

## Глава 12. Рынки городской земли, жилья и производственных помещений.

### Ключевые термины и выражения

Генеральные схемы благоустройства города (местные схемы землепользования), рынок городской земли (РГЗ), рынок жилья и нежилых помещений, рента и цена городской земли; факторы цены земли, факторы местоположения, затраты на обустройство участка территории, потребительная ценность участка; правовые ограничения на землепользование (режимы землепользования), муниципальная политика землепользования; теоретические и эмпирические модели цены земли; рынок несовершенной конкуренции, типы экономических агентов РГЗ, асимметричность информации;

### **12.1 Рынок городской земли и концепция ренты**

#### **12.1.1 Зависимость РГЗ от рынка недвижимости**

Земельный участок по существу не является товаром конечного потребления. Этот тип товара можно рассматривать как весьма типичный пример “полуфабриката”, т.е. некоторого товара, занимающего промежуточное положение в производственно-сбытовой цепочке. В конечном счете, экономическая ценность участка зависит от

потребительной стоимости городских объектов, которые могут быть на нем построены. Продажная цена жилых зданий, офисных помещений, производственных корпусов определяет привлекательность участка земли для его потенциального покупателя-застройщика. Цена предложения подрядных фирм-застройщиков определяется возможностями последующей продажи или сдачи в аренду готовых построек (целиком или по частям).

Таким образом, формируется спрос на городскую землю. В настоящее время эта подчиненность рынка земли рынкам городской недвижимости является общепризнанным положением в экономике города. При этом конкретный тип использования земли определяется прежде всего конъюнктурой соответствующих сегментов рынка городской недвижимости. В зависимости от уровня рентабельности данный участок земли (с учетом преимуществ его местоположения и прочих локальных факторов) будет использован для постройки здания офисного типа, промышленного комплекса, торгового центра, жилого многоквартирного дома или престижного малоэтажного жилья. Достаточно подробно факторы, определяющие преимущества участка были рассмотрены нами выше (см. 10.2 и гл. 11).

При этом функции, описывающие доходность участка в зависимости от удаленности от центра, различаются не только при переходе от одного

вида деятельности к другому, но и с учетом вариантов застройки для одного и того же вида деятельности (например, вариантов жилья, см. выше). Более того, даже для одного и того же типа застройки можно различать подварианты в зависимости от степени участия в процессе освоения территории городских властей. Различаются также и доли расходов на покупку земельного участка в составе продажной цены соответствующих помещений (жилых или производственных). При этом, как правило, жилые здания, построенные без содействия органов власти, располагаются в престижных кварталах центра города и в престижных пригородных зонах. Муниципальный фонд жилья - в периферийной части мегаполиса. Жилье для среднего класса, построенное в рамках муниципальных программ освоения территории - в срединных зонах.

В современных городах огромную роль играют земли коллективного пользования, приобретенными городскими властями и полуобщественными организациями. Так, например, во Франции их доля в общем земельном фонде городов интенсивно возрастала в послевоенный период, достигнув во второй половине 70-х годов уровня 50%. К этому типу территорий относятся, в частности, земельные участки, используемые для городских автомагистралей общественных зданий, больниц, школ и т.д. При этом исследователи отмечают эффект весьма значительного скачкообразного повышения цен на земельные участки после обязательной

официальной публикации планов градостроительного развития, предусматривающих будущую покупку участков земли муниципалитетом. Нередко, цены на такие участки в результате удваиваются.

### **12.1.2 Концепция ренты (местоположение и другие факторы)**

В рамках стандартного курса микроэкономики рассматривается тема экономической ренты, в которой речь идет о определенных видах платежей за использование ограниченных ресурсов (с/х земли, месторождений полезных ископаемых и т.п.). Фиксированность объема “запасов” отличает рентные платежи от заработной платы, процента и прибыли. Именно ограниченность предложения городской земли заставляет нас рассматривать соответствующие доходы землевладельца как рентные платежи.

При этом, однако, необходимо иметь в виду, что на определенных фазах развития города общее предложение земли под застройку с учетом резервов окружающей город с/х местности превышает платежеспособный спрос (граница которого определяется ценой прилежащих с/х земель). Таким образом, мы учитываем потенциальную возможность смены функций, перехода от сельскохозяйственного использования земли к ее использованию в качестве урбанизированной территории (с выполнением

городских функций). Соответственно мы можем рассматривать предложение наименее удобных для использования, но потенциально пригодных для урбанизации территорий как практически не ограниченное. В таких ситуациях для существенной части рынка земли под застройку можно говорить об отсутствии рентной компоненты в составе цены земли.

Принимая во внимание принципиальную неоднородность экономического пространства, высокий уровень концентрации экономической жизни в городах, площадь которых составляет, как правило, весьма малую часть общей территории страны (см. гл. 1 и 2), можно говорить о типичности ситуации практической неограниченности предложения на рынке “потенциально городских” земель. Терминологически удобно рассматривать сегмент земель, потенциально пригодных для урбанизации, в одном ряду с уже урбанизированными территориями (которые естественно называть собственно городской землей) как единый “рынок городской земли” (РГЗ), чтобы каждый раз не оговаривать потенциальный характер урбанизированности соответствующих участков. Эта практическая неограниченность предложения, типичная для такого (обобщенно рассматриваемого) РГЗ, отличает его от существенной ограниченности предложения на рынке сельскохозяйственных земель.

В то же время возможны исключительные ситуации, когда

природные условия или политические ограничения делают принципиально невозможным выход города за некоторые границы. Наиболее наглядным примером является ситуация расположения города на небольшом острове на достаточно большом расстоянии от ближайшей земли (что характерно, например, для Сингапура). Возможны варианты ограниченности и другими особенностями рельефа (высокие горы и т.п.), или наличием национальных границ для очень малого высокоурбанизированного государства (быть может, единственным примером является Ватикан). Теоретически, даже мелководные акватории могут рассматриваться как резервы урбанизации. Выше мы уже упоминали один из проектов освоения токийской бухты, в рамках концепции развития Большого Токио.

Однако, освоение периферийных территорий существенно удаленных от общегородского центра, как правило, экономически представляется малопривлекательным из-за этой удаленности. В то же время может существовать избыточный (по сравнению с предложением) спрос на участки земли, характерной чертой которых является высокая доступность центральных функций. Именно преимущество местоположения является причиной такого превышения. В этих весьма типичных для города ситуациях мы можем говорить об ограниченности предложения. Это позволяет рассматривать соответствующую компоненту дохода землевладельцев к качеству рентных платежей. Соответственно, в

качестве важнейшего фактора, выделяющего подобный сегмент рынка городской земли (РГЗ), выступает фактор местоположения. Более подробно он будет рассмотрен ниже (в п. 12.2) при анализе факторов, определяющих цену земельных участков.

В то же время следует отметить относительный характер этой ограниченности. Рентные платежи приводят к росту цены земли, что стимулирует проведение градостроительных мероприятий, повышающих эффективность ее использования. Например, строительство небоскребов на территории Манхеттена позволило резко увеличить предложение производственных помещений офисного типа и жилья. Подобная конкуренция продавцов способствует снижению арендной платы этих помещений. Все это, в конечном счете, стимулирует сокращение спроса на земельные участки в такой зоне. Подробнее вопрос о взаимодействии рынков производственных и жилых помещений с РГЗ был рассмотрен нами выше (см. 12.1.1).

Аналогичным образом преодолению ограниченности предложения участков с высоким уровнем доступности центра способствует конкуренция со стороны несколько более удаленных участков. По существу, мы можем рассматривать равные по площади участки земли с более или менее одинаковым уровнем преимуществ местоположения и прочих характеристик как единицы товара некоторого особого типа.

Соответственно более удаленные участки выступают как единицы товара-заменителя другого, но близкого по потребительским свойствам, типа. Некоторая потеря в транспортной доступности может вполне компенсироваться соответствующим снижением цены земли (см. 12.1.1). Таким образом, формальная ограниченность предложения в сегменте РГЗ, соответствующем высокому уровню потребительских характеристик, нередко преодолевается конкуренцией близких по свойствам других сегментов. Это может свести на нет рентные платежи.

Другим направлением преодоления рентных эффектов является развитие транспортной системы, повышающее доступность центра для отдаленных участков. Это усиливает конкуренцию тем участкам, которые имели преимущество местоположения на предыдущем этапе развития этой системы (см. 11.2.1).

В теорию экономического пространства тема ренты местоположения входит с работами фон Тюнена, который в явном виде рассматривает ее в своей модели (см. 6.4). Изучение проблематики преимуществ местоположения в экономическом пространстве города начинается с послевоенных работ Колина Кларка. Подробный теоретический анализ ренты, обусловленной преимуществами местоположения участка на территории города, был осуществлен в рамках неоклассической “новой экономики города” (NUE), начиная с работ Уинго и Алонсо (см. [Alonso,



1964], [Wingo, 1961]), развивающих микроэкономический подход фон Тюнена.

Наряду с преимуществами местоположения причиной ограниченности предложения для конкретного сегмента РГЗ могут являться преимущества, связанные с высокой степенью готовности участков к застройке. Например, наличие на данной территории базовых элементов городской инфраструктуры (возможность подключения к сетям электро-, водо-, газоснабжения, канализации и т.п.), проведение предварительных муниципальных работ по сносу ветхих строений, планировки местности и т.п. Нередко, даже при относительно благоприятном местоположении участка (хорошая транспортная доступность общегородского каркаса и т.п.) его рейтинг среди потенциальных инвесторов крайне низок из-за слишком высокого уровня первоначальных затрат на обустройство территории. В таких случаях практически весь потенциальный спрос оказывается сосредоточенным на остальной, весьма ограниченной части РГЗ, что порождает компоненту рентных платежей в составе цены городской земли.

Таким образом, олигополистическая власть землевладельцев весьма относительна, дальнейшее вовлечение в РГЗ окружающих с/х земель позволяет городу преодолеть эту олигополию. На практике же подобное расширение территории города весьма часто наталкивается на слишком

высокий инвестиционный барьер. Нередко, в такой ситуации оказывается экономически вполне разумным (с позиций общественного благосостояния, применительно ко всему населению города) освоение территориальных резервов урбанизации. Однако “провалы” рыночного механизма (market failure; echec du marche), не обеспечивающего Парето-оптимального использования ресурсов, препятствуют такому освоению. Это обусловлено наличием некомпенсируемых для конкретного частного инвестора положительных внешних эффектов масштаба и агломерации (см. 2.1 и 2.2). Подобные локальные преимущества отдельных территорий города рассматривались еще в предвоенный период в трудах американской школы.

В условиях “провала” рынка целесообразно подключение муниципальных властей к этапу первоначального освоения территории в рамках нормального функционирования общественного сектора. Именно подобные соображения обосновывают масштабные муниципальные программы предварительного обустройства больших пригородных зон. Такие программы, играющие принципиальную роль в системе управления городом, весьма типичны для Западной Европы, например, для городов Франции (формирование и постепенное освоение различных по правовому статусу зон типа Z.A.C., Z.A.D., Z.U.P.). Аналогичная ситуация характерна и для первоначальных инвестиций необходимых для реализации

инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортной системы города (см. выше).

Таким образом, история эволюции городов демонстрирует на определенных фазах их развития возникновение олигополистических ситуаций, связанных с временной ограниченностью предложения на РГЗ. Соответственно в рамках краткосрочного анализа мы фиксируем в таких случаях наличие рентной компоненты в составе показателя цены земли. В то же время существует устойчивая долгосрочная закономерность достаточно своевременного преодоления подобной ограниченности, благодаря эффективному вмешательству муниципальных властей.

## **12.2 Типология факторов, определяющих цены земельных участков**

При изучении цены городской земли называют самые различные факторы. По территориальному охвату их можно разбить на три основные группы, соответствующие общему подходу, предложенному нами выше при рассмотрении инструментария экономики города (см. 2.3.1). 1. Факторы общей экономической конъюнктуры на территории города, представляющие экономическую роль города как целого и те возможности, которые он предоставляет частному бизнесу и всему населению. 2. Факторы местоположения участка на территории города, которые

характеризуют доступность центра, расположение участка относительно транспортной сети, а также особенности землепользования в отдельных крупных зонах города. 3. Локальные факторы, учитывающие природные и социально-культурные особенности участка и окружающей его территории, его связь с ближайшими центрами обслуживания.

### **12.2.1 Факторы общей экономической конъюнктуры**

В качестве наиболее укрупненных показателей этой группы, дающих некоторое предварительное представление о роли города и его перспективах, называют группы показателей размера города. Универсальным, хотя далеко не самым точным показателем размера города является численность его населения. В 60-70-е годы проводились специальные исследования, где изучалась связь численности населения городов как с ценой земельных участков в центральных зонах, так и со средней ценой по основной части территории городов. Эти исследования показывают высокую коррелированность всех этих показателей. Соответственно рост города стимулирует общий рост цены земельных участков, что наиболее ярко проявляется в ЦДР.

Усиление или падение экономической роли города, несомненно, способствует росту или, соответственно, падению цен земли по всей территории города. Однако специалисты отмечают существенную

инерционность цен земельного рынка и определенную асимметричность их динамики (с преимущественной тенденцией к росту). Некоторое общее влияние на систему земельных цен оказывают налоги на земельную собственность и мероприятия, регламентирующие землепользование.

### **12.2.2 Факторы местоположения**

Как мы неоднократно отмечали выше, важнейшая группа факторов этого типа характеризует доступность ЦДР и других важнейших элементов каркаса. В целом анализ зависимости цены городской земли от расстояния выявляет убывающую зависимость экспоненциального типа. Однако статистическая надежность этой экспоненциальной функции недостаточно высока для центральных кварталов города, что объясняется малым количеством сделок для участков, расположенных в этих кварталах. Отмечаются характерные отклонения от стандартного зависимости, в связи с возрастом города. На территории достаточно старых городов в центральной зоне в большинстве случаев обнаруживаются кварталы, где цена земли относительно невысока. Там же, как правило, наблюдается и низкая плотность населения. Однотипность этих двух зависимостей подтверждается высокой коррелированностью показателя цены и показателя плотности населения. В то же время для многих городов США, где наблюдается стагнация исторического центра, выявляются фокусы

более высоких цен в пригородной зоне.

При формировании показателей доступности центра возникает ряд методологических проблем. Ранее мы отмечали особую привлекательность ЦДР (см. 10.2.3), связанную, в частности, с высокой концентрацией рабочих мест, общественных услуг, индустрии досуга и т.п. В упрощенных теоретических моделях ЦДР описывают точкой-фокусом, однако в реальности речь идет о многих кварталах города, часто обладающих своей функциональной спецификой. Поэтому, по существу для каждой конкретной группы центральных функций выявляется свой фокус активности в центральной зоне, а иногда даже несколько таких фокусов (квартал зрелищ, квартал биржи и т.п.).

Существуют различные подходы для выявления той особой точки на плане города, которую можно считать центральной с учетом взаиморасположения всех этих кварталов. Эмпирические исследования распределения значений цены земли выявляют определенную устойчивость этих распределений и, в частности, устойчивость местоположения кварталов, для которых характерны наиболее высокие значения цены земли. По существу речь идет об исследовании функций двух переменных, соответствующих координатам текущей точки на плане города. В некотором приближении график этой функции имеет форму холма, вершина которого соответствует максимальным значениям цены.

Во многих прикладных исследованиях именно она рассматривается в качестве точки центра города, которая является точкой отсчета при определении удаленности участка от ЦДР. В то же время для длительных периодов времени отмечается определенный дрейф такой центральной точки по территории города.

Используется несколько показателей, измеряющих расстояние (геометрическое, по дорожной сети, по минимальному ожидаемому времени проезда, по минимальным издержкам, связанным с поездкой). Более подробно вопросы измерения экономического расстояния рассматривались нами выше (см. 6.3.2, 6.4.2 и 7.2.3), в частности, упоминались виды метрики, отражающей специфику транспортной сети.

Наиболее явно влияние политики землепользования выявляется при рассмотрении нормативного показателя максимально допустимого значения коэффициента использования территории. Этот коэффициент вычисляется как отношение суммарной площади пола (во всех зданиях построенных на данном участке) к общей площади участка. Высокая привлекательность территориальной зоны стимулирует рост плотности застройки и этажности зданий, что в свою очередь приводит к росту цены земли. Однако введение градостроительных ограничений в рамках муниципальной политики землепользования сдерживает стихийный рост коэффициента использования и, тем самым, ограничивает рост цены земли.

### 12.2.3 Локальные факторы

Мы уже отмечали несомненную роль природных особенностей участка, в частности, характерной для данной территории уровня загрязненности воздуха. Однако, по-видимому, не менее велика и роль социально-культурных факторов, описывающих обстановку на этой территории. В то же время, относительно этих факторов также существует проблема информированности участников земельного рынка. Рядовой покупатель квартиры или коттеджа редко располагает достаточно полной информацией о реальной социально-культурной ситуации.

Именно поэтому здесь работает социальный механизм, определяющий общепризнанную престижность той или иной территориальной зоны в глазах населения города. В целом уровень престижности соотносится с реальными особенностями зон. Однако здесь отмечаются, во-первых, существенная инерционность подобных социальных оценок, и, во-вторых, кумулятивные эффекты, связанные с престижными зонами. Высокий престиж приводит к росту цен на земельные участки. Это в свою очередь затрудняет переселение в такие зоны средних слоев населения. С другой стороны становится особенно привлекательным переселение туда богатых семей, так как в их систему пространственных предпочтений входит и социальная репутация зоны.



Для привлекательности участка и, соответственно для его цены весьма существенна близость школ, магазинов и прочих предприятий повседневного или периодического общественного обслуживания. Важнейшей является близость к системе общественного транспорта. Проводились специальные исследования, которые выявили определенную достаточно устойчивую иерархию прочих видов обслуживания. На втором месте (после транспорта) идут магазины, далее школы и детские игровые площадки, за ними следуют скверы и парки, далее аптеки, отделения почты и т.п.

### **12.3 Прикладные исследования факторов цены земли**

В 60-70-е годы проводились многочисленные исследования по конкретным статистическим данным, характеризующим территорию многих городов. Разные авторы предлагали свои наборы основных показателей, представляющих ведущие факторы цены. Тем не менее, можно выявить некоторую общность в этих списках факторов. На первое место практически все авторы ставят фактор доступности, который иногда представлен весьма агрегированным показателем обобщенной доступности всей совокупности рабочих мест города. Это позволяет перейти от упрощенной моноцентрической теоретической модели к реалистичной модели, учитывающей пространственную распределенность деловой

активности.

В то же время многие авторы используют для той же цели некоторый набор показателей, т.е. многомерное описание фактора доступности. Ведущим показателем подобного набора является традиционный фактор расстояния до ЦДР. Представляется весьма обоснованным использование в этих случаях экономически более значимого показателя ожидаемого времени проезда. Далее учитывают расстояние до системы общественного транспорта и расстояние до местного торгового центра, иногда подключают также показатель, описывающий расстояние до ближайших престижных зон рекреации.

Другие авторы больше внимания уделяют дополнительному показателю доступности промышленных зон. В то же время, в качестве показателей типа доступности, отрицательно влияющих на цену, иногда включают расстояние до ближайших городских гетто или до ближайших источников неблагоприятных экологических воздействий (например, до аэропорта).

Среди локальных факторов, положительно влияющих на цену, важнейшим является показатель плотности населения. Он нередко явным образом включается в модель, хотя его поведение во многом объясняется фактором доступности центра. Мы отмечали при рассмотрении этой зависимости плотности от расстояния до центра ее обобщенный характер.

При этом на основную тенденцию накладываются многочисленные деформирующие воздействия локальных факторов. Показатель реальной плотности, таким образом, представляет в основном уравнении и эту группу факторов.

Наряду с плотностью нередко учитывают более конкретные экономические показатели, отражающие уровень благосостояния. Например, средний доход семей в данной территориальной зоне, или среднюю стоимость застройки (в расчете на гектар), или уровень занятости трудоспособного населения. Иногда в рамках этой группы учитывается плотность транспортной сети и ширина улицы, на которую выходит участок. В качестве отрицательных факторов этой группы рассматривают, например, долю домов, находящихся в состоянии перенаселенности, долю цветного населения (или долю конкретной национальной группы), долю промышленных рабочих в составе активного населения. Иногда в явном виде учитывают и локальные природные факторы, отражающие тип рельефа, состояние почвы, уровень загрязненности воздуха.

В третью, реже исследуемую группу попадают общие факторы экономической конъюнктуры города, что объясняется отнюдь не их маловажностью. Дело в том, что исследования ориентируются преимущественно на сопоставление цены участков внутри одного города, в то время как факторы данной группы проявляют свое действие лишь в

рамках межгородских сопоставлений. Эти факторы представлены в соответствующих уравнениях показателями численности населения города или темпов его роста.

Интересны исследования по временным сериям данных, которые позволяют проследить динамику изменения относительной значимости факторов. Большинство из них подтверждает снижение роли показателя расстояния до ЦДР, обусловленное масштабными изменениями в системе пассажирского транспорта, и, прежде всего, массовой автомобилизацией населения развитых стран. Помимо повышения доступности центра, автомобилизация стимулирует создание периферийных фокусов городской активности, что снижает относительную привлекательность ЦДР. Мы отмечаем этот феномен при подробном рассмотрении территории города в гл. 11 (см. 11.1 и 11.2). Отмечается характерный для последних десятилетий рост относительной значимости социо-культурных показателей (отражающих, в частности, национальный состав территории).

Значимость подобных исследований по динамике зависимостей объясняет повышенный интерес к созданию обширных баз данных, охватывающий длительные периоды времени. Однако здесь возникают трудные вопросы финансирования предварительных работ по сбору этих данных.

Остановимся кратко на математической форме уравнений,

описывающих функцию цены земли. Часто используют простые линейные зависимости, однако многие исследователи нередко прибегают к предварительному преобразованию отдельных показателей. Например, производят логарифмирование переменных или используют обратные величины для факторов, отрицательно воздействующих на цену. Во многих случаях удастся получить статистически весьма значимые уравнения, с достаточно высоким уровнем согласованности изменения расчетных и модельных значений цены. При этом, однако, как правило, возникают трудности при определении относительной значимости отдельных групп факторов. Эти трудности объясняются высокими уровнями коррелированности отдельных показателей, входящих в уравнение. В частности, это характерно для такой весьма “популярной” пары показателей, как ожидаемое время проезда до ЦДР и плотность населения квартала.

### **Вопросы и учебные задания**

1. Покажите взаимосвязь рынка городской земли и рынков жилья и производственных помещений.
2. Опишите основные факторы, определяющие цену городской земли.
3. Поясните особую роль факторов местоположения участка.
4. Охарактеризуйте кратко прикладные эконометрические модели,

ориентированные на выявление основных факторов цены городской земли.

### **Литература**

Мерлен П. 1977; Жилищная экономика. 1996; Перцик Е.Н. 1991; Якобсон Л.И. 1995; Alonso, 1964; Derycke P.H. 1979; Dumont G.F. 1993; Fujita M. 1990; Granelle, 1970; Granelle, 1976; Lena H., 1976; Urban Land Markets ... 1992; Wingo, 1961.

#### **Резюме IV.**

Изучение экономической ситуации на отдельных участках территории города требует выявления преимуществ и недостатков, связанных с его общим положением на территории города, прежде всего относительно доминирующего фокуса (центральное, срединное или периферическое). Необходимо также принять во внимание локальные особенности участка: ставки арендной платы за жилые и производственные помещения и цену земли в данной части города, близость к важным объектам города, экологическую обстановку и т.д. Таким образом, морфологический подход к изучению территории города в явном виде учитывает неоднородность экономического пространства. Он ориентируется на реальную протяженность урбанизированной территории, с учетом основных взаимосвязей ее фрагментов, определяющих город как экономическую целостность. В урбанистических исследованиях реальный город определяется размахом ежедневных маятниковых миграций.

Важным инструментом морфологического анализа является зонирование территории, главным аспектом которого является функциональное зонирование (выделение на карте города участков, выполняющих однотипные функции). Укрупненно выделяются зоны: проживания, инженерной инфраструктуры, производства товаров и услуг, резервные. В дальнейшем происходит детализация описания, например, в

отдельный тип выделяется экологически грязные виды промышленного производства. Развитие техники зонирования привело к ее усложнению. В частности, в явном виде учитываются особые фокусы активности на территории отдельных зон (например, торговые центры, размещенные в жилых кварталах) и зоны линейного типа (например, транспортные магистрали, проходящие через промышленную зону).

Классическая техника функционального зонирования сталкивается с проблемой описания центра города, для которого характерна полифункциональность. Преодоление методологического кризиса приводит к формированию двух новых понятий. “Функция центра” соответствует некоторому комплексному набору функций, реализуемых общегородским центром. “Городской каркас” соответствует территориям, ориентированным на этот набор функций. Это понятие обобщает рассмотренное выше понятие каркаса территории, как системы городов. Обобщение достигается в рамках концепции мегаполиса как мини-системы городов, где в качестве полюсов каркаса могут рассматриваться не только города, но и отдельные фокусы экономической активности на обширной урбанизированной территории мегаполиса. В современных крупных городах некоторые из важнейших фокусов располагаются в срединной, а иногда даже и пригородной, зоне. При этом, однако, для них характерен типичный для центра набор функций.



В экономических исследованиях необходимо также учитывать природные особенности участка (например, качество грунта, воздуха и т.п.) и правовые рамки хозяйственной деятельности в прилегающей к участку части города. Соответственно, достаточно полное зонирование территории города предусматривает перекрестное наложение схем функционального, природного и правового зонирования. Нередко необходимо также учитывать криминогенность окружающих кварталов и другие социально-культурные особенности территории, подключая дополнительные виды зонирования (эти аспекты весьма важны, например, для индустрии обслуживания туризма).

При описании размещения населения важную роль играют микроэкономические модели, ориентированные на аппарат функций полезности и систем пространственных предпочтений потребителя. Именно они определили становление в послевоенный период высокоразвитой области теории экономики города, которая получила название “новая экономика города” (NUE). У истока этого направления стояли Алонсо и Уинго. Это направление развивает идеи микроэкономического подхода фон Тюнена, применяя их к урбанизированной территории мегаполиса и используя развитую технику современной микроэкономики.

Влияя на размещение всех остальных видов деятельности в городе,

транспортная система играет определяющую роль, структурируя экономическое пространство города. При этом имеет значение как общий тип транспортной схемы (радиально-кольцевой, прямоугольный и т.п.), так и конкретный набор видов городского транспорта (доминирующая роль метрополитена, автобусного сообщения или личного автомобиля).

Весьма важную роль, аналогичную транспорту, играют и другие инженерные подсистемы города (электро-, тепло-, водо-, газоснабжение, канализация, телефонная связь и т.п.). В условиях дезиндустриализации мегаполисов и их конкуренции за роль финансовых и управленческих центров крайне важно развитие средств связи и, в частности, средств телекоммуникации, обеспечивающих подключение города к мировому каркасу.

Наиболее важны для мегаполиса зоны функционирования четвертичного сектора, которые, как правило, располагаются в центральной части города. Основные причины ориентации финансовых учреждений и головных офисов корпораций на весьма дорогостоящее размещение в центральной зоне связаны с высшими видами управленческой деятельности. Они требуют постоянного пребывания в общем информационном поле высококонцентрированной четвертичной зоны. Здесь постоянно распространяются крайне важные для бизнеса экономические и политические сообщения, передаваемые, как правило, в

рамках личных контактов. В такой специализированной зоне также доступны высшие виды финансовых услуг и прочих “услуг для бизнеса”. Конкурентные преимущества, обеспечиваемые подобным размещением офисов, и побочные эффекты престижности адреса компенсируют крайне высокий уровень издержек. Здесь ярко проявляется экономия, обусловленная агломерацией.

Доминирование сферы услуг в крупнейших городах привлекает особое внимание исследователей к современным закономерностям размещения этих предприятий. В частности, огромное внимание уделяется сфере розничной торговли, в размещении которой произошли глубокие изменения. Во многом они обусловлены переходом на новые формы торговли, на более сложные схемы ее функционирования. Автомобилизация населения усилила роль привела к формированию и интенсивному развитию периферийных торговых центров, при одновременном снижении роли многих традиционных торговых зон в центре города. Произошел переход к эпохе обостренной территориальной конкуренции между центральными и периферийными торговыми центрами. Относительно невысокий уровень затрат на размещение торговых помещений (и примыкающих к ним автомобильных стоянок) стимулировал создание в пригородной зоне гигантских торговых центров, объединяющих многие магазины различного профиля. Вблизи этих

центров концентрируются и другие виды обслуживания населения. Такие высокоразвитые фокусы обслуживания размещаются, как правило, в точках въезда в центральный город конурбации (по ведущим автомобильным и железнодорожным магистралям).

При проведении экономических исследований, связанных с конкретными инвестиционными проектами, необходимо наряду с фактором транспортной доступности ЦДР учитывать и другие факторы ценообразования, важнейшими из которых для жилых кварталов города являются следующие. 1. Уровень освоенности территории (во многих работах представленный показателем плотности населения). 2. Уровень социального благополучия жилого района (представленный коэффициентом занятости активного населения). 3. Тип муниципальной единицы. 4. Уровень развития системы обслуживания (часто измеряемый по показателю уровня торгового обслуживания). Отмечается также роль природных факторов (состояние грунта, крутизна склона, экологическая обстановка и т.д.).