

Часть I. ПРОБЛЕМАТИКА И ИНСТРУМЕНТАРИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ СОВРЕМЕННЫХ КРУПНЫХ ГОРОДОВ

Глава 1. Введение в экономику города

Ключевые термины и выражения

транспортная доступность, транспортные издержки, размещение предприятий и жилья, экономические преимущества местоположения, градообразующие отрасли, пространственная организация функционирования города, конкуренция городов; пространственная неоднородность экономической активности, экономическое пространство, полюса и линейные зоны, пространственно распределенный спрос (предложение), концентрация потребления, пространственная экономика, экономика города, геоурбанистика; мегаполис, субурбанизация, гетто города, проблема занятости, бегство в пригороды, дезурбанизация бизнеса; муниципальная администрация, муниципальные финансы, городское хозяйство, инфраструктура, транспортная система города

1.1 Кому и зачем нужны знания об экономике

города?

Рядовой потребитель повседневно сталкивается с проблемами экономики города в поездках к месту работы, в своих перемещениях по городу для покупки товаров и услуг; проблемы местоположения существенным образом проявляются при взаимодействии со средой социального обслуживания (школы, поликлиники и т.п.), весьма ярко осознаются они в процессе принятия инвестиционных решений при покупке или долгосрочной аренде жилья. Для частного предпринимателя важно взаимодействие с рынком рабочей силы, при этом привлекательность рабочих мест предприятия для потенциального работника существенно зависит от транспортной доступности.

Таким образом, существенным оказывается взаиморасположение предприятия и жилых кварталов города (вопросы размещения жилья и деловой активности рассматриваются в гл. 10-11); местоположение предприятий влияет и на транспортные издержки, связанные с доставкой сырья и вывозом готовой продукции. Цена земельного участка, на котором расположены производственные здания предприятия (или стоимость долгосрочной аренды участка, или аренды самих зданий) также в большой степени зависит от местоположения участка (см. гл. 12). Это должно быть учтено при оценке инвестиционных проектов; весьма важно также

учитывать перспективы возможных изменений этой цены в процессе развития территории города (например, строительство транспортной магистрали, как правило, повышает ценность расположенных вдоль нее участков города).

С особой полнотой социально-экономические проблемы города во всей их сложности и взаимосвязанности предстают перед администрацией города и подчиненными ей службами (см. 1.2). Развитие крупного города требует разработки и осуществления крупномасштабных инвестиционных проектов, поэтому весьма велика цена возможных ошибок при формировании инвестиционных решений. Экономическая судьба города прежде всего определяется перспективой функционирования и развития некоторых базовых видов социально-экономической деятельности (“градообразующих отраслей”, см. гл. 3). Она, в свою очередь, зависит от возможной конкуренции со стороны аналогичных отраслей других городов и от динамики спроса жителей этих городов на продукцию рассматриваемого города. Здесь мы сталкиваемся с проблематикой места и роли изучаемого города в системе городов, как на местном, так на региональном и национальном уровнях, а для крупнейших городов и на мировом уровне (см. часть III и 2.3.2).

Таким образом, многочисленные субъекты экономической жизни, находящиеся на самых разных этажах социально-экономической иерархии,

нуждаются в знаниях о пространственной организации производственного, социального и культурного функционирования города и системы городов.

1.2 Проблемы управления функционированием и развитием крупного города

1.2.1 Особенности современной урбанизации

В доиндустриальную эпоху город был средоточием политической и культурной жизни. Концентрация платежеспособного спроса наделила города также функциями торговых и ремесленных центров. Промышленная революция превратила города в центры экономического развития, породив множество новых городов, ориентированных преимущественно на промышленное производство. Однако во второй половине XX-го века меняется функциональная ориентация большинства городов, промышленность покидает города, приходят в упадок многие монофункциональные промышленные центры. Современные схемы управления производством приводят к дезурбанизации промышленности, сохраняя в мегаполисах лишь управленческие центры крупнейших компаний, акцентируя роль города как центра инновации.

Крупнейшие города становятся центрами концентрации потребления товаров и услуг, что наглядно демонстрирует переход к “обществу потребления” в развитых странах. На смену промышленной эпохе приходит эпоха доминирования сферы обслуживания. Подробно вопросы функционирования городов и современных тенденций, связанных с “революцией услуг” рассмотрены во второй части книги.

В ходе этих изменений происходит радикальная смена акцентов в функциональной ориентации городов. Еще в первой половине века развитая инфраструктура, ориентированная, как на обслуживание производственной деятельности, так и на культурные и бытовые нужды населения выступала как некоторый символ “роскоши”, высокого уровня богатства города на фоне его бедных соседей. Города Запада должны были накопить определенный уровень богатства, чтобы обеспечить себе возможность формирования подобной инфраструктуры. В последние десятилетия, в условиях глобализации экономической жизни и обострения конкуренции городов, высокий уровень инфраструктуры, в том числе в сферы услуг, связанных с культурой, становится одним из важнейших факторов достижения конкурентных преимуществ на международном рынке урбанизированных территорий (подробно вопросы конкуренции городов на национальном и международном уровнях рассмотрены в гл. 8 и 9).

Поэтому инвестиции в инфраструктуру при благоприятных условиях могут стимулировать приток производственных инвестиций (прежде всего связанных со сферой услуг для населения и бизнеса). Здесь ярко проявляются кумулятивные эффекты. Мегаполисы, которые являются признанными центрами деловой и культурной жизни уже обладают достаточно развитой инфраструктурой. Это, свидетельствуя об их перспективности в конкуренции городов, облегчает для них поиск источников финансирования, в том числе в форме заемного капитала, для дальнейшего развития инфраструктуры. Конкуренция заставляет прибегать к займам, а не дожидаться собственных накоплений. В свою очередь это дополнительно привлекает к ним деловую активность, усиливая их позиции.

Таким образом, существует устойчивая тенденция усиления неравномерности развития в системах городов, как на национальном, так и на мировом уровнях. Крупнейшие города, безудержно расширяясь, втягивают в себя существенную часть населения сельских районов и приходящих в упадок промышленных центров. Однако подобная экспансия мегаполисов не ослабляет, а усиливает проблемность их экономической жизни. Социально-экономические проблемы, ранее распределенные по обширным территориям, оказываются территориально сконцентрированными на относительно малой части общей площади

страны. Это усиливает социальное напряжение, потенциально создавая угрозу дальнейшему благополучному развитию.

Острота проблем не снимается техническим прогрессом, оказываются недостаточными даже общий рост экономики и повышение уровня жизни. Руководящие органы крупнейших городов сталкиваются с проблемами долгосрочного характера, глубинные причины которых лежат в духовной сфере. Поэтому при всей необходимости формирования разумной экономической и социальной политики стандартные экономические и политические рецепты оказываются несостоятельными. Более подробно различные аспекты проблем крупнейших городов и проблем управления ими рассмотрены ниже (см. 1.2.2 и 1.2.3).

1.2.2 Социально-экономические проблемы мегаполисов и роль муниципальной администрации

В современную эпоху ключевую роль в экономике играют крупнейшие города или тесно связанные агломерации близко расположенных городов (конурбации, conurbations), которые принято называть мегаполисами (megapolis; megaville, megapole). В качестве основного показателя крупности города в урбанистике выступает

численность населения. Говоря о мегаполисах, обычно имеют в виду города-миллионеры, численность которых превышает миллион человек.

Для наиболее экономически развитых стран мира характерен очень высокий уровень пространственной концентрации экономической жизни, что приводит к формированию обширных зон почти сплошной урбанизации, население которых исчисляется десятками миллионов человек. Крупнейшие города подобных зон связаны между собой автомобильными и железнодорожными магистралями, вдоль которых расположены средние и малые города. Они формируют в совокупности гигантские поселения ленточного типа, замыкающиеся в единую сеть (с отдельными вкраплениями малоурбанизированных территорий), см. ниже 6.1.1. Крупнейшей из них является агломерация “Босваш”, идущая вдоль северо-восточного побережья США от Бостона до Вашингтона (включая Нью-Йорк, Филадельфию и т.д.)??. К этой группе относятся также зона “Токайдо” с населением свыше 55 мл. человек, объединяющая Большой Токио (восемь префектур, включающие также Йокогаму) и Большой Осака (три префектуры), Рейнскую зону Германии, Нидерландов и Бельгии и Английскую (агломерации Лондона, Бирменгема и Манчестера). Подобные зоны выделяют в особый тип поселений, именуемый “мегалополисом”.

Во многих странах весьма велика экономическая роль городов-центров, имеющих общенациональное значение по совокупности

выполняемых ими функций, численность населения которых составляет лишь несколько сот тысяч человек. С учетом столь значимой роли, такие города иногда также причисляют к мегаполисам. Таким образом, в рамках данной книги термин мегаполис иногда будет использоваться и в этом расширительном смысле. Многие зарубежные авторы для подобного расширительного толкования предпочитают использовать отдельный термин, обозначающий важнейшие города-центры: metropolis, metropole. Буквально это означает город-столица, среди словарных значений этого термина следует отметить: город, как административный центр крупной территориальной единицы (субъекта федерации, штата, департамента, префектуры, области и т.п.) и город как деловой или культурный центр. Соответственно, при необходимости мы будем пользоваться термином “города-центры”.

Как было показано выше, в современной экономической жизни возрастает роль крупнейших городов, но одновременно, как правило, в них наблюдается обострение социально-экономических проблем, которые именно здесь проявляются в наиболее наглядной форме. Для большинства крупнейших городов важнейшей является проблема занятости. Технологический прогресс и усиление международной конкуренции приводят к нестабильности существующей системы рабочих мест. Даже в развитых странах становится весьма проблематичным обеспечение

высокого уровня занятости трудоспособного населения.

Так, например, в Западной Европе динамичный период 60-х годов характеризовался повышенным спросом на неквалифицированную рабочую силу, что привело к массовой иммиграции из менее развитых стран. В крупнейших городах этих стран довольно резко выделились две массовые субкультуры. Средний класс, состоящий в основном из местных жителей, ориентированных преимущественно на высокий стандарт жизни (и, в частности, образования) и на рабочие места, требующие достаточно высокой квалификации. Малообеспеченные слои населения, в существенной степени представленные рабочими иммигрантами, с низким уровнем образования и профессиональной квалификации. Бурное развитие производства в некоторых динамично развивающихся странах третьего мира в 80-е годы привело к упадку многих традиционных промышленных отраслей в европейских странах, что вызвало значительную безработицу. Более подробно процесс дезиндустриализации развитых стран, характерный для последней трети XX века, рассмотрен ниже в п. 3.3.2.

Для смягчения социальных конфликтов на общенациональном и муниципальном уровнях осуществляются различные программы помощи безработным. В экономических условиях развитых стран подобные программы позволяют обеспечить относительно приемлемый уровень потребления для подобных семей, однако это создает существенные

финансовые трудности для городских властей, резко ограничивая возможности дальнейшего развития инфраструктуры города.

В то же время многие жители мегаполисов оказываются в ситуации хронической безработицы. Образовался особый слой людей активного трудоспособного возраста, которые никогда не имели работы. Это создает существенное социальное напряжение, связанное, в частности, с болезненной реакцией малообеспеченных слоев на ситуацию социального неравенства, и резко усиливает криминогенную обстановку в соответствующих кварталах города. Таким образом, местные власти вынуждены бороться с социальными последствиями общеэкономических проблем. По свидетельству многих исследователей этот кризис мегаполисов в развитых странах резко углубился именно в последние десятилетия.

В свою очередь безработица усугубляет жилищные проблемы мегаполисов. Уже с конца XIX века была осознана социальная опасность, связанная с остротой жилищной проблемы. В развитых странах принимаются программы строительства муниципального жилья. Так, во Франции подобная программа дешевого жилья была утверждена законом 1884 года. В Западной Европе наиболее масштабные программы развертывания крупных жилых массивов были приняты после Второй мировой войны. Политика общественного жилья стала неотъемлемой компонентой деятельности городских властей в крупнейших городах.

Тем не менее, для большинства мегаполисов характерно существование отдельных трущобных районов (гетто), нередко в центральной части города. Классическим примером парадоксальной стагнации многих кварталов в центральной зоне мегаполиса является район Гарлема в Нью-Йорке. Там по существу выпали из эффективного экономического использования многие гектары городской территории, которые имеют крайне выгодное положение в планировочной структуре города. Наличие подобных криминальных очагов резко снижает привлекательность проживания в центральной зоне для семей среднего класса. Формирование эффективной системы общественного транспорта (характерной для городов Европы и отдельных мегаполисов США), массовая автомобилизация населения, а также создание развитой системы ипотечного кредита сформировали предпосылки для, так называемого, бегства в пригороды семей среднего класса. Во многих мегаполисах оно наблюдается уже в довоенный период, рост их населения идет в основном за счет малых городов пригородной зоны. Перемещению в пригороды способствовало также резкое ухудшение экологической обстановки в послевоенный период, вызванное “катастрофическим” увеличением числа автомобилей на улицах крупнейших городов.

Стимулирующую роль для этого процесса “субурбанизации” (suburbanisation) мегаполисов играли также соображения фискального

характера. Так как большинство подобных пригородных поселений юридически независимы от города-центра, это снимает с жителей пригородных поселков экономическую ответственность за решение проблем городских гетто, выплачиваемые ими местные налоги используются для развития инфраструктуры пригородов (см 1.2.4). Здесь мы сталкиваемся с проявлением специфики локальных общественных благ (см. 2.2). Вместе с тем, создавая существенные трудности для городских властей, ответственных за развитие мегаполисов, подобная самосегрегация средних слоев способствует ослаблению социального напряжения (эти вопросы затронуты нами в 6.1.2). Некоторые авторы в связи с описанием подобных внешних эффектов вводят термин экономики, обусловленной социальной агломерацией.

В то же время устойчивое разделение территории города по культурно-этническому признаку порождает весьма острые социальные проблемы в крупнейших городах развитых стран. Местные власти в рамках своей социальной политики предпринимают многочисленные попытки разработки специальных программ, направленных на смягчение отрицательных аспектов процесса интеграции мигрантов. Однако острота этих проблем нарастает. Многие социологи говорят о кризисе крупнейших городов, грозящем катастрофой всей городской цивилизации.

Вслед за перемещением горожан переезжают в пригород и

соответствующие предприятия системы обслуживания, ориентированные на близость к клиентуре. Параллельно происходит перемещение в пригороды и других отраслей бизнеса, ранее зависимых от близости к центральным железнодорожным терминалам и торговым портам, что стало возможным благодаря значительному технологическому прогрессу в системе автомобильного грузового транспорта. Роль факторов пространственной дезинтеграции рассмотрена ниже в п. 2.2.3.

1.2.3 Управление городским хозяйством на примере транспортной системы мегаполиса

Одна из важнейших проблем современных мегаполисов, с которыми сталкиваются городские власти, - проблема обеспечения нормального функционирования системы городского транспорта. Само назначение города, призванного быть “машиной контактов”, поставлено под угрозу; транспортные пробки на оживленных магистралях в часы пик, переполненные поезда метрополитена к сожалению весьма характерны для жизни современных мегаполисов. В рамках экономики города эти проблемы могут быть рассмотрены с позиции экономической теории благосостояния.

Заторы на дорогах возникают из-за недостаточной пропускной

способности соответствующего участка в часы пик. При этом каждый участник движения замедляет движение остальных и сам испытывает с их стороны замедляющее воздействие (по сравнению с ситуацией свободного проезда). Однако эта система обратных связей, как правило, не принимается во внимание в момент формирования решения о поездке. Учитывается лишь воздействие ожидаемого затора на собственный автомобиль. При некоторой излишне высокой интенсивности потока социальные издержки начинают превышать тот экономический эффект, который подобная поездка создает для рассматриваемого дополнительного участника движения. В связи с этим перед властями города встает краткосрочная (повседневная) проблема ограничения потока на подобных критических участках уличной сети до уровня, соответствующего максимизации общественного благосостояния, и долгосрочная проблема развития всей транспортной системы города. Эти управленческие проблемы имеют как политические, так и финансовые аспекты.

В частности, одним из инструментов регулирования потока автомобилей может быть система налогообложения проезда по дорогам. Теоретический анализ подтверждает потенциальную экономическую эффективность подобного решения, однако попытки его практического осуществления наталкиваются на почти непреодолимые трудности организационного и политического характера. В частности, эффективная

система налогообложения движения должна быть ориентирована на тонко дифференцированную пространственно-временную систему налогов. Она должна учесть специфику периодов “часа пик”, автомобильных потоков, связанных поездками уик-энда, особую привлекательности отдельных магистралей и т.п. Разработка и внедрение подобной системы связано со слишком большим объемом технических и организационных трудностей. Однако, попытка упростить систему, унифицировать ставки налогообложения приведет к неэффективности самой системы. В то же время многие исследователи отмечают социально-психологические трудности, связанные с осуществлением столь непопулярной политики. Единственным успешным примером налогообложения поездок является политика властей Сингапура, где предусмотрена особая плата за въезд в центральную зону города. Исключение делается лишь для машин, перевозящих четырех или более пассажиров.

Другим инструментом регулирования потоков, практически более приемлемым, является регулирование парковки, которое используется в большинстве развитых стран. При этом также необходима пространственно-временная конкретизация этой политики. Для повышения скорости транспортных потоков в кварталах наиболее значимых фокусов деловой активности на территории города можно вынести места парковки за пределы транспортного пространства уличной сети, создав систему

подземных или многоэтажных стоянок в подобных зонах города. Можно также стимулировать объезд этих кварталов, резко сокращая места стоянок, или вводя высокую плату за парковку.

Так, например, в центре Парижа в послевоенный период была создана мощная система подземных стоянок с достаточно высоким уровнем почасовой оплаты. В Лондоне в 70-е годы было запрещено размещать стоянки в новых зданиях центра, а также были ликвидированы многие платные стоянки в центре города с тем, чтобы стимулировать ежедневные поездки на работу в центральные кварталы не на автомобиле, а на общественном транспорте. Однако эти меры лишь частично разрешают проблему транспортных пробок в центре, так как его естественные преимущества как транспортного узла мегаполиса стимулируют транзитные поездки.

Наиболее радикальная политика сокращения автомобильных поездок связана с переключением пассажиропотоков с личных автомобилей на общественный транспорт. Подобная ориентация транспортной политики была характерна для муниципальных властей во многих крупных городах мира в конце 60-х годов, когда были заложены новые линии метро. Наиболее ярким примером такой масштабной программы является строительство новой скоростной интегрированной системы подземно-наземного рельсового транспорта (RER), обслуживающего Большой

Париж. Подобная программа требует большого объема первоначальных инвестиций (стоимость строительства пути, закупка подвижного состава) и достаточно высоких текущих издержек эксплуатации, обеспечивающей достаточно высокий уровень обслуживания. Введение платы за проезд на уровне окупаемости этих издержек, делает метро менее привлекательным по сравнению с автобусом или личным автомобилем.

Несомненно, для развития дорожной сети также необходим высокий уровень финансирования. Практические трудности налогообложения лишают муниципальные власти возможности переложить основную часть этих расходов на автомобилистов. Социально приемлемый уровень налогов, связанных с использованием автомобиля (например, налога на бензин), оказывается недостаточным для создания высокоэффективной улично-дорожной системы в центральной зоне города, что связано с высокой ценой городской земли в этих кварталах. Это делает практически неизбежным дотационное функционирование системы общественного пассажирского транспорта, которая является важнейшим локальным коллективным благом в городе.

1.2.4 Специфические проблемы финансирования

городского хозяйства центральных территорий

мегаполисов

Отмеченная выше тенденция субурбанизации приводит к бегству состоятельных налогоплательщиков в достаточно удаленные пригороды, находящиеся за пределами юрисдикции городской администрации центрального города. Экономически эти пригороды входят в единую целостную систему городов (конурбацию), которая и называется мегаполисом. Более подробный анализ подобных мини-систем городов дан в п. 6.1.2. Проблема выделения экономически единого реального города и выявления его границ рассмотрено в п. 10.1. Здесь нам важно лишь отметить независимость муниципальных налоговых систем территориальных образований, которые в рамках экономического анализа определяются как составные части мегаполиса. Именно эта независимость создает трудности для руководителей его доминирующей центральной части. В итоге в последние десятилетия многие из таких муниципалитетов оказались на грани банкротства или даже перешли эту грань. Следует отметить также резкое обострение проблем муниципальных финансов в периоды экономического спада, когда поступления в местный бюджет падают, а расходы имеют тенденцию к росту.

Прежде всего это связано с более высокой долей малоимущих семей именно в центральных городах. Низкий уровень жизни населения бедных районов города требует достаточно высокого уровня расходов на муниципальные услуги (более высокого, чем для благополучных жителей

пригородов). Это справедливо в отношении поддержания общественного порядка, пожарной службы, муниципальных систем образования, здравоохранения и т.д. Однако следует отметить, что для центральных территорий характерна более высокая доля недвижимости, принадлежащей собственникам, не живущим в городе. Доходы от налогообложения такой недвижимости являются некоторым дополнительным источником финансирования инфраструктуры города.

Для последних десятилетий характерно относительное снижение экономического значения центральных территорий мегаполисов при нарастающей роли пригородной зоны. При этом, однако, роль важнейших деловых кварталов в центре города продолжает возрастать. Здесь усиливается концентрация важнейших учреждений финансового сектора и многочисленных фирм, ориентированных на обслуживание бизнеса (подробнее эти вопросы рассмотрены в 5.3, 10.2 и гл. 11). В отдельных кварталах продолжает развиваться индустрия туризма и высокопрестижные учреждения сферы культуры (см. 4.3).

Как было отмечено выше, тенденция субурбанизации связана с развитием всей системы пассажирского и грузового городского транспорта, что снижает относительное преимущество размещения деловой активности в центральной зоне. Соответственно сокращается относительный разрыв цены земли для участков центральной и

пригородных зон. Поэтому в случае слишком высокого налогообложения фирм, размещающихся в центральной зоне, наблюдается их бегство в деловые центры пригорода. В этом смысле говорят о дезурбанизации бизнеса. Более подробно это рассмотрено в пп. 3.2.3; 3.3.2; 4.3; 8.2.2 и 9.3.3.

В последние десятилетия в развитых странах обозначилась также тенденция к депопуляции центральных территорий, в частности, это было весьма характерно для городов США и Западной Европы периода 70-х годов. Это приводит, естественным образом, к сокращению доходной части муниципального бюджета. Параллельно это приводит к перемещению соответствующих дотаций из общенационального и регионального бюджетов вслед за перемещением людей. В долгосрочной перспективе это позволяет также снизить общий уровень расходов на муниципальное обслуживание населения. Однако срок службы систем городской инфраструктуры слишком велик, поэтому наблюдается заметный временной лаг между падением численности населения и адекватным сокращением муниципальных расходов.

* * *

Разумеется, проблемы управления городами, в частности, проблемы развития их инфраструктуры и проблемы городских финансов,

заслуживают более подробного рассмотрения, чем позволяют нам краткие рамки вводного курса. В определенной степени мы затрагиваем эти проблемы по ходу изложения основных идей экономики города, однако представляется целесообразным в дальнейшем посвятить каждому из этих вопросов отдельную книгу, формируя тем самым систему более продвинутых учебных курсов, которые могут опираться на данное пособие как некоторую исходную базу (см. также Предисловие).

1.3 Включение пространственного аспекта в сферу экономической теории

В рамках стандартных курсов микроэкономики и макроэкономики не находит явного отражения факт распределенности экономической деятельности по поверхности земного шара (в “экономическом пространстве”). В реальности мы имеем дело с пространственно распределенным спросом и предложением, что существенно усложняет само понятие равновесия и равновесной цены на отраслевых рынках. Быть может первым из экономистов, в явном виде рассмотревшим эту проблематику был Хотеллинг с его моделью линейно распределенного потребительского рынка, предложенной им еще в 1929 году. Концепция экономического пространства весьма существенная для теории экономики

города.

Наиболее сложным является случай, когда привлекательность данного товара для покупателя существенно зависит от местоположения этого товара (например, квартира, жилой дом, офис, завод, участок земли и т.п.). В этом случае значения пространственных характеристик влияют на уровень полезности, приписываемый потреблению данного товара, то есть местоположение является аргументом функции потребительской полезности. Поэтому, строго говоря, одинаковые по размеру и планировке квартиры, расположенные на одном и том же уровне в одинаковых домах, следует рассматривать как единицы двух разных товаров - заменителей, если заметно различаются условия их местоположения на территории города (что хорошо известно участникам рынка обмена квартир).

Как на уровне мирового хозяйства, так и на национальном и местном уровнях, наблюдается резкая неоднородность в пространственном распределении экономической активности. Так, например, в экономике азиатско-тихоокеанского региона в последние десятилетия резко возросла роль “азиатских тигров” (Южная Корея, Тайвань, Гонконг, Сингапур), территория этих стран составляет ничтожную долю даже в суммарной площади суши этого региона, таким образом, эти четыре страны можно рассматривать как четыре “полюса” концентрации экономической активности на фоне территории региона. Две из этих стран, по существу,

являются мегаполисами, окруженными относительно небольшой пригородной зоной, при более детальном анализе на территории Южной Кореи и Тайваня также можно выделить крупные города, в которых, в основном сосредоточена экономическая активность.

В целом, можно констатировать, что экономическая активность концентрируется в центрах добычи природного сырья, но еще в большей степени, в центрах его переработки, в транспортных узлах и центрах сбыта товаров и услуг. Большая часть таких центров является городами (часто совмещающих на своей территории несколько из указанных функций), соответственно в городах и на примыкающих к ним территориях пригородов сосредоточена и основная часть национального богатства (основные фонды предприятий, жилой фонд и инфраструктуры городов), см. 2.1 и 2.2. Вопросы пространственной неоднородности экономической активности рассмотрены в гл. 2, 7, 8, 9, 10.

В рамках экономического подхода удобно рассматривать крупный город как единый комплекс вместе с его пригородами, вводя понятие “реального города” или городской агломерации (тем самым абстрагируясь от юридической независимости пригородов от города в его административных границах), см. 10.1. В некоторых случаях необходимо рассматривать как единую агломерацию группу близко расположенных и тесно взаимодействующих городов (конурбацию). Остальная

экономическая активность преимущественно сосредоточена вдоль транспортных линий, связывающих города (железнодорожные и автомобильные магистрали, судоходные реки и каналы, линии морских и воздушных сообщений). Общая площадь городов и “линейных зон” транспортных магистралей составляет ничтожную долю земной поверхности.

В целом, проблемы пространственной распределенности экономической активности рассматриваются в экономической теории в рамках научного комплекса “пространственной экономики” (spatial economics), который распадается на две дисциплины: “региональная экономика” (regional economics) и “экономика города” (urban economics). К ведению последней относятся, в частности, проблемы, связанные с размещением экономической активности на территории городской агломерации (см. часть IV). Однако экономическая значимость участков города и расположенных на них зданий и сооружений существенно зависит и от той роли, которую рассматриваемый город играет (и будет играть) в местном и национальном хозяйстве (а для крупнейших городов и на уровне мирового хозяйства), см. часть II. Проблемы роли и места изучаемого города в той или иной системе городов также относятся к проблематике “экономики города”. Многие авторы учебников и монографий по экономике города уделяют им большое внимание (см.

например [Deryuske, 1979]). В данном учебнике предполагается ознакомить читателя с основными представлениями о системах городов в рамках довольно подробной третьей части. Современное состояние науки и учебной дисциплины “экономика города” и их перспективы кратко рассмотрены в Заключение.

1.4 Литература по проблематике экономики города на русском языке: стадии становления

Необходимо отметить, что российская отечественная экономическая литература крайне бедна работами в этой области. В фонде экономической учебной литературы России (и всего Советского Союза), сложившимся за последние несколько десятилетий, присутствовала ярко выраженная ориентация на концепции марксистской политэкономии, совершенно игнорировались достижения современной экономической мысли. Это было характерно и для учебников по отдельным (отраслевым) разделам экономической науки.

Что же касается такого направления, как экономика города, то ему вообще уделялось недостаточно внимания, поэтому в отечественной экономической литературе оно еще не сформировалось как

самостоятельное научное направление и как самостоятельная учебная дисциплина. В то же время некоторые аспекты, связанные с экономикой города рассматриваются в отечественной экономической географии, где в 70 - 80-ые годы сформировалось направление геоурбанистики (см. например Перцик Е.Н. “География городов (геоурбанистика)”, М., 1995). Также некоторые важные частные вопросы функционирования и развития городов рассматривались в отраслевой науке в рамках градостроительных исследований (см. Гутнов А.Э. “Эволюция градостроительства”, М., 1984; Гольц Г.А. “Транспорт и расселение”, М., 1981).

Отечественная экономическая география и градостроительная наука в отличие от общеэкономической науки, в существенно меньшей степени были деформированы идеологическим вмешательством. Поэтому, при написании учебной литературы по экономике города, несомненно, необходимо принять во внимание научную литературу по этим направлениям. Вместе с тем, в период 60 -70-х годов в западной экономической науке экономика города выделилась в мощное самостоятельное научное направление (*urban economics; economie urbaine*). Оно основывается на методологическом аппарате современной микроэкономики и, использует при обработке эмпирических данных методы “пространственной эконометрики” (*spatial econometrics*), также существенную роль в теоретическом фундаменте этой науки играет

направление “экономика общественных благ” (public goods; biens publics).

По указанным выше причинам в отечественной экономической литературе до последнего времени отсутствовали переводы зарубежных книг по экономике города; имелись лишь переводы отдельных книг по теоретическим аспектам экономической географии и градостроительных исследований (см. например Изард В. “Методы регионального анализа”, М., 1966; Мерлен П. “Город (количественные методы изучения)”, М., 1977). По существу первой книгой переводов по тематике одного из аспектов экономики города является сборник “Жилищная экономика”, М., 1996.

Все вышеизложенное свидетельствует о необходимости формирования экономики города как самостоятельной учебной дисциплины в рамках системы отечественного высшего экономического образования и написания соответствующих учебников и пособий. В настоящее время ощущается насущная потребность в учебной литературе по проблематике экономики города, написанной в соответствии с современным уровнем экономических знаний, поэтому мы надеемся, что книги по экономике города, несомненно найдут заинтересованного читателя.

В сложившейся ситуации основными источниками при написании данного учебника послужили работы на английском и французском

языках, которые в совокупности дают достаточно полное представление о современном состоянии этой науки. Немецкие, голландские, японские ученые также внесли значительный вклад в ее становление. К сожалению, авторам приходится судить о взглядах этого круга исследователей по русскоязычным, англоязычным и франкоязычным переводам (и отдельным их публикациям на этих языках). В частности, это относится к работам немецких основоположников пространственно-экономического анализа: фон Тюнена, Кристаллера и Лёша, а также крупнейшего современного японского специалиста Фуджита.

Вопросы и учебные задания

1. С какими экономическими проблемами можно связать знания по экономике города ?
2. Кому и зачем могут быть полезны такие знания ?
3. Как проявляется пространственная неоднородность экономической деятельности? Приведите примеры.

4. Почему актуально изучение функций городов?
5. Как эпоха “общества потребления” повлияла на функциональную ориентацию города?
6. Что такое инфраструктура города, как она влияет на перспективы развития города?
7. Рассмотрите транспортные проблемы мегаполисов и возможные пути их решения.
8. Что такое гетто города? Сопоставьте проблемы безработицы и жилья с возникновением гетто.
9. С какими финансовыми проблемами сталкивается муниципальная администрация центральных городов в составе крупнейших мегаполисов?

Литература

Бранч М., 1979; Гольц Г.А., 1989; Гутнов А.Э. 1984; Изард У. 1966;
Корбюзье Ле. 1977; Макконнелл К.Р. ... 1992; Мерлен П. 1977; Перцик Е.Н.
1991; Якобсон Л.И. 1995; Aydalot Ph. 1985; Begg D. ... 1984; Berg L. ... 1993;
Burgel G. 1993; Camagni R. 1996; Damette F. 1994; Derycke P.H. 1979;
Donnees Urbaine 1996; Dumont G. 1993; Encyclopedie ... 1994; Espace ...

1992; Evans A.W. 1992; Handbook of U.E., 1987; Le Monde des Villes, 1996;
Issues in U. E., 1968;
Mills E.S., ... 1984; Pelletier J. ... 1995; Thompson W. 1966;
Vernon R., 1960;