 се е увеличил почти шесткратно от 1950 г. насам – от 304 на 1729. В Китай броят на мегалополисите ще нарасне от 3 през 2000 г. на 13 през 2020 г.

Мегаградове – 1950, 2014, 2050 г.
Megacities – 1950, 2014, 2050 г.



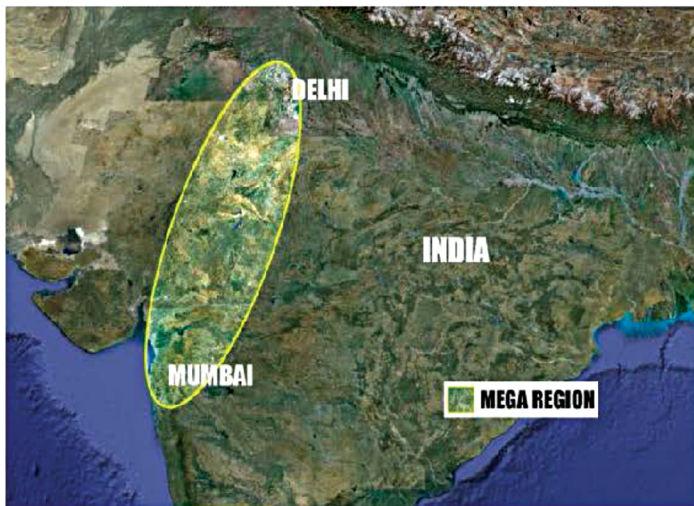
Източник/Source: World Urbanization Prospects The 2014 Revision

Мегалополисите по света се сливат в мегарегиони, които могат да се простират на стотици километри и да приютяват над 100 млн. души. При подобна тенденция в развитието на градовете има голяма вероятност да започнем да говорим не за мегалополиси, а за "безкраен град на бъдещето". Програмата на ООН за населените места "Хабитат" твърди, че т.нар. "безкраен град" може да се окаже един от най-значимите феномени и проблеми през следващите 50 години, по отношение на начина на живот и икономиката. Най-голям е регионът Хонконг – Шенчен – Гуанджоу в Китай, населяван от 120 млн. души. Други подобни мегарегиони са се образували в Япония и Бразилия, формират се в Индия, Западна Африка и другаде по света.

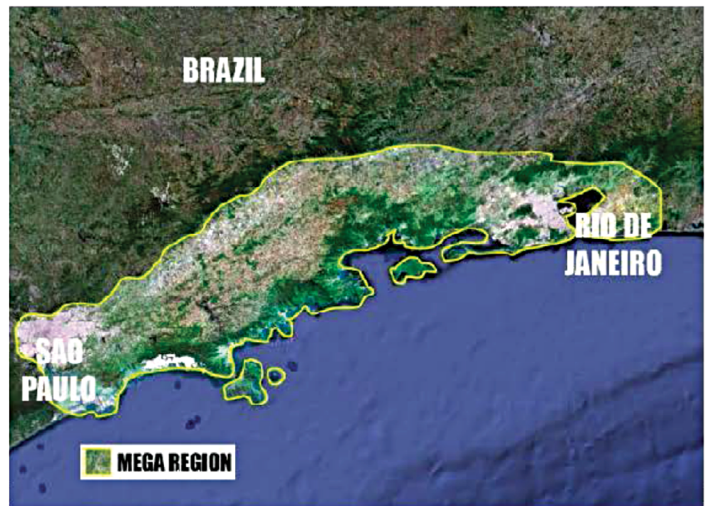
⁴ Supersized cities: China's 13 megalopolises, Economist Intelligence Unit, 2012

Мегарегиони 2016 г.
Megaregions 2016

Индийски мегарегион



Южноамерикански мегарегион



Китайски мегарегион



Африкански мегарегион



Японски мегарегион



Източноазиатски мегарегион



В Япония се формира урбанизираната територия – Нагоя – Осака – Киото – Кобе, която към момента има население около 60 млн. души и продължава да расте. В Бразилия се формира мегарегиона Рио де Жанейро – Сао Паоло с население 43 млн. души. Формират се бързоразрастващи се “градски коридори” – в Западна Африка – 600 км урбанизирана територия свързваща Нигерия, Бенин, Того и Гана, която се явява и основна движеща икономическа сила в региона. В Индия подобна зона се формира между Мумбай и Делхи. В Източна Азия се свързват 4 мегаполиса и 77 отделни градове с население от 200 млн. души в територията между Пекин и Токио, Пхенян и Сеул. Според Едуардо Морено (година), развитието на подобни мега градски региони е като цяло положително, тъй като именно те, а не държавите, привличат най-големите капитали. 40-те най-големи мегарегиони в света заемат много малка част от обитаемата зона на планетата и в тях живее по-малко от 18 % от световното население, сочи докладът “Състоянието на планетата 2016: Може ли един град да бъде устойчив?”³. В тях обаче се извършва 66 % от цялата икономическа дейност и около 85 % от технологичния и научен прогрес.

Докъде може да расте един град?

Растежът е съществена част от биологичните и икономически процеси. Това е физическо бъдеще, което е количествено измеримо. Според нас градовете ще продължават да растат, защото там живеем по-устойчиво, там потребяваме по-добри услуги, там се зараждат иновативните идеи, защото там има скупчване на човешки и творчески ресурс. Мегалополисите са центрове на икономически, технически и глобален прогрес, както в своите страни, така и в световен мащаб. За нацията мегаполисът е това, което е “главната улица” в малките общества. Това е мястото където се намира правителството, банките, големите офис площи, средствата за масова комуникация, важните магазини, училищата, библиотеки и театрите. Ако “главната улица” се развива, цялото общество просперира. Мегалополисите реално са двигател на икономическото развитие, иновационни центрове, центрове на културна и политическа интеграция, свързващи пунктове на всички видове глобални мрежи. Мегалополисът е като взаимосвързана мрежа от градски и крайградски зони в един гигантски град. Освен, че се явяват нов тип агломерационни образувания, те са и нов момент в областта на теорията за пространството и развитието на световната икономика. Те са в почти непрекъсната система на дълбоко преплетени области - политически, икономически и културни. Всъщност е много трудно да се каже къде един град завършва и друг започва. Мегалополисът е лабораторията на нов градски начин на живот, който се разпростира сред цивилизования свят. Днес той се явява обединител на всички дейности, свързани с производството на добавена стойност. Те са в основата на това, което наричаме глобализация на икономиката. Там се намират най-големите пазари за всички стоки и услуги, които се произвеждат. Всичко описано дотук поражда множество проблеми. Един от тях се явява безработицата. Това е характерно за мегалополисите не само в развиващите се страни, но и в развитите. Международната конкуренция и развитието на технологиите допринасят за проблемите свързани с т.нар. хронична безработица. Мегалополисите

вече са част от глобално разпределение на труда. Градът е едновременно пространството, където се произвеждат богатствата, където има натрупване на богатства от една страна, а от друга мястото, където се съсредоточава най-голямата бедност. Създава се социално напрежение, което води до силна социална реакция от страна на слабоосигурените и слоевете, изпаднали в ситуацията на социално неравенство. В мегаполисите в т.нар. бидонвили живеят между 800 млн. и 1 млрд. души. Мрачните прогнози са през 2050 г. над 2 млрд. души ще живеят в крайна бедност защото темпът, с който се разрастват урбанизираните територии, е по-висок от този, с който се подобряват условията в бидонвилите. По-малко от 35 % от градовете в развиващите се страни пречистават отпадъчните си води. Около 500 млн. градски жители в света имат общи санитарни възли с други домакинства. Около 1.5 млрд. градски жители дишат замърсен въздух, който превишава максимално допустимите граници. Мегалополисите имат и друг проблем, свързан с техните бедни квартали, а именно тяхното управление. Едни от тези примери са Бронкс, Бруклин и Харлем в Ню Йорк, Хънтърс Пойнт в Сан Франциско, Комптън окръг Лос Анджелис (Калифорния), Либърти в Питсбърг. Това са класически примери за гета, които рязко намаляват привлекателността на тази територия, особено за младите семейства от средна класа. От изключителна важност е създаването на ефективна система на обществен транспорт, която да доведе до повишената мобилност на населението. Това от своя страна може да допринесе за изнасяне на средната класа извън границите на големия град. Това може да бъде постигнато чрез създаване на добра транспортна инфраструктура, осигуряваща леснодостъпни публични жилища. Важно е хората да могат да се свързват както физически, така и дигитално. Не случайно инфраструктурата е включена в целите на ООН за устойчиво развитие. Можем да се убедим във важността на инфраструктурата, ако разгледаме мегалополисите в Северна Америка с мрежата от пътища, железопътни линии, далекопроводи за електричество, тръбопроводи и видим, че транспорта и транспортното обслужване на населението и бизнеса е от изключителна важност. Друг пример е Югоизточна Азия, където е планиран търговски коридор от Виетнам до Мянмар или високоскоростни железопътни мрежи, които ще свържат Бангкок със Сингапур. Не трябва да се пренебрегва и Източна Африка, където се инвестира в железопътни линии и мултимодални коридори, за да могат страните без излаз на море да имат достъп до пазара.

Урбанизацията и развитието на мегалополисите през последните десетилетия са резултат както на прираста на световното население, така и на притока на мигранти от селата към градовете. Много учени считат, че тази тенденция ще продължи и през 21 век. Продължаващата урбанизация означава, че обществата трябва да продължат да осигуряват повече продоволствие, повече заетост, повече жилища и повече транспорт на растящия брой граждани. Това обезпечаване изисква енергия и всичко това трябва по някакъв начин да бъде осигурено, без да се повишават емисиите на парниковите газове – а в идеалния случай с намаляването им в глобален мащаб. В развитите държави градският живот често отговаря на по-висока енергийна ефективност. Енергията е крайно необходима за всички човешки дейности. На възлицата, нефта и природния газ сега

³ Институт Уърлдуюч - Състоянието на планетата 2016: Може ли един град да бъде устойчив?

се падат 81 % от световното потребление на енергия.

Мегалополистът днес се превръща в уязвимо място и е пряко засегнат от климатичните промени. Ако промяната на климата продължи и не се вземат съответните мерки, градският начин на живот ще бъде поставен в зависимост от различни природни катаклизми като бури, засушавания, както и повишаването на морското равнище и топлинни вълни. Много от големите градове се разпростират към опасните места по речни басейни, делти, морски брегове и разливни зони. Последствията от явления като наводнения и урагани например, ще изискват все повече материални и финансови ресурси. Въпреки усилията големите градове като Ню Йорк и Париж напр., не успяват да намалят емисиите на парникови газове. В същото време трансферът на технологии, знание и политика между градовете дава възможност да започне намаляване на въглеродния интензитет на икономиките си. Истината е, че градовете обменят информация помежду си, като се използват добрите практики за това как се строят беземисионни сгради или как да развият електронни системи за споделяне на автомобили.

Въпреки че градовете са част от проблема, те се явяват и част от решението му. В много градове са въведени различни видове ограничения за автомобилите по улиците и/или в централните части на градовете, като напр. в Пекин, Ню Йорк, Лондон, Хонг Конг, Шанхай, Сан Франциско и др. В много от тях все повече автомобилни зони се превръщат във велоалеи, разширени тротоари или места за отдих. Можем да твърдим, че привлекателността за бизнеса и за посетителите на един град е в зависимост от възможните заплахи от замърсяване на въздуха и водите.

През 21 век се говори за т.нар. планетарна урбанизация, защото развиващият се свят и в частност Азия и Африка, преминава през безпрецедентна вълна на урбанизация. Градовете представляват обширни архипелази, простиращи се на стотици километри. Това причинява огромно преобразяване на екологичния пейзаж, социалните дейности и икономическите отношения. В Северна Америка, Коридора Каскадия се простира от Ванкувър до Сиатъл, Силициевата долина обхваща територията от Сан Франциско, през Сан Хосе до Оукленд, площта на Лос Анджелис преминава през Сан Диего през мексиканската граница до Тихуана, като последните два града делят летищен терминал, от който можете да влезете и в двете страни. Споменатият вече “Босваш”, започва от Бостън, минава през Ню Йорк, Филаделфия, Балтимор и стига до Вашингтон. И за двата коридора – Тихоокеанския и Атлантическия се предвижда изграждане на високоскоростна железопътна мрежа, т.е. предвижда се транспортна свързаност, която да подобрява икономическите връзки. В Китай с още по-голяма сила се развият мегалополисите и транспортната им свързаност, с цел подобряване на социалните и икономически дейности. Пример за това е свръхградският регион, известен като икономическата зона “Бохай” между Пекин и Тяндзин. Зоната е обхваната от пръстен от високоскоростни влакови линии, като двата града са свързани със 120 км. високоскоростна железница, пътят по която се изминава за по-малко от половин час, осигурявайки ос, около която да бъде създадена мрежа от спомагателни градове. Друга такава зона се е формирала по делтата на Янгдзъ около Шанхай, като един от примерите за свързаност се явява влакът от центъра на града до летището в Пудонг (30 км) за 7-8

минути. Като противовес да бори нарастващите градски региони на Пекин и Шанхай е замислен, създаден и продължава да се развива мегалополистът по делтата на Перлената река, простирайки се от Гуанджоу до Шенжен и включващ Фошан, Донгуан, Жоншан, Жухай, Джанмен, Хуйжю и Жаокуин. Не бива да се пренебрегва и агломератът Чунцин (Чонгкинг) - Ченду, който има географско влияние колкото цяла Австрия. Като цяло Китай ще продължава да заселва все по-голям брой жители в градовете си, създавайки мегаградски зони с население между 50 и 100 милиона души - и “малки” градски кластери с 10-25 милиона души. Непредвидимо е положението в Индия, която скоро ще изпревари Китай по население, като в същото време и там се формират няколко мегалополиса, като този на Столичният район на Делхи и Мумбай. В Иран една трета от населението живее в областта около Техеран. В Персийския залив се оформя мегаурбанизиран регион започващ от Манама (Бахрейн), през Доха (Катар), Абу-Даби и Дубай (ОАЕ) и завършващ в Маскат (Оман). В Африка в Египет - между Кайро и Александрия и в Нигерия около Лагос също се формира голяма урбанизирана територия.

Като един от основните фактори за нарастването на градовете се явява миграцията от селото към града. Тази тенденция е широко разпространена, като през последните десетилетия се ускорява. Част от причините са свързани с влиянието на природните бедствия или политиката, но като основна се явява желанието за по-високи доходи. В теорията съществува моделът на Харис-Тодаро, който е стандартен икономически модел на миграцията от селото към града. Според него представите за различията в заплащането между селото и града привличат хората в градовете. Работниците се местят в градовете с цел по-добре платена работата, отколкото тази в селата, въпреки че много от тях продължават и в градските условия да живеят в бедност. Все пак възможностите, които дават градовете са в пъти по-големи от тези в селата. Друга причина се явява и възможността за по-добра свързаност, като тя е предпоставка и за успеха на тези градове.

Едно от възможните ограничения за нарастването на градовете се явява енергията. Градовете са икономически машини – около 80 % от световния БВП се създава в градовете, а 60 % в 600-те най-продуктивни градове, където живее една пета от световното население. На градските икономически дейности се падат до 55 % от БВП в страните с ниски доходи, 73 % в страните със средни доходи и 85 % в държавите с високи доходи. Градовете генерират непропорционално големи доходи за правителствата. На градските райони се пада голям дял от глобалното потребление, в това число 60-80 % от потреблението на енергия и над 75% от потреблението на природни ресурси. Делът в световните емисии на въглерод е 75%. Увеличава се икономическата сила на градовете в новите икономики. Те са по-икономически производителна среда от селските общности. Това се дължи на т.нар. “агломерационни икономики”. При тях съществува по-висока плътност на работници и техните фирми върху най-оскъдния и скъп ресурс - земята и това води до засилване на производителността по комплексен начин. Икономистите са разработили 3 общи теории по този процес:

1. Високата плътност на фирмите намалява разходите за транспорт на стоки;
2. Високата плътност на хората създава компактно натрупване на трудова сила, която може да бъде насочена

там, където е най-необходима;

3. Концентрацията на хора и фирми спомага за бързия обмен на идеи, за засилване на човешкия капитал и иновациите.

Една от основните пространствени характеристики на градовете е високата концентрация на много икономически субекти в съседни квартали или райони. Също така, в рамките на града са най-големите иновационни центрове в областта на технологиите. Този факт подчертава връзката между градското развитие и икономическата динамика. Квалифицираните отрасли е по-вероятно да се разполагат в градските райони, а уменията правят града по-успешен. Това до голяма степен улеснява комуникацията между купувачи и продавачи, което води до намаляване на транспортните разходи. Създаването на по-голямо богатство е повече или по-малко присъщо на градовете. Това от своя страна води и до познатите ни проблеми, свързани най-вече с влошаването на околната среда и в частност със замърсяването на въздуха, увеличаващите се задръствания, нарастващото търсене на обществени услуги и в следствие на това нарастваща цена на ресурсите и т.н.

В съвременния икономически живот нараства ролята на мегалополисите, но едновременно с това, като правило, в тях се наблюдават остри социално-икономически проблеми, които днес се проявяват в най-силна форма. Интересен феномен при нарастването на градовете се явява тяхната етническа разнородност. Интересни примери за това са Ню Йорк и Лондон където, местните власти, в рамките на своите социални политики, предприемат многократно реализиране на социални програми за намаляване на отрицателните моменти от процеса на интегриране на имигрантите в обществото. Засега те успяват, но винаги съществува възможността социалните проблеми на населението да се задълбочат и това да доведе до обща криза на мегалополисите. Важна характеристика на световните икономически тенденции е деиндустриализацията на по-старите градове в развитите капиталистически страни, индустриализацията и разширяването на градовете в развиващите се икономики, а в американския контекст деконцентрацията на икономическата активност от градовете към предградията.

В заключение можем да твърдим, че до голяма степен ур-

банизацията е безконтролна, мегалополисите нарастват без планиране, а устроените градски пространства в световен мащаб са изключително малко. Прекалено малко е направено досега, за да се осигурят качествени обитаеми градове за бързо растящото население в световен мащаб. В един от най-бързо урбанизиращите се райони – Китай, процесът до голяма степен не подлежи на планиране. Понятието град ще продължава да губи своя смисъл. В този аспект мегалополисите ще продължат да нарастват, но с тях ще нарастват и бидонвилите. Мегалополисите добиват безгранични размери, вече не се знае откъде започват те и къде свършват. Петте най-големи градове в Индия и Китай сега концентрират 50 % от състоянието на тези страни. Може би трябва да погледнем на тях по малко по-различен начин. Как би изглеждала картата на света през 2050 г.? Политическа карта с над 200 държави или карта с над 50 или дори 60 мегалополиса, като техни “предградия” ще бъдат тези държави. Не бива да забравяме, че наскоро френският географ и урбанист Жан-Франсоа Перуз, който е директор на Френския институт за анадоолски изследвания в Истанбул, в публичен дебат каза, че негов приятел архитект от Турция мечтае, мегалополисът Истанбул да стигне до границата с България. И аз си зададох въпроса – А след това накъде?

Литература:

- Геел Я., 2016, Градовете за хората, изд. Жанет.
- Институт Уърлдуюч, 2016, Състоянието на планетата: Може ли един град да бъде устойчив?
- Калинков К., 2010, Урбанистика.
- Ковачев Ал., 2013, Градоустройство, част 1 & 2, С.
- Младенов Ч., Е. Димитров, 2010, Същност и изяви на съвременния урбанизационен процес в света, сп. География бр. 5/2010
- Naydenov Kl., T. Traykov, 2017 Cities - centers for tourism development, 12th International Scientific Conference Knowledge without borders
- Supersized cities: China's 13 megalopolises, 2012, Economist Intelligence Unit
- Visino T. B. Hanlon, J. Short - Megalopolis 50 Years On: The Transformation of a City Region, International Journal of Urban and Regional Research, Volume 31.2 June 2007 344 – 67, DOI:10.1111/j.1468-2427.2007.00728.x

⁷ Институт Уърлдуюч - Състоянието на планетата 2016: Може ли един град да бъде устойчив?

⁸ Visino T. B. Hanlon, J. Short - Megalopolis 50 Years On: The Transformation of a City Region, International Journal of Urban and Regional Research, Volume 31.2 June 2007 344 – 67, DOI:10.1111/j.1468-2427.2007.00728.x

⁹ Геел Я., 2016, Градовете за хората, изд. Жанет.