

Глава 11. Размещение различных видов экономической активности на территории города

Ключевые термины

морфология территории, ЦДР (центральный деловой район), каркас города; урбанистическая политика, землепользование; транспортная доступность; транспортная схема города (радиально-кольцевая, прямоугольная, косоугольная), радиальные, кольцевые и хордовые магистрали; инженерная инфраструктура, дезиндустриализация, четвертичный сектор, розничная торговля, сфера услуг, промышленность, жилье, система связи, телекоммуникации, информационная революция;

* * *

По существу вся данная глава посвящена описанию структурно-функциональной организации территории города, проблемам формирования урбанистической политики, ориентированной на рациональное землепользование.

11.1 Морфология транспортной системы и других инженерных коммуникаций города

11.1.1 Различные виды внутригородского транспорта и их роль в формировании всей пространственной структуры города

Как было отмечено выше, специфика функционирования объектов, расположенных на различных участках города, в огромной степени определяется их транспортной доступностью. Таким образом, транспортная система города оказывает влияние на размещение всех остальных видов деятельности в городе. Анализ эволюции городов свидетельствует о том, что первичное формирование транспортной системы опережает, как правило, создание других объектов инфраструктуры. Более того, города часто возникали в точках узлов транспортной системы, обслуживающей соответствующий регион.

При дальнейшем развитии города этот узел региональных путей сообщения превращался одновременно в транспортный узел городской сети, находящийся в самом центре города. Нередко в таком исходном узле пересекались сухопутные и речные потоки товаров и людей. Например, Московский Кремль, лежавший вблизи транспортного узла всего волго-окского междуречья, остров Ситэ и примыкающие к нему участки берега Сены (в Париже) как доминирующий транспортный узел на территории, сопоставимой по масштабам со всей Францией. Именно наличие такого узла обеспечивает становление городского центра с его важнейшими функциями, определяющими существование всего города.

Наиболее характерна подобная монополярная ситуация для городов, ставших достаточно крупными уже в XIX веке, соответственно в таких городах, как правило, преобладает радиально-кольцевая схема улично-дорожной сети. В середине XIX века система городского транспорта была развита весьма слабо, массовые функционально-значимые перемещения людей совершались пешком. Это обусловило высокую плотность застройки исторического центра и соответственно высокий уровень концентрации основных видов центральных функций (функциональная специфика центра рассмотрена нами выше, см. 10.2.3).

Дальнейшее развитие крупнейших городских центров Европы в XIX веке привело к транспортному кризису, который разрешился благодаря формированию мощной системы внутригородского рельсового транспорта (пригородные поезда, доходящие до самого центра города; трамваи; метрополитен, линии которого иногда проходят над уличной сетью). Это было характерно для Лондона и Парижа, Петербурга и Москвы, Берлина и Вены и т.д. Аналогично сформировался и рельсовый транспорт Нью-Йорка.

Создание такой системы требовало значительного объема капиталовложений. Однако рельсовый транспорт и в настоящее время характеризуется наибольшим эффектом масштаба и поэтому оказывается наиболее экономически эффективным для осуществления массовых

перевозок. Необходимая массовость обеспечивалась выбором радиальной схемы рельсовых магистралей, сходящихся к исторически сложившемуся, мощно функционирующему центру города. Именно такая ориентированность магистралей обеспечивала рентабельность строительства за счет интенсивных пассажиропотоков, направленных из периферийных районов проживания к деловому центру города в утренние часы пик и обратно - в вечерние.

В то же время для рельсового транспорта характерны очень высокие постоянные издержки, связанные со строительством путей, закупкой, ремонтом и обслуживанием подвижного состава с созданием самих центров технического обслуживания. Функциональная специфика этих служб требует создания весьма дорогостоящих объектов, при этом минимальный объем издержек, необходимый для формирования нормально функционирующей системы, весьма велик. Он в малой степени связан с количеством обслуживаемых пассажиров (при изменении пассажиропотока в очень широком диапазоне вплоть до некоторого уровня первоначального насыщения системы).

Формирование подобной радиальной системы создает возможность для дальнейшего интенсивного развития центра. Оно сопровождается дальнейшим усилением концентрации функций, повышением плотности застройки, увеличением этажности зданий, что стимулируется высоким

уровнем цен на землю в центре города. В свою очередь столь резкое увеличение числа рабочих мест в центре города и объема жилого фонда в центре города повышает массовость радиальных пассажиропотоков, что усиливает функционирование существующих радиальных линий и способствует строительству новых линий аналогичной ориентации. Как правило, становление кольцевых магистралей наталкивается на существенные трудности, связанные с отсутствием достаточно массовых потоков в таких направлениях. Однако территориальная экспансия центра в определенный момент развития города может сделать рентабельным создание и кольцевой рельсовой дороги (например, линии метрополитена кольцевого направления в Париже и Москве).

Совершенно иначе происходило развитие новых крупных городов в эпоху массовой автомобилизации, например, в США. Так, транспортная система Лос-Анжелеса, ориентирована преимущественно на автомобильный транспорт (здесь сложился крупнейший центр автомобильного движения США). В подобных городах общая схема транспортных магистралей тяготеет к прямоугольному или косоугольному типу с высокой ролью магистралей хордового направления. Ориентация на массовый доступный автомобиль сделала возможным создание обширных урбанизированных территорий с весьма низкой плотностью застройки, в которой преобладают малоэтажные здания. Именно обеспеченность

личным автомобилем подавляющего большинства семей делает возможным функционирование таких городов. Низкая плотность приводит к менее высокому уровню цен на землю, чем в центральных зонах моноцентрических городов. Невысокий уровень затрат на покупку земли делает рентабельным строительство достаточно многочисленных скоростных автострад.

Однако дальнейшее экономическое развитие таких городов, сопровождающееся еще более масштабной автомобилизацией, постепенно приводит к кризису транспортной системы. Магистрали переполняются, в часы пик возникают многочасовые автомобильные пробки. Подробно острейшие транспортные проблемы мегаполисов описаны выше, в п. 1.2.3. В то же время общая разбросанность города, отсутствие в нем ярко выраженной центральной зоны с высокой концентрацией функций, делает нерентабельным создание современной системы рельсового транспорта, заставляя строить все новые и новые автострады, которые вскоре также оказываются переполненными. Транспортный кризис Лос-Анжелеса в начале 70-х годов очень ярко описан в книге М. Бранча (см. [Бранч, 1979]).

На этих примерах мы видим структурообразующую роль транспортной системы, взаимную обусловленность развития ее главных узлов и важнейших фокусов, наделенных функциями городского центра. Основное развитие города осуществляется вдоль ведущих транспортных

направлений. В зоне влияния мегаполиса (Москвы, Нью-Йорка и т.п.) основная масса пригородного населения проживает вдоль железных дорог и автомагистралей. При этом плотность населения в подобных линейных урбанизированных зонах сопоставима с плотностью населения периферийных городских кварталов, в то время как на межмагистральных территориях она резко падает. Для Москвы и Нью-Йорка исследователи выявляют примерно пятикратное отношение плотностей. В связи с этим монополярные мегаполисы приобретают характерную форму города-звезды (Большая Москва, Большой Париж и т.п.).

Активная роль транспортной схемы в развитии планировочной структуры города наиболее наглядно проявляется на реконструируемых территориях города. Именно те участки старой застройки, которые оказались близки к основным узлам современной транспортной сети, становятся наиболее привлекательными местами для реализации инвестиционных программ. Здесь мы наблюдаем наиболее высокую плотность приложения капитала в расчете на гектар территории. Именно такие участки становятся своеобразными филиалами системы общегородского центра, принимая на свою территорию многие традиционные центральные функции, включаясь в систему городского каркаса (см. 10.2.3 и 10.2.7).

Так, для современных мегаполисов весьма характерно

возникновение мощных торговых центров, ориентированных на мелкооптовую и розничную торговлю, на границе центрального города и ближней пригородной зоны в точках въезда в город по важнейшим магистралям, а также вблизи аэропортов и вокзалов скоростной железной дороги. Там же концентрируются и многие другие виды личного обслуживания: автозаправочные станции, мотели, крупные предприятия индустрии досуга и т.п. (см. ниже 11.2.2).

Все это объясняет то внимание, которое в исследованиях по экономике города уделяется системе транспорта. В частности, весьма показательное исследование, проведенное группой Мейера в середине 60-ых годов, которое наглядно представляет эту проблематику (см. [Meyer et al., 1965]). При изучении крупнейших мегаполисов выявляется до 5-ти основных типов транспортных систем.

1. Система скоростного рельсового транспорта (подобного экспресс-поездам RER, определяющим реальную пространственную протяженность Большого Париже), дополненного автобусным сообщением в периферийных жилых районах и подземными трассами метро в центре города. Таким образом, мы имеем дело с морфологически довольно сложной системой из трех видов транспорта. При малой интенсивности движения средние расходы в расчете на одну поездку весьма велики, однако при достаточно высокой интенсивности движения (превышающей

10 000 чел. в час в одном направлении) этот вид транспорта оказывается одним из самых дешевых. При интенсивности заметно превосходящей 40 000 чел. в час он является наиболее дешевым.

Преобладающая роль именно этого типа транспорта в целом характерна и для Москвы, хотя следует отметить недостаточную развитость важного звена этой системы (морально устаревшая схема пригородных поездов Москвы явно отстает в эффективности от современной системы парижского RER).

2. Система скоростного рельсового транспорта (экспресс), дополненного поездками на личных автомобилях в жилых районах города (с размещением там автостоянок) и подземными трассами метро в центре города. Таким образом, жители пригорода при поездке на работу доезжают до ближайшей станции скоростной дороги и на весь день оставляют свой автомобиль на одной из многочисленных недорогих стоянок вблизи этой станции. Здесь также задействованы три вида транспорта. По уровню средних издержек эта система оказывается гораздо более дорогостоящей, чем первая, что особенно резко проявляется при интенсивности потока, превышающей 10 000 чел. в час.

3. Морфологически простая система, предполагающая использование только личного автотранспорта, как в отдаленных жилых кварталах, так и в центре города. Она оказывается эффективной при интенсивности

движения ниже 7 000 чел в час. Однако при высоких плотностях потоков, идущих в центр города или в один из крупнейших вспомогательных фокусов, частные автомобили создают переполнение магистралей и стоянок, что иногда полностью блокирует передвижение (длительные пробки до нескольких часов).

Попытки городских властей решить эти проблемы, за счет создания дополнительных мест парковки, строительства новых автострад и расширения существующих наталкиваются на финансовые трудности, обусловленные прежде всего высоким уровнем расходов на покупку городской земли. Это особенно характерно для территорий полюсов агломерации мегаполисов, однако именно к полюсам устремлены наиболее мощные потоки пассажиров. Именно эти обстоятельства обусловили общемировую тенденцию к значительному сокращению строительства автомагистралей на территории города, которая обозначилась четверть века назад в начале 70-х годов. В большинстве крупнейших городов приоритет был отдан реконструкции систем внеуличного рельсового транспорта, развитию его новых линий.

4. Система экспрессного автобусного сообщения, в рамках которой происходит скоростная доставка пассажиров из пригорода в центральную зону (в режиме экспресса). Однако в резидентных кварталах пригорода и в ЦДР эти автобусы играют роль распределенной по основным улицам

пассажирской подсистемы (в которой практически каждый квартал обеспечен соответствующей остановкой). Формально по доминирующему виду транспорта данная система является морфологически односоставной. Однако более тонкий морфологический анализ на уровне территориальной структуры потоков, учитывает также особенности трассы, во многом обусловленные преобладающими скоростями движения. Это позволяет все же выделить два разных вида транспортного обслуживания. Данная система по эффективности в основном совпадает с первым типом. При интенсивности потока заметно меньше, чем 10 000 чел в час ее эффективность даже выше, что наиболее ярко проявляется при потоках менее 7 000 чел (однако при столь малой интенсивности обе эти системы резко уступают варианту индивидуального транспорта). При высокой интенсивности движения, превосходящей 40 000 чел. в час данный тип все же уступает первому.

5. Система экспрессного автобусного сообщения, дополненная подземными трассами метро в центральной зоне города. В ее рамках происходит скоростная доставка пассажиров из пригорода в центральную зону (в режиме экспресса), но в резидентных кварталах пригорода эти автобусы наделены функциями пассажирской распределительной системы. При интенсивности выше 10 000 чел. в час данная система по средним издержкам оказывается на третьем месте, несколько уступая 1-му и 4-му

типам. При малой интенсивности движения (ниже 7 000 чел в час) эта система оказывается наиболее дорогостоящей.

При анализе транспортной политики городских властей необходимо принимать во внимание также высокий уровень инерционности транспортных систем. Как было показано выше, монополярность высоко развитого городского центра стимулирует возникновение радиальной схемы рельсового транспорта и происходит кумулятивный процесс взаимного усиления транспортной и планировочной структур, что закрепляет доминирующий тип транспортной системы. Аналогично, низкоплотная застройка “автомобильных” городов США блокирует принятие решения о формировании дополнительной рельсовой системы. Это объясняется крайне высоким уровнем необходимых первоначальных затрат и очень продолжительным сроком их окупаемости (даже если в долгосрочной перспективе средние издержки будут ниже, чем при сохранении ориентации на доминирование автомобильной сети).

Транспортная политика тесно связана с градостроительной. В некоторых странах местные власти предпринимают активные попытки сдерживать стихийный процесс территориальной экспансии урбанизированных территорий, характерный для современных крупных городов. Подобные урбанистические мероприятия приводят к уплотнению городской застройки и повышению этажности зданий. С одной стороны

это делает более эффективным использование общественного транспорта, и, с другой стороны, обостряя проблему стоянок, сдерживает развитие личного автотранспорта. Здесь мы затрагиваем комплекс проблем землепользования, весьма характерных для проблематики экономики города (см. также 10.2.5. и 1.2).

11.1.2 Общее значение инженерной городской инфраструктуры

По существу воздействие остальных элементов инженерной инфраструктуры аналогично роли транспорта. Нормальное функционирование современного города невозможно без системы электроснабжения. Наиболее высокая плотность потребления электроэнергии характерна для территорий городского каркаса, с их плотной застройкой и концентрацией функционирующих объектов. Экологические соображения препятствуют размещению электрических станций в центрах деловой активности. Электроэнергия производится в периферийной зоне мегаполисов, либо поступает из отдаленных энергетических центров. Возникают мощные линии передач, идущие с периферии в центральные фокусы города. Для середины столетия были достаточно характерны надземные высоковольтные линии, занимавшие в совокупности значительную площадь городского пространства.

Дальнейшее развитие крупнейших городов и рост цены земли сделали практически повсеместным переход к подземным высоковольтным кабелям, которые оказываются невидимыми при морфологическом анализе наземной части территории города. Однако, как и в случае с линиями метро, здесь крайне важно не ограничивать морфологическое исследование лишь верхним слоем застройки. В условиях дефицита свободной поверхности в центральных зонах мегаполисов роль стратегического резерва города играет подземное пространство (см. 10.2.2). На это неоднократно указывали, в частности, московские градостроители еще в предыдущие десятилетия. В условиях рыночной экономики руководители Москвы обратились к этим резервам центра, свидетельством чему является мощный подземный комплекс обслуживания на Манежной площади.

Энергообеспеченность того или иного участка города в существенной степени лимитирует возможности его дальнейшего хозяйственного освоения. Поэтому и процесс урбанизации периферийных территорий, и повышение уровня освоения городского пространства, связанное с развитием каркаса, требуют дальнейшего строительства высоковольтных линий электропередач и многочисленных энергоподстанций. Они играют роль аналогичную транспортным магистралям и транспортным узлам, соответственно.

Как и в случае с улично-дорожной сетью в мегаполисах нередко наблюдается перегруженность этих линий и подстанций, кризис системы электроснабжения города. Реконструкция устаревших систем, создание новых мощных линий требуют большого объема первоначальных капиталовложений. Подобное строительство оказывается рентабельным при достаточно высокой интенсивности энергопотока, что стимулирует градостроительную политику, ориентированную на повышение этажности, на создание новых фокусов деловой активности на уже застроенных территориях, в противовес тенденциям к расползанию города, особенно опасную в связи с популярностью коттеджного строительства. В частности, в связи с массовой автомобилизацией эта проблема стала актуальной и в городской агломерации Большой Москвы.

Мы видим, что этот комплекс проблем типологически вполне родственен проблемам транспорта. Аналогичная ситуация связана с системами тепло- и газоснабжения города, а также с городским водопроводом. Подключение ко всем этим сетям необходимо при строительстве новых объектов, при реконструкции сложившейся застройки. Недостаточно высокий уровень функционирования этой структуры может заблокировать дальнейшее развитие города. Аналогичный комплекс проблем связан с системами канализации и удаления твердого мусора. Недостаточное внимание к этим очистным

подсистемам может поставить город на грань экологической катастрофы. Сама возможность подобных событий, обусловленная, например, изношенностью канализационной сети, резко снижает инвестиционную привлекательность города, ослабляет его позиции в территориальной конкуренции. Успешное развитие города как делового и туристического центра невозможно без хорошо налаженной современной системы ликвидации различных отходов.

11.1.3 Дезиндустриализация и информационная революция в крупных городах

Здесь важно отметить определенные резервы развития мегаполиса, связанные с общемировой тенденцией к дезиндустриализации, к выводу энергоемких, экологически грязных производств за пределы больших городов (см. 3.3.2). Перепрофилирование городской территории, подобное масштабному исходу промышленности за границы периферической дороги Парижа в послевоенный период, когда на смену заводам приходят офисы и отели, центры досуга и торговли, резко меняет характер производства на территории старых промышленных зон. При этом, как правило, значительно снижается объем потребления электроэнергии, воды и т.п.

Аналогичные процессы начинают разворачиваться сейчас в Москве. В связи с переходом к рыночной экономике в городе начинается

осознаваться экономическое значение городской земли. В частности, специалисты указывают на огромные резервы внутреннего развития города за счет мощного пояса промышленных предприятий в срединной зоне, расположенной между кольцевой линией метро и периферийными жилыми массивами примыкающими к МКАД.

Эта зона начала застраиваться в эпоху промышленного подъема в конце XIX века. Весьма интенсивно шло ее расширение начиная с предвоенных пятилеток, вплоть до 80-х годов. К настоящему времени большинство этих предприятий морально устарели. Ситуация общего промышленного спада в России стимулирует градостроительные мероприятия по их выводу за пределы города, либо по их частичной реконструкции. Это обеспечивает высвобождение всей малоиспользуемой территории для современных функций, соответствующих мегаполису. Вопрос о функциональной ориентации крупнейших городов подробно рассмотрен в п. 3.2.3. Здесь мы снова сталкиваемся с проблемами рационального землепользования, с необходимостью формирования урбанистической политики городских властей, учитывающей основные тенденции функционирования города в рамках национальной и мировой системы городов (см., в частности, 2.3.2).

Как было указано выше, наиболее болезненно экономический кризис протекает в монофункциональных промышленных центрах (см. 3.2.1,

3.2.2), однако общемировая тенденция дезиндустриализации делает необратимым спад промышленного производства в большинстве этих городов. Им предстоит изменение в спектре функций с переносом акцента на сферу услуг.

В то же время, как упоминалось выше (п. 3.3.2), некоторые промышленные предприятия сохраняют свои перспективы выживания даже в крупнейших полифункциональных городах. Это характерно для производства модной одежды и обуви, а также для типографий. Многие исследователи связывают выживание таких отраслей в центральных городах агломераций с быстрым изменением спроса на их продукцию (одежда выходит из моды, газеты и журналы быстро устаревают). Это затрудняет возможности экономии, обусловленной эффектами масштаба, стимулирует ускоренный сбыт продукции, снижая потребность в складских помещениях. В то же время столь высокая зависимость от спроса заставляет ориентировать размещение производства на близость к потребителю. Его интересы представляют торговые посредники из магазинов, значительная часть которых размещена именно в центральной зоне города. Концентрация различных видов производства нестандартной, немассовой продукции создает определенную инфраструктуру, облегчающую ее сбыт. Здесь мы видим проявления эффекта экономии агломерации (см. 2.2.1).

Дезиндустриализация мегаполисов, их переориентация на третичный и четвертичный сектора, временно снижая потребность центральной зоны в энергетических и водных ресурсах, резко усиливает ее спрос на услуги системы связи. В наибольшей степени это характерно для финансовых учреждений и головных контор крупнейших корпораций, являющихся ядром четвертичного сектора. Более подробно специфика его размещения будет рассмотрена ниже (см. 11.2.1). Однако сейчас нам необходимо отметить особенно высокую степень его зависимости от уровня функционирования средств связи (как дальней, так и внутригородской). В определенной степени подсистема связи конкурирует с подсистемой пассажирского транспорта.

Во многих случаях производственные контакты могут осуществляться опосредованно, с использованием почты, телефона, телефакса, к которым в последние годы присоединилась электронная почта. Телефонные переговоры, обеспечивая связь высшего руководства с менеджерами среднего уровня, непосредственно отвечающими за процесс производства, создают технические предпосылки для размещения штаб-квартир корпораций в крупнейших деловых центрах страны. Это позволяет им получить конкурентные преимущества, связанные с экономией агломерации, при концентрированном размещении предприятий и учреждений четвертичного сектора (см. ниже 11.2.1, а также выше 5.2 и

9.2.2, 9.2.3, 9.3.3).

Эту же роль играет факс, электронная почта и услуги скоростной рассылки документации обычной почты. Аналогично телефон и факс могут взять на себя основную нагрузку по конкретизации деловых соглашений (исследователи отмечают, однако решающую роль предварительных личных встреч в ходе которых достигается принципиальная договоренность).

Именно эти средства позволяют осуществить расщепление управленческой конторы на передний и задний офис (см. 5.2). В свою очередь подобное расщепление офисов существенно снижает спрос на конторские помещения со стороны наиболее богатых фирм. Это позволяет разместить в освобождающихся помещениях головные офисы второго эшелона, что создает дальнейший спрос на средства связи. Мы вновь видим проявления кумулятивного эффекта, приводящего к формированию мощных информационных узлов на территории мегаполисов. При этом информационное обслуживание, как правило, сконцентрировано в относительно небольшом количестве фокусов деловой активности в системе каркаса города (иногда вынесенных в пригородную зону, как Дефанс в Париже).

В некотором смысле информация является тем типом товара, к которому относится продукция офисов. Существенная часть подобной

продукции закупается другими офисами для производства новой информации. Таким образом, входящие и исходящие информационные потоки являются неотъемлемой частью технологического процесса. Многие виды личного обслуживания также зависят от возможностей информационной связи с клиентурой. Именно поэтому развитая инфраструктура различных каналов связи является одним из решающих конкурентных преимуществ на рынке современных территорий.

Городские власти мегаполисов крайне заинтересованы в привлечении на свою территорию офисов крупнейших компаний. Они стремятся сформировать или развить в центральной части города современный деловой центр, однако его функционирование требует наличия высокоразвитой телекоммуникационной связи. Ее формирование должно предшествовать строительству офисов. Таким образом, в условиях информационной революции инвестиции в эту инфраструктуру являются для города орудием борьбы за экономическое выживание и процветание.

Именно они помогают привлечь в город дальнейшие инвестиции. Если ранее высокий уровень связи мог рассматриваться как некоторая “роскошь”, доступная лишь богатым городам и свидетельствующая об их процветании, то сейчас эта инфраструктура становится средством, помогающим городу вырваться из бедности, выйти из экономического кризиса. Поэтому дальновидная урбанистическая политика должна уделять

особое внимание именно этой подсистеме инфраструктуры города. Представляется, что нынешний бум сферы информационных услуг в Москве закрепляет ее позиции в качестве потенциального международного делового центра европейского масштаба.

11.2 Функциональная организация экономического пространства города

11.2.1 Специфика размещения предприятий четвертичного сектора

Доминирование сферы услуг заставляет нас уделить особое внимание специфике их размещения на территории крупного города. Прежде всего, необходимо обратиться к услугам четвертичного сектора как наиболее важным для мегаполисов (см гл.5). Особенности размещения предприятий этого типа в центральной зоне крупнейших городов были подробно рассмотрены нами выше при обсуждении функциональной специфики центра мегаполиса (см. 10.2.3), еще ранее мы обсудили общие причины тяготения четвертичных видов деятельности к мегаполисам, а внутри мегаполисов к системе городского каркаса (см. 5.2, 5.3). В предыдущем разделе мы отметили также современную тенденцию к формированию полифокусной системы четвертичного каркаса (ЦДР и новые периферические полюса). Нам осталось лишь рассмотреть некоторые особенности функционирования этих предприятий, которые, в

конечном счете, и определяют специфику их размещения.

Высокий уровень издержек, связанных с преимущественным размещением в центральных кварталах оказывается приемлемым для четвертичного сектора именно в силу высокого уровня эффектов экономии агломерации. При этом важен сам факт достигнутой концентрации офисов, даже если перестали действовать исходные причины, первоначально сформировавшие деловой центр. Так, в свое время лондонский Сити сформировался как центр финансирования морской торговли. Однако дальнейшее развитие мореплавания привело к значительному росту размера кораблей, что сделало невозможным существования морского порта в старых гаванях города. Лишь небольшая часть поступающих в страну товаров ныне выгружается в отдаленных гаванях большого Лондона. Однако в условиях развитой телекоммуникационной инфраструктуры, фирмы, обслуживающие торговлю используют конкурентные преимущества централизации дилинга при сохранении эффективных децентрализованных связей с соответствующими товарными складами.

Для понимания основных причин, удерживающих банки и штаб-квартиры корпораций в центре города при высоком уровне территориальных издержек, несмотря на развитие информационной технологии, необходимо перейти от абстрактного термина “информация” к

более конкретному термину “специализированных профессиональных знаний”, которые, по существу, и определяют характер услуг, производимых четвертичным сектором. В то время как термин “информация” акцентирует внимание лишь на технических, хотя и важных аспектах, связанных с самой технологией производства и транспортировки этой специфической продукции (подробнее см. 5.1.2).

Информационные ресурсы, необходимые для деятельности высших эшелонов управления, относятся к высокому уровню профессионального общения. Сведения, которыми обмениваются лидеры бизнеса в рамках своих личных контактов, настолько жизненно важны для фирм, что соответствующие переговоры не могут быть полноценно реализованы дистанционно на современном техническом уровне информационного обмена (подробнее см. 5.3).

При изучении факторов размещения офисов исследователи предлагают некоторую типологию деловых контактов, выделяя три основные группы: “ориентирование”, “планирование” и “программирование” (см., например, [Goddard, 1973]). При этом с термином “ориентирование” связывалась высшая деятельность, характерная для штаб-квартир корпораций, размещенных в крупнейшем деловом центре страны. Для этого вида деятельности, как раз характерны личные контакты, требующие достаточно продолжительного времени

(нередко более часа). Как правило, подобные встречи организуют заранее, вовлекая в них достаточно большое число высших менеджеров и государственных деятелей.

Целью подобных встреч является общее ориентирование по широкому спектру вопросов, знание которых необходимо для формирования долгосрочной стратегии корпорации. К этому виду контактов можно отнести заседания различных комитетов, промышленных и торговых ассоциаций, собрания членов правления банков, страховых компаний, крупных корпораций. Сюда можно отнести также консультационные контакты высших руководителей с экспертами бухгалтерской или правовой сферы.

Деятельность, относящуюся к оперативному “планированию” исследователи связывали с формированием решений, обычно непосредственно связанных с заключением конкретных сделок по купле-продаже. Как правило, в эти переговоры вовлечено малое количество менеджеров. Они характерны для повседневной деятельности соответствующих офисов, размещаемых часто и в деловых центрах второго уровня. При этом такие переговоры часто происходят по телефону и обычно не превышают 10-ти минут.

Деятельность оперативного производственного “программирования” связывают прежде всего с непосредственным управлением промышленным

производством. Соответствующие переговоры, как правило, ведутся по телефону и обычно не превышают 10-ти минут. В ходе телефонных бесед обычно уточняются детали соглашений, заключенных на предварительных личных встречах.

Мы видим, что важнейшие причины сохранения штаб-квартир корпораций в центральных зонах связаны именно с ориентировочными видами деятельности, с необходимостью постоянного пребывания в общем информационном поле высококонцентрированной четвертичной зоны. Здесь передаются и воспринимаются нюансные аспекты экономических и политических сообщений, имеющих жизненно важное значение для бизнеса. Нередко требуется крайне оперативная управленческая реакция на подобные сообщения в рамках высшей политики, определяющей функционирование корпорации, банка или страховой компании. Именно подключенность к этой сети личных контактов обеспечивает капитанам бизнеса существенные конкурентные преимущества. В то же время отмечается и крайне важный побочный эффект престижности адреса головного офиса.

11.2.2 Размещение розничной торговли на территории крупного города

Переходя к более традиционным услугам для населения, мы должны

обратить особое внимание на розничную торговлю, играющую огромную роль не только в общем функционировании экономики, но и в организации пространства города. Это объясняется высокой чувствительностью работы торговых предприятий по отношению к особенностям их размещения. За последние десятилетия произошли глубокие изменения в этом виде деятельности. В существенной части они связаны с общей тенденцией постиндустриализации развитых стран, их перехода к обществу потребления. Однако, во многом эти изменения обусловлены также сменой организационных схем торговли, усложнением взаимоотношений ее участников.

Именно поэтому в современных исследованиях по экономике города столь значительное место занимают работы, посвященные розничной торговле, они распределяются по четырем основным направлениям. 1. Вопросы формирования и функционирования отдельных торговых сетей, часто распределенных по многим городам, нередко даже с выходом за пределы национальных границ. 2. Общее состояние торговой ткани в отдельных зонах города (с рассмотрением всей совокупности магазинов). 3. Исследования по пространственному поведению потребителей. 4. Изучение пространственных аспектов стратегии экономических агентов, специализирующихся сфере торговли, и вариантов торговой политики ведущих фирм.

Радикально изменились сами пространственные схемы размещения предприятий торговли. Резко развилась торговая функция в периферических зонах мегаполисов. В то же время наблюдался упадок торговой ткани в традиционных центральных кварталах города, в том числе в ряде торговых фокусов второго эшелона. Во многом это связано со сложными процессами усиления пространственной неоднородности в центральных городах агломераций в процессе развития внутригородских каркасов.

В результате сформировалась принципиально новая пространственная структура торговли, в существенной степени ориентированная на потребителей среднего класса, повседневно использующих личный автомобиль. Снижение значимости фактора расстояния для этой, весьма существенной, категории потребителей способствовало формированию и усилению фокусов торговой активности пригородной зоны мегаполисов. Тем самым, была открыта новая эпоха обостренной территориальной конкуренции между центральными и отдельными периферийными участками внутри крупных городов.

Эта конкуренция стимулирует как рост общего числа фокусов торговли города, так и экономическое расслоение торговых фирм и соответствующих территорий. В борьбе за потребителя торговые фирмы должны уделять особое внимание исследованиям рынка и, в частности, его

пространственным аспектам, обращая особое внимание на социально-культурные особенности поведения жителей различных территорий города. Точность подобного прикладного пространственного анализа доходит до уровня квартала и улицы. О концепции подобного геомаркетинга см. также п. 4.3.3.

Говоря об изменении организации торговли, переходу к новым методам продажи и управления, выделяют важнейшие этапы, начиная с создания в Европе и США крупных магазинов, ориентированных на большие массы покупателей, во второй половине XIX века. Далее отмечается важный этап, связанный с широким распространением в середине XX века продовольственных магазинов самообслуживания. Современный этап связывают с созданием гигантских торговых центров, общая площадь которых превышает четверть гектара.

Они распространяют принцип самообслуживания на широкий спектр товаров массового спроса. В своей конкурентной стратегии они делают ставку на эффекты масштаба, довольствуясь относительно малой торговой наценкой, характеризующей различие между розничными и оптовыми ценами. Для этих магазинов характерен широкий, но не глубокий ассортимент товаров (продовольствие, одежда, обувь, книги, кассеты, диски, спортивный инвентарь и т.д.). См. также п. 4.3.3.

Именно такие магазины стали типичны для периферийных фокусов.

Подобное размещение в пригородной зоне позволяет создать мощную стоянку для автомобилей покупателей, площадь которой, как правило, в несколько раз превышает площадь торгового зала, что существенно способствует массовости потока покупателей. В качестве первого примера подобного магазина называют гипермарше “Carrefour”, открытый в юго-восточном пригороде Парижа Сен-Женевьев в 1963 году. В дальнейшем подобные магазины распространились по всему миру. При этом сложилась тенденция к концентрации вблизи транспортных узлов большого числа самых разнообразных магазинов, а также других видов обслуживания, что объясняют принципом “минимальной дифференциации”, который более подробно обсуждается чуть ниже.

Важное значение сектора торговли в жизни города привело к формированию особых аспектов урбанистической политики местных властей, относящейся как к уже освоенным, так и к новым территориям городов. Руководители мегаполисов заинтересованы в формировании реалистичных урбанистических планов, ориентированных на высокую социально-экономическую эффективность муниципальных инвестиционных проектов. При этом большое внимание уделяется созданию и развитию важнейших торговых центров.

11.2.3 Общая пространственная структура традиционной сферы

услуг

Проблемы, затронутые нами при рассмотрении локализации розничной торговли, во многом характерны для всей группы услуг для населения. В течение многих десятилетий предшествующего развития сформировались территориальные схемы размещения этих услуг по более или менее концентрическим кольцевым зонам вокруг делового центра. Однако выявившаяся тенденция к изменению центральности города и формированию сложной пространственной структуры его каркаса оказывает существенное влияние на эти схемы размещения. При этом продолжают действовать два основных принципа, определяющие взаиморасположение различных видов услуг: доминирующая роль фактора цены земли и принцип минимальной дифференциации.

Издержки размещения стимулируют концентрацию вблизи важнейших деловых центров города услуг, ориентированных на более зажиточные слои населения и чувствительные к фактору расстояния. Эта же зависимость от издержек платы за производственные помещения позволяет выявить специфику размещения различных видов услуг по этажам многоэтажных зданий (при этом оказывается существенным и расстояние до центральных фокусов). Таким образом, в центральных зонах мегаполисов часто встречаются здания со смешанными функциями торговли и услуг для бизнеса, а в срединной зоне - здания, сочетающие

функции торговли и жилья.

Как уже отмечалось выше при рассмотрении торговли, феномен концентрации близких по профилю, а иногда и прямо конкурирующих предприятий сферы обслуживания, объясняется принципом минимальной дифференциации, см. [Brown, 1992]. Данный принцип подчеркивает значимость фактора доступности для отдельных видов услуг, которые формируют ядро фокусов обслуживания. Для других видов услуг существенным конкурентным преимуществом является близость к дополнительным видам обслуживания. Эти особенности приводят к совместному размещению в некоторых точках города предприятий одной категории. Все они могут специализироваться, например, на торговле мебелью или автомобилями. В подобном фокусе могут группироваться кафе, рестораны. При этом в таких местах появляются и другие виды обслуживания, ориентированные на ту же клиентуру.

В итоге возникают крупные скопления предприятий, некоторые из них взаимно дополняют друг друга, а некоторые находятся в состоянии конкуренции. При этом они стремятся к дифференциации своей продукции, к акцентированию ее специфичности (см. в частности, статью Тисса (Thisse J.) о пространственной конкуренции “La concurrence spatiale” в книге [Encyclopedie de l'Economie Spatiale, 1994]). Таким образом, существенная однородность услуг способствует сегментации рынка,

позволяя фирмам использовать преимущества своего пространственного обособления. В то же время дифференциация продукции способствует локальной концентрации фирм, что характерно, в частности, для современных торговых центров (см. выше).

Создание новых полюсов услуг с одной стороны следует за изменениями в размещении населения, а с другой стороны связано с указанными особенностями этой сферы. Большую роль играют также конкретные градостроительные решения в рамках общественной политики благоустройства. Во многих случаях они стимулируют создание центров обслуживания. Существенна также возросшая роль промежуточных участников рынка недвижимости (застройщиков, инвесторов, агентов консалтинга). Нередко предложение соответствующих производственных площадей по времени во многих случаях предшествует формированию конкретного, территориально ориентированного спроса со стороны предприятий услуг, во многом предопределяя решения об их размещении.

В настоящее время происходит переход мегаполисов к пространственной структуре полицентрического города и формированию многофокусных подсистем, ориентированных на те или иные функции города. Таким образом, складываются сложные функциональные подкаркасы на территории мегаполисов, во многом аналогичные функциональным подкаркасам городов, обслуживающим национальное

экономическое пространство. Здесь мы вновь сталкиваемся с методологической значимостью понятия “система городов” в экономике города в рамках концепции мегаполиса как мини-системы городов (см. 6.1.2).

Завершая разговор о размещении услуг, мы перечислим основные группы факторов, традиционно рассматриваемых в исследованиях по этой тематике: 1) потенциальная клиентура и фирмы-конкуренты; 2) варианты доступности (с учетом различных видов транспорта) и обеспеченность услугами связи; 3) рынок рабочей силы; 4) рынок производственных помещений; 5) социальное и экономическое окружение, а также урбанистическая политика органов местной власти.

Вопросы и учебные задания

1. Сопоставьте различные виды пассажирского транспорта.
2. Поясните ведущую роль транспортной схемы в экономической жизни города.
3. Какую роль играют средства связи в современном городе?
4. Опишите специфику размещения предприятий четвертичного сектора.
5. Какие особенности характерны для пространственной структуры розничной торговли?
6. Опишите закономерности размещения всей традиционной сферы

услуг.

Литература

Бранч М. 1979; Гольц Г.А. 1989; Гутнов А.Э. 1977; Гутнов А.Э. 1984; Жилищная экономика, 1996; Корбюзье Ле. 1977; Мерлен П. 1977; Перцик Е.Н. 1991; Яницкий, 1984; Яргина З.Н. 1981; Alexandersson G., 1956; Alexander I., 1979; Berry B. 1964; Brown S., 1992; Burgel G. 1993; Canada ..., 1996; Carter H. 1995; Derycke P.H. 1979; Evans A.W. 1992; Goddard J.B., 1973; Gottmann J. 1977; Handbook ... 1987; Illeris S., 1989; Jouvaud M., 1995; Les Services ... 1985; Merenne-Schoumaker B., 1996; Meyer J.R. ... 1965; Mills E.S. ... 1984; Muth R.F. ... 1989; Payne A., 1993;