

Будко В. В.,
доктор филос. наук, проф.
Харьковская национальная академия городского хозяйства

Системность городской жизни

Концентрация и открытость к информационным воздействиям, свойственные городскому обществу, позволяют видеть в нем открытую неравновесную систему, потенциально способную пребывать в состояниях резонансных волнений, вызываемых постоянным подталкиванием к участию в решении проблем города. Такой представляется явно или скрыто системная специфика города.

Привычно видеть в городе управляемую систему с отрицательной обратной связью, обеспечивающей устойчивость, стабильность. В этом иногда усматривают следствия системного подхода к жизни города, хотя в таком случае подразумевается закрытость городской системы.

Если существует периодическое воздействие извне, усиливающее внутреннее напряжение в городе, то должна быть заметной открытость города, если он представляет собой систему, целое.

Закрытость или открытость города как системы выражает тип системы, но вопрос не в типе системы, а в том, является ли город общественной системой только из-за концентрации населения.

Систему составляют элементы, связанные общими видами, силами взаимодействий или включённые в иерархию взаимодействий. Соответственно, системы оказываются единствами равноправных элементов или неравноправных элементов в отношениях ступенчатых подчинений. Силы взаимодействия могут быть природными и социальными. Поля, балки и овраги, леса и лесопарки, водные угодья составляют системы, основанные на физических, химических и биологических силах взаимодействий. Городские свалки, скопища насекомых, брошенных животных – такие же системы, хотя уже несут на себе печать человеческой деятельности. Сугубо человеческий продукт составляет системы беспризорных детей и бездомных взрослых, силы взаимодействия между индивидами в которых, по преимуществу, биологические и остаточно-социальные.

Сейчас популярно клеймить маргинальностью состояние выброшенности человека из устойчивых ценностей и социальных отношений, усматривая причину её в быстрой изменчивости последних и не поспевании за нею индивидов. При этом бунт против условий, порождающих состояние выброшенности, считается посягательством на системность общества. Однако напрашивается другая картина системности городской жизни, основанная на очевидностях. Суть её в развале городской системы и замещении подсистемами. Само по себе население подсистемы не опасно для системы, если оно влечёт за собой усиление или перестройку связей других подсистем. Если же оно подавляет связи других подсистем, не создавая новых,

равноценных или лучших, то система замещается сильными подсистемами, в то же время как вытесненные подсистемы пополняют конгломерат обособленностей. Там, где это обстоятельство выпадает из поля зрения органов самоуправления или централизованного управления городом, городская система разваливается ослаблением связей между подсистемами. Тот факт, что субъектом городской системы являются люди, обязывает учитывать разнообразие подсистем и их взаимосвязей – материальных и идеальных, видимых и невидимых.

Наиболее важной и видимой является подсистема экономики города. Усиление любого сектора экономики приемлемо, если оно усиливает, модернизирует другие секторы или создаёт новые, не менее эффективные взамен вытесненных. Системообразующая роль экономики состоит в материальном обеспечении деятельности всех внеэкономических подсистем. За пределами минимума внеэкономических подсистем экономический сектор может создать лишь поселение сельского или городского типа. Не всякая экономика создает город, и город не всякой экономикой может довольствоваться. Поскольку экономика нуждается в постоянном воспроизводстве и развитии производительных сил, постольку необходим минимальный набор внепроизводственных подсистем (образования, науки, культуры и управления), составляющих городскую систему. Город может жить по средствам, создаваемым экономикой, но и экономика может быть городской, лишь обеспечивая средствами внеэкономические подсистемы города. Вваливая на экономику непосильное бремя налогов, городская система разрушает свою материальную системообразующую силу. Усиление экономики за счёт уклонения от налогов и использование дешёвой рабочей силы иммигрантов разрушает внеэкономические подсистемы и город как систему. Если экономика призвана играть адаптационную роль, то она должна служить адаптации к возможностям экономики коренного населения и всех внеэкономических подсистем, в том числе к использованию в ней иммигрантов.

Системность города не уживается с самодовлеющим положением экономики в нем. Экономика обязана включать коренное население как в прямое, так и в косвенное участие в ней. Косвенное участие осуществляется через внепроизводственные сферы, которые не только воспроизводят рабочую силу, но и создают научный и кадровый потенциал развития экономики, а также спрос на новую продукцию. Исключение из экономики коренного населения недопустимо, допустима лишь переквалификация для новых отраслей экономики. В противном случае городская система испытывает напряжение под давлением безработных, которое может вести к сбоям в состояниях подсистем и системы в целом. Экономическая эффективность сама по себе не является достаточной для включения экономической подсистемы в систему города. Определяющими служат возможности городской системы для включения в себя более эффективной экономической подсистемы (т. е. ответственность внеэкономических подсистем и кадров включаемой экономической подсистеме).

Использование экономикой иммигрантов усиливает её дисгармонию с внеэкономическими подсистемами, особенно при переводе их на нелегальное положение. Выпадение иммигрантов из внеэкономических систем воспроизводства рано или поздно обрекает экономику на выпуск некачественной продукции.

С этим часто не считаются и обрекают городскую систему на разрушение из-за неудачной конъюнктуры спроса, либо замещают городскую систему системой обслуживания экономической подсистемы в виде моногородов, утрачивая преемственность всех сфер жизни города.

Однобокость развития города путём чрезмерного усиления той или иной подсистемы недопустимо и для внеэкономических подсистем. Она не является обязательным следствием приоритетности развития той или иной подсистемы города к которой прибегают для изменения системы с наименьшей затратой средств. Но она неизбежна при подавлении или вытеснении других подсистем и заявляет о себе многочисленными явлениями.

Взять, к примеру, кажущуюся выгодной ориентацию города на услуги отдыхающим. Экономическая жизнь в нем сезонна. Сезонный характер носят нагрузка на транспорт культурно-бытовые и медицинские подсистемы. Для поддержания существования подсистем и системы в целом необходимы компенсации спада нагрузки на подсистемы. Компенсациями служат завышенные сезонные цены на товары и услуги, в также сдача в аренду мест для проведения культурных и политических мероприятий. Спорадический ритм жизни подсистем города неприемлем для устойчивости системы, поэтому поддержание её существования достигается приостановкой деятельности подсистем и миграцией трудового населения. Однако город как система по существу оказывается придатком подсистемы производства товаров и услуг для отдыхающих. Можно сказать, полная ориентация на обслуживание отдыхающих, даже если она круглогодична, не позволяет соответствующему населению быть городом. Оно оказывается лишь специализированным предприятием.

Разнообразные системные перекосы, связанные с чрезмерным развитием подсистем, зримы в любом городе. Среди них бросаются в глаза засилье автотранспорта и мусора.

Автотранспорт не создаёт, а перемещает созданное. Созданием является не только товары, носители услуг и владельцы автомобилей, но и велосипедисты пешеходы и бегуны. Системность города требует согласования подсистем транспорта и пешеходного движения. Тем не менее, наблюдается крен в сторону нужд автомобильного транспорта за счет электротранспорта, приоритета расходов средств на поддержание проезжей части дорог за счет газонов, пешеходных тротуаров и велосипедных частей дорог, наконец, – в сторону учёта потребностей частного и индивидуального транспорта за счёт общественного. Автотранспортная подсистема подавляет рекреационную подсистему и сокращает пешеходные пространства, необходимые для поддержания должного физического, эмоционального и духовного состояния

жителей города. Объем и интенсивность автотранспортного движения необходимо привести в меру, соответствующую потребностям других подсистем города.

Станным и неожиданным кажется массовое загрязнение городов и пригородных земель бытовыми и промышленными отходами. Странно потому, что город привычно ассоциировался с технической оснащённостью средств поддержания чистоты, исключаяющей загрязнение города. Неожиданно то, что всюду сразу их стало не хватать для устранения мусора. Причина того и другого очевидна – резкое увеличение объёма трудно перерабатываемых упаковочных средств в торговле и строительства торговых объектов с массовым применением синтетических материалов. Следствием такого же резкого увеличения продажи бытовых товаров стал резкий рост бытовых отходов. В добавок к этому – рост автотранспорта, позволяющего создавать не разрешённые свалки. Подсистема поддержания чистоты города оказалась в критическом состоянии.

Не приумножая свидетельств сбоев в жизни городских систем, следует отметить возможность и необходимость их предвидения, расчёта параметров процессов и предотвращения нежелательных из них. Без предвидения и расчёта характеристик привходящих процессов городская система рискует сталкиваться с нерегулируемыми внешними воздействиями на её подсистемы, в том числе с теми, которые сопровождаются положительными обратными связями, вызывающими резонансы (коллапсы) в подсистемах. Примерами могут служить приток индивидуального автотранспорта, непрерывно сменяющие друг друга заезды иногородних артистов и растущий разброс времён работы, досуга и отдыха населения.

Хотя в значительной мере индивидуальный автомобиль – не роскошь, а средство передвижения в городе при наличии общественного транспорта и такси автомобиль большей частью оказывается средством более удобного передвижения и выражения благополучия. Измерима скорость прироста автовладельцев под влиянием примеров и рекламы. Известна и корректируема измерениями общая площадь возможных стоянок и пропускная способность дорог, корректируемая строительством развязок. Из этих данных и габаритов автомобилей рассчитывается и допустимое число их для системы дорог и стоянок. Растущее число автомобилей, превышающее допустимое, должно включаться в подсистему многоэтажных и загородных стоянок, а также ограничителей выезда из них. Здесь, разумеется, должен быть компромисс, согласие между свободой перемещения и возможностями транспортной подсистемы города. Возможны другие варианты предотвращения и регулирования нагрузки на дороги и стоянки, но главное в них – устранить перегрузки, пагубно влияющие на другие подсистемы города.

Открытость подсистемы культурных учреждений города позволяет оживлять застойную атмосферу культурной жизни города посредством приёма приезжих артистов и других деятелей культуры, а также туристов. Однако приоритетная ориентировка на приезжих, обычно подкреплённая коммерческой

выгодой, расстраивает ритм жизни и подавляет подсистему культуры города. Наряду с ограничением возможностей культурного самовыражения города это обостряет чувство захолустья, периферийности города. Оно же, в свою очередь, ослабляет привязанность к городу и ведёт к оттоку из него активного населения.

Принципиально хаотически выглядит распределение времен работы, досуга и отдыха. Такое распределение кажется непреодолимым из-за разнообразия видов и режимов трудовой деятельности и досуга. В то же время медицина свидетельствует о падении сопротивляемости заболеваниям организма горожан, росте нервно-психических заболеваний и расстройствах сна. Заметно падение или исчезновение занятий физкультурой и спортом на открытом воздухе (не считая мото-, авто- и других экзотических видов немассового спорта). Конечно, свою долю здесь вносят компьютеризация досуга, захват спортплощадок строителями, качество и гигиена питания и т. д. Но все это не может оправдать или заслонить хаотичность в распределении времен работы, досуга и отдыха, обуславливающем психофизическое состояние жителей города.

В самом деле, круглосуточная работа по сменам оправдана лишь непрерывностью технологии или процесса наблюдения над объектами (выплавка металлов, производство электроэнергии, боевое дежурство, пожарный надзор, дежурство скорой помощи и т. п.). С нею приходится считаться, но из-за своей ограниченности она не затрагивает жизнь подавляющего большинства населения города, не оказывает заметного отрицательного влияния на подсистемы города. Другое дело – круглосуточная работа магазинов, рынков, ресторанов, бань и т. п. Она вызвана безоглядной жадной прибылью и прихотями незначительной части населения. И она бесцеремонно вторгается в подсистемы досуга и отдыха. Системность жизни города требует локализации такого рода подсистем круглосуточного режима и, если локализация недостижима, то выноса их за пределы города.

Помимо согласования поведения своих подсистем, система города поддерживает своё существование не столько налогами, сколько мобилизацией подсистем на решение проблем отдельных подсистем, приобретших общесистемное значение. Проблемы в подсистемах неизбежно возникают в связи с их износом или устарелостью. Если проблемы в подсистемах не решаются и существенно касаются всех подсистем, то может возникнуть общесистемный кризис, выходом из которого оказывается реорганизация или разрушение системы.

Важным средством поддержания и проверки связности подсистем города служат общегородские мероприятия, вызванные не потребностями решения проблем в подсистемах, а необходимостью или желанием выразить общественное отношение к традициям и достижениям города, государства и человечества.

Изложенное кажется очевидным и банальным. Однако столь же очевидны и банальны сбои в работе подсистем города. Так что изложенное многим

неизвестно либо неприемлемо по своим соображениям. Напомнить о банальном не знающим его и предупредить игнорирующих его явилось целью представления к публикации изложенного.