

Глава 8. Система городов как каркас территории

Ключевые термины и выражения

пространственная организация связей городов, каркас городов, “каркас - ткань”, иерархия городов, сети городов, модель “сети звезд”; градообразующие и градообслуживающие функции, монофункциональные города, полифункциональные города. центры экономического управления;

8.1 Классическая концепция каркаса территории

(описание типа “каркас - ткань”)

Каркас городов (urban framework, armature urbaine) - одно из важнейших понятий пространственного экономического анализа. Сам этот термин был введен во Франции П. Жоржем (P. George) в 50-е годы, в рамках исследований ее регионов. В основе этой концепции лежат два главных тезиса. 1. Города не являются изолированными экономическими агентами, они включены в систему связей с другими городами (эти связи могут быть иерархического, взаимодополняющего или конкурентного типа). 2. В совокупности города и их взаимосвязи определяют характер экономического пространства страны (ее региона и т.п.). Таким образом, понятие каркаса, акцентируя внимание на городах как на полюсах

экономической активности (что соответствует традициям немецкой школы, начиная с фон Тюнена), позволяет рассмотреть экономическое пространство как структурно организованное, явно учесть его неоднородность и тем самым перейти от геометрического описания к экономическому.

Пространственно распределенная сельскохозяйственная деятельность связана с городами через систему сельских поселений нижнего уровня (поселков), одна из важнейших функция которых - осуществление этой связи (урожай собирают с полей, свозят в деревню, из деревни отправляют на продажу в город). Соответственно, поля, окружающие такую деревню являются элементарной зоной влияния для самых низших центров, с которых начинается каркас. В свою очередь эти деревни входят в зону влияния того города, который является их рынком сбыта. Таким образом, выделение каркаса позволяет представить экономическое пространство как совокупность ячеек (зон) элементарного уровня. Далее они укрупняются, формируя зоны более высокого уровня (подробнее см. выше п. 7.1.1)

Города характеризуются высокой интенсивностью экономической жизни и соответственно высокой плотностью освоения территории. По сравнению с ними территория полей предстает как экономически мало интенсивное, мало освоенное пространство. Именно поэтому города и

связывающие их дороги (а в дальнейшем линии телеграфа и телефона, авиалинии и т.д.) уподобляют каркасу, некоторой решетчатой (рамочной) структуре, на которую “натянута” ткань полей. Именно этот образ дал основание для использования пары терминов “каркас - ткань”. Термин “ткань” также широко используется в экономике города и всегда соответствует экономически второстепенным пространственным зонам, которые одновременно являются резервами для развития каркаса. Среди полей может возникнуть новый поселок. поселок может превратиться в малый город, малый - в средний и т.д.

Как мы видели выше в описании Кристаллера, иерархия городов вырастает на основе иерархии видов обслуживания (см. 7.2). В исходной конструкции Кристаллера промышленность не играла серьезной роли, ее размещение в городах легко объяснялось эффектами экономии от агломерации (см. 2.2.1), однако ее влияние на иерархию городов не учитывалось. Как было показано выше, уже в модели Лёша роль промышленности была учтена, но это значительно усложнило описание модели. Конструкции Кристаллера и Лёша можно рассматривать как примеры чисто теоретического описания каркаса городов. Однако, само возникновение этого термина было связано с альтернативным типом исследований по экономике городов, когда акцент переносится с теоретических конструкций на эмпирический анализ. При этом

направленность исследований определяется все той же концепцией каркаса, но заранее снимается претензия на теоретическую простоту рассматриваемых конструкций.

Реальное обследование каркаса городов Франции в конце 50-х начале 60-х годов проводилось под наблюдением Национальной комиссии благоустройства территории (Comission Nationale d'Amenagement du Territoire). Она предложила некоторое рабочее определение каркаса: иерархизированный набор городов, который обеспечивает обслуживание соответствующей территории с помощью сети различных предприятий (учреждений), относящихся к третичному сектору. Мы видим, что здесь сохраняется преемственность с подходом Кристаллера, мало внимания уделено промышленности, поэтому, это рабочее определение не в коей мере нельзя абсолютизировать.

Дальнейшие исследования восполнили узость такого подхода. В частности, была осознана необходимость междисциплинарного анализа функций городов. Если кратко вычленишь то общее, что вкладывается в понятие каркаса городов различными исследователями, то можно получить некоторое элементарное формальное определение, которое наполняется конкретным содержанием в рамках реальных исследований. Дерик [Deruycke, 1979] вслед за Дрейфусом предлагает называть каркасом просто набор городов некоторой территориальной зоны, рассматриваемой вместе

с системой отношений между самими городами, между городами и окружающими их сельскими зонами влияния, а также с внешними связями этих городов (с прочими городами, лежащими вне исходной зоны).

Столь пристальный интерес к исследованию каркаса именно во Франции не случаен, и вполне соответствует общей направленности отношений между государственными органами и экономикой. Повышенная ответственность государственной власти за благоустройство территории (за эффективность освоения экономического пространства) привела к осознанию целесообразности масштабного государственного финансирования подобных исследований. Подобное урбанистическое изучение территории, но с менее детальной проработкой, проводилось и в других странах, в частности, в Великобритании.

Итак, каркас городов структурирует территорию и является, экономически, ее важнейшей частью. Исторически формирование такого каркаса начиналось с сельскохозяйственного освоения территории. В тот момент эта отрасль была основой народного хозяйства. Постепенно над этой первичной тканью сложилась пирамидальная структура городов различного уровня. Развитие промышленности уже внесло существенные изменения в эту простую, логически стройную схему. Тем не менее, экономическая ситуация Франции того времени позволяла работать в рамках такой классической концепции. Однако, существенные сдвиги в

послевоенной экономике Европы ставят вопрос о необходимости развития концепции каркаса и преодолении ограничений, связанных с исходной классической концепцией.

8.2 Кризис классической концепции и переход к современным представлениям о городах и их взаимосвязях как о каркасе экономической жизни

Развитие концепции шло по двум основным направлениям. Была осознана излишняя жесткость строго иерархической схемы Кристаллера, в которой не находилось места для горизонтальных связей городов, и предложены более гибкие схемы пространственных связей, позволяющие более реалистично описать экономику. В то же время, за этими связями стоят явления функциональной специализации и, соответственно, взаимодополнительности городов каркаса. Конкретное изучение функций городов, их дополнительности и конкуренции определяет второе направление развития концепции каркаса.

Первая волна интереса к функциям городов породила несколько упрощенные схемы функционализма, в которых каждому городу пытались приписать лишь одну ведущую функцию (градообразующую), рассматривая его прочие функции лишь в контексте обеспечения повседневного существования работников градообразующей отрасли

(подробнее см. выше 3.2.1). Однако, в дальнейшем, такой функционализм был признан излишне абстрактным, поскольку из этой схемы выпадали как раз наиболее крупные города, для которых характерна полифункциональность. В то же время, реальное изучение функционирования городов обнаружило не только разнообразие видов деятельности, но и сдвиги в распределении акцентов по такому спектру видов деятельности. Одни виды производства “вытесняют” или “замещают” другие, так что за несколько десятилетий может резко измениться функциональная ориентация города. В частности, в большинстве современных крупных городов констатируется доминирование сектора услуг и вытеснение промышленности за их пределы. Это ставит вопрос о более тонком и динамизированном функциональном анализе, явно учитывающим эти эффекты замещения.

8.2.1 Переход к новым формам пространственной организации связей городов

Изучение реальной морфологии сетей городов свидетельствует об усилении роли сетевой формы связи горизонтального типа, которая сочетается, тем не менее, с иерархическими отношениями. Такая более сложная конструкция **сети звезд** (hubs & spokes; moyeux & rayons) рассматривается как наиболее перспективная пространственная форма

каркасов городов. В основе этой конструкции узлы (фокусы активности) и лучи, соответствующие потокам товаров, людей и информации. Лучи, выходящие из одного центра, выявляют его зону влияния высокого уровня. Наиболее интересно проанализировать взаимоотношения между достаточно крупными узлами. В некоторых случаях они связаны весьма интенсивными потоками. Подобные потоки отмечены, например, во Франции между такими региональными центрами как Бордо и Тулуза или Страсбург и Нанси. В то же время, бывают ситуации, когда достаточно близкие города не соединены сколько-нибудь заметными потоками. В частности, констатируется отсутствие значимой связи между Нанси и Мецем, Лионом и Греноблем, Марселем и Эксом.

Понимание реальных причин, приведших к формированию подобных горизонтальных связей, порождающих сети крупных городов, необходимо для достаточно глубокого описания каркаса страны. В современных условиях становятся менее значимыми связи между центрами разного уровня, выделенными по принципу соответствующего разнообразия видов обслуживания. Меняется, усложняясь, схема разделения труда между городами. Производственные связи не отменяют иерархичности отношений партнеров, но не вписываются более в жесткую пирамидальную структуру квазिवоенного типа. В современном производстве происходит расчленение функций, их экстернализация и

достаточно сложная организация участников. Расчленение функций позволяет дифференцировать требования к территории, на которой они осуществляются.

Возникает менее жесткая концепция каркаса городов, в которой весьма существенна их взаимодополнительность. Наиболее ярко эта дополнительность проявляется на высших уровнях каркаса, в которых представлены международные города. Сети синергии этих городов (см. 9.3.1), к каждому из которых сходятся лучи из его национальной зоны влияния по своей пространственной организации как раз соответствуют новой конфигурации сети звезд. Реальное экономическое функционирование таких сетей связано с переходом производства на принципиально новые, глобализированные организационные схемы. Они характерны, в частности, для многих японских фирм, которым принадлежит приоритет в этой области. Подробнее о подобной “тойотистской” модели производства см. ниже п. 9.3.3).

Формируется новая структура каркасов, где роль города не соизмеряется более с размерами его ближайшей территориальной зоны влияния и с объемом его производственных мощностей, где уровень города во многом определяется его способностью предоставить развитую инфраструктуру, эффективно включить в свое экономическое пространство различные виды деятельности. Город идет навстречу их

требованиям, в условиях жесткой конкуренции урбанизированных территорий, которая стала возможной, благодаря резкому снижению затрат на транспорт и связь. Поэтому, города, обеспечившие свою привлекательность для бизнеса, резко увеличивают диапазон своих связей, вторгаясь тем самым в зоны влияния, примыкающие к весьма отдаленным городам сопоставимого уровня. Эти “длинные” связи и формируют те пучки лучей, которые характеризуют пространственную модель сети звезд (см рис. 8.1). Таким образом, в рамках одной сети существует несколько иерархий, вершины которых лежат в разных местах, нередко каждая из этих иерархий сформирована в рамках отдельного функционального подкаркаса. Наиболее интересные примеры таких функциональных подкаркасов соответствуют случаям, когда верхние узлы лежат в мировых городах. Примеры таких каркасов рассмотрены ниже в п. 9.3.3.

Само возникновение узлов, в которых сходятся достаточно отдаленные лучи, может быть вызвано инновационными процессами, когда реализация масштабных проектов требует определенной “критической массы”, обеспечивающей рентабельность инвестиций. В таких случаях возникают кооперационные связи заинтересованных городов. К этому типу относятся, например, соглашения французских городов относительно размещения аэропортов или вокзалов высокоскоростной железной дороги, такой аэропорт или вокзал

оказывается фокусом, к которому тянутся лучи автострад из соседних городов. Тем самым, формируется очередная “звезда”, которая встраивается в сеть более высокого уровня, представленную авиалиниями или железнодорожными магистралями. Подобные зоны влияния в форме звезд могут охватывать огромные участки национальной территории. Так, например, в системе автодорог Франции, численно преобладают дороги, ведущие в Париж. Аналогично в европейской части России доминируют дороги, ведущие в Москву. В свою очередь подобные узлы общенационального значения включены в международные сети транспорта и связи, что опять демонстрирует проявления конфигурации сети звезд. На практике, разумеется, трудно ожидать стопроцентного соответствия с такой, достаточно простой теоретической схемой. Аналогичная сеть характерна для системы международного туризма, ведущие узлы которой представлены мировыми городами (см. также 9.3.3).

8.2.2 Новое соотношение лидирующих функций в современных системах городов

Подробное изучение функций городов позволяет тонко выявить роль каждого конкретного города в каркасе, однако, для крупнейших городов характерна полифункциональность, истоки которой лежат в эффектах агломерации. В то же время, подобная диверсификация деятельности

придает городу дополнительную экономическую устойчивость при различных колебаниях конъюнктуры. В частности, концентрация населения, которая явилась следствием концентрации производства, в свою очередь порождает дополнительные рабочие места, связанные с обслуживанием этого населения (градообслуживающие отрасли): в первую очередь торговля, а также строительство жилья, услуги для жилого сектора, городской транспорт и т.д.

Поэтому роль важнейших городов каркаса нельзя выявить с достаточной полнотой, если ограничиться последовательным рассмотрением их функций по отдельным видам деятельности. По существу можно поставить вопрос об особой “интегрирующей” функции, которая придает им дополнительное значение и стимулирует дальнейшую концентрацию прочих функций. Возникает кумулятивный эффект поляризации: первичная выделенность полюса стимулирует замыкание на него потоков из окружающей зоны влияния, что в свою очередь усиливает его роль полюса. Эту интегрирующую роль городов-центров отразил уже Кристаллер в своей концепции центральных мест. Именно поэтому он выделял центральные места по принципу торгового и административного обслуживания.

Особая роль таких услуг как образование, здравоохранение, административные услуги и т.п. (относящихся к общественному сектору

или к “примыкающим” к нему услугам частного сектора) выделяет их в особый комплекс, который в традициях французской урбанистической школы принято называть “обеспечением расширенного воспроизводства”. При изучении каркаса эти функции обычно рассматривают в совокупности, выявляя роль города как центра функционирующего в этом подсекторе. Теория Кристаллера сложилась в довоенный период и не могла достаточно полно отразить роль высоко динамичного четвертичного сектора, который в современных условиях определяет экономическую судьбу крупнейших городов (см. 5.1). Анализ экономических показателей, описывающих деятельность города по отраслям этого сектора, дает возможность представить роль города как центра экономического управления. Весьма важная часть услуг этого сектора связана с торговлей (маркетинг, реклама, оптовая торговля, посредничество и т.д.). Поэтому можно сказать, что в схеме Кристаллера четвертичный сектор был отчасти представлен в рамках отрасли торговли.

Однако в современных условиях для полноценного описания ведущей части каркаса необходимо принять во внимание весь комплекс услуг четвертичного сектора (см. 5.2). Как мы уже отмечали выше, промышленность почти ушла из большинства крупнейших городов. В общей структуре современного каркаса оставшиеся крупные промышленные центры стоят несколько особняком, определяя весьма

важный, но в целом вспомогательный подкаркас вторичного сектора. Поэтому на первом этапе описания каркаса можно ограничиться анализом двух указанных выше секторов. В совокупности эти две группы отраслей (обслуживание расширенного воспроизводства и услуги для предприятий) представляют не только основную часть рабочих мест современных мегаполисов, но и ту особую интегрирующую функцию города-центра, которую мы упомянули выше. Именно этот подход к каркасу городов позволил преодолеть ограниченность классической модели, что нашло свое отражение уже в работах конца 60-х годов по каркасу Японии выполненных Т. Ямагути (Yamaguchi).

В ходе этого исследования было рассмотрено около 200 городов, которые предварительно были описаны по 50 социо-экономическим показателям. Эти данные были обработаны таким образом, чтобы выявить роль каждого города по двум указанным секторам, что позволило агрегированно представить его значение как центра экономического управления и как центрального места, обслуживающего расширенное воспроизводство. В результате города были представлены как двумерные вектора (т.е. как точки на плоскости). Это позволило построить их укрупненную классификацию, проведя по каждому признаку дихотомическое разделение - функция развита “сильно” или “слабо”, что определяет четыре основных типа полюсов каркаса.

В современных условиях меняются сами принципы размещения услуг по городам каркаса, это справедливо, в частности, и для отраслей, входящих в две указанные группы. Принцип близости к клиентуре все еще остается важным для многих услуг, предназначенных семьям, и для некоторых услуг для предприятий, осуществляемых по заказу (например, юридические и технические консультации, бухгалтерские расчеты, аудит и т.д.). Однако, бурное развитие средств связи, компьютерной обработки информации, пассажирского транспорта снимает жесткость ограничения близости. Эти услуги не должны более располагаться обязательно в центрах агломераций. Они могут размещаться в периферических городах конурбаций или в более удаленных мелких городах, даже в сельской местности при условии, что расстояние до клиентуры мегаполиса не слишком велико (50 - 100 км.).

Это приводит к некоторой децентрализации услуг в развитых странах, определяя своеобразие их каркасов. В этих странах услуги для производства вносят основной вклад в пространственную концентрацию занятости по отраслям услуг в системе фокусов экономической активности. Поэтому именно с четвертичным сектором связаны наиболее интересные современные вопросы проблематики размещения бизнеса, так как локализация таких фирм не может быть объяснена размещением населения, природных ресурсов или физико-географическими

характеристиками территории. Конкретные места их нынешней концентрации определились, прежде всего, под влиянием кумулятивных эффектов. Поэтому, для понимания современного четвертичного подкаркаса необходимо обратить внимание на историю становления важнейших управленческих финансовых центров. Рост финансового комплекса в конкретном городе представляется, на первый взгляд, почти случайным. Например, он мог быть основан на его исходном развитии в качестве ведущего морского порта, обслуживавшего экспортно-импортные операции (например, Амстердам), или крупного речного порта, являвшегося перевалочным пунктом внешнеторговых потоков (например, Севилья или Париж). Так, в эпоху возникновения товарного производства и зарождения рыночной экономики ведущими торгово-финансовыми центрами в Европе были Генуя и Венеция. В дальнейшем, на лидирующие позиции среди городов этого типа выдвинулись торгово-финансовые центры, связанные с портовыми городами Испании и Португалии, а затем Фландрии, Голландии и Англии.

В таких городах первоначальное развитие комплексов финансовых услуг было стимулировано возникновением различных фирм и учреждений, обеспечивающих нормальное функционирование внешней торговли. В частности, банки приобрели значительный опыт в обслуживании финансовых операций, связанных с этой торговлей.

Возникла система страхования судов и их груза, а также складированных на берегу товаров. Выделилась профессия брокеров перевозок. Эта посредническая группа связала судовладельцев (т.е. сферу предложения на рынке перевозок) с торговыми домами (представлявшими на этом рынке сферу спроса). Именно через них происходило распределение контрактов на морские перевозки.

Само возникновение банковских и страховых учреждений на раннем этапе развития этого сектора дало главным портам Европы решающее преимущество перед остальными городами в рамках территориальной конкуренции. Все эти фирмы (страхование, банки, брокеры), выйдя на столь мощные рынки и закрепившись на них на длительное время, смогли достичь весьма высокого уровня компетентности и приобрели общеевропейскую репутацию в этой сфере.

Дальнейшая динамика этих финансовых комплексов была тесно связана с экономической судьбой соответствующих портов, которая во многом определялась общими тенденциями политической конъюнктуры в Европе последних веков. За этот период среди важнейших портов происходила постепенная смена лидерства. Оно перешло от итальянских портов к испанским, португальским и фламандским, далее к голландским и, наконец, к английским, важнейшим из которых был Лондон. Рост объема внешней торговли стимулировал возникновение новых фирм

финансового сектора, в тех же городах. Здесь явственно проявился эффект агломерации. Достигнутый уровень компетентности и престижа позволил ведущим банкам и страховым компаниям портовых городов (например, Ллоиду) распространить свои операции на обслуживание бизнеса прилегающей части своей страны, а в дальнейшем, благодаря прогрессу почты и телекоммуникаций, они смогли финансировать и обслуживать всю национальную экономику, и во многом международную торговлю в остальной части мира. Так, например, современные средства связи позволяют брокерам биржи управлять мощными товарными потоками за несколько тысяч километров от биржевого города-резидента. Это возможно, поскольку они работают не с товарами, грузовыми судами и автомобилями, а с правами собственности на товары и их доставку. Это обеспечивает эффективную централизацию дилинга, при одновременном резком расширении сферы влияния такого города.

Подобными же соображениями можно объяснить концентрацию фирм финансового сектора в Нью-Йорке. Уже к началу 30-х годов XIX века доля нью-йоркского порта превзошла одну треть всего внешнеторгового оборота США. Таким образом, портовые функции превратились здесь в ведущую градообразующую отрасль. К середине XIX века Нью-Йорк уже стал лидером среди городов США в страховании морских перевозок. Далее страховые фирмы распространили свою

деятельность на операции страхования рисков объектов собственности на всей территории США. Аналогично шел процесс усиления конкурентных преимуществ банков этого региона. Наличие банков, страховых компаний, товарных бирж, адвокатских контор и развитое предложение высококвалифицированной рабочей силы (бухгалтеров, специалистов по работе с ценными бумагами, менеджеров офиса и т.д.) стимулировали размещение в таких городах штаб-квартир ведущих компаний общенационального и международного уровня. Революция в методах управления, приведшая к мультилокации и даже глобализации систем производства крупнейших фирм (см. ниже 9.3.3) превратила в послевоенный период крупнейшие города финансового подкаркаса одновременно и в ведущие центры управления бизнесом. Эти международные города стали основными центрами принятия решений для всей мировой экономики, объединившись в мировой каркас городов высшего уровня (см. 9.2, 9.3).

Вопросы и учебные задания.

1. В каком смысле можно рассматривать систему городов как каркас соответствующей территории?
2. Опишите различие между иерархической и сетевой моделями каркаса.

3. Опишите современную роль главных городов страны в системе национального каркаса.

Литература

Изард У. 1966; Мерлен П. 1977; Aydalot Ph. 1985; Berg L. ... 1993;
Berry B. 1964; Berry B. 1971; Beguin H. ... 1985; Bouinot J. 1971; Burgel G.
1993; Camagni R. 1996; Canada & the Global Economy., 1996; Damette F.
1994; Derycke P.H. 1979; Donnees Urbaine, 1996; Dumont G.F. 1993;
Encyclopedie de l'Economie Spatiale. 1994; Espace et Dynamiques
Territoriales. 1992; Hautreaux J ... 1963; Illeris S., 1989;
Isard W., 1965; Marshall J., 1988; Merenne-Schoumaker B., 1996;
Payne A., 1993; Pelletier J., ... 1995; Pumain D., 1995; Relation de Services,
1994; Stephen J.D. ... 1981; Vernon R., 1960;